ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ // ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

AUTO FREE SUNDAY

ΙΟΥΝΙΟΣ 2016 • ΤΕΥΧΟΣ 7

ΤΟ VW TIGUAN ΑΛΛΑΖΕΙ ΣΕΛΙΔΑ

• Τα αυτοκίνητα **των σταρ του Euro** • Η πανέμορφη **Aston Martin Vanquish Zagato** σε 99 αντίτυπα
• Οι 24 Ώρες του **Le Mans** που εξελίχθηκαν σε θρίλερ

- **Renault** Kadjar 1.5 dCi
- **Mercedes** C180 Coupe
- **Honda** HR-V 1.6 i-DTEC
- **DS4** Crossback 1.6 BlueHDI

Η συνεργασία της Aston Martin με τη Zagato ξεκίνησε πριν από 56 ολόκληρα χρόνια, το 1960. Πρώτο μοντέλο ήταν η μυώδης αγωνιστική DB4 GT Zagato, που σήμερα κοστολογείται ούτε λίγο ούτε πολύ 10 εκατομμύρια λίρες. Ακολούθησαν οι V8 Vantage Zagato το 1986, η DB7 Vantage Zagato το 2002, η V12 Vantage Zagato το 2011 και τώρα η Vanquish Zagato.

Η AUTO SUNDAY ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ FREE SUNDAY

ΙΟΥΝΙΟΣ 2016 • ΤΕΥΧΟΣ 7

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

4 ΟΛΑ ΟΣΑ ΣΥΜΒΑΙΝΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ

14 ΤΟ ΝΕΟ VW TIGUAN 1.4 TSI 150 PS ACT ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΥΝΟΛΙΚΑ

15 Η BMW M2 ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΕΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΔΟΞΑΣ ΤΗΣ M3

18 ΤΟ RENAULT KADJAR ΕΜΦΑΝΙΖΕΤΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΦΙΛΟΔΟΞΟ ΚΑΙ ΜΕ ΔΙΚΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ

20 Η MERCEDES C-CLASS COUPE ΕΙΝΑΙ ΚΟΥΚΛΑ ΚΑΙ 1.600 ΩΣ C180

21 DS4 CROSSBACK 1.6 BLUEHDI, ΤΟ SUV ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ CITROEN

22 ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΝ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

24 HONDA HR-V 1.6 I-DTEC, Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

26 ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΟΙ ΑΣΤΕΡΕΣ ΤΟΥ EURO 2016

28 Η ASTON MARTIN ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΕΙ ΤΗΝ ΚΟΥΚΛΑ VANQUISH ZAGATO

30 ΟΙ ΦΕΤΙΝΕΣ 24 ΩΡΕΣ ΤΟΥ LE MANS ΗΤΑΝ ΓΚΡΑΝ ΓΚΙΝΙΟΛ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ FREE SUNDAY Εκδοτική Α.Ε.
ΕΚΔΟΤΗΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΥΡΤΣΟΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: Νίκος Μαρινόπουλος, Γιάννης Σκουφής

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΤΥΠΟΥ: Ιωάννα Μαύρου Sparcky Majik Moaner

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρινόπουλος, Παναγιώτης Τριτάρης

ΔΙΟΡΘΩΣΗ-ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Μπέτυ Σπανοπούλου

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Δημητριάδου Ματίνα
dmatina@cpress.gr
210-6754430 εσωτ.554

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
Σταματογιαννόπουλος Νίκος
nstamatog@cpress.gr
210-6754430 εσωτ.553

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ MARKETING ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΟΥ
Κοτόπουλος Γιάννης
jk@free-sunday.gr 210-6771762

ΥΠΟΔΟΧΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ
Θεοδωρίδου Βίκη
vickyth@cpress.gr 210-6754430

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΑΝΟΜΗΣ
dianomi@free-sunday.gr, 210-3506300
ΠΑΥΛΟΥ ΝΙΡΒΑΝΑ 12, 154 51 ΝΕΟ ΨΥΧΙΚΟ
ΤΗΛ: 210-6754430, FAX: 210-6729238
www.free-sunday.gr

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ IRIS ΑΕΒΕ
Διανέμεται Δωρεάν

*ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή, ολική, μερική ή περιληπτική, ή κατά παράφραση, ή διασκευή απόδοσης του περιεχομένου της εφημερίδας με οποιονδήποτε τρόπο, μηχανικό, ηλεκτρονικό, φωτοτυπικό, ηχογραφήσεως ή άλλον, χωρίς προηγούμενη γραπτή άδεια του εκδότη. Νόμοι 238/1970, 4301/1979, Ν. 100/1975, ΝΔ 3565/1956 και 4254, 1962 και κανόνες του Διεθνούς Δικαίου

NEO V40.
IT'S YOUR JOURNEY.

Ανανεωμένο, ακόμη πιο μοντέρνο και δυναμικό,
το νέο Volvo V40 έχει σχεδιαστεί για να εκφράζει
τη μοναδικότητά σας. Τα νέα φωτιστικά σώματα
και οι σκανδιναβικές γραμμές τού προσδίδουν σύγχρονο
και επιβλητικό χαρακτήρα, ενώ εσωτερικά, ξεχωρίζουν
οι επενδύσεις σε ολοκαίνουργια, μοντέρνα σχέδια
και φωτεινούς χρωματισμούς. Με πρωτοποριακούς
κινητήρες D2 diesel με 120 hp, T3 βενζίνης με 152 hp και
αυτόματο κιβώτιο χωρίς χρέωση, το νέο V40 είναι εδώ
για να κάνει κάθε σας διαδρομή, ένα συναρπαστικό ταξίδι.

Made by Sweden.

VOLVO EXPERIENCE
GOLDEN HALL

Δείτε το νέο V40 στους Επίσημους Διανομείς Volvo και στο Golden Hall

VolvoGreece VOLVOCARS.GR

Volvo V40 D2-T3: Εκπομπές CO_2 g/km: 82-129, κατανάλωση l/100km: εντός πόλης: 3,7-7,3 εκτός πόλης: 2,9-4,5 μικτός κύκλος: 3,2-5,5. **Volvo Line:** 800 100 7505

Το Ford Ka αλλάζει, μεγαλώνει και γίνεται Ka+

Ώρα αλλαγής για το μικρότερο μοντέλο της Ford, το Ka, που μοιράζεται το ίδιο πλαίσιο με το Fiat 500. Ο διάδοχός του ονομάζεται Ka+, κυκλοφορεί ήδη στη Βραζιλία και στην Κίνα και για να προσαρμοστεί απόλυτα στα ευρωπαϊκά δεδομένα έχουν γίνει κάποιες μικρές αλλαγές στην εξωτερική του εμφάνιση αλλά και στην ανάρτησή του.

Από πλευράς διαστάσεων, το μήκος του είναι λίγο μικρότερο από τα 4 μέτρα, πράγμα που σημαίνει πως αποστασιοποιείται αρκετά από το Ka και πλησιάζει το Fiesta, ενώ ανάλογα μεγαλύτεροι είναι και οι χώροι του. Ενδεικτικό για το τελευταίο είναι το μέγεθος του πορτμπαγκάζ του, που ξεκινά από τα 270 λίτρα, ενώ πλήρης είναι ο εξοπλισμός του, πάντα σύμφωνα με τα δεδομένα της κατηγορίας. Η πιο σημαντική εξέλιξη είναι πως το Ka+, σε αντίθεση με το τρίθυρο Ka, είναι αποκλειστικά πεντάθυρο, γεγονός που αυξάνει κατακόρυφα την πρακτικότητά του.

Το Ka+ κινείται από έναν ατμοσφαιρικό τετρακύλινδρο βενζίνης 1.200 κυβικών με 70 ή 85 ίππους, ο οποίος συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 5 σχέσεων, ενώ υπάρχει και έκδοση Eco 85 ίππων με ελαφρώς μικρότερη κατανάλωση από τα 5 λίτρα αμόλυβδης για κάθε 100 χιλιόμετρα των άλλων δύο. Ελαφρώς μικρότερες από 114 γρ./χλμ. είναι και οι εκπομπές CO2. Το Ka+ στη Γερμανία κοστίζει από €9.990, ενώ στην Ελλάδα θα είναι διαθέσιμο από το φθινόπωρο.

Αποκάλυψη για το ολοκαίνουριο Peugeot 3008!

Ακολουθώντας την τάση των crossover/SUV, το νέο 3008 ξεχωρίζει από το πιο έντονο «τζιποειδές» στιλ, για να τοποθετηθεί απέναντι στο Nissan Qashqai.

Μια πρώτη γεύση από το νέο Peugeot 3008 είχαμε πάρει από το νέο i-Cockpit και, όπως είχαμε γράψει, η νέα γενιά χαρακτηρίζεται από την αυξημένη απόσταση από το έδαφος (κατά 5 εκ. φτάνοντας τα 22 εκ., συνολικό ύψος αμαξώματος από το έδαφος στα 1,62 μέτρα), αλλά και από τις ελαφρώς αυξημένες διαστάσεις σε μήκος (4,45 μέτρα) και πλάτος (1,90 μέτρα). Ανάλογα μεγαλύτεροι και χάρη στο αυξημένο μεταξόνιο (κατά 80 χλστ.) αναμένονται οι χώροι για τους επιβάτες και τις αποσκευές (520 λίτρα από 432), ενώ η τελευταία πόρτα είναι πλέον ενιαία (και όχι διαιρούμενη).

Η ελκυστική εξωτερική σχεδίαση παραπέμπει

Διαθέσιμο το νέο Toyota Hilux

Η ελληνική αντιπροσωπεία ανακοίνωσε τις τιμές πώλησης του νέου Hilux, που ξεκινούν από τα €23.185 στην έκδοση Single Cub. Συγκεκριμένα, οι τιμές για το νέο Hilux με τον ντίζελ κινητήρα των 2,4 λίτρων με ισχύ 150 ίππους φτάνουν έως τα €39.775 στην περίπτωση της κορυφαίας έκδοσης Double Cab 4x4.

Ανανέωση για το Opel Zafira Tourer

στο πρωτότυπο Quartz (είχε παρουσιαστεί στο Παρίσι το 2014), ενώ το i-Cockpit, για το οποίο είχαμε μιλήσει αναλυτικά σε προηγούμενο άρθρο, εκφράζει την εξέλιξη της Peugeot όσον αφορά το ταμπλό των νέων της μοντέλων, με κύριο χαρακτηριστικό τον ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3΄΄ που βρίσκεται ψηλότερα από το τιμόνι και την κεντρική touch-screen 8΄΄ με πλήρη διασύνδεση με smartphone.
Χάρη στην πλατφόρμα EMP2 το νέο 3008 είναι έως 100 κιλά ελαφρύτερο. Η γκάμα των κινητήρων περιλαμβάνει τις εκδόσεις 1.2 PureTech (130 PS) και 1.6 THP (165 PS), ενώ υπάρχουν οι ντίζελ 1.6 BlueHDi με 100 και 120 ίππους, όπως και οι 2.0 BlueHDi με 150 και 180 ίππους. Οι κορυφαίες εκδόσεις συνδυάζονται στάνταρ με 6-τάχυτο αυτόματο κιβώτιο, ενώ πλήρης είναι ο εξοπλισμός άνεσης και ασφάλειας με όλα τα συστήματα τελευταίας γενιάς (αυτόνομη πέδηση, προειδοποίηση σε τυφλές γωνίες κ.ά.). Το νέο Peugeot 3008 θα κάνει την παγκόσμια επίσημη πρεμιέρα του στο σαλόνι του Παρισιού (αρχές Οκτωβρίου), με τις πωλήσεις να ξεκινούν προς τα τέλη του έτους.

Νέο Volvo S90 από €49.620

Η Volvo, συνεχίζοντας την καλή παράδοση του XC90, μπαίνει δυναμικά στα μεγάλα σαλόνια με το S90, που διατίθεται αποκλειστικά με δίλιτρους τετρακύλινδρους κινητήρες. Η βασική έκδοση T6 είναι στάνταρ τετρακίνητη και αυτόματη και κοστίζει από €58.400, ενώ από πλευράς ντίζελ υπάρχει η προσθιοκίνητη D4 με 190 άλογα (από €49.620) και η ισχυρότερη D5 AWD (από €58.420) με 235 άλογα και τον ντίζελ με το σύστημα PowerPulse. Το νέο S90 είναι ήδη διαθέσιμο προς παραγγελία σε τρεις εκδόσεις εξοπλισμού (Kinetic, Momentum, Inscription), ενώ αργότερα μέσα στη χρονιά θα ακολουθήσουν οι εκδόσεις R-Design και Polestar.

Το καινούργιο Skoda Fabia ξεκινά από €10.800

Ο νέος εισαγωγέας της Skoda στην Ελλάδα, η Kosmocar, πέρα από τις νέες τιμές των γνωστών μοντέλων της εξαιτίας των τελευταίων αλλαγών στον ΦΠΑ και στον τρόπο υπολογισμού του τέλους ταξινόμησης, ανακοίνωσε και τις τιμές του νέου Fabia, που πλέον, μετά από αρκετή καθυστέρηση, θα είναι διαθέσιμο και στην ελληνική αγορά. Έτσι, η βασική ατμοσφαιρική έκδοση 1.0 MPI βενζίνης των 75 ίππων θα ξεκινά από €10.800, η 1.2 TSI από €12.000, ενώ η εκδοχή της των 110 ίππων είναι κατά €900 πιο ακριβή. Η βασική diesel 1.4 TDI με τους 90 ίππους κοστολογείται στα €15.500.

Το πιο γνωστό MPV της Opel συμπληρώνει κοντά τέσσερα χρόνια κυκλοφορίας και περνά από το προγραμματισμένο facelift δίχως αλλαγές στους κινητήρες.

Προτεραιότητα για το σχεδιαστικό τμήμα ήταν η εναρμόνιση του Zafira Tourer με το νέο Astra και αργότερα με το νέο Insignia, που θα παρουσιαστεί μαζί με το MPV τον Οκτώβριο στο Παρίσι. Έτσι, το ανανεωμένο Zafira απέκτησε νέα μάσκα και προβολείς με LED ημέρας, ώστε εξωτερικά να δείχνει πιο δυναμικό και μοντέρνο.
Στο εσωτερικό η αλλαγή συνάδει με εκείνη που είχε γίνει στο Mokka, δηλαδή με ένα ταμπλό που έχει λιγότερους διακόπτες και με κυρίαρχο στοιχείο την touch-screen που συνδυάζεται με το νέο infotainment και με πλήρη διασύνδεση με smartphone. Πλουσιότερος είναι και ο εξοπλισμός άνεσης και ασφάλειας, περιλαμβάνοντας σύστημα αυτόνομης πέδησης, αναγνώρισης των ορίων ταχύτητας, ενεργητικό cruise control κ.ά. Αξίζει να σημειωθεί πως,

εκτός απροόπτου, αρχές του 2017 θα λανσαριστεί και το νέο Meriva, που θα έχει crossover προσανατολισμό.

Ανανέωση για το **Renault Clio** με **ντίζελ** 110 ίππων

Μετά από περίπου τέσσερα χρόνια κυκλοφορίας το δημοφιλές Clio ανανεώνεται και συνεχίζει φρέσκο την πορεία του.

Το Renault Clio συμπληρώνει 26 χρόνια από το πρώτο του λανσάρισμα και στην πιο πρόσφατη και φρεσκαρισμένη εκδοχή του θα παρουσιαστεί επίσημα στο σαλόνι του Παρισιού. Το νέο Clio, λοιπόν, ξεχωρίζει από την πιο εμφατική μάσκα του, ενώ υιοθετούνται παντού τα LED φώτα. Ταυτόχρονα έχει αλλάξει και ο πίσω προφυλακτήρας, ενώ στο εσωτερικό χρησιμοποιούνται πλέον πιο ποιοτικά υλικά και νέες επενδύσεις.
Όπως είναι φυσικό, έχουν αναβαθμιστεί και οι δυνατότητες διασύνδεσης, ενώ συνολικά υπάρχουν τρία διαφορετικά συστήματα infotainment: το Media Nav Evolution, το Renault R-Link Evolution και το καινούργιο έξυπνο R&Go, που είναι διαθέσιμο για όλη την γκάμα. Επίσης για πρώτη φορά ένα supermini θα είναι διαθέσιμο με ηχοσύστημα Bose, στην top έκδοση εξοπλισμού Initiale Paris, που θα πωλείται ευθύς εξαρχής.
Η γκάμα των κινητήρων διευρύνεται με την ισχυρότερη έκδοση των 110 ίππων του 1.5 dCi, ο οποίος συνδυάζεται με μηχανικό κιβώτιο 6 σχέσεων, ενώ όάρι θα είναι και το κιβώτιο της έκδοσης βενζίνης TCe 120. Το ανανεωμένο Renault Clio θα είναι διαθέσιμο στις ευρωπαϊκές αγορές από το φθινόπωρο, ενώ τον Σεπτέμβριο θα γίνει στη χώρα μας το λανσάρισμα και του νέου Megane.

Mercedes-Benz E-Class Estate: **Χώροι και πολυτέλεια!**

Στα μέρη μας τα πολυτελή στέισον δεν αποτελούν συνηθισμένο φαινόμενο. Ένας λόγος παραπάνω για να ρίξουμε μια πιο προσεκτική ματιά στη «μακρύτερη» εκδοχή της E-Class.

Η νέα E-Class Estate θα κάνει επίσημη πρεμιέρα στις αρχές Οκτωβρίου στην έκθεση του Παρισιού, με σχεδίαση σαφώς πιο σπορτίφ από της προηγούμενης γενιάς (εδώ το τρικ αφορά τη μεγαλύτερη κλίση του παρμπρίζ και της οροφής στο πίσω μέρος). Η γκάμα των κινητήρων δεν διαφοροποιείται από αυτήν της λιμουζίνας και ξεκινά από τα 2.000 κ.εκ., από τους 184 ίππους για τη βενζίνη και από τους 150 ίππους για την ντίζελ. Με δεδομένο πως στο ταμπλό δεν αλλάζει κάτι, το ενδιαφέρον στρέφεται στον χώρο φόρτωσης, που, παραδοσιακά, μπορεί να φιλοξενήσει και μια τρίτη σειρά καθισμάτων, κατάλληλη μόνο για παιδιά. Ενδιαφέρον στοιχείο εδώ, πέρα από το χαμηλό κατώφλι φόρτωσης και το μεγάλο άνοιγμα της ηλεκτροκίνητης πέμπτης πόρτας, είναι το ωφέλιμο πλάτος, που είναι τουλάχιστον 1.100 χιλιοστά, καθώς και το ωφέλιμο φορτίο των 745 κιλών (στάνταρ είναι η πνευματική ανάρτηση για τον πίσω άξονα που διατηρεί σταθερή την απόσταση από το έδαφος, έξτρα η φουλ πνευματική ανάρτηση). Στη Γερμανία και σε σχέση με τη λιμουζίνα, η τιμή της στέισον E-Class είναι κατά περίπου 2.500 ευρώ υψηλότερη.

Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου: Μόνιμη έκθεση **«Transparency»**

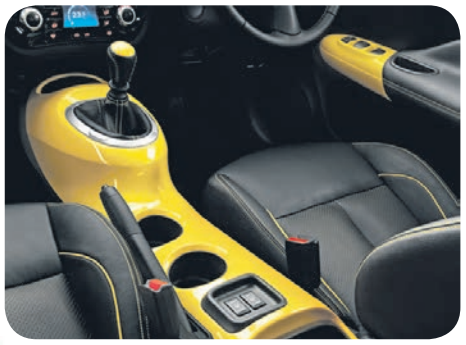
Παρουσία του δημάρχου Αθηναίων, κ. Γεώργιου Καμίνη, του προέδρου της οργάνωσης Διεθνής Διαφάνεια Ελλάς, κ. Κωνσταντίνου Μπακούρη, και του προέδρου της Εθνικής Ομοσπονδίας Φίλων Παλαιών Αυτοκινήτων (ΦΙΛ.Π.Α.), κ. Δημήτριου Βερναρδάκη, πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της νέας μόνιμης έκθεσης του Ελληνικού Μουσείου Αυτοκινήτου με τον τίτλο «Transparency».
Η έκθεση, δημιούργημα του ιδρυτή του μουσείου, κ. Θεόδωρου Χαραγκιώνη, προσβλέπει στο να δώσει τη δυνατότητα στους επισκέπτες του μουσείου να γνωρίσουν από κοντά την τεχνολογία του αυτοκινήτου, όπως αυτή αλλάζει μέσα από τον διαφορετικό τρόπο μετάδοσης της κίνησης, αφού αυτό τελικά οδηγεί σε ασφαλέστερη οδήγηση και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Τα εκθέματά της αφορούν πέντε «διαφανή» αυτοκίνητα και τέσσερα εκπαιδευτικά μοντέλα των δεκαετιών από το '40 έως το '70. Τα μοντέλα είναι τα εξής: Dodge 3/4 Light Truck SWB (1940-1945), Lancia Flavia Convertibile (1964), Bond Equipe Gt 4S (1967), Porsche 912 (1968), Lotus Europa Twin Cam Special (1974).
Τα εγκαίνια της έκθεσης συνέπεσαν με τον εορτασμό των 50 χρόνων της FIVA και της ανακήρυξης του έτους 2016 ως Έτους Παγκόσμιας Μηχανοκίνητης Κληρονομιάς. Η έκθεση πραγματοποιείται υπό την αιγίδα της UNESCO και της ΦΙΛ.Π.Α.

Η Hyundai Motor **χορηγός** του UEFA Euro 2016

Η Hyundai Motor είναι ο επίσημος συνεργάτης της διεθνούς διοργάνωσης ποδοσφαίρου που παρακολουθείται από εκατομμύρια φιλάθλους σε όλο τον κόσμο. Έτσι, βοηθά στη μετακίνηση των στελεχών των αγώνων, του προσωπικού της UEFA, των διαιτητών, των αξιωματικών ασφάλειας και των VIP επισκεπτών καθ' όλη τη διάρκεια του UEFA Euro 2016. Στα συνολικά 361 οχήματα της Hyundai που χρησιμοποιούνται για το φετινό τουρνουά περιλαμβάνονται η ναυαρχίδα της μάρκας, Genesis, καθώς και τα Santa Fe, Tucson και i20. Η Hyundai Motor είναι επίσης υπεύθυνη για τη λογοτύπηση των λεωφορείων που μεταφέρουν τους παίκτες των εθνικών ομάδων. Η Hyundai Motor είναι επίσημος συνεργάτης του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ποδοσφαίρου της UEFA εδώ και 16 χρόνια.

NISSAN
Innovation that excites

NEO NISSAN JUKE



ΓΙΑ ΑΛΛΗ ΜΙΑΦΟΡΑ ΕΡΧΕΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΤΑΡΑΞΕΙ ΤΑ ΝΕΡΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗΣ!

Έχοντας υπάρξει πρωτοπόρος στην κατηγορία των compact crossover, το καινοτόμο JUKE έρχεται πλήρως ανανεωμένο για να εδραιώσει το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα στη συγκεκριμένη κατηγορία. Διατηρώντας στο ακέραιο τον μοναδικό και εντελώς πρωτότυπο σχεδιασμό του, το νέο JUKE επιβεβαιώνει με τον πλέον αδιαμφισβήτητο τρόπο την ηγετική θέση της Nissan στην αγορά των compact crossover, εισάγοντας μια σειρά από συναρπαστικές και καινοτόμες τεχνολογίες, με πολλή δόση στιλ αλλά και με νέα χαρακτηριστικά.

Nissan Design Studio

Η εξατομίκευση του νέου JUKE γίνεται αναπόσπαστο μέρος της συνολικής εμπειρίας που μπορεί να απολαύσει ο ιδιοκτήτης του. Τα νέα πακέτα εξατομίκευσης του Nissan Design Studio παρέχουν την ευκαιρία στον τυχερό ιδιοκτήτη του νέου JUKE να προσθέσει μεμονωμένες «πινελιές» στο νέο μοντέλο με μια σειρά από χρώματα και αξεσουάρ, προκειμένου να προσαρμόσει την εμφάνιση του εσωτερικού και εξωτερικού σε αυτό που τον εκφράζει.

Πρακτικότητα

Στον τομέα της πρακτικότητας το νέο JUKE έχει δεχτεί σημαντικές αλλαγές, ειδικά στον χώρο των αποσκευών, η συνολική χωρητικότητα του οποίου στα μοντέλα με κίνηση στους δύο τροχούς έχει αυξηθεί κατά 40%, προσεγγίζοντας τα 354 λίτρα, μέγεθος κορυφαίο για την κατηγορία του. Σε αντίθεση με τα αντίστοιχα μοντέλα του ανταγωνισμού, το νέο JUKE μπορεί να μεταφέρει ταυτόχρονα μια μεγάλη και μια μεσαίου μεγέθους βαλίτσα, ενώ ο βαθύς και φαρδύς χώρος των αποσκευών μπορεί άνετα να φιλοξενήσει και ένα μεγάλο παιδικό καρότσι.

Η ευελιξία του νέου JUKE ενισχύεται περαιτέρω με το πλήρως αναδιπλούμενο πίσω κάθισμα, επιλογή που επιτρέπει τη φόρτωση μεγάλων αντικειμένων, καθώς και με το έξυπνο διαχωριστικό του χώρου αποσκευών σε δύο πατώματα.

Παράλληλα, η δυνατότητα επιλογής (σε ορισμένες εκδόσεις) της ανοιγόμενης πανοραμικής γυάλινης οροφής προσδίδει στο νέο JUKE εξέχουσα φινέτσα και λειτουργικότητα, καθώς το φως του ήλιου αλλά και ο καθαρός αέρας εισέρχονται πληθωρικά στην καμπίνα του. Όταν ανοίγει, το πάνελ της γυάλινης οροφής εφαρμόζει στο πάνω μέρος της οροφής, προκειμένου το νέο JUKE να μη στερηθεί τον απαραίτητο χώρο για τα κεφάλια των επιβαινόντων.

Η νέα τεχνολογία του NissanConnect

Το νέο JUKE, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την υπόλοιπη οικογένεια των crossover της Nissan, έρχεται με την τελευταία γενιά του NissanConnect, που προσφέρει συνδεσιμότητα με smartphones και πρόσβαση σε μια ποικιλία από εφαρμογές που εκτείνονται από τις πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης μέχρι την ψυχαγωγία, συμπεριλαμβανομένου του διαδικτυακού ραδιοφώνου, μέσω μιας μεγάλης 5,8 ιντσών έγχρωμης οθόνης αφής. Επιπλέον, το δορυφορικό σύστημα πλοήγησης τελευταίας γενιάς ενσωματώνει Google Online Search. Μέσω αυτής της εφαρμογής δίνεται η δυνατότητα για αναζήτηση πληροφοριών πλησίον της γεωγραφικής θέσης του νέου JUKE, όπως πρατήρια υγρών καυσίμων, ξενοδοχεία, εστιατόρια και πολλά άλλα σημεία ενδιαφέροντος. Όλα αυτά τα σημεία ενδιαφέροντος μπορούν να αναζητηθούν και μέσω φωνητικής εντολής του Google hands-free και να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με την απόσταση και τις αξιολογήσεις άλλων χρηστών.

Το νέο JUKE τώρα και με το Nissan Safety Shield

Η προσήλωση της Nissan στο να κάνει τα αυτοκίνητά της όσο το δυνατόν ασφαλέστερα προχωρά ένα βήμα παραπέρα, με την προσθήκη του γνωστού συστήματος Safety Shield στο νέο JUKE (σε ορισμένες εκδόσεις). Το σύστημα αυτό, σε συνεργασία με τις κάμερες θέασης του Around View Monitor, τα προηγμένα ηλεκτρονικά συστήματα και το λογισμικό που διαθέτει, παρέχει μια ολοκληρωμένη σουίτα χαρακτηριστικών ασφάλειας.

Με αποδοτικούς κινητήρες

Συνολικά τέσσερις κινητήρες θα διατίθενται για το νέο JUKE: ο γνώριμος βενζινοκινητήρας των 1,6 λίτρων, ισχύος 117 PS με το κιβώτιο ταχυτήτων CVT, ο καταξιωμένος πετρελαιοκινητήρας των 1,5 λίτρων dCi 110, αλλά και δύο νέες επιλογές σε μοτέρ βενζίνης.

Με το νέο υπερτροφοδοτούμενο μοτέρ βενζίνης 1,2 λίτρων DIG-T115 το νέο JUKE γίνεται ακαταμάχητο, καθώς ο συγκεκριμένος κινητήρας έρχεται για να αντικαταστήσει τον απερχόμενο βενζινοκινητήρα των 1,6 λίτρων και ισχύος 117 PS ως ένα από τα πιο προηγμένα turbo μηχανικά σύνολα άμεσου ψεκασμού, ισχύος 115 PS (85 kW) και με 190 Nm ροπής. Παρά το μικρό του μέγεθος, το υπερτροφοδοτούμενο μοτέρ DIG-T 115 έχει μια ασυναγώνιστη σπιρτάδα, προσφέροντας έντονη επιτάχυνση και μεγαλύτερη ροπή (190 Nm) από τον απερχόμενο ατμοσφαιρικό κινητήρα.

Παράλληλα, ο γνωστός υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας βενζίνης DIG-T 190 έχει δεχτεί περαιτέρω βελτιώσεις, προκειμένου να επιτευχθεί η υψηλότερη δυνατή ροπή κάτω από τις 2.000 σ.α.λ. Με ισχύ 190 PS (140 kW), ο κινητήρας αυτός είναι ήδη συμβατός με τους κανονισμούς εκπομπών ρύπων Euro6, καθώς επιτυγχάνει 139 γρ./χλμ. για τις εκδόσεις 2WD. Μεταξύ των νέων χαρακτηριστικών του είναι η υψηλότερη σχέση συμπίεσης στον θάλαμο καύσης (αυξήθηκε από 9,5 σε 10,5:1), οι βελτιωμένες τεχνολογίες χαμηλής τριβής και το σύστημα χαμηλής πίεσης ανακύκλωσης των καυσαερίων.

Ο DIG-T 190, εκτός του καθιερωμένου χειροκίνητου κιβωτίου έξι ταχυτήτων, πλέον προσφέρεται και με ένα νέο κιβώτιο μετάδοσης X-Tronic που συνδυάζεται με το προηγμένο σύστημα τετρακίνησης του νέου JUKE. Το νέο κιβώτιο ταχυτήτων X-Tronic αποτελεί την εξέλιξη του κιβωτίου ταχυτήτων CVT και έρχεται για να προσδώσει μια ομαλή, απόλυτα φυσική εμπειρία οδήγησης.

Η Toyota κατοχύρωσε το **Supra** και για την **Ευρώπη**

Οι φήμες εντείνονται γύρω από το νέο σπορ μοντέλο της Toyota που πιθανότατα θα ονομάζεται Supra, σύμφωνα με το SupraMKV.com, που αποκαλύπτει πως η σχετική ονομασία κατοχυρώθηκε και για την Ευρώπη.

Πολλά και διάφορα έχουν γραφτεί για τα σπορ μοντέλα που θα κατασκευάσουν από κοινού οι BMW και Toyota και που θα δούμε στους δρόμους από το 2018. Για την BMW η επικρατέστερη ονομασία είναι Z5, ενώ μετά την κατοχύρωση της ονομασίας Supra στην Ευρώπη δεν χρειάζεται να είναι κανείς μάντης σχετικά με το μοντέλο της Toyota. Σχεδιαστικά, η νέα Supra θα υιοθετεί στοιχεία από το εντυπωσιακό πρωτότυπο FT-1.

Οι τελευταίες πληροφορίες λένε πως η συμπαραγωγή θα ξεκινήσει το 2018 στο εργοστάσιο της Magna Steyr στην Αυστρία με στόχο τις 60.000 μονάδες τον χρόνο. Φωτογραφίες παπαράτσι έχουν τραβήξει τη Z5 με υφασμάτινη οροφή, σίγουρα θα υπάρξει και hard-top, πιθανώς και τετρακίνητες εκδόσεις (πέρα από τις πισωκίνητες), ενώ μένει να δούμε αν τα μηχανικά σύνολα της BMW θα συνδυαστούν με υβριδικό hardware της Toyota.

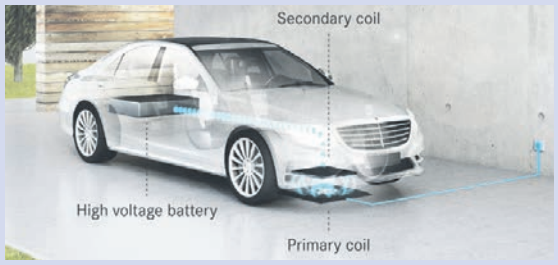
Νέο προωθητικό πρόγραμμα **Ford ECOINCENTIVE**

Η Ford συνεχίζει να δίνει σε όσους αγαπούν την οδήγηση λόγους για να χαμογελούν και αυτό το καλοκαίρι, μέσα από το προωθητικό πρόγραμμα Ford ECOINCENTIVE που συνεχίζεται μέχρι το τέλος Ιουλίου.

Χάρη στο πρόγραμμα Ford ECOINCENTIVE ο πελάτης μπορεί να ωφεληθεί έως και €4.600. Συνδυαστικά και σε όποιον το επιθυμεί, η Ford Credit προσφέρει προνομιακή χρηματοδότηση με ανταγωνιστικό σταθερό επιτόκιο 5,4% και μακρά περίοδο αποπληρωμής έως 48 δόσεις. Το πρόγραμμα Ford ECOINCENTIVE ισχύει για τα μοντέλα Ford Fiesta, Ford Focus, Ford C-Max, Ford Mondeo και Ford Kuga και προσφέρεται για περιορισμένο αριθμό εκτελωνισμένων οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα:

- Ford Fiesta με συνολικό όφελος έως €1.445
- Ford Focus με συνολικό όφελος έως €2.763
- Ford C-Max με συνολικό όφελος έως €1.700
- Ford Mondeo με συνολικό όφελος έως €3.300
- Ford Kuga με συνολικό όφελος έως €4.600

Ασύρματη φόρτιση για την υβριδική **Mercedes-Benz S500e**



Η ανανέωση που προγραμματίζεται για το 2017 θα σημαίνει για την plug-in υβριδική Mercedes S500e την υιοθέτηση ενός ασύρματου συστήματος φόρτισης των μπαταριών της, το οποίο θα αποτελείται από μια επιφάνεια που θα τοποθετείται στο δάπεδο του γκαράζ και ένα πηνίο στο κάτω μέρος του αυτοκινήτου. Παράλληλα θα υπάρχει ένδειξη στον πίνακα οργάνων του αυτοκινήτου που θα βοηθά τον οδηγό να το παρκάρει στη σωστή θέση πάνω από την επιφάνεια φόρτισης.

Η ισχύς φόρτισης είναι 3,6 kW και ο συντελεστής απόδοσης 90%, ενώ η ασύρματη φόρτιση θα συνδυαστεί με αύξηση της χωρητικότητας των μπαταριών από τα 8,7 στα 13,3 kWh, γεγονός που θα μεγαλώσει τη δυνατότητα αποκλειστικά ηλεκτρικής κίνησης από τα σημερινά 30 χιλιόμετρα στα 50. Υπενθυμίζουμε πως η S500e κινείται από έναν V6 3.000 κυβικών με διπλά turbo και έναν ηλεκτροκινητήρα. Η συνδυαστική απόδοση του υβριδικού συστήματος πρόωσης είναι 442 ίπποι και 650 Nm, ενώ η επίσημη μέση κατανάλωση 2,8 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα.

Ελαστικά που **«μιλούν»** από την **Continental**

Στο μέλλον τα λάστιχα δεν θα έχουν μόνο αισθητήρα για την πίεση αλλά και επιπλέον σένσορες που θα ενημερώνουν τον οδηγό για την ποιότητα της πρόσφυσης!

Έως τώρα το λάστιχο αποτελεί ένα απομονωμένο στοιχείο και το μοναδικό που έρχεται σε επαφή με το οδόστρωμα. Ωστόσο, τι θα γινόταν αν υπήρχαν αισθητήρες για να συγκεντρώνουν δεδομένα για την πρόσφυση και την ολίσθηση με απόλυτη ακρίβεια; Το eTIS (electronic Tyre Information System) θα μπορούσε να «διαβάζει» πολύ νωρίτερα την απώλεια πρόσφυσης και να μεταφέρει ασύρματα τα δεδομένα κατευθείαν στην ηλεκτρονική μονάδα του ESC, κάνοντας πιο αποτελεσματικό τον έλεγχο της δυναμικής ευστάθειας ενός οχήματος (με λίγα λόγια, θα βελτιώνει τα «ανακλαστικά» του ESC). Ένα πιο προχωρημένο σενάριο είναι να ανιχνεύει εξαιρετικά ολισθηρό οδόστρωμα (από πάγο λόγω χαμηλής θερμοκρασίας) και μέσω cloud να ειδοποιεί άλλα οχήματα που κινούνται σε κοντινή απόσταση.

Και κοστίζει από €23.670.

ΝΕΟ NISSAN X-TRAIL

Η Nissan ενισχύει την ηγετική της θέση στα compact SUV **με το νέο X-TRAIL!**

Σχεδιασμένο από την αρχή, το νέο X-TRAIL έρχεται να συμπληρώσει, μαζί με τα νέα QASHQAI και JUKE, την γκάμα των crossover της Nissan – με νέα τεχνολογία, δυναμικό στιλ και φυσικά με ένα κορυφαίο στην κατηγορία του επίπεδο πρακτικότητας. Το νέο X-TRAIL σηματοδοτεί για τη Nissan την έναρξη ενός ακόμη success story στη συνταγή των επιτυχημένων crossover.

Δυναμική εξωτερική σχεδίαση

Χάρη σε μια καλλίγραμμη και συνάμα μυώδη σιλουέτα το νέο X-TRAIL συνδυάζει τη δύναμη και το πνεύμα της περιπέτειας με ένα κομψό σπορ προφίλ. Το νέο αυτό σύνολο ενισχύεται με μια σειρά από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σχεδιασμού, όπως και λεπτομέρειες, συμπεριλαμβανομένων των νέων, τολμηρού σχεδιασμού, εμπρόσθιων προβολέων ημέρας LED, ενώ ορισμένες εκδόσεις είναι εξοπλισμένες με ακόμα πιο προηγμένη τεχνολογία, με πλήρη φωτισμό LED, τόσο στη χαμηλή όσο και στην κύρια δέσμη των προβολέων πορείας. Πρακτικότητα και πολυτέλεια προσδίδουν επίσης λεπτομέρειες όπως η αυτόματα ανοιγόμενη πίσω πόρτα, αλλά και η ηλεκτρικά ανοιγόμενη πανοραμική οροφή.

Εσωτερικό με εντελώς νέο περιβάλλον

Στο εσωτερικό το νέο X-TRAIL προσφέρει ένα εντελώς νέο περιβάλλον για τους επιβαίνοντες. Σχεδιασμένο από την αρχή προκειμένου να φιλοξενήσει (ως προαιρετική επιλογή) 7 θέσεις, η καμπίνα διαθέτει μια κεκλιμένου τύπου διάταξη των καθισμάτων, εξασφαλίζοντας σε κάθε επιβάτη ανεμπόδιστη θέα προς τα έξω. Με τα κορυφαίας ποιότητας υλικά και τον ευφυή σχεδιασμό να κατακλύζουν κάθε του πτυχή, το νέο X-TRAIL θέτει νέα δεδομένα στην πρόσβαση των επιβατών στα πίσω καθίσματα, όπως και με τον άπλετο χώρο για τη φιλοξενία (προαιρετικά) τρίτης σειράς καθισμάτων, αλλά και με τα συστήματα τεχνολογίας που διαθέτει. Το νέο X-TRAIL φιλοξενεί επίσης την τελευταία γενιά του συστήματος NissanConnect που έχει εξελιχθεί για να προσφέρει πλήρη συνδεσιμότητα με smartphones, ενώ οι επιβάτες του έχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε μια σειρά από εφαρμογές που καλύπτουν μουσική, κοινωνική δικτύωση, ψυχαγωγία και ταξίδια.

Και οι τρεις σειρές καθισμάτων είναι τοποθετημένες με αμφιθεατρικό τρόπο, με τα σημεία στερέωσης για τη δεύτερη και την τρίτη σειρά να είναι ψηλότερα από την πρώτη. Στην πρώτη σειρά καθισμάτων τόσο ο οδηγός όσο και ο συνοδηγός απολαμβάνουν τα νέα καθίσματα που έχουν σχεδιαστεί για να προσφέρουν τη μέγιστη άνεση. Εκτός από τον βασικό τύπο, η Nissan έχει αναπτύξει και ένα νέο κάθισμα, με την ονομασία Comfort, εμπνευσμένο από τις τεχνολογίες μηδενικής βαρύτητας, προσφέροντας ολοκληρωμένη υποστήριξη της σπονδυλικής στήλης με βελτιστοποιημένη ροή του αίματος, για να μειώνεται η κούραση στις μεγαλύτερες διαδρομές. Οι επιβάτες της δεύτερης σειράς καθισμάτων απολαμβάνουν τον καλύτερο χώρο για τα πόδια τους στην κατηγορία, χάρη στο μακρύ μεταξόνιο και στα νέας σχεδίασης εμπρός καθίσματα, που διαθέτουν βαθιές πλάτες.

Προηγμένος κινητήρας πετρελαίου

Η καινοτομία στο νέο X-TRAIL συνεχίζεται στο μηχανικό σύνολο του κορυφαίου στην κατηγορία του πετρελαιοκινητήρα των 1,6 λίτρων dCi 130, που εξασφαλίζει τη βέλτιστη ισορροπία οικονομίας καυσίμου και εξαιρετικής απόδοσης (130 PS) σε όλο το εύρος των δυνατοτήτων του. Το νέο X-TRAIL είναι διαθέσιμο με κίνηση τόσο στους δύο όσο και στους τέσσερις τροχούς – στη δεύτερη εκδοχή κινείται από το τελευταίας γενιάς ALL MODE 4x4-i σύστημα μετάδοσης της Nissan. Εφοδιασμένο με το νέο σύστημα Chassis Control της Nissan, αλλά και με το Safety Shield, το μηχανικό σύνολο του νέου X-TRAIL εξασφαλίζει στον οδηγό ένα ακαταμάχητο πακέτο ασφάλειας και άνεσης, καθιστώντας κάθε ταξίδι μαζί του πραγματική απόλαυση.

Έχοντας ήδη τα σκήπτρα του ηγέτη στην τετρακίνηση από το προηγούμενο μοντέλο, οι εκδόσεις 4x4 του νέου X-TRAIL εφοδιάζονται με το προηγμένο ηλεκτρονικό σύστημα τετρακίνησης της Nissan ALL MODE 4x4-i. Το σύστημα ελέγχεται μέσω ενός περιστροφικού διακόπτη στην κεντρική κονσόλα, προσφέροντας τη δυνατότητα επιλογής κίνησης μεταξύ των δύο τροχών, αυτόματης λειτουργίας ή λειτουργίας Lock, για μόνιμη τετρακίνηση.

Τεχνολογίες Nissan Chassis Control

Το νέο X-TRAIL, έτοιμο να ξεπεράσει κάθε προσδοκία, διαθέτει τέσσερα ηλεκτρονικά συστήματα που έχουν σχεδιαστεί για να κάνουν την οδήγησή του πιο άνετη και ακόμα πιο ασφαλή.

Active Ride Control: Παρακολουθεί την ταχύτητα του τροχού, ανιχνεύει κραδασμούς που θα μπορούσαν να μεταφερθούν στο αμάξωμα και εφαρμόζει αυτόματη υποβοήθηση στην πέδηση, προκειμένου να τους αποσβέσει.

Active Engine Breaking: Στην περίπτωση του κιβωτίου Xtronic, ο έλεγχος του νέου X-TRAIL σε οδήγηση με στροφές γίνεται ακόμα πιο ευχάριστος, καθώς το εν λόγω κιβώτιο παράγει επιπρόσθετο φρενάρισμα, ώστε να χρειάζεται λιγότερη δύναμη στο πεντάλ του φρένου.

Active Trace Control: Ελέγχει τη συμπεριφορά και την τροχιά του αυτοκινήτου και εφαρμόζει πίεση πέδησης, δίνοντας την αίσθηση του διαφορικού περιορισμένης ολίσθησης. Με τον τρόπο αυτό το σύστημα συντελεί στη διατήρηση της πορείας στις στροφές, περιορίζοντας στο ελάχιστο τις τάσεις υποστροφής. Αυτό το ιδιαίτερα έξυπνο σύστημα συνεργάζεται άψογα με τον οδηγό, εξασφαλίζοντας μια άνετη και ασφαλή εμπειρία οδήγησης.

Hill Start Assist: Ενεργεί κατά την εκκίνηση του οχήματος προς τα εμπρός σε ανηφόρα και προς τα πίσω σε κατηφόρα. Συγκεκριμένα, το σύστημα χρησιμοποιεί το σύστημα ESP για να φρενάρει τους τροχούς και «ακινητοποιεί» το αυτοκίνητο για 2-3 δευτερόλεπτα. Τα φρένα «απελευθερώνονται» όταν διαπιστωθεί πως η κίνηση από τον κινητήρα έχει μεταδοθεί στους τροχούς.

Το νέο Nissan X-TRAIL κατάφερε, χάρη στα νέα και εξαιρετικά καινοτόμα χαρακτηριστικά ασφάλειας που διαθέτει, να αποσπάσει με περισσή άνεση την κορυφαία βαθμολογία των 5 αστέρων στις ολοένα και πιο αυστηρές εξετάσεις του ανεξάρτητου οργανισμού ασφαλείας Euro NCAP.

Αυτά είναι τα πιο **γρήγορα περιπολικά** του κόσμου!

Κάθε αστυνομία σε όλο τον κόσμο έχει και μερικά πολύ γρήγορα περιπολικά, κυρίως για καταδιώξεις σε εθνικές οδούς και κατά δεύτερο λόγο για επίδειξη. Έτσι, λοιπόν, οι καραμπινιέροι στην Ιταλία θα έχουν πλέον στη διάθεσή τους και την κορυφαία Alfa Romeo Giulia QV των 510 ίππων, ίσως και για να μη ζηλεύουν τους συναδέλφους τους στην Polizia, που σχετικά πρόσφατα παρέλαβαν δύο Lamborghini Huracan, οι οποίες αντικατέστησαν δύο Gallardo, που είχαν πραγματικά πολλά χιλιόμετρα στην πλάτη τους.

Οι Ιταλοί αστυνομικοί έχουν στη διάθεσή τους και Lotus Evora, κάτι που ισχύει και για τους Βρετανούς, οι οποίοι χρησιμοποιούν τόσο Jaguar όσο και Lexus, ενώ θα μπορούσαν να έχουν και Caparo T1, που μοιάζει με μονοθέσιο της F1 με καλυμμένους τροχούς και που παρουσιάστηκε κάποια στιγμή στα χρώματα της τοπικής Police.

Αντίστοιχα, στα χρώματα της γερμανικής Polizei παρουσιάστηκε η Brabus CLS V12S Rocket, που θα επέβαλλε την τάξη στις χωρίς όρια ταχύτητας Autobahnen, ενώ στις ΗΠΑ το top περιπολικό είναι φυσικά η Corvette. Δημοφιλή είναι και τα γρήγορα σεντάν τύπου Dodge Charger.

Στην Αυστραλία, πέρα από τα τοπικά Holden, χρησιμοποιούν και τα γρήγορα Volvo Polestar, ενώ υπάρχει μια αστυνομία που βάζει τα γυαλιά σε όλες τις άλλες μαζί. Φυσικά μιλάμε γι' αυτήν του Ντουμπάι, που στον στόλο της έχει Ferrari, Lamborghini και McLaren, Aston Martin και Bugatti, καθώς και Mercedes SLS AMG, αλλά και G63 AMG για γρήγορες περιπολίες στους αμμόλοφους.

Υπάρχουν **λάστιχα** που κοστίζουν **600.000** δολάρια;

Υπάρχουν, πώς δεν υπάρχουν. Και μάλιστα δεν προορίζονται για κάποιο hyper car σαν την Bugatti Chiron αλλά για το show off και μόνο και βέβαια για την καταγραφή στο βιβλίο Guinness.

Υπεύθυνη για τα λάστιχα των 600.000 δολαρίων η εταιρεία Z Tyre με έδρα –πού αλλού θα μπορούσε να είναι άλλωστε– το Ντουμπάι, η οποία προκειμένου να φτάσει σε αυτό το αστρονομικό ποσό κάλυψε κάποια σημεία τους με χρυσό 24 καρατίων, ενώ δεν τσιγκουνεύτηκε ούτε τα διαμάντια.

Οι φήμες λένε πως οι πολύτιμοι λίθοι βελτιώνουν το κράτημα, αλλά μέχρι στιγμής κάτι τέτοιο δεν έχει επιβεβαιωθεί. Πλάκα κάνουμε, άλλωστε τι άλλο μπορεί να πει κανείς για τη βλακεία που δέρνει κάποιους ανθρώπους. Πάντως, ο κύριος με το τουρμπάνι ποζάρει περήφανος με τα λάστιχα των 600.000 δολαρίων…

Ο συνιδρυτής της **Google** επενδύει στα **ιπτάμενα αυτοκίνητα**

Κοντά στα γραφεία της Google ο Larry Page εξελίσσει με απόλυτη μυστικότητα ένα πρότζεκτ που ονομάζεται Zee και περιλαμβάνει ιπτάμενα αυτοκίνητα!

Γύρω στα 100 εκατ. δολάρια έχει επενδύσει ο Larry Page στην εταιρεία Zee-Aero που δοκιμάζει δύο μονοθέσια ιπτάμενα αυτοκίνητα στο κοντινό αεροδρόμιο του Hollister. Το θέμα ανέδειξε το Bloomberg, καθώς ο Page κρατούσε επτασφράγιστο το συγκεκριμένο μυστικό και γι' αυτό τον λόγο στη Zee-Aero τον αποκαλούσαν Gus (προσωνύμιο από τις λέξεις «the guy upstairs»).

Η Zee-Aero ιδρύθηκε πριν από έξι χρόνια και απασχολεί περίπου 150 άτομα που δουλεύουν πάνω σε «έναν επαναστατικό τρόπο μετακίνησης». Ίσως στην Google να θέλουν να πάνε τη βαλίτσα ακόμη πιο μακριά από την Apple, που φέρεται να παράγει το δικό της i-Car. Στην κεντρική φωτογραφία βλέπετε το Terrafugia και στην παραπάνω το Henry Dreyfuss Convaircar που πέταξε για λίγο το 1947. Το ιπτάμενο αυτοκίνητο εξακολουθεί να είναι μια απίθανα ελκυστική ιδέα μετακίνησης, όσο και μη ρεαλιστική για πρακτικούς λόγους.

Τα αυτοκίνητα και οι ατάκες του **Μοχάμεντ Άλι**

Ένας από τους διασημότερους αθλητές του πλανήτη έφυγε αφήνοντας πίσω του μια σπουδαία πορεία και πολλές ατάκες γύρω από την πολιτική και τη θρησκεία.

Ο Μοχάμεντ Άλι είχε μια ιδιαίτερη σχέση με τα αυτοκίνητα, ενώ είχε δεχτεί αρκετά ως δώρο. Όπως, για παράδειγμα, τη χρυσο-διαμαντοστολισμένη Mercedes 220S, την οποία είχε παραγγείλει μια βασιλική οικογένεια από τον Κόλπο. Ο αρχηγός της φαμίλιας ήταν θαυμαστής του μεγάλου πυγμάχου και έτσι του τη χάρισε. Παρακάτω μπορείτε να διαβάσετε κάποιες εμπνευσμένες ατάκες του μεγάλου Μοχάμεντ Άλι.

- «Δεν θα μου λείψει η πυγμαχία. Εγώ θα λείψω στην πυγμαχία».
- «Το Κάσιους Κλέι είναι το όνομα σκλάβου. Δεν το διάλεξα και δεν το θέλω. Είμαι ο Μοχάμεντ Άλι, ένα ελεύθερο όνομα, και θέλω ο κόσμος να μιλά για μένα με το όνομα αυτό».
- «Είναι δύσκολο να είσαι ταπεινός όταν είσαι τόσο σπουδαίος όσο είμαι εγώ».
- «Είμαι η Αμερική. Είμαι το κομμάτι της που δεν θα αναγνωρίσετε, αλλά θα το μάθετε. Μαύρος, με αυτοπεποίθηση, με θράσος. Το δικό μου όνομα, όχι το δικό σας. Η δική μου θρησκεία, όχι η δική σας. Καλύτερα να με συνηθίσετε».
- «Πέτα σαν πεταλούδα, τσίμπα σαν μέλισσα».
- «Είδα τον Τζορτζ Φόρμαν να μάχεται με τη σκιά του. Και η σκιά του νίκησε».
- «Οι άνθρωποι δεν συνειδητοποιούν αυτό που έχουν, μέχρι να το χάσουν. Όπως ο Πρόεδρος Κένεντι, δεν υπήρχε άλλος σαν αυτόν. Όπως οι Beatles, δεν θα υπάρξει ποτέ κάποιος σαν αυτούς. Όπως ο άνθρωπός μου, ο Έλβις Πρίσλεϊ. Ήμουν ο Έλβις του μποξ».
- «Ο Φρέζιερ είναι τόσο άσχημος, που θα έπρεπε να δωρίσει το πρόσωπό του στο Γραφείο Άγριας Ζωής των ΗΠΑ»

Κινέζοι ετοιμάζουν **ταξί drone** για τη Νεβάδα

Λόγω της σχετικά «χαλαρής» νομοθεσίας που υπάρχει στην Πολιτεία της Νεβάδα, πέρα από τα αυτόνομα αυτοκίνητα, εκεί δοκιμάζονται και τα πρώτα ταξί drone!

ΓΤο Facebook ανακοίνωσε πως θα φιλοξενεί φωτογραφίες 360 μοιρών, οι action κάμερες γίνονται όλο και δημοφιλέστερες, τα smartphones κάνουν σχεδόν τα πάντα, υπάρχουν ήδη αυτοκίνητα που μπαίνουν στον «αυτόματο», ενώ ο ουρανός γεμίζει από όλο και περισσότερα drones (ιπτάμενα τηλεκατευθυνόμενα). Αν το μέλλον διαγράφεται προς τα εκεί, τότε η κινεζική εταιρεία Ehang είναι μάλλον διορατική και σκέφτηκε να στήσει τον δικό της στόλο από αυτόνομα drone-taxi για να μεταφέρει προς το παρόν επιβάτες στη Νεβάδα.

Το Ehang 184 είχε παρουσιαστεί στις αρχές του χρόνου στο Consumer Electronics Show και προς το παρόν μπορεί να μεταφέρει έως ένα άτομο με βάρος έως 100 κιλά και σε απόσταση 3,5 χλμ. Μπορεί να μην ακούγεται σπουδαίο, αλλά αυτό είναι το πρώτο λειτουργικό πρωτότυπο των Κινέζων, που θεωρούν πως μέχρι το τέλος της δεκαετίας θα έχουν δεκαπλασιάσει την αυτονομία, δίνοντας άμεσες λύσεις στα μεγάλα αστικά κέντρα με έντονο κυκλοφοριακό. Φυσικά, όλα αυτά βρίσκονται σε πιλοτικό στάδιο και ο χρόνος θα δείξει...

DS 4 CROSSBACK 1.6 BLUEHDi

Η ΑΙΧΜΗ ΤΟΥ ΔΟΡΑΤΟΣ

ΤΟ PREMIUM ΣΗΜΑ ΤΗΣ CITROËN ΔΙΕΚΔΙΚΕΙ ΨΗΦΟ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΙΝΟ ΠΡΟΤΑΣΣΟΝΤΑΣ ΩΣ ΑΙΧΜΗ ΤΟΥ ΔΟΡΑΤΟΣ ΜΙΑ ΚΟΜΨΗ CROSSOVER ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΕ ΕΝΑΝ ΣΟΥΠΕΡ ΝΤΙΖΕΛ ΚΙΝΗΤΗΡΑ!

Ένα από τα πιο αξιόλογα αυτοκίνητα των Γάλλων ήταν και είναι το DS 3, που δεν έχει ενδιαφέρον μόνο για τη σικ εμφάνιση αλλά και για το σπορ στήσιμό του. Στην περίπτωση του DS 4, και συγκεκριμένα στην έκδοση Crossback, το θέμα αποκτά ένα crossover ενδιαφέρον χάρη στην επίσης ενδιαφέρουσα σχεδίαση, καθώς και στην αυξημένη κατά 3 εκ. απόσταση του αμαξώματος από το έδαφος. Το off-road ύφος τονίζουν οι μπάρες στην οροφή, τα πλαστικά στα τόξα των μεγάλων τροχών και το υπερυψωμένο στιλ.

Η κίνηση μεταφέρεται μόνο στους εμπρός τροχούς, κάτι που δεν ξενίζει, δεδομένου πως το μεγαλύτερο ποσοστό των σύγχρονων crossover σπάνια πατά χώμα, δίχως να υπάρχει λόγος για… τετρακίνητη επιβάρυνση. Κάτω από το καπό υπάρχει ο γνώριμος και ένας από τους καλύτερους ντίζελ κινητήρες της αγοράς. Ο λόγος για τον 1.6 BlueHDi που αποδίδει με στρωτό και ήσυχο τρόπο τους 120 ίππους που κινούν αγόγγυστα το απόβαρο των 1.385 κιλών. Εδώ συνδυάζεται με το αυτόματο κιβώτιο EAT-6 και οι αλλαγές των σχέσεων είναι ομαλές και σε καμία περίπτωση αργές.

Στο ταξίδι το DS 4 Crossback κινείται ήσυχα, εμπνέει εμπιστοσύνη και, κυρίως, είναι οικονομικό, αφού η μέση κατανάλωση που καταγράψαμε δεν ξεπέρασε τα 6,5 λίτρα / 100 χλμ. (μπορεί να πέσει ακόμη χαμηλότερα με πιο «ελαφρύ» πόδι).

Από πλευράς ανάρτησης, αυτή είναι τόσο σφιχτή όσο χρειάζεται για να συντηρείται ένα σπορ προφίλ που δεν θέτει σε δεύτερη μοίρα την άνεση και την απόσβεσή της. Και παρά το αυξημένο ύψος, οι κλίσεις είναι λογικές, το τιμόνι προσφέρει ικανοποιητική πληροφόρηση, ωστόσο θα ήθελα λιγότερη τεχνητή αίσθηση στις χαμηλές στροφές.

Στο εσωτερικό υπάρχει διάχυτη μια DS άποψη, με προσεγμένη ποιότητα κατασκευής και πλήρη διασύνδεση. Κυρίαρχο στοιχείο είναι η έγχρωμη οθόνη 7" που υποστηρίζει το σύστημα πολυμέσων με στάνταρ navi, ενώ υπάρχει πλήρες σύνολο με σύστημα υποβοήθησης του οδηγού (keyless σύστημα, προειδοποίηση σε «τυφλά» σημεία, αυτόνομη πέδηση κ.ά.). Από πλευράς χώρων, το Crossback είναι αρκετά άνετο και με ικανοποιητικό χώρο για τους πίσω επιβάτες, οι οποίοι δικαιολογημένα ίσως να γκρινιάξουν όταν διαπιστώσουν πως τα πίσω παράθυρα δεν κατεβαίνουν (!).

Εν κατακλείδι, το DS 4 Crossback προφανώς και ποντάρει στη διαφορετικότητα και στον σικ χαρακτήρα του. Είναι ένα πραγματικά όμορφο crossover που περνά απροβλημάτιστα από πατημένους χωματόδρομους, είναι τόσο σπορ όσο χρειάζεται ώστε να μην επηρεάζεται η άνεση, έχει πλήρη εξοπλισμό και έναν σούπερ πετρελαιοκινητήρα που προσφέρει καλές επιδόσεις και «καίει» λιγότερο απ' ό,τι ίσως να περίμενες.

DS 4 Crossback 1.6 BlueHDi EAT6

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.560 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	120 ίπποι / 3.500 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	300 Nm / 1.750 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	11,4 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	190 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	6,3 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,824x1,810x1,529 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	385-1.021 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.385 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	102 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **21.697€**

JEEP RENEGADE

ΠΟΤΕ ΑΛΛΟΤΕ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΕΝΟΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΥ **JEEP** ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΤΟΣΟ ΠΡΟΣΙΤΗ

ΤΟ JEEP RENEGADE, ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ 2016, ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΕΤΑΙ ΜΙΑ ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ. ΟΧΙ ΜΟΝΟ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΑΛΛΑ ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΑ.

Το Renegade συνδυάζει τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει ένα σύγχρονο μοντέλο, με τον αυθεντικό χαρακτήρα ενός Jeep, κάνοντας ευθύς εξαρχής σαφή την καταγωγή του. Με το χαρακτηριστικό σχήμα του, με την κλασική του μάσκα, με την αυξημένη απόστασή του από το έδαφος και τις λεπτομέρειες που δεν αφήνουν καμία αμφιβολία για τις off road δυνατότητές του.

Την ίδια αίσθηση εισπράττει κανείς και από το εσωτερικό του, που είναι σύγχρονο, με όλα τα εξελιγμένα συστήματα διασύνδεσης, ποιοτικό και με προσοχή στη λεπτομέρεια. Την ίδια στιγμή ο στιβαρός σχεδιασμός του δημιουργεί τη βεβαιότητα πως εδώ τα πάντα αντέχουν και στην πιο σκληρή χρήση. Κάτι που εξασφαλίζεται και από τη αρχιτεκτονική 4x4 Small Wide του πλαισίου, η οποία με το σύγχρονο σχεδιασμό και τη μεγάλη της ακαμψία εξασφαλίζει υψηλά επίπεδα ασφαλείας. Στα τελευταία συμβάλλουν και τα πολυάριθμα, 70 συνολικά, high tech συστήματα ασφαλείας που διαθέτει το Renegade, από τα οποία ξεχωρίζουν το σύστημα προειδοποίησης και αποφυγής πρόσθιας σύγκρουσης (Forward Collision Warning-Plus), το οποίο αποτελεί πρωτιά στην κατηγορία, το σύστημα προειδοποίησης ακούσιας αλλαγής λωρίδας κυκλοφορίας (Lane Sense Departure Warning-Plus) και το σύστημα ανίχνευσης τυφλού σημείου (Blind-spot Monitoring).

Παράλληλα το νέο Jeep Renegade έχει να επιδείξει και μια ενδιαφέρουσα οικογενειακή πλευρά, η οποία αποτυπώνεται στους μεγάλους χώρους του για επιβάτες και αποσκευές (πορτμπαγκάζ από 351 έως 1.295 λίτρα) και τον πλήρη εξοπλισμό άνεσης,

Η οικογενειακή του διάσταση τονίζεται και από τους κινητήρες του, οι οποίοι πέρα από δυνατοί αποδεικνύονται και ιδιαίτερα οικονομικοί. Η γκάμα των συνόλων βενζίνης ξεκινά από τα 1.600 κυβικά και τους 110 ίππους και συνεχίζει με τους turbo των 1.400 κυβικών με 140 και 170 ίππους και κίνηση στους εμπρός και σε όλους τους τροχούς αντίστοιχα. Η τελευταία διαθέτει και το υπερ- σύγχρονο αυτόματο κιβώτιο των 9 σχέσεων της Jeep.

Ο βασικός κινητήρας πετρελαίου είναι ο Mjet των 1.600 κυβικών και των 120 ίππων, που κινεί αποκλειστικά τους εμπρός τροχούς, ενώ ο αμέσως μεγαλύτερος 2.0 Mjet των 140 ίππων συνδυάζεται με τετρακίνησης και αυτόματο κιβώτιο 9 σχέσεων, έχει κοντές σχέσεις και σύστημα υποβοήθησης κατάβασης (Hill descent control).

Οι off road δυνατότητες του Renegade ανεβαίνουν σε επίπεδα πρωτόγνωρα για τη συγκεκριμένη κατηγορία στην έκδοση Trailhawk, που διαθέτει 170 ίππους από τον diesel των 2.000 κυβικών, σπέσιαλ ανάρτηση, ειδικά σχεδιασμένους προφυλακτήρες και προστατευτικές ποδιές.

Το Jeep Renegade ξεκινά από τις 19.900 ευρώ, με όπως προαναφέραμε πλούσιο εξοπλισμό ήδη από τη βασική του έκδοση, ενώ ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εμπνευσμένη από την κινηματογραφική ταινία «Batman v Superman: Η αυγή της δικαιοσύνης» νέα έκδοση «Justice» 2016.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΦΗΣ ΝΑΥΣΙΚΑ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ

AUTO FREE SUNDAY
ΙΟΥΝΙΟΣ 2016

ΝΕΟ VW TIGUAN: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ

Η 2Η ΓΕΝΙΑ ΤΟΥ TIGUAN ΚΙΝΕΙΤΑΙ ΑΝΟΔΙΚΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ.

VW TIGUAN 1.4 TSI 150 PS ACT

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.395 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	150 ίπποι / 5.000- 6.000 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	250 Nm / 1.500 - 3.500σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	9,2 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	202 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	8,0 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,486x1,663x1,646 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	420- 1.555 λίτρα
ΒΑΡΟΣ	1.490 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO2	130 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ από
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ **33.200€**

Τα νούμερα λένε την αλήθεια, αλλά μερικές φορές πίσω από αυτά καλύπτονται κάποιες αδυναμίες. Η πρώτη γενιά του Tiguan για παράδειγμα με 2,8 εκατομμύρια πωλήσεις είναι χωρίς καμία αμφιβολία ιδιαίτερα επιτυχημένη, αλλά αυτό δεν καλύπτει κάποια πλήν της. Με πιο χαρακτηριστικό αυτό της εμφάνισής της, η οποία δεν μπορεί να θεωρηθεί αρμονική.

Ο λόγος δεν ήταν βέβαια οι ικανότητες των σχεδιαστών της VW -άλλωστε όπως βλέπουμε στη νέα γενιά μια χαρά τα κατάφεραν- αλλά οι περιορισμοί που έθετε το πλαίσιο. Από τη στιγμή που αυτοί εξέλειψαν, χάρη στη χρήση του νέου μεταβλητού MQB που μείωσε το βάρος και κατά 53 κιλά, η 2η γενιά του μικρότερου –μέχρι στιγμής τουλάχιστον- SUV της VW απέκτησε μια σαφώς πιο ενδιαφέρουσα εμφάνιση. Η οποία βασίζεται τόσο στη νέα οικογενειακή γραμμή της μάρκας όσο και στην αλλαγή των αναλογιών του αμαξώματος, μιας και μεγάλωσε σε μήκος, μίκρυνε σε ύψος (κατά 57 χιλιοστά) και ταυτόχρονα απέκτησε και μεγαλύτερο μεταξόνιο -κατά 70 χιλιοστά.

Το νέο Tiguan λοιπόν έχει ένα πιο SUV look με χαρακτηριστικά σημεία, ενώ αλλαγμένο, πιο σύγχρονο και ποιοτικό είναι και το εσωτερικό του. Φυσικά εμφανώς βελτιωμένοι εμφανίζονται και οι χώροι τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις αποσκευές (το πορτμπαγκάζ κυμαίνεται από 420 έως 1.555 λίτρα), ενώ ο εξοπλισμός περιλαμβάνει όλες τις εξελιγμένες λύσεις διασύνδεσης όσο και αρκετά από τα σύγχρονα συστήματα υποβοήθησης στάνταρ. Μάλιστα στην κορυφαία του έκδοση Exclusive διαθέτει και τον εντυπωσιακό φουλ ψηφιακό πίνακα οργάνων που σε κάθε άλλη περίπτωση χρεώνεται επιπλέον.

Πλήρης ο εκσυγχρονισμός λοιπόν και αυτό φαίνεται και στο δρόμο, όπου το νέο Tiguan διαθέτει ένα σαφώς πιο ώριμο οδηγικό προφίλ, με την ανάρτησή του να απορροφά αποτελεσματικά τις ανωμαλίες των δρόμων, να ελέγχει ικανοποιητικά τις κινήσεις του αμαξώματος, να περιορίζει τις κλίσεις στις στροφές και να συνδυάζεται με ένα καλό σε αίσθηση σύστημα διεύθυνσης. Στο ίδιο μήκος κύματος και ο κινητήρας, ο 1.4TSI των 150 ίππων με τη δυνατότητα απομόνωσης των 2 κυλίνδρων, όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις.

Όταν συμβαίνει αυτό θα το καταλάβετε μόνο από μια ένδειξη, στα ελληνικά παρακαλώ, στην οθόνη του ταμπλό, αλλά μην περιμένετε να τη δείτε και συχνά. Όπως είπαμε μόνο όταν συντρέχουν οι προϋποθέσεις και αυτός είναι και ο λόγος που δεν παίζει μεγάλο ρόλο στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου. Η οποία στα χαρτιά είναι 5,7 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα, στην πράξη δεν πέφτει εύκολα κάτω από τα 8,0. Τουλάχιστον όταν το κιβώτιο είναι το αυτόματο διπλού συμπλέκτη DSG με τις 7 σχέσεις και τις γρήγορες αλλαγές.

Το κιβώτιο αυτό καθαυτό πάντως συνδυάζεται πολύ καλά με τον κινητήρα, ενώ αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμο στις εκτός δρόμου μετακινήσεις, μιας και απαλλάσσει τον οδηγό από όλα τα άλλα πλην του να πατάει το γκάζι. Από κει και πέρα ο τετρακύλινδρος είναι ελαστικός από χαμηλά, νοιώθει περισσότερο άνετα στις μεσαίες στροφές, ενώ δείχνει τη δυσαρέσκειά του όταν πιεστεί πιο ψηλά -στην ουσία δεν υπάρχει κανένας λόγος για αυτό- όχι τόσο ακουστικά όσο με την αύξηση της κατανάλωσής του.

Αν αποφευχθούν τέτοιου είδους ταρζανιές τότε το ταξίδι θα είναι άνετο, ασφαλές, γρήγορο και όπως είπαμε αρκετά οικονομικό, στοιχεία που επίσης συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός μοντέρνου και αναβαθμισμένου προφίλ για τη νέα, δεύτερη γενιά του Tiguan.

Το οποίο στην προσθιοκίνητη έκδοση βενζίνης των 1.400 κυβικών και των 150 ίππων που είχαμε στη διάθεσή μας ξεκινά από τις 33.200 ευρώ. Στην περίπτωση που το κιβώτιο είναι αυτόματο προσθέστε 1.500 ευρώ, ενώ αν θέλετε τετρακίνηση η τιμή διαμορφώνεται από τις 34.650 ευρώ.

Η βασική έκδοση βενζίνης του Tiguan είναι η 1.4 TSI των 125 ίππων που ξεκινά από 27.300 ευρώ στην εισαγωγική έκδοση εξοπλισμού Active, ενώ η πιο πλούσια Advance, από αυτήν ξεκινά η εκδοχή των 150 ίππων, είναι στις 28.200 ευρώ. Μόλις 100 λιγότερα από την αντίστοιχη πετρελαιοκίνητη με τον 1.6 TDI των 115 ίππων -το Tiguan για πρώτη φορά ξεκινά ως diesel από τα 1.600 κυβικά- που θα είναι διαθέσιμη στο άμεσο μέλλον.

BMW M2

ΕΞΑΚΥΛΙΝΔΡΟΣ ΣΕ ΣΕΙΡΑ ΜΕ 370 ΑΛΟΓΑ, 0-100 ΣΕ 4,3 ΔΛ. ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟΝ ΠΙΣΩ ΑΞΟΝΑ. Η M2, ΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΜΕΛΟΣ ΣΤΗΝ ΤΟΡ ΓΚΑΜΑ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ, ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΑΝΑΛΟΓΑ ΔΥΝΑΤΕΣ ΣΥΓΚΙΝΗΣΕΙΣ.

Για αρκετούς η M2 είναι ένα από τα πιο hot αυτοκίνητα της χρονιάς και όχι αδίκως. Πρόκειται για την πιο πρόσφατη έμπνευση του M Division, με τους ανθρώπους της BMW να αναφέρονται σε ρίζες του παρελθόντος (ξεκινώντας από την 2002 Turbo του 1973) και σε συνέχεια της M1 του 2011. Χαρακτηριστικό της ακμής που διανύει το M Division είναι πως από το 2010 έως το 2015 οι πωλήσεις αυξήθηκαν από τις περίπου 17.000 στις 67.400 μονάδες. Τι λέτε, όμως, δεν αφήνουμε τα οικονομοτεχνικά για να περάσουμε κατευθείαν στο ψητό;

Για την πίστα στην Ουγγαρία δεν μπορεί, κάτι θα έχετε ακούσει. Είναι η γνωστή από το πρωτάθλημα της Formula 1 και ως μία σχετικά τεχνική πίστα με μερικά ανισοϋψή κομμάτια που την κάνουν ακόμη πιο ενδιαφέρουσα. Ό,τι πρέπει για να δοκιμάσουμε στο όριο την M2 σε ένα απολύτως ασφαλές περιβάλλον. Έχουμε και λέμε: τούρμπο τρίλιτρος εξακύλινδρος σε σειρά με 370 άλογα στις 6.500 σ.α.λ., ροπή στα 465 Nm (με το overboost να δίνει 500 Nm) και 0-100 σε 4,3 δευτερόλεπτα. Δίχως υπερβολές, το μοτέρ είναι ένα από τα πιο δυνατά που υπάρχουν αυτή τη στιγμή και δεν μιλώ για την απόδοσή του αλλά για τον ωμό και ροπάτο τρόπο που την ξεδιπλώνει.

Μπορεί να ακουστεί κλισέ, αλλά τραβά από το ρελαντί και στο πρόγραμμα Sport+ το M-Soundtrack (υπάρχουν ειδικά ηλεκτρονικά ελεγχόμενα κλαπέτα στην εξαγωγή για μεταβολή της χροιάς) σου ανοίγει μονομιάς την όρεξη. Εδώ το επτατάχυτο διπλόδισκο M-DCT (στη στάνταρ έκδοσή της η M2 έχει μηχανικό όάρι) είναι πραγματικά πολύ γρήγορο και στο Sport+ ανεβάζει σχεδόν καρφωτά σχέση (ομαλά, όχι άγαρμπα όπως το SMG) και κατεβάζει αστραπιαία (με ιδανικό ανέβασμα των σ.α.λ.), με τις απολήξεις να βγάζουν έναν μπάσο κοχλασμό. Η σχεδίαση των paddles είναι εξαιρετική (στη χειροκίνητη αλλαγή το κιβώτιο κρατά τις σχέσεις στον κόφτη) και το κοφτερό set-up της M2 σου δίνει μια αίσθηση σαν να οδηγείς σε ρυθμούς «παιχνιδομηχανής».

Για να αντιληφθείτε τη δύναμη του μοτέρ, περνώντας με σανιδωμένο το γκάζι και πάντοτε στο Sport+ (τα υπόλοιπα είναι τα Comfort και Sport) οι πίσω τροχοί σπινάρουν με την αλλαγή 2ας προς 3η σχέση! Ως τελικός αποδέκτης και διαχειριστής της ροπής, το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο πολύδισκο διαφορικό M-Differential συνεργάζεται άψογα με το M-Dynamic για ελεγχόμενες πλαγιολισθήσεις και ντριφτ. Εννοείται πως ένα hot πισωκίνητο χρειάζεται εξίσου δυνατά φρένα (μπροστά 4-πίστονα διάτρητα με δίσκους 380 χλστ., πίσω 2-πίστονα 370 χλστ.), ενώ η ηλεκτρομηχανική κρεμαγέρα παρέχει εξαιρετική πληροφόρηση. Σημειώστε, δε, πως το απόβαρο δεν ξεπερνά τον ενάμιση τόνο.

Η M2 ξεχωρίζει με την πρώτη ματιά, όπως σχεδόν κάθε BMW. Η ντοπέ εμφάνιση με τα αεροδυναμικά βοηθήματα, οι μεγαλύτερες εισαγωγές του προφυλακτήρα που κατευθύνουν τον αέρα κατευθείαν στους 19άρηδες τροχούς, οι τετραπλές απολήξεις, ο πίσω διαχύτης, η ψύκτρα στο διαφορικό, τα φαρδύτερα μετατρόχια, τα λογότυπα M και πολλές άλλες λεπτομέρειες τονίζουν τη μικρότερη top BMW. Κάθε επέμβαση στο αμάξωμα έγινε με γνώμονα τη βελτίωση της αεροδυναμικής, καθώς και της ψύξης των μηχανικών μερών. Πολλά εξαρτήματα του κινητήρα προέρχονται από τις M3/M4 (υπερτροφοδότηση TwinScroll, άμεσος ψεκασμός, διπλό Vanos για μεταβλητό χρονισμό και βύθισμα όλων των βαλβίδων), το σύστημα λίπανσης έχει επανασχεδιαστεί ώστε να περιορίζεται η μετατόπιση του λαδιού στις απότομες δυναμικές μεταβολές (υπάρχει επιπλέον αντλία ώστε να διασφαλίζεται η σωστή παροχή), το σύστημα ψύξης έχει μεγαλύτερο εναλλάκτη, ενώ υπάρχει ψύκτρα λαδιού και για το διαφορικό.

Την M2 την οδηγήσαμε και εκτός πίστας, στον αυτοκινητόδρομο, για να διαπιστώσουμε κι εκεί τις εκρηκτικές της ρεπρίζ. Πάντως, αξίζει να σταθούμε και στο γεγονός πως στα περίπου 45 χλμ. που κάναμε με βαρύ πόδι η κατανάλωση κυμάνθηκε στα περίπου 13 λτ. / 100 χλμ. (τιμή που δεν θεωρείται παράλογη για τέτοιου είδους αυτοκίνητο). Τέλος, να πούμε πως η BMW M2 υπάρχει ήδη στον τιμοκατάλογο της ελληνικής αντιπροσωπείας και κοστίζει από 72.751 ευρώ. Και όσοι λίγοι σκέπτεστε να την παραγγείλετε αυτό που θα πρέπει να γνωρίζετε είναι πως θα την έχετε με το κλειδί στο χέρι σε περίπου έναν χρόνο από σήμερα. Ναι, έτσι έχουν τα πράγματα για την M2. Απ' ό,τι φαίνεται, η μικρότερη δεν έχει μόνο τη χάρη αλλά και τη μεγαλύτερη ζήτηση…

RENAULT KADJAR 1.5 dCi

Η ΑΛΛΗ ΟΨΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΣ

Για τη συμμαχία Renault-Nissan το νόμισμα έχει στρίψει εδώ και καιρό, με τη μία όψη του να δείχνει το Qashqai και την άλλη το νεοφερμένο Kadjar. Ένα ολόφρεσκο SUV με κλασική κόμπακτ σχεδίαση που φτάνει σε μήκος τα 4,45 μέτρα και τοποθετείται στον πυρήνα της κατηγορίας του ως μία από τις πιο ανταγωνιστικές προτάσεις. Το Kadjar σχεδιάστηκε στη Γαλλία, κατασκευάζεται στην Ισπανία, ενώ ακόμη και οι Γάλλοι δεν έχουν κανέναν λόγο να κρύψουν πως το 60% του DNA από το νέο τους SUV είναι κοινό με εκείνο του Qashqai (η πλατφόρμα CMF και τα μηχανικά μέρη είναι ίδια), αλλά είναι ριζικά διαφορετικά (έως 95%) σε ό,τι βλέπει το μάτι (δηλαδή αισθητικά).

Και το αποτέλεσμα είναι τουλάχιστον ελκυστικό χρησιμοποιώντας ως βάση το μικρότερο Captur. Τουλάχιστον αυτό ισχύει για το γενικότερο καλούπι του αυτοκινήτου, μια και η μπροστινή μάσκα –με το διαμάντι να δεσπόζει στη μέση– παραπέμπει εν μέρει στο νέο Megane. Τα άκρα του αμαξώματος συμβαδίζουν με τη σύγχρονη άποψη της γαλλικής εταιρείας, κάτι που ισχύει και για το προφίλ (τα χαμηλά πλευρικά προστατευτικά είναι ιδιαίτερο χαρακτηριστικό σε όλα τα σύγχρονα Renault), ενώ διαφοροποιήσεις υπάρχουν και στους προβολείς με τα σχήματος «C» LED φώτα ημέρας.

Στο εσωτερικό επικρατεί μια πιο μινιμάλ γραμμή που εκπέμπει ποιοτική «ενέργεια», με κυρίαρχο στοιχείο το νέο σύστημα διασύνδεσης της γαλλικής εταιρείας, το R-Link 2. Στην κεντρική κονσόλα κυριαρχεί μια εύχρηστη και φιλική στον χρήστη οθόνη αφής 7", ενώ ο πίνακας οργάνων είναι στάνταρ και πλήρως ψηφιακός (ουσιαστικά υπάρχει

ΜΕ ΤΟ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟ KADJAR Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΤΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΤΩΝ ΚΟΜΠΑΚΤ SUV, ΜΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΔΗΜΟΦΙΛΕΣΤΕΡΕΣ ΚΑΙ ΤΑΧΕΩΣ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΩΝ ΕΤΩΝ.

μια TFT οθόνη) με τέσσερις διαφορετικές θεματικές ενότητες και χρώματα. Ποιοτικά είναι εμφανές πως οι Γάλλοι έχουν προσέξει και την παραμικρή λεπτομέρεια, ενώ υπάρχουν αρκετές θήκες για μικροαντικείμενα. Δεν κρύβω όμως πως θα ήθελα λίγο περισσότερες, ενώ οι ποτηροθήκες δεν υπάρχει λόγος να είναι τόσο ρηχές ή το ντουλαπάκι του συνοδηγού να μην τροφοδοτείται με ψυχρό αέρα.

Οι χώροι για τους επιβάτες –το Kadjar έχει το ίδιο μεταξόνιο αλλά είναι μακρύτερο κατά 7,2 εκ. από το Qashqai– είναι από τους καλύτερους στην κατηγορία, με διαθέσιμο πλάτος θέσεων επιβατών στα 1.455 χλστ. και 472 λίτρα χώρου πορτμπαγκάζ όταν αφαιρεθεί το διαιρούμενο κάλυμμα. Εδώ, αν υπήρχε μια συρόμενη πίσω σειρά καθισμάτων, ίσως η πρακτικότητα να ήταν ακόμη μεγαλύτερη. Σε γενικές γραμμές η εργονομία κινείται σε υψηλά πρότυπα, τα καθίσματα είναι σχετικά άνετα, η θέση οδήγησης πολύ καλή (αν και για τη ρύθμιση θα ήθελα προοδευτική «ροδέλα» αντί για κλιμακωτή), τα καθίσματα άνετα, ενώ, αν εξαιρέσουμε το έντονα κυρτό καπό που περιορίζει τον έλεγχο μπροστά και κοντά στο αυτοκίνητο, η ορατότητα προς τα έξω είναι πολύ καλή.

Το προσθιοκίνητο Kadjar που δοκιμάσαμε είχε κάτω από το καπό του τον πολυφορεμένο και πολυβραβευμένο (τοποθετείται και σε αρκετά μοντέλα Mercedes) 1.500άρη πετρελαιοκινητήρα που αποδίδει 110 άλογα. Πρόκειται για ένα εξαιρετικό μοτέρ που αποδίδει 110 άλογα (εκπομπή κάτω από τα 99 γρ. CO2/χλμ.) και προσφέρει τουλάχιστον ικανοποιητικές ρεπρίζ ακόμη και για τον όγκο του Kadjar. Ταυτόχρονα είναι εντυπωσιακά στρωτό στη λειτουργία του, όσο και οικονομικό, μια και η κατανάλωση κυμάνθηκε σε περίπου 5,5-6,0 λτ. / 100 χλμ.

Αρωγός η σοφή κλιμάκωση του μηχανικού κιβωτίου με τις 6 σχέσεις με τον σχετικά χαλαρό αλλά ακριβή στα κουμπώματά του επιλογέα, ενώ το τιμόνι με την ηλεκτρομηχανική υποβοήθηση προσφέρει ικανοποιητική πληροφόρηση δίχως να έχει έντονα τεχνητή αίσθηση. Η ανάρτηση (με γόνατα McPherson μπροστά και ημιάκαμπτο πίσω, στις AWD εκδόσεις υπάρχουν πολλαπλοί σύνδεσμοι) λειτουργεί υποδειγματικά φιλτράροντας αποτελεσματικά τις ανωμαλίες του οδοστρώματος, ενώ από τις κορυφαίες είναι η ποιότητα κύλισης. Στις στροφές οι κλίσεις είναι λογικές και δεν ξενίζουν για το μέγεθος του αυτοκινήτου. Εξαιρετική δουλειά έχουν κάνει οι Γάλλοι και στον τομέα της ηχομόνωσης, ώστε το ταξίδι με το Kadjar να είναι ήσυχο και ξεκούραστο, ενώ χαρακτηριστικό είναι πόσο διακριτικά περνά η ντίζελ χροιά στην καμπίνα.

Εδώ να πούμε πως η τετρακίνηση (συνδυάζεται με τον diesel των 1.600 κυβικών και των 130 ίππων) με τον ηλεκτρονικά ελεγχόμενο πολύδισκο συμπλέκτη έχει τρία προγράμματα (Auto, 2WD, Lock) που επιλέγονται από έναν περιστροφικό διακόπτη στη βάση της κεντρικής κονσόλας. Ανά περίπτωση η ισχύς κατανέμεται αυτόματα στους δύο άξονες (στο Auto, έως 50% στον πίσω άξονα) ή αποκλειστικά στους μπροστινούς τροχούς (στο 2WD) ή ισόποσα σε αναλογία 50/50 (στο Lock). Σε συνδυασμό με την αυξημένη απόσταση από το έδαφος (200 χλστ.) και τις γωνίες προσέγγισης και διαφυγής (18 και 28 μοίρες αντίστοιχα), η Renault μιλά για υψηλές δυνατότητες σε κάθε τύπο και ποιότητα εδάφους. Για να δούμε όταν θα δοκιμάσουμε και το τετρακίνητο, αφού με το προσθιοκίνητο Kadjar που είχαμε στη διάθεσή μας για μερικές ώρες περάσαμε από βατούς χωματόδρομους με την ανάρτηση να λειτουργεί υποδειγματικά και να μην «κοπανάει» στις λακκούβες.

Εν κατακλείδι, η Renault μπαίνει στα κόμπακτ SUV με μία ολοκληρωμένη πρόταση, απ' όποια πλευρά και αν το δει κανείς. Κατ' αρχάς έχει σικ στιλ που ξεχωρίζει στον δρόμο, χώρους που κυμαίνονται πάνω από τον μέσο όρο, καλούς και αποδοτικούς κινητήρες, ένα καλοστημένο σασί, ενώ παράλληλα είναι ευκολοδήγητο στην πόλη και άνετο στο ταξίδι. Η βασική έκδοση της δοκιμής μας ξεκινά από τα 22.340€ (η έκδοση βενζίνης 1.2 TCe με τους 130 ίππους διατίθεται από 20.850€, η ντίζελ 1.6 dCi με επίσης 130 άλογα από 29.550€) και από πλευράς εξοπλισμού διαθέτει όλα τα συστήματα άνεσης, ασφάλειας και υποβοήθησης του οδηγού, περιλαμβάνοντας μεταξύ άλλων σύστημα προειδοποίησης ακούσιας αλλαγής λωρίδας και προειδοποίησης τυφλής γωνίας για ασφαλέστερες προσπεράσεις, προειδοποίηση για αποφυγή σύγκρουσης και αυτόνομη πέδηση κ.ά.

RENAULT KADJAR 1.5 dCi

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.461 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	110 ίπποι / 4.000 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	260 Nm / 1.750 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	11,9 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	182 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	5,7 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4.449 x 1.836 x 1.613 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	472 - 1.478 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.380 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	99 γρ./ χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **22.340€**

MERCEDES C 180 Coupé

ΤΟΛΜΗ ΚΑΙ ΓΟΗΤΕΙΑ!

«ΟΜΟΡΦΗ, ΠΟΛΥ ΟΜΟΡΦΗ» ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΠΡΑΓΜΑ ΠΟΥ ΘΑ ΣΚΕΦΤΕΙΣ ΑΝΤΙΚΡΙΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΑΠΟ ΚΟΝΤΑ ΤΗΝ ΚΟΥΠΕ ΕΚΔΟΧΗ ΤΗΣ C-CLASS.

Τα τελευταία χρόνια κανείς δεν μπορεί να πει πως δεν βγαίνουν από τα σχεδιαστήρια πραγματικά όμορφα αυτοκίνητα. Ειδικά στη Mercedes-Benz έχουν καταφέρει να δημιουργούν αρκετά κομψά και ελκυστικά σχήματα χρησιμοποιώντας ως βάση το καλούπι της top στην γκάμα S-Class. Και ενώ μόνο τα όνειρα μπορούν να συμβαδίσουν με τη ναυαρχίδα της μάρκας (κοστίζει πάνω από 100 χιλιάρικα), η ουσία κρύβεται στο δημοφιλέστερο μοντέλο της, που δεν είναι άλλο από τη C-Class, και μέχρι να δούμε τη C-Cabrio, η κουπέ είναι η πιο πρόσφατη προσθήκη στην γκάμα της.

Πρόκειται για ένα εκλεπτυσμένο κουπέ που φτάνει σε μήκος τα 4,7 μέτρα και ειδικά στο πακέτο AMG του μοντέλου της δοκιμής μας το σύνολο αποκτά μια πιο εμφατική διάσταση με το πανέμορφο στρογγυλεμένο πίσω μέρος. Σε σχέση με την προηγούμενη C-Class Coupé, η νέα είναι κατά 9,5 εκ. μακρύτερη και κατά 4 εκ. φαρδύτερη, ενώ το μεταξόνιο έχει αυξηθεί κι αυτό κατά 8 εκ. Μακρύτερο είναι και το καπό, για να τονίζεται το κουπέ στιλ, ενώ πέρα από τις διαστάσεις έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές και στο πλαίσιο, με χρήση ελαφρών υλικών, για τη μείωση του βάρους έως 50 κιλά.

Η C-Coupé δεν είναι από τα κουπέ όπου θα στριμωχτούν οι δύο πίσω επιβάτες – χάρη στο αυξημένο πλάτος της υπάρχει αρκετός χώρος, θα έλεγα ελαφρώς μεγαλύτερος από της αντίπαλης BMW 4 (δίχως αυτό να σημαίνει πως οι ψηλόσωμοι δεν θα χρειαστεί να κάνουν παραχωρήσεις). Η αισθητική του ταμπλό κινείται σε upper-class επίπεδο και –πάντα στο μοντέλο της δοκιμής μας– το μαύρο ξύλο έρχεται σε όμορφη αντίθεση με το δερμάτινο σαλόνι, ενώ ρετρό πινελιά αποτελεί το αναλογικό ρολόι. Εννοείται πως ποιοτικά τα πάντα είναι άψογα, ενώ το σύστημα πολυμέσων (χρειάζεται κάποιος χρόνος εξοικείωσης, ενοχλητικό το ότι δεν υπάρχει χειροκίνητη αναζήτηση στα ερτζιανά, γιατί όχι touch screen;) είναι το γνωστό που συναντάμε σε όλες τις πρόσφατες Mercedes.

Τώρα, αν θέλετε να αποκτήσετε τη C-Coupé, η έκδοση της δοκιμής μας είναι η πιο λογική και συμφέρουσα, αφού είναι η μικρότερη της γκάμας. Κινείται από τον γνωστό turbo των 1.600 κ.εκ. που αποδίδει 156 άλογα και παρόλο που το σασί ζητά περισσότερη δύναμη, οι επιδόσεις κρίνονται ικανοποιητικές. Εδώ συνδυάζεται με το επίσης γνωστό κιβώτιο 7G-Tronic και η λειτουργία του (μαζί με του κινητήρα) παραμετροποιείται από τα προγράμματα (Dynamic, Eco κ.ά.). Γενικότερα, και αν δεν είστε με το γκάζι στο πάτωμα, η C-Coupé 180 καταναλώνει περίπου 8 λτ. / 100 χλμ. στον ανοιχτό δρόμο, ενώ στην πόλη και με τον κλιματισμό στο «on» θα δείτε μια τιμή γύρω στο «δεκαράκι».

Στο ταξίδι η κουπέ εκδοχή της C-Class είναι απολαυστική, με αρχοντική ποιότητα κύλισης και ηχομόνωση (ακόμη και με τη σπορ ανάρτηση και τις 18άρες ζάντες). Και, για τα κυβικά της, είναι τόσο σπορ όσο πρέπει, αλλά μην περιμένετε κάτι πολύ άμεσο και σπορτίβικο, αφού –σωστά– είναι σαφής ο προσανατολισμός προς την άνεση. Η θέση οδήγησης είναι πολύ καλή, το τιμόνι «ακούει» άμεσα, ενώ λόγω του κουπέ σχήματος θέλει προσοχή στον οπτικό έλεγχο όταν βγαίνει κάποιος σε διασταυρώσεις.

Συνοψίζοντας, μιλάμε για ένα οικονομικό σε κατανάλωση κουπέ, με ελκυστικό στιλ, το οποίο θα χαρακτήριζα κυρίως «βολτάτο» παρά σπορ. Έτσι κι αλλιώς, αυτός είναι ο στόχος για ένα από τα ομορφότερα premium κουπέ της αγοράς, ειδικά στη βασική του έκδοση, που ξεκινά από 42.150 ευρώ.

MERCEDES C 180 COUPÉ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.595 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	156 ίπποι / 5.300 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	250 Nm / 1.200-4.000 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	8,8 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	223 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	9,0 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,686 x 1,810 x 1,405 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	400 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.475 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	126 γρ./ χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **42.150€**

ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΤΩΠΗΣ ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

NISSAN NAVARA NP 300 DOUBLE CAB

ΣΤΑ ΒΟΥΝΑ ΚΑΙ ΣΤΑ ΛΑΓΚΑΔΙΑ!

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ, ΙΚΑΝΟΤΕΡΟ, ΠΙΟ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ. ΤΟ ΝΕΟ NAVARA ΑΠΟΚΤΑ ΕΝΑ ΠΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΟ, ΔΙΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΩΣΤΟΣΟ ΣΤΟ ΑΚΕΡΑΙΟ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟΝ BRUTAL ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΟΥ.

NISSAN NAVARA NP300 DOUBLE CAB

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	2.298 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	160 ίπποι / 3.750 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	403 Nm / 1.500-2.500 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	12,0 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	172 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	8,0 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	5.300 x 1.850 x 1.805 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	400 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.948 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	169 γρ./ χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **27.390€**

Αντικειμενικά, δεν πρόκειται να βρείτε πολλά από δαύτα στο κέντρο της Αθήνας. Είτε γιατί δύσκολα θα βολευτούν στα στενά, ένεκα του όγκου, είτε γιατί το φυσικό τους περιβάλλον απέχει πολύ από το γκρίζο της Ομόνοιας. Παρ' όλα αυτά, το νέο Navara έχει κάνει σημαντικά βήματα και προς αυτή την κατεύθυνση. Πιο μοντέρνο εξωτερικά, με αρκετά συστήματα υποβοήθησης του έργου του οδηγού και με ένα πλήρες, άνετο σαλόνι, μπορεί να καλύψει και με το παραπάνω τις ανάγκες όσων κινούνται εντός δρόμου, ακολουθώντας έναν outdoor τρόπο ζωής, πέρα από αυτές των επαγγελματιών.

Αρχής γενομένης από το εσωτερικό, διαθέτει πολλά κοινά στοιχεία και μέρη από τα επιβατικά αυτοκίνητα της φίρμας. Από σχεδιαστική άποψη ίσως να το ερμηνεύσει κάποιος ως έλλειψη φαντασίας. Στην πράξη, όμως, αυτό το κάνει πιο φιλόξενο στην καθημερινή χρήση. Η ύπαρξη συστήματος ελέγχου της ευστάθειας, συστήματος αποφυγής σύγκρουσης, ακόμη και κάμερας για την υποβοήθηση στο παρκάρισμα, κάνει το «θηρίο» αισθητά πιο ευκολοδήγητο σε συνθήκες αστικού περιβάλλοντος.

Καθισμένος σε ένα άνετο κάθισμα, ο οδηγός θα βρει, σχετικά εύκολα, μια θέση στα μέτρα του. Η αυξημένη απόσταση από το έδαφος τον κάνει να βλέπει κατά κανόνα τις οροφές των γύρω αυτοκινήτων, γεγονός που ενισχύει την αυτοπεποίθησή του. Παρ' όλα αυτά, τα 5,3 μέτρα του αμαξώματος δημιουργούν έναν όγκο που δεν είναι εύκολα διαχειρίσιμος, παρά την καλή περιμετρική ορατότητα. Άλλοι τέσσερις επιβάτες θα χωρέσουν με άνεση στο φιλόξενο εσωτερικό, που δεν υστερεί σε χώρους.

Ένα από τα δυνατά σημεία του νέου Navara σχετίζεται με το μηχανικό σύνολο που φέρει. Ένας εντελώς νέος πετρελαιοκινητήρας 2,3 λίτρων με 160 ίππους και 403 Nm ροπής, ο οποίος υποστηρίζει ότι είναι κατά 24% αποδοτικότερος από τον απερχόμενο 2,5! Το πρώτο θετικό δείγμα έρχεται από τον υπολογιστή ταξιδίου, που με γεμάτο ρεζερβουάρ δείχνει τετραψήφιο νούμερο αυτονομίας! Μπορεί ως συμπεριφορά να θυμίζει αρκετά παλαιό V8 από Defender με έντονους κραδασμούς και θόρυβο, δεδομένης όμως της φιλοσοφίας του οχήματος, αυτό δεν είναι απαραίτητα κακό, αφού ενισχύει τον brutal χαρακτήρα του.

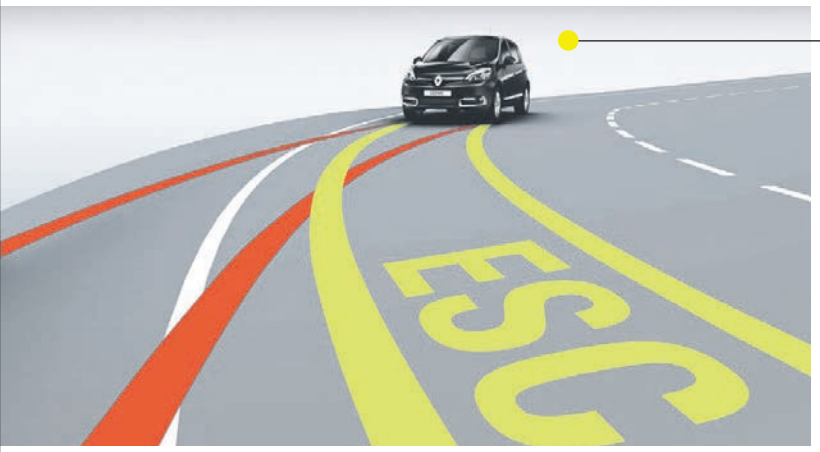
Ανάλογα με το ανάγλυφο, ο οδηγός μπορεί να επιλέξει μέσω ενός περιστροφικού διακόπτη, στη βάση του ταμπλό, να περάσει την κίνηση από τους δύο και στους τέσσερις τροχούς, καθώς και να εμπλέξει τα «κοντά». Με έναν παρακείμενο διακόπτη, δε, κλειδώνει και το πίσω διαφορικό, οπότε τότε ποιος είδε το θεριό και δεν το φοβήθηκε! Αν στην άσφαλτο είναι λίγο ατσούμπαλο, με αργό τιμόνι (για επιβατικό αυτοκίνητο, όχι για την κατηγορία του, όπου αντικειμενικά τα πάει πολύ καλά), στο χώμα το Navara δείχνει να μεταμορφώνεται. Τα 22,3 χιλιοστά της απόστασης από το έδαφος, σε συνδυασμό με τους μεγάλους τροχούς, τις μακριές διαδρομές της ανάρτησης, το νέο setup του πίσω άξονα και το εξαιρετικά στιβαρό πλαίσιο τύπου σκάλας, επιτρέπουν στο αυτοκίνητο να καταπίνει βράχια και ανωμαλίες που απλά 4x4 δεν θα τολμούσαν να προσεγγίσουν.

Συνοψίζοντας, το νέο Navara διατηρεί όλες τις αρετές των προκατόχων του, προσφέροντας όμως ελαφρώς καλύτερη οδική συμπεριφορά και σημαντικά περιορισμένη κατανάλωση. Αν σε αυτά προσθέσετε και τη λογική –με όσα προσφέρει– τιμή, καθώς επίσης και την πενταετή εγγύηση της Nissan, εύκολα θα καταλήξετε στο συμπέρασμα ότι αξίζει να του ρίξετε μια ματιά, αν ενδιαφέρεστε για ένα όχημα της κατηγορίας.

ΚΑΠΟΙΟΣ ΝΑ ΜΑΣ ΠΡΟΣΕΧΕΙ...

ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΤΟΝΟΜΗ ΟΔΗΓΗΣΗ, ΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΗΔΗ ΕΧΟΥΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙ ΠΛΗΘΟΣ ΑΠΟ ΗΜΙΑΥΤΟΝΟΜΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΛΕΟΝ ΣΥΝΑΝΤΑΜΕ ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΛΗΣ.

Από τις ζώνες ασφαλείας μέχρι τους ενσωματωμένους σε αυτές αερόσακους και από το πρωτοποριακό τη δεκαετία του '70 σύστημα αντι-μπλοκαρίσματος των τροχών (το γνωστό ABS) μέχρι το σύστημα ελέγχου ευστάθειας (ESP), τα ηλεκτρονικά συστήματα του αυτοκινήτου εξελίσσονται με γοργούς ρυθμούς. Ειδικά το ESP, που περιλαμβάνεται στον στάνταρ εξοπλισμό του συντριπτικού ποσοστού επιβατικών και ελαφρών φορτηγών οχημάτων. Μέχρι πέρυσι, τέτοια εποχή, πάνω από το 80% των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών που είχαν ταξινομηθεί στην ευρωπαϊκή αγορά διέθετε σύστημα ESP, σύμφωνα με στοιχεία της Ε.Ε. Έρευνες είχαν δείξει πως χάρη στο ESP είχαν αποτραπεί περίπου 190.000 ατυχήματα και είχαν σωθεί περισσότερες από 6.000 ανθρώπινες ζωές στην Ευρώπη. Σημαντικό ρόλο στην καθιέρωση του ESP διαδραμάτισε και ο οργανισμός αξιολόγησης Euro NCAP, από τη στιγμή που συμπεριέλαβε στις δοκιμές πρόσκρουσης (crash tests) τη δοκιμή του ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφάλειας.

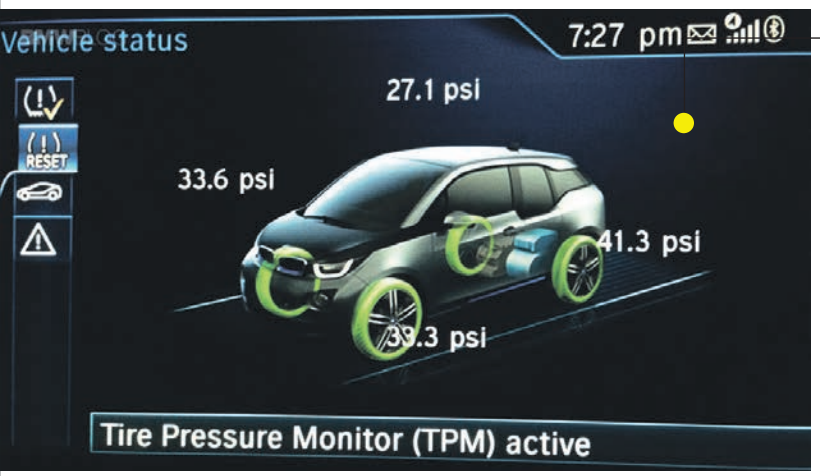


ΚΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΝΑΠΟΔΟ ΤΙΜΟΝΙ!

Το ESP (ή όπως αλλιώς ονομάζεται, ανάλογα με τον κατασκευαστή) έγινε ευρέως γνωστό το 1997 χάρη στα ατυχή τεστ ταράνδου της πρώτης γενιάς Mercedes-Benz A-Class. Έτσι, δημιουργήθηκε η ανάγκη για ένα σύστημα που θα απέτρεπε την αστάθεια του αυτοκινήτου και θα βελτίωνε την ασφάλεια, με αποτέλεσμα το ESP να μεταφερθεί σε ένα αυτοκίνητο κόμπακτ διαστάσεων (μέχρι τότε αποτελούσε στοιχείο ακριβότερων μοντέλων, όπως η S-Class). Από τότε η λειτουργία του έχει εξελιχθεί σε τέτοιο βαθμό, που η ονομασία του συστήματος θα πρέπει να αλλάξει, σύμφωνα με την Bosch, που αποτελεί τον βασικό προμηθευτή συστημάτων ESP. Πλέον το hardware ενός συστήματος ESP (κεντρική μονάδα ελέγχου, ενεργοποιητές, αισθητήρες κ.ά.) συνδυάζεται με περισσότερες από 30 δευτερεύουσες λειτουργίες ενός σύγχρονου αυτοκινήτου (ανάλογα με τον εξοπλισμό του), με τις απαιτήσεις ολοένα να αυξάνονται. Πολλές από αυτές τις λειτουργίες, όπως το σύστημα διατήρησης σταθερής ταχύτητας (cruise control), το σύστημα ελέγχου κατάβασης (hill control), το σύστημα αναγνώρισης της διαμόρφωσης του εδάφους στα SUV κ.ά., μπορεί να μη σχετίζονται με την ευστάθεια του αυτοκινήτου, ωστόσο το hardware του ESP λειτουργεί σαν διαχειριστής, αξιολογώντας τον όγκο των δεδομένων που φτάνουν στον εγκέφαλό του. Μάλιστα, το ESP συνεργάζεται ακόμη και με σύστημα διεύθυνσης και σε περίπτωση αποσταθεροποίησης παροτρύνει τον οδηγό για ανάποδο τιμόνι (!), ασκώντας μια μικρή τάση προς τη φορά διόρθωσης.

ΦΡΕΝΑΡΕΙ ΜΟΝΟ ΤΟΥ!

Πέρα από το ESP, που είναι ένα από τα σημαντικότερα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας, εξαιρετικά σημαντικό είναι το σύστημα αυτόνομης πέδησης που προειδοποιεί τον οδηγό σε περίπτωση που υπάρχει εμπόδιο, προπορευόμενο όχημα ή πεζός σε μικρή απόσταση. Μάλιστα, αν ο οδηγός δεν αντιδράσει εγκαίρως, τότε το σύστημα επεμβαίνει αυτόματα στο σύστημα πέδησης και φρενάρει το αυτοκίνητο. Ανάλογα με τον κατασκευαστή, η ονομασία του συστήματος αυτού ποικίλλει (π.χ. EBA ή Emergency Brake Assist), ενώ η Ε.Ε. αναφέρεται σε αυτό ως AEB (Autonomous Emergency Braking).
Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν πριν από μία πενταετία στη Γερμανία έδειξαν πως ένα στα πέντε από τα τροχαία σε αστικό περιβάλλον σχετιζόταν με οπίσθιες συγκρούσεις, εκ των οποίων το 75% συνέβαινε με ταχύτητα έως 30 χλμ./ώρα. Στις μισές περιπτώσεις ο οδηγός δεν προλάβαινε καν να φρενάρει και αυτό διότι η προσοχή του ήταν αποσπασμένη από τον δρόμο (π.χ. ήταν αφηρημένος με το smartphone του, άκουγε μουσική, χάζευε κ.λπ.). Την αυτόνομη πέδηση προωθούσαν και οι ασφαλιστικές εταιρείες. Από το 2011 η γερμανική Allianz είχε καταλήξει στο συμπέρασμα πως αν όλα τα μικρά αυτοκίνητα στη Γερμανία διέθεταν σύστημα EBA, θα μπορούσε να εξοικονομήσει περίπου 500 εκατ. ευρώ από τη μείωση των μικροατυχημάτων. Πόρισμα αμερικανικού ινστιτούτου είχε δείξει πως οι κάτοχοι Volvo XC60 με σύστημα EBA είχαν κάνει περίπου 50% λιγότερες αιτήσεις για τροχαία ατυχήματα σε σχέση με άλλους οδηγούς SUV. Έχει υπολογιστεί πως τα συστήματα EBA μπορούν να εξοικονομήσουν 5-8 δισ. ευρώ χάρη στη μείωση των ατυχημάτων. Φυσικά, κίνητρο για την καθιέρωση του EBA έχουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ αντικίνητρο οι… φαναρτζήδες!

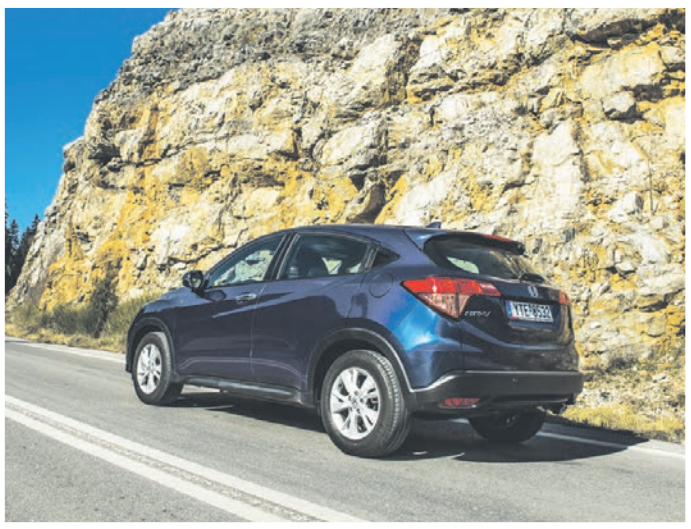


ΣΑΣ ΠΑΙΡΝΕΙ ΤΗΝ ΠΙΕΣΗ!

Ένα σημαντικό τεχνολογικό βήμα προς την προστασία του οδηγού/καταναλωτή έχει γίνει και σχετικά με τα ελαστικά. Από τα τέλη του 2014 το σύστημα ελέγχου πίεσης των ελαστικών (TMPS ή Tire Monitor Pressure System) είναι υποχρεωτικό για όσα νέα επιβατικά αυτοκίνητα κυκλοφορούν στην Ε.Ε. Το μέγεθός του δεν ξεπερνά ένα 50λεπτο, παρόλο που τοποθετείται σε λάστιχα που κοστίζουν εκατοντάδες ευρώ, με σκοπό τις ασφαλέστερες και βέλτιστες μετακινήσεις. Το πέλμα των ελαστικών είναι το μοναδικό στοιχείο του αυτοκινήτου που έρχεται σε επαφή με το οδόστρωμα και η σωστή πίεση αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη σταθερότητα, την πρόσφυση, την αξιοπιστία και την κατανάλωση του αυτοκινήτου.
Από τεχνικής πλευράς, οι νέοι αισθητήρες ενσωματώνονται στο εσωτερικό ή κοντά στη βαλβίδα του ελαστικού και προσφέρουν μεγαλύτερη ακρίβεια δίχως να ξεγελιούνται, όπως οι αισθητήρες που διαβάζουν την περιστροφική ταχύτητα του τροχού (ίσως να έχετε αντιμετωπίσει «ενοχλητικά» TMPS 1ης γενιάς). Πέρα από την πίεση, μπορούν να αντιληφθούν τη θερμοκρασία του αέρα στον θάλαμο του ελαστικού. Τα δεδομένα μεταφέρονται σε πραγματικό χρόνο και ασύρματα στον πίνακα οργάνων (συνήθως όταν η πίεση μειωθεί κατά 25% από την προβλεπόμενη), ενώ η μπαταρία του αισθητήρα διαρκεί 6-7 χρόνια (πράγμα που εξαντλεί σχεδόν κάθε περιθώριο χρήσης του ελαστικού μέχρι την ώρα της αντικατάστασής του).

Η ΛΙΣΤΑ ΜΑΚΡΑΙΝΕΙ ΣΥΝΕΧΩΣ

Ηλεκτρονικά συστήματα υπάρχουν δεκάδες στο σύγχρονο αυτοκίνητο. Αυτό της προ-φόρτισης κυκλώματος φρένων αναλαμβάνει την προετοιμασία του κυκλώματος πέδησης για άμεση ενεργοποίηση πριν από ενδεχόμενη πρόσκρουση όταν ο οδηγός απελευθερώσει απότομα το πεντάλ γκαζιού. Το σύστημα αναγνώρισης κόπωσης οδηγού μειώνει την πιθανότητα ατυχήματος που οφείλεται σε μειωμένη ικανότητα οδήγησης του οδηγού λόγω κόπωσης. Αυτό της ειδοποίησης εκτροπής διατηρεί αυτόματα την κίνηση του αυτοκινήτου εντός της λωρίδας κυκλοφορίας του και ενεργοποιείται όταν ο οδηγός δεν έχει ενεργοποιήσει το φως αλλαγής πορείας (φλας). Το σύστημα αναγνώρισης οδικής σήμανσης διαβάζει τα σήματα και μπορεί να ειδοποιήσει ή μέχρι και να προσαρμόσει τη μέγιστη ταχύτητα ανάλογα με το όριο. Φανταστικά είναι τα εντελώς αυτόματα φώτα, τα οποία αναγνωρίζουν πότε έρχεται άλλο όχημα από το άλλο ρεύμα κυκλοφορίας και χαμηλώνουν κάθε φορά τη μεγάλη σκάλα. Αυτά και άλλα πολλά ημιαυτόνομα συστήματα αποτελούν συνιστώσες που από την επόμενη δεκαετία θα οδηγήσουν σε μία συνισταμένη: στην πλήρως αυτόνομη οδήγηση!



HONDA
HR-V 1.6 i-DTEC

Η (ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΗ) ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

ΤΟ HR-V ΕΠΕΣΤΡΕΨΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΜΙΑ 15ΕΤΙΑ ΣΕ ΜΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΟΥ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΕΙΧΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕΙ Η HONDA.

Χρειάστηκε να φτάσουμε στα μέσα και βάλε της δεκαετία του '10 για να επανεμφανιστεί η Honda στην κατηγορία που στα χρόνια που απουσίαζε, αφού τη δημιούργησε, εξελίχθηκε στην πιο δημοφιλή παγκοσμίως. Και επέστρεψε με τη νέα γενιά του HR-V, που, παρά τα 4,30 μέτρα μήκους της και το πλαίσιο που μοιράζεται με το Jazz, σου δίνει διαρκώς την εντύπωση ότι βρίσκεσαι σε ένα πολύ μεγαλύτερο αυτοκίνητο

Οι χώροι για τους επιβάτες είναι κορυφαίοι, ενώ εξίσου μεγάλος είναι και ο χώρος αποσκευών με τα τουλάχιστον 453 λίτρα, ενώ στη γενικότερη πρακτικότητα συμβάλλουν και τα πίσω καθίσματα, τα επονομαζόμενα και «Magic Seats», στα οποία η βάση σηκώνεται προκειμένου να μπορούν να φορτωθούν από ποδήλατα μέχρι και γλάστρες π.χ., ύψους έως και 1,20 μέτρων.

Σχεδιαστικά το νέο HR-V ναι μεν κινείται κοντά στο CR-V, αλλά είναι πιο νεανικό και δυναμικό ως παρουσία, με αρκετά ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες, όπως για παράδειγμα τις κρυφές χειρολαβές στις πίσω πόρτες. Στο εσωτερικό η σχεδίαση είναι αρκετά πιο απλή σε σχέση π.χ. με το Civic, εστιάζοντας κατά κύριο λόγο στην κορυφαία ποιότητα κατασκευής και την πρακτικότητα.

Οι ενστάσεις ως προς το τελευταίο αφορούν κυρίως τις θύρες USB αλλά και HDMI που βρίσκονται στο πίσω μέρος της κονσόλας, με αποτέλεσμα και να βρίσκονται δύσκολα και τις μικρές θήκες στις πόρτες, χωρίς όμως να αλλοιώνεται η συνολική εικόνα ενός άνετου για τους επιβάτες του και πρακτικού στην καθημερινή χρήση αυτοκινήτου. Από τα δυνατά του χαρτιά και η σχετικά ψηλή θέση οδήγησης, που χάρη στην πολύ καλό επιλογέα και τη θέση του τιμονιού που δημιουργούν ένα ιδιαίτερα οδηγοκεντρικό περιβάλλον, δεν απέχει και πολύ από το να χαρακτηρισθεί σπορ.

Από εκεί και πέρα, τα πράγματα στο σαλόνι είναι λίγο πολύ αναμενόμενα: εξαιρετική εργονομία, πολύ καλή συναρμολόγηση και όμορφες λεπτομέρειες όπως η ύπαρξη διακοπτών αφής για τον κλιματισμό. Ο εξοπλισμός είναι ιδιαίτερα πλούσιος από τις βασικές εκδόσεις με highlight την κεντρική οθόνη των 7 ιντσών και το εξελιγμένο σύστημα infotainment CONNECT.

Στη δοκιμή μας είχαμε την έκδοση του HR-V με τον πετρελαιοκινητήρα i-DTEC των 1.600 κυβικών, με τους 120 ίππους και τα 300 Nm ροπής, ο οποίος χάρη στο σχετικά χαμηλό βάρος του αμαξώματος αλλά και την εξαιρετική κλιμάκωση του κιβωτίου συνδυάζεται άψογα με το 5θυρο αμάξωμα. Τραβάει «γεμάτα» από χαμηλά, δεν λαχανιάζει ψηλά, είναι αρκετά ήσυχος και πολιτισμένος, ενώ παράλληλα είναι και αρκετά οικονομικός, καθώς σε γρήγορο ταξίδι στον αυτοκινητόδρομο δύσκολα ξεπερνά τα 6,0 λίτρα, ενώ μπορεί με προσεκτική οδήγηση να πέσει και πιο χαμηλά.

Το άλλο μεγάλο θετικό στοιχείο του νέου HR-V είναι η οδική του συμπεριφορά. Πρόκειται αναμφίβολα για το πιο σπορτίφ SUV αυτής της κατηγορίας, συνδυάζοντας με ιδανικό τρόπο την άνεση για τους επιβάτες αλλά και την αίσθηση από τον δρόμο. Μεγάλο μέρος αυτού του χαρακτήρα οφείλεται στα νέα αμορτισέρ διπλού εμβόλου που χρησιμοποιεί, ενώ το τιμόνι αν και ελαφρύ στους επιτόπιους ελιγμούς έχει επαρκέστατη αίσθηση στα πολλά χιλιόμετρα στην Εθνική. Ταυτόχρονα ο συνδυασμός στιβαρού πλαισίου, κορυφαίων αναρτήσεων και πολύ καλών φρένων δημιουργεί ένα σύνολο που πέρα από την αυτονόητη πρακτικότητα της κατηγορίας προσφέρει και αυτό το κάτι παραπάνω σε όσους θέλουν να απολαμβάνουν και την οδήγηση.

Τα πράγματα θα άγγιζαν το ιδανικό αν δεν υπήρχε και η κατακλείδα της όποιας δοκιμής η οποία έχει να κάνει και με την τιμή. Εδώ λοιπόν η κατάσταση γίνεται πιο σύνθετη για τη Honda και το νέο της μοντέλο, καθώς τα 27.100 ευρώ είναι πολλά χρήματα για την κατηγορία. Ο υπερπλήρης εξοπλισμός από τη βασική έκδοση (που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων 6 αερόσακους, συστήματα VSA, City Braking Assist, Hill Start, stop/start, αυτόματο κλιματισμό, cruise control και πολλά άλλα) κάνει ότι μπορεί για να δικαιολογήσει αυτή την αρκετά υψηλή τιμή, όμως και πάλι το νούμερο αυτό τοποθετεί το HR-V σε μία κλάση μόνο του.

Κάτι που βέβαια ισχύει στην πράξη με βάση όλα όσα περιγράψαμε και κυρίως τη «ζωντανή» οδική του συμπεριφορά και τους χώρους, όμως από την άλλη απαιτεί και έναν συνειδητοποιημένο αγοραστή που ξέρει και ψηφίζει Honda χωρίς αναστολές. Το σίγουρο είναι πάντως ότι το νέο HR-V είναι μία από τις δυο-τρεις πιο ξεχωριστές περιπτώσεις μικρών-μεσαίων SUV στην τρέχουσα αγορά, και παρά την υψηλή τιμή του, αξίζει μία θέση πάνω-πάνω στην λίστα των αγοραστών αυτής της κατηγορίας.

HONDA HR-V 1.6 i-DTEC

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.597 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	120 ίπποι / 4.000 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	300 Nm / 2.000 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	10,1 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	192 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	5,2 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,294 x2,019x1,605 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	453- 1.026 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.156 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	104 γρ./ χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **27.100€***

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΦΗΣ
AUTO FREE SUNDAY
ΙΟΥΝΙΟΣ 2016

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ **ΤΟΥ EURO**

ΤΙ ΟΔΗΓΟΥΝ ΟΙ ΑΣΤΕΡΕΣ ΤΩΝ ΓΗΠΕΔΩΝ ΠΟΥ ΕΔΩΣΑΝ ΚΑΙ ΔΙΝΟΥΝ ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΣΤΑ ΓΗΠΕΔΑ ΤΟΥ EURO 2016;

Πολλοί από τους ποδοσφαιριστές έχουν από αγάπη μέχρι και λατρεία για τα αυτοκίνητα, ενώ αρκετοί έχουν δώσει ή εξακολουθούν να δίνουν το παρόν στα γαλλικά γήπεδα, όπου διεξάγεται το Euro 2016.

Πρώτος και καλύτερος βέβαια ο πολύς Christiano Ronaldo, με τη συλλογή των 19 συνολικά αυτοκινήτων. Μεταξύ αυτών Ferrari LaFerrari, Bugatti, Rolls Royce και Lamborghini Aventador, ενώ φυσικά και έχει και ένα «εταιρικό» Audi, μιας και η γερμανική εταιρεία είναι ένας από τους επίσημους χορηγούς της Ρεάλ Μαδρίτης στην οποία και αγωνίζεται.

Για τον ίδιο λόγο με Audi, RS5 για την ακρίβεια, κυκλοφορεί και ο συμπαίκτης του Sergio Ramos (Ισπανία), ενώ αυτοκίνητα της συγεκριμένης μάρκας προτιμά και ο σύζυγος της Shakira και Ισπανός διεθνής Gerard Pique (RS5), καθώς και οι Xherdan Shaqiri (Ελβετός, S7), Seamus Coleman (Ιρλανδός) και Thomas Mueller (Γερμανός, Q5).

Audi και ειδικότερα R8 έχει ο τερματοφύλακας της Άρσεναλ και της εθνικής Τσεχίας Petr Czech, που έχει πίσω του πλέον τη μεγάλη καριέρα στην Τσέλσι, ενώ ο Βέλγος Eden Hazard είναι μεν κάτοχος κάμποσων Audi, αλλά έχει και αρκετά άλλα αυτοκίνητα, όπως BMW X6, Mercedes SLS AMG.

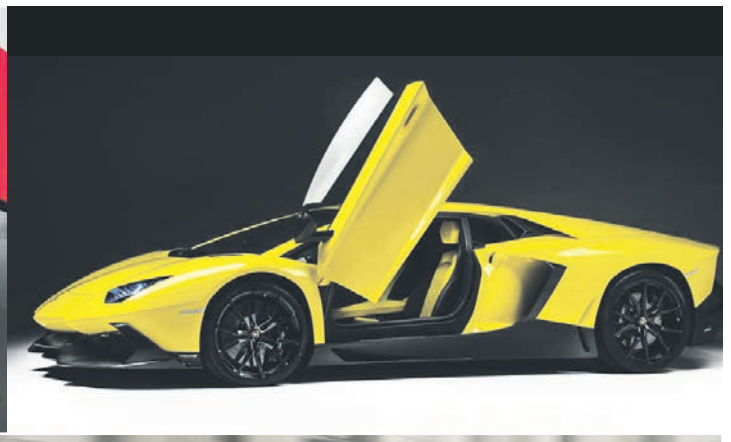
Με Lamborghini, που ανήκει στην Audi και πιο συγκεκριμένα Aventador Spider κυκλοφορεί ο Gereth Bale της Ουαλίας και της Ρεάλ Μαδρίτης, ενώ μοντέλα της μεγάλης αντιπάλου Ferrari προτιμούν ο τουρκικής καταγωγής Γερμανός διεθνής Mesut Ozil (458 Speziale) και ο Πολωνός σταρ της Μπάγερν Μονάχου Robert Lewandowski (Ferrari F12 Berlinetta).

Ο Άγγλος Wayne Rooney προτιμά τις παραδοσιακές βρετανικές μάρκες Range Rover και Aston Martin, ενώ δημοφιλής μεταξύ των σταρ του ποδοσφαίρου είναι και η Bentley. Πιο συγκεκριμένα η Continental, μιας και από μια έχουν ο Jamie Vardy, ο παίκτης που έκλεψε την παράσταση στη Μεγάλη Βρετανία με την ομάδα έκπληξη Leicester, ο Ισπανός διεθνής της Manchester United David Silva, καθώς και ο Πορτογάλος σταρ Luis Nani.

Φανατικοί των SUV και πιο συγκεκριμένα της all time classic και πανάκριβης Mercedes G-Class είναι ο Γερμανός Jerome Boateng και ο Βέλγος διεθνής της Manchester City Kevin de Bruyne, ενώ ο τερματοφύλακας θρύλος της Ιταλίας και της Juventus Gianluigi Buffon, έχει ένα Jeep Grand Cherokee. Ενδιαφέρον είναι ότι ο Gigi δεν έχει άλλο αυτοκίνητο. Αν δεν το χρειάζεται ή αν απλά είναι τσιγγούνης δεν τον γνωρίζουμε…

Με Mercedes E63 AMG, κυκλοφορεί ο αρχηγός της Ουαλίας Ashley Williams, αυτός του Βελγίου Vincent Kompany με Porsche Panamera 4S, ο βετεράνος Ιρλανδός Robbie Keane με Porsche 911 GT3 και ο Ελβετός διεθνής της Juventus Stephan Lichtsteiner, με ένα 500αράκι της Abarth.

Τέλος ο πολύς Zlatan Ibrahimovic, μπορεί να μετέχει στις καμπάνιες της Volvo, αλλά προτιμά να κυκλοφορεί με Porsche 918 Spyder ή με Lamborghini Gallardo.



Η ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΟΜΟΡΦΗ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΙΝΕΙ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟ

ΠΑΡΑ ΜΙΑ 100 ΦΟΡΕΣ ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ Η ΚΟΥΚΛΑ VANQUISH ZAGATO

Στο Concorzo d' Eleganza Villa d' Este η Vanquish Zagato, που παρουσίασαν η ιταλική καροσερία Zagato και η Aston Martin, έκλεψε κυριολεκτικά τα βλέμματα και την παράσταση και έτσι οι ιθύνοντες της παραδοσιακής βρετανικής εταιρείας κατέληξαν πως είναι κρίμα να την κρύψουν απλά πίσω από μια βιτρίνα.

Έτσι αποφάσισαν να την κατασκευάσουν συνολικά 99 φορές στην έδρα τους, στο εργοστάσιο στο Gaydon της Μεγάλης Βρετανίας και φυσικά κατόπιν παραγγελίας.

Οι διαφορές σε σχέση με το πρωτότυπο της Villa d' Este θα είναι ελάχιστες, ενώ το αμάξωμα θα είναι κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από ανθρακόνημα και θα υιοθετεί κάποια στοιχεία, όπως τους εξωτερικούς καθρέφτες ή τις μεγάλες τετραπλές απολήξεις της εξάτμισης που βγαίνουν εμφατικά από το διαχύτη, και θα παραπέμπουν άμεσα στη συλλεκτική One-77. Αντίστοιχα τα LED πίσω φώτα είναι εμπνευσμένα από την αγωνιστική Vulcan, ενώ χαρακτηριστική είναι και η διαμόρφωση του πίσω μέρους με την οροφή να επεκτείνεται πολύ κομψά μέχρι την αναδιπλούμενη αεροτομή.

Στο εσωτερικό συνδυάζεται με επιτυχία το δέρμα και το ανθρακόνημα,ενώ όπως και στο αμάξωμα έτσι και εδώ δεν λείπει το κλασικό «Z» της Zagato, που το βρίσκει κανείς στα προσκέφαλα των εμπρός καθισμάτων.

Ο κινητήρας είναι ο κλασικός V12 των 6.000 κυβικών της μάρκας, ο οποίος για την περίσταση έχει ανέβει στα 600 άλογα και εξασφαλίζει ένα 0-100 κοντά στα 3,5 δεύτερα. Αλλαγές θα υπάρχουν και στην ανάρτηση, προκειμένου να τονίζεται κι άλλο ο χαρακτήρας GT, ενώ οι πρώτες παραδόσεις προγραμματίζονται για το πρώτο τρίμηνο του 2017. Σε τιμές φυσικά υψηλές που φτάνουν τις περίπου 657.000 ευρώ.

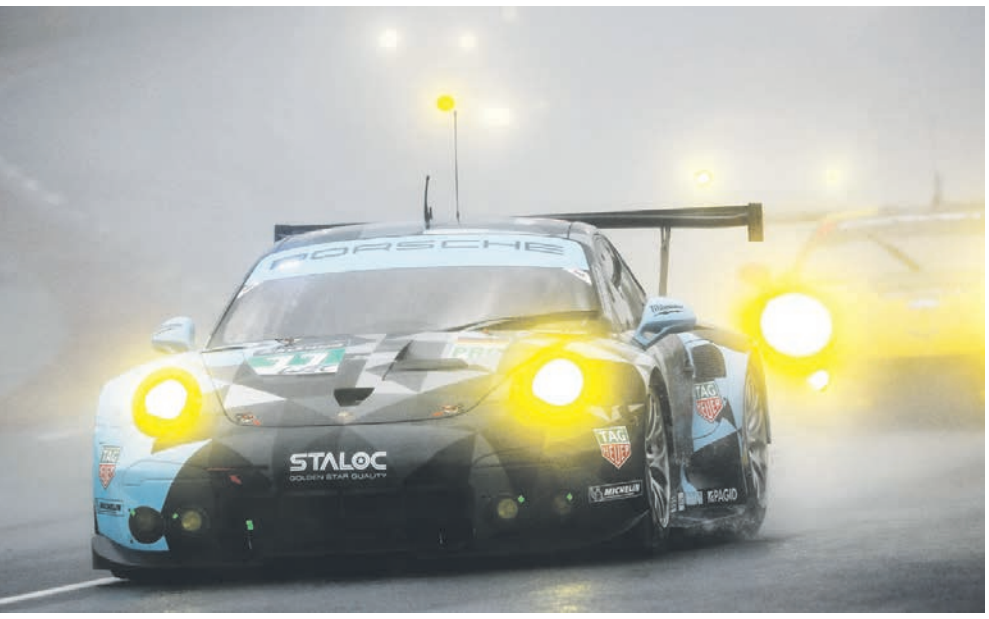
24 ΩΡΕΣ LE MANS

Δραματική ανατροπή και νίκη της Porsche!

ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΜΙΑ 24ΩΡΗ ΣΥΓΚΛΟΝΙΣΤΙΚΗ ΜΑΧΗ ΤΗΣ TOYOTA ΜΕ ΤΗΝ PORSCHE, Η ΠΡΩΤΗ ΕΧΑΣΕ ΤΗΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΝΑ ΚΕΡΔΙΣΕΙ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΤΗΣ ΤΙΤΛΟ, ΚΥΡΙΟΛΕΚΤΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΚΠΝΟΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ.

Οι φετινές 24 ώρες του Le Mans μας επιφύλασσαν μια πραγματικά επική μάχη. Ο ανταγωνισμός των Toyota και Porsche διατήρησε αμείωτο το ενδιαφέρον μέχρι την τελευταία στιγμή, αφού καμία από τις δύο ομάδες δεν μπορούσε να δημιουργήσει διαφορά ασφαλείας και η πρώτη θέση άλλαξε αρκετές φορές χέρια. Σαν ειρωνεία της τύχης, ωστόσο, το Toyota TS 050 Hybrid με το νούμερο 5 που οδηγούσε τον αγώνα, με διαφορά μόλις ένα λεπτό και κάτι από την, δεύτερη, Porsche 918 με τον αριθμό 2, εγκατέλειψε στον τελευταίο γύρο από μηχανική βλάβη, χαρίζοντας έτσι στη γερμανική εταιρεία μία ακόμη νίκη, τη 18η συνολικά!

Αντικειμενικά, για έναν τόσο σημαντικό αγώνα, που γίνεται μία φορά τον χρόνο και απαιτεί τόσο κόπο, οργάνωση και χρήματα, ήταν μαχαιριά στην καρδιά για την Toyota να χάσει τον πρώτο της τίτλο με τέτοιον τρόπο. Μετά από 44 χρόνια συμμετοχής και 5 δεύτερες θέσεις… Ακόμα και ο τεχνικός διευθυντής της Porsche έσπευσε αμέσως μετά τον



τερματισμό να τους πει δυο λόγια παρηγοριάς και να παραδεχτεί ότι δεν άξιζε να πάρει έτσι τη νίκη. Παρ' όλα αυτά, όσο άδικο κι αν ακούγεται, σε έναν 24ωρο αγώνα δεν αρκεί να τα πας περίφημα τις πρώτες 23 ώρες και 56 λεπτά, όπως λένε στους αγώνες, αναπαράγοντας μια ατάκα που αποδίδεται στον Rick Mears: «To finish first, you must first finish».

Το podium, πέρα από την 918 των Dumas/Jani/Lieb με τον αριθμό 2, συμπλήρωσαν η Toyota No 6 των Sarrazin/Conway/Kobayashi και το Audi R18 των Di Grassi/Duval/Jarvis. Στην αμέσως επόμενη κατηγορία, LMP2, νικητής αναδείχθηκε το Alpine A460 με τον αριθμό 36 και με οδηγούς τους Manezes/Lapierre/Righelmi. Για την κλάση LMGTE Pro, η Ford άφησε το στίγμα της, 50 χρόνια μετά την επική, πρώτη της νίκη στο Le Mans, με το Ford GT των Hand/Muller και Bourdais. Όσο για την κατηγορία LMGTE Am, πρώτη τερμάτισε η Ferrari 458 Italia των Sweedler/Bell και Segal.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Κατηγορία LMP1:

1. Dumas/Jani/Lieb (F/CH/D), Porsche 919 Hybrid No. 2
2. Sarrazin/Conway/Kobayashi, Toyota TS050 - Hybrid No.6
3. di Grassi/Duval/Jarvis, Audi R18 No. 8

Κατηγορία GTE-Pro:

1. Hand/Müller/Bourdais (USA/D/F), Ford GT
2. Fisichella/Vilander/Malucelli (I/SF/I), Ferrari 488 GTE
3. Briscoe/Westbrook/Dixon (AUS/GB/NZ), Ford GT
4. Johnson/Mücke/Pla (USA/D/F), Ford GT
5. Turner/Sörensen/Thiim (GB/DK/DK), Aston Martin
6. Stanaway/Rees/Adam (NZ/BRA/GB), Aston Martin
8. Christensen/Lietz/Eng (D/A/A), Porsche 911 RSR

Κατηγορία GTE-Am:

1. Sweedler/Bell/Segal (USA/USA/USA), Ferrari 458 Italia
2. Collard/Perrodo/Aguas (F/F/P), Ferrari F458 Italia
3. Al Qubaisi/Long/Heinemeier Hansson (UAE/USA/DK), Porsche 911 RSR
4. Mok/Sawa/Bell (Mal/JP/GB), Ferrari 458 Italia
5. Wainwright/Carroll/Barker (GB/GB/GB), Porsche 911 RSR
10. Ried/Henzler/Camathias (D/D/CH), Porsche 911 RSR

RENAULT
Passion for life

Νέο
Renault KADJAR

Stop watching, start living

Renault Kadjar. Το νέο εντυπωσιακό crossover που ανατρέπει τα δεδομένα. Σε δικίνητες και τετρακίνητες εκδόσεις, με ισχυρούς και οικονομικούς κινητήρες τεχνολογίας Formula 1 βενζίνης και diesel και με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη EDC. Με πλούσιους χώρους, κορυφαία ασφάλεια και προηγμένη τεχνολογία για απόλυτη σιγουριά και άνεση σε κάθε διαδρομή. Renault Kadjar. Ζήσε την περιπέτεια!

Ανακαλύψτε το στο εξουσιοδοτημένο Δίκτυο Renault.

Εκπομπές CO_2 (gr/km): 99-130, Κατανάλωση καυσίμου (lt/100km): Εντός: 3,8 – 7,0 / Εκτός: 3,6 – 5,1 / Μεικτός κύκλος: 3,8 – 5,8

www.renault.gr

TEOREN MOTORS AE
Β. Ν. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ RENAULT & DACIA
Λεωφ. Κηφισού 138-140, Περιστέρι, 121 31, τηλ. 210-5706860