ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ // ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

AUTO FREE SUNDAY

ΜΑΪΟΣ 2018 • ΤΕΥΧΟΣ 28

www.freesunday.gr | issuu.com/autosunday

CITROËN C4 CACTUS

ΓΑΛΛΙΚΗ ΦΙΝΕΤΣΑ ΚΑΙ ΑΝΕΣΗ

PEUGEOT 308 1.6 HDi

ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΞΙΑ

NEO VW TOUAREG

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΚΡΕΣΕΝΤΟ

JEEP COMPASS 1.4T AUTO (170 PS) – KIA STONIC 1.0 T-GDI

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ASTON MARTIN VALKYRIE ΞΕΠΕΡΝΑ ΑΥΤΗΝ ΤΗΣ ΦΟΡΜΟΥΛΑ 1

Η Valkyrie, το νέο hypercar της Aston Martin, θα έχει τεχνολογία κατευθείαν από τη Φόρμουλα 1, ενώ σύμφωνα με τους ανθρώπους της βρετανικής εταιρείας σε κάποιους τομείς θα τη ξεπερνά.

Στο Silverstone πάντως το αυτοκίνητο των 2,5 εκατομμυρίων ευρώ που έχει εξελιχθεί σε συνεργασία με την ομάδα της Red Bull θα είναι εξίσου γρήγορο με τα μονοθέσια της Φόρμουλα 1. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζεται, πέρα από τους 1.000+ ίππους που αποδίδει ο V12 των 6.500 κυβικών και εξαιρετική αεροδυναμική, που εξασφαλίζει κάθετη δύναμη (downforce) έως και 1.800 κιλών. Υπεύθυνος για την αεροδυναμική σχεδίαση της Valkyrie που θα κατασκευαστεί μόλις 150 φορές είναι και ο γκουρού Andrian Newey.

Η AUTO SUNDAY ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ FREE SUNDAY

ΜΑΪΟΣ 2018 • ΤΕΥΧΟΣ 28

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

4. ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ
6. ΤΟ ΝΕΟ C4 CACTUS ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΠΙΣΤΑ ΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΤΗΣ CITROEN ΚΑΙ ΕΤΣΙ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ ΠΙΟ ΑΝΕΤΟ ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΕΤΕ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΟΥ. ΔΟΚΙΜΑΖΟΥΜΕ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ DIESEL ΤΟΥ ΤΩΝ 1.600 ΚΥΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ 100 ΙΠΠΩΝ.
8. ΤΟ JEEP COMPASS 1.4T AUTO (170 PS) ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΓΝΗΣΙΟ SUV ΠΟΥ ΠΑΕΙ ΚΥΡΙΟΛΕΚΤΙΚΑ ΠΑΝΤΟΥ. ΜΕ ΑΝΕΣΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΠΙΕΣΤΕΙ ΠΟΥΘΕΝΑ.
10. ΤΟ ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ PEUGEOT 308 ΕΙΝΑΙ ΑΚΟΜΑ ΠΙΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΚΑΙ UPPER CLASS ΚΑΙ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΜΙΑ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ. ΤΟ ΔΟΚΙΜΑΖΟΥΜΕ ΣΤΗ DIESEL ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΩΝ 1.600 ΚΥΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ 120 ΙΠΠΩΝ.
12. ΤΟ STONIC ΕΞΕΛΙΣΣΕΤΑΙ ΣΕ ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ KIA, ΚΑΙ Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟΝ TURBO ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΤΩΝ 1.000 ΚΥΒΙΚΩΝ ΑΞΙΖΕΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΣΑΣ.
14. Ο ΚΩΣΤΑΣ ΦΙΛΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΙ ΤΗΝ ΑΓΑΠΗ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΚΛΑΣΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΚΑΙ ΕΞΗΓΕΙ ΓΙΑΤΙ ΣΤΗ ΦΙΛΗΣGLASS® ΔΕΝ ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΑΠΛΩΣ ΠΑΡΜΠΡΙΖ.
15. Η ΤΡΙΤΗ ΓΕΝΙΑ ΤΟΥ VW TOUAREG ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΝΑΥΑΡΧΙΔΑ, ΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΤΕΙ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΑΙ ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ.

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ FREE SUNDAY
ΕΚΔΟΤΗΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΥΡΤΣΟΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: Νίκος Μαρινόπουλος, Γιάννης Σκουφής

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρινόπουλος, Παναγιώτης Τριτάρης

Σχεδιασμός: ONE9SIX one9six.com

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Δημητριάδου Ματίνα, dmatina@freesunday.gr
210-6754430 εσωτ.301

ΥΠΟΔΟΧΗ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ
Θεοδωρίδου Βίκυ
vickyth@freesunday.gr 210-6754430

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΙΑΝΟΜΗΣ
dianomi@freesunday.gr, 210-3506300
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 6, 105 59 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 210-6754430, FAX: 210-6729238
www.freesunday.gr

ΕΚΤΥΠΩΣΗ ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ IRIS ΑΕΒΕ
Διανέμεται Δωρεάν

issuu.com/autosunday

*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

Νέο Jeep® Compass

Επαναπροσδιορίζει τις αξίες

50 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ Jeep

Για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων

Από 24.100€

Το νέο Jeep Compass, το αυθεντικό και άμεσα αναγνωρίσιμο Jeep, είναι διαθέσιμο στο επίσημο δίκτυο διανομέων της Lancia JEEP Hellas. Επιλέξτε από την γκάμα κινητήρων diesel και βενζίνης από 1.4 έως 2.0 λ., με ιπποδυνάμεις από 120 έως 170 ίππους, ένα κορυφαίο αυτόματο κιβώτιο 9 σχέσεων ή ένα 6-τάχυτο χειροκίνητο, με κίνηση στους 2 ή και στους 4 τροχούς. Με πάνω από 70 διαθέσιμα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας προσφέρει στον οδηγό την απόλυτη αίσθηση ελευθερίας. Το αυθεντικό DNA της Jeep μετατρέπει το Compass από μέσο αστικής μετακίνησης σε ένα SUV με απαράμιλλες εκτός δρόμου δυνατότητες.

FOR SAFER CARS EURO NCAP www.euroncap.com ★★★★★ 2017

jeep.gr

Jeep®

ΝΕΟ NISSAN LEAF ΑΠΟ 32.990€

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ

Το best-seller ηλεκτρικό αυτοκίνητο της Nissan, με αυξημένη αυτονομία και τεχνολογίες αιχμής, ετοιμάζεται να κυκλοφορήσει στην ελληνική αγορά.

Η πρώτη δημοσιογραφική παρουσίαση επί ελληνικού εδάφους έγινε στη Θεσσαλονίκη, όπου ανακοινώθηκε η τιμή πώλησης για ένα από τα πιο ολοκληρωμένα ηλεκτρικά αυτοκίνητα της αγοράς. Συγκεκριμένα, το νέο Nissan Leaf ξεκινά από 32.990 ευρώ, προσφέρεται σε τρεις εκδόσεις εξοπλισμού (Acenta, N Connecta και Techna), ενώ θα είναι διαθέσιμο από τον Σεπτέμβριο.

Στη δεύτερη πλέον γενιά του, το Leaf φέρει νέους συσσωρευτές, αισθητά μεγαλύτερης χωρητικότητας (40 kWh έναντι 30 kWh της προηγούμενης γενιάς), διατηρώντας ωστόσο τον όγκο τους αναλλοίωτο. Βάσει του νέου ευρωπαϊκού κύκλου WLTP, το αυτοκίνητο προσφέρει αυτονομία 270 χλμ. (378 χλμ. με βάση τον κύκλο NEDC). Αντίστοιχα και ο ηλεκτροκινητήρας του είναι ισχυρότερος, αποδίδοντας πλέον 110 kW, έναντι 80 kW, και 310 Nm, έναντι 254 Nm. Στην πράξη, το νέο Leaf μπορεί να επιταχύνει από στάση στα 100 χλμ./ώρα σε 7,9 δλ., αγγίζοντας σε τελική ταχύτητα τα 140 χλμ./ώρα.

Αναφορικά με τη φόρτισή του, η Nissan δίνει τρεις επιλογές. Σε κοινό οικιακό δίκτυο των 10 Α για μία πλήρη φόρτιση (από το 0 έως το 100% της μπαταρίας) απαιτούνται 21 ώρες. Εφόσον ο χρήστης διαθέτει κάποιον σταθμό Wallbox, των 32 Α, ο χρόνος αυτός μειώνεται στις 7,5 ώρες. Εάν, πάλι, το αυτοκίνητο συνδεθεί σε ταχυφορτιστή CHAdeMO, των 50 Α, τότε μπορεί να φορτίσει στο 80% σε μόλις 40 λεπτά.

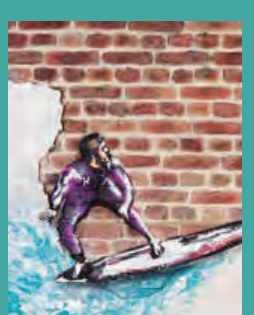
Περνώντας στο πλαίσιο, η Nissan υποστηρίζει ότι το νέο Leaf είναι κατά 15% πιο άκαμπτο από το απερχόμενο μοντέλο. Αντίστοιχα, έχει επέμβει και στις αναρτήσεις, σκληραίνοντας τις αντιστρεπτικές κατά 8% και ρυθμίζοντας έτσι αμορτισέρ και ελατήρια, ώστε να προσδώσει καλύτερη οδική συμπεριφορά και ποιότητα κύλισης. Επιπροσθέτως, έκανε πιο γρήγορο και το σύστημα διεύθυνσης, που, από 3,2 στροφές, τώρα έχει μόλις 2,6 στροφές, από άκρη σ' άκρη. Οι Ιάπωνες σχεδιαστές έχουν δουλέψει αρκετά με την αεροδυναμική του, επιτυγχάνοντας ένα Cd=0.28, που βελτιώνει περαιτέρω την κατανάλωση. Εξελίξεις, ωστόσο, υπάρχουν και στην ηχομόνωση της καμπίνας, που υπόσχεται ένα περιβάλλον τουλάχιστον 30% πιο ήσυχο από των υπόλοιπων μικρομεσαίων μοντέλων της αγοράς.

Σε ό,τι έχει να κάνει με την ηλεκτρονική ολοκλήρωση, το Leaf διαθέτει διάφορα συστήματα, όπως το ProPilot, που του δίνει δυνατότητες ημιαυτόνομης οδήγησης. Ένα ακόμη σύστημα είναι το ProPilot Park, αυτόματου παρκαρίσματος, που χρησιμοποιεί δεδομένα από 4 κάμερες και 12 ραντάρ, εξασφαλίζοντας αυτόματη στάθμευση ακόμα και σε θέσεις στις οποίες θα δυσκολευόταν ένας οδηγός να εισέλθει. Ενδιαφέρον έχει και το E-Pedal, που πρακτικά σχεδόν εκμηδενίζει την ανάγκη να χρησιμοποιεί ο οδηγός το μεσαίο πεντάλ. Ουσιαστικά, μετατρέπει το γκάζι σε έναν ροοστάτη που έχει τη νεκρά σε ένα βύθισμα 3-4 πόντων, επιταχύνει το όχημα με περισσότερη πίεση και ταυτόχρονα αναγκάζει τον ηλεκτροκινητήρα να λειτουργεί σαν γεννήτρια, με άφημα του πεντάλ, φρενάροντας έτσι αισθητά το αυτοκίνητο. Αυτό στην πράξη περιορίζει την ανάγκη χρήσης του φρένου κατά περίπου 80% στις καθημερινές συνθήκες, εξασφαλίζοντας παράλληλα την επαναφόρτιση της μπαταρίας και τη μείωση της καταπόνησης των φρένων.

Ενημερωτικά, του χρόνου η Nissan αναμένεται να κυκλοφορήσει και μια έκδοση με μεγαλύτερο συσσωρευτή, 60 kWh, που θα φτάνει σε αυτονομία τα 500 χλμ. Εάν τώρα αναρωτιέστε κατά πόσο αξίζει να επενδύσει κανείς τόσα χρήματα σε ένα ηλεκτρικό όχημα (πέραν των όσων ηλεκτρονικών αιχμής φέρει), θα πρέπει να συνυπολογίσετε το κόστος χρήσης, που ανέρχεται ενεργειακά στα περίπου 2 ευρώ ρεύματος / 100 χλμ. Από την πλευρά μας, επιφυλασσόμαστε να πάρουμε το αυτοκίνητο στα χέρια μας μέσα στους επόμενους μήνες, οπότε θα σας μεταφέρουμε περισσότερες πληροφορίες στη σχετική δοκιμή.

Το στιλ λέει coupé.
Η περιπέτεια λέει SUV.
Εγώ λέω Arona.

Το νέο
SEAT Arona.



Do your thing.

Γνωρίστε το νέο SEAT Arona. Φτιαγμένο για τους τολμηρούς, με δυναμικό σχεδιασμό και γεμάτο τεχνολογίες για να σας υποστηρίζουν σε ό,τι κάνετε. Με τον δικό σας τρόπο.
Έτοιμοι για το crossover;

SEAT

Μέση κατανάλωση: 4,0-5,1 l/100km. Μέσες εκπομπές CO_2: 105-115 g/km.

Η SEAT συνιστά Castrol EDGE Professional

ΤΕΧΝΟΚΑΡ

SEAT LINE 800-11-80000 (από σταθερό) ή **211-102-5710** (από σταθερό & κινητό)

ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΑΚΗΣ

CITROËN C4 CACTUS 1.6 BLUEHDi 100 PS

ΜΕ ΑΝΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΙΛ

Μπορεί να μην του φαίνεται, αλλά αυτό το μοντέλο είναι περισσότερο Citroën από κάθε άλλη φορά. Μάθετε το γιατί…

Σε μια περίοδο που όλα τα αυτοκίνητα είναι καλοστημένα και ασφαλή, τι απομένει για να κάνει κάποιο τη διαφορά; Τι άλλο, από την επιστροφή στις παραδοσιακές αξίες. Δεν το λέμε εμείς αλλά η Citroën και το αποδεικνύει μέσα από τη ριζικά αναβαθμισμένη γενιά του C4 Cactus. Ξεκινώντας από τη σχεδίαση, δεν μπορεί κανείς να πει πως το C4 Cactus δεν έγινε ομορφότερο. Η μάσκα απέκτησε μια διαφορετική δυναμική με την ενιαία λωρίδα που εκτείνεται στους προβολείς, τα airbumps μετακόμισαν χαμηλότερα και σε μια πιο διακριτική θέση και η νέα παλέτα χρωμάτων (πολύ ωραίο είναι ένα γαλαζοπράσινο που έχουμε δει) είναι πραγματικά πολύ πετυχημένη. Μάλιστα, η αφαίρεση και των μπαρών από την οροφή έχει εξαλείψει το crossover στοιχείο, φέρνοντας το C4 Cactus πιο κοντά στα hatchbacks.

Από πλευράς διαστάσεων δεν υπάρχουν αλλαγές και το αμάξωμα μήκους 4,17 μέτρων προσφέρει τη σχετική ευελιξία στην πόλη. Παράλληλα, οι χώροι για τους επιβάτες έχουν παραμείνει στα πολύ καλά επίπεδα όπου βρίσκονταν, ενώ η προσπάθεια της Citroën για επιστροφή στις ρίζες και στην άνεση είναι έκδηλη όταν καθίσεις στα φαρδιά και άνετα καθίσματα. Οι Γάλλοι τα αποκαλούν Advanced Comfort (νέου τύπου, με αυξημένο κατά 15 χιλιοστά πάχος που κατανέμει καλύτερα το βάρος) και μόνο στην πολύωρη διαμονή θα καταλάβεις τι εννοούν, με το παχύτερο αφρώδες υλικό να παρέχει επιπλέον άνεση.

Το ταμπλό, με τα αισθητά καλύτερα σε ποιότητα και φινίρισμα πλαστικά, έχει μια μίνιμαλ άποψη που μου αρέσει. Η touch screen στο κέντρο του έχει σχετικά εύκολο μενού και πλοήγηση, ενώ υπάρχουν διάφορες θήκες για μικροαντικείμενα (οι ποτηροθήκες θα μπορούσαν να είναι πιο βαθιές). Ειδικά το ντουλαπάκι του συνοδηγού χωρά πολλά πράγματα. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων ακολουθεί μια επίσης απέριττη κατεύθυνση, αλλά θα θέλαμε να έχει και στροφόμετρο.

Οι μαλακές λαβές στο εσωτερικό των θυρών δίνουν το στίγμα της Citroën, ενώ η έλλειψη αεραγωγού μπροστά δεξιά του συνοδηγού περνά απαρατήρητη. Αυτός όμως (ή καλύτερα αυτή) θα παραπονεθεί για την απουσία καθρέπτη από το σκιάδιο, ενώ η ηλιοροφή στην πλούσια έκδοση της δοκιμής μας θα μπορούσε να έχει ένα συρόμενο (έστω και χειροκίνητο για χώρες όπως η δική μας) υφασμάτινο πάνελ για να κόβει τον ήλιο. Πάντως, η τεχνολογία της λειτουργεί και περιορίζει πολύ μεγάλο μέρος της UV ακτινοβολίας. Ένα άλλο στοιχείο που θα πρέπει να αποδεχτούν οι πίσω επιβάτες είναι πως τα παράθυρά τους δεν κατεβαίνουν, αλλά ανοίγουν ως ένα σημείο με μεντεσέδες. Αυτή η ιδιαιτερότητα προέρχεται από το πρώτο C4 Cactus, για λόγους μείωσης κόστους και βάρους, και δεν μπορούσε να αλλάξει στη νέα γενιά, επειδή θα έπρεπε να αλλάξει ο τρόπος παραγωγής όλης της πόρτας. Το πορτμπαγκάζ των 358 λίτρων (με ρεζέρβα ασφαλείας) είναι βαθύ και χωρά πολύ περισσότερα πράγματα απ' ό,τι νομίζεις, ενώ θα πρέπει να συνηθίσεις το ψηλό κατώφλι φόρτωσης.

Όπως είπαμε, το C4 Cactus δεν είναι ένα συνηθισμένο αυτοκίνητο. Απευθύνεται σε αυτόν που αναζητά ένα ξεχωριστό οπτικά σύνολο για άνετες μετακινήσεις με παραδοσιακό γαλλικό άρωμα. Γι' αυτό υπάρχει η νέα ανάρτηση Progressive Hydraulic Cushions (PHC) που προσομοιώνει με έναν απλούστερο και οικονομικότερο τρόπο την παλιά υδροπνευματική. Ουσιαστικά την όλη δουλειά κάνουν ειδικά σχεδιασμένα αμορτισέρ της Kayaba, διασφαλίζοντας υψηλά επίπεδα άνεσης και πάνω από τον μέσο όρο.

Πράγματι, η νέα ανάρτηση (στάνταρ σε όλες τις εκδόσεις εκτός της βασικής με τα 82 άλογα – η αντικατάσταση των αμορτισέρ δεν διαφέρει σε κόστος από εκείνη των συμβατικών) καταπίνει ένα μεγάλο μέρος των ανωμαλιών του οδοστρώματος. Φυσικά υπάρχει και το τίμημα, αφού το soft setup της ανάρτησης επιτρέπει αυξημένες κλίσεις στις στροφές και δίχως τα καθίσματα να προσφέρουν καλή πλευρική στήριξη. Αλλά, όπως είπαμε, ο οδηγός του C4 Cactus δεν είναι αυτός που θα στρίβει με τις πάντες αλλά εκείνος που επιθυμεί άνετες μετακινήσεις και να βγαίνει ατσαλάκωτος κάθε φορά από το αυτοκίνητό του. Πάντως, ακόμη και στο όριο, το γαλλικό hatchback (και όχι crossover, αφού δεν είναι τόσο ψηλό) με το δύσκαμπτο πλαίσιο δεν θα προβληματίσει σε κανένα σημείο, με την παραμικρή απόκλιση να τιθασεύουν τα στάνταρ ηλεκτρονικά ευστάθειας.

Στην ευθεία το C4 Cactus είναι απολαυστικό και εξασφαλίζει ηρεμία στο εσωτερικό, το οποίο έχει πολύ καλή ηχομόνωση. Άλλωστε ο εξαιρετικός diesel 1.6 BlueHDi είναι ίσως ο πιο ήσυχος diesel που έχουμε δοκιμάσει και προσφέρει σεβαστές επιδόσεις και άφθονη ροπή, ζητώντας κατά μέσο όρο περίπου 5,5-6,5 λίτρα ανά 100 χλμ. Το τιμόνι είναι σχετικά ελαφρύ, δίχως να υπολείπεται σε ακρίβεια, ενώ ο «ξεκούραστος» επιλογέας κουμπώνει στις πέντε σχέσεις του με προθυμία.

Συμπερασματικά, το C4 Cactus στη δεύτερη εκτέλεσή του καταφέρνει να είναι πιο Citroën από κάθε άλλη φορά. Υπάρχουν αυτοκίνητα για να στρίβουν με τα όσα στην παλιά Εθνική της Μεγαλόπολης και άλλα που λειτουργούν ως αγχολυτικό, για να τα χαίρεσαι και να τα απολαμβάνεις καθημερινά, δίχως να κουδουνίζεις. Ε, στην τελευταία κατηγορία ανήκει το C4 Cactus, που έχει τον τρόπο να ξεχωρίζει και να κλείνει το μάτι σε όποιον αναζητά ένα value for money στιλάτο hatch με πολλές επιλογές εξατομίκευσης, με πολυετή εγγύηση και με τιμές πώλησης που ξεκινούν από τα 14.850 ευρώ στις εκδόσεις βενζίνης και από τα 16.800 ευρώ στις πετρελαίου.

CITROËN C4 CACTUS 1.6 BLUEHDi 100

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.560 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	100 ίπποι / 3.750 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	254 Nm / 1.750 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	11,8 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	185 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	6,0 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,170x1,729x1,480 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	358-1.170 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.155 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	94 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **16.800€**

ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΤΩΠΟΔΗΣ ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

JEEP COMPASS 1.4T AUTO 170 PS

Μεγάλο σε δυνατότητες και ταυτόχρονα μικρό σε κυβισμό. Η βενζινοκίνητη έκδοση του Compass δείχνει να ταιριάζει γάντι στα ελληνικά δεδομένα.

Το εν λόγω μοντέλο αποτελεί πραγματικό χαμαιλέοντα στην γκάμα της Jeep. Και αυτό γιατί, από άποψη αισθητικής, δανείζεται αυτήν του Grand Cherokee. Από άποψη όγκου και κύρους βρίσκεται λίγο κάτω από το Cherokee. Όσο για τον κινητήρα, παίζει μόλις στα 1,4 λίτρα, μαζί με τον Βενιαμίν της γκάμας, το Renegade.

Το εσωτερικό του δείχνει πολύ προσεγμένο, με ποιοτικά υλικά, πλήρη εξοπλισμό συστημάτων άνεσης και ασφάλειας, καλή εργονομία, καθώς και μια μεγάλη οθόνη 8,4 ιντσών στο κέντρο του ταμπλό. Στην πλούσια έκδοση της δοκιμής συναντάμε μία ακόμη οθόνη, 7 ιντσών, στον πίνακα οργάνων, που μεταφέρει χρήσιμες πληροφορίες, τονίζοντας ταυτόχρονα την τεχνολογική αρτιότητα του αυτοκινήτου.

Από άποψη χώρων, πέρα από τα μπροστινά καθίσματα, και οι πίσω επιβάτες θα καθίσουν άνετα, έχοντας αρκετό αέρα για τα πόδια και το κεφάλι τους. Με τη σειρά του, το διαμέρισμα των αποσκευών είναι αρκετά μεγάλο και πλήρως αξιοποιήσιμο. Ο οδηγός θα μπορέσει να ρυθμίσει εύκολα τη θέση στα μέτρα του, εκτιμώντας την καλή περιμετρική ορατότητα που προσφέρεται.

Περνώντας στον κινητήρα, ο 1.4 MultiAir 2 του Ομίλου Fiat δείχνει να έχει όλη την απαιτούμενη ισχύ, αλλά και την ποιοτική λειτουργία, ώστε να κινήσει σβέλτα τα 1.500+ κιλά του συνόλου. Μια πολύ ελαφριά τραχύτητα στη λειτουργία του περνάει σχεδόν απαρατήρητη. Αντίστοιχα, η καλή δουλειά που έχει γίνει στην ηχομόνωση δεν επιτρέπει θορύβους στο εσωτερικό της καμπίνας. Ο κινητήρας συνεργάζεται αρμονικά με το αυτόματο κιβώτιο των 9 σχέσεων, το οποίο κρίνεται ικανοποιητικό στη λειτουργία του αλλά μέχρι εκεί, καθώς παρουσιάζει μια σχετική υστέρηση στις εντολές του δεξιού πεντάλ και ενίοτε μπερδεύει.

Ένα από τα ισχυρά χαρτιά του αυτοκινήτου έχει να κάνει με την ανάρτηση. Εδώ είναι πραγματικά εντυπωσιακό το πόσο έχουν δουλέψει οι μηχανικοί της εταιρείας για να προσφέρουν ένα premium αποτέλεσμα. Υιοθετώντας ένα ελαφρώς σφιχτό setup, κατάφεραν να εξασφαλίσουν μία από τις καλύτερες (στο top 3) ποιότητες κύλισης στην κατηγορία. Οι κλίσεις του αμαξώματος παραμένουν μικρές, την ίδια στιγμή που οι ανωμαλίες του οδοστρώματος απορροφώνται με συνοπτικές διαδικασίες. Ακόμα και όταν ανέβουν οι ρυθμοί, το Compass δείχνει απόλυτα ελεγχόμενο, ευθύβολο και δεν αγχώνει τον οδηγό. Σε αυτό βοηθά και το σύστημα διεύθυνσης, που προσφέρει αρκετή πληροφόρηση και είναι πιο άμεσο από πολλά άλλα του ανταγωνισμού. Όσο για το κερασάκι, αυτό σχετίζεται με τη συμπεριφορά του αυτοκινήτου εκτός δρόμου, αφού οι άνθρωποι της Jeep κατάφεραν να ζυγίσουν τη διττή φύση του SUV, βάζοντας όμως ψηλά τον πήχη και στους δύο κόσμους, εντός και εκτός δρόμου.

Στο διά ταύτα, το Compass είναι από τα πιο πολυτελή, ικανά και ολοκληρωμένα οχήματα της κατηγορίας. Ένα Jeep που μπορεί να θέσει τους όρους του στο παιχνίδι, κοιτώντας οποιονδήποτε αντίπαλο στα μάτια. Το μόνο του τρωτό σημείο είναι το σχετικά τσιμπημένο κόστος κτήσης και η κατανάλωση. Εάν, ωστόσο, τα χρήματα δεν είναι ανασταλτικός παράγοντας για σας, τότε το συστήνουμε ανεπιφύλακτα.

Jeep Compass 1.4T Auto 170 PS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.368 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	170 ίπποι / 5.500 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	250 Nm / 2.500 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	9,3 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	200 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	10,5 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,394x1,819x1,647 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	438 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.549 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	160 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **28.060€**

CITROËN

THE ABSOLUTE COMFORT

NEO CITROËN
C4 CACTUS

CITROËN ADVANCED COMFORT

Advanced Comfort Καθίσματα
Ανάρτηση με Progressive Hydraulic Cushions™
Σύστημα Ειδοποίησης Ακούσιας Αλλαγής Λωρίδας
Σύστημα Εισόδου και Εκκίνησης Κινητήρα Χωρίς Κλειδί
Σύστημα Επόπτευσης Τυφλής Γωνίας
Σύστημα Αυτόματου Φρεναρίσματος
Σύστημα Αυτόματου Παρκαρίσματος
Αυτόματο Κιβώτιο Ταχυτήτων EAT6
Citroën Connect Navigation
Σύστημα Mirror Screen

ΑΠΟ
14.850 €
ΜΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ*

INSPIRED BY YOU

www.citroen.gr

*2 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση συν 3 χρόνια επέκταση εργοστασιακής εγγύησης.
Μικτή κατανάλωση και εκπομπές CO_2 Citroën C4 CACTUS: από 3,6 έως 5,3 lt/100km και από 94 έως 119 gr/km.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΦΗΣ ΝΙΚΟΣ ΜΑΡΙΝΟΠΟΥΛΟΣ

PEUGEOT 308 1.6 BLUEHDI 120 HP

Απόλυτα σύγχρονο σε όλους τους τομείς, το 308 αποτελεί μια πολύ καλή πρόταση στη μικρή-μεσαία κατηγορία.

«Ομάδα που κερδίζει δεν αλλάζει» λέει η γνωστή ρήση, κάτι που στην αυτοκινητοβιομηχανία μεταφράζεται σε «επιτυχημένο μοντέλο δεν αλλάζει ριζικά στην ανανέωσή του». Και μια και το 308 είναι ιδιαίτερα επιτυχημένο πανευρωπαϊκά αλλά και στη χώρα μας, οι ιθύνοντες της Peugeot ακολούθησαν ακριβώς αυτή τη λογική. Έτσι, οι επεμβάσεις των σχεδιαστών δεν άλλαξαν το γνώριμο, άμεσα αποδεκτό και χαρακτηριστικό σχήμα του μικρού-μεσαίου γαλλικού μοντέλου, αλλά το έκαναν ακόμη πιο δυναμικό και ξεχωριστό. Κυρίως μπροστά, όπου είναι ακόμη πιο εμφατικό χάρη στη διαφοροποιημένη μάσκα του με το έντονο χρωμιωμένο περίγραμμα, η οποία συνδυάζεται με έναν επανασχεδιασμένο προφυλακτήρα και ένα πιο ανάγλυφο καπό.

Και στο εσωτερικό ακολουθήθηκε η ίδια λογική, με επεμβάσεις στα σημεία που δεν επηρεάζουν τη συνολική εικόνα. Αυτή είναι ιδιαίτερα μοντέρνα, κυρίως χάρη στο i-Cockpit, που εξακολουθεί να είναι μια ιδιαιτέρως έξυπνη προσέγγιση. Κι αυτό γιατί η τοποθέτησή του ψηλά δεν παραπέμπει μόνο οπτικά σε HUD αλλά και λειτουργικά, αφού ο οδηγός έχει όλη την πληροφόρηση που χρειάζεται μπροστά στα μάτια του – και χωρίς να αποσπάται η προσοχή του από τον δρόμο.

Η εργονομία δεν προβληματίζει διόλου –η «ανάποδη» φορά του στροφόμετρου είναι μια νότα διαφορετικότητας–, το ίδιο ισχύει φυσικά και για την ποιότητα κατασκευής και το φινίρισμα, ο εξοπλισμός είναι πλήρης ακόμα και στη βασική έκδοση, ενώ οπτικά την παράσταση κλέβει το μικρό, σπορτίφ τιμόνι και κυρίως η μεγάλη οθόνη αφής των 9,7 ιντσών στην κεντρική κονσόλα. Από εκεί ελέγχονται τα πάντα όσον αφορά το σύστημα infotainment. Οι δυνατότητες διασύνδεσης smartphones είναι πλήρεις, ενώ μεγάλη είναι και η γκάμα των συστημάτων υποβοήθησης για τον οδηγό, που αυξάνουν κι άλλο το συνολικό επίπεδο ασφάλειας.

Αυτό έχει ως βάση εκκίνησης το πολύ καλό πλαίσιο του νέου 308, που φυσικά εξασφαλίζει πέρα από ιδιαίτερα άνετους χώρους (πορτμπαγκάζ με συνολική χωρητικότητα 470 λίτρων, που είναι από τους μεγαλύτερους στην κατηγορία) και μια εξαιρετικά καλή οδική συμπεριφορά. Με το 308 μπορεί κανείς να κινηθεί εύκολα και γρήγορα, αφού παραμένει πάντα ουδέτερο και προβλέψιμο, με περιθώρια πρόσφυσης που είναι πάντοτε ικανοποιητικά και με ένα επίπεδο άνεσης από την ανάρτηση που είναι απόλυτα σύμφωνο και εναρμονισμένο με τη γαλλική παράδοση στον συγκεκριμένο τομέα.

Αρωγός στο πολύ ενδιαφέρον, δυναμικό προφίλ του επιτυχημένου Peugeot το καλό σε αίσθηση και ακρίβεια σύστημα διεύθυνσης και τα αποτελεσματικά φρένα με την καλή αίσθηση.

Καλή αίσθηση έχει και ο επιλογέας του χειροκίνητου κιβωτίου των 6 σχέσεων που συνδυάζεται στάνταρ με τον τετρακύλινδρο diesel BlueHDi των 1.600 κυβικών και των 120 ίππων, ο οποίος είναι από τους καλύτερους της κατηγορίας του, καθότι δυνατός και ελαστικός από χαμηλά, οικονομικός

ΤΟ ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ PEUGEOT 308 ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΡΟΛΟ

(μέση κατανάλωση γύρω στα 5,8 λίτρα χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια) και με χαμηλές εκπομπές CO2. Ταυτόχρονα είναι και αρκετά πολιτισμένος, γεγονός που συμβαδίζει απόλυτα με τον upper-class χαρακτήρα του νέου 308.

Όσο για το κόστος του, στην έκδοση 1.6 BlueHDi των 120 ίππων της δοκιμής μας ξεκινά από τα 20.400 ευρώ. Γενικά **η τιμή εισαγωγής στην γκάμα του Peugeot 308 είναι τα 15.700 ευρώ** με την τρέχουσα προωθητική ενέργεια.

PEUGEOT 308 1.6 BlueHDi 120 hp

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	9,6 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	196 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	5,8 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,253x1,804x1,457 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	470-1.309 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.180 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	82 - 98 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **20.400€**

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Audi A3 Sportback 1.6 TDI

Το A3 Sportback είναι από τις καθιερωμένες προτάσεις της κατηγορίας, έχοντας δείξει όλα αυτά τα χρόνια που είναι στην αγορά τα προσόντα και τις δυνατότητές του. Στα συν του το σχετικά χαμηλό βάρος, που πριμοδοτεί τα δυναμικά του χαρακτηριστικά. Ο κινητήρας diesel των 1.600 κυβικών αποδίδει 116 ίππους και εξασφαλίζει ικανοποιητικές επιδόσεις. Οι τιμές του Audi A3 Sportback ξεκινούν από τα 22.430 ευρώ για την ειδική έκδοση Business, ενώ η αμέσως επόμενη, Comfort, κοστίζει από 26.900 ευρώ.

BMW 116d (116 PS)

Ακόμα ένα καθιερωμένο μοντέλο της κλάσης, που μάλιστα είναι και το μοναδικό με πίσω κίνηση. Κάτι που αναμένεται να αλλάξει στην επόμενη γενιά του, που είναι προ των πυλών. Στα συν της σειράς 1 ο πιο σπορτίφ χαρακτήρας, ενώ, από την άλλη, οι χώροι της υπολείπονται σε σχέση με τον μέσο όρο της κατηγορίας. Ο τρικύλινδρος diesel των 1.500 κυβικών αποδίδει 116 ίππους, ενώ υπάρχει και η 114d με 95 ίππους πάντα από τα 1.500 κυβικά. Η 116d ξεκινά από τα 27.937 ευρώ.

Mercedes-Benz A 180 d

Η τελευταία έλευση της κατηγορίας. Πρόκειται για την καινούργια έκδοση της μικρής-μεσαίας Mercedes, η οποία έχει επιπλέον ένα εξελιγμένο σύστημα infotainment και έναν καινούργιο κινητήρα πετρελαίου 1.500 κυβικών ο οποίος αποδίδει 116 ίππους και για αρχή συνδυάζεται αποκλειστικά με αυτόματο κιβώτιο, ενώ αργότερα θα ακολουθήσει και έκδοση με χειροκίνητο 6 σχέσεων. Η τιμής της νέας Mercedes A 180 d ξεκινά από 32.288 ευρώ.

VW Golf 1.6 TDI

Ούτε το Golf χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις, μια και δηλώνει με συνέπεια το «παρών» στην κλάση εδώ και αρκετά χρόνια. Με αρκετά μεγάλους χώρους κυρίως για αποσκευές, έχει να επιδείξει καλή ποιότητα και ισορροπημένο χαρακτήρα, κάτι που ισχύει και για την πετρελαιοκίνητη έκδοσή του των 1.600 κυβικών και των 115 ίππων. Η τιμή του Golf 1.6 TDI ξεκινά από τα 20.950 ευρώ.

KIA STONIC 1.0 T-GDi

Δοκιμάζουμε το Stonic με τον τρικύλινδρο turbo και διαπιστώνουμε πόσο ταιριαστός είναι στο καλοστημένο πλαίσιό του.

Μέχρι τώρα είχαμε δοκιμάσει την έκδοση του Stonic στα 1.400 κ.εκ. (από €16.090) και την diesel στα 1.600 κ.εκ. (από €17.660). Τώρα έφτασε η ώρα της turbo στα 1.000 κ.εκ. που τιμολογιακά τοποθετείται κάτω από την ντίζελ με διαφορά περίπου 570 ευρώ. Εδώ τα πράγματα είναι ξεκάθαρα. Κάνετε πολλά χιλιόμετρα τον χρόνο; Προτιμήστε diesel. Κινείστε περισσότερο στην πόλη και κάνετε μικρότερες αποστάσεις; Ο τρικύλινδρος turbo με άμεσο ψεκασμό και πιο ήσυχος είναι και πιο ραφιναρισμένος στη λειτουργία του.

Χάρη και στην καλή κλιμάκωση του κιβωτίου η δύναμη των 120 ίππων απλώνεται από τις χαμηλές στροφές και το μοτέρ, όσο ανεβάζει στροφές, βγάζει μια τραχιά αλλά ευχάριστη χροιά. Προσφέρει πολύ καλές επιδόσεις και μόνο αν δεν είσαι «φιλικός» με το γκάζι θα δεις μια μέση κατανάλωση στα περίπου 8 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Παρ' ότι το τρικύλινδρο μοτεράκι δεν είναι από τα πιο οικονομικά στην κατηγορία του, στον ανοιχτό δρόμο και με μια νόμιμη τελική μπορεί να πέσει χαλαρά στα 7-7,5 λίτρα. Γεγονός πάντως είναι πως το βενζινοκίνητο Stonic είναι πιο απολαυστικό από το diesel.

Μία σημαντική λεπτομέρεια που αντιληφθήκαμε είναι πως η ανάρτηση δεν αντιδρά τόσο σφιχτά όσο στην diesel έκδοση και εξασφαλίζει μεγαλύτερα επίπεδα άνεσης. Μάλιστα αυτό είναι κάτι ιδιαίτερα ευπρόσδεκτο, αφού η απόσταση των 18,3 εκατοστών από το έδαφος επιτρέπει απροβλημάτιστες βόλτες σε κακούς χωματόδρομους και δίχως να τραντάζονται οι επιβαίνοντες. Στην άσφαλτο και στα κλειστά κομμάτια το Stonic εξακολουθεί να αποδεικνύει πως είναι από τα πιο ευχάριστα οδηγικά μικρά crossovers, με το αμάξωμα να παίρνει μικρές κλίσεις. Το τιμόνι είναι ακριβές και με σωστό «βάρος», ενώ ο επιλογέας κουμπώνει όπως θα ήθελες.

Κατά τα λοιπά, ισχύει ό,τι είχαμε γράψει και στις προηγούμενες δοκιμές μας για το Stonic. Οι χώροι είναι πολύ καλοί για όλους τους επιβάτες, προσφέροντας ικανοποιητικό πορτμπαγκάζ στα 352 λίτρα. Το ταμπλό είναι προσεγμένο εργονομικά, με ευανάγνωστο πίνακα οργάνων και μια πολύ εύχρηστη touch screen στο μέσο. Θήκες για μικροαντικείμενα υπάρχουν πολλές, ενώ γενικότερα το Stonic είναι ένα αυτοκίνητο που θα βολέψει τις μεταφορικές και καθημερινές ανάγκες μιας οικογένειας.

Περνώντας στο ταμείο, το Stonic 1.0 T-GDi ξεκινά από τα €17.090 και προσφέρει όλες τις ανέσεις από τον βασικό εξοπλισμό, με στάνταρ την οθόνη 7 ιντσών. Πάντως, η αμέσως επόμενη έκδοση, EX Premium, προσφέρει πολλά στοιχεία (LED ημέρας, δερμάτινη επένδυση σε τιμόνι και επιλογέα, κάμερα οπισθοπορείας, αυτόματοι υαλοκαθαριστήρες κ.ά.) για να σε δελεάσει και αξίζει την υπέρβαση προς τα €17.660. Εδώ να πούμε πως ένα πολύ σημαντικό κίνητρο για την απόκτηση του Stonic και κάθε Kia αποτελεί η αξιοπιστία που διακρίνει τους Κορεάτες, καθώς και η επταετής εγγύηση για τα μηχανικά μέρη.

KIA STONIC 1.0 T-GDI

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	998 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	120 ίπποι / 6.000 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	172 Nm / 1.500-4.000 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	10,3 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	184 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	8,0 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,140x1,760x1,520 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	352-1.135 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.185 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	115 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **17.090€**

ΤΟ ΚΑΛΥΤΕΡΟ SUV ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΑΜΕ ΠΟΤΕ!

GREY

ECLIPSE 5D 1.5 TC MT 2WD INFORM MY18 AS&G. Συνδυασμένη κατανάλωση (λίτρα/100χιλιόμετρα): 6,6. Εκπομπές CO_2 (γρ./χλμ): 151

GOOD DESIGN

MITSUBISHI 12 TIMES World Record Dakar Winner

EURO NCAP FOR SAFER CARS ★★★★★ TEST 2017

5 ΧΡΟΝΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ

ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΑΡΑΚΑΚΗ

ECLIPSE CROSS

MITSUBISHI MOTORS
Drive your Ambition

από 24.900€

Το νέο Eclipse Cross SUV ήρθε για να σας οδηγήσει στις νέες, «απάτητες» διαδρομές της τεχνολογικής εξέλιξης! Η κορυφαία 4κίνηση/S-AWC, ο νέος κινητήρας βενζίνης MIVEC/1.5lt, 163hp, η τεχνολογία αιχμής και τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας αναδεικνύουν την πιο απαιτητική διαδρομή στην πιο ασφαλή οδηγική εμπειρία!

Ανακάλυψέ το τώρα | www.mitsubishi-motors.gr

ΝΕΟ VW TOUAREG
ΒΛΕΠΕΙ ΚΟΡΥΦΗ

Στο νέο Touareg η VW έχει χρησιμοποιήσει ό,τι είχε και δεν είχε από πλευράς τεχνολογίας. Σε όλους ανεξαιρέτως τους τομείς.

Το νέο Touareg μπορεί να έχει μεγαλώσει κι άλλο –το μήκος του φτάνει σχεδόν τα 4,90 μέτρα–, αλλά ταυτόχρονα έχει γίνει πιο κομψό, λόγω των πιο δυναμικών αναλογιών του και του πίσω μέρους του, που δεν είναι πλέον κάθετο. Ταυτόχρονα, διαθέτει μία από τις πιο εμφατικές μάσκες της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας.

Η upper-class προσέγγιση συνεχίζεται και στο εσωτερικό του, όπου την παράσταση κλέβει η κορυφαία έκδοση του λεγόμενου Innovative Cockpit με την τεράστια οθόνη των 15 ιντσών στο κέντρο του ταμπλό. Αυτή αποτελεί –όπως άλλωστε και η στάνταρ των 9,5 ιντσών, που κάθε άλλο παρά μικρή είναι– ενιαίο σύνολο με τον επίσης ψηφιακό πίνακα οργάνων των 12 ιντσών.

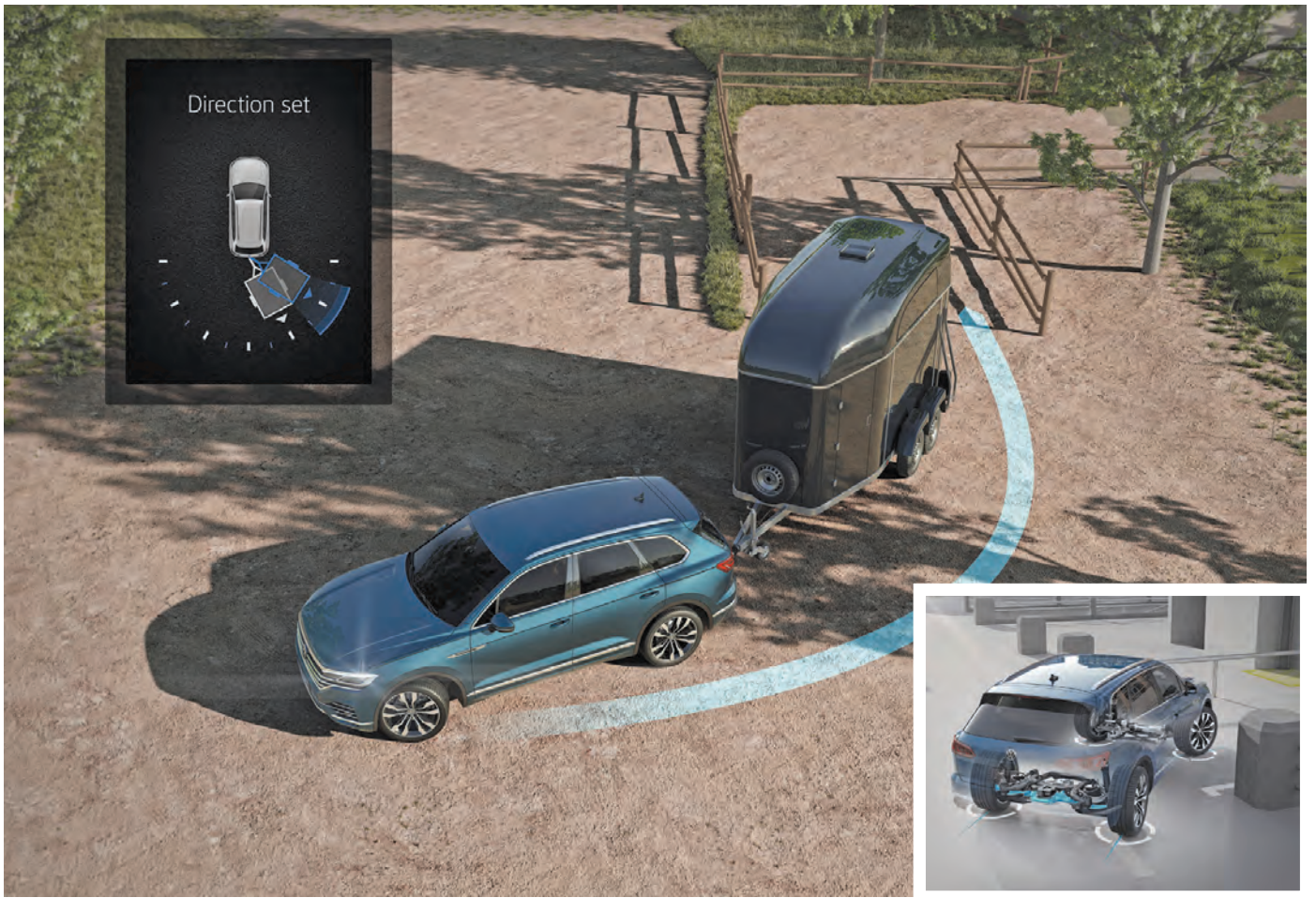
Από την οθόνη ελέγχονται τα πάντα, ενώ η επίδειξη υψηλής τεχνολογίας από τη VW συνεχίζεται με τα πιο πολλά συστήματα υποβοήθησης που ήταν ποτέ διαθέσιμα σε μοντέλο της. Το Touareg, που φυσικά δεν υπολείπεται από πλευράς πολυτέλειας, μπορεί να έχει κυριολεκτικά τα πάντα. Από δυνατότητες ημιαυτόνομης οδήγησης με ειδική λειτουργία για τμήματα του οδικού δικτύου όπου εκτελούνται έργα μέχρι υποβοήθηση σε διασταυρώσεις, το εξαιρετικό Trailer Assist που κάνει τις μανούβρες με τρέιλερ παιχνιδάκι, καθώς και τους νέους προβολείς IQ Light - LED matrix με την εντυπωσιακή απόδοση. Την premium εικόνα ολοκληρώνουν οι κάτι παραπάνω από άνετοι χώροι του και τα 810 λίτρα του πορτμπαγκάζ του.

Στον δρόμο, πάντως, το Touareg κατορθώνει να κρύψει σε μεγάλο βαθμό τόσο τον όγκο και τις διαστάσεις του όσο και το βάρος του, που είναι κατά 106 κιλά πιο μικρό σε σχέση με τον προκάτοχό του. Αυτό ισχύει και στη στάνταρ διαμόρφωσή του με τη συμβατική του ανάρτηση και πολύ περισσότερο όταν διαθέτει την ενεργή τετραδιεύθυνση που το καθιστά ιδιαίτερα ευέλικτο, τις ενεργές αντιστρεπτικές που περιορίζουν στο ελάχιστο τις τάσεις πλεύσης του αμαξώματος και τις κλίσεις στις στροφές. Παράλληλα, η επίσης προαιρετική πνευματική του ανάρτηση εξασφαλίζει ένα ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο άνεσης, καθώς και δυνατότητες αυξομείωσης της απόστασης από το έδαφος.

Στην Αυστρία, όπου έγινε η επίσημη παρουσίασή του, οδηγήσαμε το Touareg με τον V6 diesel των 3.000 κυβικών και των 286 ίππων, ο οποίος δεν φάνηκε σε καμία περίπτωση να προβληματίζεται από τα πολλά κιλά που έχει να αντιμετωπίσει. Απεναντίας, δήλωνε πάντοτε το «παρών» και ήταν ελαστικός από χαμηλά, ενώ αξιόλογες είναι και οι επιδόσεις που εξασφαλίζει: 0-100 σε 6,1 δεύτερα και τελική ταχύτητα έως και 238 χλμ./ώρα.

Από την αρχή θα είναι διαθέσιμη και η έκδοση των 231 ίππων του ίδιου κινητήρα, καθώς και ένας V6 3.0 TSI (βενζίνης) με 340 ίππους, ενώ θα ακολουθήσει ένας V8 turbo diesel με 4.000 κυβικά και 421 ίππους. Στην πορεία θα προστεθεί και η plug-in υβριδική έκδοση των (συνδυαστικών) 367 ίππων που προορίζεται αρχικά για την κινεζική αγορά.

Το νέο Touareg θα είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα μέσα στο καλοκαίρι, σε τρία επίπεδα εξοπλισμού και στιλ πέραν του βασικού –τα Atmosphere, Elegance και R-Line– και σε τιμές που θα ξεκινούν από τα 85.000 ευρώ.



Ο **ΚΩΣΤΑΣ ΦΙΛΗΣ** ΠΕΡΙΓΡΑΦΕΙ ΤΗΝ ΑΓΑΠΗ ΤΟΥ ΓΙΑ ΤΟ **ΚΛΑΣΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ** ΚΑΙ ΕΞΗΓΕΙ ΓΙΑΤΙ ΣΤΗ **ΦΙΛΗΣGLASS®** ΔΕΝ ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΑΠΛΩΣ ΠΑΡΜΠΡΙΖ

Όσοι αγαπούν το κλασικό αυτοκίνητο γνωρίζουν τα ετήσια ραντεβού της ΦΙΛΠΑ (Φίλοι του Παλαιού Αυτοκινήτου). Φέτος, στο εαρινό Regularity Rally στην Άνδρο, από τις 21 έως και τις 22 Απριλίου, 74 πληρώματα ταξίδεψαν σε πανέμορφες διαδρομές και διαγωνίστηκαν σε κλασικές «ειδικές» και απαιτητικές διαδρομές στη Χώρα, στο Γαύριο, στο Μπατσί, στην Παλαιόπολη, στη Μεσαριά, στο Κόρθι, στον Όρμο. Το ράλι ήταν αφιερωμένο στον Γιώργο Φίλη, τον ιδρυτή της ΦΙΛΗΣGlass®, της εταιρείας που δραστηριοποιείται στην αγορά επισκευής και αντικατάστασης κρυστάλλων αυτοκινήτων, που έφυγε από τη ζωή πέρυσι τον Ιούλιο.

«Ο πατέρας μου ήταν πολλά χρόνια μέλος στη ΦΙΛΠΑ. Στην πραγματικότητα, ήταν πραγματογνώμονας, προσφέροντας εθελοντικά τις υπηρεσίες του. Ήταν τιμή η διοργάνωση του ράλι στη μνήμη του» εξηγεί ο γιος του Γιώργου Φίλη, Κώστας, που βρίσκεται στο τιμόνι της Τεχνικής Διεύθυνσης της ΦΙΛΗΣGlass®. Ο ίδιος συχνά κατεβαίνει σε αγώνες αυτοκινήτου – άλλωστε έχει μια ζηλευτή συλλογή κλασικών αυτοκινήτων.

«Έχουμε μια συλλογή παλιών αυτοκινήτων, που ήταν λογικό να δημιουργηθεί και λόγω του αντικειμένου μας αλλά και από την αγάπη μας στο παλιό αυτοκίνητο. Έτσι, είναι και πολλοί οι πελάτες που μας εμπιστεύονται ένα κλασικό αμάξι για επισκευή. Στα συνεργεία μας έχουμε πάντα δύο με τρία κλασικά αυτοκίνητα την εβδομάδα εξαιτίας της εμπειρίας και της γνώσης που πλέον έχουμε αποκτήσει. Εμείς επεμβαίνουμε, φυσικά, στο κομμάτι των κρυστάλλων και του γρύλου. Περνάμε αντηλιακές μεμβράνες στα κρύσταλλα, προκειμένου να θωρακίσουμε το αυτοκίνητο από την ηλιακή ακτινοβολία και τη θερμοκρασία, αλλάζουμε κρύσταλλα καθρεπτών. Γενικά, ό,τι αφορά το κρύσταλλο» περιγράφει ο Κώστας Φίλης. Ωστόσο, η επόμενη ερώτηση δεν γίνεται να μην αφορά τα αγαπημένα του αυτοκίνητα.

«Ξεχωρίζω το Sunbeam Alpine Cabrio, του 1957. Είναι το πρώτο αυτοκίνητο που πήραμε μαζί με τον πατέρα μου, πριν από 30 χρόνια, όταν ήμουν 13 ετών. Το φτιάξαμε εξολοκλήρου οι δυο μας. Ο σκοπός ήταν να επισκευάσουμε ένα παλιό, κλασικό αυτοκίνητο και κατόπιν να γίνει το πρώτο μου αυτοκίνητο. Όταν ολοκληρώθηκε η επισκευή του και αφού πήρα δίπλωμα, τελικά δεν ήθελα να το κυκλοφορώ. Ήταν πλέον πολύτιμο. Όχι μόνο χρηματικά αλλά και συναισθηματικά». Την ίδια στιγμή που οι συνομήλικοί του οδηγούσαν συγκρουόμενα στο λούνα παρκ, ο Κώστας Φίλης έφτιαχνε το δικό του αυτοκίνητο. Και όχι ένα οποιοδήποτε αυτοκίνητο.

Το Sunbeam Alpine είναι ένα σπορ διθέσιο ανοιχτό αυτοκίνητο που δημιουργήθηκε και εξελίχθηκε μέσα από τους αγώνες αυτοκινήτου και κυρίως από τις πρώτες διοργανώσεις των ράλι. Μάλιστα, το όνομα Alpine προήλθε από τον αγώνα που γινόταν στους δρόμους των Άλπεων. Η Sunbeam, μάρκα του Ομίλου Rootes, δημιούργησε το πρωτότυπο το 1953 και ήταν το πρώτο όχημα της ένωσης Sunbeam-Talbot. Ήταν ένα διθέσιο σπορ roadster, το οποίο δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε αρχικά από τον αντιπρόσωπο της Sunbeam-Talbot, George Hartwell, στο Bournemouth για τις συμμετοχές του σε αγώνες ράλι.

Το αυτοκίνητο είχε πολλούς νεωτερισμούς. Βγήκε στην παραγωγή με έναν τετρακύλινδρο 2.267 κ.εκ. κινητήρα από το μοντέλο saloon αλλά με περισσότερα κυβικά, κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων με overdrive και με τον μοχλό αλλαγής στο πάτωμα. Αναφέρουμε τις δύο αυτές λεπτομέρειες γιατί η θέση του μοχλού πέρασε και στα αυτοκίνητα παραγωγής (για μεγαλύτερη ευκολία), ενώ το overdrive ήταν σαν να υπήρχαν δύο επιπλέον ταχύτητες στο κιβώτιο. Το σχήμα του αυτοκινήτου ήταν υπόθεση του Ken Howes και δεν είναι τυχαίο πως έχει πολλές ομοιότητες με το Ford Thunderbird. Ο λόγος ήταν πως ο Howes είχε εργαστεί στη Ford πριν από την ένταξή του στη Rootes. Το αυτοκίνητο έκανε εκτεταμένη χρήση των στοιχείων από τα άλλα οχήματα Rootes. Το πάτωμά του προερχόταν από το Hillman Husky estate. Η μετάδοση προερχόταν κυρίως από το Sunbeam Rapier, αλλά τα φρένα ήταν δισκόφρενα εμπρός. Το εσωτερικό ακολουθούσε τη μόδα της εποχής, με δερμάτινο σαλόνι και ξύλο καρυδιάς. Η σκληρή οροφή (hard top) μπήκε από τη σειρά II και ήταν διαθέσιμη κατόπιν πα-

> *Ξεχωρίζω το Sunbeam Alpine Cabrio, του 1957. Είναι το πρώτο αυτοκίνητο που πήραμε μαζί με τον πατέρα μου, πριν από 30 χρόνια, όταν ήμουν 13 ετών. Το φτιάξαμε εξολοκλήρου οι δυο μας. Ο σκοπός ήταν να επισκευάσουμε ένα παλιό, κλασικό αυτοκίνητο και κατόπιν να γίνει το πρώτο μου αυτοκίνητο. Όταν ολοκληρώθηκε η επισκευή του και αφού πήρα δίπλωμα, τελικά δεν ήθελα να το κυκλοφορώ. Ήταν πλέον πολύτιμο.*

ραγγελίας, ενώ στη σειρά III η σκληρή οροφή ήταν στον έξτρα εξοπλισμό.

«Όπως καταλαβαίνετε, αυτό το αυτοκίνητο δεν μπορούσε να βγει τελικά στην κυκλοφορία των αθηναϊκών δρόμων. Εξακολουθεί να είναι το αγαπημένο μου, γιατί ήταν το πρώτο που έφτιαξα εξολοκλήρου τόσο εγώ όσο και ο πατέρας μου, ο οποίος αγάπησε αυτό το χόμπι ακόμα περισσότερο αφότου χάσαμε τη μητέρα μου. Ανακάλυψε πως αυτή η ασχολία τον χαλάρωνε από την κούραση της ημέρας και πράγματι είχε δίκιο».

Ένα ακόμη αυτοκίνητο που ξεχωρίζει ο Κώστας Φίλης είναι «το τελευταίο αυτοκίνητο που έφτιαξε ο πατέρας μου, ένα Porsche Carrera 711, του 1977. Είναι ένα κλασικό αυτοκίνητο. Αυτό το σχέδιο της Porsche θεωρώ πως είναι το πιο όμορφο και διαχρονικό σχεδιαστικά που έχει βγει ποτέ. Έχω τρέξει σε ράλι με αυτό».

Η Carrera 3.0, που απέδιδε 200 ίππους, κατασκευάστηκε μόλις για δύο χρονιές, το 1976 και το 1977, και στην τότε γκάμα της Porsche βρισκόταν μεταξύ της βασικής 911 με τα 165 άλογα και της top και πανάκριβης, ακόμα και τότε, turbo με τα 260 άλογα. Μάλιστα, από τη στιγμή που η 3.0 κόστιζε σχεδόν 30% πιο πολύ από την πρώτη με τον κινητήρα των 2.700 κυβικών (47.700 μάρκα έναντι 37.300), μοιραία ήταν πιο εξεζητημένη επιλογή, παρόλο που ήταν εμφανώς καλύτερο αυτοκίνητο.

Στα δύο αυτά χρόνια που ήταν διαθέσιμη, η 911 Carrera 3.0 κατασκευάστηκε μόλις 3.687 φορές, από τις οποίες οι 2.564 ήταν κουπέ και οι υπόλοιπες 1.123 targa, ενώ στην ουσία αποτέλεσε τον προπομπό της SC. Ένας προπομπός όμως που ήταν πιο δυνατός, 200 άλογα έναντι 180 της αρχικής εκδοχής της τελευταίας, με τη διαφορά υπέρ της να οφείλεται στις αλλαγές στους εκκεντροφόρους της SC για χάρη της πιο επίπεδης καμπύλης ροπής και της εφαρμογής κάποιας στοιχειώδους αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.

Τον φαντάζομαι να κυκλοφορεί με την Carrera του 1977, αλλά με προσγειώνει. «Όχι, κυκλοφορώ με ένα Volkswagen Golf, αν και αρκετές φορές κυκλοφορώ με παλιά αυτοκίνητα. Εννοείται πως με κοιτάνε όλοι στον δρόμο, αν και οι περισσότεροι με ρωτάνε πιο πολύ για την αξία τους. Όμως αυτά τα αυτοκίνητα δεν έχουν να κάνουν με τα χρήματα. Είναι ο κόπος και το μεράκι σου. Είναι ο χρόνος που έχεις ξοδέψει για να το φέρεις σε αυτή την κατάσταση. Τα σύγχρονα αυτοκίνητα δεν έχουν καμία σχέση με τα παλιά. Οι παλιές κατασκευές ήταν πολύ πιο στιβαρές, ήταν άλλης δομής, γι' αυτό και τα αγαπώ. Τα σύγχρονα είναι αυτοκίνητα παραγωγής. Και τα παλιά ήταν παραγωγής, αλλά σε πολύ πιο περιορισμένο αριθμό».

Η σωστή τοποθέτηση ενός παρμπρίζ δένει όλο το αυτοκίνητο και προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος. Από το '90 και μετά άλλαξε η τοποθέτηση των κρυστάλλων. Τα γυαλιά πλέον μπαίνουν κολλητά πάνω στο αμάξωμα, προστατεύοντας σε περίπτωση πρόσκρουσης και ατυχήματος. Πλέον είναι μέρος της παθητικής ασφάλειας του αυτοκινήτου, γι' αυτό χρειάζεται εμπειρία και υπευθυνότητα. Αυτός είναι και ο λόγος που δίνουμε γραπτή εγγύηση.

Έχω την εντύπωση πως ο Κώστας Φίλης θα μπορούσε να μιλάει με τις ώρες για το κλασικό αυτοκίνητο. Είναι έτσι παθιασμένος και με τη δουλειά του στη ΦΙΛΗΣGlass®;

«Είμαστε, και η αδερφή μου και εγώ, από μικροί σε αυτή τη δουλειά. Δεν σκεφτήκαμε ποτέ να κάνουμε κάτι άλλο. Κι αν αγαπάς αυτό που κάνεις, δεν χρειάζεσαι κάτι άλλο. Και φαίνεται αυτή η αγάπη μας στους πελάτες και στους συνεργάτες μας».

Πόσο δύσκολο, όμως, είναι να αλλάξει κάποιος παρμπρίζ, ένα κρύσταλλο αυτοκινήτου; Ή πόσο σημαντικό εντέλει;

«Παλιά η τοποθέτηση των κρυστάλλων εξυπηρετούσε μόνο την ορατότητα του οδηγού και των συνεπιβατών. Στα σύγχρονα αυτοκίνητα τα κρύσταλλα είναι απαραίτητο μέρος του αμαξώματος, γιατί είναι τέτοια η δομή και η τοποθέτησή του –που είναι κολλητά πάνω στο όχημα–, που πλέον δεν εξυπηρετεί μόνο την ορατότητα του οδηγού αλλά και την ασφάλειά του. Η σωστή τοποθέτηση ενός παρμπρίζ δένει όλο το αυτοκίνητο και προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος. Από το '90 και μετά άλλαξε η τοποθέτηση των κρυστάλλων. Τα γυαλιά πλέον μπαίνουν κολλητά πάνω στο αμάξωμα, προστατεύοντας σε περίπτωση πρόσκρουσης και ατυχήματος. Πλέον είναι μέρος της παθητικής ασφάλειας του αυτοκινήτου».

Είναι πιο δύσκολη η δουλειά τώρα; «Ναι, και γι' αυτό χρειάζεται εμπειρία και σεβασμός. Εμείς, άλλωστε, δίνουμε γραπτή εγγύηση πως τα κρύσταλλα έχουν τοποθετηθεί σωστά και υπεύθυνα, κάτι που πολύ λίγοι κάνουν στην αγορά. Πλέον είναι λεπτή η θέση μας, δεν φτιάχνουμε απλώς ένα παρμπρίζ, εγγυόμαστε για την ασφάλειά του. Δεσμευόμαστε για τη δουλειά που κάνουμε, ενώ ο κόσμος σπάνια ενδιαφέρεται για το ανταλλακτικό και την τοποθέτησή του, γιατί φαντάζεται πως είναι κάτι απλό και ασήμαντο. Δεν είναι όμως έτσι. Η τοποθέτηση πλέον είναι πιο σημαντική κι από το ίδιο το υλικό. Αν ένα γυαλί δεν είναι σωστά τοποθετημένο, το αυτοκίνητο χάνει σε ασφάλεια. Είναι ψιλά γράμματα για τον περισσότερο κόσμο, όμως είναι πολύ σημαντικό» εξηγεί ο Κώστας Φίλης.

Μιλάει με συναίσθημα και αγάπη. «Καλοί είναι οι αριθμοί, αλλά χωρίς συναίσθημα δεν εξελίσσεσαι. Κι αυτή είναι και η σχέση μας με τους πελάτες μας». Δεν υπερβάλλει, στα social media και στο site της ΦΙΛΗΣGlass® τα σχόλια των πελατών είναι η εγγύηση που χρειάζεται κάθε οδηγός.

INFO
Τηλ.: 213 3335555
https://www.filisglass.com/