ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ // ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΔΩΡΕΑΝ

AUTO FREE SUNDAY

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2019 • ΤΕΥΧΟΣ 34
www.freesunday.gr issuu.com/autosunday

KIA PROCEED

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΓΟΗΤΡΟΥ

NEO TOYOTA RAV4

Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

CITROEN C3 AIRCROSS 1.2

ΝΕΑΝΙΚΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ

SKODA KODIAQ SCOUT, MERCEDES X-CLASS THEROCK EDITION, HONDA HR-V 1.5 CVT, ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ

ΤΟ VISION IV ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΑΡΧΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ SKODA

Την επόμενη τετραετία η Skoda θα επενδύσει συνολικά 2 δισ. ευρώ για την εξέλιξη εναλλακτικών συστημάτων πρόωσης και υπηρεσιών μετακίνησης, ενώ στα πλάνα της περιλαμβάνεται και η παρουσίαση άνω των 10 νέων ηλεκτρικών μοντέλων μέχρι το 2022.

Το πρώτο από αυτά θα είναι έτοιμο σε δύο χρόνια από τώρα, το 2020, η βάση του θα είναι φυσικά το εξελιγμένο ειδικά για την ηλεκτροκίνηση πλαίσιο MEB, ενώ μια πρώτη ένδειξη για την εικόνα του θα είναι το πρωτότυπο Vision iV που θα παρουσιαστεί στην έκθεση της Γενεύης.

Σύμφωνα με τα πρώτα επίσημα σκίτσα του που δόθηκαν στη δημοσιότητα, πρόκειται για ένα τετράθυρο κουπέ crossover με έντονα κεκλιμένη οροφή στο πίσω μέρος της, με μια νέα προσέγγιση της μάσκας της Skoda, με θηριώδεις ζάντες 22(!) ιντσών και με κάμερες αντί για καθρέφτες, τα καλύμματα των οποίων μοιάζουν με πτερύγια καρχαρία. Στο πίσω μέρος ξεχωρίζει το έντονο ανάγλυφο και τα διάφανα φώτα LED που προχωρούν το φωτεινό αποτύπωμα C κάποια βήματα παραπέρα.

Η AUTO SUNDAY ΔΙΑΝΕΜΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΤΗΣ FREE SUNDAY

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2019 • ΤΕΥΧΟΣ 34

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

4 ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΝΕΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗΣ
6 ΜΕ ΤΟ PROCEED Η KIA ΤΟΛΜΑ ΝΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙ ΕΝΑ SHOOTING BRAKE ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΣΤΗ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΠΟ ΜΑΖΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ
8 ΤΟ TOYOTA RAV4, ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ ΕΓΚΑΙΝΙΑΣΕ ΤΑ ΣΥΓΧΡΟΝΑ SUV, ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΚΑΙ ΥΒΡΙΔΙΚΑ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ
10 Η ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ SCOUT ΤΟΥ SKODA KODIAQ ΜΕ ΤΗ ΣΤΑΝΤΑΡ ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΥΞΗΜΕΝΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΔΑΦΟΣ ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑ ΠΕΡΑΣΕΙ ΑΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ
11 Η THEROCK EDITION ΕΙΝΑΙ Η ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ PICK-UP ΤΗΣ MERCEDES, ΜΕ ΠΛΟΥΣΙΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ, ΜΕΓΑΛΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ OFFROAD ΚΑΙ ΙΣΧΥΡΟ ΚΙΝΗΤΗΡΑ DIESEL 190 ΙΠΠΩΝ
12 ΤΟ CITROËN C3 AIRCROSS ΕΙΝΑΙ ΜΟΝΤΕΡΝΟ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΤΩΝ 1.200 ΚΥΒΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ 110 ΙΠΠΩΝ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ
14 ΤΟ ΜΙΚΡΟ SUV ΤΗΣ HONDA, ΤΟ HR-V, ΑΝΑΝΕΩΘΗΚΕ ΚΑΙ Η ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΩΝ 1.500 Κ.ΕΚ. ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΙΒΩΤΙΟ CVT ΕΧΕΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ
15 Ο ΣΕΑΑ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΙ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΑΠΟ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ FREE SUNDAY
ΕΚΔΟΤΗΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΥΡΤΣΟΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: Νίκος Μαρινόπουλος, Γιάννης Σκουφής

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ: Νίκος Μαρινόπουλος, Παναγιώτης Τριτάρης

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

Νέα A-Class με Mercedes me

It's time. Οδήγησέ την.

Ήρθε η ώρα, να νιώσεις περισσότερα. Να μην αγγίξεις απλώς το όνειρο, αλλά να το ζήσεις. Γιατί τώρα η νέα A-Class γίνεται δική σου από 24.600€, ετοιμοπαράδοτη και με Welcome Freedom: 5 χρόνια εγγύηση, 5 χρόνια service και 5 χρόνια διασφάλιση κινητικότητας Mobilo. Και με Mercedes me και τις πολλαπλές προσωποποιημένες επιλογές που σου προσφέρει, θα έχεις την απόλυτη διαδραστική εμπειρία. Ήρθε η ώρα να αποκτήσεις αυτό που σου αξίζει.

www.mercedes-benz.gr/it-s-time

A 160 80 kW/109 hp: CO_2: 132-127 g/km, αστικός κύκλος 7,7-7,5 l/100 km, υπεραστικός κύκλος 4,6-4,4 l/100 km, συνδυασμένος κύκλος 5,8-5,5 l/100 km. Οι αναγραφόμενες τιμές καθορίστηκαν σύμφωνα με την προκαθορισμένη μέθοδο μέτρησης. Αυτές είναι οι "μετρηθείσες τιμές NEDC CO_2" σύμφωνα με το άρθρο 2 αριθ.1 του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/1153. Οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου υπολογίστηκαν με βάση αυτές τις τιμές.

Ανανέωση για το VW Passat

Το ανανεωμένο Passat θα κάνει στις αρχές Μαρτίου το πανευρωπαϊκό του ντεμπούτο στη Γενεύη, με την εμπορική διάθεσή του να ξεκινά το καλοκαίρι.

Είχε κάνει το ντεμπούτο του στην έκθεση του Ντιτρόιτ και πρόσφατα η γερμανική εταιρεία παρουσίασε και το ανανεωμένο Passat –σε όλες τις εκδόσεις αμαξωμάτων– που θα πωλείται στην Ευρώπη. Οπτικά οι αλλαγές είναι στο πρότυπο ενός facelift, κυρίως στους επανασχεδιασμένους προφυλακτήρες και τα φωτιστικά σώματα, στις νέες επιλογές χρωμάτων και ζαντών κ.α.

Εις τα ενδότερα, το ταμπλό έχει αλλάξει στα σημεία, φιλοξενώντας έναν νέο ψηφιακό πίνακα οργάνων 11,7΄΄, όταν η οθόνη αφής στην κεντρική κονσόλα προσφέρεται ανάλογα με την έκδοση σε 6,5΄΄, 8,0΄΄ και 9,5΄΄. Μία από τις πιο «χτυπητές» αλλαγές είναι το νέο τιμόνι, ενώ το αναλογικό ρολόι έχει αντικατασταθεί από το λογότυπο Passat. Πλουσιότερος είναι ο τεχνολογικός εξοπλισμός, με νέα συστήματα υποβοήθησης οδηγού και αυτόνομη οδήγηση επιπέδου 2.

Σχετικά με την γκάμα των κινητήρων, το ανανεωμένο Passat συνεχίζει στις εκδόσεις βενζίνης 1.5 TSI (150 ίπποι) και 2.0 TSI (με 190 και 272 ίππους). Οι diesel ξεκινούν από τον 1.6 TDI (120 ίπποι) μέχρι τον νέο 2.0 TDI Evo (150 ίπποι) και τον απλό 2.0 TDI (με 190 και 236 άλογα).Η plug-in υβριδική έκδοση Passat GTE (με 1.4 TSI και ηλεκτροκινητήρα) έχει συνδυαστική ισχύ στα 218 άλογα και χάρη στη μεγαλύτερη μπαταρία 13 kWh μπορεί να διανύσει έως 55 χιλιόμετρα αθόρυβα και δίχως ρύπους.

Ποια είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που μπορεί να αγοράσει ένας Ευρωπαίος;

Ανεξάρτητα από το υψηλό κόστος ή το πρακτικό του ζητήματος (φόρτιση/αυτονομία), πολύ σύντομα ο Ευρωπαίος θα έχει να επιλέξει ανάμεσα σε δεκάδες EV.

Τα Nissan Leaf, BMW i3, Hyundai Kona Electric, Jaguar i-Pace, Tesla Model S, Renault Zoe, Hyundai Ioniq Electric, Tesla Model X, VW e-Golf, Kia Soul EV, Smart Fortwo Electric Drive, VW e-Up! είναι μερικά μόνο από τα πιο αξιόλογα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που μπορεί να αποκτήσει ένας Ευρωπαίος. Ανάλογα φυσικά με τη χώρα όπου ζει, το βιοτικό επίπεδο και φυσικά την αγοραστική δύναμη που έχει…

Τώρα, αν λάβει κανείς υπόψη του την πρακτικότητα, στη χώρα μας το πιο αξιόλογο ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι το Nissan Leaf, που κοστίζει από €32.990. Το VW e-Golf κοστίζει από €39.350 και το VW e-Up! από €28.900. Το Smart EQ Fortwo κοστίζει από €23.740 (το κάμπριο από €26.970), ενώ το Smart EQ Forfour από €24.450. Το BMW i3 κοστίζει από €41.300. Η Jaguar i-Pace από €83.405, ενώ κάπου εκεί θα κοστίζουν και τα επερχόμενα Mercedes EQC και Audi E-Tron.

Ακόμα κι αν η τιμή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων μειωθεί, ακόμα κι αν διευρυνθούν οι επιλογές στα μοντέλα, στη χώρα μας υπάρχουν πολλά θέματα που πρέπει να επιλυθούν. Ένα από αυτά είναι η δημιουργία ενός άρτιου δικτύου φόρτισης – πρόσφατα είχαμε γράψει ένα άρθρο για το ενδεικτικό κόστος φόρτισης.

Φυσικά, το σημαντικότερο είναι να βελτιωθεί η οικονομία της χώρας και η αγοραστική δύναμη του Έλληνα (δεν είναι τυχαίο που πάνω από το 75% των πωλήσεων το 2018 ήταν μοντέλα supermini και μικρομεσαία) να πλησιάσει τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, ώστε να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει ένα –ακριβό για την ώρα– ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Citroën: Νέες προσφορές WINTER SMILE DAYS!

Μέσω της προωθητικής ενέργειας CITROËN WINTER SMILE DAYS προσφέρεται μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου η δυνατότητα απόκτησης νέου μοντέλου Citroën σε ειδική τιμή και 36 πραγματικά άτοκες δόσεις. Όλα τα μοντέλα Citroën είναι άμεσα διαθέσιμα, με κινητήρες νέων προδιαγραφών Euro 6.2, το πρωτοποριακό πρόγραμμα CITROËN ADVANCED COMFORT για άνετη οδήγηση και 5ετή εγγύηση Citroën, που σας εξασφαλίζει μοναδική σιγουριά και αξιοπιστία. Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα www.citroen.gr ή τη σελίδα http://c3.citroen.gr/aircross/offers/ έως τις 28 Φεβρουαρίου.

EUROPEAN AWARD
AUTO BEST 2018

CITROËN

NEO SUV C3 **AIRCROSS** iTouch

• ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ NAVIGATION • ΚΑΜΕΡΑ ΟΠΙΣΘΟΠΟΡΕΙΑΣ • ΑΙΣΘΗΤΗΡΕΣ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ

CITROËN ADVANCED COMFORT®

ΝΕΟΙ EURO 6.2 ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΤΩΡΑ

Ώρα να απολαύσετε πρωτοποριακή σχεδίαση, κορυφαία άνεση, απόλυτη εξατομίκευση και βραβευμένους κινητήρες βενζίνης! Ώρα να αποκτήσετε το νέο **SUV C3 AIRCROSS iTouch** με το προηγμένο σύστημα **Citroën Advanced Comfort®**, εργοστασιακό navigation, κάμερα οπισθοπορείας και αισθητήρες παρκαρίσματος... πιο άνετα από ποτέ! Θέλετε ακόμη περισσότερες επιλογές; **CITROËN COMFORT DAYS**: ένα μοναδικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει 36 **ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ** άτοκες δόσεις, 5 χρόνια εγγύηση και CITROËN Smile Deals για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων!
CITROËN. Πάντα με τις καλύτερες επιλογές!

CITROËN COMFORT DAYS

[1 No ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ 1.2 ΒΕΝΖΙΝΗΣ 110HP-130HP] + [36 ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ] + [5 ΧΡΟΝΙΑ* ΕΓΓΥΗΣΗ CITROËN] + [Smile DEALS]

INSPIRED BY YOU

www.citroen.gr

*2 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση συν 3 χρόνια επέκταση εργοστασιακής εγγύησης.
Μικτή κατανάλωση και εκπομπές CO_2 Citroën C3 AIRCROSS: από 4,0 έως 5,7 lt/100km και από 105 έως 131 gr/km.

ΤΟ KIA PROCEED ΕΙΝΑΙ ΟΜΟΡΦΟ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΟ

Η Kia τολμά και παρουσιάζει ένα Shooting Brake στη μικρή-μεσαία κατηγορία το οποίο θα είναι και η έκδοση κύρους της γκάμας των Ceed.

Το ProCeed στην τελευταία του εκδοχή έχει αλλάξει τελείως προσανατολισμό. Δεν είναι πια τρίθυρο, όπως στο παρελθόν, αλλά πεντάθυρο και μάλιστα με αμάξωμα Shooting Brake. Και αυτό είναι κάτι που δεν είθισται στην κατηγορία, πόσο μάλλον από έναν μαζικό κατασκευαστή. Έτσι, λοιπόν, το ProCeed αποτελεί μοναδική πρόταση στη μικρή-μεσαία κατηγορία και χωρίς αμφιβολία είναι το μοντέλο που, αν και δεν θα είναι το πιο δημοφιλές, θα βοηθήσει τα μέγιστα στην αναβάθμιση της εικόνας του Ceed.

Σε αυτό θα βοηθήσει σίγουρα η όμορφη και δυναμική εμφάνισή του, με τη χαρακτηριστική διαμόρφωση της οροφής και ένα πιο χαμηλό προφίλ (κατά 43 χιλιοστά) σε σχέση με το Sportswagon. Παράλληλα και σε σχέση πάντα με το κλασικό στέισον, είναι ελάχιστα πιο μακρύ, έχει μικρότερη απόσταση από το έδαφος (κατά 5 χιλιοστά) και

είναι σαφώς πιο σπορτίφ. Ενδιαφέρον είναι το ότι υπολείπεται ελάχιστα σε χώρους για αποσκευές, μια και η χωρητικότητά του φτάνει τα εξαιρετικά 594 λίτρα (έναντι 624).

Εξίσου ενδιαφέρον είναι και το ότι το μόνο κοινό του με το πεντάθυρο Ceed είναι το καπό και τα δύο φτερά, ενώ συνολικά οι σχεδιαστές των Κορεατών έχουν δημιουργήσει ένα ξεχωριστό σχήμα. Σε αυτό, όπως συνηθίζεται τελευταία, η ονομασία του αναγράφεται ολογράφως στην 5η πόρτα, που προαιρετικά μπορεί να ανοίγει και ηλεκτρικά.

Το εσωτερικό δεν διαφοροποιείται από πλευράς design σε σχέση με τις άλλες εκδόσεις του μοντέλου. Έτσι κι εδώ υπάρχει η «ελεύθερη» οθόνη, με ελάχιστη διαγώνιο τις 7 ίντσες, για το σύστημα infotainment, ο ευανάγνωστος πίνακας οργάνων, πλήρης εξοπλισμός σε ό,τι αφορά την ασφάλεια, την υποβοήθηση, τη διασύνδεση και την εξυπηρέτηση των επιβατών, ενώ η αίσθηση πολυτέλειας μπορεί να ενισχυθεί κι άλλο με την επένδυση από δέρμα για το ταμπλό. Εδώ θα πρέπει να σημειώσουμε πως το νέο Kia ProCeed είναι διαθέσιμο αποκλειστικά ως πιο σπορτίφ και ιδιαίτερο GT Line και ως κορυφαίο GT.

Παρά την πιο χαμηλή οροφή, ο αέρας για τα κεφάλια όσων κάθονται πίσω είναι απόλυτα ικανοποιητικός, ενώ και ο τυχόν πέμπτος επιβάτης δεν θα στριμωχτεί ιδιαίτερα. Η πρακτική διάσταση εξυπηρετείται και από τις αρκετές θέσεις και θήκες για μικροαντικείμενα στο εσωτερικό, ενώ είναι σαφές πως έχει δοθεί έμφαση τόσο στην ποιότητα όσο και στην άνεση των επιβατών.

Η ανάρτηση του ProCeed είναι ελάχιστα πιο σφιχτή σε σχέση με του Ceed –φυσικά, ακόμα περισσότερο στην έκδοση GT–, ενώ συνολικά το Shooting Brake της Kia είναι ιδιαίτερα καλά στημένο. Με μια ισορροπημένη και ζυγισμένη οδική συμπεριφορά, όπως διαπιστώσαμε οδηγώντας το στην έκδοση GT των 1.600 κυβικών και των 204 ίππων (0-100 χλμ./ώρα σε 7,6 δεύτερα) στην πίστα του Le Castellet κοντά στη Βαρκελώνη.

Το ίδιο ισχύει και για τις εκδόσεις βενζίνης των 1.400 κυβικών (140 ίπποι,280 Nm με χειροκίνητο κιβώτιο, 320 Nm με το αυτόματο διπλού συμπλέκτη των 7 σχέσεων, 0-100 σε 10,4 και 10,1 δεύτερα αντίστοιχα) και πετρελαίου των 1.600 κυβικών και των 136 ίππων. Το εισαγωγικό σύνολο της γκάμας είναι ο τρικύλινδρος 1.0 T-GDi των 120 ίππων.

Το Kia ProCeed έχει να επιδείξει και ένα καλό επίπεδο άνεσης –στους ισπανικούς δρόμους τουλάχιστον– χάρη και στην πίσω του ανάρτηση με τους πολλαπλούς συνδέσμους, ενώ γενικά είναι ένα ευχάριστο αυτοκίνητο με το οποίο μπορείς να καλύψεις αρκετά χιλιόμετρα άνετα και ξεκούραστα. Στους δευτερεύοντες δρόμους με αλλεπάλληλες στροφές καταφέρνει να κρύψει μέχρις ενός σημείου τον όγκο και τις διαστάσεις του, γεγονός που, σε συνδυασμό και με την αρκετά καλή αίσθηση του συστήματος διεύθυνσης, το καθιστά ευχάριστο.

Για το ProCeed, όπως προαναφέραμε, αξίζει μια εύφημος μνεία στην Kia, που τόλμησε να το παρουσιάσει. Από την άλλη, είναι δεδομένο πως, ειδικά για τη χώρα μας, αποτελεί μια εξεζητημένη πρόταση. Όσοι όμως την επιλέξουν θα αποκτήσουν –οι τιμές ξεκινούν από τα €22.190 σε συνδυασμό με το σύνολο των 1.000 κυβικών– ένα πραγματικά ιδιαίτερο αυτοκίνητο, κάτι που στις μέρες μας έχει τη δική του σημασία.

NEO TOYOTA RAV4

— Πιστό στην παράδοση —

Συστάσεις για το RAV4 δεν χρειάζονται. Είχε παρουσιαστεί για πρώτη φορά το 1994 ως ένα «Recreational Active Vehicle with 4WD» κατοχυρώνοντας το tag του μοντέλου που εγκαινίασε την κατηγορία των SUV.

Για να φτάσουμε στην 5η γενιά του μοντέλου, που συνεχίζει ως ένα πολύ καλύτερο αυτοκίνητο από αυτό που αντικαθιστά. Με την πρώτη ματιά το νέο RAV4 έχει μια αισθητά πιο δυναμική και επιβλητική σχεδίαση, κυρίως χάρη στη μεγαλύτερη «κάθετη» μάσκα που εναρμονίζεται όμορφα με τους προβολείς, όταν στο πίσω μέρος η εικόνα είναι εξίσου ελκυστική.

Σε σχέση με το απερχόμενο μοντέλο, το νέο RAV4 είναι ελάχιστα πιο κοντό (-5 χλστ. με συνολικό μήκος στα 4,6 μέτρα), χαμηλότερο κατά 10 χλστ. (1,685 μέτρα) και φαρδύτερο κατά επίσης 10 χλστ. (1,855 μέτρα). Το μεταξόνιο έχει αυξηθεί κατά 30 χλστ. (2,690 μέτρα) με μεγάλο όφελος για τους επιβάτες και τις αποσκευές. Πράγματι, οι χώροι για τους πίσω επιβάτες είναι αρχοντικοί, τόσο για τα γόνατα όσο και πάνω από τα κεφάλια τους. Ταυτόχρονα, το πορτμπαγκάζ έχει αυξηθεί κατά 79 λίτρα (συνολικά 580 λίτρα).

Στις top εκδόσεις εξοπλισμού που οδηγήσαμε η ποιότητα στο εσωτερικό είναι πραγματικά αξιοσημείωτη και πολύ ανώτερη απ' ό,τι μας έχει συνηθίσει η Toyota, με προσεγμένα πλαστικά, μπόλικο δέρμα και εξαιρετικό φινίρισμα. Στο κέντρο του ταμπλό δεσπόζει μια touch screen με διαγώνιο 7 ίντσες που πλαισιώνεται από πολύ βολικούς διακόπτες για τις βασικές λειτουργίες.

Εννοείται πως υπάρχει πλήρης συνδεσιμότητα με smartphone, συνολικά 5 θύρες USB (3 μπροστά), ασύρματη φόρτιση κινητού, εσωτερικός καθρέπτης που μετατρέπεται σε ψηφιακό (για πρώτη φορά στην Ευρώπη), ηχοσύστημα της JBL, ενώ οι χώροι για μικροαντικείμενα φτάνουν και περισσεύουν.

Ο πίνακας οργάνων διαθέτει στο μέσο του μία οθόνη 4,2 ιντσών, απεικονίζοντας διάφορες πληροφορίες. Εδώ να πούμε πως το προσθιοκίνητο (FWD) έχει διαφορετικό πίνακα από το τετρακίνητο, που έχει και έναν πιεζοπεριστροφικό διακόπτη (που αλλάζει και χρώμα) για την επιλογή του προγράμματος κίνησης (Eco, Normal ή Sport). Φυσικά υ-

πάρχει η επιλογή της EV κίνησης για περιορισμένη απόσταση, ενώ στο AWD υπάρχει και η επιλογή Trail για οδήγηση εκτός δρόμου.

Το νέο RAV4 θα προσφέρεται σε δύο ατμοσφαιρικές εκδόσεις βενζίνης. Τη βασική δίλιτρη άμεσου ψεκασμού με το νέο τετρακύλινδρο με τους 175 ίππους και τα 208 Nm ροπής που συνδυάζεται (τόσο στην FWD όσο και στην AWD έκδοση) με μηχανικό κιβώτιο 6 σχέσεων (0-100 σε 9,8 δλ.) ή αυτόματο CVT (0-100 σε 10,7 δλ.) με τελική στα 190 χλμ./ώρα.

Στην ευρύτερη περιοχή της Βαρκελώνης οδηγήσαμε μόνο το υβριδικό RAV4 (ήταν το μόνο διαθέσιμο), οπότε το ενδιαφέρον μας εστιάζεται στο νέο τετρακύλινδρο των 2.487 κ.εκ. που λειτουργεί σε κύκλο Atkinson, έχει διπλό ψεκασμό D-4S (άμεσο και πολλαπλών σημείων) και φουλ μεταβλητό χρονισμό (υδραυλικό VVT-i στις εξαγωγής, ηλεκτρονικά ελεγχόμενο VVT-iE στις εισαγωγής).

Η συνδυασμένη ισχύς είναι στα 218 άλογα για το FWD και στα 222 για το AWD, ενώ τον D-4S και τον ίδιο συνδυασμό χρονισμού τον συναντάμε και στο δίλιτρο μοτέρ. Σε κάθε περίπτωση, η ροπή είναι ίδια, στα 221 Nm.

Ο 2,5λιτρος κινητήρας αποτελεί το βασικό στοιχείο στη γνωστή μεικτή υβριδική διάταξη της Toyota, που περιλαμβάνει έναν ηλεκτροκινητήρα 120 ίππων και τον πλανητικό μηχανισμό CVT μετάδοσης. Στο τετρακίνητο υβριδικό RAV4 υπάρχει ένας ακόμη ηλεκτροκινητήρας 54 ίππων και 121 Nm ροπής. Η τεχνητή κατανομή εμπρός/πίσω μεταβάλλεται από 100/0 έως 20/80. Στο δίλιτρο RAV4 η τετρακίνηση είναι μηχανική με διπλή σύμπλεξη να μεταφέρει τη ροπή σε κάθε πίσω τροχό για βέλτιστη πρόσφυση.

Για το νέο RAV4 μόνο καλά λόγια έχω να πω. Είναι ένα πολύ καλύτερο αυτοκίνητο από αυτό που αντικαθιστά, με τη νέα πλατφόρμα GA-K (εξέλιξη της TNGA) να αποτελεί το βασικό συστατικό της φόρμουλας με 57% αυξημένη δυσκαμψία. Παράλληλα, το RAV4 (με διπλά ψαλίδια στην πίσω ανάρτηση) έχει γίνει πιο απολαυστικό στην οδήγηση και πιο δυναμικό. Το set-up της ανάρτησης είναι ιδανικά ρυθμισμένο, με την άνεση να βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα, όπως και η ποιότητα κύλισης. Στον ανοιχτό δρόμο το υβριδικό RAV4 είναι πολύ πιο ήσυχο, με το CVT να έχει καλύτερη διαχείριση και λειτουργία (με σταθερά paddles στο τιμόνι) για να πέφτουν πιο γρήγορα οι σ.α.λ. (και τα ντεσιμπέλ).

Εκτός δρόμου το RAV4 συνεχίζει να τα καταφέρνει μια χαρά. Και, ναι, η τεχνητή τετρακίνηση δουλεύει, με τον πίσω ηλεκτροκινητήρα να συμβάλλει περισσότερο (ως κατανομή κίνησης) και να προσφέρει την απαιτούμενη πρόσφυση. Παρόλο που η ρύθμιση της ανάρτησης είναι πιο «ασφάλτινη», η άνεση βρίσκεται σε πολύ καλά επίπεδα, με την απόσταση του αμαξώματος από το έδαφος να είναι στα 19 εκατοστά (19,5 για το δίλιτρο RAV4). Σημειώστε πως το απόβαρο ξεκινά από τα 1.480 κιλά (στο 2.0 FWD), ενώ σε όλα τα RAV4 υπάρχει κατανομή βάρους 59/41 (μπροστά/πίσω).

Από πλευράς εξοπλισμού ασφάλειας, το Toyota Safety Sense είναι αναβαθμισμένο, με πρόσθετες λειτουργίες, και μεταξύ άλλων περιλαμβάνει το Pre-Collision System με ανίχνευση πεζών, έξυπνο Adaptive Cruise Control, Lane Departure Alert με ενεργή διόρθωση ακόμη κι αν δεν υπάρχει εμφανής ή επαρκής διαγράμμιση, Road Sign Assist, αυτόματη εναλλαγή φώτων και επιπλέον Lane Tracing Assist που φέρνει το αυτοκίνητο στο κέντρο της λωρίδας κυκλοφορίας.

Μέχρι τη δοκιμή μας και επί ελληνικού εδάφους να πούμε πως το νέο RAV4 έχει καταφέρει να ανέβει ένα σκαλί ψηλότερα μέσα από το βελτιωμένο συνολικά σασί του, την αισθητά ανώτερη ποιότητα στο εσωτερικό του και τον πλούσιο τεχνολογικά εξοπλισμό, δίνοντας το δικαίωμα στους ιθύνοντες της Toyota να συμπεριλαμβάνουν στον ανταγωνισμό, πέρα από κλασικούς παίχτες όπως το VW Tiguan, premium μοντέλα όπως είναι τα Volvo XC40, Audi Q3, BMW X1 κ.ά.

Το νέο Toyota RAV4 θα διατίθεται στη χώρα μας από τα τέλη του μήνα σε μία δίλιτρη έκδοση και μία υβριδική. Οι τιμές ξεκινούν από τις 27.700 ευρώ. Σχετικά με το RAV4 Hybrid, θα είναι διαθέσιμο στην ελληνική αγορά λίγο αργότερα και προς τα μέσα Μαρτίου με ενδεικτικές τιμές στις 35.000-36.000 ευρώ για την προσθιοκίνητη έκδοση (μάλιστα η Toyota Europe εκτιμά πως το 90% των πωλήσεων RAV4 θα είναι hybrid έκδοση).

SKODA KODIAQ SCOUT

ΙΔΑΝΙΚΟ ΓΙΑ ΑΠΟΔΡΑΣΕΙΣ

Δεν χρειάζεται να είσαι ο ίδιος… πρόσκοπος για να τα καταφέρεις στα βουνά. Το Kodiaq Scout φροντίζει για οτιδήποτε χρειαστεί.

Και όχι, δεν πρόκειται να αναφέρω κάποια ιστορία σκληρού offroad, όπου το μοντέλο της Skoda τα κατάφερε παλικαρίσια, περνώντας από βράχια, λάσπες, νεροφαγώματα και κατωφέρειες που θύμιζαν γκρεμούς. Ας μην κοροϊδευόμαστε. Πολύ λίγα μοντέλα καλύπτουν τις συγκεκριμένες απαιτήσεις. Και ακόμα λιγότεροι είναι οι οδηγοί που θα αναζητήσουν τέτοιου είδους εμπειρίες και θα ρισκάρουν την ακεραιότητα των ίδιων και των οχημάτων τους. Ως εκ τούτου, ας προσγειωθούμε στην πραγματικότητα.

Αυτό που αντιλαμβάνεται ο μέσος άνθρωπος ως χειμερινή εξόρμηση είναι να πάρει την παρέα του και να περάσει μερικές ημέρες στο βουνό, σε κάποιο ενοικιαζόμενο δωμάτιο, σαλέ ή καταφύγιο. Με μια μικρή απόκλιση από την κανονικότητα, το μενού στην προκειμένη περίπτωση περιλάμβανε διαβίωση στη φύση με σκηνή. Όσο για το βουνό, ο Παρνασσός, λίγο πριν πέσουν τα πρώτα χιόνια.

Σε προηγούμενα τεύχη της «Free Sunday» έχουμε αναφερθεί στις δοκιμές βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων εκδόσεων του Skoda Kodiaq, έτσι δεν θα χρειαστεί να μιλήσω εκτενώς για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο. Παρ' όλα αυτά, δεν μπορώ να μην αναφέρω ορισμένες ιδιαιτερότητές του, καθώς και –για μία ακόμη φορά– την ευρυχωρία και την άνεση που προσφέρει, μια που κατάφερε να μεταφέρει πέντε καλοζωισμένους ενήλικες και μια πληθώρα σακιδίων και εξοπλισμού χωρίς να νιώσει κανείς και τίποτα στριμωγμένο!

Σε αντίθεση με τα απλά Kodiaq, το Scout είναι τετρακίνητο και αρκετά πιο προετοιμασμένο για όσα μπορεί να συναντήσει κανείς εκεί έξω. Πέρα από κάποιες σχεδιαστικές πινελιές, όπως οι προστατευτικές ποδιές στους προφυλακτήρες και οι ράγες οροφής, διαθέτει το πακέτο Rough Road, με προστατευτικά καλύμματα κάτω από το δάπεδο. Εγκυκλοπαιδικά, η απόστασή του από το έδαφος είναι 194 χλστ., ενώ οι γωνίες προσέγγισης, ράμπας και φυγής είναι 22, 19,7 και 23,1 μοίρες.

Η κίνηση μεταδίδεται σε όλους τους τροχούς, μέσω ενός ηλεκτρονικά ελεγχόμενου πολύδισκου συμπλέκτη τύπου Haldex. Το ηλεκτρονικό πακέτο περιλαμβάνει επίσης το offroad assist, που επεμβαίνει στο σύστημα πρόσφυσης και στην απόκριση του δεξιού πεντάλ, το ηλεκτρονικό μπλοκέ (EDL), τα Hill-Hold και Hill-Descent, αλλά και το Driving Mode Select, που μεταβάλλει τη συμπεριφορά του οχήματος ανάλογα με τις ανάγκες του οδηγού. Μάλιστα, στις βασικές επιλογές, Eco, Normal, Sport και Individual, έχει προστεθεί η Snow, για αντίστοιχες συνθήκες.

Επιστρέφοντας στη μικρή αυτή εξόρμηση, το Kodiaq Scout στάθηκε και με το παραπάνω ικανό να αποσπάσει τα καλύτερα σχόλια και να δικαιολογήσει και το τελευταίο ευρώ από τα €43.980 που κοστίζει αυτό το υπερπλήρες SUV. Κατ' αρχάς είναι άνετο και καλοτάξιδο στον δρόμο, χωρίς να κουράζει. Μετά, παρά το μέγεθός του, είναι αρκετά ευέλικτο σε ορεινούς δρόμους γεμάτους στροφές. Κανείς δεν θα υποστηρίξει ότι το offroad αποτελεί το μεγάλο του ατού, παρ' όλα αυτά δεν φοβάται να λερώσει τους τροχούς του, μετακινούμενο εύκολα σε μέρη όπου δεν θα πήγαινε ένα συμβατικό, δικίνητο SUV.

Θέλετε κι άλλα; Μερικούς πόντους θα αποσπάσει δίκαια για το δυνατό σύστημα κλιματισμού, το πλούσιο επίπεδο εξοπλισμού και τις ευρύχωρες θήκες για μικροαντικείμενα, που εύκολα δέχονται χάρτες, γάντια και άλλα, όχι και τόσο «μικρά» αντικείμενα. Εν κατακλείδι, με το χέρι στην καρδιά, το Scout τα κατάφερε περίφημα. Η ισχύς των 190 ίππων από το δίλιτρο TDI, σε συνδυασμό με τον όγκο και όλα τα επιμέρους χαρίσματά του, το κάνουν ένα εξαιρετικό για ταξίδια και αποδράσεις όχημα, το οποίο όμως τα καταφέρνει εξίσου καλά και στην καθημερινή χρήση. Από εμάς είναι ναι!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΦΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΡΙΤΑΡΗΣ

MERCEDES X-CLASS 250 D
THEROCK EDITION

Η X-Class της Mercedes είναι ομολογουμένως ένα αυτοκίνητο που δεν περνά απαρατήρητο. Όχι μόνο λόγω μεγέθους αλλά και γιατί ακόμα είναι ασυνήθιστο να βλέπεις το σήμα της γερμανικής εταιρείας σε ένα pick-up.

Ακόμα πιο εμφατική είναι η παρουσία της ειδικής και ταυτόχρονα κορυφαίας εκδοχής της, η οποία ονομάζεται The Rock Edition και είναι διαθέσιμη σε μαύρο και σε λευκό. Από κει και πέρα, τα styling bars από ανοξείδωτο ατσάλι, οι πλευρικές μπάρες-σκαλοπάτια από το ίδιο υλικό, αλλά και οι αλουμινένιες ζάντες των 18 ιντσών, την καθιστούν όχι μόνο πιο δυναμική αλλά και πιο περιπετειώδη.

Ιδιαίτερα στοιχεία, όπως αυτόματος κλιματισμός, καθίσματα Artico/Dynamica και ηχοσύστημα AUDIO 20 CD, υπάρχουν και στο εσωτερικό, σε συνδυασμό με τεχνολογικό εξοπλισμό –μεταξύ άλλων, πακέτο στάθμευσης 360 μοιρών, αισθητήρας βροχής, σύστημα πλοήγησης Garmin Map Pilot– που δεν απαντάται εύκολα στη συγκεκριμένη κατηγορία. Ταυτόχρονα, η θέση οδήγησης είναι ιδιαίτερα βολική και οι πολλές θέσεις για μικροαντικείμενα συμβάλλουν στην πρακτικότητα τόσο εν ώρα εργασίας όσο και εν ώρα διασκέδασης.

Η στιβαρότητα εν ώρα εργασίας εξασφαλίζεται από το ιδιαίτερα ανθεκτικό πλαίσιο τύπου σκάλας, αλλά και από τον άκαμπτο πίσω άξονα, ο οποίος χάρη στη σωστή στήριξή του εξασφαλίζει ένα ικανοποιητικό για τα δεδομένα της κατηγορίας επίπεδο άνεσης. Πέρα από την άσφαλτο, η μεγάλη απόσταση από το έδαφος μαζί με τους μικρούς προβόλους και την τετρακίνηση εξασφαλίζουν πως μάλλον πρώτα θα εξαντληθούν τα όρια του οδηγού και όχι του αυτοκινήτου.

Φυσικά εδώ σημαντικό ρόλο παίζει και ο πολύ καλός τετρακύλινδρος turbo diesel των 2.298 κυβικών, που στην έκδοση X 250 d 4MATIC της δοκιμής μας αποδίδει 190 ίππους και 450 Nm. Παράλληλα, συνδυάζεται πολύ καλά με το προαιρετικό αυτόματο κιβώτιο.

Σε ό,τι αφορά τις τιμές, η X 250 d 4MATIC The Rock Edition ξεκινά από τα 43.827 ευρώ και από τα 45.198,21 ευρώ με το αυτόματο κιβώτιο.

Η Mercedes X-Class στην κορυφαία εκδοχή της είναι ακόμα πιο ξεχωριστή.

MERCEDES X 250 D AUTO

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	2.298 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	190 ίπποι / 3.750 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	450 Nm / 1.500-2.500 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	11,8 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	200 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (ΔΟΚΙΜΗΣ)	9,2 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	5,340x1,920x1,718 μέτρα
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΑΡΟΤΣΑΣ	2,48 m2
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	2.309 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	207 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **43.827€**

CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH

Με στιλ και άνεση

Παλιά ήταν το Picasso, πλέον το Aircross. Η Citroën αφήνει τα MPV και εισχωρεί στη δυναμική κατηγορία των μικρών SUV. Το κάνει όμως με τον δικό της, ξεχωριστό τρόπο.

Και αυτός ο τρόπος, σε μεγάλο βαθμό, περνάει μέσα από την ιστορία της φίρμας. Αξιοποιεί τη συσσωρευμένη εμπειρία, διατηρεί τα διάφορα θετικά στοιχεία και καταλήγει σε ένα όχημα που έχει να προσφέρει αρκετά περισσότερα απ' όσα περιμένει κανείς από ένα συμβατικό B-SUV. Και εδώ δεν μιλάμε μόνο για την εμφάνιση, που, αντικειμενικά, κάνει το C3 Aircross να ξεχωρίζει. Η διχρωμία, για παράδειγμα, στο αμάξωμα, οι πλαστικές ενισχύσεις σε προφυλακτήρες και φτερά, όπως και οι μπάρες οροφής, υπάρχουν και αλλού. Ο συνδυασμός όμως αυτών με το σχεδιαστικό DNA της Citroën δίνει ένα ιδιαίτερο, άκρως νεανικό σύνολο.

Αυτή ακριβώς η ιδιαιτερότητα αντανακλάται και εντός, σε διάφορες μικρές λεπτομέρειες. Πάρτε για παράδειγμα τους μεγάλους –για τις συνολικές διαστάσεις του οχήματος– προσφερόμενους χώρους. Την πίσω σειρά θέσεων που μετακινείται κατά τον διαμήκη άξονα, αυξάνοντας τις μεταφορικές δυνατότητες του αυτοκινήτου, ή την ύπαρξη κουρτινών στις πίσω πόρτες για τη σκίαση των πίσω επιβατών σε περίπτωση έντονης ηλιοφάνειας. Δεν είναι λίγα τα στοιχεία που φωνάζουν ότι έχουμε να κάνουμε με ένα

μικρό SUV, το οποίο όμως διατηρεί πολλά κοινά με τους πολυμορφικούς προγόνους του, κάνοντας έτσι ποιοτικότερη και πιο ευχάριστη την εμπειρία χρήσης.

Για να τιμήσει τον ρόλο του ως SUV, το C3 Aircross διαθέτει ελαφρά αυξημένη απόσταση από το έδαφος, 178 χλστ. Στην πλούσια μάλιστα έκδοση εξοπλισμού του εφοδιάζεται με σύστημα Hill Assist Descent, καθώς και με το Grip Control, που βελτιώνει την πρόσφυση ανάλογα με τη σύσταση του εδάφους (άσφαλτος, χώμα, χιόνι κ. λπ.). Όλα αυτά, ωστόσο, περισσότερο χρυσώνουν το χάπι παρά συντελούν στο να αποκτήσει πραγματικά offroad δυνατότητες. Το αυτοκίνητο δεν παύει να παραμένει αποκλειστικά προσθιοκίνητο, με ασφάλτινα ελαστικά. Ας είναι όμως, αυτό δεν πειράζει κανέναν, αφού σχεδόν κανείς δεν παίρνει ένα μοντέλο της συγκεκριμένης κατηγορίας αποζητώντας ουσιαστικές εκτός δρόμου δυνατότητες.

Εντός δρόμου, πάλι, το C3 Aircross δείχνει να τα καταφέρνει μια χαρά. Η υπερυψωμένη θέση οδήγησης προσφέρει καλή ορατότητα και όλες τις απαραίτητες ρυθμίσεις. Ο οδηγός –όπως και οι επιβάτες– απολαμβάνει την άνεση του καθίσματος, παρ' ότι το τελευταίο υστερεί κάπως σε πλευρική στήριξη. Οι αναρτήσεις του είναι σαφώς ρυθμισμένες με στόχο την άνεση, τομέας στον οποίο διαπρέπει. Και η οδική του συμπεριφορά, όμως, δεν πάει πίσω. Διατηρεί λογικές κλίσεις στις στροφές, παραμένει σταθερό στις υψηλές ταχύτητες και οι όποιες αντιδράσεις του έρχονται μετά από πίεση, αρκετά προοδευτικά. Το μόνο μελανό σημείο έχει να κάνει με τα φρένα, όχι ως προς την απόδοση αλλά ως προς την αίσθηση του μεσαίου πεντάλ, που δείχνει κάπως σπογγώδες σε έντονη πίεση.

Ας περάσουμε στον βενζινοκινητήρα PureTech των 1,2 λίτρων με τους 110 ίππους. Στην πράξη, το συγκεκριμένο turbo σύνολο δείχνει να κουμπώνει μια χαρά επάνω στο σχετικά ελαφρύ όχημα. Η λειτουργία του είναι πολιτισμένη, προσφέρει αρκετή ροπή από τις πολύ χαμηλές στροφές και εξασφαλίζει μία γραμμικότητα, χωρίς να ξεφουσκώνει πουθενά, μέχρι και τον κόφτη. Οι επιδόσεις που προσφέρει θα καλύψουν επαρκώς τις ανάγκες του μέσου χρήστη. Ο τελευταίος θα μείνει ικανοποιημένος και από την κατανάλωση, που διατηρείται σε πολύ λογικά επίπεδα, χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια. Αρωγός σε αυτό είναι το συμπαθητικό σε αίσθηση κιβώτιο των 6 σχέσεων, με την καλή κλιμάκωση.

Εν κατακλείδι, το C3 Aircross θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πολύ ενδιαφέρον, για όσους προσανατολίζονται στη συγκεκριμένη κατηγορία. Ξεκάθαρα δυνατό του σημείο είναι οι χώροι, η εμπειρία και η πρακτικότητα που προσφέρει στην καθημερινή χρήση. Αντίστοιχα και η τιμή του είναι λογική, με βάση το τι διαθέτει ανά έκδοση εξοπλισμού. Όπως αναφέραμε και στην αρχή, πρόκειται για ένα μικρό SUV, που ακολουθεί τον δικό του στιλάτο δρόμο…

CITROEN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.199 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	110 ίπποι / 5.500 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	205 Nm / 1.750 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	10,2 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	185 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	7,5 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,154 x 1,756 x 1,597 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	410-520-1.289 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.234 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	108 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **€17.760**

HONDA HR-V 1.5 I-VTEC CVT
ΠΡΟΗΓΕΙΤΑΙ ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ...

Το μικρότερο SUV με τα σήματα της Honda επιστρέφει ανανεωμένο και αναβαθμισμένο στα σημεία, για να δοκιμάσουμε την αυτόματη CVT έκδοσή του.

Σε μια περίοδο που μικρά και μεγάλα SUV ξεφυτρώνουν σε διάφορα χωράφια, το HR-V είναι ένα από εκείνα που δεν χρειάζονται συστάσεις. Μαζί με το CR-V είχαν δείξει το μέλλον της κατηγορίας, τολμώντας ακόμη και πριν από δύο δεκαετίες να έχει κίνηση μόνο στους δύο τροχούς. Κάτι... ανεπίτρεπτο την εποχή εκείνη, που ένα SUV όφειλε να έχει στάνταρ τετρακίνηση.

Είκοσι χρόνια μετά, το HR-V βαδίζει στα ίδια χνάρια, αλλά με ένα πιο ώριμο και πρακτικό στιλ. Η πιο πρόσφατη γενιά του λανσαρίστηκε πριν από τρία χρόνια και πλέον διαθέσιμη είναι η facelift εκδοχή, που ξεχωρίζει από τη μάσκα που είναι πασπαλισμένη με αρκετό χρώμιο, τους επανασχεδιασμένους προβολείς με το LED περίγραμμα, τους νέους προφυλακτήρες, τα πιο καθαρά κρύσταλλα των πίσω φωτιστικών με επίσης φιλέτο χρωμίου κ.ά. Οι κρυφές λαβές στις πίσω πόρτες και ψηλά κοντά στις τελευταίες κολόνες συνεχίζουν να προσδίδουν μια δυναμική αλά κουπέ εμφάνιση, μαζί με την κάπως χαμηλωμένη κλίση της οροφής προς τα πίσω.

Περνώντας στο εσωτερικό, υπάρχει μια εμφανώς πιο έντονη αύρα «πολυτέλειας» που τονίζεται από το pianoblack της πλούσιας έκδοσης της δοκιμής μας. Το ταμπλό έχει επανασχεδιαστεί στα σημεία, ο μίνιμαλ φωτιζόμενος πίνακας οργάνων είναι εντυπωσιακός, η οθόνη αφής 7΄΄ ενσωματώνεται ιδανικά στο μέσο, όταν και τα χειριστήρια ελέγχου του κλιματισμού είναι επίσης αφής. Φυσικά υπάρχουν όλες οι δυνατότητες συνδεσιμότητας, θύρες USB και HDMI, αλλά το σύστημα πολυμέσων της Android θεωρώ πως έχει αρκετά περιθώρια βελτίωσης.

Ένα από τα ισχυρά πλεονεκτήματα του HR-V απέναντι στον ανταγωνισμό αφορά τους πολύ καλούς χώρους και την πρακτικότητα. Οι μικρότεροι, για αντικείμενα μικρού όγκου, είναι υπεραρκετοί, ενώ στην κεντρική κονσόλα υπάρχουν δύο έξυπνες ποτηροθήκες. Από κει και πέρα, ο χώρος για τους πίσω επιβάτες είναι από τους μεγαλύτερους της κατηγορίας και το σύστημα Magic Seats, με το οποίο τα καθίσματα διπλώνουν, ξαπλώνουν ή σηκώνονται σε κάθετη θέση, προσφέρει πάμπολλους συνδυασμούς και λύσεις για κάθε μεταφορική ανάγκη. Ο χώρος αποσκευών ξεκινά από τα 470 λίτρα και κορυφώνεται στα 1.533.

Προς το παρόν το ανανεωμένο HR-V είναι διαθέσιμο με τον ατμοσφαιρικό τετρακύλινδρο 1.5 i-VTEC με τους 130 ίππους (αργότερα αναμένεται ο ντίζελ 1.6 i-DTEC με 120 ίππους και ίσως η turbo εκδοχή του με 182 άλογα). Το μοτέρ (με άμεσο ψεκασμό και μεταβαλλόμενο χρονισμό και βύθισμα βαλβίδων) συνεχίζει να είναι ένα από τα πιο ψυχωμένα και δυνατά της κατηγορίας του (αν και μας έχει καλομάθει το turbo), ανεβάζοντας γραμμικά στροφές και παρόλο που χαμηλά δεν είναι και το πιο ροπάτο.

Ειδικά στην περίπτωση του μοντέλου της δοκιμής μας με το CVT η επιτάχυνση είναι στρωτή, αλλά μαζί ανεβαίνουν και τα επίπεδα θορύβου (ειδικά στη Sport λειτουργία – υπάρχει και η Normal). Αφήνοντας το γκάζι, το CVT αφήνει το μοτέρ να μειώσει τις σ.α.λ. και να λειτουργεί σαφώς πιο ήσυχα και οικονομικά. Υπάρχει και χειροκίνητη αλλαγή των 7 «σχέσεων/διαβαθμίσεων», ενώ για άμεση επιτάχυνση θα χρειαστεί να πιέσεις το γκάζι βαθιά για να πετύχεις το kick-down (αν μπορούμε να το πούμε έτσι για ένα CVT). Γενικότερα, το CVT θέλει ένα ιδιαίτερο στιλ οδήγησης, έχει καλή λειτουργία, αλλά όχι όπως αυτή στο Civic.

Η ρύθμιση της ανάρτησης είναι εξαιρετική και ταιριάζει γάντι στον χαρακτήρα του HR-V, πετυχαίνοντας τη χρυσή τομή ανάμεσα στην άνεση και στο κράτημα. Πολύ καλή είναι και η ποιότητα κύλισης, την ησυχία θα διαταράξει μόνο ο θορυβώδης κινητήρας, αλλά μόνο όταν τον πιέσεις να ανεβάσει απότομα στροφές (και λόγω του CVT). Όσο για την κατανάλωση, αυτή κυμαίνεται στα περίπου 7,5 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα και κάτω από τα 7 λίτρα σε χαλαρό ταξίδι. Μια πολύ καλή τιμή για κόμπακτ SUV. Καλή είναι η πληροφόρηση από το ηλεκτρομηχανικό τιμόνι, δυνατά και με καλό πάτημα τα φρένα.

Το HR-V δεν είναι τετρακίνητο, αλλά τα 18,5 εκατοστά που χωρίζουν το αμάξωμα από το έδαφος αποτελούν εχέγγυο για άνετες βόλτες σε χωματόδρομους και στην ύπαιθρο. Εκεί δηλαδή όπου θα κινηθεί το 99% των οδηγών που θα επιλέξουν να αγοράσουν αυτό το Honda. Το HR-V μπορεί να έχει κάπως τσιμπημένη τιμή (από €22.325 με το μηχανικό 6άρι, από €28.070 το αυτόματο CVT με το κορυφαίο επίπεδο εξοπλισμού), που ωστόσο αντισταθμίζεται από τον πλήρη εξοπλισμό και φυσικά τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα ενός καλοστημένου SUV.

Honda HR-V 1.5 i-VTEC CVT

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.498 κ.εκ.
ΙΣΧΥΣ	130 ίπποι / 6.600 σ.α.λ.
ΡΟΠΗ ΣΤΡΕΨΗΣ	155 Nm / 4.600 σ.α.λ.
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	11,2 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	187 χλμ./ώρα
ΜΕΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	7,2 λίτρα / 100 χλμ.
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ (ΜΧΠΧΥ)	4,334 x 1,772 x 1,605 μέτρα
ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ	470-1.533 λίτρα
ΒΑΡΟΣ (+ 75 ΚΙΛΑ ΒΑΡΟΣ ΟΔΗΓΟΥ)	1.465 κιλά
ΕΚΠΟΜΠΗ CO_2	130 γρ./χλμ.

ΤΙΜΗ
ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΔΟΚΙΜΗΣ
ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ
από **€22.325**

ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΦΗΣ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων, ο οποίος ξεκινά από τα ήπια υβριδικά (mild hybrids), τα υβριδικά (HEV), τα plug-in υβριδικά (PHEV) και καταλήγει στα πλήρως ηλεκτρικά μοντέλα με μπαταρίες (BEV), δείχνει ξεκάθαρα ποιο θα είναι το μέλλον της αυτοκίνησης, σε μια προσπάθεια να περιοριστεί η επιβάρυνση του πλανήτη από τους (πολλαπλούς) ρύπους που εκπέμπουν τα οχήματα που κυκλοφορούν στους δρόμους του και να εξασφαλιστεί μια καλύτερη ποιότητα ζωής για τις τρέχουσες αλλά και τις επόμενες γενιές.

Η καθιέρωση της ηλεκτροκίνησης, όμως, έχει ακόμα πολύ δρόμο μπροστά της. Η εξάπλωσή της είναι συνάρτηση των υποδομών που πρέπει να αναπτυχθούν για την εύκολη φόρτιση των PHEV και BEV, της εξέλιξης της τεχνολογίας των μπαταριών προκειμένου η αυτονομία τους να μην αποτελεί πρακτικό περιορισμό, αλλά και της τιμής των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αυτή, ακριβώς λόγω της παρουσίας των μπαταριών, είναι σημαντικά υψηλότερη από την τιμή αντίστοιχων μοντέλων με συμβατικούς κινητήρες εσωτερικής καύσης – βενζίνης, πετρελαίου, αλλά και φυσικού αερίου και υγραερίου.

Οι προβλέψεις κάνουν λόγο για (σημαντική) μείωση των τιμών των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο μέλλον, όμως μέχρι τότε και προκειμένου να αρχίσουν να κυκλοφορούν και να μπαίνουν στη λίστα των υποψήφιων αγοραστών ο μόνος τρόπος είναι να δοθούν κίνητρα. Κίνητρα που θα πριμοδοτούν τόσο την αγορά όσο και τη χρήση τους, ώστε να γίνουν πιο ελκυστικά. Ο τρόπος αυτός έχει δοκιμαστεί με επιτυχία σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, με πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό της Νορβηγίας.

Ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων τοποθετείται σε ό,τι αφορά τα κίνητρα που πρέπει να δοθούν προκειμένου τα ηλεκτρικά αλλά και τα plug-in ηλεκτρικά μοντέλα να γίνουν πιο ελκυστικά.

Στη χώρα μας μέχρι τώρα τα κίνητρα που θα βοηθούσαν κάποιους να πάρουν ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι ανύπαρκτα, με αποτέλεσμα εξίσου ανύπαρκτες στην πράξη να είναι και οι πωλήσεις τους, που ανέρχονται σε μερικές δεκάδες. Προκειμένου αυτό να αλλάξει, ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) προτείνει κάποια κίνητρα –οικονομικά και κυκλοφοριακά– τα οποία κατά την άποψή μας είναι προς τη σωστή κατεύθυνση.

Τα οικονομικά κίνητρα έχουν ως εξής:

- Επιδότηση €3.000 για τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα/range extender.
- Επιδότηση €1.500 για τα plug-in υβριδικά αυτοκίνητα.
- Προσαύξηση κατά 50% των εξόδων που εκπίπτουν στις επιχειρήσεις από τη χρήση επαναφορτιζόμενων οχημάτων.
- Εξαίρεση από τη φορολογία παροχής σε είδος για τους εταιρικούς χρήστες επαναφορτιζόμενων οχημάτων.

Τα κυκλοφοριακά αντίστοιχα είναι:

- Προνομιακή, δωρεάν στάθμευση σε δημόσιους χώρους.
- Υποχρέωση παροχής προνομιακών, δωρεάν θέσεων στα πάρκινγκ μεγάλων εμπορικών καταστημάτων (π.χ. σούπερ μάρκετ, malls κ.λπ.).
- Ελεύθερη πρόσβαση στις λεωφορειολωρίδες για τους οδηγούς ηλεκτρικών επαναφορτιζόμενων οχημάτων.

Παράλληλα, προτείνονται ειδικά μέτρα για τα ταξί, όπως:

- Επαρκής επιδότηση για την απόκτηση ενός επαναφορτιζόμενου ηλεκτρικού ταξί.
- Προνομιακοί χώροι αναμονής («πιάτσες») για τους ιδιοκτήτες/οδηγούς επαναφορτιζόμενων ταξί.

Η εξέταση των παραπάνω προτάσεων από τα αρμόδια όργανα της πολιτείας και η εφαρμογή τους, ενδεχομένως και με κάποιες διαφοροποιήσεις, θεωρούμε πως είναι επιβεβλημένες, αν δεν θέλουμε και στον τομέα αυτόν να μείνουμε πίσω από τις αναπόφευκτες εξελίξεις.