

Η FREE PRESS ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ

trcoff

39 / ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2024

ΟΔΗΓΟΥΜΕ

BMW X2
sDrive 20i



Volkswagen
Taigo 1.5 TSI



ΟΔΗΓΟΥΜΕ

BYD ATTO 3



ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ



TESLA MODEL
3 PERFORMANCE



ALFA ROMEO
JUNIOR



Διαβάστε περισσότερα
στο www.trcoff.gr



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

Πάνω από όλα προσοχή στους δρόμους!



EDITORIAL

ΕΦΤΑΣΕ ΤΟ ΠΑΣΧΑ και οι περισσότεροι από εμάς θα βγούμε με το αυτοκίνητο μας στους δρόμους, θα ταξιδέψουμε σε κοντινούς ή μακρινούς προορισμούς και θα περάσουμε όμορφα με οικογένεια ή φίλους.

Ωστόσο, μαζί με εμάς στους δρόμους θα βγουν οδηγοί κάθε λογής, μικροί ή μεγαλύτεροι, με παλαιότερα αυτοκίνητα και με δυο απλές λέξεις "οδηγοί του Σαββατοκύριακου".

Δυστυχώς κάθε χρόνο στην ασφαλτο χάνεται κόσμος, με τη χώρα μας να κατέχει θλιβερή πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα. Και όπως σε κάθε εορταστική περίοδο τα στατιστικά "παιρνουν φωτιά".

Πριν ξεκινήσουμε λοιπόν καλό είναι να αναλογιστούμε δυο τρία βασικά πράγματα. Ταξιδεύουμε για να βρεθούμε με αγαπημένα μας πρόσωπα, να περάσουμε όμορφα και να ξεκουραστούμε. Αφήνουμε στην άκρη τις σκοτούρες μας, τα νεύρα μας και την κακή μας διάθεση, φορτώνουμε με προσοχή το αυτοκίνητο και πάντα ξεκινάμε εφόσον είμαστε σίγουροι ότι αυτό θα ανταπεξέλθει με ασφάλεια στο ταξίδι μας.

Γεμίζουμε με υγρό το δοχείο των υαλοκαθαριστήρων, ελέγχουμε τα ελαστικά ότι είναι σε καλή κατάσταση και γενικότερα κάνουμε έναν σχολαστικό οπτικό έλεγχο στο όχημα μας. Το κυριότερο όμως από όλα είναι να φοράμε πάντα τη ζώνη ασφαλείας όταν οδηγούμε, εμείς αλλά και όλοι οι επιβάτες στο αυτοκίνητο, ενώ τα παιδιά θα πρέπει να κάθονται πίσω και εφόσον απαιτείται σε παιδικό κάθισμα σύμφωνα με όσα ορίζει ο Κ.Ο.Κ. Οι αναβάτες να φοράνε κράνος και όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό (μπουφάν, γάντια, κλειστά παπούτσια).

Αυτονόητο, αλλά για το τέλος μια ευγενική υπενθύμιση ότι το αλκοόλ και η οδήγηση είναι δύο εντελώς αντίθετες έννοιες! Από όλους εμάς λοιπόν, Καλό Πάσχα με υγεία και καλή επιστροφή!

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ



Η ολοκαίνουρια Alfa Romeo Junior αποκαλύφθηκε και βάζει την ιταλική φίρμα δυναμικά στην κατηγορία των μικρών SUV. Στην Ελλάδα μετά το καλοκαίρι!



Το κινεζικό ηλεκτρικό SUV ATTO 3 αποτελεί το εισαγωγικό μοντέλο της BYD, η οποία μπαίνει επιθετικά στην αγορά της Ευρώπης, προσφέροντας εξηλεκτρισμένα μοντέλα με εξαιρετική ποιότητα!



Αυτή είναι η νέα BMW X2, ένα coupe SUV που πέρα από τη δυναμική σχεδίαση έρχεται με πολύ καλό εξοπλισμό, νέα σχεδιαστική προσέγγιση αλλά και μια ανταγωνιστική τιμή για premium κατηγορία.



Ένα coupe αυτοκίνητο σήμερα σημαίνει πολλά νέα πράγματα και φυσικά στις περισσότερες των περιπτώσεων πλέον μιλάμε για SUV. Και το Volkswagen Taigo υποστηρίζει αυτή τη λογική.

3	Νέο Tesla Model 3 Performance
4	Αυτή είναι η Alfa Romeo Junior
8	Οδηγούμε τη νέα BMW X2
12	Οδηγούμε το BYD ATTO 3
16	Οδηγούμε το Volkswagen Taigo 1.5 TSI
20	Ειδήσεις από την Ελλάδα και τον Κόσμο



Αρχισυνταξία - Επιμέλεια έκδοσης: ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΕΦΟΥ

Art Director: ΓΙΩΤΑ ΓΙΑΓΤΖΗ

Επικοινωνία: contact@trc.off.gr

Ιστοσελίδα: www.trc.off.gr

YouTube.com/trc.off.gr

ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ

Tesla Model 3 Performance με 460 ίππους

Η TESLA ΔΙΕΥΡΥΝΕΙ τη γκάμα του ανανεωμένου Model 3 με την προσθήκη της έκδοσης Performance. Αυτό είναι το ταχύτερο Model 3 ως σήμερα, ικανό να φτάσει τα 100 km/h από στάση σε μόλις 3,1 δευτερόλεπτα!

Με βάση την ποιότητα και τις βελτιώσεις της πλατφόρμας του πιο πρόσφατου Model 3, το νέο Model 3 Performance προσφέρει μια πιο εστιασμένη εμπειρία οδήγησης, καθώς και μοναδικά χαρακτηριστικά οχήματος και στοιχεία σχεδίασης. Πρακτικά μιλάμε για το πιο ισχυρό και δυναμικό Model 3 που κατασκευάστηκε ως σήμερα. Η τελευταία γενιά μονάδα κίνησης performance ξεκλειδώνει περισσότερους από 460 ίππους συστήματος, προσφέροντας επιτάχυνση 0-100 κλμ/ώρα μέσα σε μόλις 3,1 δευτερόλεπτα και τελική ταχύτητα 262 κλμ/ώρα.

Αυτή η πρόσθετη ισχύς μεταφέρεται στο οδόστρωμα μέσω κλιμακωτών, σφυρήλατων ζαντών αλουμινίου 20" και νέα ελαστικά υψηλών επιδόσεων. Η νέα κλιμακωτή διάταξη με τροχούς σε διαφορετικές διαστάσεις μπρος και πίσω προσφέρει ακριβέστερη ανταπόκριση στις στροφές, βελτιωμένη προβλεψιμότητα και αυξημένη πρόσφυση, τόσο σε δρόμους όσο και σε πίστες.

Εντελώς νέα είναι και η ανάρτηση στο νέο Model 3 Performance, προσφέροντας έλεγχο μέσω του λογισμικού της Tesla και του συστήματος ελέγχου Vehicle Dynamics Controller (VDC). Αυτό το επόμενης γενιάς σύστημα επιτρέπει τις απόλυτες επιδόσεις χειρισμού, χωρίς συμβιβασμούς στην καθημερινή χρηστικότητα. Αναβαθμίσεις υπάρχουν στο σασί και στα φρένα, ενώ έχει προστεθεί και μια νέα λειτουργία οδήγησης Track Mode.

Ειδικά όσον αφορά στο πλαίσιο, έχουν γίνει μια σειρά από αναβαθμίσεις ως προς τα υλικά που χρησιμοποιούνται, με στόχο την αυξημένη απόδοση των συστημάτων κίνησης και της ανάρτησης. Η αυξημένη δομική ακαμψία, τα ανανεωμένα ελατήρια, οι ράβδοι σταθεροποίησης και οι δακτύλιοι παρέχουν ένα πλαίσιο με μεγαλύτερη απόδοση και ανταπόκριση στους χειρισμούς του οδηγού. Τα κατάλληλα για πίστα φρένα έρχονται πλέον ως στάνταρ εξοπλισμός μαζί με τα κακάκια υψηλής απόδοσης και παρέχουν πιο άμεση επιβράδυνση, ενώ έχουν και υψηλότερα θερμικά όρια και αντοχή. Όλα τα Model 3 Performance έρχονται με κόκκινες δαγκάνες.

Πιο επιθετική σχεδίαση

Το Model 3 Performance διαθέτει επίσης ξεχωριστή σχεδίαση σε σύγκριση με τα άλλα επίπεδα εξοπλισμού. Νέος είναι ο προφυλακτήρας και με πιο επιθετικό στυλ, περιλαμβάνοντας λεπτομέρειες που βελτιστοποιούν την αεροδυναμική απόδοση αλλά και την ψύξη. Στο πίσω μέρος υπάρχει διαχύτη στο κάτω μέρος του προφυλακτήρα και ένα από ανθρακονήματα στο τελείωμα της ουράς, για καλύτερη σταθερότητα στις υψηλές ταχύτητες.

Αντίστοιχα αναβαθμισμένο και πι οσοپر είναι το εσωτερικό, όπου την παράσταση κλέβουν τα νέα σπορ καθίσματα με ενισχυμένη πλευρική στήριξη. Μπορούν επίσης να θερμαίνονται και να αερίζονται. Η επένδυση από ανθρακονήματα υπάρχει και στο εσωτερικό, υπογραμμίζοντας τον σπορ χαρακτήρα του μοντέλου.

Υψηλή απόδοση

Την κίνηση στο νέο Model 3 Performance αναλαμβάνουν δύο ηλεκτροκίνητες 4ης γενιάς, ένας για τους εμπρός και ένας για τους πίσω τροχούς. Κατά συνέπεια το αυτοκίνητο είναι τετρακίνητο, βοηθώντας έτσι την καλύτερη απόδοση στις δυνατές επιταχύνσεις. Άλλωστε μην ξεχνάμε έχουμε 460 ίππους και 723 Nm σταθερής ροπής. Όσον αφορά στη μπαταρία, αυτή είναι χωρητικότητας 75 kWh, που χάρη στο αναβαθμισμένο σύστημα διαχείρισης που έχουν όλα τα νέα Model 3, παρέχει αυτονομία περί τα 528 κλμ. με μια φόρτιση.



Το Model 3 Performance είναι ήδη διαθέσιμο για παραγγελία στην Ελλάδα, με τιμές που ξεκινούν από 55.990 €. Οι παραδόσεις ξεκινούν τον Μάιο.

Νέα Alfa Romeo Junior

Η ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΙΑ ALFA ROMEO JUNIOR αποκαλύφθηκε και βάζει την ιταλική φίρμα δυναμικά στην κατηγορία των μικρών SUV. Στην Ελλάδα μετά το καλοκαίρι!

Η “μικρή” Alfa Romeo έρχεται να δώσει μια νέα πνοή στην ιστορική Alfa Romeo και πρακτικά να προσελκύσει νέο κοινό που ζητά ένα κομψό, ευέλικτο SUV. Σε μία γκάμα εκδόσεων από 136 έως 240 ίππους, η Μιλανέζα καλλονή διαθέτει ιδιαίτερη σχεδίαση που χαράζει νέους δρόμους και ταυτόχρονα ενσωματώνει στοιχεία που παραπέμπουν σε θρυλικές Alfa.

Από την πρώτη στιγμή που αποκαλύφθηκαν οι φωτογραφίες του μοντέλου, οι φίλοι της μάρκας έχουν δικαστεί λόγω της σχεδίασης που έχει υιοθετηθεί στο νέο μοντέλο. Πολλοί δε βρήκαν το χαρακτήρα και τη δυναμικότητα μιας “γνήσιας Alfa”, ούτε και το line-up εκδόσεων που θα χαρακτηρίζαν ένα “driver’s car”, στοιχεία που ανέκαθεν χαρακτήριζαν τα ιταλικά μοντέλα. Όμως να ξεκαθαρίσουμε ότι η Junior δεν είναι ένα τέτοιο μοντέλο. Αντιθέτως, είναι μια πρόταση που έρχεται να προστεθεί στη βάση της γκάμας, πλήρως εναρμονισμένη με τη μόδα της εποχής (σσ. SUV) και κυρίως να προσελκύσει νέους πελάτες και λιγότερο τους παραδοσιακούς Alfisti.

Η μάρκα βασισμένη εξ ολοκλήρου στα τεχνολογικά προϊόντα της Stellantis, “έχτισε” ένα μοντέλο που ξεκάθαρα τοποθετείται στα B-SUV και με απλά λόγια αποτελεί το νέο ξάδελφο των Fiat 600, Peugeot 2008, Jeep Avenger και Opel Mokka, μεταξύ άλλων. Βλέποντας το λοιπόν με αυτή την οπτική, η Junior είναι ξεκάθαρα το μοντέλο που ξεχωρίζει σχεδιαστικά ανάμεσα στα υπόλοιπα του σμίλου, εκμεταλλευόμενη ταυτόχρονα το σύνολο των μηχανικών μερών και δοκιμασμένων τεχνικών εφαρμογών σε πλατφόρμα, κιβώτια ταχυτήτων και υβριδικά συστήματα.



Σχεδιασμένη στο Alfa Romeo Centro Stile

Σε ένα κόμπακτ διαστάσεων αμάξωμα με μήκος 4,17 m, πλάτος 1,78 m και ύψος 1,5 m, απαντώνται όλα τα ειδικά χαρακτηριστικά του “Made in Italy” σχεδιασμού, όπως η αρμονία στις αναλογίες και οι απαλές, γαμάτες αυτοπεποίθηση, γραμμές. Οι σχεδιαστές του Centro Stile έχουν διαμορφώσει όλες τις επιφάνειες σε συμφωνία με τις ανάγκες των μηχανικών μερών. Το αποτέλεσμα είναι ένα σχήμα που μαγνητίζει το βλέμμα και παίζει με το φως δημιουργώντας έντονες αντανακλάσεις.

Η χαρακτηριστική “ουρά” αποτελεί σαφή αναφορά στην Giulia TZ, ενώ συνολικά οι αναλογίες της Junior αποτελούν ωδή στην απλότητα του ιταλικού στιλ. Η ταυτότητά του μοντέλου υπογραμμίζεται από ένα σύνολο κλασικών και μοντέρνων στοιχείων που συνθέτουν μια αναγνωρίσιμη υπογραφή, με πρωταγωνιστικό ρόλο το εμπρός μέρος. Έτσι βρίσκουμε ένα ζεύγος από ενεργούς Full LED Matrix προβολείς σε διάταξη “3+3”, ενώ η κλασική μάσκα σχήματος “V” έχει σμιλεμένο το θρυλικό λογότυπο της φίρμας.

Οδηγοκεντρική καμπίνα

Στο εσωτερικό της Junior ξεχωρίζει η προσοχή στην λεπτομέρεια, τα υψηλής ποιότητας υλικά και η προοδική τοποθέτηση όλων των χειριστηρίων στην ιδανική θέση με σκοπό την άριστη εργονομία. Ο πίνακας οργάνων είναι ψηφιακός και πλήρως διαμορφώσιμος με διαγώνιο στις 10,25”, ενώ η πληροφόρηση συμπληρώνεται από την οθόνη του infotainment που έχει διαγώνιο επίσης 10,25” και είναι τοποθετημένη στο ταμπλό. Το interface βασίζεται σε widgets και διαδραστικά γραφικά που διαμορφώνονται μέσω λογικής “Drag and Drop”, προκειμένου ο κάθε χρήστης να προσαρμόζει το σύστημα στα μέτρα του.

Οι αεραγωγοί στο ταμπλό έχουν το σχήμα του τετράφυλλου τριφυλλίου, το χαρακτηριστικό σύμβολο όλων των σπορ Alfa Romeo. Αναλόγως με την έκδοση, η Junior εξοπλίζεται και με τα ελαφριά μπάκετ καθίσματα της Sabelt με ενσωματωμένο προσκέφαλο. Παρά τις κόμπακτ διαστάσεις του μοντέλου, οι χώροι επιβατών είναι ικανοποιητικοί και στα πλαίσια της κατηγορίας, με το χώρο φόρτωσης να φτάνει στα 400 lt. Μια έξτρα άνεση προσφέρει η πόρτα με “handsfree” λειτουργία, ενώ σημαντικό στοιχείο αποτελεί το πρωτοεμφανιζόμενο “cable organizer”, ένας ειδικός χώρος για την εύκολη αποθήκευση του καλωδίου φόρτισης των ηλεκτρικών εκδόσεων.



Η πρώτη 100% ηλεκτρική Alfa Romeo

Η γκάμα ξεκινά από την υβριδική 48V έκδοση βενζίνης με 136 ίππους και αυτόματο κιβώτιο 6 σχέσεων, η οποία αναμένεται να συγκεντρώσει το μεγαλύτερο όγκο πωλήσεων στη χώρα μας. Ωστόσο, περιλαμβάνει και δύο αμιγώς ηλεκτρικές εκδόσεις με 156 ίππους αλλά και 240 ίππους στην κορυφαία έκδοση Veloce. Μελλοντικά η γκάμα θα αποκτήσει και μια τετρακίνητη επιλογή που θα φέρει την ονομασία Q4.

Έτσι η Junior γίνεται η πρώτη 100% ηλεκτρική Alfa Romeo στην ιστορία, ακολουθώντας το δρόμο προς τον εξηλεκτισμό που πρόσφατα χάραξε η Tonale Q4 PHEV. Η έκδοση Elettrica της Junior υιοθετεί ηλεκτρικό σύστημα τελευταίας γενιάς, με σύγχρονο ηλεκτροκινητήρα και νέα μπαταρία ιόντων λιθίου. Και οι δύο ηλεκτρικές εκδόσεις με 156 ή 240 ίππους, έχουν μπαταρία χωρητικότητας 54 kWh που εξασφαλίζει μέση αυτονομία έως 410 km κατά WLTP, ενώ σε αστικό περιβάλλον μπορεί να αγγίξει τα 590 km. Σε κάθε περίπτωση υποστηρίζεται ταχυφόρτιση έως 100 kW στο συνεχές ρεύμα, κάτι που σημαίνει λιγότερο από 30’ για αναπλήρωση από το 10 έως 80% της ενέργειας.

Ακόμα δύο εκδόσεις της Junior διατίθενται με υβριδικό σύστημα. Η πρώτη διαθέτει κίνηση στους εμπρός τροχούς ενώ η δεύτερη με την ονομασία Q4 είναι τετρακίνητη και θα λανσαριστεί σε δεύτερο χρόνο. Το υβριδικό σύστημα αποτελείται από υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα βενζίνης 1,2 lt που αποδίδει 136hp, υιοθετώντας τούρμπο με πτερύγια μεταβλητής γεωμετρίας (VGT), λειτουργία στο θερμοδυναμικό κύκλο Miller και καδένα χρονισμού αντί για ιμάντα. Το χαρακτηριστικό των υβριδικών εκδόσεων είναι πως ο ηλεκτροκινητήρας βρίσκεται τοποθετημένος μέσα στο κέλυφος του αυτόματου κιβωτίου διπλού συμπλέκτη, μαζί με τη μονάδα του inverter και του κεντρικού ελέγχου. Αυτή η αρχιτεκτονική του υβριδικού συστήματος επιτρέπει στη Junior να κινείται αμιγώς ηλεκτρικά τόσο κατά το παρκάρισμα/ξεπαρκάρισμα, όσο και σε συνθήκες χαμηλού φορτίου με τον θερμικό κινητήρα να σβήνει όσο πιο συχνά γίνεται για μέγιστη οικονομία.



Junior Veloce με 240 ίππους

Ο στόχος για την Junior ήταν να αποτελέσει το σπορ σημείο αναφοράς μεταξύ των B-SUV μοντέλων της αγοράς, με αποκορύφωμα την έκδοση Veloce που διαθέτει ειδικές βελτιώσεις στον μηχανολογικό τομέα. Με λόγο 14,6:1 το τιμόνι της είναι το πιο γρήγορο της κλάσης και το εμπρός σύστημα έχει σχεδιαστεί με γνώμονα την απόλυτη ακρίβεια που τονίζει τη συναρπαστική οδηγική εμπειρία. Επιπλέον, σε σχέση με την έκδοση των 156hp η ανάρτηση είναι χαμηλωμένη κατά 25 mm και οι αντιστρεπτικές ράβδους έχουν αναθεωρημένη σκληρότητα για να εξασφαλίζουν κορυφαίο κράτημα σε συνεργασία με τις 20αρες ζάντες και τα ειδικά εξελεγχμένα ελαστικά. Υπάρχει Torsen μηχανικό μπλοκέ διαφορικό που φροντίζει για την τέλεια κατανομή της ροπής, ενώ τα φρένα υιοθετούν εμπρός αεριζόμενους δίσκους 380 mm και μονομπλόκ τετραπίστονες δαγκάνες.



Σύντομα διαθέσιμη για παραγγελίες

Στο λανσάρισμα της η Junior θα διατεθεί στην ηλεκτρική έκδοση των 156hp και την υβριδική των 136 με κίνηση εμπρός. Η γκάμα συνδυάζει τις συνολικά τέσσερις εκδόσεις (136 HP Ibrida, 136 HP Q4 Ibrida, 156 HP Elettrica και 240 HP Elettrica Veloce) με τα πακέτα εξοπλισμού Techno, Premium, Sport και Speciale που θα είναι διαθέσιμο αποκλειστικά στο λανσάρισμα.

Όλες οι Junior θα έχουν πλούσιο εξοπλισμό που θα

μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία όπως ειδικά σπορ φινιρίσματα στο αμάξωμα και ζάντες αλουμινίου έως 20", σύστημα αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2, ηλεκτρική πόρτα χώρου αποσκευών με λειτουργία handsfree και αυτόματο κλείδωμα/ξεκλείδωμα. Στην καμπίνα θα ξεχωρίζουν οι σπορ επενδύσεις από ύφασμα και βινύλιο, το σπορ δερμάτινο τιμόνι, το ηλεκτρικά ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού με μασάζ αλλά και ο κρυφός φωτισμός στους αεραγωγούς, την κεντρική

κονσόλα και τον πίνακα οργάνων. Η ηλεκτρική Junior θα διαθέτει on-board φορτιστή έως 11 kW για το εναλλασσόμενο ρεύμα, ενώ σημαντική παράμετρο αποτελεί και το έξυπνο σύστημα πλοήγησης με EV Routing. Όπως και κάθε Alfa Romeo, η Junior θα καλύπτεται από 4ετή εγγύηση για τα μηχανικά μέρη και αντίστοιχης διάρκειας οδική βοήθεια, με τα πρώτα αυτοκίνητα να αναμένονται στην Ελλάδα στο τέλος του καλοκαιριού, σε τιμές άγνωστες προς το παρόν!



Γιατί άλλαξε το όνομα από Milano σε Junior;

Το νέο μοντέλο της Alfa Romeo αρχικά παρουσιάστηκε με το όνομα "Milano". Ωστόσο, αντιμετωπίζοντας τις δηλώσεις Ιταλού κυβερνητικού αξιωματούχου περί παράνομης χρήσης του ονόματος Milano για το νέο B-SUV της, η Alfa Romeo μετονομάζει το μοντέλο της σε "Junior". Παρότι υποστηρίζει αδιαπραγμάτευτα πως δεν υπάρχει τίποτα ένομο στη χρήση του ονόματος "Milano", η Alfa Romeo αποφάσισε να προχωρήσει σε αυτή την ενέργεια προκειμένου να αποφύγει κάθε διαμάχη. Η επιλογή του ονόματος "Junior" έγινε μέσα από την κληρονομιά που εξασφαλίζει η μακρά ιστορία της μάρκας.

Ο CEO της Alfa Romeo, Jean Philippe Imparato, τοποθετήθηκε ως προς την απόφαση για την μετονομασία του νέου B-SUV της μάρκας με την εξής δήλωση:

"Αποφασίσαμε να αλλάξουμε το όνομα του μοντέλου παρότι γνωρίζουμε ότι δεν είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε. Με τον τρόπο αυτό θέλουμε να διατηρήσουμε τη θετική αύρα με την οποία είναι συνυφασμένα όλα τα μοντέλα της Alfa Romeo και να αποφύγουμε κάθε διαμάχη. Το όνομα "Junior" ταιριάζει απόλυτα στο αυτοκίνητο και τη μάρκα, όντας άρρηκτα συνδεδεμένο με την ιστορία της και βέβαια πολύ αγαπημένο στους Alfisti. Ως ομάδα, επιλέγουμε για ακόμα μια φορά να μοιραστούμε το πάθος για το εμπορικό μας σήμα και να θέσουμε σε απόλυτη προτεραιότητα το προϊόν και το κοινό μας."

Η προέλευση του ονόματος "Alfa Romeo Junior"

Ως συνέχεια στην επιτυχία της Giulia και της κουπέ έκδοσης Giulia Sprint GT που σχεδιάστηκε από τον Giugiaro για τον Bertone, η Alfa Romeo στόχευσε σε νέους πελάτες μέσω ενός ξεχωριστού μοντέλου με προσιτή τιμή και χαμηλό κόστος χρήσης. Στις 26 Σεπτεμβρίου του 1966 η GT 1300 Junior παρουσιάστηκε στο Balocco και παρότι χωρίς το "Giulia" στην ονομασία της, έδωσε το έναυσμα για μια νέα γενιά Alfa Romeo. Είναι ενδεικτικό ότι κάτι αντίστοιχο εφαρμόστηκε και στην Spider. Η υιοθέτηση του κινητήρα των 1.290 cc που με τον διπλό εκκεντροφόρο απέδιδε 89 HP και επαρκούσε για τελική ταχύτητα πάνω από 170 km/h, ισοδυναμούσε με δυνατές επιδόσεις που ταίριαζαν άψογα με την απολαυστική συμπεριφορά του αυτοκινήτου στο δρόμο. Με συνολικές πωλήσεις που ξεπέρασαν τις 92.000 μονάδες, η GT 1300 Junior σύντομα αποτέλεσε το best seller της γκάμας και ταυτόχρονα ένα ισχυρό "status symbol" της εποχής.

Οδηγούμε τη BMW X2 sDrive 20i

ΑΥΤΗ ΕΙΝΑΙ Η ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΙΑ BMW X2, ένα μοντέλο που δεν έχει καμία σχέση με την προηγούμενη γενιά. Είναι ένα coupe SUV που πέρα από τη δυναμική σχεδίαση έρχεται με πολύ καλό εξοπλισμό, μια νέα σχεδιαστική προσέγγιση αλλά και μια ανταγωνιστική τιμή για premium κατηγορία.



Η δεύτερη γενιά της δημοφιλούς BMW X2 είναι ένα μοντέλο που άλλαξε 100% συγκριτικά με αυτό που αντικαθιστά. Η BMW εισάγει εδώ μια εντελώς νέα σχεδιαστική προσέγγιση. Οι Βαυαροί υιοθέτησαν τη νέα σχεδιαστική γλώσσα που χρησιμοποιούν και στη X1, γι αυτό και το γενικότερο μοτίβο έχει στοιχεία που βρίσκουμε στη X1, αν και κανένα εξωτερικό μέρος του αυτοκινήτου δεν είναι κοινό με την X2. Εκτός από τους καθρέπτες και τις χειρολαβές στις πόρτες. Γενικά η νέα X2 είναι ριζικά αλλαγμένη αλλά και αισθητά μεγαλύτερη σε διαστάσεις. Μάλιστα όσο κι αν δεν φαίνεται είναι κατά 19cm μεγαλύτερη από την προηγούμενη γενιά και κατά 4cm μεγαλύτερη από την τρέχουσα X1.

Μάλιστα έχουμε ένα νέο σχήμα στο πίσω μέρος με μια μικρή ουρά που θυμίζει μια πιο μαζεμένη - και πιο όμορφη - X4. Το εμπρός μέρος πάντως θυμίζει περισσότερο τη μεγαλύτερη X6, ενώ είναι πολύ εντυπωσιακό με μια αρκετά μεγάλη μάσκα. Τα χαρακτηριστικά "νεφρά" της BMW έχουν νέο σχήμα εδώ και δεν είναι κάθεται όπως στη X1, ενώ για πρώτη φορά στην κατηγορία μπορούν να έχουν και φωτιζόμενο περίγραμμα που δίνει μια ιδιαίτερη φωτεινή υπογραφή το βράδυ. Προαιρετικός εξοπλισμός αυτό το τελευταίο και μέρος του πακέτου innovation, το οποίο κοστίζει περίπου 2.600 ευρώ και εκτός από το LED περίγραμμα στη μάσκα περιλαμβάνει εργοστασιακό συναγερμό, σύστημα head up display, κάμερες 360 μοιρών με λειτουργία καταγραφικού σε περίπτωση συμβάντος και το BMW Live Cockpit Professional με live εμφάνιση της κίνησης και σύστημα πλοήγησης με λειτουργία επαυξημένης πραγματικότητας. Το υπόλοιπο μπροστινό μέρος ξεχωρίζει από τον σπορ προφυλακτήρα που κατεβαίνει χαμηλά και έχει ένα μαύρο κεντρικό τμήμα, διαμορφώνοντας έτσι μια πιο επιθετική εμφάνιση, μαζί βεβαίως με τους πλευρικούς αεραγωγούς.

Ωστόσο, η X2 δεν είναι έχει αυτό το εμπρός μέρος έτσι ως στάνταρ. Αυτό είναι μέρος του M πακέτου που ακόμη περιλαμβάνει προεκτάσεις φτερών στο χρώμα του αμαξώματος, πλευρικά μαρσιπέ, σπορ πίσω προφυλακτήρα, επενδύσεις σε δέρμα και αλκαντρά εσωτερικά, σπορ τιμόνι και πολλά ακόμη. Η απλή X2 δεν έχει καμία σχέση οπτικά με το αυτοκίνητο των φωτογραφιών, όμως αυτή η έκδοση με το πακέτο M έχει το περισσότερο value for money, παρά το ότι είναι κατά περίπου 3.000 ευρώ ακριβότερη. Έχει όμως έξτρα εξοπλισμό αξίας άνω των 6.000 ευρώ, χωρίς να υπολογίζω το bodykit και την αλκαντρά στο εσωτερικό. Στο πίσω μέρος η X2 είναι ιδιαίτερη... κυρίως στο κομμάτι με τα φώτα. Περίεργη αυτή η νέα προσέγγιση της μάρκας και γενικότερα αν κρούσει κάποιος το σήμα δε θυμίζει και τόσο BMW. Ειδικά αν τη δούμε για παράδειγμα δίπλα σε μια X1. Έχουμε και μια διακριτική αεροτομή, η οποία προαιρετικά μπορεί να είναι και μεγαλύτερη. Αυτό που δεν έχουμε είναι ορατές απολήξεις της εξάτμισης, ενώ αυτά τα μαύρα τμήματα στον πίσω προφυλακτήρα είναι αποκλειστικά διακοσμητικά και δεν εξυπηρετούν κάποιο σκοπό, τουλάχιστον λειτουργικό.



Ομοιότητες με τη X1 εσωτερικά

Περνώντας στο εσωτερικό οι δεσμοί με τη X1 είναι ξεκάθαροι. Για την ακρίβεια η X2 έχει ακριβώς το ίδιο εσωτερικό. Το ταμπλό είναι ολόιδιο και ενσωματώνει την ενιαία κυρτή οθόνη με πίνακα οργάνων αριστερά και σύστημα πολυμέσων δεξιά. Έχει και την αιωρούμενη κεντρική κονσόλα και τις βολικές θήκες για κινητά με ασύρματη φόρτιση, τους ίδιους διακόπτες στην κονσόλα για τη χρήση του αυτόματου κιβωτίου, το μπουτόν εκκίνησης αλλά και άλλες λειτουργίες συμπεριλαμβανομένου του υποβραχιονίου με θήκη. Υπάρχουν θύρες USB Type C για όσους επιθυμούν να φορτίζουν ενσύρματα τις συσκευές τους, αλλά και πρακτικές θήκες σχεδόν παντού.

Η σημαντικότερη διαφοροποίηση στη X2, συγκριτικά με τη X1, είναι η θέση οδήγησης. Τα καθίσματα εδώ είναι τοποθετημένα πιο χαμηλά. Έτσι ο οδηγός έχει την αίσθηση ότι βρίσκεται μέσα σε ένα σπορ αυτοκίνητο, χωρίς να χάνει την εύκολη πρόσβαση και την καλή ορατότητα ενός SUV.

Το σύστημα οθονών στη X2 βρίσκεται κάτω από ένα ενιαίο κυρτό πάνελ, η νέα μόδα στην αυτοκίνηση που σταδιακά συναντούμε και σε όλες τις νέες BMW. Από εδώ ο οδηγός ελέγχει τα πάντα για το αυτοκίνητο, από το ηχοσύστημα, τις ρυθμίσεις του αυτοκινήτου, τα προφίλ οδήγησης, μέχρι και το σύστημα κλιματισμού. Όλα με την αφή και την απουσία φυσικών διακοπών με μικρές εξαιρέσεις. Υπάρχουν φυσικά φωντικές εντολές για κάποιες βασικές εντολές, αλλά θα πρέπει να μιλήσεις στα Αγγλικά. Ευτυχώς πάντως το menu είναι ολόκληρο στα Ελληνικά, ενώ ενσωματώνει και άριστη συνδεσιμότητα με κινητά, υποστηρίζοντας Apple CarPlay και Android Auto ασύρματα. Ο πίνακας οργάνων είναι πλήρως ψηφιακός και αυτός και εκμεταλλεύεται όλες τις δυνατότητες που μπορεί να δώσει μια οθόνη, προσφέροντας διαφορετικούς τρόπους απεικόνισης, λεπτομερείς ρυθμίσεις αλλά και κρυστάλλινα γραφικά.

Πολύ ωραίο είναι το τιμόνι, ειδικά στη X2 με το πακέτο M-Sport που έχει ωραίες λεπτομέρειες σε αλουμίνιο και μια χοντρή δερμάτινη στεφάνη. Υπάρχουν και χειριστήρια με μπουτόν και ροδέλες που στη χρήση είναι πολύ βολικά. Τα υλικά στο εσωτερικό είναι πολύ ποιοτικά και με ωραία υφή. Ως στάνταρ η M-Sport έρχεται με καθίσματα σε δέρμα και αλκαντάρα, ενώ αλκαντάρα υπάρχει και στο ταμπλό.



Χώροι

Οι πίσω χώροι είναι εντυπωσιακά άνετοι για κουπέ SUV, παρ'ότι η γραμμή οροφής είναι αισθητά χαμηλότερη από τη X1. Αυτό δεν επηρεάζει καθόλου επιβάτες τουλάχιστον ως 1,90 σε ύψος, μιας και η κλίση της οροφής ξεκινά πίσω από τα κεφάλια τους. Η είσοδος και έξοδος είναι εύκολη, όχι όμως το ίδιο εύκολη με τη X1. Αυτό που θα δυσκολέψει σε ένα βαθμό, είναι η τοποθέτηση ενός παιδικού καθίσματος.

Ο χώρος φόρτωσης στη X2 είναι στα 560 λίτρα, υπερ αρκετός ακόμη και για οικογενειακό αυτοκίνητο. Μάλιστα είναι ανάμεσα στα πιο ευρύχωρα SUV, στα κανονικά, όχι στα coupé. Όμως η X2 sDrive 20i έχει μειωμένο χώρο στα 515 λίτρα, καθότι Mild Hybrid χάνεται μέρος από το βάθος του χώρου, λόγω της μπαταρίας του συστήματος. Έτσι το δάπεδο δεν μεταβάλλεται ως προς το ύψος. Ακόμη και έτσι όμως τα 515 λίτρα ως την εταζέρα είναι υπέρ-αρκετά και θα καλύψουν μια οικογένεια.

Γκάμα κινητήρων

Από το λανσάρισμα το μοντέλο είναι διαθέσιμο σε 4 εκδόσεις ως προς τους κινητήρες. Υπάρχει η ηλεκτρική iX2 με 313 ίππους, μια έκδοση diesel, 2-λιτρη με 150 ίππους και η M35i, η κορυφαία έκδοση βενζίνης, επίσης 2-λιτρη με 300 ίππους και τετρακίνηση. Και φυσικά υπάρχει η έκδοση της δοκιμής μας, η sDrive 20i με τεχνολογία Mild Hybrid. Αυτή κινείται από έναν 3-κύλινδρο κινητήρα βενζίνης 1,5 λίτρου και απόδοσης 156 ίππων και από έναν ηλεκτρικό κινητήρα 20 ίππων. Συνδυαστικά - και όχι αθροιστικά - έχουμε 170 ίππους, με τον ηλεκτροκινητήρα να λειτουργεί μόνο υποστηρικτικά και δεν μπορεί από μόνος του να κινήσει το αυτοκίνητο. Η συνδυαστική ροπή είναι 280 Nm, εκ των οποίων τα 240 είναι διαθέσιμα από τον βενζινοκινητήρα σε ένα εύρος από τις 1500 σ.α.λ. και πάνω.

Ως στάνταρ όλες οι X2 έρχονται με αυτόματο κιβώτιο Steptronic, 7 σχέσεων. Στα M-Sport μοντέλα υπάρχουν και μοχλοδιακόπτες πίσω από το τιμόνι, τα λεγόμενα paddles, για μια πιο σπορ αίσθηση, αν αποφασίσουμε να πάρουμε τον έλεγχο των ταχυτήτων. Σε κάθε περίπτωση η απόκριση του κιβωτίου είναι εξαιρετική και αθόρυβη, ενώ μεταβάλλεται και από το προφίλ οδήγησης που έχουμε επιλέξει. Έτσι λοιπόν, μέσα έναν διακόπτη στο υποβραχιόνιο υπάρχουν τα driving modes και μπορούμε να επιλέξουμε ανάμεσα σε Efficient ή Sport, μαζί με μερικές ακόμα επιλογές όπως το Personal και το Relax. Ακόμη υπάρχει μια επιλογή Boost όπου για 10 δευτερόλεπτα το αυτοκίνητο γυρίζει σε Sport mode και μας δίνει όλη τη διαθέσιμη ισχύ ώστε να κάνουμε ένα προσπέρασμα.

Όσον αφορά στην κατανάλωση, τα νούμερα που είδαμε κατά τη δοκιμή μας είναι εφάμιλλα με την αντίστοιχη X1. Εκεί κοντά δηλαδή στα 7,7-7,8 λτ.100 κλμ σε μικτή χρήση και με λίγη προσοχή.



Εξοπλισμός και τιμή

Στον τομέα της ασφάλειας η νέα X2 δεν έχει ακόμα αξιολογηθεί από τον EuroNCAP, ωστόσο βασίζεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στη X1 η οποία πήρε 5 αστέρια. Η X2 έχει και αυτή πλήθος τεχνολογιών ασφάλειας και όλη την παλέτα συστημάτων ημιαυτόνομης οδήγησης και υποστήριξης του οδηγού, ακόμη και το σύστημα πλήρως αυτόματου παρκαρίσματος.

Η βασική έκδοση της sDrive 20i ξεκινά λίγο κάτω από τις 42.000 ευρώ, αυτόματη με 170 ίππους. Όλη η ουσία βρίσκεται όμως στην έκδοση M-Sport η οποία κοστίζει 45.000 ευρώ και περιλαμβάνει μαζί το πακέτο Premium αλλά και το bodykit παρόμοιο με της M35i. Μαζί έχει και σαλόνι με δέρμα, αλκαντάρα και μπλε ραφές, μαύρη οροφή εσωτερικά, προσαρμοζόμενους LED προβολείς, προσαρμοζόμενη σπορ ανάρτηση, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί, ασύρματη φόρτιση κινητού και πολλά ακόμη.



Αρνητικά

- Πλήρως ψηφιακό εσωτερικό (οθόνη από άκρη σε άκρη)
- Κλιματισμός εντός της κεντρικής ψηφιακής οθόνης
- Μόλις 4 επιλογές κινητήρων και καμία ενδιάμεση επιλογή μεταξύ 170 και 300 ίππων

Θετικά

- Ευρυχωρία παρ'ότι coupé SUV
- Value for money για premium μοντέλο
- Οδική συμπεριφορά

Οδική συμπεριφορά

Αυτό που εντυπωσιάζει περισσότερο από όλα στη X2 είναι η ποιότητα κύλισης αλλά και η ηχομόνωση. Αν εξαιρέσουμε τη σκληρότερη αίσθηση που δίνουν οι μεγάλες ζάντες, ως στάνταρ 19 ιντσών με το πακέτο M-Sport. Σε δυνατή επιτάχυνση ο κινητήρας ακούγεται αλλά χωρίς να είναι ενοχλητικός, σε σημείο που δίνει αυτή τη σπορ χροιά. Και η συνολική αίσθηση με τέρμα το γκάζι είναι πολύ καλή για αυτοκίνητο μόλις 1500 κ.εκ. και βάρους περίπου στα 1650 kg.

Η ανάρτηση αποτελείται από γόνατα ΜακΦέρσον εμπρός, ενώ πίσω είναι πλήρως ανεξάρτητη βεβαίως. Η αίσθηση είναι σχετικά σφιχτή, ειδικά εδώ που έχουμε και την καλή προσαρμοζόμενη ανάρτηση που είναι χαμηλότερη κατά 15 χλστ σε σύγκριση με τη στάνταρ X2. Ακόμη και με τις 19άρες ζάντες δε θα κουράσει, ούτε μέσα στην πόλη ούτε και σε ταξίδια. Ναι, θα ήταν λίγο πιο άνετη με τις 18άρες ζάντες, οι οποίες όμως δεν συνδυάζονται με το M-Sport πακέτο.

Η αίσθηση του τιμονιού είναι εδώ μια μεγάλη αναβάθμιση συγκριτικά με τη X1, με την οποία άλλωστε η X2 μοιράζεται τη περισσότερα τεχνικά μέρη. Η ελαφριά αίσθηση που είχαμε επισπνάνει στη X1, δεν υφίσταται στη X2. Αντιθέτως το σύστημα διεύθυνσης είναι γεμάτο πληροφόρηση και βαρύτητα, ενώ σίγουρα την όλη αίσθηση ενισχύει και το αυξημένο πάχος της στεφάνης. Τέλος, όποιος σκέφτεται να πάει εκτός δρόμου με μια X2, αν και δε το συνιστούμε με 100% ασφάλινα ελαστικά, θα έχει σύμμαχο την πολύ καλή απόσταση από το έδαφος, στα 20 εκατοστά. Όσο ακριβώς και στη X1.

Τεχνικά χαρακτηριστικά

BMW X2 sDrive 20i
Κυβισμός: 1499 cc
Κύλινδροι: 3 σε σειρά
Συνδυαστική Ισχύς: 170 hp
Συνδυαστική ροπή: 280 Nm
Ισχύς βενζινοκινητήρα: 156 hp/4700-6500 rpm
Ισχύς ηλεκτροκινητήρα: 20 hp
Ροπή βενζινοκινητήρα: 240 Nm/1500-4400 rpm
Ροπή ηλεκτροκινητήρα: 55 Nm
0-100 km/h: 8,3 sec
Τελική ταχύτητα: 213 km/h
Μικτή κατανάλωση*: 6,3-5,8 lt/100km
Εκπομπές CO2*: 143-131 g/km
Βάρος: 1.645 kg
Ρεζερβουάρ: 45 lt
Χώρος αποσκευών: 515 lt
Απόσταση από το έδαφος: 200 mm
Εργοστάσιο κατασκευής: Ρέγκενσμπουργκ, Γερμανία
*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP
Αρχική τιμή BMW X2 sDrive 20i: 41.910€
Τιμή έκδοσης X2 sDrive 20i M Sport: 44.990€
Τιμή αυτοκινήτου δοκιμής 50.254€

Οδηγούμε το BYD ATTO 3

ΤΟ ΚΙΝΕΖΙΚΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ SUV αποτελεί το εισαγωγικό μοντέλο της BYD η οποία μπαίνει επιθετικά στην αγορά της Ευρώπης, προσφέροντας εξηλεκτρισμένα μοντέλα με εξαιρετική ποιότητα!



Αρνητικά

- Σχεδίαση εσωτερικού
- Χώρος αποσκευών (για C-SUV)
- Μόλις 1 έκδοση μπαταρίας/ισχύος

Θετικά

- Ποιότητα εσωτερικού
- Οδική συμπεριφορά
- Value for money



Αυτό είναι ο BYD ATTO 3. Περίεργο όνομα για αυτοκίνητο και αν το ακούσει κάποιος που δεν ασχολείται συστηματικά με αυτοκίνητα ίσως νομίζει ότι μιλάμε για κάρτα γραφικών υπολογιστή. Όμως μιλάμε για ένα αυτοκίνητο και μάλιστα ένα ηλεκτρικό SUV που εκ πρώτης τοσέκρει όλα τα κουτάκια στους τομείς της ποιότητας, της άνεσης, της οδικής συμπεριφοράς και του εξοπλισμού!

Η BYD πολύ πρόσφατα έφτασε στην Ελλάδα και εκπροσωπείται επισήμως από τον όμιλο Σφακιανάκη. Το ATTO 3 μαζί με το πολυτελές σεντάν SEAL είναι τα πρώτα μοντέλα που κυκλοφορούν στη χώρα μας, ενώ σύντομα αναμένουμε το Dolphin - ένα ηλεκτρικό hatchback - και το SEAL U, ένα μεγαλύτερο SUV που θα είναι διαθέσιμο σε 100 ηλεκτρικό αλλά και σε plug-in υβριδικό! Σήμερα όμως θα επικεντρωθούμε στο ATTO 3 που, εντάξει ως 100% ηλεκτρικό SUV δεν απευθύνεται στην πλειοψηφία του αγοραστικού κοινού της Ελλάδος. Όμως θα έχει πολύ ενδιαφέρον να δούμε πώς μια κινεζική μάρκα μπαίνει επιθετικά στην Ευρώπη και μάλιστα με μοντέλα που ανταγωνίζονται στα ίσια τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά, κοστίζοντας ταυτόχρονα και αρκετά λιγότερα χρήματα.

Ποια είναι η BYD;

Είναι μια κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία, από τις μεγαλύτερες όχι μόνο στην Κίνα αλλά στην ανατολή γενικότερα. Πρακτικά μιλάμε για κινεζικό κολοσσό που εδώ στην Ευρώπη γνωρίσαμε σχετικά πρόσφατα. Η BYD έχει μια τεράστια γκάμα, από αυτοκίνητα μέχρι οχήματα αστικών συγκοινωνιών, λεωφορεία και ότι άλλο μπορείτε να φανταστείτε. Όλα ηλεκτρικά! Ξεκίνησε κατασκευάζοντας μπαταρίες, ενώ σήμερα κατασκευάζει ακόμη και τρένα αλλά και εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται σε smartphones και tablets. Βέβαια εμείς θα επικεντρωθούμε στα αυτοκίνητα και πιο συγκεκριμένα στο ATTO 3, το οποίο είναι ένα SUV μεγέθους Kia Sportage ή Nissan Qashqai... έτσι για να έχουμε μια εικόνα. Όσο για την ονομασία, BYD σημαίνει "Build Your Dreams". Να ένα διαφορετικό όνομα για αυτοκινητοβιομηχανία...

Το ATTO 3 έχει μήκος 4,45 μέτρα, όσο κι αν εκ πρώτης δεν του φαίνεται. Είναι μόλις 5 εκατοστά μικρότερο από ένα τελευταίας γενιάς Kia Sportage, αλλά έχει μεγαλύτερο μεταξόνιο κατά 4 εκατοστά σε σχέση με το Sportage. Σχεδιαστικά έχουμε ένα σύνολο που μοιάζει κάπως γνώριμο, με τις γενικότερες αναλογίες και τις επιφάνειες να έχουν επιρροές από διάφορα άλλα μοντέλα. Για παράδειγμα η εμπρός φωτιζόμενη γραμμή LED που ενώνει τα εμπρός φώτα θυμίζει το Volkswagen Taigo, ενώ η πίσω ασημί κολόνα θυμίζει το Volkswagen ID.5. Εδώ βέβαια έχουμε ένα μοτίβο που μοιάζει με δέρμα ψαριού... ή δράκου μιας και μιλάμε για κινεζικό αυτοκίνητο. Επίσης τα πίσω φώτα έχουν τριγωνικά άκρα και μια φωτεινή γραμμή που τα ενώνει, θυμίζοντας κάτι από DS και CUPRA. Το σχέδιο των ζαντών θυμίζει Hyundai, ενώ τα μαύρα γυαλιστερά τμήματα στον προφυλακτήρα θυμίζουν... αεραγωγούς αλλά δεν είναι. Υπάρχουν όμως κάποια μικρά ανοίγματα στα άκρα για αεροδυναμικούς σκοπούς, άρα δεν είναι 100% διακοσμητικά, όντας και λειτουργικά.

Το αυτοκίνητο της δοκιμής, αλλά και όλα τα ATTO 3, πατάνε ως στάνταρ σε ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών, με ελαστικά διαστάσεων 235/50/18. Όλα τα ATTO 3 έχουν ακριβώς αυτή την εμφάνιση, ακόμη και τις ίδιες ζάντες, ενώ χρωματικά έχουμε 5 επιλογές: λευκό, κόκκινο, ένα πράσινο της ελιάς, μπλε ηλεκτρικό και αυτό εδώ το γκρι. Διαθέσιμες είναι δύο εκδόσεις εξοπλισμού: Comfort και Design οι οποίες διαφοροποιούνται σε ελάχιστα πράγματα. Αυτή είναι η πλούσια έκδοση Design και έχει επιπλέον της Comfort ηλεκτρικό άνοιγμα της πόρτας του χώρου αποσκευών, ατμοσφαιρικό φωτισμό στις χειρολαβές ανοίγματος εσωτερικά στις πόρτες, οθόνη για το infotainment στις 15,6" αντί για 12,8" και ένα σετ εργοστασιακά πλαστικά πατάκια μαζί βεβαίως με τα βελούδινα.



Χώροι

Στις πίσω θέσεις η άνεση είναι πολύ καλή, με πλήρως επίπεδο δάπεδο και άφθονο χώρο για γόνατα και κεφάλια. Ακόμη και ο χώρος για τα κεφάλια είναι καλός, παρά το ότι έχουμε πλιοροφή. Η οποία μάλιστα είναι στάνταρ εξοπλισμός και είναι πλήρως ανοιγόμενη! Η πρακτικότητα είναι επίσης καλή, με πολλές και βολικές θήκες στις πλάτες των καθισμάτων, θύρες USB και κεντρικό υποβραχιόνιο.

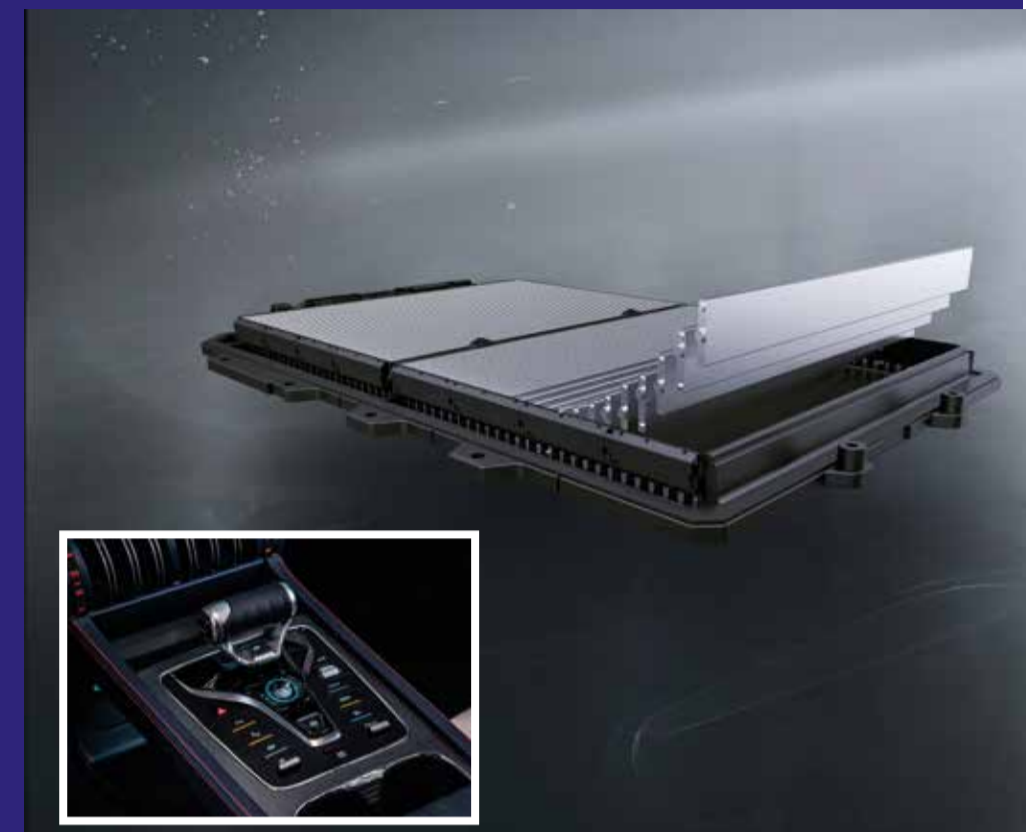
Ο χώρος φόρτωσης στην πλούσια έκδοση ανοίγει ηλεκτρικά, ενώ στην απλή έκδοση... ανοίγει χειροκίνητα. Ως στάνταρ υπάρχει μεταβαλλόμενο δάπεδο, αρκετά βολικό ειδικά αν πρόκειται να αποθηκεύσουμε από κάτω τα καλώδια της φόρτισης. Αυτό που δεν είναι τόσο βολικό όμως είναι το συνολικό μέγεθος, αφού για SUV, τα 440 λίτρα του χώρου φόρτωσης είναι απλά OK. Συγκριτικά με βενζινοκίνητα μοντέλα της κατηγορίας το ATTO 3 προσφέρει 100 λίτρα λιγότερα, αλλά σε σύγκριση με άλλα ηλεκτρικά μεσαία SUV το ATTO 3 είναι περίπου στη μέση της κατηγορίας.



Φόρτιση και μπαταρία

Το ATTO 3 είπαμε έχει δύο εκδόσεις εξοπλισμού, ωστόσο έχει μόλις μία έκδοση ως προς τα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Η μπαταρία έχει χωρητικότητα 60 kWh και θα δώσει 420 κμ αυτονομίας κατά WLTP. Τιμή που δεν απέχει και τόσο στην πραγματικότητα, αφού σε ρεαλιστικές συνθήκες με μικτή χρήση είδαμε αυτονομία της τάξεως των 370-380 κμ. Αποκλειστικά εντός πόλης μιλάμε για άνετα 420 κμ. Ο ηλεκτροκινητήρας είναι ένας και κινεί τους εμπρός τροχούς. Ασυνήθιστο για ηλεκτρικό αυτοκίνητο, αφού τα περισσότερα μοντέλα είναι συνήθως πίσωκίνητα. Η ισχύς είναι στους 201 ίππους, με ροπή τα 310 Nm, μόνιμα διαθέσιμα.

Όσο για τη φόρτιση, σε έναν ταχυφορτιστή το 10-80% της ενέργειας ανακτάται σε περίπου 40 λεπτά, με μέγιστη ισχύς φόρτισης τα 88 kW. Σε ένα μονοφασικό wallbox χρειαζόμαστε 9,5 ώρες ή 6,5 ώρες αν έχουμε τριφασικό ρεύμα. Σε κάθε περίπτωση αρκετός χρόνος για να φουλάρουμε σε μία νύχτα.



Από ένα παράλληλο σύμπαν

Στο εσωτερικό το ATTO 3 μοιάζει με εξωγήινο διαστημόπλοιο και γενικότερα δε συμβαδίζει πουθενά με τα mainstream μοντέλα, πέρα από το ότι έχει τιμόνι, μια οθόνη για το infotainment και κανονικά καθίσματα. Όμως σχεδιαστικά είναι σαν ένα αυτοκίνητο από ένα παράλληλο σύμπαν!

Υπάρχουν καμπύλες επιφάνειες σχεδόν παντού, ραβδώσεις που θυμίζουν... όστρακο και ιδιαίτερες σχεδιαστικές λεπτομέρειες. Όπως για παράδειγμα υπάρχουν πκεία στις πόρτες που είναι φωτιζόμενα και μάλιστα μπορούν να αλλάζουν χρώμα σύμφωνα με το ρυθμό της μουσικής. Συν το ότι έχουμε από πάνω τη λαβή ανοίγματος της πόρτας, σαν φρούδι. Επίσης οι αεραγωγοί του κλιματισμού είναι σαν φουτουριστικό μοντέλο σχεδιασμένο στη δεκαετία του '60, ενώ ο επιλογέας τύπου joystick μοιάζει με τη λαβή από ένα φτυάρι. Το πιο ιδιαίτερο από όλα είναι τα κορδόνια στις πόρτες εσωτερικά, που θυμίζουν χορδές από κιθάρα.

Η κεντρική κονσόλα έχει μια διάταξη γέφυρας από τους αεραγωγούς ως το υποβραχιόνιο, ενώ από κάτω έχουμε έναν μεγάλο χώρο σαν ράφι και θύρες USB. Από πάνω έχουμε θήκη ασύρματης φόρτισης για κινητά, ποτηροθήκες, ένα βαθύ υποβραχιόνιο και ένα πάνελ με φυσικά μπουτόν για διάφορες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένου της έντασης για το ηχοσύστημα, τα προγράμματα οδήγησης αλλά και κάποιες πολύ βασικές λειτουργίες του κλιματιστικού.

Όλα τα υπόλοιπα βρίσκονται μέσα στην μεγάλη οθόνη των 15,6" που έχει αυτή η πλούσια έκδοση, ενώ οι πιο απλές εκδόσεις έχουν επίσης μια οθόνη αφής απλά λίγο μικρότερη, στις 12,8". Που και πάλι είναι μεγάλη αν το καλοσκεφτούμε! Βέβαια οι οθόνες περιλαμβάνουν και τις αναλυτικές λειτουργίες του κλιματιστικού, που όπως σε όλα τα αυτοκίνητα που κάνουν το ίδιο, ο χειρισμός του δεν είναι το ίδιο εύκολο από τους κλασικούς, φυσικούς διακόπτες. Τα γραφικά πάντως είναι υψηλής ανάλυσης και αρκετά όμορφα στο μάτι, ενώ η απόκριση στην αφή είναι με μια λέξη άψογη. Δεν έχουμε ελληνικό μενού, όμως έχουμε εργοστασιακό σύστημα πλοήγησης, Spotify, Apple CarPlay, Android Auto, ένα εκπληκτικό σύστημα καμερών, με πανοραμική προβολή και βεβαίως έχουμε φωνητικές εντολές, στα Αγγλικά. Αρκεί μόνο να πεις "Hi BYD" και ο ψηφιακός βοηθός λειτουργεί πάνω-κάτω όπως στα αντίστοιχα συστήματα των Mercedes, BMW κλπ.

Αυτό όμως που δεν έχει κανένα άλλο μοντέλο στην κατηγορία είναι η περιστρεφόμενη οθόνη από οριζόντια... σε κάθετη. Κάτι που συμβαίνει και στη μικρότερη οθόνη της βασικής έκδοσης. Πάντως στην κάθετη διάταξη η οθόνη επηρεάζει ελαφρώς την ορατότητα. Ο πίνακας οργάνων παραμένει σταθερός και δεν περιστρέφεται. Είναι ψηφιακός βεβαίως, αρκετά μικρός σε μέγεθος και με τις απολύτως απαραίτητες πληροφορίες. Όσο για την ποιότητα των υλικών στο εσωτερικό, αυτά είναι κορυφαία! Παντού βρίσκουμε μαλακά, πολύ ποιοτικά υλικά, ευχάριστα στην αφή. Υπάρχει νίγαν δέρμα στην κονσόλα, στο ταμπλό, στις πόρτες και στα καθίσματα, σε συνδυασμό με κόκκινες ραφές, ενώ ακόμη και τα πλαστικά σημεία στο εσωτερικό είναι ευχάριστα και ποιοτικά. Όλα δείχνουν πολύ στιβαρά και με άψογη συναρμογή. Αν ξεπεράσουμε την σχεδίαση του "παράλληλου σύμπαντος", η καμπίνα δεν έχει σε τίποτα να ζηλέψει τον γερμανικό premium ανταγωνισμό.



Οδική συμπεριφορά

Το πλαίσιο χρησιμοποιεί γόνατα MacPherson εμπρός και πολλαπλούς συνδέσμους πίσω, ενώ έχουμε και δισκόφρενα εμπρός και πίσω. Σε αντίθεση με κάποια ηλεκτρικά SUV - κυρίως γερμανικά - που πίσω έχουν ταμπούρα. Υπάρχουν ακόμη 3 προγράμματα οδήγησης, Eco, Normal, Sport και δύο προγράμματα ανάκτησης ενέργειας. Αν και στο High δεν υπάρχει τόση μεγάλη διαφορά από το Normal.

Αυτό όμως που έχουμε είναι μια εξαιρετική αίσθηση στο τιμόνι, το οποίο έχει και μεταβαλλόμενη αίσθηση από το menu, με επιλογές normal και Sport. Οι κινέζοι εδώ βάζουν τα γυαλιά σε πολλούς κατασκευαστές, ηλεκτρικών αλλά και βενζινοκίνητων μοντέλων. Και το ίδιο ισχύει και για την αίσθηση της ανάρτησης. Μαλακή όσο πρέπει, με στιβαρή αίσθηση και να αποσβένει τα πάντα. Η πχομόνωση επίσης καλή, ίσως όχι κορυφαία όπως σε ένα Tesla, αλλά νιώθεις αποκομμένος από τον έξω κόσμο και παρά την απουσία ήχου από κινητήρα, ο θόρυβος από την κύλιση είναι μικρός. Αυξάνεται βέβαια σε ταχύτητες κοντά στα 120 km/h.

Ασφάλεια

Το BYD ATTO 3 έχει βαθμολογηθεί από τον Euro NCAP και πέρασε τα carsh test με 5 αστέρια, 91% προστασία για ενήλικες επιβάτες και 89% για παιδιά. Κορυφαίες τιμές! Επίσης εξαιρετική ήταν η βαθμολογία που έλαβε για τα συστήματα υποστήριξης, τα οποία είναι όλα ως στάνταρ εξοπλισμός. Έτσι έχουμε ημιαυτόνομη οδήγηση με σύστημα συγκράτησης του οχήματος στο μέσον της λωρίδας, έχουμε ανίχνευση τυφλών σημείων, αυτόματα φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, αναγνώριση οδικών σημείων, ειδοποίηση ανοίγματος πόρτας σε περίπτωση που έρχεται όχημα και δεν το έχουμε δει, adaptive cruise control με έξυπνο σύστημα διατήρησης ταχύτητας, σύστημα ειδοποίησης διερχόμενης κίνησης κατά την όπισθεν και πολλά πολλά ακόμη.

Εξοπλισμός και τιμή

Το μοντέλο διαθέτει πλούσιο επίπεδο εξοπλισμό και μεταξύ άλλων εφοδιάζεται με LED πλήρως αυτόματους προβολείς, υποβοήθηση μεγάλης σκάλας φώτων, γυάλινη ανοιγόμενη οροφή, 18άρες ζάντες αλουμινίου, vegap δέρμα σχεδόν παντού στο εσωτερικό, στο ταμπλό, στις πόρτες και στα καθίσματα, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενα και θερμαινόμενα εμπρός καθίσματα, ατμοσφαιρικό εσωτερικό φωτισμό, τεχνολογία V2L όπου μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τη μπαταρία του οχήματος και να συνδέσουμε εξωτερικές ηλεκτρικές συσκευές και βεβαίως ένα γρήγορο σύστημα πολυμέσων με περιστρεφόμενη οθόνη. Οι τιμές ξεκινούν από 37.990€, ενώ η πλούσια έκδοση της δοκιμής έχει 39.990€. Κάτι που του δίνει εξαιρετικό value for money αλλά και ένα αισθητό προβάδισμα με ανταγωνιστικά ηλεκτρικά SUV, αφού είναι κοντά στις 7.000 ευρώ φθηνότερο από οποιοδήποτε αντίστοιχο μοντέλο στην κατηγορία.

Volkswagen Taigo

1.5 TSI 150ps

ΕΝΑ COUPE ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΗΜΕΡΑ

σημαίνει πολλά νέα πράγματα και φυσικά στις περισσότερες των περιπτώσεων πλέον μιλάμε για SUV. Και το Volkswagen Taigo υποστηρίζει αυτή τη λογική.



Διανύουμε την περίοδο όπου στην αυτοκίνηση ζουν βασιλεύουν τα SUV, ωστόσο οι κάπως μεγαλύτεροι σε ηλικία νοσταλγοί τις εποχές όταν απλά αγοράζαμε μικρά coupe μοντέλα. Εποχές που δεν μας ένοιαζαν ούτε η πρακτικότητα, ούτε και τα λίτρα του χώρου αποσκευών. Οι εποχές βέβαια αλλάζουν, το ίδιο και η αγορά αυτοκινήτου όπου πλέον ο όρος "coupe" σημαίνει πολλά καινούργια πράγματα.

Συνεπώς, το Volkswagen Taigo υπό μία έννοια είναι ένα coupe αυτοκίνητο. Ταυτόχρονα όμως είναι και B-SUV ή για να το θέσουμε διαφορετικά ένα υπερυψωμένο και "μεγαλωμένο" supermini. Βέβαια το Taigo είναι πολλά περισσότερα και μας δείχνει ότι η Volkswagen προσαρμόζεται αστραπιαία στις τάσεις της αγοράς δημιουργώντας υποκατηγορίες μέσα στις κατηγορίες των αυτοκινήτων. Έχοντας ήδη λοιπόν στη γκάμα της τα μικρά SUV T-Roc και T-Cross, πλέον έβαλε και τρίτο παίκτη, το Taigo. Έτσι προσφέρει περισσότερες επιλογές στους υποψήφιους αγοραστές και κατ' επέκταση γράφει περισσότερες πωλήσεις.

Με στοιχεία τόσο από το T-Cross όσο και από το Polo

Κάποιο θα μπορούσαν να χαρακτηρίσουν το Taigo ως την coupe εκδοχή του Volkswagen T-Cross, το οποίο με τη σειρά του είναι η SUV εκδοχή του Polo. Άλλωστε και τα τρία αυτά μοντέλα μοιράζονται σχεδόν τα πάντα σε τεχνολογικό επίπεδο. Βέβαια σε μια άλλη εποχή θα λέγαμε ότι το Taigo είναι περισσότερο ένα υπερυψωμένο liftback και όχι έναν τετράθυρο coupe-SUV, αφού το βασικότερο του χαρακτηριστικό είναι η σχεδίαση του πίσω μέρους. Έχει δηλαδή έντονη κλίση πίσω παρμπρίζ που σε συνδυασμό με τα υπερυψωμένα πίσω φώτα δίνει ένα διαφορετικό οπτικό αποτέλεσμα από τα πιο τυπικά B-SUV μοντέλα.

Δείχνει φαρδύτερο από το T-Cross, έχει πιο χαμηλή οροφή και είναι αρκετά πιο δυναμικό σχεδιαστικά. Ενδιαφέρον στο Taigo έχουν τα πίσω φώτα. Είναι τεχνολογίας LED με ένα 3D μοτίβο και ενώνονται με μια φωτεινή λωρίδα που διανύει την πόρτα του χώρου αποσκευών. Ωστόσο, το ίδιο συμβαίνει και εμπρός, όπου οι Full LED προβολείς, IQ.LIGHT - LED matrix στην έκδοσή της δοκιμής, εκτός από τα LED ημέρας έχουν επίσης μια λεπτή φωτεινή λωρίδα που διατρέχει τη μύσκα.

Γνώριμο εσωτερικό

Το εσωτερικό στο Taigo είναι γνώριμο σχεδιαστικά και ποιοτικά, με ολόκληρο το ταμπλό, το τιμόνι και την κεντρική κονσόλα να προέρχονται σχεδόν αυτούσια από το ανανεωμένο Polo. Υπάρχουν "καθαρές" γραμμές, ενώ τα υλικά στο σύνολό τους δείχνουν πιο ποιοτικά συγκριτικά με το T-Cross. Είναι δηλαδή μαλακά όπως και στο Polo, ενώ η συναρμογή είναι στα γνώριμα εξαιρετικά επίπεδα της μάρκας, το ίδιο και η εργονομία. Στις πόρτες μόνο βρίσκουμε πιο σκληρά πλαστικά από το συνηθισμένο.

Η οθόνη του συστήματος infotainment είναι ενσωματωμένη στο ταμπλό. Έχει διαγώνιο 8" και δεν προεξέχει όπως σε άλλα μοντέλα της κατηγορίας. Γενικά είναι αρκετά εύχρηστη, έχει εξελιγμένο και κατανοητό μενού, ενώ υποστηρίζει και χειρονομίες, αλλά σε συγκεκριμένες λειτουργίες. Ταυτόχρονα ενσωματώνει ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto, αλλά και περιστροφικά χειριστήρια για το ηχοσύστημα, όπως τον παλιό καλό καιρό. Βέβαια το προαιρετικό, καλύτερο - και ακριβότερο - infotainment Discover Pro έχει οθόνη 9,2" και οι περιστροφικοί διακόπτες αντικαθίστανται από επιφάνειες αφής.

Το σύστημα κλιματισμού είναι ξεχωριστό από την οθόνη και βρίσκεται χαμηλότερα στην κονσόλα. Οι πιο απλές εκδόσεις έχουν μηχανικό κλιματισμό, ωστόσο η Style έχει αυτόματο διζωνικό που ελέγχεται από κάποιες επιφάνειες αφής αντί για παραδοσιακούς διακόπτες. Ο πίνακας οργάνων είναι ψηφιακός με μια ψηφιακή οθόνη 10,25".

Ευρύχωρο coure

Η θέση οδήγησης στο Volkswagen Taigo είναι καλή, όπως και στο T-Cross, παρέχοντας πολύ καλή ορατότητα, παρά το κάπως κεκλιμένο πίσω παρμπρίζ. Υπάρχουν άφθονες θήκες, στην κονσόλα (προαιρετικά και με ασύρματη φόρτιση), στις πόρτες, ποτηροθήκες και ένα μικρό υποβραχιόνιο με συρόμενο κάλυμμα.

Οι πίσω χώροι είναι στα πλαίσια της κατηγορίας των B-SUV. Σχεδόν παρόμοιοι με το T-Cross... ωστόσο εδώ το πίσω κάθισμα δεν είναι συρόμενο όπως στο T-Cross. Δύο ενήλικες θα καθίσουν χωρίς ιδιαίτερες παραχωρήσεις, αν και ο χώρος για το κεφάλι είναι περιορισμένος συγκριτικά με τα T-Cross και T-Roc. Αλλά δεν είναι τόσο μικρός για να δημιουργήσει θέμα, αφού στα άλλα μοντέλα της μάρκας είναι παραπάνω από άφθονο.

Υπάρχουν ακόμη δύο θύρες USB Type C στις πίσω θέσεις, όπως και μπροστά, αλλά δεν υπάρχει κεντρικό υποβραχιόνιο στο πίσω κάθισμα. Τα πίσω παράθυρα κατεβαίνουν περίπου ως τη μέση, ενώ γενικότερα η διαδικασία εισόδου-εξόδου πίσω γίνεται εύκολα. Ο χώρος φόρτωσης στο Taigo είναι στα 440 λίτρα, πολύ καλός για μικρό SUV και πρακτικά μόλις 15 λίτρα μικρότερος από το T-Cross. Το οποίο όπως είπαμε έχει συρόμενο πίσω κάθισμα που μπορεί να διαμορφώσει τον διαθέσιμο χώρο ανάλογα με τις ανάγκες της στιγμής, υπέρ επιβατών ή αποσκευών. Βέβαια στο Taigo βρίσκουμε μεταβαλλόμενο σε βάθος δάπεδο που μπορεί να αποδειχθεί αρκετά πρακτικό.

**Αποκλειστικά βενζινοκίνητο**

Το Volkswagen Taigo διατίθεται αποκλειστικά με κινητήρες βενζίνης. Βασικός κινητήρας είναι ο 1.0 TSI, 5-κλινδρος με 95 ίππους και μηχανικό κιβώτιο 5 ταχυτήτων. Διαθέσιμη ακόμα είναι μια έκδοση με 116 ίππους, πάλι με τον 1.0 TSI βενζινοκινητήρα και στάνταρ αυτόματο κιβώτιο DSG διπλού συμπλέκτη, 7 ταχυτήτων. Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας ήταν η ισχυρότερη έκδοση τη γκάμα του Taigo που κινείται από τον 1.5 TSI βενζινοκινητήρα, 4-κλινδρος με 150 ίππους, στάνταρ με DSG και εκεί. Δεν υπάρχει κάποιος άλλος κινητήρας, ούτε diesel αλλά ούτε κάποια υβριδική έκδοση.

Όσον αφορά στην κατανάλωση, η Volkswagen επισήμως δηλώνει πως το συγκεκριμένο μοντέλο έχει μέση κατανάλωση 5,8 lt/100 κλμ. Νοούμερο που δεν επιβεβαιώθηκε κατά την ολιγοήμερη δοκιμή μας και έχοντας διανύσει περισσότερα από 1.000 κλμ., εκ των οποίων αρκετά σε ανοιχτό δρόμο. Σε μικτή χρήση - εντός και εκτός πόλης - η κατανάλωση που πετύχαμε ήταν κοντά στα 7,0-7,2 lt/100 κλμ και χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια. Αποκλειστικά σε νόμιμες ταχύτητες ταξιδιού, με ανοιχτό το σύστημα κλιματισμού η κατανάλωση που είδαμε ήταν κοντά στα 6,0 lt/100 κλμ., τιμή απολύτως φυσιολογική για ένα SUV των 150 ίππων.

Όσο για το κιβώτιο, το 7άρι DSG δίνει στο Taigo έναν άλλο αέρα, το κάνει πιο ευχάριστο και άνετο σε όλες τις συνθήκες, ενώ ευνοεί ιδιαίτερα τη χρήση στην πόλη. Είναι αθόρυβο στη λειτουργία του και αρκετά γρήγορο στις αλλαγές. Υπάρχουν μικρά paddles στο τιμόνι για χειροκίνητες αλλαγές, αν το επιθυμεί ο οδηγός, ενώ στην επιλογή S το κιβώτιο αποκτά ακόμη καλύτερη απόκριση και κάνει τις αλλαγές σε ψηλότερο φάσμα λειτουργίας του κινητήρα.

Στο δρόμο με το Taigo

Αν κάποιος οδηγήσει το T-Cross και μετά μπει σε ένα Taigo, δύσκολα θα αντιληφθεί διαφορές ως προς τη συμπεριφορά τους. Μιλάμε δηλαδή για δύο μοντέλα με αντίστοιχη αίσθηση στο δρόμο. Βέβαια σε ένα βαθμό μιλάμε και για δύο ίδια αυτοκίνητα, με τις περισσότερες διαφορές να αφορούν στη σχεδίαση.

Παρότι το Taigo είναι χαμηλότερο και πιο coure σε στυλ, δεν είναι ένα αυτοκίνητο που μπορείς να το ευχαριστηθείς σε γρήγορη οδήγηση. Όχι πως θα δυσκολευτεί να πάει σβέλτα, αλλά δεν σχεδιάστηκε για κάτι τέτοιο εξ αρχής. Παραμένει βεβαίως ένα coure αλλά οδηγικά αντιστοιχεί σε ένα B-SUV. Εντός πόλης ή σε μικρά ταξίδια, το Taigo δείχνει να είναι στο στοιχείο του. Είναι αθόρυβο, πολύ ευκολοδήγιο, με καλό κύκλο στροφής και γενικά είναι στημένο για την καθημερινότητα. Εκτός δρόμου θα πάει υπό προϋποθέσεις, αφού θα πρέπει να θυμόμαστε πως δεν είναι τετρακίνητο σε καμία έκδοση και έχει βεβαίως 100% ασφάλτινα ελαστικά.

**Εξοπλισμός και τιμή**

Η έκδοση 1.5 TSI του Taigo αποκλειστικά διαθέσιμη στο στο επίπεδο εξοπλισμού Style, στάνταρ με αυτόματο κιβώτιο και υπερπλήρη εξοπλισμό. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι διαθέτει ψηφιακό πίνακα οργάνων, ηχοσύστημα με οθόνη αφής 8", αισθητήρες παρκαρίσματος εμπρός-πίσω, κάμερα οπισθοπορείας, σύστημα διατήρησης λωρίδας κυκλοφορίας, Front Assist με αυτοματο φρεναρίσματος έκτακτης ανάγκης, ζάντες 17", προβολείς IQ.LIGHT LED matrix, Adaptive Cruise Control, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό και πολλά ακόμη.

Οι τιμές του Taigo ξεκινούν από τις 23.900 ευρώ στην έκδοση με 95 ίππους και 5άρι μηχανικό κιβώτιο, ενώ η έκδοση 1.5 TSI Style της δοκιμής μας κοστίζει 30.250 ευρώ, όντας ελαφρώς χαμηλότερα από τις αντίστοιχες εκδόσεις του "αδελφού" Volkswagen T-Cross.

Αρνητικά

- Διακόπτες αφής στο κλιματιστικό
- Απουσία κινητήρων diesel ή εξηλεκτρισμένων επιλογών

Θετικά

- Χώροι
- Άνεση στην οδήγηση

Τεχνικά χαρακτηριστικά**Volkswagen Taigo 1.5****TSI 150ps DSG**

Κυβισμός: 1.498 cc

Ισχύς: 150 ps/** rpm

Ροπή: 250 Nm/1.500-3.500 rpm

0-100 km/h: 8,2 sec

Τελική ταχύτητα: 212 km/h

Μικτή κατανάλωση*: 5,8 lt/100km

Εκπομπές CO2*: 132 g/km

Βάρος: 1.292 kg

Ρεζερβουάρ: 40 lt

Χώρος αποσκευών: 440 lt

*εργοστασιακή μέτρηση κατά WLTP

Αρχική τιμή Volkswagen Taigo Life 95ps: **23.900€**Τιμή έκδοσης δοκιμής Style 150ps DSG: **30.250€**

Χαμηλότερη τιμή για την Alfa Romeo Tonale

Η Alfa Romeo Tonale στην έκδοση Sprint έχει πλέον εισαγωγική τιμή €39.500, με πλούσιο επίπεδο εξοπλισμού και μηδενική χρέωση για όλα τα χρώματα -πλην του πράσινου- στις εκδόσεις 160 ίππων.

Με όφελος έως και 3.200 ευρώ, η Alfa Romeo κάνει την Tonale πιο ελκυστική από ποτέ. Η εισαγωγική τιμή είναι πλέον στις 39.500 ευρώ για την έκδοση Hybrid 130hp στο επίπεδο εξοπλισμού Sprint, ενώ με μόλις 1.000 ευρώ παραπάνω (από €40.500) διατίθεται η έκδοση Hybrid 160hp. Στην τελευταία, τα παστέλ και τα μεταλλικά χρώματα -πλην του πράσινου- έχουν μηδενική χρέωση. Όλα τα παραπάνω συνδυάζονται με 4 χρόνια εγγύηση ή 160.000 km για τα μηχανικά μέρη, ενώ προσφέρεται και οδική βοήθεια επίσης για τέσσερα χρόνια.

Αντίστοιχα, η λιανική τιμή για την Plug-in Hybrid Q4 έκδοση των 280 HP στο επίπεδο εξοπλισμού Sprint ξεκινάει από τις 49.635 ευρώ. Να σημειωθεί πως η Tonale PHEV Q4 Sprint ως εταιρικό αυτοκίνητο δεν επιβαρύνει με φόρο εκείνον που τη χρησιμοποιεί, καθώς έχει Λιανική Τιμή Προ Φόρων κάτω από τις 40.000€ και εκπομπές CO2 κάτω από 50 g/km. Επιπλέον, όλες οι Tonale PHEV Q4 έχουν ενισχυμένους συντελεστές φορολογικών αποσβέσεων και οι δαπάνες μίσθωσής τους εκπίπτουν προσαυξημένες από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων.

Ο βασικός εξοπλισμός στην έκδοση Sprint είναι παραπάνω από πλούσιος αφού μεταξύ άλλων περιλαμβάνει ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3" και οθόνη infotainment 10,25" με πλοήγηση, εμπρός-πίσω αισθητήρες στάθμευσης και κάμερα οπισθοπορείας, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενη οσφυϊκή υποστήριξη στο κάθισμα του οδηγού, σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό με αισθητήρα ποιότητας αέρα, βάρη ασύρματης φόρτισης κινητού, ενεργό cruise control, Apple CarPlay/Android Auto και πεντάλ αλουμινίου.

Για την εξωτερική εμφάνιση τα πιο χαρακτηριστικά σημεία είναι το γυαλιστερό μαύρο body kit, οι ζάντες αλουμινίου 18" με διαμαντέ φινιρίσμα και οι ενεργοί 3+3 Full LED Matrix προβολείς. Οι τελευταίοι όχι μόνο έχουν εξαιρετική απόδοση αλλά παράλληλα υπογράφουν και την ταυτότητα του εντυπωσιακού αμαξώματος που έχει σχεδιάσει ο Αλέξανδρος Λιάκας.

Το επίπεδο εξοπλισμού Veloce προσθέτει δερμάτινα καθίσματα εκ των οποίων τα εμπρός είναι ηλεκτρικά, θερμαινόμενα και αεριζόμενα, θερμαινόμενο τιμόνι, ανάρτηση με ηλεκτρονικά ελεγχόμενα αμορτισέρ, κόκκινες δαγκάνες για τα φρένα της Brembo, αλουμινένια paddles στο τιμόνι για τις χειροκίνητες αλλαγές ταχυτήτων, φινιρίσματα πίσω τζάμια και ζάντες αλουμινίου 19".



Στην πανίσχυρη Tonale Plug-in Hybrid Q4 ένας τούρμπο κινητήρας βενζίνης με ήπιο υβριδικό σύστημα και ισχύ 180hp κινεί τους εμπρός τροχούς μέσω αυτόματου κιβωτίου 6 σχέσεων, ενώ ένας ηλεκτρικός με 122hp τους πίσω. Οι εκδόσεις με 130 και 160 ίππους περιλαμβάνουν κινητήρα βενζίνης και 48V ηλεκτρικό κύκλωμα με ηλεκτροκίνητο 20hp, ο οποίος είναι προσαρμοσμένος στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη με τις 7 σχέσεις. Το συγκεκριμένο χαρακτηριστικό δίνει δυνατότητα για αμιγώς ηλεκτρική κίνηση υπό χαμηλές απαιτήσεις φορτίου, κάτι που μειώνει δραστικά την κατανάλωση βενζίνης. Στην έκδοση των 160hp μάλιστα, την κορυφαία τεχνολογία συμπληρώνει το τούρμπο μεταβλητής γεωμετρίας (VGT).

Η νέα έκδοση του μοντέλου αποκτά τον μικρό και ατμοσφαιρικό 1000άρη, με απόδοση 65 ίππους στις 6.250 σ.α.λ και 95 Nm ροπής στις 3.600 σ.α.λ. Μπορεί οι επιδόσεις να μην είναι το δυνατό του χαρακτηριστικό, αλλά το «βασικό» Clio ζυγίζει οριακά πάνω από τον 1 τόνο (1.028 κιλά), γεγονός που προσφέρει ευελιξία εντός πόλης αλλά και χαμηλή κατανάλωση. Ο κινητήρας συνδυάζεται αποκλειστικά με χειροκίνητο κιβώτιο 5 σχέσεων, ενώ σύμφωνα με τη Renault η μικτή κατανάλωση καυσίμου είναι στα 5,3 λτ./100κμ. και οι εκπομπές ρύπων στα 119 γρ./κμ. Το Clio SSe 65 Authentic δεν πληρώνει τέλη κυκλοφορίας, ενώ έχει και ελεύθερα καθημερινά στον πράσινο δακτύλιο.

Η έκδοση Authentic περιλαμβάνει όλα όσα έχει ανάγκη ο σύγχρονος οδηγός, ενώ διαθέτει και πλούσιο εξοπλισμό άνεσης και ασφαλείας. Μεταξύ άλλων, η έκδοση εξοπλίζεται με σύστημα σταθερής ταχύτητας με ρυθμιζόμενο περιοριστή ταχύτητας, έξυπνο σύστημα διαχείρισης ταχύτητας, σύστημα ανίχνευσης απόστασης προσοχής οδηγού, σύστημα υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας, αυτόματο σύστημα πέδησης έκτακτης ανάγκης με ανίχνευση πεζών και δικυκλών, σύστημα υποβοήθησης εκκίνησης σε οδόστρωμα με κλίση και πίσω αισθητήρες παρκαρισματος. Ο οδηγός έχει τη δυνατότητα να επιλέξει αν θα είναι ενεργά όλα ή κάποια από τα συστήματα υποβοήθησης οδήγησης μέσω του διακόπτη «MySafety».

Παράλληλα, στο εσωτερικό βρίσκει κανείς ψηφιακό πίνακα οργάνων 7", σύστημα πολυμέσων easy link με οθόνη 7" και δύο θύρες USB, A/C, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός και διαιρούμενο πίσω κάθισμα 60/40. Εξωτερικά βρίσκουμε προβολείς LED Pure Vision, φώτα ημέρας LED, αισθητήρες φώτων και βροχής, καθώς και θερμαινόμενους και ηλεκτρικά ρυθμιζόμενους καθρέπτες. Σημαντικό είναι πως υπάρχει και εφεδρικός τροχός κανονικών διαστάσεων.

Όπως όλα τα Renault Clio, η νέα προσθήκη στη γκάμα καλύπτεται από 5ετή εργοστασιακή εγγύηση, 3 έτη δωρεάν οδικής βοήθειας και δωρεάν ασφάλιση για 6 μήνες.

Φθηνότερο το Renault Clio, από 16.980€

Η γκάμα του Renault Clio αποκτά μια νέα οικονομική έκδοση, η οποία το τοποθετεί πιο δυναμικά στην κατηγορία ξεκινώντας οριακά κάτω από τις 17.000 ευρώ.

Εφοδιασμένο, με τον ατμοσφαιρικό βενζινοκινητήρα 1.0 Sce και αποκλειστικά στην εισαγωγική έκδοση Authentic, το Clio αποτελεί μια πρόταση για όσους αναζητούν ένα οικονομικό αυτοκίνητο. Ταυτόχρονα είναι ένα από τα πιο ευρύχωρα της κατηγορίας supermini, χωρίς συμβιβασμούς σε χώρους επιβατών και αποσκευών.



Το Toyota bZ4X στην Ελληνική Ολυμπιακή Λαμπαδηδρομία

Η Ολυμπιακή Φλόγα των 33ων Θερινών Ολυμπιακών Αγώνων «Παρίσι 2024», ξεκίνησε το ταξίδι της με στόχο να καλύψει 5.202 χιλιόμετρα και 563 ναυτικά μίλια, με τη συμβολή 600 Λαμπαδηδρόμων, μέχρι να φτάσει στο τελευταίο Ελληνικό σταθμό αυτής της διαδρομής, το Καλλιμάραρο-Παναθηναϊκό Στάδιο, όπου την Παρασκευή, 26 Απριλίου πραγματοποιείται η Τελετή Παράδοσης της Φλόγας.

Η Toyota Ελλάς, στο πλαίσιο της επίσημης συνεργασίας της με την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή (ΕΟΕ) εξασφάλισε και παράδωσε έναν εξηλεκτρισμένο στόλο 13 οχημάτων, με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των Αθλητών και των Μελών της Επιτροπής, καθ' όλη τη διαδρομή της Λαμπαδηδρομίας. Το αμιγώς ηλεκτρικό Toyota bZ4X κατέχει τον πρωταγωνιστικό ρόλο προς το "Παρίσι 2024", διανύοντας την απαιτητική διαδρομή 5.200 χιλιομέτρων από την Αρχαία Ολυμπία μέχρι το Καλλιμάραρο.

Θυμίζουμε ότι το bZ4X είναι το πρώτο από μία ευρεία γκάμα αμιγώς ηλεκτρικών επιβατικών μοντέλων Toyota, που θα λανσαριστούν μέσα στους επόμενους 18 μήνες.



Η Kumho Tire στηρίζει τον Αθλητικό Σύλλογο ΑμεΑ «Ελπίδα»

Υποστηρικτής του Αθλητικού Συλλόγου Ατόμων με Αναπηρία «Ελπίδα» Θεσσαλονίκης έγινε η KUMHO TIRE, για τις επερχόμενες αθλητικές δράσεις του Συλλόγου.

Ο Αθλητικός Σύλλογος Ανθρώπων με Αναπηρία «Ελπίδα» Θεσσαλονίκης είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που δραστηριοποιείται στον χώρο του αθλητισμού των ΑμεΑ και αποτελεί μέλος της Εθνικής Αθλητικής Ομοσπονδίας ατόμων με αναπηρία (ΕΑΟΜ-ΑΜΕΑ). Ο Σύλλογος ιδρύθηκε το 2006, για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες άθλησης των ΑμεΑ στην Θεσσαλονίκη. Στόχος του είναι η βελτίωση τη ψυχικής υγείας, η προώθηση του Παραολυμπιακού ιδεώδους και η ευαισθητοποίηση της κοινωνίας σε θέματα αναπηρίας. Η «Ελπίδα» είναι πρωταθλήτρια σε μετάλλια και διακρίσεις, εδώ και 16 χρόνια, ενώ ο Σύλλογος σήμερα αριθμεί περισσότερους από 80 αθλητές, 9 από τους οποίους είναι Παραολυμπιονίκες, όπως ο Στέλιος Μαλακόπουλος, με Παγκόσμιο ρεκόρ στο μήκος F62, η Στέλλα Σμαραγδή, με Παγκόσμιο ρεκόρ στο τριπλούν F47, ο Στράτος Νικολαΐδης, Παραολυμπιονίκης, Παγκοσμιονίκης στην σφαίρα F20 και η Ζωή Μαντούδη, Παραολυμπιονίκης στην σφαίρα F20.



Συγκεκριμένα, η πρώτη αθλητική δράση που υλοποιήθηκε από την «Ελπίδα», με την στήριξη της KUMHO TIRE, ήταν στον δρομικό αγώνα των 5.000 μέτρων, του 18ου Διεθνούς Μαραθωνίου, «Μέγας Αλέξανδρος» Θεσσαλονίκης. Οι αθλητές/ριες, Στέλλα Θάνη, δρομική συμμετοχή (4 χρυσά μετάλλια στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Στίβου ΑμεΑ 2023), ο Θεόδωρος Οσιπίδης, συμμετοχή με χειράλατο αμαξίδιο (διάφορα μετάλλια σε Πανελλήνια Πρωταθλήματα Στίβου ΑμεΑ, Δίσκος, Ακόντιο, Σφαίρα) και ο Γιάννης Κατρανάς, συμμετοχή με χειράλατο αμαξίδιο (χρυσά και ασπμένια μετάλλια σε Πανελλήνια Πρωταθλήματα Στίβου ΑμεΑ, Δίσκος, Ακόντιο, Σφαίρα και 5ος στο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Στίβου ΑμεΑ 2014) ενέπνευσαν δεκάδες χιλιάδες δρομείς και θεατές του αγώνα, με τη δύναμη της ψυχής τους, την πίστη τους και την αγάπη τους για τη ζωή και τον Αθλητισμό, ευαισθητοποιώντας την κοινή γνώμη.

Παράλληλα, το Σάββατο 20 Απριλίου 2024, η KUMHO TIRE υποστήριξε το 2ο GRAND PRIX KIDS ΣΤΙΒΟΥ, που διοργανώθηκε, στο Καυτατζόγλειο Στάδιο, από τον Γυμναστικό Σύλλογο Χαριλάου Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝ», σε συνεργασία με τον ΔΣ ΑμεΑ «Ελπίδα», με συμμετοχή 250 νηπίων και παιδιών Δημοτικών σχολείων από διάφορους αθλητικούς Συλλόγους της Θεσσαλονίκης. Σκοπός των GRAND PRIX KIDS ΣΤΙΒΟΥ ΜΑΚΕΔΟΝ είναι να ανακαλύψουν τα παιδιά τις χαρές και τα οφέλη του Αθλητισμού αλλά και τα ταλέντα τους, ώστε στο μέλλον να προωθηθούν στο αγώνισμα που τους αρέσει. Σε μια συγκινητική τελετή λήξης, τα μετάλλια και τα πτυχία των μικρών αθλητών απένειμαν οι αθλητές ΑμεΑ, Στέλλα Θάνη, Θεόδωρος Οσιπίδης και Γιάννης Κατρανάς, δίνοντας στα παιδιά από παράδειγμα ότι ο αθλητισμός μπορεί και πρέπει να αφορά όλα τα μέλη της κοινωνίας, ανεξάρτητα από αρτιμέλεια ή αναπηρία.

Νέο Tesla Model Y Long Range με πίσω κίνηση

Η Tesla λανσάρει μια νέα έκδοση του δημοφιλούς Model Y, το οποίο πλέον διατίθεται και ως Long Range με πίσω κίνηση και αυτονομία 600 κλμ. Η τιμή του στην Ελλάδα ξεκινά από 48.990 €.

Ανάμεσα στις πιο προσιτές εκδόσεις Model Y και εκείνης με τετρακίνηση, το Model Y Long Range με πίσω κίνηση είναι κατασκευασμένο για να προσφέρει μέγιστη αυτονομία σε ακόμη πιο προσιτή τιμή. Ο μονός κινητήρας του, σε συνδυασμό με την πολύ αποδοτική μπαταρία του, την τυπική αντλία θερμότητας και τα ελαστικά χαμηλής αντίστασης, μεγιστοποιεί την απόδοση (14,9 kWh/100 κλμ). Η επιτάχυνση 0-100 km/h γίνεται σε 5,9 δευτερόλεπτα, με την τελική ταχύτητα να περιορίζεται στα 217 km/h.

Κατασκευασμένο στο Gigafactory του Βερολίνου στη Γερμανία, το Model Y Long Range με πίσω κίνηση περιλαμβάνει όλα όσα ανέδειξαν το Model Y ως το αυτοκίνητο με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στον κόσμο το 2023. Αν και στην επίσημη ανακοίνωση η Tesla δεν αποκάλυψε τα τεχνικά χαρακτηριστικά της έκδοσης, εκτιμάται ότι το Model Y Long Range RWD θα χρησιμοποιεί τον γνώριμο ηλεκτροκινητήρα της standard έκδοσης με ισχύ 268hp (200kW) σε συνδυασμό με τη μεγάλη μπαταρία χωρητικότητας 78,1kWh (ωφέλιμα 75kWh).



Με τη νέα προσθήκη, η γκάμα του Model Y περιλαμβάνει πλέον τέσσερις επιλογές, καλύπτοντας έτσι ένα κενό που υπήρχε μεταξύ της standard έκδοσης και της τετρακίνησης Long Range Dual Motor. Η τιμή του Model Y Long Range με πίσω κίνηση ξεκινά από τις 48.990 ευρώ, με τις παραγγελίες να είναι ήδη ανοιχτές για την αγορά της Ελλάδος.

**Εορταστικό track-day των Alfisti στις Σέρρες**

Τα μέλη του Alfisti.gr τίμησαν για 15η χρονιά το ετήσιο track-day που πλέον αποτελεί παράδοση όσο και έμπρακτη απόδειξη της αγάπης τους για την μάρκα.

Σχεδόν 50 οδηγοί απόλαυσαν την οδήγηση της Alfa Romeo τους στο συναρπαστικό αυτοκινητοδρόμιο των Σερρών, σε ένα τριήμερο track-day (29-31/3) που πραγματοποιήθηκε υπό εξαιρετικές καιρικές συνθήκες και άψογη οργάνωση κορυφαίων προδιαγραφών.

Εκτός από τους συμμετέχοντες στο track-day το «παρών» στην πίστα έδωσαν επίσης πολλοί επισκέπτες που θαύμασαν από κοντά τα μοντέλα της Alfa Romeo, ενώ ισχυρή παρουσία δόλωσε με την πλήρη γκάμα των μοντέλων της θρυλικής μάρκας και η εισαγωγική εταιρεία. Σε συνεργασία με τον αντιπρόσωπό της στις Σέρρες "Ioannidis Bros SA", η Alfa Romeo έδωσε την ευκαιρία σε όλους τους παρευρισκόμενους να ζήσουν την εμπειρία οδήγησης μιας Tonale, Giulia και Stelvio.

Με την απολαυστική μελωδία του θρυλικού "Busso" V6 να πλημμυρίζει κάθε τόσο την ατμόσφαιρα, μοντέλα σχεδόν από κάθε εποχή της Alfa Romeo θύμισαν σε όλους τον μοναδικό τρόπο που η μιλιανέζικη μάρκα ξέρει να συνδυάζει το μοναδικό στυλ με το αξεπέραστο οδηγικό ταμπεραμέντο. Ένα πλήθος από 156 GTA, GTV, GT, Spider, Giulia και Stelvio κέρδισαν τόσο τα βλέμματα όσο και τις εντυπώσεις από το ρυθμό τους μέσα στην πίστα, με τον τίτλο της πιο ξεχωριστής παρουσίας να πηγαίνει μάλλον στην Giulia Nuova Super 1300.

Το μεσημέρι της Κυριακής βρήκε τους συμμετέχοντες να ανανεώνουν το ραντεβού για το 2025 γεμάτοι χαμόγελα, με την Alfa Romeo να περιμένει στο μεσοδιάστημα το πρώτο της B-SUV που ονομάζεται Milano και θα αποκαλυφθεί στις 10 Απριλίου, με την υπόσχεση ότι θα αλλάξει μια για πάντα τα δεδομένα της κατηγορίας.

Τέσσερα νέα πρωτότυπα από τη Nissan

Η Nissan παρουσιάζει τέσσερα πρωτότυπα αυτοκίνητα «νέας ενέργειας» (New Energy Vehicles – NEV) στο σαλόνι αυτοκινήτου Auto China 2024.

Τα πρωτότυπα νέα μοντέλα της Nissan που αποκαλύφθηκαν είναι δύο αμιγώς ηλεκτρικά και δύο plug-in υβριδικά. Αποτελούν μια κοινή προσπάθεια με την Dong Feng με στόχο την καλύτερη αντιμετώπιση των μελλοντικών αναγκών κινητικότητας των πελατών στην Κίνα.



Το Nissan Epoch Concept είναι ένα EV σεντάν για οδηγούς σε αστικές και προαστιακές περιοχές, οι οποίοι επιθυμούν να βελτιώσουν τον τρόπο ζωής τους με το design και τις τεχνολογίες. Το concept διαθέτει Internet of Things διευρυνόμενο με τεχνητή νοημοσύνη και ο εικονικός προσωπικός βοηθός του κάνει τη ζωή ευκολότερη και πιο άνετη μέσω επικοινωνίας που αναγνωρίζει τα συναισθήματα.

Το Nissan Epic Concept είναι ένα EV SUV ιδανικό για περιπετειώδη ζευγάρια που εξερευνούν τα Σαββατοκύριακα, με αυτόνομη οδήγηση τόσο στην πόλη όσο και στους αυτοκινητόδρομους. Το όχημα μπορεί να λειτουργήσει ως κινητή πηγή ενέργειας, με ηλεκτρισμό για την τροφοδοσία εξοπλισμού, κάμπινγκ ή πάρτι. Ακόμα, οι ενσωματωμένες τεχνολογίες του υποστηρίζουν και δημιουργούν χαλαρωτική ατμόσφαιρα.

Το Nissan Era Concept είναι ένα plug-in υβριδικό SUV που υποστηρίζει τον αστικό τρόπο ζωής και είναι κατάλληλο για νέους επιχειρηματίες που βλέπουν το αυτοκίνητό τους ως δεύτερο σπίτι. Με ένα διασυνδεδεμένο σύστημα ψακαγωγίας και καθίσματα «μηδενικής» βαρύτητας, ο προηγμένος έλεγχος σε όλους τους τροχούς e-4ORCE και η ενεργή αερανάτληση παρέχουν άνετη και σίγουρη οδήγηση.

Τέλος, το Nissan Evo Concept plug-in υβριδικό σεντάν είναι τέλειο για το Σαββατοκύριακο και δημιουργεί ιδιαίτερες στιγμές για όλη την οικογένεια. Εκτός από τις προηγμένες λειτουργίες υποστήριξης οδηγού και ασφάλειας, ο εικονικός προσωπικός βοηθός με βελτιωμένη τεχνητή νοημοσύνη συμβάλλει στην άνετη οδήγηση.

Στρατηγική για την Κίνα

Η στρατηγική της Nissan βασίζεται στο σύνθημά της «In China for China», με έμφαση στην εταιρική αξία και τη συνολική ανταγωνιστικότητα στην κινεζική αγορά. Για να ενισχύσει περαιτέρω την παρουσία της, η Nissan αποκάλυψε μια νέα καμπάνια, «Excitement by Ni», η οποία ενσωματώνει τη δέσμευση της εταιρείας στην καινοτομία και τον εμπλουτισμό της ζωής των ανθρώπων. Στην Κίνα, οι καταναλωτές υιοθετούν νέους τρόπους ζωής και λύσεις μετακίνησης που τροφοδοτούνται από έξυπνες, ηλεκτροκίνητες καινοτομίες.

Η Nissan ανακοίνωσε επίσης ότι θα συνεργαστεί με κορυφαίες εταιρείες στους τομείς της τεχνητής νοημοσύνης για να προσφέρει συναρπαστικά συστήματα πληροφοριών και υπηρεσίες βασισμένες στην τεχνητή νοημοσύνη σε πελάτες στην Κίνα και πέρα από αυτήν.



REGENCY CASINO
THESSALONIKI

ΑΠΡΙΛΙΟΣ
& ΜΑΪΟΣ

ΠΡΑΣΙΝΟ ΦΥΓΓΑΜΕ!

ΠΟΛΛΕΣ ΚΛΗΡΩΣΕΙΣ! ΠΟΛΛΟΙ ΤΥΧΕΡΟΙ!



4 ηλεκτρικά αυτοκίνητα Citroen AMI ONE

12 & 26/4 - 17 & 31/5 στη 01:30



+32 ηλεκτρικά scooters

Κληρώσεις κάθε Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη στις 00:00

Λαχνοί συμμετοχής με την είσοδό σου



21+ | ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΡΥΘΜΙΣΤΗΣ ΕΕΕΠ | ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΘΙΣΜΟΥ & ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ |
ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΚΕΘΕΑ: 210 9237777 | ΠΑΙΞΕ ΥΠΕΥΘΥΝΑ