

car^{+speed}

MERCEDES GLA



Η A-Class σε... GL έκδοση

Σας αποκαλύπτουμε τα πάντα για το νέο μικρό crossover της Mercedes που θα παρουσιαστεί στη Φρανκφούρτη στα μέσα Σεπτεμβρίου...

δες

τα πάντα για τη νέα Mercedes GLA



ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ



Η GLA μοιράζεται την πλατφόρμα MFA με τις A-Class, B-Class και CLA και αντιπροσωπεύει τη νέα είσοδο στην κατηγορία των μικρομεσαίων premium offroad. Ο ανταγωνισμός είναι σκληρός, καθώς την περιμένουν μοντέλα όπως η BMW X1 και το Audi Q3. Η GLA έχει μήκος 4,417 m, πλάτος 1,804 m και ύψος 1,494 m. Ο χώρος των αποσκευών έχει όγκο 421 lt, ενώ όταν αναδιπλωθούν τα πίσω καθίσματα φτάνει τα 836 lt. Στη βάση της γκάμας των κινητήρων βενζίνης βρίσκεται ο 1.6 με 156 PS για την GLA 200. Ακολουθεί η GLA 250 -εμφανίζεται και στις φωτογραφίες- με το 2λιτρο σύνολο των 211 PS, σε συνδυασμό με το αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7G-DCT και το σύστημα τετρακίνησης 4MATIC. Κάνει τα 0-100 σε 6,5 sec, με τελική ταχύτητα 235 km/h και κατανάλωση 7,1 lt/100 km.

Στους diesel συναντάμε την GLA 200 CDI (με 2,2 lt, 136 PS, 30,6 kgm ροπής, μικτή κατανάλωση 4,3 lt/100 km και



εκπομπές ρύπων μόλις στα 114 g/km) και την GLA 220 CDI (με ίδιο κινητήρα, 170 PS και 35,7 kgm ροπής), ενώ στα σχέδια είναι και η προσθιοκίνητη έκδοση με κινητήρα από τη Renault, στο πλαίσιο της στρατηγικής συνεργασίας των δύο πλευρών. Μέσα στο 2014 θα υποδεχθούμε την κορυφαία έκδοση GLA45 AMG, η οποία έχει ήδη

εντοπιστεί να κάνει δοκιμές στο Νιρμπουργκρινγκ. Θα εξοπλίζεται με τον 2λιτρο κινητήρα με ισχύ 360 PS. Όλες οι υπάρχουσες εκδόσεις εφοδιάζονται με σύστημα start/stop. Το 7G-DCT κιβώτιο είναι στάνταρ στις GLA 250, 220 CDI και τα μοντέλα 4MATIC, ενώ οι υπόλοιπες επιλογές εφοδιάζονται με χειροκίνητο κιβώτιο έξι σχέσεων.

Από πλευράς αναρτήσεων, χρησιμοποιούνται γόνατα McPherson εμπρός και ανεξάρτητη ανάρτηση πολλαπλών συνδέσμων πίσω. Όπως είναι εύλογο, η GLA εφοδιάζεται με κάθε διαθέσιμο τεχνολογικό βοήθημα: από το DSR (Downhill Speed Regulation), που είναι αρωγός του 4MATIC βοηθώντας στις εκτός δρόμου περιπέτειες, μέχρι την πλειάδα συστημάτων ασφαλείας (Attention Assist, Collision Prevention Assist, Lane Keeping Assist κ.α.) αλλά και τις προηγμένες επιλογές στα συστήματα multimedia.

Οι παραγγελίες θα ξεκινήσουν τον Νοέμβριο και οι πρώτες εμφανίσεις της GLA στις εκθέσεις της Mercedes ανά τον κόσμο αναμένονται στις αρχές του 2014.

Το BMW i3 επιταχύνει από τα 80 στα 120 km/h πιο γρήγορα από την BMW 335i! Ομορφο, ευέλικτο και ιδιαίτερα πολυτελές το νέο ηλεκτρικό αυτοκίνητο της BMW



ΤΟ «C+S» ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΕΜΙΕΡΑ ΤΟΥ BMW i3

Η πολυτέλεια στην... πρίζα

Το νέο ηλεκτρικό αυτοκίνητο της BMW παρουσιάστηκε ταυτόχρονα σε τρία σημεία του πλανήτη: στη Νέα Υόρκη, στο Πεκίνο και στο Λονδίνο. Εμείς βρεθήκαμε εκεί και καταγράψαμε τα πάντα...

Αποστολή στο Λονδίνο: **Αριάδνη Γερασιμίδου**



το πρώτο video του i3



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ισχύς:	170 hp
Ροπή:	25,5 kg
Μετάδοση:	Στους πίσω τροχούς
Κιβώτιο:	Αυτόματο 1 σχέσης
Τελική ταχύτητα:	150 km/h
Επιτάχυνση 0-60:	3,7 sec
Επιτάχυνση 0-100:	7,2 sec

Επιτάχυνση 80-120:	4,9 sec
Μικτή κατανάλωση:	12,9 kWh/ 100 km
Εκπομπές CO ₂ :	0 gr/km
Βάρος:	1.195 kg
Διαστάσεις Μ/Π/Υ:	3.999/1.775/1.578 mm
Χώρος αποσκευών:	260 lt
Τέλη κυκλοφορίας:	0 ευρώ
Τιμή:	36.150 ευρώ



Δεν έλειπε τίποτε από την παρουσίαση που θύμιζε πάρτι από ταινία του Χόλιγουντ. Οι ηθοποιοί Τζέιμς Φράνκο και Σιένα Μίλερ ποζάρουν μπροστά στον πρωταγωνιστή της Βραδιάς, το i3



Άλλη μια... χαμένη τεχνολογία για τους Έλληνες;

Ναι, το BMW i3, το γερμανικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο πόλης, είναι η απαρχή της εποχής νέων δεδομένων στην αυτοκίνηση. Κάποιοι θα πείτε σωστά ότι δεν είναι το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής που έχει παρουσιαστεί, με τη Nissan να έχει εδώ και περίπου πέντε χρόνια στην γκάμα της το Leaf, η Mitsubishi το i-Miev και οι Opel και Chevrolet τα Ampera και Volt αντίστοιχα. Η διαφορά όμως με το i3 είναι ότι πρόκειται για το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο που πωλείται στην Ελλάδα σε τιμή κάτω από 40.000 ευρώ. Κι αυτό παρόλο που πρόκειται για BMW κι ενώ δεν υπάρχει καμία απολύτως φορολογική ελάφρυνση για τα αυτοκίνητα των μηδενικών ρύπων όπως συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Είναι πλέον γεγονός ότι οι αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν βρει τη χρυσή τομή σε ό,τι αφορά το υψηλό κόστος παραγωγής των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Όταν το ιδιαίτερα μικρό και όχι τόσο ποιοτικό (σε σύγκριση με το i3) i-Miev της Mitsubishi θα κόστιζε στην Ελλάδα -εφόσον είχε εισαχθεί- σχεδόν 50.000 ευρώ, δικαίως μιλάμε για επανάσταση. Βέβαια, σημειώστε ότι στη χώρα μας η τιμή πώλησης αυτών των αυτοκινήτων ανεβαίνει ιδιαίτερα, αφού πέφτει πάνω της ο απαράδεκτος (όπως εφαρμόζεται) φόρος πολυτελείας. Αυτό είναι και το δεύτερο θέμα της υπόθεσης «ηλεκτρικό αυτοκίνητο στην Ελλάδα». Η χώρα μας δεν έχει πάρει κανένα απολύτως μέτρο για να δώσει κίνητρα ώστε να προμηθευθούν τέτοια αυτοκίνητα μηδενικής εκπομπής ρύπων, οι κάτοχοι των οποίων δεν επισκέπτονται τα πρατήρια καυσίμων και απειμπλέκονται οριστικά από τα ορυκτά καύσιμα. Το ελληνικό κράτος, ανυθίτως, τους επιβάλλει φόρο πολυτελείας, θεωρώντας προφανώς «πολυτέλεια» να έχει ο Έλληνας ένα τέτοιο μοντέλο, ακόμα κι αν πρόκειται για ένα μικρό, πόλης. Βέβαια η προοδευτική απαγκίστρωση των κατόχων Ι.Χ. από τη βενζίνη και το πετρέλαιο θα σήμαινε και πολύ λιγότερα έσοδα από τους ιδιαίτερα υψηλούς φόρους καυσίμων...

Ναι, το i3 μπορεί να είναι η απαρχή της τεχνολογικής επανάστασης στην αυτοκίνηση και στην Ελλάδα. Ωστόσο, πολύ φοβάμαι πως και αυτή την τεχνολογία, την οποία ήδη απολαμβάνουν οι υπόλοιποι Ευρωπαίοι, οι Έλληνες δύσκολα θα μπορέσουν να την ακολουθήσουν, κυρίως λόγω της φορομνηχτικής μανίας αλλά και της ασχετοσύνης των Ελλήνων - τροϊκανών νομοθετών...

Του **Τάκη Τρακουσέλλη**
carspeed@prothema.gr



εν έλειπε τίποτε από την παρουσίαση που θύμιζε πάρτι από ταινία του Χόλιγουντ: έντονα φώτα, πολλοί φωτογράφοι, ένα τεράστιο μπλε (από το σήμα της BMW i) χαλί, γκλάμουρ σκηνικά, άνθρωποι της παγκόσμιας showbiz όπως οι ηθοποιοί Τζέιμς Φράνκο και Σιένα Μίλερ και φυσικά ο πρωταγωνιστής όλων, το νέο καθαρόαιμο ηλεκτρικό δημιούργημα της BMW, το i3. Ανάμεσά τους κι εμείς... Νέα Υόρκη, Πεκίνο και Λονδίνο σχημάτισαν το παγκόσμιο τρίγωνο της παρουσίας. Το «c+s» ήταν στην πρωτεύουσα της Αγγλίας, στο Old Billingsgate Market και είδε από κοντά το νέο μοντέλο.

Οι άνθρωποι της BMW έχουν μεγάλες βλέψεις για το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας και σκέφτονται ιδιαίτερα τα ηλεκτρικά μοντέλα. Το i3 δεν είναι από τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν και την ηλεκτρική ενέργεια. Είναι ένα καθαρόαιμο ηλεκτρικό μοντέλο. Παρέχει αυτονομία 130-160 χλμ. με κάθε του φόρτιση, ενώ μπορεί να χαρίσει 20 χλμ. παραπάνω με τη χρήση του προγράμματος eco pro mode, στην περίπτωση που αυτό είναι αναγκαίο. Με 170 ίππους και ροπή 25,5 kg Ξεπερνά τις προσδοκίες ενός ηλεκτρικού μοντέλου.

Έχοντας μια επί προσωπικού συζήτηση με τον Μάουελ Σάιγκ, Product Manager - BMW i, μάθαμε πως το αυτοκίνητο είναι εξ ολοκλήρου σχεδιασμένο από την BMW ώστε να είναι αυτόνομη η εταιρεία στα ανταλλακτικά και στο service, ενώ ακόμα και το ανθρα-

κόνημα (CFRP) που έχει χρησιμοποιηθεί στο μεγαλύτερο μέρος του είναι δικής τους κατασκευής. Επίσης ενδιαφέρον είναι πως το νέο i3 επιταχύνει από τα 80 στα 120 km/h πιο γρήγορα από την BMW 335!

Το i3 έχει ισορροπημένη κατανομή βάρους (50/50) και η τελική του ταχύτητα είναι με περιορισμό (για ευνότους λόγους) στα 150 km/h. Σε μια περίοδο όπου η τιμή των ορυκτών καυσίμων είναι αβέβαιη, ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο φαντάζει το πλέον κατάλληλο για τις εντός πόλης μετακινήσεις, είναι παντελώς αυτόνομο και αρκεί μόνο να το βάλετε στην πρίζα. Και μια και λέμε για πρίζες, το μοντέλο προσφέρεται προαιρετικά με το Wallbox, μια μονάδα παροχής ενέργειας όπου μπορεί να φορτίσει το i3 πλήρως σε μόλις τρεις ώρες. Με οικιακή παροχή ρεύματος το μοντέλο χρειάζεται για πλήρη φόρτιση περίπου οχτώ ώρες.

Για όσους δεν αρκούνται μόνο στον ηλεκτροκίνητηρα, η BMW έχει προνοήσει δημιουργώντας για το i3, προαιρετικά, έναν μικρό 2κύλινδρο βενζινοκίνητηρα επέκτασης αυτονομίας, 34 PS, που μπορεί να κινήσει το μοντέλο (μαζί με τον ηλεκτροκίνητηρα) για συνολικά 300 χλμ.

Στυλιστικά, οικολογικά, οικονομικά, όπως και να το δούμε, ένα τέτοιο μοντέλο κοιτά κατάματα το μέλλον, και μάλιστα με προσιτή τιμή απόκτησης. Περισσότερα στην πρώτη οδηγική δοκιμή που θα έχουμε σύντομα με το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής της BMW...



ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΣΤΗΝ ΤΣΕΧΙΑ ΤΟ HONDA CR-V 1.6 DIESEL

Το... ελληνικό CR-V

Το συντριπτικά μεγαλύτερο ποσοστό των Ελλήνων καταναλωτών επιλέγει προσθιοκίνητα μοντέλα με κινητήρες diesel και η Honda εκπληρώνει τις επιθυμίες αυτές με το CR-V 1.6 i-DTEC

Αποστολή στην Τσεχία: **Κώστας Μπισικιώκος**



B

ρεθήκαμε στην Πράγα για την πανευρωπαϊκή παρουσίαση του ιαπωνικού SUV με τον σύγχρονο 4κύλινδρο diesel κάτω από το καπό του. Εναν κινητήρα που τον γνωρίζαμε ήδη από το Civic και μας είχε αφήσει άριστες

εντυπώσεις με τη λειτουργία του και τη χαμηλή κατανάλωσή του. Το CR-V 1.6 i-DTEC με απόδοση 120 PS είναι ουσιαστικά το μοναδικό που θα απαγορεύσει την ελληνική αγορά από τα τέλη Οκτωβρίου, όταν και αναμένεται να αρχίσουν οι πωλήσεις του. Οι εκδόσεις με τον 2.0 βενζίνης και τον 2.2 πετρελαίου διατίθενται κατόπιν παραγγελίας, όμως ο κυβισμός τους αποτρέπει τους περισσότερους.

Η τιμή της βασικής έκδοσης αναμένεται να βρίσκεται κάπου ανάμεσα στα 27.000 και 29.000 ευρώ (συμπεριλαμβανομένου του οφέλους της απόσυρσης). Και μπορεί αυτή να μη χαρακτηρίζεται «ευκαιρία» για ένα μικρομεσαίο SUV με κίνηση μόνο εμπρός, όμως στη Honda θεωρούν ότι λανσάρουν ένα αυτοκίνητο απέναντι στις premium προτάσεις της κατηγορίας.

Οι μηχανικοί της ιαπωνικής αυτοκινητοβιομηχανίας επενέβησαν στην ανάρτηση για να βελτιώσουν την οδική συμπεριφορά του CR-V 1.6 i-DTEC. Η ανάγκη αυτή προέκυψε από τη διαφορά των 116 kg σε σχέση με

τον 2.2 diesel 4x4, τα οποία εξοικονομήθηκαν από τον κινητήρα, το κιβώτιο και την απουσία τετρακίνησης. Τα εμπρός ελατήρια είναι πιο μαλακά, ενώ η πίσω αντιστρεπτική είναι λίγο φαρδύτερη. Στόχος τους ήταν να δημιουργήσουν ένα SUV πιο σταθερό και πιο

άμεσο στις εντολές του οδηγού. Οι κλίσεις είναι περιορισμένες για ένα αυτοκίνητο με μεγάλη απόσταση από το έδαφος και το CR-V εκπέμπει μηνύματα ασφάλειας υπό σχεδόν όλες τις συνθήκες. Η πληροφόρηση από το τιμόνι πάντως απέχει από τις κορυφαίες προτάσεις της κατηγορίας.

Όσοι αναρωτιούνται αν μπορεί ένας κινητήρας 1.6 με ισχύ 120 PS να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις απαιτήσεις ενός οχήματος με μήκος άνω των 4,5 μ. και βάρος άνω των 1.500 kg, η απάντηση είναι χωρίς κανέναν ενδοιασμό «ναι». Η υψηλή ροπή των 30,6 kgm (εμφανίζεται στις 2.000 rpm) αποδεικνύεται σωτήρια και σε καμία περίπτωση δεν νιώθεις ότι ο κινητήρας «κρεμάει» τον οδηγό. Το δτάχυτο μηχανικό κιβώτιο είναι σαφές και συμβάλλει στον περιορισμό της κατανάλωσης και των ρύπων (119 g/km). Μπορεί η μικτή κατανάλωση που ανακοινώνει ο κατασκευαστής (4,5 lt/100 km) να είναι ιδιαίτερα φιλόδοξη εκτίμηση, όμως και η ένδειξη των 6,5 lt στον υπολογιστή ταξιδιού είναι άδια θαυμασμού.



ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Κινητήρας:	1.597cc diesel
Ισχύς:	120 PS στις 4.000 rpm
Ροπή:	30,6 kgm στις 2.000 rpm
Μετάδοση:	Στους εμπρός τροχούς
Κιβώτιο:	Μηχανικό 6 σχέσεων
Τελική ταχύτητα:	182 km/h
Επιτάχυνση 0-100:	11,2 sec
Μικτή κατανάλωση:	4,5 lt/100 km (εργ.).
Εκπομπές CO₂:	119 g/km
Βάρος:	1.541 kg
Διαστάσεις Μ/Π/Υ:	4.570/1.820/1.685 mm
Χώρος αποσκευών:	589 lt
Τέλη κυκλοφορίας:	107,10 ευρώ
Τιμή:	Από 27.000 έως 29.000 ευρώ (εκτίμηση με απόσυρση)

news

Επιστρέφει η Saab

Ξεκινάει οι... μηχανές στο εργοστάσιο της Saab στο Τρολχάταν. Σε μερικές ημέρες μάλιστα αναμένεται να αρχίσει εκ νέου η παραγωγή του 9-3! Σύμφωνα με το ρεπορτάζ της εφημερίδας «Aftonbladet», ύστερα από δύο χρόνια αδράνειας στο συγκεκριμένο εργοστάσιο έχουν πιάσει ξανά δουλειά περίπου 400 εργαζόμενοι, ενώ αναμένεται να προσληφθούν άλλοι 180 εφόσον λυθούν και τα τελευταία προβλήματα, προτού η έναρξη παραγωγής του «αναβαθμισμένου» πάρει το πράσινο φως. Ποια είναι αυτά; Μπορεί η National Electric Vehicle Sweden AB (NEVS) που έχει αγοράσει τη Saab να σκοπεύει να αρχίσει άμεσα εργασίες, αυτό όμως δεν αρκεί. Χρειάζονται και προμηθευτές, τομέας στον οποίο η σουηδική μάρκα θα πρέπει να αποκτήσει πολλούς νέους συνεργάτες στη νέα αυτή εποχή. Οπως καταλαβαίνετε, είναι δύσκολο να μιλήσουμε με σιγουριά για τα επόμενα βήματα. Το μόνο σίγουρο είναι πως η κινεζο-ιαπωνική κοινοπραξία που γέννησε τη NEVS σκοπεύει να βάλει ξανά τη Saab στο παιχνίδι - και μάλιστα για τα καλά.

Insignia χωρίς τέλη

Από τον Ιούνιο είχαμε διαβάσει στο site www.NewsAuto.gr ότι το ανανεωμένο Insignia θα κυκλοφορήσει σε πετρελαιοκίνητη έκδοση με ρύπους κάτω από το



όριο των 100 g/km. Αυτό πλέον επιβεβαιώθηκε και επίσημα από την Opel. Το «πράσινο» Insignia είναι αυτό με τον 2λιτρο πετρελαιοκινητήρα CDTI. Διατίθεται σε δύο εκδόσεις ισχύος 120 και 140 PS. Και στις δύο περιπτώσεις συνδυάζεται με δτάχυτο μηχανικό κιβώτιο και σύστημα Start/Stop, εμφανίζοντας μικτή κατανάλωση μόλις 3,7 lt/100 km. Οι εκπομπές CO₂ είναι 99 g/km, κάτι που σημαίνει ότι ο ιδιοκτήτης δεν καταβάλλει τέλη κυκλοφορίας. Οι συγκεκριμένες τιμές αφορούν το 4θυρο και το 5θυρο αμάξωμα, ενώ για το Insignia Sports Tourer είναι 3,9 lt/100 km και 104 g/km αντίστοιχα. Το «c+s» θα οδηγήσει στα τέλη του μήνα το μεσαίο οικογενειακό της Opel πριν από την έναρξη των πωλήσεών του στην Ελλάδα, τον Οκτώβριο.

