

emotion®

GAZZETTA DIGITAL AUTO-MOTO MAGAZINE

MINI ACEMAN SE Ο URBAN ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΗΣ



ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Ο ΓΥΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΜΕ ΤΟ INCHARGE
ΚΑΙ ΤΗΝ PORSCHE
MACAN 4

ΟΔΗΓΟΙ ΘΕΑΤΩΝ



ΟΔΗΓΟΣ
FORMULA 1
emotion

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ FORMULA 1
ΤΟΥ 2025 ΑΡΧΙΖΕΙ



MOTOGP

2025

ΤΙ ΘΑ ΔΟΥΜΕ ΤΗ
ΝΕΑ ΣΕΖΟΝ

Νέας Γενιάς Εμπλουτισμένα Καύσιμα Revolution



*diesel
revolution*

*unleaded 95
revolution*

*s.unleaded 100
revolution*

Η Revoil, σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και Διεθνή Ερευνητικά Κέντρα, δημιούργησε τα Νέας Γενιάς Ειδικά Εμπλουτισμένα καύσιμα Revolution με σήμα τον Μαύρο Πάνθηρα για **Μέγιστη Προστασία κινητήρα | Μεγαλύτερη διάρκεια ζωής | Υψηλή Απόδοση | Μέγιστη Οικονομία | Περισσότερα χιλιόμετρα.**

Ειδικά για τους πετρελαιοκινητήρες, το Diesel Revolution προσφέρει **Μέγιστη Αντιμυκητιακή Προστασία στην ύπαρξη biodiesel.**



NEWS EDITORS



ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΝΙΚΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ

ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΕΣ
ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΣΤΡΙΜΑΣ | ΚΩΣΤΑΣ ΜΠΙΤΣΙΚΩΚΟΣ

ΑΡΧΙΣΥΝΤΑΚΤΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ
ΝΙΚΟΣ ΒΙΤΣΙΛΑΚΗΣ

NEWS EDITOR
ΣΤΑΘΗΣ ΚΟΚΚΟΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

CREATIVE DIRECTOR
ΑΦΡΟΔΙΤΗ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΥ
ΒΑΓΓΕΛΗΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ
LIQUID MEDIA

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ/ ΒΙΝΤΕΟ
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ | ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΒΕΛΙΑ

WWW.GAZZETTA.GR

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ 2025-2026
ISSUE 111/ DIGITAL EDITION

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ **LIQUID PUBLISHING**

ΛΕΩΦ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 493, ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ,
ΑΘΗΝΑ / ΕΛΛΑΔΑ
Τ.Κ.153 43 | Τ: +030 214 4025 000
E-MAIL: [INFO@LIQUID.GR](mailto:info@liquid.gr)

WWW.LIQUID.GR

ΚΕΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΠΟΥ ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΔΕΝ ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΗΣ LIQUID PUBLISHING, Η ΟΠΟΙΑ ΕΧΕΙ ΝΟΜΙΜΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΙΔΟΥΣ ΕΝΤΥΠΗ Η ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥΣ. ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΑΝΑΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ, Η ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΗ Η Η ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΜΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΟΠΤΙΚΟΑΚΟΥΣΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΟΛΟΥ Η ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ ΧΩΡΙΣ ΤΗΝ ΕΓΓΡΑΦΗ ΑΔΕΙΑ ΤΟΥ ΕΚΔΟΤΗ. Η ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ.

ΓΙΑ ΤΑ ΑΠΟΣΤΑΛΛΟΜΕΝΑ ΕΝΤΥΠΑ, ΚΕΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ, Ο ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΠΑΙΡΝΕΙ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ.

GMOTION IS TRADEMARK / ALL RIGHT RESERVED. REPUBLISHING IN WHOLE OR PART WITHOUT WRITTEN PERMISSION IS PROHIBITED.



CONTENTS

06

THE OPINION

ΤΟΥ
ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ

08

NEWS AUTO

Τα τελευταία νέα
από την βιομηχανία,
ώστε να μπορείτε
να είστε ενημερωμένοι για
όλες τις εξελίξεις.

46

LAUNCH CONTROL

ΤΟΥ
ΚΩΣΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΩΚΟΥ

104

WHEEL TALKS

ΤΟΥ
ΚΩΣΤΑ ΠΑΣΤΡΙΜΑ

176

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ ΜΕ ΥΨΙΛΟΝ

ΤΟΥ
ΝΙΚΟΥ ΒΙΤΣΙΛΑΚΗ



14

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ POWERED BY INCHARGE

Με μία αμιγώς ηλεκτρική
Porsche Macan 4 και την
υποστήριξη του incharge,
πραγματοποιήσαμε το γύρο
της Ελλάδας - 2.200χλμ -
σε 3 ημέρες.



48

8TH ECO MOBILITY CONFERENCE:

Η ελληνική εταιρεία
ενεργειακής οικονομίας
και το insider.gr
πραγματοποίησαν στο
μουσείο αυτοκινήτου το
μαγελύτερο συνέδριο για
την ηλεκτρονίνηση στη
χώρα μας και φυσικά το
gmotion ήταν εκεί.



70

CITROEN C4 & C4X: ΜΕ ΝΕΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ

Το Citroen C4
ανανεώθηκε και απέκτησε
πιο δυναμική παρουσία.

ENTS



84 HYUNDAI INSTER ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΕΡΑΞΙΑ

Η νέα άφιξη στα ηλεκτρικά πόλης έρχεται από την Hyundai, με ένα αυτοκίνητο που προσφέρει πολλά περισσότερα από τα αναμενόμενα.



96 VOLKSWAGEN TRANSPORTER ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΕΒΔΟΜΗ:

Το Transporter 7ns γενιάς είναι εδώ, με την παγκόσμια παρουσίαση του να φιλοξενείται στο Λάυριο.



106 MINI ACEMAN SE: Ο URBAN ΕΠΑΝΑΝΣΤΑΣΤΗΣ

Το αμιγώς ηλεκτρικό crossover της Mini συνδυάζει ρετρό αισθηστική, σύγχρονη τεχνολογία και αστική ευεξία, ιατηρώντας το οδηγικό DNA της μάρκας.

122 HYUNDAI TUCSON

134 CITROEN C3

142 PORSCHE TAYCAN SPORTS SEDAN 4S

154 FORMULA 1 ΟΔΗΓΟΣ ΘΕΑΤΩΝ

182 MOTORGP 2025

Nikos Giannoulas

Gmotion Editor I



ΕΛΛΑΔΑ 2.0:

«ΠΑΜΕ ΚΑΙ ΟΠΟΥ ΒΓΕΙ»

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ / N.GIANNOULAS@GAZZETTA.GR

Η φράση η οποία κατά αυτόπτη μάρτυρα και επιβάτη της αμαξοστοιχίας που συγκρούστηκε στα Τέμπη αποδίδεται στο μηχανοδηγό της, περικλείει όλη τη νοοτροπία που έχει διαποτίσει τη χώρα μας. Μαζί με τα «δεν βαριέσαι», «ξέρεις ποιος είμαι εγώ», «τι σε νοιάζει εσένα», «έλα μωρέ», συνθέτουν το παζλ μιας κοινωνίας που οδεύει στο μέλλον της με προχειρότητα, ημιμάθεια, διαπλοκή, τέρμα γκάζι όταν πρέπει να φρενάρει και τέρμα φρένο όταν πρέπει να επιταχύνει.

Το έγκλημα των Τεμπών θα ήταν δυστύχημα αν είχε δημιουργηθεί από παράγοντες οι οποίοι δεν έχουν να κάνουν με ανθρώπινα λάθη, παραλείψεις, κακές πρακτικές, αναβλητικότητα και εντέλει πολιτικές και ποινικές ευθύνες.

Αντιστοίχως, τα τροχαία δυστυχήματα με τους εκατοντάδες νεκρούς κάθε χρόνο δεν θα ήταν εγκλήματα,

αν η πολιτική ηγεσία του τόπου, διαχρονικά, δεν κώφευε στις προτροπές των ειδικών για διδαχή της κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, για την αλλαγή όλου του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψήφιων οδηγών, για τη βελτίωση των υποδομών και για πολλά ακόμα, που μπορούν σταδιακά να μας απαγκιστρώσουν από το φαύλο κύκλο της κάκιστης οδηγικής μας παιδείας και πρακτικής.

Την ώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές δεν έχουν ακόμα εκδοθεί τα τελικά συγκεντρωτικά ετήσια στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τα οδικά τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας το 2024, ωστόσο μέχρι το Νοέμβριο είχαν καταγραφεί 10.581 δυστυχήματα, αυξημένα κατά 8,4% σε σχέση με το 2023, 616 νεκροί, αυξημένοι κατά 4,8% σε σχέση με το 2023 και 519 βαριά τραυματίες, μειωμένοι κατά 15,9% σε σχέση με το 2023.



CLARK VAN DER BEKEN / UNSPLASH

Στους νεκρούς ανά 1.000.000 κατοίκους από οδικά τροχαία ατυχήματα η χώρα μας βρίσκεται στην 5η θέση εντός της Ε.Ε. -με τα περισσότερα εννοείται, όχι με τα λιγότερα- και μάλιστα με το θλιβερό προνόμιο της αύξησής τους, αντί της μείωσής τους. Το έγκλημα στα Τέμπη μας συγκλόνισε όχι μόνο με τον αριθμό των νεκρών που άφησε πίσω του, αλλά και με τις ηλικίες των θυμάτων, που ήταν κατά κύριο λόγο μικρές.

Στα οδικά τροχαία ατυχήματα, το μεγαλύτερο ποσοστό νεκρών (47,3%) παρατηρείται στην ηλικιακή ομάδα 0-49 ετών σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Μωρά και παιδιά, συνήθως μεταφερόμενα

στα οχήματα ή ως πεζοί, καθώς και το πιο δυναμικό κομμάτι ενηλίκων της κοινωνίας, χάνονται κατά εκατοντάδες κάθε χρόνο στους δρόμους μας.

Ακριβώς όπως το έγκλημα στα Τέμπη έβαλε -πολύ σωστά- την παθογένεια της πολιτικής, της δικαιοσύνης αλλά και της κοινωνίας μας συνολικά στην ατζέντα, στην οποία κυριαρχούν συνήθως θέματα επικοινωνιακής ελαφρότητας, μήπως πρέπει κάποια στιγμή ως κοινωνία να αθροίσουμε τους νεκρούς μας και στα οδικά τροχαία ατυχήματα και να απαιτήσουμε κάτι καλύτερο για το μέλλον μας;

OMODA | JAECOO



OMODA ΚΑΙ JAECOO ΗΡΘΑΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΚΑΙ ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥΣ

Οι δύο μάρκες ανήκουν στον κινεζικό κολοσσό Chery και εκπροσωπούνται στη χώρα μας από την O&J Automotive Ελλάς Μονοπρόσωπη Α.Ε.

Το πλάνο λανσαρίσματος της Omoda και της Jaecoo στην ελληνική αγορά παρουσίασαν σε εκδήλωση το βράδυ της Δευτέρας 24 **[περισσότερα]**

ΝΕΟ TESLA MODEL Y: ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Το ηλεκτρικό SUV της Tesla επανασχεδιάστηκε για μεγαλύτερη αποδοτικότητα, άνεση και τεχνολογία..

Η Tesla ανακοίνωσε την κυκλοφορία νέων εκδόσεων του Model Y στην Ευρώπη, προσφέροντας διαφορετικές επιλογές όσον αφορά την αυτονομία, την κίνηση και τις τεχνολογικές αναβαθμίσεις. ...**[περισσότερα]**



ΚΙΑ PV5: ΤΟ ΝΕΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΟΧΗΜΑ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

Η Kia αποκαλύπτει το εξωτερικό σχεδιασμό των PV5 Passenger και Cargo, τα πρώτα μοντέλα της νέας πλατφόρμας PBV (Platform Beyond Vehicle), ενόψει του Kia EV Day 2025.

Η Kia παρουσίασε τον εξωτερικό σχεδιασμό του PV5, του πρώτου μοντέλου που εντάσσεται στη νέα στρατηγική .. **[περισσότερα]**



BYD SEALION 7: ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ SUV (ΕΚΔΟΣΕΙΣ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ, ΤΙΜΕΣ)

Διαθέσιμο ως πισωκίνητο με 313 ίππους ή ως τετρακίνητο με 532 ίππους, το νέο μοντέλο της BYD προσφέρει αυτονομία έως 500 χιλιόμετρα.

Το λανσάρισμα του Sealion 7 στην ελληνική αγορά ανακοίνωσε η BYD. Πρόκειται
... [[περισσότερα](#)]

ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ 3: ΝΕΑ ΠΑΡΑΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΚΟΝΔΥΛΙΑ

Το πρόγραμμα ενισχύεται με 11 εκατ. ευρώ και παρατείνεται έως τον Ιούνιο του 2025.

Το δημοφιλές πρόγραμμα επιδότησης ηλεκτροκίνητων οχημάτων «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3» λαμβάνει νέα οικονομική ενίσχυση και παράταση προθεσμιών, όπως προκύπτει από τη δημοσίευση σχετικής Κοινής Υπουργικής Απόφασης... **[περισσότερα]**



ΚΙΑ EV4: ΑΠΟΚΑΛΥΨΗ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΕ HATCHBACK ΚΑΙ SEDAN ΑΜΑΞΩΜΑ



Η αεροδυναμική σχεδίαση του EV4 προσφέρει όχι μόνο δυναμική εμφάνιση αλλά και αυξημένη αυτονομία.

Λίγες ημέρες πριν την παρουσίαση στην Ταρραγόνα της Ισπανίας του στρατηγικού της πλάνου για την ηλεκτροκίνηση, **[περισσότερα]**



VOLVO: ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ 5.000 ΕΥΡΩ ΓΙΑ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ EX30, EX40 ΚΑΙ EC40

Η Volvo προσφέρει μια μοναδική ευκαιρία για premium ηλεκτροκίνηση με όφελος έως 14.000 ευρώ.

Η Volvo Car Hellas κάνει ένα ακόμα βήμα προς τη διεύρυνση της ηλεκτροκίνησης, ανακοινώνοντας επιδότηση .. **[περισσότερα]**



AUDI Q4 E-TRON: ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΕ ΠΛΟΥΣΙΟΤΕΡΟ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟ (ΤΙΜΕΣ)

Με 204 ίππους και αυτονομία που ξεπερνά τα 400 χιλιόμετρα, το ηλεκτρικό SUV της Audi καλύπτει τις ανάγκες μετακίνησης και μακριά από την πόλη.

Μία νέα έκδοση των Q4 e-tron και Q4 Sportback e-tron λανσάρεται στην ελληνική αγορά η Kosmocar-Audi. ...

[περισσότερα]



RENAULT E-TECH ELECTRIC: Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΣΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ VAN



Τρεις νέες προτάσεις της Renault (Trafic, Goelette και Estafette) για επαγγελματίες, με 100% ηλεκτρική τεχνολογία, καινοτόμο σχεδίαση και ευελιξία προσαρμογών.

Η Renault αποκαλύπτει τη νέα της σειρά ηλεκτρικών ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων (LCV), εγκαινιάζοντας μια νέα εποχή στη βιώσιμη επαγγελματική μετακίνηση..... **[περισσότερα]**



ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΜΕ ΜΙΑ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ PORSCHE
MACAN 4 ΚΑΙ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ
INCHARGE, ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΑΜΕ ΤΟ
ΓΥΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ -2.200 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ-
ΣΕ 3 ΗΜΕΡΕΣ.

POWERED BY





POWERED BY





ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ

Πολλά λέγονται και ακόμα περισσότερα αναπαράγονται για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Μέσα σε αυτή τη μεγάλη συζήτηση το λόγο δεν έχουν μόνο όσοι είναι κάτοχοι ή χρήστες ηλεκτρικών αυτοκινήτων, αλλά και χιλιάδες ακόμα που απλώς προσθέτουν το «μακρύ και το κοντό τους».

Με αυτό τον τρόπο, η σύγχυση σχετικά με την πραγματικότητα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων αυξάνεται αντί να μειώνεται και κάθε ενδιαφερόμενη ή ενδιαφερόμενος συνεχίζει να πλέει μέσα σε πελάγη παραπληροφόρησης.

ΥΠΑΡΧΕΙ ΟΜΩΣ Ο ΤΡΟΠΟΣ ΝΑ ΞΕΚΑΘΑΡΙΖΟΥΝ ΟΙ ΠΑΡΑΝΟΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΣ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΟΣ ΚΑΙ ΕΝΑΣ: ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ;

Στην πράξη λοιπόν - και με το δυσμενέστερο καιρικό σενάριο στη χώρα μας για ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο - ξεκινήσαμε στο gmotion το μεγαλύτερο ταξίδι ηλεκτροκίνησης. Δηλαδή το γύρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, σε ένα χρονικό πλαίσιο λογικό, που δεν θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια τη δική μας αλλά και των άλλων χρηστών του δρόμου.



POWERED BY



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

Στο άκουσμα της πρόθεσής μας πολλοί μας ευχήθηκαν «καλή τύχη». Μια τέτοια απόφαση όμως δεν είναι θέμα τύχης, αλλά συνειδητοποίησης ότι πλέον το δίκτυο δημόσιας φόρτισης αυτοκινήτων στη χώρα μας είναι απόλυτα επαρκές για ένα τέτοιο εγχείρημα. Δεν το λέμε εμείς, το λένε τα στοιχεία.

Πιο συγκεκριμένα, περισσότερα από 7.000 σημεία δημόσιας φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων υπάρχουν σήμερα στη χώρα μας, με την αναλογία φορτιστών προς ηλεκτρικά αυτοκίνητα να είναι 1:7. Στην Ευρώπη, η αναλογία κυμαίνεται από 1:5 έως 1:10. Και καθημερινά, προστίθενται νέα σημεία φόρτισης.

Το incharge της nrg, το δίκτυο με τους ισχυρότερους και περισσότερους φορτιστές επί των αυτοκινητοδρόμων της χώρας μας ήταν η προφανής επιλογή μας και με χαρά δέχθηκαν να μας παρέχουν τη βοήθειά τους σε αυτό το οδοιπορικό. Το incharge έχει μάλιστα σε λειτουργία 10 ταχυφορτιστές των 360 kW, που είναι οι ταχύτεροι που υπάρχουν στην Ελλάδα. Για να μπορέσουμε λοιπόν να αξιολογήσουμε τη δυναμική αυτών των φορτιστών, αποφασίσαμε να ζητήσουμε ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο με δυνατότητα υπέρ-ταχείας φόρτισης και ηλεκτρικό κύκλωμα τάσης 800V, ώστε να δέχεται ρεύμα ισχύος πλέον των 250 kW.

Η νέα, αμιγώς ηλεκτρική **Porsche Macan Electric** ήταν μια από τις προφανείς επιλογές μας και με δεδομένη την άμεση ανταπόκριση του Porsche Center Athens στο αίτημά μας, βρεθήκαμε μέσα σε μια υπέροχη **Macan 4**. Η οποία, εκτός από 408 ίππους, τετρακίνηση, πνευματική ανάρτηση και ένα περιβάλλον κορυφαίας ποιότητας και υπερπλήρη εξοπλισμού, έχει τη δυνατότητα φόρτισης με ισχύ έως και 270 kW. Το εγχείρημα λοιπόν ξεκινούσε με τους καλύτερους όρους, εκτός..



“

Η νέα, αμιγώς ηλεκτρική Porsche Macan Electric ήταν μια από τις προφανείς επιλογές μας και με δεδομένη την άμεση ανταπόκριση του Porsche Center Athens στο αίτημά μας, βρεθήκαμε μέσα σε μια υπέροχη Macan 4.

”

ΚΡΥΦΤΟΥΛΙ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ

Κατά την έναρξη του μεγάλου οδοιπορικού ξεκινούσε και η εμφάνιση του κύματος κακοκαιρίας Coral, στα μέσα Φεβρουαρίου. Το οποίο μας συνόδευσε με πολύ χαμηλές θερμοκρασίες αλλά ευτυχώς χωρίς άλλα απρόοπτα. Έτσι ξεκινήσαμε από την Αθήνα με 10 βαθμούς κελσίου, πέραμε στους 5 κατά τη διάρκεια του οδοιπορικού στη βόρεια Ελλάδα και έκτοτε κινηθήκαμε σε αυτό το πλαίσιο, για να επιστρέψουμε στην Αθήνα με ελαφρά χιονόπτωση και περίπου 3 βαθμούς τη νύχτα.

Εφόσον ο καιρός «ερχόταν πίσω μας» και δεν είχαμε έντονες καταιγίδες ή χιονοπτώσεις, που θα κατέστρεφαν κυρίως την φωτογραφική και κινηματογραφική κάλυψη του όλου εγχειρήματος, είμαστε απόλυτα τυχεροί. Ο προγραμματισμός ωστόσο των στάσεών μας άλλαξε, καθώς οι χαμηλές θερμοκρασίες επηρεάζουν σημαντικά την αυτονομία ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου, για δύο κυρίως λόγους: Ο ένας είναι η ανάγκη θέρμανσης του χώρου επιβατών και ο δεύτερος είναι η διατήρηση της θερμοκρασίας των μπαταριών σε ένα εύρος από 15 έως και 30 βαθμών κελσίου. Αμφότεροι, απαιτούν σημαντικά ποσά ενέργειας.

Ακόμα όμως και αυτή η παράμετρος δεν μας πτόησε, καθώς το δίκτυο incharge είναι τόσο πυκνό, που είναι απίθανο να μην βρεις σε μια λογική απόσταση έναν φορτιστή. Πιο συγκεκριμένα, το incharge γιόρτασε τα 3 χρόνια λειτουργίας του το 2024 και στο ελάχιστο αυτό διάστημα έχει δημιουργήσει ένα πανελλαδικό δίκτυο με περισσότερες από 1.600 θέσεις φόρτισης, με 1.200 φορτιστές και ταχυφορτιστές σε περισσότερα από 760 σημεία. Μάλιστα, ο στόχος για το 2030 είναι ο αριθμός των σημείων φόρτισης να φτάσει τις 4.000.

ΗΜΕΡΑ ΠΡΩΤΗ, ΑΘΗΝΑ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ

Ο καιρός έχει ήδη αρχίσει να δείχνει τις άγριες διαθέσεις του αλλά μέσα στην Porsche Macan 4 όλα κυλούν ήρεμα και χαλαρωτικά. Παρότι το multimedia σύστημα του αυτοκινήτου υποστηρίζει ασύρματα Android Auto και Apple CarPlay, επιλέγουμε να χρησιμοποιήσουμε το ενσωματωμένο σύστημα πλοήγησης, το οποίο αφενός δίνει στοιχεία της κίνησης σε πραγματικό χρόνο και αφετέρου μας ενημερώνει για το ποσοστό φόρτισης της μπαταρίας στο σημείο προορισμού.

Επιλέγουμε ως πρώτη στάση τα ΣΕΑ Αταλάντης με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη, καθώς ξεκινάμε με περίπου 60%



μπαταρία, οπότε δεν θα φτάσουμε πολύ μακριά, ενώ σε αυτό το σημείο θα βρούμε φορτιστή 360 kW του incharge. Στο δρόμο βλέπουμε ότι η άφιξή μας εκεί, θα γίνει με περίπου 10% ποσοστό φόρτισης μπαταρίας, οπότε «κλειδώνουμε» το εξαιρετικό σε λειτουργία adaptive cruise control στα 130 χλμ./ώρα -ταχύτητα η οποία είναι η μέγιστη επιτρεπόμενη στους αυτοκινητοδρόμους μας- και χωρίς χρονοτριβή, εξαιρουμένων των πολλών σταθμών διοδίων, φτάνουμε στο σημείο.

Φυσικά έχουμε στο κινητό μας τηλέφωνο της βραβευμένη εφαρμογή incharge για να ξεκινήσουμε τη φόρτιση, ωστόσο προτιμάμε την RFID κάρτα που μας έχει διαθέσει το incharge, έτσι ώστε να διαπιστώσουμε τη χρηστικότητα της. Επιλέγουμε σημείο φόρτισης, περνάμε την κάρτα και σε δευτερόλεπτα η Porsche Macan 4 ξεκινά να φορτίζει με ένα εύρος ισχύος 240 – 250 kW.







POWERED BY



ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ



ΣΕΑ ΚΟΡΙΝΟΥ

Την ίδια στιγμή, η εφαρμογή στο τηλέφωνο εκκινεί για να έχουμε εικόνα του χρόνου φόρτισης και των χρεώσεων που τη συνοδεύουν. Εμείς, καθώς έχουμε το πρόγραμμα Premium Members, έχουμε τη δυνατότητα κράτησης φορτιστή από απόσταση, ενώ το κόστος της κιλοβατώρας, παρότι φορτίζουμε με εξαιρετικά γρήγορη ταχύτητα, είναι μόλις 0,56 ευρώ.

Μόλις ένα τέταρτο αργότερα, η φόρτιση έχει φτάσει πολύ κοντά στο 80%, ωστόσο επειδή ο φωτογράφος πρέπει να αποτυπώσει όλες τις στιγμές του οδοιπορικού σε εικόνες και video, αφήνουμε το χρόνο να κυλήσει λίγο περισσότερο. Η φόρτιση κοντά στο 90% της χωρητικότητας της μπαταρίας

συνεχίζεται με πολύ χαμηλή ισχύ, στα περίπου 40 kW. Αυτό συμβαίνει διότι το αυτοκίνητο μειώνει το ρυθμό φόρτισης, για να προστατεύσει τις μπαταρίες από υπερθέρμανση.

Και φυσικά είναι κοινό χαρακτηριστικό όλων των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αν λοιπόν βιάζεστε δεν αξίζει τον κόπο να περιμένετε έως την πλήρη φόρτιση της μπαταρίας, γιατί ο χρόνος αναμονής αυξάνεται εκθετικά. Σε περίπου 15-20 λεπτά μπορεί κανείς να φτάσει στο ποσοστό 80% φόρτισης της μπαταρίας και για το υπόλοιπο 20% να χρειαστεί επιπλέον 45 λεπτά.

Εμείς θέτουμε τον επόμενο προορισμό μας στα ΣΕΑ Κορινού, όπου επίσης υπάρχει υπέρ – ταχύς φορτιστής του incharge,

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



360 kW. Παρότι η κατανάλωση της Porsche Macan 4 έχει αυξηθεί στις 25,5 kWh/100 χλμ. λόγω της χαμηλής θερμοκρασίας αλλά και των ταχυτήτων που μένουν σταθερά μεταξύ 120 και 130 χλμ./ώρα, η μεγάλη μπαταρία των 100 kWh μικτής χωρητικότητας, μας επιτρέπει με απόλυτη ασφάλεια να πραγματοποιήσουμε πλέον των 300 χιλιομέτρων πριν την επόμενη φόρτιση.

Φτάνουμε λοιπόν στα ΣΕΑ Κορινού χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση και το σκηνικό επαναλαμβάνεται με πολύ υψηλή ισχύ φόρτισης, καθώς έχοντας ως προορισμό στο gps του αυτοκινήτου το συγκεκριμένο φορτιστή, το σύστημα θερμικής διαχείρισης της Porsche προετοιμάζει τη μπαταρία ώστε

να δεχτεί το μέγιστο ρεύμα. Και πάλι λοιπόν, μέσα σε 15-20 λεπτά το αυτοκίνητο έχει φτάσει στο 80% της φόρτισης των μπαταριών του και αποφασίζουμε να ξεκινήσουμε χωρίς να περιμένουμε περαιτέρω, καθώς λόγω των πολύ χαμηλών θερμοκρασιών θα χρειαστούμε σίγουρα μια ενδιάμεση φόρτιση πριν την Αλεξανδρούπολη.

POWERED BY



ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ



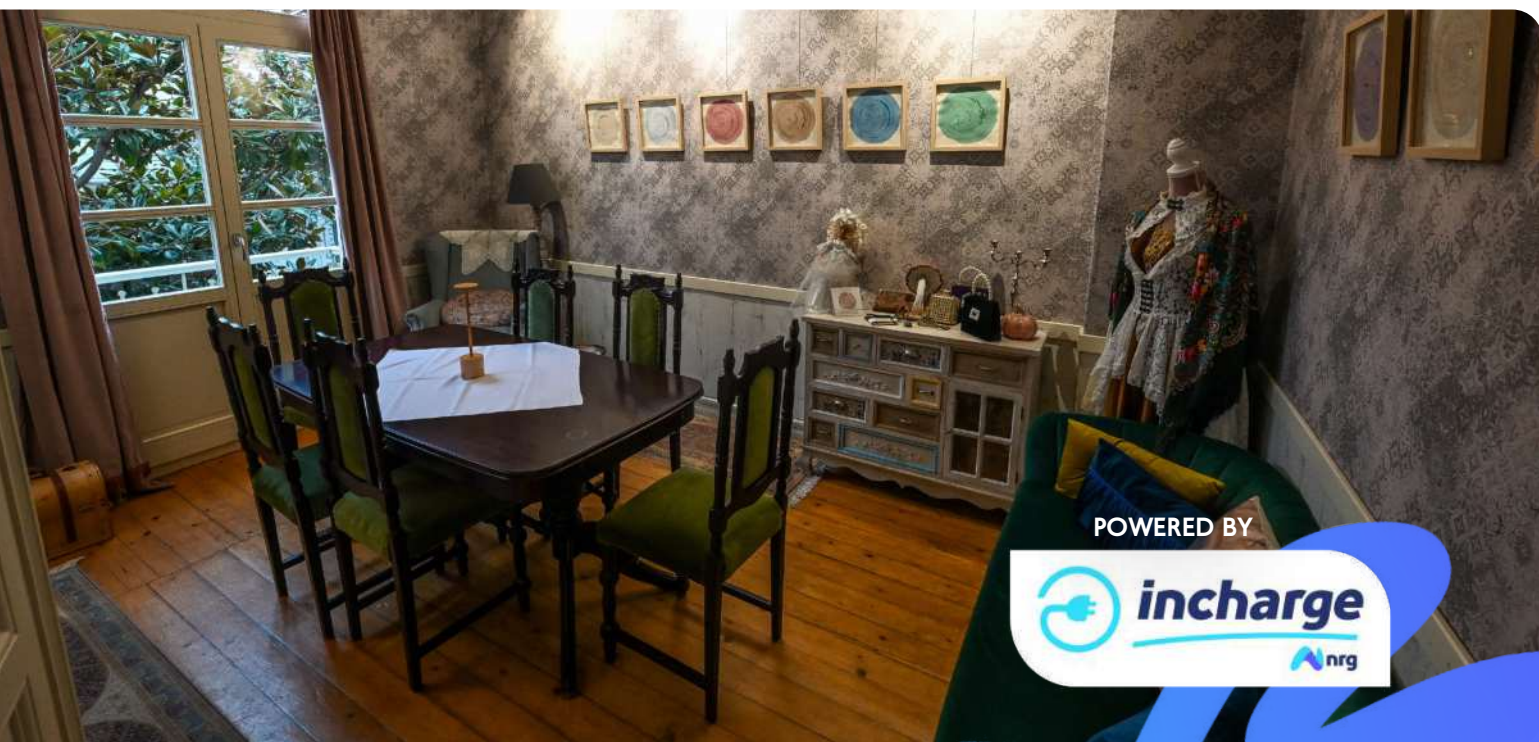
Η φόρτιση αυτή προγραμματίζεται στην Καβάλα, στην οποία αφενός θέλουμε να φωτογραφίσουμε και αφετέρου υπάρχει φορτιστής σε πρατήριο Shell στην παραλία της πόλης, δίπλα στον εμβληματικό φάρο του λιμανιού που χρειαζόμαστε ως φόντο. Μισή ώρα και έναν πολύ αρωματικό espresso από το καφέ του πρατηρίου μετά, ξεκινάμε για την Αλεξανδρούπολη.

Παρότι στην πόλη υπάρχει αλυσίδα ξενοδοχείων με φορτιστή incharge, εμείς επιλέγουμε για τη διαμονή μας ένα πολύ πιο κεντρικό, ζεστό και με vintage στοιχεία διακόσμησης κατάλυμα, το Sali Boutique Hotel.

Η επιλογή μας αποδείχτηκε εξαιρετική, τόσο λόγω της ζεστής φιλοξενίας και του υπέροχου πρωινού που μας προσέφερε η Κα Χρύσα Αργυρακάκη, όσο και λόγω του γεγονότος ότι στον ελάχιστο χρόνο που είχαμε στη διάθεσή μας, είχαμε την ευκαιρία για μια βόλτα στην πόλη.

Κοντά στο ξενοδοχείο, στη βόρεια έξοδο της πόλης, υπάρχει πρατήριο Avin με δύο σημείο φόρτισης 22kW, στο ένα εκ των οποίων αφήσαμε την Porsche για διανυκτέρευση υπό το άγρυπνο βλέμμα των πολύ εξυπηρετικών υπαλλήλων. Τη δική μας ενέργεια ανέλαβε να αποκαταστήσει η ψαροταβέρνα Ζουράφα, στο κέντρο της πόλης.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



POWERED BY



SALI BOUTIQUE HOTEL





POWERED BY



ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ

ΗΜΕΡΑ ΔΕΥΤΕΡΗ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ – ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Ο προγραμματισμός μας προβλέπει αρκετή κίνηση εκτός αυτοκινητοδρόμων σήμερα, καθώς θέλουμε να περάσουμε από Ξάνθη, Δράμα, Σέρρες και στη συνέχεια, στο ύψος της Θεσσαλονίκης, να μπούμε στην Εγνατία Οδό με προορισμό τα Ιωάννινα. Η κακοκαιρία Coral αγγίζει πλέον τη βόρεια Ελλάδα και η ημέρα ξεκινά με θερμοκρασία 4 βαθμών.

Ευτυχώς η Porsche Macan 4 έχει γεμίσει με ενέργεια έως το 100% της μπαταρίας της και το σύστημα κλιματισμού με αντλία θερμότητας μας κρατά ζεστούς χωρίς αξιοσημείωτες απώλειες. Η αυτονομία είναι περίπου 450 χιλιόμετρα και η κίνηση στο επαρχιακό οδικό δίκτυο δίνει τη δυνατότητα ανάκτησης κατά την επιβράδυνση, οπότε είμαστε αισιόδοξοι ότι η κατανάλωση των 25,5 kWh θα είναι σημαντικά μειωμένη σήμερα.

Πρακτικά τίποτα δεν μας εμποδίζει να φτάσουμε ταχύτατα στις Σέρρες και στη συνέχεια στο πρώτο προγραμματισμένο σημείο φόρτισης, στα ΣΕΑ Πλατάνου εντός της Εγνατίας Οδού, ανάμεσα στη Θεσσαλονίκη και στη Βέροια. Τίποτα, αλλά όχι και κανένας, καθώς ο φωτογράφος Βασίλης Κωστάκος θέλει να αποτυπώσει εικόνες στην Ξάνθη, στις Σέρρες αλλά και κατά τη διάρκεια της διαδρομής.

Η οδήγηση σήμερα, από βαρετή την προηγούμενη ημέρα, γίνεται εξαιρετικά απολαυστική, καθώς σε δευτερεύοντες δρόμους η Porsche Macan 4 ξεδιπλώνει όλη τη μαγεία της κατασκευαστικής της λογικής. Οι 408 ίπποι της μέγιστης ισχύος και τα 650 Nm της μέγιστης ροπής «απογειώνουν» το βαρύ αμάξωμα των 2,4 τόνων, καθώς η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε μόλις 5,2 δλ. Αυτή όμως η μέτρηση δεν λέει πολλά κατά την οδήγηση στο δημόσιο δρόμο, σε αντίθεση με την επιτάχυνση εν κινήσει (ρεπρίζ), η οποία είναι επίσης καταιγιστική. Για να φτάσει από 80-120 χλμ./ώρα, η Porsche Macan 4 δεν χρειάζεται πάνω από 3,1 δλ. Αυτό, πρακτικά, σημαίνει ακαριαίες σχεδόν προσπεράσεις, οι οποίες συμβάλλουν στην ασφάλεια ειδικά στο δευτερεύον οδικό δίκτυο της χώρας.

Οι επιδόσεις όμως είναι η μια παράμετρος της «υπερφυσικής» σχεδόν Macan 4. Οι υπόλοιπες είναι εξίσου εντυπωσιακές και έχουν να κάνουν με το πως αυτές οι επιδόσεις περνούν στο δρόμο -και πόσο εύκολα.



ΣΕΡΡΕΣ



ΞΑΝΘΗ

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



Η τετρακίνηση, η άψογη λειτουργία των συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, η ενεργητική πνευματική ανάρτηση, η γεωμετρία του πλαισίου και φυσικά οι (προαιρετικοί) θηριώδεις τροχοί με διάμετρο 21 ιντσών και πλάτος 255 χλστ. εμπρός και 295 χλστ. πίσω, κρατούν το αυτοκίνητο «βιδωμένο» στην ασφάλτο, ακόμα και σε ταχύτητες που οι αισθήσεις ενός κοινού ανθρώπου αρχίζουν να χτυπούν συναγερμό.

Τα προγράμματα οδήγησης Normal, Sport, Sport Plus και Offroad επενεργούν στην απόδοση τον κινητήρα, στο κιβώτιο, στην υποβοήθηση του τιμονιού, στο ύψος και στη σκληρότητα της ανάρτησης και τέλος στα ηλεκτρονικά συστήματα υποβοήθησης, ώστε ο οδηγός να απολαμβάνει τον ιδανικό συνδυασμό απόδοσης ανάλογα με τη διαδρομή και τις συνθήκες. Έτσι, είτε κινείσαι νωχελικά είτε αντλείς ευχαρίστηση σε δρόμους όπως αυτοί που βρεθήκαμε εμείς, η Porsche Macan 4 προσαρμόζεται απόλυτα. Ακόμα και σε κάποια σημεία που βγήκαμε εκτός δρόμου για φωτογραφικούς σκοπούς, η αύξηση του ύψους από το έδαφος στο πρόγραμμα off road εξασφαλίζει κινητικότητα και σε δύσκολες συνθήκες.



Με στάσεις σε Ξάνθη, ενδιάμεσα στη διαδρομή και στις Σέρρες, έχει πάει πια μεσημέρι και αποφασίζουμε να πάρουμε ένα σνακ και, καθώς ένα σημείο φόρτισης incharge είναι κοντά μας, να φορτίσουμε. Έχουμε όμως χάσει αρκετό χρόνο και έτσι, αρπάζουμε κάτι στο χέρι και συνεχίζουμε προς τα ΣΕΑ Πλατάνου.

Εκεί πρέπει να φορτίσουμε σχεδόν στο 90%, καθώς η απόσταση μέχρι τα Ιωάννινα είναι 223 χιλιόμετρα, όλα στην Εγνατία Οδό, με πολύ χαμηλή θερμοκρασία και πολλή ανηφόρα, οπότε δεν ρισκάρουμε να ποντάρουμε στο κατηφορικό κομμάτι μετά τη διασταύρωση του Μετσόβου και θέλουμε τουλάχιστον 350 χιλιόμετρα αυτονομία.

Μέχρι τώρα έχουμε σταματήσει σε πέντε σημεία φόρτισης, εκ των οποίων τα δύο 360 kW και τα υπόλοιπα 50 ή 60 kW.

POWERED BY







POWERED BY



ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ



LAKE SPIRIT BOUTIQUE HOTEL

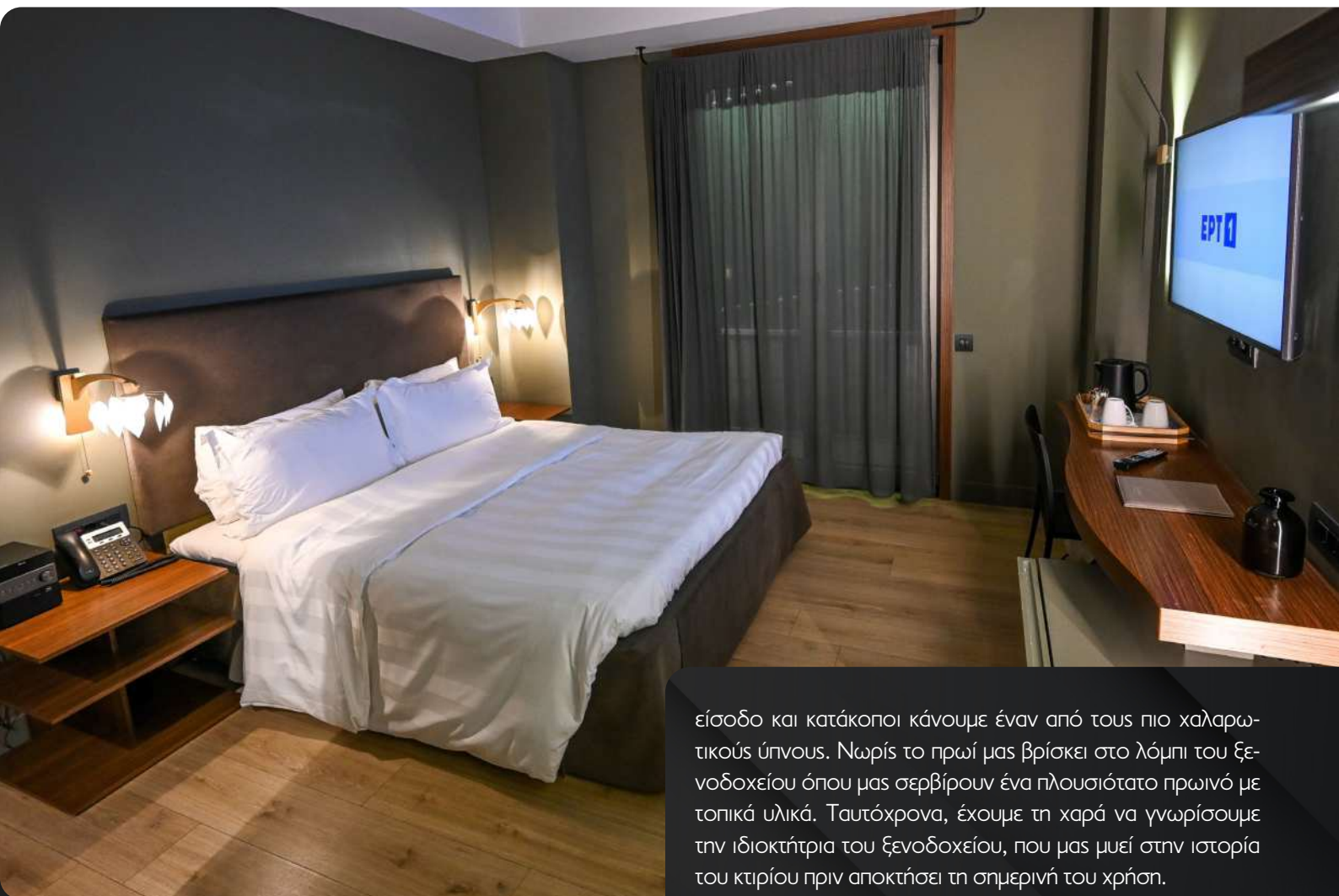
Σε όλα η φόρτιση ήταν άμεση, χωρίς το παραμικρό πρόβλημα και με ισχύ κοντά στο όριο είτε του αυτοκινήτου, είτε του φορτιστή. Παρότι το incharge έχει ένα πολύ άμεσο κέντρο εξυπηρέτησης πελατών διαθέσιμο 24/7, δεν χρειάστηκε να επικοινωνήσουμε μαζί του για το παραμικρό. Έτσι και στο ΣΕΑ Πλατάνου η φόρτιση ξεκινά άμεσα, κυμαίνεται ανάμεσα στα 49 και στα 50 kW σε φορτιστή με μέγιστη ισχύ τα 50 kW και όλα εξελίσσονται ιδανικά για έκτη φορά.

Η RFID κάρτα είναι πολύ εξυπηρετική καθώς δεν χρειάζεται κάθε φορά να καταφεύγεις στην εφαρμογή, η οποία ωστόσο ενεργοποιείται αυτόματα με το πέρασμα της κάρτας στο πάνελ του φορτιστή και μέσω αυτής λαμβάνεις και τα απαραίτητα παραστατικά χρέωσης.

Έναν καφέ αργότερα ξεκινάμε για τα Ιωάννινα, με διαστήματα βροχής, πυκνής ομίχλης, ελαφράς χιονόπτωσης αλλά και ξαστεριάς. Από όλα είχε η διαδρομή, το μόνο που μας στεναχωρεί είναι ότι από την πανοραμική ηλιοροφή του αυτοκινήτου μόνο οι πίσω επιβάτες έχουν θέα ουρανό, ενώ οι εμπρός επωφελούνται μόνο από το φυσικό φως που διαχέεται στην καμπίνα τις ανάλογες ώρες. Αστέρια, φεγγαράδες και ωραίοι σχηματισμοί νεφών ψηλά στο στερέωμα, μόνο για τους πίσω.

Παρά τις εξαιρετικά απαιτητικές συνθήκες της διαδρομής, η οποία πραγματοποιείται επιπρόσθετα νύχτα, τα LED προσαρμοζόμενα φώτα της Porsche Macan 4 μετατρέπουν τη νύχτα σε ημέρα για εμάς, χωρίς ταυτόχρονα να τυφλώνουν τα εμπρός κινούμενα ή αντιθέτως ερχόμενα οχήματα.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



LAKE SPIRIT BOUTIQUE HOTEL

Τεράστιο πλεονέκτημα τα φωτιστικά αυτής της τεχνολογίας, τα οποία αποτελούν κεφαλαιώδες ζήτημα ασφάλειας κατά την οδήγηση τη νύχτα.

Στα Ιωάννινα φτάνουμε κατά τις 20:30 μετά από μια πολύ μεγάλη μέρα οδήγησης αλλά και παραγωγής εικόνων και video. Αφήνουμε γρήγορα τα πράγματά μας στο Lake Spirit Boutique Hotel στο κέντρο των Ιωαννίνων και σπεύδουμε να απολαύσουμε τις υπέροχες πίτσες και την κορυφαία ιταλική κουζίνα του Il Pazzo. Αφού όμως έχουμε αφήσει το αυτοκίνητο σε φορτιστή incharge στο πρατήριο Shell στη Λ. 8ης Μεραρχίας ώστε να φορτίζει, όσο εμείς απολαμβάνουμε το δείπνο μας.

Περίπου στις 23:00 επιστρέφουμε στο Lake Spirit Boutique Hotel, σταθμεύουμε την Macan ακριβώς εμπρός από την

είσοδο και κατάκοποι κάνουμε έναν από τους πιο χαλαρωτικούς ύπνους. Νωρίς το πρωί μας βρίσκει στο λόμπι του ξενοδοχείου όπου μας σερβίρουν ένα πλουσιότατο πρωινό με τοπικά υλικά. Ταυτόχρονα, έχουμε τη χαρά να γνωρίσουμε την ιδιοκτήτρια του ξενοδοχείου, που μας μιεί στην ιστορία του κτιρίου πριν αποκτήσει τη σημερινή του χρήση.

Η Κα Νόρα Τσόγκα εκτός από ευγενέστατη και εξυπηρετική είναι επίσης ευρυμαθής και αυτό μας «παρέσυρε» σε συζήτηση μιας και πλέον ώρας, η οποία απειλούσε να τινάξει στον αέρα τον προγραμματισμό της ημέρας, που προέβλεπε επιστροφή στην Αθήνα μεν, μέσω... Καλαμάτας δε. Η απολαυστική διαμονή στο Lake Spirit Boutique Hotel μας ώθησε να υποσχεθούμε ότι δεν θα είναι η τελευταία, καθώς τα Ιωάννινα είναι ένας αγαπημένος προορισμός τόσο δικός μου, όσο και του συνταξιδιώτη μου φωτογράφου Β. Κωστάκου.

POWERED BY



ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ



ΣΕΑ ΕΥΗΝΟΧΩΡΙΟΥ

ΗΜΕΡΑ ΤΡΙΤΗ (ΚΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ), ΙΩΑΝΝΙΝΑ – ΑΘΗΝΑ (ΜΕΣΩ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)

Μπαίνουμε στην Ιόνια οδό και -πέρα από ασφάλεια- αισθανόμαστε τη σιγουριά των αρκετών σημείων φόρτισης του δικτύου incharge σε όλο το μήκος της. Η διαδρομή είναι απολαυστική και λόγω των πολλών σημείων με θέα τον Αμβρακικό και τη λιμνοθάλασσα του Μεσολογίου. Το πλάνο φόρτισης σήμερα περιλαμβάνει μια μικρή στάση στα ΣΕΑ Ευνοχωρίου λίγο πριν το Αντίρριο, ακόμα μια στα ΣΕΑ Αρφαρών λίγο πριν την Καλαμάτα και μια τελευταία στα ΣΕΑ Σπα-

θοβουνίου, καθώς θέλουμε να φτάσουμε Αθήνα με αρκετά φορτισμένη μπαταρία.

Η ταχύτητά μας στην Ιόνια οδό δεν έπεσε σχεδόν πουθενά κάτω από τα 130 χλμ./ώρα. και έτσι φτάσαμε πολύ σβέλτα στο πρώτο προορισμό φόρτισης, όπου χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση φορτίζουμε για περίπου 20 λεπτά στον ταχυφορτιστή των 50 kW του incharge. Συνεχίζουμε αλλά μέσω ενός Γολγοθά, του δρόμου Πάτρας – Πύργου, λόγω των έργων για την επέκταση της Ολυμπίας οδού και τη δημιουργία ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, η ταχύτητά μας πέφτει πολύ, ενώ σε αρκετά σημεία μετά την Πάτρα και πριν την Κάτω Αχαΐα, συναντάμε μπιτσιλίσματα λόγω παρακάμψεων.

POWERED BY



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ





POWERED BY



incharge





ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ



ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Όταν ανοίγει ο δρόμος η προσοχή που απαιτείται είναι ακόμα μεγαλύτερη, καθώς υπάρχουν άπειρες «παγίδες» μέχρι να φτάσει κανείς στην Καλαμάτα. Με μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, άπειρες ισόπεδες διασταυρώσεις και πέρασμα από δεκάδες χωριά, το κακό δεν αργεί να γίνει.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το GPS μας έδινε ως ενδεδειγμένη διαδρομή από Πάτρα προς Καλαμάτα την κατεύθυνση προς Αθήνα επί της Ολυμπίας οδού και μετά, πριν την Κόρινθο, την

είσοδό μας στον αυτοκινητόδρομο Μορέας, προς Καλαμάτα μέσω Τρίπολης. Εμείς όμως προτιμήσαμε τον παλιό δρόμο μέσω Πύργου, που εξυπηρετούσε καλύτερα το σχέδιό μας για «Γύρο της Ελλάδας», παρότι το πληρώσαμε ακριβά τόσο σε χρόνο, όσο και σε ταλαιπωρία.

Με σημαντική καθυστέρηση φτάνουμε στο ΣΕΑ στα Αρφαρά με κατεύθυνση προς Καλαμάτα, όπου ο φορτιστής των 360 kW του incharge μας επιτρέπει να ανακτήσουμε ενέργεια σε λίγα λεπτά. Έτσι προλαβαίνουμε το φως για μια σύντομη φωτογράφιση στην παλιά πόλη της Καλαμάτας και συνεχίζουμε, σε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο πλέον όπως ο Μορέας, την επιστροφή μας στην Αθήνα.

POWERED BY



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Ο καιρός, ο οποίος ήταν ανοιξιάτικος όταν ξεκινήσαμε από τα Ιωάννινα, έχει αρχίσει να δείχνει τα δόντια του στην κεντρική Πελοπόννησο και έτσι φτάνουμε στα ΣΕΑ Σπαθοβουνίου με θερμοκρασία 5 βαθμούς και μια έντονη πείνα. Συνδέουμε την Porsche Macan 4 στον ελεύθερο φορτιστή του incharge των 360 kW και ώσπου να ολοκληρώσουμε μια επίσκεψη στην τουαλέτα και την παραγγελία δύο σάντουιτς, το ποσοστό φόρτισης της μπαταρίας έχει ξεπεράσει το 80% και ξεκινάμε άμεσα.

Λόγω καθημερινής και νύχτας δεν συναντάμε πουθενά κίνηση και μέσω Αττικής οδού, με ψιλόβροχο, φτάνουμε στο Κρυονέρι για την αποβίβαση του φωτογράφου μας, όπου η θερμοκρασία είναι 3,5 βαθμοί, από τις χαμηλότερες που συναντήσαμε στο ταξίδι. Καθώς δεν έχουμε δει καθόλου τηλεόραση και οι ειδήσεις που ακούσαμε στο ραδιόφωνο ήταν αποσπασματικές, δεν γνωρίζαμε ότι η Αττική ήταν ένας από τους νομούς της Ελλάδας στον οποίο η κακοκαιρία Coral θα έκανε την εμφάνισή της. Το διαπιστώσαμε όμως στην πράξη.

ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ

ΤΙ ΜΑΘΑΜΕ ΑΠΟ ΤΟΝ «ΓΥΡΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ» ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Το μεγάλο ταξίδι της ηλεκτροκίνησης δεν είναι πλέον βερμπαλισμός, ούτε «πομφόλυγας». Είναι μια πραγματικότητα που διαπιστώσαμε στην πράξη, πραγματοποιώντας 2.200 χιλιόμετρα σε όλη την ηπειρωτική Ελλάδα. Κάτι ακόμα που διαπιστώσαμε στην πράξη είναι ότι ένας αξιόπιστος πάροχος υπηρεσιών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων όπως το incharge, είναι αρκετός για να κάνει αυτό το ταξίδι πραγματικότητα. Η ύπαρξη 1.600 σημείων φόρτισης σε όλη την επικράτεια μηδενίζουν το άγχος της αυτονομίας ενώ οι φορτιστές μεγάλης ισχύος έως και 360 kW σε κομβικά σημεία των αυτοκινητόδρομων δίνουν μεγάλο πλεονέκτημα στο ταξίδι. Η κάρτα RFID που προσφέρει το incharge αποτελεί μια επιπρόσθετη ευκολία, όπως και η δυνατότητα κράτησης φορτιστή στο πρόγραμμα Premium, που συνδυάζεται και με σημαντικά χαμηλότερη χρέωση κιλοβατώρας.

Από τις 10 φορτίσεις που χρειάστηκε να πραγματοποιήσουμε στο δίκτυο του incharge σε όλη την Ελλάδα, εν μέσω ψύχους και άστατου καιρού, σε κανέναν φορτιστή δεν αντιμετωπίσαμε το παραμικρό πρόβλημα. Ταυτόχρονα, επιτυγχάνονταν οι ρυθμοί φόρτισης στο μέγιστο της δυνατότητας είτε του φορτιστή, είτε του αυτοκινήτου. Έτσι δεν χρειάστηκε να αξιοποιήσουμε και την 24ωρη υπηρεσία εξυπηρέτησης πελατών του incharge, η οποία ωστόσο είναι πάντα εκεί για οτιδήποτε προκύψει, με εκπροσώπους πρόθυμους να δώσουν λύσεις και να λύσουν κάθε απορία.

Είναι γεγονός ότι ένα μεγάλο ταξίδι με ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν είναι το ίδιο εύκολο για κανέναν οδηγό, συγκριτικά με αυτό ενός συμβατικού αυτοκινήτου με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Μόνο όμως υπό την έννοια της πολυπληθούς ύπαρξης πρατηρίων ορυκτών καυσίμων και του άμεσου ανεφοδιασμού. Σε όλες τις άλλες παραμέτρους, το ταξίδι με ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι πολύ πιο ήσυχο, ασφαλές και ενίοτε απολαυστικό. Απαιτεί ένα μικρό χρόνο προγραμματισμού των σημείων φόρτισης ανάλογα με την αυτονομία αλλά και την ισχύ φόρτισης του κάθε αυτοκινήτου, αλλά πέραν τούτων τίποτα περισσότερο. Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειώσουμε ότι σε περιόδους μεγάλων εξόδων όπως αυτές του τριημέρου της Καθαρής Δευτέρας ή του Πάσχα που έπονται, καλό είναι να επιλέγει κανείς σημεία φόρτισης στον αυτοκινητόδρομο όπου υπάρχουν περισσότεροι του ενός φορτιστές και ώρες όπου δεν παρτηρείται το μέγιστο της αιχμής.

Για την Porsche Macan 4 τα λόγια περισσεύουν και μακάρι να μπορούσαν να μεταδώσουν την αίσθηση ασφάλειας, στιβαρότητας και αυτοπεποίθησης που προσφέρει ένα τέτοιο αυτοκίνητο. «Εξωτική» για τους περισσότερους από εμάς, υπάρχει για να αποδεικνύει ότι η τεράστια τεχνογνωσία από τους αγώνες και την κατασκευή κορυφαίων σπορ αυτοκινήτων, μπορεί να φανεί εξόχως χρήσιμη και στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, ώστε να μην λείπουν τα συναρπαστικά αυτοκίνητα. Η Macan 4 είναι ένα ηλεκτρικό SUV που δείχνει το δρόμο προς το μέλλον, τόσο με τις τεχνολογικές της καινοτομίες, όσο και με την κορυφαία απόδοσή της σε κάθε δρόμο.



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



POWERED BY



SALI BOUTIQUE HOTEL

Το Sali Boutique Hotel στην Αλεξανδρούπολη υπόσχεται μια μοναδική εμπειρία φιλοξενίας. Από όσα βιώσαμε στους χώρους του, κρατά τις υποσχέσεις του.

Σπιτική ζεστασιά, θαλπωρή, φιλική εξυπηρέτηση, χρώματα και αρώματα που διεγείρουν τις αισθήσεις: Αυτά είναι τα στοιχεία που αποτελούν τα θεμέλια της μοναδικής πρότασης φιλοξενίας του Σάλι.

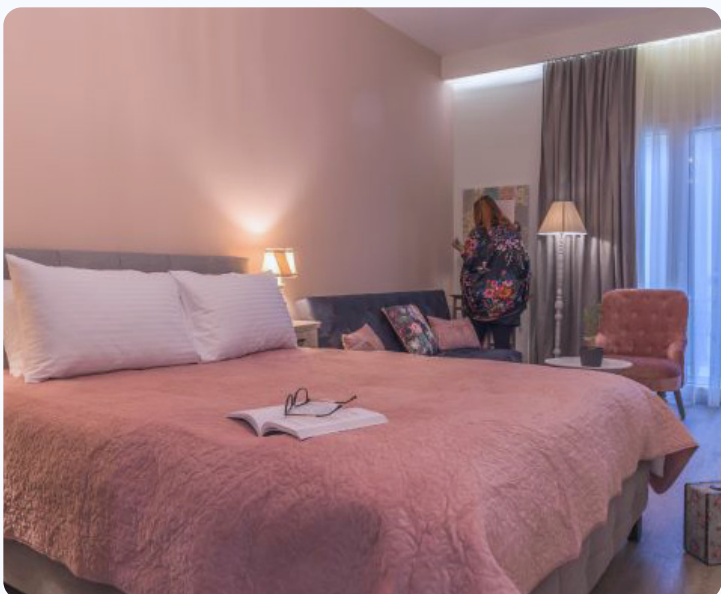
Από την άφιξη στο ιστορικό κτίριο του Sali Boutique Hotel τα πάντα εξελίσσονται διαφορετικά. Αντί για μια «ψυχρή» reception, ο φιλοξενούμενος θα βιώσει ένα ζεστό καλωσόρισμα με φίλημα χειροποίητο γλυκό του κουταλιού και ζεστές πετσετούλες με άρωμα λεβάντας για να αφήσει πίσω το στρες και την κούραση.

Έκπληξη αποτελεί η υπέροχη vintage διακόσμηση που παλαιού οικοτροφείου, που χάρη σε αστείρευτο μεράκι και ενθουσιασμό μεταμορφώθηκε σε ένα ζεστό, γραφικό ξενοδοχείο. Τα δωμάτια ακολουθούν την ίδια λογική της σπιτικής φιλοξενίας, το κάθε ένα με το δικό του χαρακτήρα για να επιλέξετε.

Στον κάτω όροφο υπάρχουν δύο σουίτες, η μία με άρωμα θάλασσας κι άλλη με την ζεστασιά του δάσους, με μπανιέρα υδρομασάζ, σάουνα και ιδιωτική αυλή. Ο πρώτος όροφος είναι εμπνευσμένος από την χρήση του οικοτροφείου κι εκεί συναντάμε τα δωμάτια Πίστη, Χαρά, Ελπίδα και Ζωή.

Η ιστορία συνεχίζεται με δωμάτια βγαλμένα από τη γαστρονομία και την παράδοση της Θράκης: το Λάδι, Κρασί, Μανι-





τάρι και Κουκούλι, βρίσκονται στο δεύτερο όροφο. Συνολικά δέκα υπέροχοι χώροι φιλοξενίας, που θα σας κάνουν να νιώσετε φροντίδα, άνεση και πληρότητα.

Η σπάνια εμπειρία που υπόσχεται το Σάλη συνεχίζεται με την ιεροτελεστία του πρωινού. Εκλεκτά προϊόντα της θρακικής γης -χειροποίητος τραχανάς, παραδοσιακά λουκάνικα, καβουρμάς, ομελέτες, φρέσκιες μαρμελάδες και ζεστό ψωμί- απογειώνουν τις αισθήσεις, ενώ ο καφές άριστης ποιότητας, με ειδικό Blend και το τσάι από φρέσκα αρωματικά βότανα έρχονται να συμπληρώσουν την απόλαυση.

Το υπόλοιπο της ημέρας αλλά και της νύχτας μπορεί κάποιος να περιηγηθεί στον εκθεσιακό χώρο, να συμμετέχει σε ειδικά εργαστήρια τέχνης, να γευματίσει στο χώρο του

καφέ-εστιατορίου και της αυλής αλλά και prive στο υπόγειο κελάρι επιλέγοντας από πιάτα βγαλμένα από την γαστρονομία της περιοχής. Μπορεί ακόμη απολαύσει ένα ποτό από μια λίστα με επιλεγμένα ούσκι, κονιάκ και κρασιά που μυρίζουν βαρέλι. Η μουσική που ακούγεται είναι παντού ήρεμη και χαλαρή ώστε να επιτρέπει να αφήνεσαι στην εμπειρία.

Το Sali Boutique Hotel αλλάζει με τις εποχές, με στόχο να δημιουργεί ανεπανάληπτες εμπειρίες για κάθε επισκέπτη του. Στην Ι. Καβύρνη 16 της πανέμορφης Αλεξανδρούπολης, θα βιώσετε την παραδοσιακή ελληνική φιλοξενία, με τις πιο σύγχρονες ανέσεις σε ένα πρωτόγνωρο ζεστό περιβάλλον. Γνωρίστε το **Sali Boutique Hotel** στο www.sali.gr και επικοινωνήστε στο info@sali.gr ή στο τηλέφωνο 2551 025000.



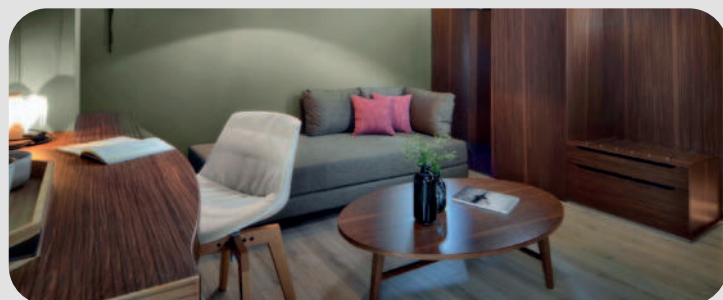
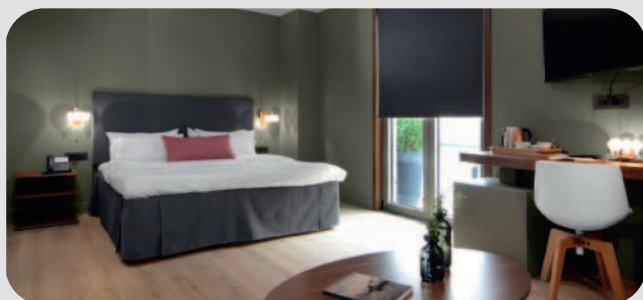
Lake Spirit Boutique Hotel & Spa

Ένας μαγικός χώρος...
στο κέντρο της πόλης των Ιωαννίνων...
που μέσα του κρύβονται εκπλήξεις χαράς
κι εξυπηρέτησης!

Αυστηρό περιτύλιγμα που είναι το όριο για ένα ευχάριστο, ζωηρό, καλωσόρισμα από το “πνεύμα” της φιλοξενίας, για μια άνετη διαμονή, με σύγχρονο χαρακτήρα ποιότητας και γενναιοδωρίας.

Η μυστηριώδης ιστορία, οι θρύλοι, το κάστρο, η πολιτισμική κουλτούρα της πόλης των Ιωαννίνων είναι μερικοί από τους λόγους που μας οδήγησαν να ανακαινίσουμε το κτίριο της δεκαετίας του '60 και να το μετουσιώσουμε σε μια σύγχρονη αντανάκλαση της λίμνης των Ιωαννίνων.

10 **minimal** και πλήρως λειτουργικά δωμάτια, **προσφέρουν** πολύ παραπάνω από ένα χώρο ηρεμίας και ύπνου.





LakeSpirit

BOULIQUE HOTEL & SPA



“

*Αναγνωριστήκαμε
ως επίσημο Boutique Hotel
και είμασταν πρωτοπόροι
του είδους στα Ιωάννινα.*

*Και συμπληρώνοντας τα
πέντε έτη, συνεχίζουμε,
αναγνωρισμένα επισήμως
να παραμένουμε πιστοί στο
προσωποποιημένο ταξίδι σας.*

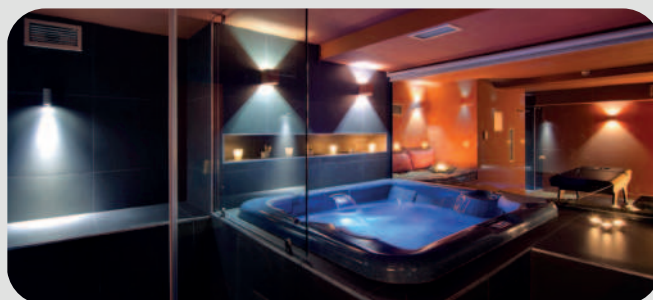
”



Προσφέρουν

- > το ξεχωριστό ξύπνημα σε ένα ζεστό γήινο χώρο
- > την εμπειρία του πιστοποιημένου Ελληνικού Πρωινού, παρασκευασμένο κι εμπνευσμένο με τις τοπικές πρώτες ύλες της ηπειρώτικης κουζίνας.
- > τη χαλαρωτική διέγερση των αισθήσεων στο spa.
- > τη “φυγή” στο mini γυμναστήριο, μετά από μια γεμάτη μέρα.
- > το συνδυασμό του “business & pleasure” στο λειτουργικό συνεδριακό κέντρο.
- > το πλήρες ενημερωμένο concierge service.

*Προσοχή στο βατραχάκι πρίγκηπα.
Κυκλοφορεί στα αλήθεια!!!*



Kostas Bitzikokos
Gmotion Editor |



Η ΛΑΜΙΑ ΠΟΥ ΕΠΙΜΕΝΕΙ ΚΑΙ Η ΥΠΕΡΕΙΔΙΚΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΩΚΟΥ

Το ΕΚΟ Ράλλυ Ακρόπολις επιστρέφει στη φυσική του θέση στο καλεντάρι, τον Ιούνιο. Ο εθνικός μας αγώνας θα διεξαχθεί φέτος από τις 26 έως τις 29 Ιουνίου, με τους διοργανωτές να ανακοινώνουν το πρόγραμμα των ειδικών διαδρομών και το ωράριο.

Παρά τις αντιδράσεις από ομάδες, τον promoter και ξένους δημοσιογράφους, που ήθελαν το κέντρο του ΕΚΟ Ράλλυ Ακρόπολις να φύγει από την Λαμία, η πρωτεύουσα της Φθιώτιδας θα φιλοξενήσει και φέτος το service park και το Κέντρο Τύπου. Απλά ο αγώνας θα απλωθεί και στη Θεσσαλία, με την ειδική διαδρομή του Σμοκόβου – δίπλα στην ομώνυμη τεχνητή λίμνη – να διεξάγεται την Κυριακή 29 Ιουνίου.

Μετά την όχι και τόσο πετυχημένη επιλογή του ΣΕΑ Σείριος στην εθνική οδό, επελέγη η Αθήνα για να φιλοξενήσει

την υπερειδική διαδρομή. Δεν έχει ανακοινωθεί η ακριβής χάραξη της διαδρομής, όμως στο δελτίο Τύπου αναφέρεται ότι θα διεξαχθεί στο κέντρο της πρωτεύουσας.

Στα θετικά του προγράμματος η παρουσία ειδικών διαδρομών που προσφέρουν θέαμα ή ωραία τηλεοπτικά πλάνα (σε ορισμένες περιπτώσεις συνδυάζονται και τα δύο), όπως οι Άγιοι Θεόδωροι, το Λουτράκι, η Ελάτεια, η Παύλιανη, οι Καρούτες και ο Ταρζάν.

Στα αρνητικά – όχι του Ράλλυ Ακρόπολις αλλά συνολικά του θεσμού του WRC – ότι για μία ακόμη χρονιά η νίκη σε κάθε αγώνα είναι ουσιαστικά υπόθεση δύο ομάδων: της Toyota Gazoo Racing και της Hyundai Motorsport. Η FIA και ο promoter πρέπει να βιαστούν να βρουν και άλλους κατασκευαστές και χορηγούς, γιατί η σημερινή κατάσταση έχει... ημερομηνία λήξης.



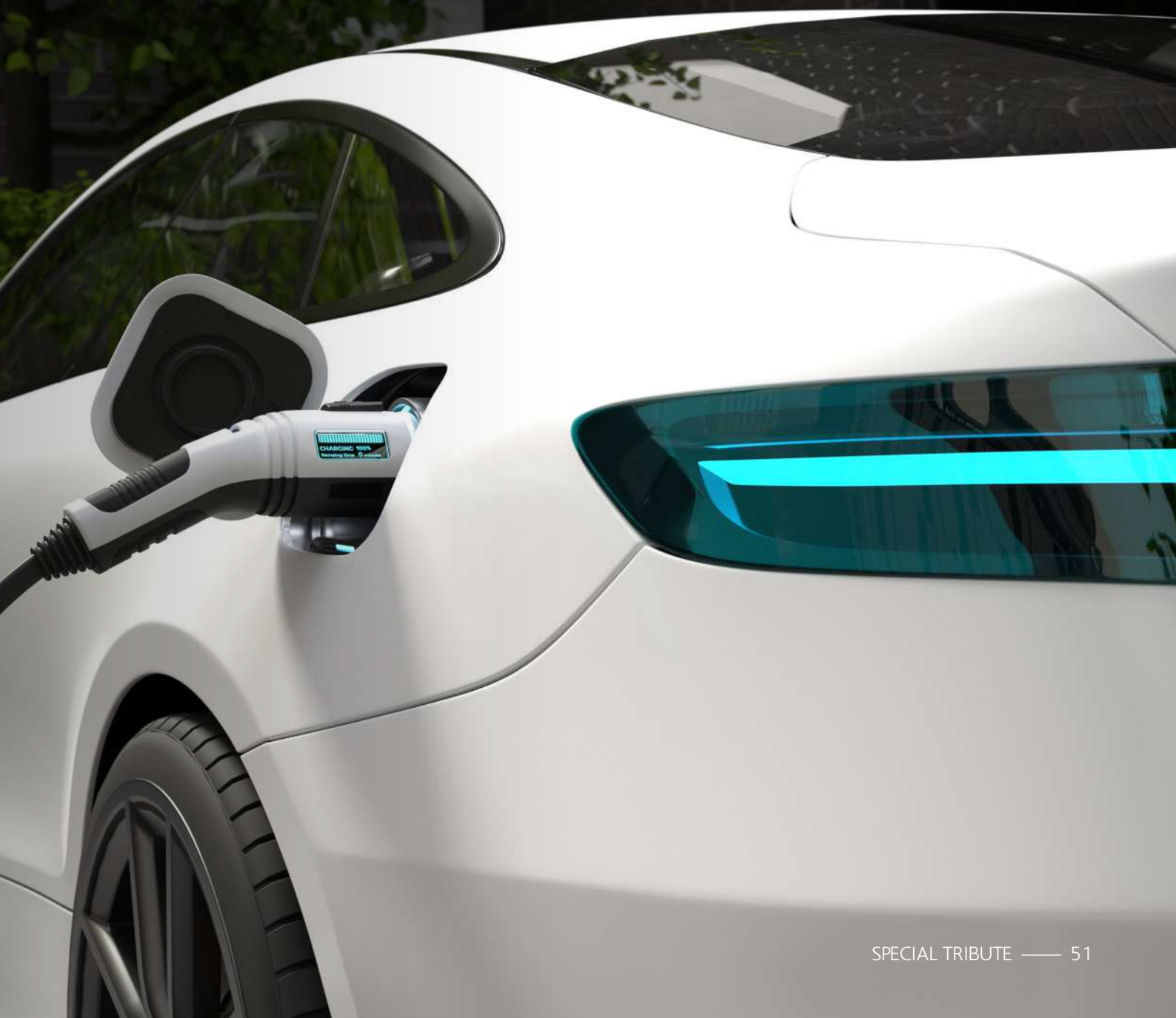
ΕΚΟ ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ

Πέμπτη 26 Ιουνίου		
Ειδική διαδρομή	Μήκος	Εκκίνηση 1ου αυτοκινήτου
ΕΔ1 Υπερειδική Αθήνα	-	-
Παρασκευή 27 Ιουνίου		
Ειδική διαδρομή	Μήκος	Εκκίνηση 1ου αυτοκινήτου
ΕΔ2 Άγιοι Θεόδωροι 1	26,76 χλμ.	08:05
ΕΔ3 Λουτράκι	12,90 χλμ.	09:08
ΕΔ4 Άγιοι Θεόδωροι 2	26,76 χλμ.	11:05
ΕΔ5 Θήβα	21,60 χλμ.	15:06
ΕΔ6 Στείρι	24,35 χλμ.	17:27
ΕΔ7 Ελάτεια	11,26 χλμ.	18:50
Σάββατο 28 Ιουνίου		
ΕΔ8 Παύλιανη 1	24,25 χλμ.	08:22
ΕΔ9 Καρούτες 1	19,22 χλμ.	10:05
ΕΔ10 Οινοχώρι 1	17,47 χλμ.	11:32
ΕΔ11 Παύλιανη 2	24,25 χλμ.	15:22
ΕΔ12 Καρούτες 2	19,22 χλμ.	17:05
ΕΔ13 Οινοχώρι 2	17,47 χλμ.	18:32
Κυριακή 29 Ιουνίου		
ΕΔ14 Σμόκοβο 1	24,59 χλμ.	08:08
ΕΔ15 Ταρζάν 1	23,37 χλμ.	09:05
ΕΔ16 Σμόκοβο 2	24,59 χλμ.	12:32
ΕΔ17 Ταρζάν 2 – Power Stage	23,37 χλμ.	14:15

8th Eco MOBILITY CONFERENCE

2025

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΤΟ INSIDER.GR ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΑΝ ΣΤΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΤΟ
GMOTION ΗΤΑΝ ΕΚΕΙ.







blue

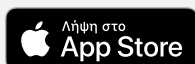
Η πράσινη μετακίνηση σήμερα είναι ...blue



Η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο που κινούμαστε και η **ΔΕΗ blue**, ένα από τα πιο εκτεταμένα δίκτυα φόρτισης στη νοτιοανατολική Ευρώπη, κάνει την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσβάσιμη σε όλους, **με πάνω από 2.500 σημεία φόρτισης που αυξάνονται δυναμικά.**

Σήμερα **περισσότερα από 320 σημεία ταχυφόρτισης** βρίσκονται ήδη σε κομβικά σημεία, για να κάνουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων **ακόμα πιο γρήγορη.**

Κατεβάστε την ανανεωμένη
εφαρμογή PPC blue



Το μέλλον
φορτίζει
deiblue.com

Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σ

την Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση έχει εδραιωθεί ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, ενώ οι στατιστικοί δείκτες επιβεβαιώνουν την αυξανόμενη αποδοχή τους από τους Έλληνες καταναλωτές.

Συγκεκριμένα, ο αριθμός των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων (BEV) στην Ελλάδα έχει αγγίξει τις 20.000, σημειώνοντας σημαντική αύξηση σε σχέση με το 2021, όταν οι ταξινομήσεις ήταν μόλις 2.176. Το 2024, καταγράφηκαν 8.707 ταξινομήσεις BEV, αριθμός σχεδόν τριπλάσιος από αυτόν του 2021. Αντίστοιχα, τα επαναφορτιζόμενα υβριδικά αυτοκίνητα (PHEV) αυξήθηκαν από 4.785 το 2021 σε 8.262 το 2024.

Είναι αξιοσημείωτο ότι στα τέλη του 2024, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα (BEV & PHEV) ξεπέρασαν το 10% στα ποσοστά αγοράς, κάτι που κάνει πρόδηλη την αυξανόμενη αποδοχή τους από το ευρύ κοινό. Η αύξηση αυτή ενισχύθηκε από κρατικά προγράμματα επιδότησης, όπως το «Κινούμαι Ηλεκτρικά III», αλλά και από τους φιλόδοξους στόχους που έχει θέσει η Ελλάδα, για ποσοστό BEV & PHEV επί των νέων ταξινομήσεων της τάξης του 50% έως το 2030.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ: Η Ελλάδα διαθέτει πλέον 2.822 δημόσια σημεία φόρτισης, εξοπλισμένα με 6.786 φορτιστές, εκ των οποίων εκτιμάται ότι οι 450 είναι ταχυφορτιστές άνω των 50 kW. Αυτή η βελτίωση καθιστά τη φόρτιση ευκολότερη σε αυτοκινητόδρομους, πόλεις και σταθμούς εξυπηρέτησης.

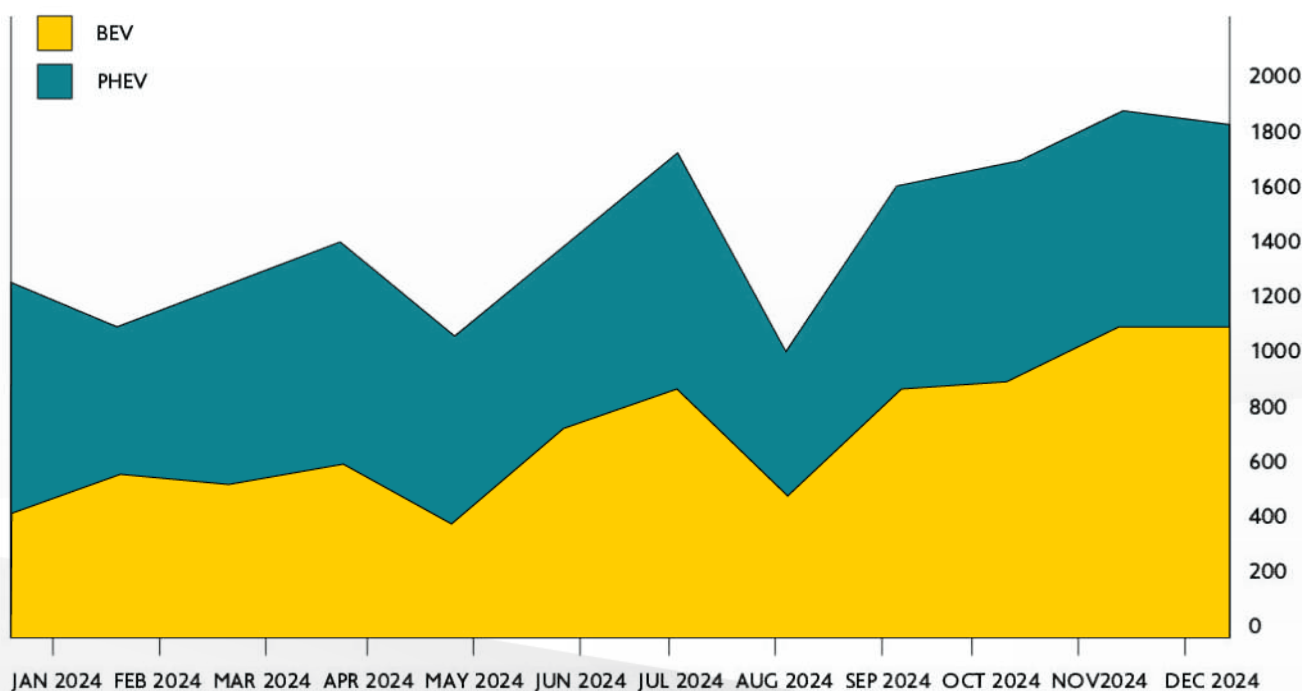


Figure 1. Μηνιαίες πωλήσεις BEV και PHEV στην Ελλάδα, [2024]

ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ: Η κρατική επιδότηση μειώνει το κόστος των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, με ορισμένα μοντέλα να ξεκινούν από την κατηγορία των 20.000 ευρώ. Επιπλέον, η φόρτιση στο οικιακό δίκτυο είναι οικονομικότερη, εξοικονομώντας στους χρήστες 1.000-1.500 ευρώ ετησίως.

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ: Οι Κινέζοι κατασκευαστές έχουν ενισχύσει την αγορά με οικονομικές επιλογές, προσελκύοντας νέους καταναλωτές χωρίς να επηρεάζουν τις πωλήσεις παραδοσιακών κατασκευαστών.

Η δυνατότητα κατ' οίκον φόρτισης, πέρα από την ευκολία, προσφέρει και σημαντική μείωση κόστους, καθώς η δημόσια φόρτιση παραμένει πιο ακριβή. Επιπλέον, η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας εξαρτάται από το στυλ οδήγησης και τα χιλιόμετρα που διανύονται. Ωστόσο, ακόμη και στις περιπτώσεις ταχυφόρτισης, το συνολικό κόστος ανεφοδιασμού είναι συγκρίσιμο με εκείνο ενός συμβατικού αυτοκινήτου.

Η σταδιακή αύξηση της αποδοχής των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα υποδεικνύει ότι η χώρα ακολουθεί τη γενικότερη παγκόσμια τάση προς την ηλεκτροκίνηση. Με την υποστήριξη κατάλληλων πολιτικών, τη συνεχή βελτίωση των υποδομών και τη μείωση του κόστους απόκτησης και χρήσης, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα φαίνεται πως είναι το μέλλον της αυτοκίνησης στην Ελλάδα.

ΤΟ ΦΡΕΝΟ ΤΗΣ ΕΕ

Η αγορά των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, μετά από μια συνεχή και επιταχυνόμενη ανοδική πορεία, παρουσιάζει σημάδια επιβράδυνσης σε πολλές χώρες παγκοσμίως. Παρότι οι παγκόσμιοι στόχοι απανθρακοποίησης για το 2030 και το 2050 παραμένουν φιλόδοξοι, η επιβράδυνση επηρεάζει τις στρατηγικές των αυτοκινητοβιομηχανιών, οι οποίες καλούνται να αναπροσαρμόσουν τα πλάνα τους για να διατηρήσουν την κερδοφορία τους. Παρά την προσωρινή αυτό το «φρένο», η αγορά της ηλεκτροκίνησης αναμένεται να συνεχίσει την ανοδική της πορεία μεσοπρόθεσμα.

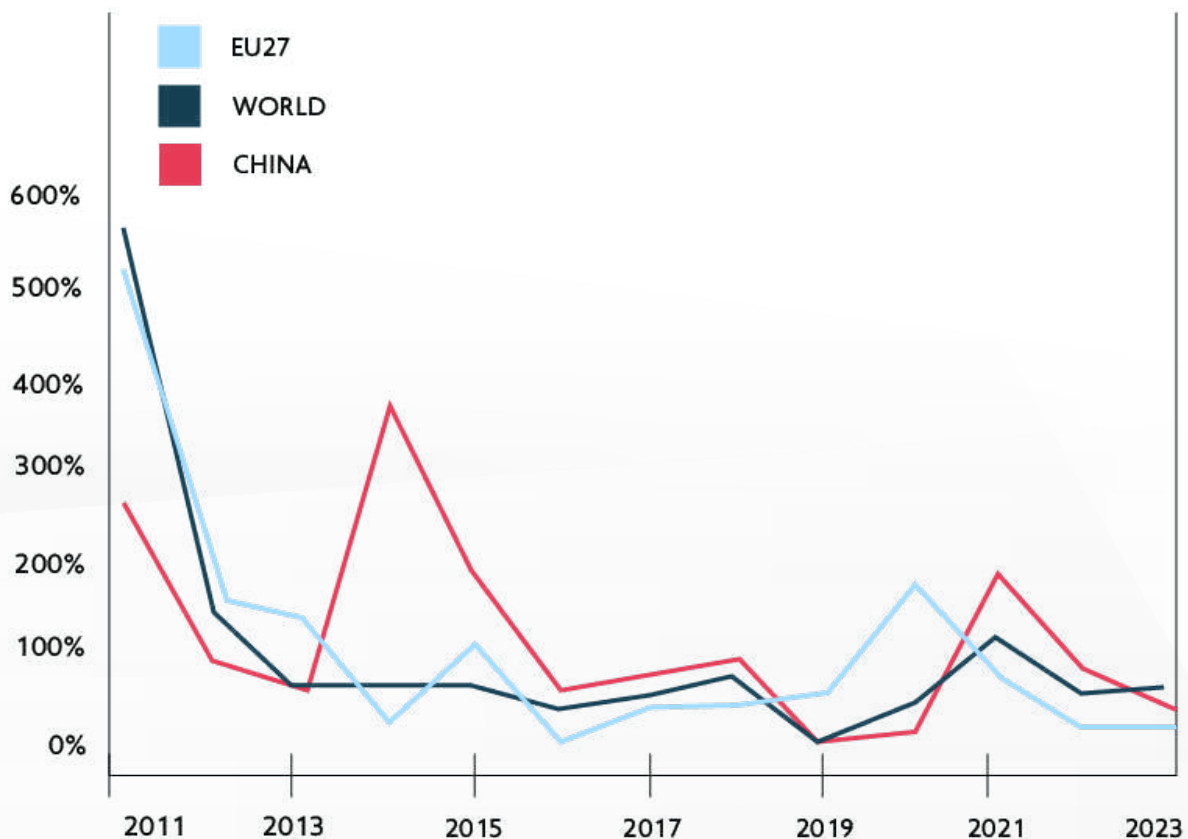


Figure 2. Ετήσια μεταβολή στις πωλήσεις EV ανά περιοχή, [2011-2023]

Τέσσερις φαίνεται να είναι οι βασικοί παράγοντες της επιβράδυνσης αυτής:

1. ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ

Ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια για την υιοθέτηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι η περιορισμένη διαθεσιμότητα δημόσιων υποδομών φόρτισης. Το άγχος για την αυτονομία του οχήματος επηρεάζει αρνητικά την εμπειρία των καταναλωτών, ιδιαίτερα για εκείνους που δεν διαθέτουν πρόσβαση σε οικιακούς φορτιστές. Παρότι η ανάπτυξη των σημείων φόρτισης αυξάνεται, εξακολουθεί να υπολείπεται της ζήτησης. Σε πολλές περιοχές, οι υπάρχουσες υποδομές δεν καλύπτουν τις ανάγκες, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η ευκολία μετακίνησης.

2. ΥΨΗΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η τιμή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων παραμένει υψηλή για μεγάλο μέρος των καταναλωτών, παρά τις επιδοτήσεις που προσφέρονται. Το κόστος απόκτησης και συντήρησης ενός ηλεκτρικού οχήματος αποθαρρύνει τους νέους αγοραστές, ενώ η πτώση της αξίας μεταπώλησης δημιουργεί περαιτέρω ανασφάλεια. Οι μειώσεις στις τιμές και τα πρόσθετα κίνητρα δεν φαίνεται να επαρκούν για να αντιστρέψουν τη συνολική εικόνα.

3. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το λίθιο, το οποίο ενδέχεται να παρουσιάσει σοβαρές ελλείψεις τα προσεχή έτη. Επιπλέον, η ισχυρή παρουσία της Κίνας στην εφοδιαστική αλυσίδα των μπαταριών εγείρει ευρύτερες ανησυχίες για το μέλλον.

4. ΧΑΜΗΛΟΤΕΡΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΧΡΗΣΤΩΝ

Οι χρήστες μεσαίων εισοδημάτων, οι οποίοι δεν έχουν πρόσβαση σε οικιακούς φορτιστές, συχνά εκφράζουν δυσαρέσκεια λόγω της περιορισμένης αυτονομίας και της δυσκολίας φόρτισης. Αντίθετα, οι ιδιοκτήτες υψηλότερων εισοδημάτων, που διαθέτουν ιδιόκτητες υποδομές, δηλώνουν πιο ικανοποιημένοι, γεγονός που αναδεικνύει την άνιση εμπειρία χρήσης.

Η επιβράδυνση των πωλήσεων ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχει οδηγήσει σε σημαντικές αναπροσαρμογές στις στρατηγικές των αυτοκινητοβιομηχανιών. Πολλές εταιρείες αναθεωρούν τις αρχικές τους προβλέψεις για την υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης και επανεξετάζουν τη διατήρηση οχημάτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης πέρα από το 2030, προκειμένου να ανταποκριθούν στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς. Παράλληλα, η πίεση για μείωση του κόστους και αύξηση της ανταγωνιστικότητας παραμένει έντονη, καθώς ο ανταγωνισμός εντείνεται και οι καταναλωτές αναζητούν ελκυστικότερες οικονομικές λύσεις.

Παρά τις προκλήσεις αυτές, η ηλεκτροκίνηση συνεχίζει να αναπτύσσεται, ιδιαίτερα στην Ευρώπη. Αν και η σταδιακή κατάργηση των επιδοτήσεων επηρεάζει την αγορά, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα εξακολουθούν να κατέχουν σημαντικό μερίδιο πωλήσεων, αποτελώντας κεντρικό στοιχείο στη στρατηγική για την απανθρακοποίηση. Κρίσιμος παράγοντας για την επιτυχία της ηλεκτροκίνησης είναι η ανάπτυξη επαρκών δικτύων φόρτισης, ώστε να καλύπτονται οι αυξανόμενες ανάγκες. Η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να επιταχύνει την εγκατάσταση εκατομμυρίων σημείων φόρτισης μέχρι το 2030, ώστε να διασφαλιστεί η υποδομή που απαιτείται για την επίτευξη των κλιματικών στόχων.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο, με το μερίδιο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων να παραμένει χαμηλό συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ωστόσο, οι πωλήσεις παρουσιάζουν εντυπωσιακή αύξηση, κυρίως λόγω των κρατικών προγραμμάτων επιδοτήσεων, τα οποία έχουν λειτουργήσει ως καταλύτης για τη διείσδυση της τεχνολογίας. Παράλληλα, η επέκταση του δικτύου φόρτισης αποτελεί βασική προτεραιότητα, προκειμένου να υποστηριχθεί η αυξανόμενη ζήτηση και να ενισχυθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στην ηλεκτροκίνηση.

Η συνολική εικόνα δείχνει ότι, παρά τις βραχυπρόθεσμες δυσκολίες, η ηλεκτροκίνηση παραμένει στο επίκεντρο των προσπαθειών για τη μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο μέλλον, με την Ευρώπη και την Ελλάδα να έχουν κρίσιμο ρόλο σε αυτή την πορεία.

ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ

Η ταχεία φόρτιση αποτελεί κρίσιμο ζήτημα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, καθώς ο χρόνος αναμονής για φόρτιση συχνά αποθαρρύνει τους οδηγούς από την υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων (EV). Σήμερα, οι χρόνοι φόρτισης κυμαίνονται από αρκετά λεπτά έως πολλές ώρες, αλλά η παγκόσμια βιομηχανία μπαταριών επικεντρώνεται στην ανάπτυξη τεχνολογιών που θα επιτρέψουν πλήρη φόρτιση σε μόλις 5 έως 10 λεπτά.

Οι πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις αποδεικνύουν ότι το όνειρο της υπερταχείας φόρτισης πλησιάζει στην πραγματικότητα. Νέες μπαταρίες που παρουσιάστηκαν τελευταία προσφέρουν υψηλές επιδόσεις, όπως ταχύτατη φόρτιση στο 80% σε λιγότερο από 10 λεπτά, παρέχοντας σημαντική αυτονομία. Η πρόοδος αυτή οφείλεται σε καινοτομίες στη χημεία μπαταριών και το σχεδιασμό λογισμικού, ενώ νέες τεχνολογίες, όπως οι μπαταρίες στερεάς φάσης, αναμένεται να βελτιώσουν περαιτέρω την απόδοση.

Παράλληλα, προκύπτουν προκλήσεις για τη μαζική υιοθέτηση αυτών των τεχνολογιών. Ένα βασικό ζήτημα είναι το δίλημμα μεταξύ της παραγωγής EV με μεγάλες μπαταρίες για αυξημένη αυτονομία ή μικρότερες, γρήγορης φόρτισης μπαταρίες για μείωση του κόστους. Επιπλέον, η ανάγκη για φορτιστές υψηλής ισχύος δημιουργεί πιέσεις στις υποδομές φόρτισης, καθώς απαιτείται μαζική ανάπτυξη δικτύου ταχυφορτιστών για να καλυφθεί η ζήτηση.

Η Κίνα αποτελεί τον ηγέτη στον τομέα, επενδύοντας στρατηγικά στη βιομηχανία μπαταριών και διασφαλίζοντας την κυριαρχία της στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα. Χάρη σε μία ολοκληρωμένη υποδομή και μεγάλης κλίμακας παραγωγή, η χώρα έχει επιτύχει την ταχεία διάθεση ταχυφορτιστών, καθιστώντας την καθημερινή φόρτιση απλή διαδικασία για τους καταναλωτές. Ο έντονος ανταγωνισμός στην εγχώρια αγορά της επιταχύνει τις εξελίξεις, πιέζοντας τους κατασκευαστές να βελτιώσουν τα προϊόντα τους και να μειώσουν το κόστος.



Figure 3. Δυνατότητα κατασκευής μπαταριών EV (GWh) ανά χώρα, [2024]

Αυτή η θέση της Κίνας προσφέρει στρατηγικό πλεονέκτημα στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, εγείροντας γεωπολιτικές ανησυχίες για την εξάρτηση της Ευρώπης και άλλων αγορών από την κινεζική βιομηχανία. Η μονοπωλιακή συγκέντρωση κρίσιμων πρώτων υλών, όπως το λίθιο, και η τεχνολογική υπεροχή της Κίνας ενδέχεται να δημιουργήσουν διαπραγματευτικές ανισότητες, επηρεάζοντας την ενεργειακή ασφάλεια και την οικονομική αυτονομία άλλων χωρών. Για την Ευρώπη, η διαφοροποίηση των εφοδιαστικών αλυσίδων και η ενίσχυση της εγχώριας παραγωγής μπαταριών είναι απαραίτητες στρατηγικές για να αντιμετωπιστούν οι κίνδυνοι εξάρτησης και να διασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα στη μετάβαση προς την ηλεκτροκίνηση.

Τα πρατήρια καυσίμων υφίστανται ραγδαίες αλλαγές, καθώς η ηλεκτροκίνηση γίνεται κυρίαρχη τάση. Οι νέες εγκαταστάσεις φόρτισης εστιάζουν στη γρήγορη φόρτιση, επιτρέποντας στα οχήματα να διανύουν 100 χλμ. με μόλις έξι λεπτά φόρτισης ή να φτάνουν στο 80% της χωρητικότητάς τους σε 20-30 λεπτά.

Πολλές εταιρείες πετρελαίου επενδύουν στην αναβάθμιση των παραδοσιακών πρατηρίων, μετατρέποντάς τα σε κόμβους φόρτισης που βρίσκονται στρατηγικά τοποθετημένοι ανά 100 χλμ. σε πολυσύχναστες διαδρομές. Ο συνολικός αριθμός πρατηρίων στην Ευρώπη μειώνεται, αντανakλώντας τη μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στην ηλεκτροκίνηση και τη στροφή προς την ανάπτυξη σύγχρονων σταθμών φόρτισης.

Οι μεγάλες ενεργειακές εταιρείες επεκτείνουν τα δίκτυα φόρτισης, στοχεύοντας κυρίως σε γρήγορους και εξαιρετικά γρήγορους φορτιστές, ενώ επενδύουν και σε τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών, όπως ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, υδρογόνο και βιοκαύσιμα. Παράλληλα, αναπτύσσονται υποδομές φόρτισης όχι μόνο σε πρατήρια αλλά και σε σούπερ μάρκετ, επαγγελματικούς χώρους και μεγάλα εμπορικά κέντρα.

Αν και ο χρόνος φόρτισης παραμένει μεγαλύτερος από την ανεφοδιασμό καυσίμων, η αλλαγή φιλοσοφίας των πρατηρίων αναβαθμίζει την εμπειρία χρήσης, προσφέροντας πολλαπλές επιλογές στους καταναλωτές. Εν αναμονή της

αύξησης της ηλεκτροκίνησης, το δίκτυο σταθμών φόρτισης επεκτείνεται συνεχώς, με την έμφαση να δίνεται στη στρατηγική τοποθέτηση και την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών.

Καθώς οι τεχνολογίες συνεχίζουν να εξελίσσονται, η ταχεία φόρτιση έχει τη δυναμική να μεταμορφώσει την εμπειρία των οδηγών EV, καθιστώντας την ηλεκτροκίνηση πιο προσίτη, πρακτική και φιλική προς το περιβάλλον.

ΤΟ 8ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ “ECOMOBILITY”

Στο 8ο Συνέδριο Ηλεκτροκίνησης, που διοργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία Ενεργειακής Οικονομίας (ΗΑΕΕ) σε συνεργασία με το insider.gr, στις 29 Ιανουαρίου 2025, στο Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου, στην Αθήνα, παρουσιάστηκαν οι τελευταίες εξελίξεις στην αγορά αλλά και το μέλλον του τομέα της ηλεκτροκίνησης, μέσα από πολύ ενδιαφέρουσες συζητήσεις και παρουσιάσεις.

Ανάμεσα σε αυτές αναδείχθηκε η δυναμική της ηλεκτροκίνησης ως βασικός πυλώνας της βιώσιμης κινητικότητας και της ενεργειακής μετάβασης. Στο συνέδριο συζητήθηκαν οι προκλήσεις και οι προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου, εστιάζοντας στη σημασία των υποδομών, της καινοτομίας και της εκπαίδευσης για την ευρεία υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών του Συνεδρίου, εξετάστηκαν οι τρόποι με τους οποίους οι ολοκληρωμένες υπηρεσίες φόρτισης μπορούν να ενισχύσουν τη λειτουργικότητα και την ευχρηστία των ηλεκτρικών οχημάτων. Παρουσιάστηκαν νέες τεχνολογίες ταχυφόρτισης, οι οποίες θεωρούνται κλειδί για τη βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών και την κάλυψη των αυξανόμενων ενεργειακών αναγκών. Επιπλέον, υπογραμμίστηκε η ανάγκη για στρατηγικές επενδύσεις που θα επιταχύνουν τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού δικτύου υποδομών.

Ένα άλλο κρίσιμο ζήτημα που συζητήθηκε ήταν η ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης στις δημόσιες συγκοινωνίες και η σημασία της για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Αναδείχθη-

κε η ανάγκη για πιο πράσινες και αποδοτικές μεταφορές, με έμφαση στη μείωση των εκπομπών ρύπων και στην αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας. Παράλληλα, συζητήθηκαν οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς και οι ευκαιρίες που δημιουργούνται για τις τοπικές κοινότητες και τις επιχειρήσεις.

Η καινοτομία αποτέλεσε κεντρικό θέμα του συνεδρίου, με έμφαση στις εξελίξεις στην έρευνα και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών που θα στηρίξουν τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση. Εξετάστηκαν έξυπνες λύσεις για τις μεταφορές και πώς αυτές μπορούν να ενσωματωθούν στις υπάρχουσες υποδομές, συμβάλλοντας στη δημιουργία ενός βιώσιμου και διασυνδεδεμένου δικτύου κινητικότητας.

Επιπλέον, αναδείχθηκε η σημασία της εκπαίδευσης και της ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Συζητήθηκαν τρόποι ενίσχυσης της γνώσης για τη σωστή χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων και τη μείωση των κινδύνων που σχετίζονται με αυτά. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε επίσης στην ανάγκη για ανάπτυξη πολιτικών και ρυθμιστικών πλαισίων που θα υποστηρίξουν τη μετάβαση σε πιο πράσινες μεταφορές.

Το συνέδριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ηλεκτροκίνηση μπορεί να παίξει καταλυτικό ρόλο στη βιώσιμη ανάπτυξη, εφόσον υπάρξει αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Η δημιουργία ενός ισχυρού δικτύου υποδομών, η ενίσχυση της καινοτομίας και η προώθηση της εκπαίδευσης θεωρούνται θεμελιώδεις για την επιτυχή ενσωμάτωση της ηλεκτροκίνησης στην καθημερινή ζωή.



ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ!



Αυτό το παιχνίδι ισορροπίας μεταξύ ηλεκτρικών οχημάτων και των σχετικών υποδομών είναι κάτι που θα συνεχίσει να υφίσταται και στο μέλλον, απλά ίσως με εναλλαγές μικρότερης έντασης μεταξύ των δυο πλευρών.



DR. ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΠΑΕΥΘΥΜΙΟΥ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΗΑΕΕ,
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΛΕΟΝ ΜΙΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΤΩΝ ΦΙΛΟΔΟΞΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΕΩΣ ΤΟ 2030, ΟΠΩΣ ΑΥΤΟΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ ΕΣΕΚ.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία για την χώρα μας, το 2024 καταγράφηκε αύξηση 11.5% στις πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων σε σχέση με το 2023, με σχεδόν 17.000 νέα EVs (BEV & PHEV) να κυκλοφορούν πλέον στους ελληνικούς δρόμους κατά το 2024.

Αυτή η αύξηση οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως η μείωση του κόστους της τεχνολογίας, η είσοδος ανταγωνιστικών κινεζικών κατασκευαστών, καθώς και οι κρατικές επιδοτήσεις και φορολογικά κίνητρα.

Ωστόσο, η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης δεν είναι ομοιόμορφη. Σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες όπως η Γερμανία βλέπουμε ένα «φρένο» τις πωλήσεις EVs, ενώ οι πολιτικές αλλαγές στις ΗΠΑ αναμένεται να επηρεάσουν την παγκόσμια εικόνα. Παρόλα αυτά, σε χώρες όπου η κρατική στήριξη συνεχίζεται, όπως η Ελλάδα, η αγορά συνεχίζει να αναπτύσσεται δυναμικά. Παράλληλα, το εγχώριο δίκτυο φόρτισης παρουσιάζει προκλήσεις, καθώς χαρακτηρίζεται κυρίως από φορτιστές χαμηλής ισχύος, ενώ απαιτείται η ταχεία ανάπτυξη ταχυφορτιστών και η εφαρμογή δημοτικών σχεδίων φόρτισης.

Το φαινόμενο της ύφεσης των πωλήσεων, που παρουσιάζεται το τελευταίο χρονικό διάστημα, καταδεικνύει ακόμα περισσότερο τον κορεσμό της αγοράς σε αυτήν την πρώτη «επιθετική» φάση εμφάνισης EVs και άρα την άμεση ανάγκη

για την ανάπτυξη των υποδομών, ώστε να φιλοξενηθούν ακόμα περισσότερα ηλεκτρικά οχήματα στο μέλλον.

Αυτό το παιχνίδι ισορροπίας μεταξύ ηλεκτρικών οχημάτων και των σχετικών υποδομών είναι κάτι που θα συνεχίσει να υφίσταται και στο μέλλον, απλά ίσως με εναλλαγές μικρότερης έντασης μεταξύ των δυο πλευρών.

Μέσα σε αυτό συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, η Ελληνική Εταιρεία Ενεργειακής Οικονομίας διοργάνωσε, σε συνεργασία με το **insider.gr**, το **8ο Συνέδριο Ηλεκτροκίνησης, το οποίο θα πραγματοποιήθηκε στις 29 Ιανουαρίου 2025 στο Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου**. Το συνέδριο αποτέλεσε για ακόμη μια χρονιά σημείο αναφοράς για τον κλάδο, φέρνοντας κοντά κυβερνητικούς εκπροσώπους, επιχειρήσεις, πανεπιστημιακούς και ερευνητικούς φορείς, με στόχο την ανάδειξη των κρίσιμων ζητημάτων και των ευκαιριών που προσφέρει η ηλεκτροκίνηση.

Με κεντρικούς άξονες συζήτησης την περαιτέρω διείσδυση των υποδομών φόρτισης, τις τεχνολογικές καινοτομίες και τις τάσεις της αγοράς, στο συνέδριο συζητήθηκαν όλα τα προαναφερθέντα θέματα και ο διάλογος που αναπτύχθηκε κατά τη διοργάνωση έδωσε το σήμα για τη μελλοντική πορεία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Η πορεία προς ένα μέλλον με μεταφορές μηδενικών εκπομπών απαιτεί συνεργασία, επενδύσεις και καινοτομία.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ



ΔΡ. ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΔΡΙΟΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΛΟΣ ΔΣ ΤΗΣ ΗΑΕΕ,
CEO ΤΗΣ AKUO ENERGY GREECE &
ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΣΤΟ ALBA GRADUATE BUSINESS SCHOOL



Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου αναβαθμίζουν τα δίκτυά τους, τοποθετώντας στρατηγικά φορτιστές κάθε 100 χιλιόμετρα σε βασικές διαδρομές. Παράλληλα, μειώνεται ο συνολικός αριθμός πρατηρίων, αντικατοπτρίζοντας τη μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα.



Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΕΞΑΡΤΑΤΑ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ, Η ΟΠΟΙΑ ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ, ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (EVS).

Τα τελευταία χρόνια, οι καινοτομίες σε αυτόν τον τομέα έχουν επιταχύνει τη μετάβαση προς την καθαρή ενέργεια, με τις επενδύσεις στην έρευνα και την παραγωγή νέων τύπων μπαταριών να αυξάνονται σημαντικά.

Η ταχεία φόρτιση αποτελεί κλειδί για τη διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων (EV). Σήμερα, νέες μπαταρίες υπόσχονται 80% φόρτιση σε κάτω από 10 λεπτά, αξιοποιώντας καινοτόμα χημεία και λογισμικό. Παράλληλα, η προοπτική μπαταριών στερεάς κατάστασης αναμένεται να ενισχύσει περαιτέρω την απόδοση. Ωστόσο, παραμένει το δίλημμα μεταξύ μεγάλων μπαταριών για μεγαλύτερη αυτονομία και μικρότερων για ταχύτερη, οικονομικότερη φόρτιση. Επιπλέον, απαιτούνται φορτιστές υψηλής ισχύος και εκτεταμένες υποδομές.

Η Κίνα πρωτοπορεί στη βιομηχανία μπαταριών, εξασφαλίζοντας κυρίαρχη θέση στην εφοδιαστική αλυσίδα και κρίσιμες πρώτες ύλες, όπως το λίθιο. Η ηγετική της θέση γεννά ανησυχίες για την εξάρτηση της Ευρώπης, επιβάλλοντας την ανάγκη διαφοροποίησης και ενίσχυσης εγχώριας παραγωγής. Αυτή η στρατηγική κρίνεται ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στον τομέα της ηλεκτροκίνησης.

Ταυτόχρονα, τα πρατήρια καυσίμων αλλάζουν ριζικά, ενσωματώνοντας ολοένα και περισσότερους ταχυφορτιστές. Σε πολλά σημεία, μπορεί να φορτίσει κανείς 100 χιλιόμετρα αυτονομίας σε περίπου έξι λεπτά ή να φτάσει το 80% σε 20-30 λεπτά. Οι μεγάλες εταιρείες πετρελαίου αναβαθμίζουν τα δίκτυά τους, τοποθετώντας στρατηγικά φορτιστές κάθε 100 χιλιόμετρα σε βασικές διαδρομές. Παράλληλα, μειώνεται ο συνολικός αριθμός πρατηρίων, αντικατοπτρίζοντας τη

μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα. Η εμπειρία βελτιώνεται και από την ευρεία διαθέσιμη φόρτιση σε σούπερ μάρκετ, εμπορικά κέντρα, ακόμα και επαγγελματικούς χώρους.

Παρά τη μεγαλύτερη διάρκεια φόρτισης σε σχέση με τη συμβατική ανεφοδιασμό, η ταχεία φόρτιση μεταμορφώνει σταδιακά την εμπειρία οδήγησης και διευκολύνει την καθιέρωση των EV. Με τη διαρκή εξέλιξη της τεχνολογίας και τη συνεχή ανάπτυξη υποδομών, η ηλεκτροκίνηση καθίσταται ολοένα πιο βιώσιμη και προσιτή, ενισχύοντας τα οφέλη για το περιβάλλον και την οικονομία.

Κλείνοντας, η τεχνολογική πρόοδος στις μπαταρίες δημιουργεί νέες προοπτικές για την αγορά EVs παγκοσμίως. Η ανάπτυξη των μπαταριών στερεάς κατάστασης, οι καινοτομίες στην ανακύκλωση μπαταριών και οι επενδύσεις σε εργοστάσια παραγωγής στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ αναμένεται να διαμορφώσουν το μέλλον της ηλεκτροκίνησης τα επόμενα χρόνια. Η συνεχιζόμενη εξέλιξη της τεχνολογίας θα καταστήσει τα ηλεκτρικά οχήματα πιο προσιτά, αυξάνοντας την υιοθέτησή τους και συμβάλλοντας στη μετάβαση προς ένα πιο βιώσιμο ενεργειακό μέλλον.

Μέσα σε ένα ταχύτατα μεταβαλλόμενο πλαίσιο λοιπόν, η Ελληνική Εταιρεία Ενεργειακής Οικονομίας, σε συνεργασία με το **insider.gr**, διοργάνωσε το **8ο Συνέδριο Ηλεκτροκίνησης στις 29 Ιανουαρίου 2025 στο Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου**. Στο συνέδριο συζητήθηκαν τα θέματα αυτά, καθώς και πολλά άλλα που αφορούν στις καθημερινές μεταφορές, την ανάπτυξη περεταίρω υποδομών στη χώρα μας καθώς και η σημασία της καινοτομίας στην ηλεκτροκίνηση.

ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ



ΧΑΡΗΣ ΔΟΥΚΑΣ

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΗ ΣΧΟΛΗ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΨΗΜΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ (ΕΜΠ).

ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΕΧΟΥΜΕ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΕΝΑ ΦΙΛΟΔΟΞΟ ΣΤΟΙΧΗΜΑ

Καλούμαστε να πετύχουμε την κλιματική ουδετερότητα έως το 2030, μαζί με 99 ακόμα ευρωπαϊκές πόλεις. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά φιλόδοξο και δύσκολο εγχείρημα, για το οποίο όμως δεσμευόμαστε να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια σε συνεργασία πάντα με τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τους φορείς της πόλης μας. Η έννοια της κλιματικά ουδέτερης πόλης δεν αφο-

ρά μόνο τη μείωση των εκπομπών CO₂. Απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που περιλαμβάνει την αειφορία, την ενεργειακή απόδοση, τη βιωσιμότητα και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Παρ' ότι μόνο το 17% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου φέρονται σε μεταφορές και μετακινήσεις εντός του δήμου Αθηναίων, λαμβάνουμε δραστικά μέτρα για να



Στα σχέδια μας είναι, η μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, εντός του Δήμου κατά 50% σε σύγκριση με το 2019.



μπορέσουμε να υλοποιήσουμε το Σχέδιο Δράσης Κλιματικής Ουδετερότητας που υιοθέτησε το Δημοτικό μας Συμβούλιο. Πάνω από το 73% των μετακινήσεων στην Αθήνα, γίνεται με αυτοκίνητο και μοτοσικλέτα. Το μετρό και τα τρένα καλύπτουν λιγότερο από το 10% των μετακινήσεων, ενώ τα λεωφορεία λιγότερο από το 5%.

Πέρα από τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, ένα άλλο σημαντικό βήμα είναι, ο εξηλεκτρισμός των μέσων μετακίνησης. Για τα αυτοκίνητα και τις μοτοσικλέτες, ο στόχος είναι ο εξηλεκτρισμός του 20% του συνολικού τους αριθμού έως το 2030. Στόχος μας είναι περίπου το 40% των μοτοσυκλετών και το 10% των αυτοκινήτων να είναι ηλεκτροκίνητα μέχρι το 2030. Ο Δήμος θα φροντίσει ώστε τουλάχιστον η πλειονότητα των δημοτικών οχημάτων να είναι ηλεκτρικά μέχρι το 2030. Ήδη έχουμε ενισχύσει το δημοτικό στόλο με 12 αυτοκίνητα, 100% ηλεκτρικά, μηδενικού θορύβου και μηδενικών ρύπων. Ταυτόχρονα, δεκάδες «πράσινα» αστικά λεωφορεία προστίθενται στους τελευταίους μήνες στους δρόμους της πόλης μας.

Το σχέδιο μας για τις μετακινήσεις, περιλαμβάνει ένα πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίας προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων καθώς και θέσεων στάθμευσης. Ήδη έχουμε τοποθετήσει φορτιστές για ηλεκτρικά οχήματα στα δημοτικά πάρκινγκ της Βαρβακείου και της πλατείας Κλαυθμώνος, αλλά και στο Σεράφειο, με τροφοδότηση από φωτοβολταϊκά. Παράλληλα βρίσκεται σε εξέλιξη μεγάλος διαγωνισμός για ένα μέρος των φορτιστών από το ΣΦΗΟ (Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων).

Επίσης, στα σχέδια μας είναι, η μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, εντός του Δήμου κατά 50% σε σύγκριση με το 2019. Γι' αυτό στηρίζουμε ενεργά την πεζή κίνηση και την χρήση του ποδηλάτου. Σχεδιάζουμε τώρα, ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων 15 χλμ., χώρους στάθμευσης ποδηλάτων και φόρτισης ηλεκτρικών και έχουμε ήδη εγκαταστήσει ενοικιαζόμενα ηλεκτρικά ποδήλατα στους δημοτικούς σταθμούς στάθμευσης.

Θέσαμε μάλιστα σε λειτουργία μία νέα πρωτοποριακή εφαρμογή κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων. Με την υπηρεσία «Athens Park & Bike», η μετακίνηση στην πόλη γίνεται πιο εύκολη, πιο οικολογική και πιο διασκεδαστική. Κάτοικοι και επισκέπτες μπορούν να παρκάρουν τα οχήματά τους στους Δημοτικούς Σταθμούς Αυτοκινήτων της Πλατείας Κλαυθμώνος και της Βαρβακείου Αγοράς, να κατεβάσουν την εφαρμογή «Athens Park & Bike» στο κινητό τους και να εξερευνήσουν το ιστορικό κέντρο της Αθήνας με ένα ηλεκτρικό ποδήλατο.

Η Αθήνα αντιμετωπίζει την πρόκληση, να επιτύχει τους φιλόδοξους κλιματικούς της στόχους, σε λιγότερο από 5 χρόνια. Το κρίσιμο θέμα με τη μικροκινητικότητα είναι το κατά πόσο θα φτιάξουμε γρήγορα τις κατάλληλες υποδομές, ώστε η πόλη μας να είναι προσβάσιμη και φιλική στη χρήση μικρών ηλεκτρικών οχημάτων, παρά τα εμπόδια που επιβάλλουν οι περιορισμένες αρμοδιότητες του Δήμου σε βασικές πολιτικές του τομέα των μεταφορών. Και αυτή την πρόκληση είμαστε αποφασισμένοι να την αντιμετωπίσουμε και να την ξεπεράσουμε.

ΣΤΟΧΟΣ ΜΑΣ ΟΙ «ΠΡΑΣΙΝΕΣ» ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ



Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΩΣ ΜΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ, ΑΛΛΑ ΜΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΟΥ ΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εργάζεται μεθοδικά προκειμένου η ηλεκτροκίνηση να καταστεί μια εφικτή και προσβάσιμη λύση σε όλους και αυτό σημαίνει, καταρχήν, την ενσωμάτωση αυτής της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Στην Αθήνα εφαρμόζεται ένα εκτεταμένο πρόγραμμα

εκσυγχρονισμού του στόλου το οποίο προβλέπει τη δρομολόγηση 950 νέων λεωφορείων το καλοκαίρι του 2025, με σκοπό τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος. Πολλά από αυτά τα νέα οχήματα είναι ηλεκτρικά. Συγκεκριμένα, από τον Μάιο του 2024 κυκλοφορούν στην πρωτεύουσα 140 ηλεκτρικά λεωφορεία, ενώ αυτές τις ημέρες δρομολογούνται άλλα 100 νέα, ηλεκτρικά λεωφορεία, μέσω leasing, από την ΟΣΥ.



Βασικό μοχλό για την περαιτέρω διεύρυνση της ηλεκτροκίνησης αποτελούν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, μέσω των οποίων οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης προωθούν έργα που εισάγουν την τεχνολογία στο αστικό περιβάλλον.



Επιπλέον, προκηρύχθηκε νέος διεθνής διαγωνισμός για την προμήθεια πρόσθετων 125 ηλεκτρικών λεωφορείων, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια του προγράμματος εκσυγχρονισμού. Υπενθυμίζεται ότι και στη Θεσσαλονίκη κυκλοφορούν από πέρυσι τον Μάιο 110 νέα ηλεκτρικά λεωφορεία, με τα οποία έχει ανανεωθεί, ουσιαστικά το 1/3 του στόλου του ΟΑΣΘ. Αυτή η ανανέωση του στόλου συνιστά μια πράξη μετάβασης στη σύγχρονη, λειτουργική και αντιρρυπαντική τεχνολογία, μια επένδυση της πολιτείας στην ηλεκτροκίνηση.

Ταυτόχρονα, το δίκτυο φορτιστών έχει εξαπλωθεί στα αστικά κέντρα και στην περιφέρεια, περιορίζοντας την «αγωνία αυτονομίας» και καλύπτοντας, όλο και περισσότερο, τις ανάγκες των χρηστών. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Από τα 58 σημεία φόρτισης το 2019, πλέον, υπάρχουν 6.867 φορτιστές πανελλαδικά.

Όσον αφορά στον ιδιωτικό στόλο, τα προγράμματα χορήγησης κινήτρων «Κινούμαι Ηλεκτρικά» που υλοποιεί το Υπουργείο έχουν περιορίσει δραστικά το κόστος απόκτησης ενός ηλεκτρικού οχήματος από πολίτες και επιχειρήσεις. Ήδη, τα τελευταία δύο χρόνια, έχει επιδοτηθεί με το ποσό των 65 εκατ. ευρώ η αγορά 20.000 ηλεκτρικών οχημάτων.

Το νέο «Κινούμαι Ηλεκτρικά III» προσφέρει ακόμα υψηλό-

τερες επιδοτήσεις και πιο ευέλικτες διαδικασίες χρηματοδότησης, κάνοντας την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσίτη. Υπάρχουν επίσης, ειδικά προγράμματα όπως το e-Astypalea όπου οι κάτοικοι επιδοτούνται για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, ενώ ταυτόχρονα αναπτύσσονται καινοτόμες λύσεις βιώσιμης κινητικότητας. Βασικό μοχλό για την περαιτέρω διεύρυνση της ηλεκτροκίνησης αποτελούν τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, μέσω των οποίων οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης προωθούν έργα που εισάγουν την τεχνολογία στο αστικό περιβάλλον.

Ήδη έχουν δημοσιευτεί 36 Υπουργικές Αποφάσεις έγκρισης σχετικών προγραμμάτων και επιπλέον, το Υπουργείο ανακοίνωσε την έναρξη της πιλοτικής λειτουργίας της Ηλεκτρονικής Πλατφόρμας Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΗΠ-ΣΒΑΚ). Με τη νέα αυτή πρωτοβουλία, οι Δήμοι αποκτούν ένα χρήσιμο εργαλείο για τον σχεδιασμό σύγχρονων και βιώσιμων μετακινήσεων. Στόχος μας είναι οι πόλεις μας να γίνουν πιο φιλικές προς τον πολίτη, με λιγότερη ρύπανση και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Η ηλεκτροκίνηση, πλέον, είναι μια πραγματικότητα. Με σχέδιο, αποφασιστικότητα και στοχευμένες δράσεις, η Κυβέρνηση εξασφαλίζει ότι η Ελλάδα εισέρχεται σε ένα περιβάλλον βιώσιμων μεταφορών, όπου οι πολίτες θα απολαμβάνουν οικονομικότερες, πιο άνετες και περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΔΟΥΚΟΥ**

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η ΕΛΛΑΔΑ ΠΕΡΝΑΕΙ ΠΛΕΟΝ ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΣΤΑΔΙΟ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΕΞΑΡΤΑ-
ΤΑΙ ΣΕ ΜΕΓΑΛΟ ΒΑΘΜΟ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΟΔΟ
ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΤΩΝ ΜΠΑΤΑΡΙΩΝ, Η ΟΠΟΙΑ
ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ, ΤΗΝ ΤΑΧΥΤΗ-
ΤΑ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (EVs).

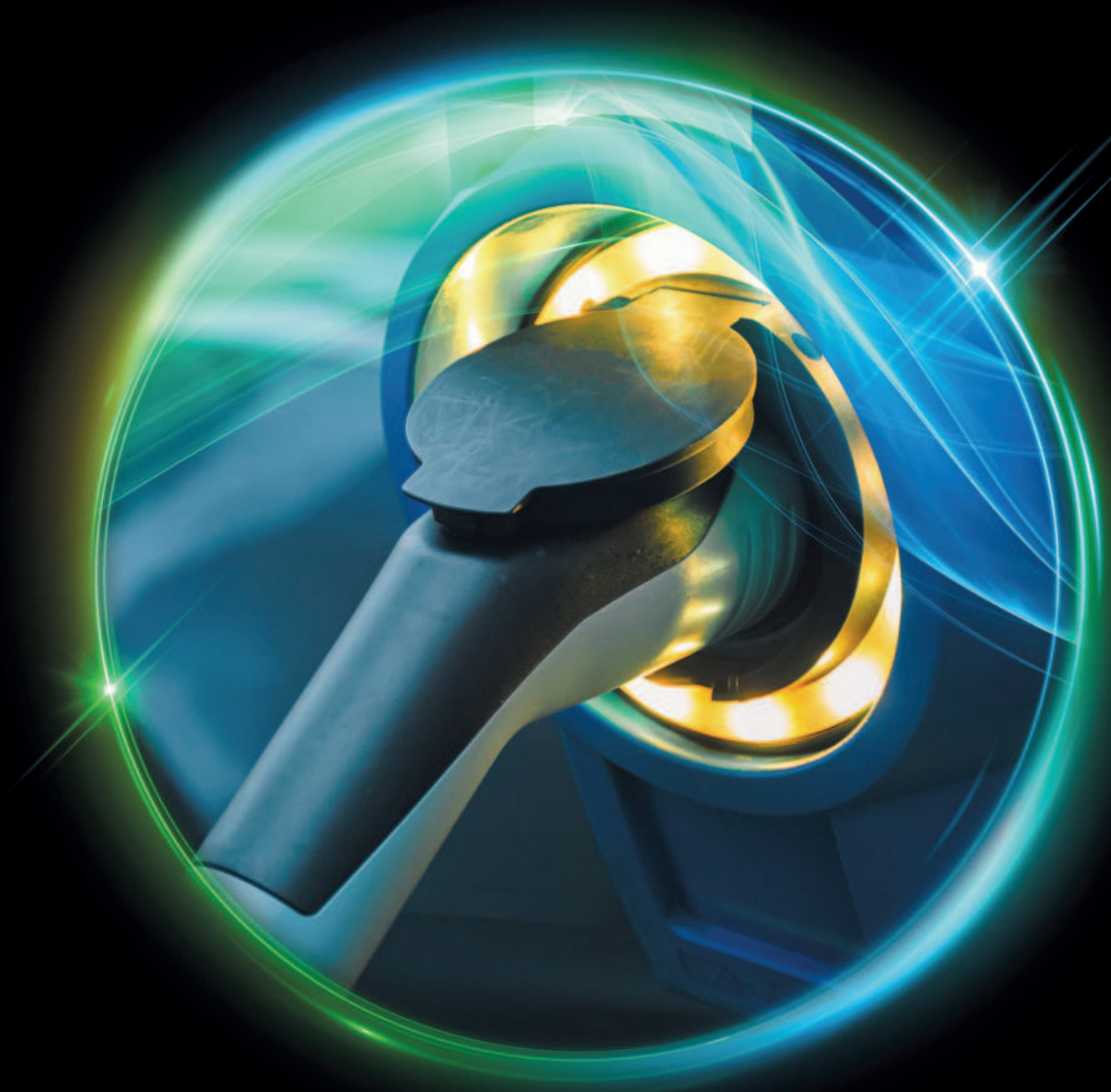
Η ηλεκτροκίνηση έχει διανύσει πλέον την
εμβρυακή της ηλικία και περνάει σε στάδιο
ωρίμανσης, τόσο διεθνώς, όσο και στην
Ελλάδα.

Αυτό, άλλωστε, μαρτυρούν τα τελευταία
στοιχεία που έδειξαν ότι το μερίδιο των αμιγώς ηλεκτρικών
και των ηλεκτρικών επαναφορτιζόμενων έφτασε τον τελευ-
ταίο μήνα του 2024 το 20,6% στην Ελλάδα.

Ξεπέρασε, μάλιστα, όχι μόνο κάθε προηγούμενο στη χώρα
μας, αλλά και το μέσο όρο της Ε.Ε. για πρώτη φορά σε μηνι-
αία βάση. Αν δούμε το ποσοστό για το σύνολο του έτους,
ήταν κοντά στο 12,5%, αλλά με ιδιαίτερα αυξητική τάση στο
β' εξάμηνο.

Το γεγονός ότι το ένα πέμπτο των νέων αυτοκινήτων είναι
πλέον ηλεκτρικό ήρθε ως αποτέλεσμα μιας σειράς παραγό-
ντων.

Deloitte.



Connect for a new **energy** future

We are committed to helping companies navigate complexity and accelerate the pace of innovation to continue to supply the energy the world needs in a lower-carbon way.



www.deloitte.gr



Το τοπίο στη διεθνή αγορά ηλεκτρικών οχημάτων αλλάζει ραγδαία, γεγονός που σίγουρα επηρεάζει και τη χώρα μας.



Καταρχήν, οι τιμές των μπαταριών υποχώρησαν πέρυσι σε ιστορικό χαμηλό, γεγονός που ευνόησε την ανταγωνιστικότητα έναντι στα συμβατικά οχήματα. Επίσης, η κυβέρνηση ξεκίνησε εντός του 2024 το πρόγραμμα Κινούμαι Ηλεκτρικά 3 προσφέροντας αυξημένη επιδότηση. Μαζί με τα υπόλοιπα κίνητρα, όπως φορολογικά και χρηστικά, οι πολίτες πείστηκαν για την αξία της νέας τεχνολογίας και την επέλεξαν.

Στο εξής έρχονται ακόμα περισσότερες εξελίξεις που θα επηρεάσουν την πορεία της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Ο ΔΕΔΔΗΕ ξεκινά τη μαζική εγκατάσταση έξυπνων μετρητών που θα επιτρέψουν να χρησιμοποιείται το ηλεκτρικό όχημα ως οικιακή μπαταρία σε συνδυασμό με ένα δυναμικό τιμολόγιο. Έτσι ο πολίτης θα μπορεί να εξοικονομήσει ακόμα περισσότερα χρήματα με οφέλη και για το δίκτυο ηλεκτρισμού. Επιπλέον, εξελίσσεται η επέκταση του δικτύου φόρτισης με έμφαση στους Δήμους και εντός του 2025 αισιοδοξούμε ότι θα γίνει ένα μεγάλο βήμα προόδου διευκολύνοντας τους ιδιοκτήτες ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ενθαρρύνοντας ακόμα περισσότερους.

Ας δούμε, όμως, και το σκέλος της ζήτησης ενέργειας και πως επηρεάζεται από την ηλεκτροκίνηση. Οι προβλέψεις δείχνουν ότι η ζήτηση για ηλεκτρισμό δεν θα αυξηθεί σημαντικά ως το

2030 ως αποτέλεσμα του εξηλεκτρισμού των μεταφορών και με βάση το στόχο που έχει τεθεί στο ΕΣΕΚ και την μέχρι τότε πορεία. Σίγουρα δεν δημιουργείται κάποιο πρόβλημα για το δίκτυο ή την επάρκεια της χώρας, άρα μπορούμε να είμαστε ήσυχτοι.

Αντιστρόφως, η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι οι αυξημένες πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων σε χώρες όπως η Νορβηγία και εσχάτως η Κίνα, οδήγησαν σε κάμψη της ζήτησης για ορυκτά καύσιμα. Θα πρέπει να θυμίσουμε ότι στη Νορβηγία το 90% των νέων οχημάτων είναι ηλεκτρικά, ενώ στην Κίνα σχεδόν το 50%.

Το συμπέρασμα είναι ότι παρά τις προκλήσεις που φέρνει η νέα εικόνα στη διεθνή πολιτική, η ηλεκτροκίνηση επιτελεί το σκοπό της μειώνοντας τις εκπομπές και εξοικονομώντας χρήματα στους οδηγούς.

Βούληση της ελληνικής κυβέρνησης και του ΥΠΕΝ είναι να συνεχίσουμε στην ίδια σταθερή πορεία εκσυγχρονίζοντας σταδιακά τον ελληνικό στόλο οχημάτων. Τα οφέλη για το περιβάλλον και την εθνική οικονομία θα είναι άκρως θετικά διότι κάθε βαρέλι εισαγόμενου πετρελαίου που γλιτώνουμε ρίχνει τους ρύπους και βελτιώνει το εμπορικό ισοζύγιο.

Let's talk results

Your strategic communications partner



www.worldoneteam.com



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΠΑΣΤΡΙΜΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: CITROEN

CITROEN C4 & C4X

ΜΕ ΝΕΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ

ΤΟ CITROEN C4 ΑΝΑΝΕΩΘΗΚΕ ΚΑΙ ΑΠΕΚΤΗΣΕ ΠΙΟ
ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑ
ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ



CITROËN



Η CITROËN ΕΠΑΝΑ-ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΩΝ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΓΕΝΙΕΣ ΤΩΝ C4 ΚΑΙ C4X.

Με στόχο τη βελτιωμένη σχεδίαση, τη μεγαλύτερη άνεση και τις προηγμένες τεχνολογίες, τα νέα μοντέλα φέρνουν μια αναβαθμισμένη εμπειρία τόσο για τον οδηγό όσο και για τους επιβάτες. Σε ένα απαιτητικό και ανταγωνιστικό περιβάλλον, η γαλλική φίρμα στοχεύει στην ενίσχυση της θέσης της, διατηρώντας τα βασικά χαρακτηριστικά που την κάνουν να ξεχωρίζει: άνεση, καινοτομία και προσιτή ηλεκτροκίνηση.

Στη Βαρκελώνη, όπου πραγματοποιήσαμε την πρώτη μας επαφή με τα δύο μοντέλα, είχαμε την ευκαιρία να δοκιμάσουμε τις βελτιώσεις από πρώτο χέρι. Από τις σύγχρονες αλλαγές στη σχεδίαση μέχρι τις αναβαθμισμένες υβριδικές και ηλεκτρικές εκδόσεις, τα νέα Citroën C4 και C4X δείχνουν έτοιμα να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της αυτοκίνησης.

C4 & C4X

**ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΠΟΥ ΔΙΝΕΙ ΦΡΕΣΑΔΑ**

Η Citroën ανανέωσε ριζικά τα C4 και C4X, διατηρώντας τη μοναδική σχεδιαστική ταυτότητα που τα καθιστά ιδιαίτερα δημοφιλή στην κατηγορία τους. Η νέα γενιά φέρνει μια πιο δυναμική και εκλεπτυσμένη αισθητική, υιοθετώντας τη νέα εταιρική ταυτότητα της γαλλικής φίρμας.

Στο εμπρός μέρος, η μάσκα και τα φώτα LED έχουν επανασχεδιαστεί, προσφέροντας ένα πιο μοντέρνο και επιβλητικό παρουσιαστικό. Οι τριπλές φωτεινές υπογραφές στις μονάδες φωτισμού ενισχύουν την αναγνωρισιμότητα των μοντέλων, ενώ η νέα γρίλια με το ανασχεδιασμένο λογότυπο Citroën προσθέτει στην premium αίσθηση. Στο πίσω μέρος, οι αλλαγές είναι πιο διακριτικές στο C4X, το οποίο διατηρεί τη fastback σιλουέτα του, ενώ το C4 έχει

πλέον πιο ρευστές και ισορροπημένες γραμμές που ενισχύουν την αεροδυναμική.

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΓΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΑΝΕΣΗ

Η άνεση αποτελούσε ανέκαθεν κορυφαία προτεραιότητα για τη Citroën και τα νέα C4 και C4X δεν αποτελούν εξαίρεση. Τα καθίσματα Citroën Advanced Comfort έχουν βελτιωθεί, διαθέτοντας πλέον 15 χιλιοστά επιπλέον αφρώδους υλικού, παρέχοντας ανώτερη στήριξη και αίσθηση «μαξιλαριού». Η ανάρτηση με Progressive Hydraulic Cushions εξασφαλίζει κορυφαία ποιότητα κύλισης, απορροφώντας αποτελεσματικά τις ανωμαλίες του δρόμου και προσφέροντας μια αίσθηση «μαγικού χαλιού».

CITROËN



“

Η τεχνολογία έχει αναβαθμιστεί αισθητά, με έναν νέο ψηφιακό πίνακα οργάνων 7 ιντσών που συνδυάζεται με την οθόνη αφής 10 ιντσών για το infotainment.

”

Η τεχνολογία έχει αναβαθμιστεί αισθητά, με έναν νέο ψηφιακό πίνακα οργάνων 7 ιντσών που συνδυάζεται με την οθόνη αφής 10 ιντσών για το infotainment. Το σύστημα υποστηρίζει ασύρματη συνδεσιμότητα, φωνητικές εντολές μέσω του «Hello Citroën» και, για πρώτη φορά, ενσωματώνει το ChatGPT για πιο φυσική και αποδοτική αλληλεπίδραση με το όχημα. Το νέο head-up display προβάλλει βασικές πληροφορίες απευθείας στο οπτικό πεδίο του οδηγού, μειώνοντας την ανάγκη απόσπασης της προσοχής.

ΥΒΡΙΔΙΚΗ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΓΚΑΜΑ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΑΝΑΓΚΗ

Η Citroën συνεχίζει τη στρατηγική εξηλεκτρισμού της, προσφέροντας υβριδικές και αμιγώς ηλεκτρικές επιλογές στα νέα C4 και C4X. Οι εκδόσεις Hybrid 100 και Hybrid 136 συνδυάζουν τον τρικύλινδρο κινητήρα 1.2 λίτρων με ήπια υβριδική τεχνολογία 48V, προσφέροντας μείωση της κατανάλωσης κατά 20% και δυνατότητα κίνησης με ηλεκτρική ενέργεια έως 50% του χρόνου σε αστικές συνθήκες.

C4 & C4X





CITROËN

C4 & C4X



CITROËN

ΟΔΗΓΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ

Οι ηλεκτρικές εκδόσεις ë-C4 και ë-C4X έρχονται με δύο επιλογές αυτονομίας: η βασική έκδοση των 100 kW με μπαταρία 50 kWh προσφέρει έως 360 χιλιόμετρα αυτονομίας, ενώ η ισχυρότερη έκδοση των 115 kW με μπαταρία 54 kWh φτάνει τα 425 χιλιόμετρα. Η δυνατότητα ταχυφόρτισης 100 kW επιτρέπει την ανάκτηση του 80% της φόρτισης σε λιγότερο από 30 λεπτά, καθιστώντας τα νέα Citroën ιδανικά για καθημερινή χρήση αλλά και ταξίδια.

Η πρώτη μας επαφή με το ανανεωμένο Citroën C4 έγινε με την έκδοση Hybrid 136 στη Βαρκελώνη και ήταν αποκαλυπτική όσον αφορά την εξέλιξη της γαλλικής φίρμας στον τομέα της άνεσης και της οδηγικής συμπεριφοράς. Με ένα σύνολο που στοχεύει στην καθημερινή χρηστικότητα αλλά και στην απόλαυση της οδήγησης, το νέο υβριδικό C4 προσφέρει έναν ιδανικό συνδυασμό επιδόσεων, οικονομίας και ποιότητας κύλισης.



C4 & C4X

Ο τρικύλινδρος κινητήρας 1,2 λίτρων, σε συνδυασμό με το ήπια υβριδικό σύστημα 48V, αποδίδει 136 ίππους και προσφέρει μια ισορροπημένη αίσθηση δύναμης. Η επιτάχυνση είναι γραμμική και η απόκριση του γκαζιού είναι άμεση, ειδικά στις χαμηλές στροφές, όπου το ηλεκτρικό μοτέρ προσφέρει πρόσθετη ροπή. Η μετάδοση μέσω του αυτόματου κιβωτίου ð-DCS6 εξασφαλίζει ομαλές αλλαγές σχέσεων, χωρίς απότομες μεταβολές που θα επηρέαζαν την ποιότητα κύλισης.

Στους δρόμους της Βαρκελώνης, το C4 Hybrid 136 απέδειξε την ικανότητά του να προσφέρει άνεση ακόμα και σε πιο απαιτητικές συνθήκες. Η ανάρτηση Progressive Hydraulic Cushions κάνει εξαιρετική δουλειά στην απορρόφηση κραδασμών. Οι ανωμαλίες του οδοστρώματος φιλτράρονται αποτελεσματικά, καθιστώντας κάθε διαδρομή εξαιρετικά ευχάριστη.





CITROËN

C4 & C4X



CITROËN



Η ηχομόνωση του αυτοκινήτου είναι ένα ακόμα δυνατό σημείο. Η καμπίνα παραμένει ήσυχη, ακόμα και σε ταχύτητες αυτοκινητόδρομου, με τον αεροδυναμικό θόρυβο να είναι ελάχιστος. Αυτό ενισχύει την αίσθηση ποιότητας και πολυτέλειας, χαρακτηριστικά που αναμένεται να διατηρηθούν και στις αμιγώς ηλεκτρικές εκδόσεις του μοντέλου.

Όσον αφορά τη συμπεριφορά στις στροφές, το C4 Hybrid 136 είναι σταθερό και προβλέψιμο. Το τιμόνι προσφέρει ικανοποιητική πληροφόρηση, αν και η εστίαση παραμένει περισσότερο στην άνεση παρά στη спорτίφ οδήγηση. Το σύστημα Adaptive Cruise Control με Stop & Go λειτουργεί άψογα στις αστικές διαδρομές, διευκολύνοντας την οδήγηση στην πυκνή κυκλοφορία και μειώνοντας την κόυραση του οδηγού.

Συνολικά, η εμπειρία οδήγησης του Citroën C4 Hybrid 136 επιβεβαίωσε τη δέσμευση της Citroën στην άνεση και την ομαλή κύλιση. Οι ηλεκτρικές εκδόσεις αναμένεται να έχουν παρόμοια συμπεριφορά στο δρόμο, με ακόμη πιο αθόρυβη λειτουργία και άμεση απόκριση.

Τα νέα Citroën C4 και C4X αποτελούν μια σημαντική αναβάθμιση σε σχέση με τους προκατόχους τους, συνδυάζοντας μοντέρνα σχεδίαση, υψηλά επίπεδα άνεσης και προηγμένη τεχνολογία. Είτε επιλέξετε την κλασική hatchback έκδοση του C4 είτε τη δυναμική fastback αισθητική του C4X, η Citroën προσφέρει μια ολοκληρωμένη και σύγχρονη πρόταση σε μια κατηγορία που έχει μακρά και πολύ επιτυχημένη παρουσία.

C4 & C4X



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΩΚΟΥ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: HYUNDAI ΕΛΛΑΣ / ΝΙΚΟΣ ΜΗΤΣΟΥΡΑΣ

HYUNDAI INSTER

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΕΡΑΞΙΑ

Η ΝΕΑ ΑΦΙΞΗ ΣΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΟΛΗΣ
ΕΡΧΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ HYUNDAI, ΜΕ ΕΝΑ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ ΠΟΛΛΑ
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΑ.





HYUNDAI

**ΣΤΙΣ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ
HYUNDAI ΒΡΙΣΚΟΝΤΑΙ
ΕΔΩ ΚΑΙ ΛΙΓΕΣ ΗΜΕΡΕΣ
ΤΑ ΠΡΩΤΑ INSTER, ΠΟΥ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΥΝ
ΤΗ ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ
ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΤΙΚΗΣ ΜΑΡ-
ΚΑΣ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙ-
ΝΗΣΗ.**

Με αμάξωμα που θυμίζει crossover και λεπτομέρειες που το κάνουν να ξεχωρίζει, το Inster βασίζεται στη σχεδιαστική κληρονομιά του Casper που κυκλοφόρησε μόνο στην Κορέα και παρουσιάστηκε το 2021.

Παράλληλα με την εκδήλωση παρουσίασής του από τη Hyundai Ελλάς, μας δόθηκε η ευκαιρία να το οδηγήσουμε για λίγες ώρες και να πάρουμε μία πρώτη γεύση από όσα προσφέρει στο δρόμο.



INSTER



HYUNDAI



“

Το Inster καταφέρνει να ισορροπήσει ανάμεσα στην πρακτικότητα και τις σύγχρονες τεχνολογίες.

”

ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Σχεδιαστικά το Hyundai Inster φέρνει κάτι νέο στα αυτοκίνητα πόλης, με λεπτομέρειες – ειδικά στο εμπρός μέρος – που χωρίζουν σε δύο «στρατόπεδα» όσους το κοιτάζουν για πρώτη φορά.

Το εμπρός μέρος του αμαξώματος χαρακτηρίζεται από τα LED φλας με pixel-graphic και μια μαύρη μάσκα που ενσωματώνει τους προβολείς, τη θύρα φόρτισης και την εμπρός κάμερα. Τα φώτα pixel αποτελούν διακριτικό στοιχείο της ταυτότητας του μοντέλου, «φωνάζοντας» ότι έχουμε να κάνουμε με ένα ηλεκτρικό από την Hyundai. Η πίσω σχεδίαση συνεχίζει αυτό το μοτίβο, με LED φώτα laser pixel και στρογγυλά διαφανή φώτα.

INSTER

**ΜΙΚΡΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ, ΓΕΝΝΑΙΟΔΩΡΟ ΣΤΗΝ ΚΑΜΠΙΝΑ**

Οι εξωτερικές του διαστάσεις (μήκος 3,82 μέτρα – πλάτος 1,61 μέτρα) κατατάσσουν το Inster στην κατηγορία A, όμως οι εσωτερικοί του χώροι σε αυτή των σουπερμίνι, την κατηγορία B. Αυτό οφείλεται τόσο στο μήκος του μεταξονίου (2,58 μέτρα) όσο και στη διαμόρφωση της καμπίνας που προσφέρει στους 4 επιβάτες ικανοποιητικούς χώρους. Ο όγκος του χώρου αποσκευών ανέρχεται σε 280 λίτρα, ενώ όταν αναδιπλωθούν πλήρως τα πίσω καθίσματα φθάνει τα 1.059 λίτρα.

Το Inster καταφέρνει να ισορροπήσει ανάμεσα στην πρακτικότητα και τις σύγχρονες τεχνολογίες. Το ψηφιακό ταμπλό περιλαμβάνει πίνακα οργάνων 10,25 ιντσών και οθόνη αφής για το infotainment με ίδια διαγώνιο. Από κάτω υπάρχει βάση ασύρματης φόρτισης, αλλά και θήκες για μικροαντικείμενα.

Όλα τα καθίσματα μπορούν να αναδιπλωθούν – συμπεριλαμβανομένου του καθίσματος του οδηγού – για ακόμη μεγαλύτερη ευελιξία. Τα καθίσματα της δεύτερης σειράς αναδιπλώνονται σε ποσοστό 50/50 και είναι συρόμενα και ανακλινόμενα (διαθέσιμα από το επίπεδο εξοπλισμού Distinctive).



HYUNDAI INSTER





HYUNDAI

ΜΠΑΤΑΡΙΑ, ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Εξοπλισμένο με μπαταρία 42 kWh στη βασική του έκδοση, το Instar μπορεί να παραγγελθεί και με μπαταρία 49 kWh, στην έκδοση Long Range. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των στελεχών της Hyundai Ελλάς, το 90-95% θα επιλέξει την έκδοση με την μεγάλη μπαταρία.

Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 97 ίππους στη βασική έκδοση και 115 ίππους στην Long Range. Η ροπή είναι κοινή και στις δύο περιπτώσεις (στα 147 Nm), με την κίνηση να περνά στους εμπρός τροχούς. Με τον κινητήρα των 97 ίππων η διαδικασία επιτάχυνσης 0-100 χλμ/ώρα ολοκληρώνεται σε 11,7 δευτερόλεπτα και η μέγιστη ταχύτητα φθάνει τα 140 χλμ/ώρα. Με το μοτέρ των 115 ίππων οι αντίστοιχες τιμές είναι 10,6 δλ. και 150 χλμ/ώρα.

Με δεδομένη τη χωρητικότητα της μπαταρίας, η αυτονομία περιορίζει κυρίως σε αστικό – ή περιαστικό – το πεδίο δράσης του Instar. Με την μπαταρία των 42 kWh η αυτονομία στον κύκλο WLTP είναι 327 χλμ. και με την μπαταρία των 49 kWh στα 370 χλμ. (με τροχούς 15 ιντσών). Με τη μέγιστη ισχύ φόρτισης στα 85,3 kW, η διαδικασία 10% - 80% διαρκεί περίπου 30 λεπτά. Το Instar φέρει στο βασικό του εξοπλισμό φορτιστή 11 kW.

Η εξωτερική και εσωτερική λειτουργία Vehicle-to-Load (V2L) παρέχει ισχύ για εξωτερικές συσκευές (110V/220V), επιτρέποντας αμφίδρομη φόρτιση χωρίς να απαιτείται πρόσθετος εξοπλισμός. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στους πελάτες να χρησιμοποιούν ή να φορτίζουν ελεύθερα συσκευές όπως ηλεκτρικά ποδήλατα, σκούτερ και εξοπλισμό κάμπινγκ.

ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στα ηλεκτρικά μοντέλα τελευταίας γενιάς – και σίγουρα σε αυτά της Hyundai – ο οδηγός απολαμβάνει πλήρη εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας. Το Instar διαθέτει ολοκληρωμένο πακέτο συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, συμπεριλαμβανομένων των urround View Monitor (SVM), Parking Collision-Avoidance Assist Rear (PCA-R), Παρακολούθηση τυφλού σημείου (BVM) και Forward Collision-Avoidance Assist 1.5 (FCA 1.5).



INSTER



Διατίθενται επίσης τα συστήματα Lane Keeping Assist (LKA) και Lane Following Assist (LFA), καθώς και τα Blind-Spot Collision-Avoidance Assist (BCA), Rear Cross-Traffic Collision-Avoidance Assist (RCCA), Safety Exit Warning (SEW), Smart Cruise Control (SCC) με Stop and Go, Highway Driving Assist 1.5 (HDA 1.5), Intelligent Speed Limit Assist (ISLA), Driver Attention Warning (DAW), High Beam Assist (HBA), Leading Vehicle Departure Alert (LVDA) και πίσω Ειδοποίηση επιβατών (ROA).

Το Σύστημα Υποβοήθησης Στάθμευσης συνδυάζει το σύστημα Προειδοποίησης Απόστασης Στάθμευσης (PDW) εμπρός και πίσω με οθόνη οπισθοπορείας (RVM) για καλύτερη ορατότητα.

HYUNDAI



Οι πρώτες εντυπώσεις ήταν άριστες από την ποιότητα κύλισης, την ηχομόνωση από τους εξωτερικούς θορύβους και την οδική συμπεριφορά του Instar. Το μίνι ηλεκτρικό της Hyundai είναι ένα... αγχολυτικό για μέσα την πόλη, ενώ δεν φοβάται να βγει και στον αυτοκινητόδρομο.



ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΟ ΤΙΜΟΝΙ ΤΟΥ INSTAR

Σε διαδρομές που κάναμε στην Αττική Οδό και στο αστικό οδικό δίκτυο, είδαμε την μέση κατανάλωση ενέργειας να κυμαίνεται από 13 έως 15 kWh ανά 100 χλμ, κάτι που σημαίνει ότι με το πρόγραμμα Eco είναι εφικτό με το Instar να πλησιάσεις τα 400 χιλιόμετρα αυτονομίας.

Οι πρώτες εντυπώσεις ήταν άριστες από την ποιότητα κύλισης, την ηχομόνωση από τους εξωτερικούς θορύβους και την οδική συμπεριφορά του Instar. Το μίνι ηλεκτρικό της Hyundai είναι ένα... αγχολυτικό για μέσα την πόλη, ενώ δεν φοβάται να βγει και στον αυτοκινητόδρομο. Ο μόνος περιορισμός για ταξίδια έχει να κάνει με τα σημεία ταχυφόρτισης και όχι με τις δυνατότητες του Instar.

ΤΙΜΕΣ - ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ο τιμοκατάλογος του Hyundai Instar αποτελεί μία ακόμα ευχάριστη έκπληξη. Η τιμή εκκίνησης είναι μόλις 16.973 ευρώ για την έκδοση Style με τους 97 ίππους. Στην τιμή συμπεριλαμβάνεται όφελος 2.600 ευρώ από το Green Bonus της Hyundai και η κρατική επιδότηση του «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3». Το Instar καλύπτεται από πενταετή εγγύηση χωρίς όριο χιλιομέτρων και 8ετή (ή 160.000 χλμ.) για την μπαταρία.



INSTER



Νέο Hyundai INSTER



Έκδοση	Χωρ. Μπαταρίας / Ιπποδύναμη	Style	Premium	Distinctive	Cross
INSTER Standard Range	42 kWh 97ps	22.390€	23.190€	-	-
INSTER Long Range	49 kWh 115ps	-	24.790€	26.590€	27.790€
INSTER Standard Range	42 kWh 97ps	16.973€	17.580€	-	-
INSTER Long Range	49 kWh 115ps	-	18.792€	20.157€	21.063€



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΩΚΟΥ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: VOLKSWAGEN / INGO BARENSCHEE

ΕΞΕΛΙΞΗ ΣΤΗΝ ΕΒΔΟΜΗ

ΤΟ TRANSPORTER 7ΗΣ ΓΕΝΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ,
ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑ
ΦΙΛΟΞΕΝΕΙΤΑΙ ΣΤΟ ΛΑΥΡΙΟ.

VOLKSWAGEN TRANSPORTER



VOLKSWAGEN



TRANSPORTER



**ΟΣΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΕΧΕΙ ΤΟ
GOLF - Η ΤΟ BEETLE
ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΑ - ΓΙΑ ΤΗΝ
VOLKSWAGEN ΣΤΑ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ,
ΑΛΛΗ ΤΟΣΗ ΣΥΝΟΔΕΥ-
ΕΙ ΤΟ TRANSPORTER
ΣΤΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ.
ΕΝΑ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ
ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑ-
ΓΩΓΗ ΕΔΩ ΚΑΙ 75 ΧΡΟ-
ΝΙΑ - ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟ
BULLI ΤΟΥ 1950 - ΚΑΙ
ΠΛΕΟΝ ΕΧΕΙ ΠΕΡΑΣΕΙ
ΣΤΗΝ ΕΒΔΟΜΗ ΓΕΝΙΑ
ΤΟΥ.**

Η

γερμανική εταιρεία έδωσε ψήφο εμπιστοσύ-
νης στην Ελλάδα και την Kosmocar, διοργα-
νώνοντας την παγκόσμια παρουσίαση του
νέου Transporter στην Αττική.

VOLKSWAGEN

Πέρα από τους δημοσιογράφους, τη χώρα μας θα επισκεφθούν σταδιακά 9.500 άτομα! Εισαγωγείς, dealers αλλά και μηχανικοί της Volkswagen από κάθε γωνιά του πλανήτη όπου θα διατίθεται το νέο Transporter.

Στον πανέμορφο χώρο του Τεχνολογικού Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου μάθαμε τα πάντα για το νέο Transporter και σε διαδρομές μέχρι το Σούνιο, το Λαγονήσι κ.α. οδηγήσαμε όλες τις εκδόσεις, επιβατικές αλλά και van. Παράλληλα η Kosmocar-Volkswagen ανακοίνωσε τις τιμές και τα επίπεδα

ΕΝΑ ΑΜΑΞΩΜΑ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΑΝΑΓΚΗ

Το νέο Transporter αποτελεί προϊόν συνεργασίας της Volkswagen με τη Ford. Μοιράζεται πλατφόρμα και κινητήρες με το Transit Custom και κυκλοφορεί σε πλήθος αμαξωμάτων, καλύπτοντας κάθε ανάγκη για επαγγελματική χρήση ή για μεταφορά προσώπων.

Ως επαγγελματικό βαν είναι διαθέσιμο ως panel van (με τριθέσια διάταξη μπροστά), Kombi και dropside (με ανοιχτή καρότσα), ενώ ως επιβατικό στις εκδόσεις Caravelle και Style (με την τελευταία να είναι κορυφαία από πλευράς εξοπλισμού).

Οι εκδόσεις με το στάνταρ μεταξόνιο έχουν μήκος 5,05 μέτρα (+14,6 εκατ. σε σχέση με το προηγούμενο Transporter), ενώ αυτές με το μακρύ μεταξόνιο φθάνουν τα 5,45 μέτρα.

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ Η DIESEL;

Όσον αφορά τα κινητήρια σύνολα, το νέο Transporter είναι διαθέσιμο:

με 2λιτρο diesel (με 110, 150 και 170 ίππους) που συνδυάζεται με μηχανικό ή αυτόματο κιβώτιο, ενώ υπάρχει και επιλογή τετρακίνησης με ηλεκτροκινητήρες 136, 218 και 286 ίππων (με μπαταρία εκμεταλλεύσιμης χωρητικότητας 64 kWh που προσφέρει αυτονομία έως 357 χλμ) με plug-in hybrid σύστημα ισχύος 232 ίππων (με 2.5 βενζίνης και ηλεκτρική αυτονομία 60 χλμ) που θα είναι διαθέσιμο το πρώτο τρίμηνο του 2026. Μελλοντικά θα υπάρξει και ηλεκτρική έκδοση με μικρότερη μπαταρία, που θα προορίζεται για χρήση μέσα στις πόλεις.

“

Μελλοντικά θα υπάρξει και ηλεκτρική έκδοση του Transporter van με μικρότερη μπαταρία, που θα προορίζεται για χρήση μέσα στις πόλεις.

”



TRANSPORTER



VOLKSWAGEN

ΤΙΜΕΣ – ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Από τη βασική έκδοση, ο εξοπλισμός του Transporter Van περιλαμβάνει προβολείς και φώτα ημέρας LED, εξωτερικούς καθρέπτες θερμαινόμενους, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενους και αναδιπλούμενους, αυτόματο κλιματισμό, ηχοσύστημα με οθόνη αφής 13 ιντσών και ασύρματη σύνδεση με Apple CarPlay/Google Android, σύστημα αναγνώρισης οδικής σήμανσης, κάμερα οπισθοπορείας, αισθητήρες στάθμευσης, αυτόνομο φρενάρισμα, Lane Assist, Cruise Control κ.α. Στις βασικές εκδόσεις είναι ακόμα πιο πλούσιος ο εξοπλισμός άνεσης.

Οι τιμές του νέου Transporter αρχίζουν από τα 38.800 ευρώ για το Van 2.0 TDI 110 PS, ενώ η έκδοση με τους 150 ίππους, το αυτόματο κιβώτιο και την τετρακίνηση κοστίζει



TRANSPORTER



46.400 ευρώ. Το ηλεκτρικό Van πωλείται προς 53.000 ευρώ με τους 136 ίππους και 55.000 ευρώ με τους 218 ίππους. Το επιβατικό Transporter Caravelle κοστίζει από 53.500 ευρώ με τον diesel των 110 ίππων και από 61.000 ευρώ στις ηλεκτρικές εκδόσεις. Μελλοντικά θα υπάρξουν και τετρακίνητες εκδόσεις στο επιβατικό μοντέλο.

ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Στη διάθεσή μας για την πρώτη εμπειρία πίσω από το τιμόνι ήταν το ηλεκτρικό Caravelle με την 8θέσια διάταξη του εσωτερικού (με το μπλε χρώμα αμαξώματος), το ηλεκτρικό Transporter με 218 ίππους (στο κόκκινο χρώμα) και το επαγγελματικό panel van με τον diesel των 170 ίππων.

Στις ηλεκτρικές εκδόσεις εκτιμήσαμε την ποιότητα κύλισης, την ψυχία στο εσωτερικό και την άμεση ροπή που προσφέρει ο ηλεκτροκινητήρας. Στο diesel Transporter περνά βέβαια στην καμπίνα ο ήχος από τον κινητήρα εσωτερικής καύσης, όμως και πάλι η αίσθηση από την κύλιση και την οδική συμπεριφορά του van είναι πολύ κοντά σε αυτή ενός επιβατικού αυτοκινήτου.

Οι επαγγελματίες οδηγοί θέλουν βέβαια χαμηλό κόστος καθημερινής χρήσης και μεγάλο χώρο φόρτωσης, στοιχεία που προσφέρει το νέο Transporter. Στο van με το στάνταρ μεταξόνιο ο χώρος φόρτωσης έχει όγκο 5,8 κυβικά μέτρα, ενώ σε αυτό με το μακρύ μεταξόνιο εκτοξεύεται στα 9 κ.μ.

Ολοκληρωμένη εικόνα για το νέο Transporter, την οδική του συμπεριφορά, την πρακτικότητα, την κατανάλωση (καυσίμου ή ενέργειας) των θερμικών και ηλεκτρικών εκδόσεων θα έχουμε όταν θα πάρουμε το μοντέλο της Volkswagen για αναλυτική δοκιμή.



Kostas Pastrimas
Gmotion Editor |



ΟΤΑΝ Η ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΑΝΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΟΜΙΧΛΗ ΤΗΣ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑΣ

ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΠΑΣΤΡΙΜΑ / [K.PASTRIMAS@GAZZETTA.GR](mailto:k.pastrimas@gazzetta.gr)

Η αυτοκινητοβιομηχανία πάντα υπήρξε ένας τομέας όπου οι μεγάλες εταιρείες σχεδιάζουν δεκαετίες μπροστά, βασισμένες σε προσεκτικά διαμορφωμένες στρατηγικές. Ωστόσο, το 2025 βρίσκει τον κλάδο πιο αβέβαιο από ποτέ. Τεχνολογία, οικονομία, πολιτική και ακόμα και η παγκόσμια γεωπολιτική κατάσταση δημιουργούν ένα περιβάλλον όπου η πρόβλεψη έχει μετατραπεί σε ένα ριψοκίνδυνο παιχνίδι.

Η ηλεκτροκίνηση, η οποία μέχρι πρόσφατα παρουσιαζόταν ως η αναπόφευκτη εξέλιξη, βρίσκεται σε ένα σημείο καμπής. Ενώ οι περισσότερες κυβερνήσεις έχουν ανακοινώσει φιλόδοξα σχέδια απαγόρευσης των κινητήρων εσωτερικής καύσης, το ακριβές χρονοδιάγραμμα αλλάζει συνεχώς, αφήνοντας τόσο τους κατασκευαστές όσο και τους καταναλωτές σε αμηχανία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη δώσει παρατάσεις, οι ΗΠΑ κινούνται αργά και ακανόνιστα, ενώ η Κίνα συνεχίζει να επενδύει και στα δύο στρατόπεδα, χωρίς να δεσμεύεται απόλυτα σε μια αποκλειστικά ηλεκτρική πορεία. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες, μη έχοντας σταθερό πλάνο από

τις ρυθμιστικές αρχές, προχωρούν σε σπασμωδικές κινήσεις. Οι απολύσεις μεγαλοστελεχών, οι αιφνιδιαστικές αλλαγές στρατηγικής και το κλείσιμο εργοστασίων αποτελούν καθημερινά φαινόμενα. Η Ford πρόσφατα ακύρωσε ή μετέθεσε προγράμματα ηλεκτροκίνησης, ενώ η General Motors έκανε στροφή στο λογισμικό, αλλάζοντας άρδην τη στρατηγική της.

Η Volkswagen, ένας από τους μεγαλύτερους κατασκευαστές στον κόσμο, αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στην εφαρμογή του πλάνου ηλεκτροκίνησης, με καθυστερήσεις σε μοντέλα, απολύσεις και αναδιαρθρώσεις παραγωγής. Ακόμα και η Tesla, η εταιρεία που κάποτε καθόριζε τις εξελίξεις στον χώρο των ηλεκτρικών οχημάτων, βρίσκεται σε φάση αμφισβήτησης, καθώς οι πωλήσεις δεν αυξάνονται με τον ρυθμό που αναμενόταν και η εταιρεία αναγκάζεται να προχωρήσει σε μειώσεις τιμών και αναθεωρήσεις στρατηγικής.

Δεν είναι όμως μόνο η τεχνολογία που δημιουργεί αστάθεια. Η οικονομία παγκοσμίως είναι σε αναταραχή, με τον πληθωρισμό και την αβεβαιότητα στις αγορές να αναγκάζουν τις εταιρείες να αναπροσαρμόζουν τα επιχειρηματικά τους πλάνα



UNSPASH : ARJUN-MJ

σχεδόν κάθε τρίμηνο. Οι επενδύσεις σε υποδομές φόρτισης, οι οποίες θεωρούνταν κρίσιμες για την επέκταση της ηλεκτροκίνησης, καθυστερούν, ενώ οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων δεν αυξάνονται με τον ρυθμό που είχε προβλεφθεί.

Και μέσα σε όλο αυτό το χάος, ο τελικός καταναλωτής βρίσκεται να πληρώνει το τίμημα. Οι τιμές των αυτοκινήτων παραμένουν υψηλές, η τεχνολογία εξελίσσεται αλλά χωρίς ξεκάθαρη κατεύθυνση, και η αίσθηση της ανασφάλειας είναι διάχυτη. Οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες προωθούν διαφορετικές στρατηγικές, συχνά αντιφατικές μεταξύ τους, χωρίς να προσφέρουν σαφήνεια στους αγοραστές.

Αυτή η αβεβαιότητα χτυπά περισσότερο τον μέσο εργαζόμενο καταναλωτή, που δεν έχει την πολυτέλεια να αλλάζει αυτοκίνητο κάθε λίγα χρόνια ή να δοκιμάζει νέες τεχνολογίες χωρίς ρίσκο. Ένας εύπορος αγοραστής μπορεί να επενδύσει σε ένα ακριβό ηλεκτρικό όχημα και να απορροφήσει το κόστος μιας πιθανής αλλαγής κατεύθυνσης της αγοράς. Ο μέσος εργαζόμενος, όμως, βρίσκεται εγκλωβισμένος. Οι τιμές των καινούργιων αυτοκινήτων συνεχώς αυξάνονται, ενώ τα

μεταχειρισμένα δεν αποτελούν πλέον την οικονομική λύση που ήταν κάποτε, καθώς η διαθεσιμότητα είναι περιορισμένη και οι τιμές τους έχουν εκτοξευθεί. Επιπλέον, η αβεβαιότητα σχετικά με την αξία των μεταχειρισμένων ηλεκτρικών αυτοκινήτων δημιουργεί ακόμα μεγαλύτερο προβληματισμό.

Αυτό που λείπει σήμερα από την αυτοκινητοβιομηχανία είναι η σταθερότητα. Χωρίς ξεκάθαρη κατεύθυνση, χωρίς σταθερούς κανόνες, χωρίς μια κοινή στρατηγική για το μέλλον, η βιομηχανία μοιάζει να κινείται στα τυφλά μέσα σε ένα πέπλο ομίχλης. Και όπως πάντα, ο μεγάλος χαμένος αυτής της αστάθειας δεν είναι άλλος από τον τελικό χρήστη, που καλείται να πάρει αποφάσεις για το μέλλον της αυτοκίνησης, χωρίς να γνωρίζει καν ποιο θα είναι το αύριο.

Η επόμενη μέρα θα είναι πιο ξεκάθαρη; Θα υπάρξει ένας δρόμος που θα ακολουθήσουν όλοι; Ή θα συνεχίσουμε να βλέπουμε μια αυτοκινητοβιομηχανία που αντιδρά σπασμωδικά αντί να ηγείται της αλλαγής; Ο χρόνος θα δείξει. Μέχρι τότε, το μόνο βέβαιο είναι η αβεβαιότητα.



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΠΑΣΤΡΙΜΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΒΕΛΙΑ

MINI ACEMAN SE



Ο URBAN ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΗΣ

ΤΟ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ CROSSOVER ΤΗΣ MINI ΣΥΝΔΥΑΖΕΙ
ΡΕΤΡΟ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ, ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ
ΕΥΕΛΙΞΙΑ, ΔΙΑΤΗΡΩΝΤΑΣ ΤΟ ΟΔΗΓΙΚΟ DNA ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ.

MINI

Η MINI ΕΙΣΕΡΧΕΤΑΙ ΣΕ ΜΙΑ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ, ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΤΑΔΙΑΚΑ Ο ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΥΛΩΝΑΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ. Η ΓΚΑΜΑ ΤΗΣ ΕΧΕΙ ΗΔΗ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΝΩΣΤΟΥ 3ΘΥΡΟΥ MINI, ΕΝΩ ΤΟ ΝΕΟ COUNTRYMAN ΔΙΑΤΙΘΕΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΚΑΙ ΩΣ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ.

Η MINI εισέρχεται σε μια νέα εποχή, με την ηλεκτροκίνηση να γίνεται σταδιακά ο βασικός πυλώνας της στρατηγικής της. Η γκάμα της έχει ήδη ενισχυθεί με ηλεκτρικές εκδόσεις του γνωστού 3θυρου MINI, ενώ το νέο Countryman διατίθεται πλέον και ως αμιγώς ηλεκτρικό. Ανάμεσα σε αυτά τα δύο μοντέλα, όμως, υπήρχε ένα κενό – ένα crossover πιο compact από το Countryman, με ξεκάθαρη ηλεκτρική ταυτότητα και μοντέρνα τεχνολογία. Αυτό ακριβώς έρχεται να καλύψει το ολοκαίνουργιο MINI Aceman SE, το οποίο σηματοδοτεί μια νέα προσέγγιση για τη βρετανική φίρμα.

Το Aceman δεν είναι απλώς μια νέα προσθήκη στη γκάμα – είναι ένα μοντέλο που δημιουργήθηκε εξ αρχής ως αμιγώς ηλεκτρικό, χωρίς συμβιβασμούς και προσαρμογές από θερμικά μοτέρ. Τοποθετείται ανάμεσα στο 3θυρο (και 5θυρο) MINI και το Countryman, υιοθετώντας έναν πιο αστικό χαρακτήρα που συνδυάζει compact διαστάσεις με τη δυναμική σχεδίαση και την τεχνολογική αναβάθμιση που φέρνει η νέα γενιά μοντέλων της MINI. Τοποθετείται στο B-SUV segment, όπου συναντάμε ανταγωνιστές όπως η νέα Alfa Romeo Junior και το Volvo EX30, όμως παραμένει πιστό στη φιλοσοφία της MINI, προσφέροντας μια premium, οδηγοκεντρική εμπειρία.



Γνωρίσαμε το Aceman στην παγκόσμια παρουσίασή του στην Κοπεγχάγη, όπου είχαμε την πρώτη μας επαφή με το αυτοκίνητο τόσο σε στατικές παρουσιάσεις όσο και στην πράξη, στους δρόμους της δανέζικης πρωτεύουσας. Η MINI έκανε ξεκάθαρη την πρόθεσή της να δημιουργήσει ένα μοντέ-

ACEMAN SE



λο που συνδυάζει το νεανικό lifestyle με την ηλεκτροκίνηση, χωρίς να θυσιάζει την οδηγική διασκέδαση που χαρακτηρίζει την εταιρεία. Τώρα, επιστρέφουμε στο Aceman για μια πιο λεπτομερή ανάλυση, ώστε να διαπιστώσουμε αν όντως ανταποκρίνεται στις προσδοκίες.

MINI

ΠΕΤΡΟ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΜΕ ΦΟΥΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΙΝΕΛΙΑ

Το MINI Aceman SE ακολουθεί τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της μάρκας, την οποία η εταιρεία αποκαλεί «Charismatic Simplicity». Οι καθαρές γραμμές, οι minimal επιφάνειες και οι χαρακτηριστικές αναλογίες MINI δίνουν στο Aceman μια φρέσκια, μοντέρνα εικόνα, ενώ ταυτόχρονα διατηρούν τη ρετρό γοητεία που έκανε τη φίρμα διάσημη. Στο εμπρός μέρος, η εξαγωνική μάσκα – πλέον κλειστή λόγω της ηλεκτρικής φύσης του μοντέλου – πλαισιώνεται από τα γνώριμα «πολύγωνα» φώτα, τα οποία έχουν ανασχεδιαστεί με μια πιο αιχμηρή LED υπογραφή. Στα δυναμικά στοιχεία προστίθενται οι κοντοί πρόβολοι και το φαρδύ μετατρόχιο, που δίνουν μια στιβαρή στάση στο αυτοκίνητο.

Στο προφίλ, το Aceman προβάλλει τον crossover χαρακτήρα του με τονισμένα φτερά, μαύρα προστατευτικά περιμετρικά του αμαξώματος και ένα μυώδες σχήμα που το διαφοροποιεί από το 3θυρο MINI. Οι ζάντες μπορούν να φτάσουν έως τις 20 ίντσες (19 ίντσες στο αυτοκίνητο της δοκιμής), ενισχύοντας την αθλητική του εμφάνιση. Η οροφή διατηρεί την αντίθεση στο χρώμα, μια σχεδιαστική λεπτομέρεια που αποτελεί σήμα κατατεθέν της MINI. Στο πίσω μέρος, τα φωτιστικά σώματα έχουν ανασχεδιαστεί πλήρως, υιοθετώντας μια LED υπογραφή σε σχήμα Union Jack, ενώ ο μεγάλος προφυλακτήρας και η απουσία εξατμίσεων τονίζουν το ηλεκτρικό DNA του μοντέλου.

Από πλευράς διαστάσεων, το Aceman τοποθετείται ακριβώς ανάμεσα στο 3θυρο MINI και το νέο Countryman, με μήκος 4.075 χιλιοστά, πλάτος 1.754 χιλιοστά και ύψος 1.495 χιλιοστά με μεταξόνιο 2.600 χιλιοστών, ενώ η αυξημένη απόσταση από το έδαφος σε σχέση με ένα συμβατικό MINI υποδηλώνει την crossover προσέγγιση. Το Aceman είναι ένα όχημα που ισορροπεί μεταξύ αστικής ευελιξίας και πιο «περιπετειώδους» χαρακτήρα, χωρίς ωστόσο να ξεφεύγει από τη φιλοσοφία των hatchbacks της MINI.

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟΣ ΜΙΝΙΜΑΛΙΣΜΟΣ ΜΕ HIGH-TECH ΠΙΝΕΛΙΕΣ

Το εσωτερικό του MINI Aceman SE αντικατοπτρίζει τη νέα σχεδιαστική γλώσσα της μάρκας, με έμφαση στον μινιμαλισμό και στην τεχνολογία. Η καμπίνα χαρακτηρίζεται από καθαρές γραμμές, έναν οριζόντιο ταμπλό που δημιουργεί αίσθηση ευρυχωρίας και την απουσία περιττών φυσικών διακοπών, αφού οι περισσότερες λειτουργίες ελέγχονται πλέον μέσω της οθόνης αφής. Το κέντρο της προσοχής είναι, φυσικά, η στρογγυλή OLED οθόνη 9,4 ιντσών, η οποία φιλοξενεί το νέο λειτουργικό σύστημα MINI Operating System 9, βασισμένο στο Android. Το περιβάλλον χρήστη έχει σχεδιαστεί ειδικά για τη μάρκα, προσφέροντας μια μοναδική εμπειρία αλληλεπίδρασης με το όχημα.



ACEMAN SE

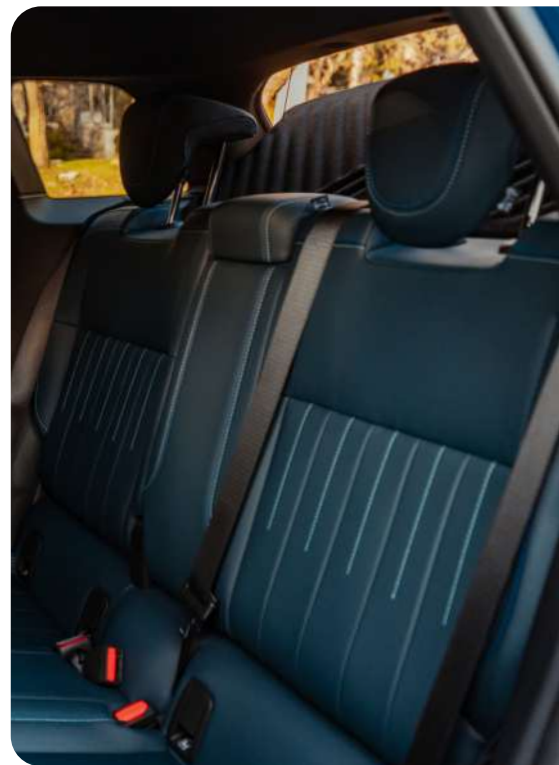


MINI ACEMAN SE





MINI



ACEMAN SE

Η αίσθηση ποιότητας έχει αναβαθμιστεί σημαντικά σε σχέση με το παρελθόν, με τη MINI να κάνει εκτεταμένη χρήση ανακυκλωμένων υλικών και να αποφεύγει το δέρμα, στο πλαίσιο της στρατηγικής βιωσιμότητάς της. Τα καθίσματα επενδύονται με υφάσματα υψηλής ποιότητας, ενώ οι επενδύσεις των θυρών και του ταμπλό έχουν μια μοντέρνα, υφασμάτινη υφή που δίνει premium αίσθηση. Σημαντική λεπτομέρεια είναι ο διακόπτης Start/Stop στην κεντρική κονσόλα, που διατηρεί τη χαρακτηριστική «αεροπορική» αισθητική των MINI.

Όσον αφορά τους χώρους, το Aceman επωφελείται από το αυξημένο μεταξόνιο των 2.600 χιλιοστών, προσφέροντας ικανοποιητική ευρυχωρία για τους εμπρός επιβάτες. Ωστόσο, στο πίσω κάθισμα, η αίσθηση είναι λίγο πιο «στριμωγμένη», ειδικά αν οι εμπρός επιβάτες είναι ψηλοί. Οι διαθέσιμοι χώροι δεν θα χαρακτηρίζονταν «άπλετοι», και αν και το Aceman είναι πιο πρακτικό από το 3θυρο MINI, παραμένει ένα αυτοκίνητο σχεδιασμένο κυρίως για ζευγάρια ή νέες οικογένειες, με το πίσω κάθισμα να εξυπηρετεί καλύτερα μικρόσωμους επιβάτες ή σύντομες διαδρομές. Ο χώρος αποσκευών των 300 λίτρων είναι επαρκής για καθημερινή χρήση, αλλά αν υπάρξει ανάγκη για περισσότερη πρακτικότητα, το μεγαλύτερο Countryman εξακολουθεί να είναι η καλύτερη επιλογή στην γκάμα της MINI.

Στον τομέα της τεχνολογίας, το Aceman SE ενσωματώνει όλες τις σύγχρονες λύσεις συνδεσιμότητας και υποβοήθησης οδήγησης. Το λειτουργικό σύστημα MINI OS 9 προσφέρει υποστήριξη για over-the-air ενημερώσεις, καθώς και το MINI Intelligent Personal Assistant, ο οποίος ενεργοποιείται με τη φράση "Hey MINI" και μπορεί να εκτελεί διάφορες λειτουργίες, από τον έλεγχο του κλιματισμού μέχρι την καθοδήγηση του συστήματος πλοήγησης. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά της καμπίνας είναι τα Experience Modes, τα οποία αλλάζουν την εμφάνιση της κεντρικής οθόνης και τον ambient φωτισμό, δημιουργώντας μια διαφορετική ατμόσφαιρα στο εσωτερικό.

Τα διαθέσιμα modes περιλαμβάνουν τα Core, Green, Go-Kart, Personal, Vibrant, Timeless και Trail, καθένα από τα οποία έχει μοναδικό χρωματικό προφίλ και animations στην OLED οθόνη. Παράλληλα, το Aceman διαθέτει adaptive cruise control με Stop & Go, σύστημα προειδοποίησης σύγκρουσης, υποβοήθηση διατήρησης λωρίδας και αυτόματο παρκάρισμα, κάνοντας την καθημερινή οδήγηση πιο ξεκούραστη και ασφαλή.

“

Η επιδίωξη των μηχανικών της MG δεν ήταν φυσικά η δημιουργία ενός σπορ μοντέλου, αλλά ενός σβέλτου μεν, αλλά κυρίως οικονομικού και άνετου αυτοκινήτου. Και τα κατάφεραν εξαιρετικά, καθώς ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του ZS MAX Hybrid+ είναι η οικονομία καυσίμου.

”

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΜΕ GO-KART ΑΙΣΘΗΣΗ

Το MINI Aceman SE βασίζεται στην ίδια πλατφόρμα που χρησιμοποιεί και το ηλεκτρικό Countryman SE, ωστόσο είναι ένα μοντέλο με διαφορετική φιλοσοφία, εστιάζοντας περισσότερο στην αστική ευελιξία και τη σπορ αίσθηση που χαρακτηρίζει τη μάρκα. Στην έκδοση SE, το Aceman διαθέτει έναν ηλεκτροκινητήρα τοποθετημένο εμπρός, ο οποίος αποδίδει 218 ίππους και 330 Nm ροπής, προσφέροντας άμεση απόκριση στο γκάζι και δυναμικές επιταχύνσεις.

Οι επιδόσεις είναι αντάξιες της φιλοσοφίας MINI, με το Aceman SE να επιταχύνει από 0-100 km/h σε 7,1 δευτερόλεπτα, νούμερο που το καθιστά ταχύτερο από αρκετά μικρά ηλεκτρικά SUV της κατηγορίας του. Παράλληλα, η τελική ταχύτητα περιορίζεται ηλεκτρονικά στα 170 km/h, επαρκής για κάθε σενάριο καθημερινής χρήσης.

MINI



Ο οδηγός έχει στη διάθεσή του τρία διαφορετικά προφίλ οδήγησης (Green, Core και Go-Kart), τα οποία επηρεάζουν την απόκριση του γκαζιού, το τιμόνι και την ενεργειακή απόδοση, με το Go-Kart Mode να ενισχύει τη спор αίσθηση, προσφέροντας πιο άμεση απόκριση και πιο βαριά αίσθηση στο τιμόνι.

Η μπαταρία που τροφοδοτεί το Aceman SE έχει ωφέλιμη χωρητικότητα 49,2 kWh και είναι τοποθετημένη στο πάτωμα του αυτοκινήτου για βέλτιστη κατανομή βάρους. Σύμφωνα με το πρωτόκολλο WLTP, η μέγιστη θεωρητική αυτονομία φτάνει τα 405 χιλιόμετρα, όμως, όπως συμβαίνει σε όλα τα ηλεκτρικά οχήματα, αυτό το νούμερο είναι αρκετά αισιόδοξο. Στη δοκιμή μας, με προσεκτική οδήγηση, το μέγιστο που θα μπορούσαμε να επιτύχουμε ήταν περίπου 340 χιλιόμετρα, ενώ η χρήση της θέρμανσης και οι χαμηλές θερμοκρασίες μπορούν να μειώσουν περαιτέρω την πραγματική εμβέλεια.

Όσον αφορά τη φόρτιση, το Aceman SE υποστηρίζει ταχυφόρτιση DC έως 95 kW, που του επιτρέπει να φορτίζει από 10% έως 80% σε μόλις 30 λεπτά σε έναν ισχυρό ταχυφορτιστή. Σε φορτιστή AC 11 kW, όπως ένας οικιακός Wallbox, η πλήρης φόρτιση διαρκεί περίπου 5,5 ώρες, χρόνος που είναι αναμενόμενος για μπαταρία αυτού του μεγέθους.

MINI ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΚΟΚΑΛΟ

Αν υπάρχει ένα στοιχείο που χαρακτηρίζει κάθε μοντέλο της MINI, αυτό είναι η οδηγική αίσθηση τύπου go-kart, και το Aceman SE δεν αποτελεί εξαίρεση. Παρά την crossover αρχιτεκτονική του, το Aceman διατηρεί τη γνώριμη ευελιξία της μάρκας, με κοφτερό τιμόνι, εξαιρετικό έλεγχο του αμαξώματος και άμεση απόκριση στις εντολές του οδηγού. Το βάρος των 1.785 κιλών -σχετικά χαμηλό για ηλεκτρικό αυτοκίνητο- σε συνδυασμό με το χαμηλό κέντρο βάρους χάρη στην μπαταρία, του επιτρέπει να στρίβει με ακρίβεια και αυτοπεποίθηση, δίνοντας την αίσθηση πως «κουμπώνει» στο δρόμο.

Η ισχύς των 218 ίππων και η ροπή των 330 Nm προσφέρουν γρήγορες επιταχύνσεις και άμεση απόκριση στο γκάζι, ειδικά στο Go-Kart Mode, όπου το τιμόνι βαραίνει και η απόκριση γίνεται πιο έντονη. Το Aceman SE δείχνει να απολαμβάνει τις γρήγορες αλλαγές κατεύθυνσης, ενώ η πρόσφυση παραμένει σταθερή ακόμα και σε πιο απαιτητικές στροφές. Παρά το γεγονός ότι η κίνηση μεταδίδεται αποκλειστικά στους εμπρός τροχούς, η ισορροπία του αυτοκινήτου είναι εξαιρετική, με προοδευτικές αντιδράσεις και περιορισμένες κλίσεις αμαξώματος.

ACEMAN SE

“

Το MINI Aceman SE είναι ένα μοντέλο με διαφορετική φιλοσοφία, εστιάζοντας περισσότερο στην αστική ευελιξία και τη σπορ αίσθηση που χαρακτηρίζει τη μάρκα.

”



Ωστόσο, σε κάποιες περιπτώσεις το Aceman SE δείχνει λίγο πιο «σφιχτό» απ' όσο θα περίμενε κανείς. Η ανάρτηση, ρυθμισμένη για σπορ συμπεριφορά, εμφανίζει μια κάπως πιο απότομη απόκριση στις ανωμαλίες του δρόμου, ιδιαίτερα στις εκδόσεις που φορούν τις προαιρετικές ζάντες 19 ιντσών. Σε δρόμους με καλή ποιότητα ασφάλτου, το Aceman είναι

σταθερό και ευχάριστο, αλλά σε πιο ανώμαλα κομμάτια, οι εγκάρσιες ανωμαλίες γίνονται αισθητές στην καμπίνα. Η κατάσταση βελτιώνεται ελαφρώς με τις μικρότερες ζάντες, όμως η σφιχτή ρύθμιση της ανάρτησης παραμένει αισθητή, ειδικά σε αστικές διαδρομές με κακοτεχνίες.

G_MOTION_MAG
— TEST DRIVE

MINI ACEMAN SE





MINI



Παρά αυτήν την ελαφρώς απότομη συμπεριφορά της ανάρτησης, η γενική αίσθηση παραμένει γνήσια MINI. Η οδική συμπεριφορά είναι ευχάριστη, άμεση και επικοινωνιακή, ενώ η αίσθηση στο τιμόνι είναι μία από τις καλύτερες στην κατηγορία του. Το Aceman SE καταφέρνει να ισορροπήσει την ηλεκτροκίνηση με τη спор φιλοσοφία της μάρκας, διατηρώντας ζωντανό το πνεύμα οδήγησης που έκανε τη MINI τόσο δημοφιλή.

ΕΝΑ ΓΝΗΣΙΟ MINI ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΨΥΧΗ

Το MINI Aceman SE είναι μια από τις πιο ενδιαφέρουσες προτάσεις της νέας γενιάς της MINI. Με μοντέρνα αισθητική, premium εσωτερικό, πλούσια τεχνολογία και δυναμική οδική συμπεριφορά, καταφέρνει να διατηρήσει τον αυθεντικό χαρακτήρα της μάρκας, προσαρμόζοντάς τον στις απαιτήσεις της ηλεκτροκίνησης. Είναι ευέλικτο, γρήγορο και συναρπαστικό στην οδήγηση, ενώ ταυτόχρονα διατηρεί έναν

ξεκάθαρο αστικό χαρακτήρα. Ωστόσο, η σφιχτή ρύθμιση της ανάρτησης και οι σχετικά περιορισμένοι χώροι στο πίσω κάθισμα υπενθυμίζουν ότι, παρά τις crossover διαστάσεις του, το Aceman παραμένει ένα MINI σε όλα τα επίπεδα.

Όσον αφορά το κόστος, οι τιμές του Aceman ξεκινούν από τα 35.450 ευρώ για την έκδοση E (ή 28.588 ευρώ με την κρατική επιδότηση). Οι εκδόσεις SE, όπως αυτή που δοκιμάσαμε, ξεκινούν από 39.450 ευρώ (ή 31.814 ευρώ με επιδότηση), ενώ η πιο πλούσια Favoured Trim, στην οποία βασίστηκε η δοκιμή μας, φτάνει τα 45.970 ευρώ (περίπου 38.000 ευρώ με επιδότηση). Με αυτές τις τιμές, το Aceman τοποθετείται ως μια premium ηλεκτρική πρόταση στην κατηγορία των B-SUV, προσφέροντας ξεχωριστή σχεδίαση, спорτίφ αίσθηση και το μοναδικό ύψος της MINI. Αν κάποιος αναζητά ένα ηλεκτρικό crossover με δυναμική συμπεριφορά και ξεχωριστή προσωπικότητα, το Aceman SE σίγουρα αξίζει μια θέση στη λίστα επιλογών του.

ACEMAN SE



ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΠΑΣΤΡΙΜΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΒΕΛΙΑ

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS

Η ΣΠΟΡΤΙΦ ΠΛΕΥΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΦΙΛΟΥΣ
SUV ΜΕ ΤΟΝ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΙΣ
ΔΥΝΑΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.



ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΜΕ ΝΟΗΜΑ



s.unleaded 100 *revolution*

Η δοκιμή έγινε με τη νέας γενιάς εμπλουτισμένη βενζίνη s. Unleaded Revolution 100 από την Revoil, ΟΚΤΑΝΙΑ στο MAXIMUM, ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ στο MAXIMUM.

HYUNDAI

H Hyundai συνεχίζει να εξελίσσει το Tucson, ένα από τα πιο αναγνωρίσιμα και επιτυχημένα SUV της ευρωπαϊκής αγοράς, προσφέροντας ένα φρεσκαρισμένο μοντέλο με ανανεωμένη σχεδίαση, βελτιώσεις στην τεχνολογία και διακριτικές πινελιές που ενισχύουν τη δυναμική του ταυτότητα. Στην κορυφή της γκάμας των εκδόσεων εξοπλισμού βρίσκεται η N Line, που δανείζεται στοιχεία από το αγωνιστικό τμήμα της Hyundai, προσδίδοντας στο Tucson μια πιο σπορτίφ και επιθετική εμφάνιση.

Στη δοκιμή μας βρέθηκε η έκδοση 1.6 T-GDi με 160 ίππους και χειροκίνητο κιβώτιο, μια επιλογή που ισορροπεί ανάμεσα στην αποδοτικότητα και την οδηγική απόλαυση. Με δυναμική σχεδίαση, αναβαθμισμένο εσωτερικό και τις απαραίτητες πινελιές που τονίζουν τον σπορ χαρακτήρα, το ανανεωμένο Tucson N Line επιχειρεί να συνδυάσει την πρακτικότητα ενός οικογενειακού SUV με μια πιο αιχμηρή οδηγική αίσθηση. Ήρθε η ώρα να δούμε αν το καταφέρνει στην πράξη.



TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS



ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η Hyundai έδωσε στο Tucson ένα προσεγμένο facelift, διατηρώντας την έντονα γεωμετρική αισθητική του, αλλά προσθέτοντας λεπτές βελτιώσεις που ενισχύουν τον δυναμικό χαρακτήρα του. Η N Line έκδοση, όπως και πριν, διαφοροποιείται από τις υπόλοιπες χάρη στα πιο επιθετικά σχεδιαστικά στοιχεία, που δίνουν στο SUV έναν αθλητικό και εκλεπτυσμένο τόνο.

Στο εμπρός μέρος, η ανασχεδιασμένη μάσκα με το νέο πλέγμα παραμένει ενσωματωμένη στα Parametric Hidden Lights, αλλά αποκτά πιο τονισμένα μοτίβα, ενώ ο νέος προφυλακτήρας με τις μεγαλύτερες εισαγωγές αέρα προσθέτει επιπλέον δυναμισμό. Οι λεπτομέρειες της N Line, όπως οι πιο έντονες γωνίες και οι μαύρες γυαλιστερές λεπτομέρειες, κάνουν το Tucson να ξεχωρίζει στο δρόμο.

Προχωρώντας στο πλάι, η σιλουέτα παραμένει γνώριμη, αλλά η Hyundai έχει προσθέσει ανανεωμένες ζάντες αλουμινίου, που στην περίπτωση της N Line φτάνουν έως τις 19 ίντσες, ενισχύοντας την επιβλητική του παρουσία. Οι πιο έντονες γραμμές στα πλαϊνά πάνελ δίνουν μια αίσθηση κίνησης ακόμα και όταν το αυτοκίνητο είναι σταματημένο.

Στο πίσω μέρος, οι αλλαγές είναι πιο διακριτικές, με το νέο προφυλακτήρα και έναν ελαφρώς τροποποιημένο διαχύτη να κάνουν τη διαφορά. Τα λεπτά πίσω LED φώτα παραμένουν εντυπωσιακά, με το φωτιζόμενο έμβλημα της Hyundai στο κέντρο να προσθέτει μια premium πινελιά.

HYUNDAI



Στην N Line, ο πιο επιθετικός διαχύτης και η διπλή απόληξη της εξάτμισης ολοκληρώνουν τη спор εμφάνιση.

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ PREMIUM ΑΙΣΘΗΣΗ

Η Hyundai δεν προχώρησε σε ριζικές αλλαγές στο εσωτερικό του ανανεωμένου Tucson, αλλά επικεντρώθηκε σε βελτιώσεις που ενισχύουν τη λειτουργικότητα και την premium αίσθηση του μοντέλου. Το συνολικό design της καμπίνας παραμένει γνωστό, με καθαρές γραμμές και minimal αισθητική, ενώ οι πιο προσεκτικές επεμβάσεις βελτιώνουν την καθημερινή εμπειρία των επιβατών.

Το σημαντικότερο νέο στοιχείο είναι η νέα διάταξη του ταμπλό, όπου πλέον έχουμε έναν ενιαίο ψηφιακό πίνακα οργάνων και infotainment, με δύο οθόνες 12,3 ιντσών σε μία ενιαία γυάλινη επιφάνεια. Αυτή η αλλαγή όχι μόνο εκμοντερνίζει την αισθητική, αλλά κάνει τη συνολική εμπειρία χρήσης πιο high-tech και πιο εργονομική.

TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS



Μια ακόμη σημαντική αναβάθμιση είναι η νέα διάταξη της κεντρικής κονσόλας, η οποία πλέον διαθέτει φυσικούς διακόπτες για τις βασικές λειτουργίες του κλιματισμού, κάτι που θα εκτιμήσουν όσοι προτιμούν άμεσο έλεγχο αντί της αφής. Επιπλέον, οι νέες επενδύσεις στο ταμπλό και τις πόρτες αναβαθμίζουν την ποιότητα της καμπίνας, με τη Hyundai να χρησιμοποιεί πιο μαλακά υλικά και νέες χρωματικές επιλογές, προσφέροντας έτσι μια πιο premium αίσθηση.

Στην έκδοση N Line, οι αλλαγές δεν είναι μόνο αισθητικές, αλλά ενισχύουν την αίσθηση δυναμισμού και спор χαρακτήρα. Τα καθίσματα N Line με έντονες πλευρικές ενισχύσεις, οι κόκκινες ραφές και οι αλουμιένιες λεπτομέρειες κάνουν την καμπίνα να ξεχωρίζει από τις συμβατικές εκδόσεις. Το спор τιμόνι με το λογότυπο N προσθέτει στην αίσθηση αποκλειστικότητας, ενώ οι επενδύσεις suede στα καθίσματα ανεβάζουν την ποιότητα.

Η Hyundai έχει εφοδιάσει το ανανεωμένο Tucson με σύγ-

χρονες τεχνολογίες που το φέρνουν στο ίδιο επίπεδο με τους κορυφαίους ανταγωνιστές του. Το infotainment υποστηρίζει ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto, ενώ το σύστημα πλοήγησης διαθέτει πιο εξελιγμένη τεχνητή νοημοσύνη για προτάσεις διαδρομών και πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο. Επιπλέον, η νέα έκδοση του Bluelink επιτρέπει τηλεχειρισμό λειτουργιών του αυτοκινήτου από smartphone, ενώ το νέο head-up display προσφέρει βελτιωμένη προβολή των πληροφοριών στον οδηγό, μειώνοντας την ανάγκη για απόσπαση της προσοχής από τον δρόμο.

Παρά τη спор σχεδίαση της έκδοσης N Line, η καμπίνα του Tucson παραμένει ευρύχωρη και πρακτική, με άφθονο χώρο για επιβάτες και αποσκευές. Η Hyundai έχει κάνει μικρές αλλά ουσιαστικές αλλαγές στην ηχομόνωση, με βελτιωμένα υλικά που μειώνουν τους αεροδυναμικούς και μηχανικούς ήχους στο ταξίδι. Το πορτομπαγκάζ παραμένει στα 620 λίτρα, προσφέροντας μια από τις καλύτερες χωρητικότητες στην κατηγορία, ενώ η ύπαρξη διπλού δαπέδου επιτρέπει ευέλικτη διαχείριση του χώρου.



HYUNDAI

TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS



HYUNDAI

“

Στον δρόμο, το Tucson με τον 1.6 T-GDi κινητήρα αποδεικνύεται ευχάριστο και ικανό για κάθε είδους μετακίνηση, είτε μέσα στην πόλη είτε στον αυτοκινητόδρομο.

”

ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΔΥΝΑΜΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΕΝΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Κάτω από το καπό του ανανεωμένου Hyundai Tucson N Line, στην έκδοση που δοκιμάσαμε, βρίσκεται ο 1.6 T-GDi κινητήρας βενζίνης, ο οποίος αποδίδει 160 ίππους και 250 Nm ροπής.

Συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο έξι σχέσεων, προσφέροντας άμεση απόκριση και ικανοποιητική ελαστικότητα, ιδιαίτερα σε χαμηλές και μεσαίες στροφές.

Η Hyundai έχει κάνει λεπτές βελτιώσεις στη ρύθμιση του κινητήρα, με τη ροπή να αποδίδεται γραμμικά, ενώ το χειροκίνητο κιβώτιο είναι ακριβές και συμβάλλει σε μια πιο οδηγοκεντρική αίσθηση σε σχέση με τις αυτόματες εκδόσεις. Η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα ολοκληρώνεται σε 9,4 δευτερόλεπτα, χρόνος ικανοποιητικός για την κατηγορία του, αν και όχι ιδιαίτερα συναρπαστικός.

Στον δρόμο, το Tucson με τον 1.6 T-GDi κινητήρα αποδεικνύεται ευχάριστο και ικανό για κάθε είδους μετακίνηση, είτε μέσα στην πόλη είτε στον αυτοκινητόδρομο.



TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS



HYUNDAI



Η ροπή είναι αρκετή για άνετα ταξίδια, και το χειροκίνητο κιβώτιο βοηθά στην καλύτερη εκμετάλλευση της δύναμης.

Ωστόσο, όπως συμβαίνει συχνά με τους υπερτροφοδοτούμενους κινητήρες βενζίνης, η κατανάλωση καυσίμου μπορεί να αυξηθεί σημαντικά, ειδικά σε πιο απαιτητικές συνθήκες ή σε οδήγηση εντός πόλης. Παρά τη θεωρητική μέση τιμή των 6,8 λτ./100 χλμ., σε πραγματικές συνθήκες το Tucson N Line μπορεί να καταναλώνει αρκετά παραπάνω, ειδικά όταν πιέζεται. Παρά την αυξημένη όρεξη για καύσιμο, ο κινητήρας παραμένει πολιτισμένος, ήσυχος και αποδοτικός σε ταξίδια, ενώ η ρύθμιση του κινητήρα και του κιβωτίου συμβάλλουν σε μια ευχάριστη οδηγική εμπειρία.

ΑΝΕΣΗ ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ ΜΕ ΣΠΟΡ ΠΙΝΕΛΙΕΣ

Το ανανεωμένο Hyundai Tucson N Line συνδυάζει την άνεση ενός σύγχρονου SUV με δυναμικά χαρακτηριστικά που τονίζουν τη σπορ ταυτότητά του. Από την πρώτη επαφή, γίνεται σαφές ότι η Hyundai έχει προσπαθήσει να βρει μια ισορροπία ανάμεσα στην ευκολία καθημερινής χρήσης και τη δυναμική συμπεριφορά, χωρίς να θυσιάζει την πρακτικότητα που αναζητούν οι οδηγοί της κατηγορίας.

Η ανάρτηση της N Line έχει μια ελαφρώς πιο σφιχτή ρύθμιση σε σχέση με τις βασικές εκδόσεις, κάτι που βελτιώνει την αίσθηση σταθερότητας στις στροφές. Το Tucson αποπνέει σιγουριά και στιβαρότητα, με το σύστημα διεύθυνσης να είναι ελαφρύ στις χαμηλές ταχύτητες και πιο άμεσο όσο ανεβαίνουν οι ρυθμοί.

Στις ανοικτές διαδρομές, το Tucson παραμένει ήσυχος και άνετος, με την ανάρτηση να απορροφά τις περισσότερες ανωμαλίες του δρόμου. Στην πόλη, η θέση οδήγησης είναι ψηλή και προσφέρει καλή περιμετρική ορατότητα, ενώ η αίσθηση του κιβωτίου βοηθά στην άνετη καθημερινή χρήση.

Όταν ο ρυθμός ανεβαίνει, το Tucson δείχνει την πιο δυναμική του πλευρά, με το τιμόνι να προσφέρει ικανοποιητική πληροφόρηση και το πλαίσιο να ανταποκρίνεται προβλέψιμα στις αλλαγές κατεύθυνσης. Δεν είναι ένα απόλυτα σπορ SUV, αλλά προσφέρει μια ευχάριστη και σταθερή οδήγηση που εμπνέει εμπιστοσύνη στον οδηγό.

Αν υπάρχει ένα στοιχείο που θα μπορούσε να κάνει την οδηγική εμπειρία ακόμη καλύτερη, αυτό είναι η λεπτή ισορροπία μεταξύ άνεσης και κράτηματος. Η Hyundai έχει κάνει εξαι-



TUCSON 1.6 T-GDI 160 PS



ρετική δουλειά στο να προσφέρει ένα SUV που παραμένει σταθερό στις στροφές χωρίς να θυσιάζει την άνεση, όμως δεν φτάνει ακριβώς στη “χρυσή τομή” που συνδυάζει ιδανικά και τα δύο. Σε κάθε περίπτωση, η N Line έκδοση παραμένει μια από τις πιο οδηγοκεντρικές επιλογές στην κατηγορία των mainstream SUV.

ΕΝΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ SUV ΜΕ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

Με το ανανεωμένο Tucson N Line, η Hyundai καταφέρνει να προσφέρει ένα σύγχρονο, τεχνολογικά προηγμένο και αισθητικά αναβαθμισμένο SUV, που συνδυάζει την άνεση με τον спор χαρακτήρα. Οι αλλαγές στο facelift είναι διακριτικές αλλά ουσιαστικές, με βελτιώσεις στο εσωτερικό, την τεχνολογία και τη σχεδίαση, διατηρώντας παράλληλα όλα τα

στοιχεία που έκαναν το Tucson τόσο επιτυχημένο στην κατηγορία του.

Ο 1.6 T-GDi κινητήρας των 160 ίππων, στη χειροκίνητη έκδοση που δοκιμάσαμε, προσφέρει ικανοποιητικές επιδόσεις, ενώ το στήσιμο της ανάρτησης και η σταθερότητα στο δρόμο κάνουν το Tucson ευχάριστο και σίγουρο στην οδήγηση. Η έκδοση N Line του χαρίζει αισθητική δυναμική και μια πιο σπορτίφ αίσθηση, χωρίς όμως να χάνει τη φιλικότητα ενός καθημερινού SUV.

Με αφετηρία τα 35.890 ευρώ, το Hyundai Tucson N Line τοποθετείται στην premium πλευρά της κατηγορίας, με έναν εξοπλισμό που περιλαμβάνει τεχνολογίες άνεσης, ασφάλειας και συνδεσιμότητας που το καθιστούν ολοκληρωμένο για την κατηγορία του.

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΒΕΛΙΑ

CITROEN C3

ΣΤΗΝ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΔΗΜΟΦΙΛΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΩΝ B CROSS-OVER ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, Η CITROEN ΜΕ ΤΟ ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΙΟ C3 ΣΥΝΕΧΙΖΕΙ ΝΑ ΠΡΙΜΟΔΟΤΕΙ ΤΗΝ ΑΝΕΣΗ, ΤΗΝ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΤΥΠΙΑ ΚΑΙ ΤΟ VALUE FOR MONEY.





Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΚΔΟΧΗ ΤΟΥ ΕΥ ΟΔΗΓΕΙΝ



s.unleaded 100 *revolution*

Η δοκιμή έγινε με τη νέας γενιάς εμπλουτισμένη βενζίνη s. Unleaded Revolution 100 από την Revoil, ΟΚΤΑΝΙΑ στο MAXIMUM, ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ στο MAXIMUM.

CITROËN

**ΤΟ ΝΕΟ CITROËN C3,
ΑΚΡΙΒΩΣ ΟΠΩΣ ΚΑΙ Ο
ΠΡΟΚΑΤΟΧΟΣ ΤΟΥ,
ΚΑΝΕΙ ΑΜΕΣΑ ΑΙΣΘΗΤΗ
ΤΗΝ ΓΑΛΛΙΚΗ ΚΑΤΑΓΩ-
ΓΗ ΤΟΥ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΜΙΑ
ΕΝΤΕΛΩΣ ΝΕΑ ΑΙΣΘΗ-
ΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΤΟ
ΑΜΑΞΩΜΑ.**

Το νέο Citroën C3, ακριβώς όπως και ο προκάτοχός του, κάνει άμεσα αισθητή την γαλλική καταγωγή του μέσα από μια εντελώς νέα αισθητική προσέγγιση στο αμάξωμα. Διαφορετικά επίπεδα, ακμές και καμπύλες συνδυάζονται αρμονικά σε ένα εξαιρετικά συμπαγές και ισορροπημένο hatchback σχήμα, το οποίο έχει έντονο χαρακτήρα SUV.

Με μήκος 4,01 μέτρα, το νέο Citroën C3 είναι μόλις 19 χιλιοστά μεγαλύτερο σε σύγκριση με το απερχόμενο μοντέλο και με κύκλο στροφής μόλις 10,6 μέτρα, ώστε να εξασφαλίζει ευκολία ελιγμών και εύκολη στάθμευση στην πόλη. Ταυτόχρονα με ύψος 1,57 μέτρα (με μπάρες οροφής), είναι σχεδόν 10 εκατοστά ψηλότερο από τον πρόγονό του.

Ταυτόχρονα, χάρη και στην αύξηση της απόστασης από το έδαφος στα 19,7 εκατοστά (16,3 εκατοστά για το Citroën-C3), η επιβίβαση και η αποβίβαση από το αυτοκίνητο γίνονται παιχνίδι, όπως και η αντιμετώπιση κάθε είδους οδο-



στρώματος που θα συναντήσει ο οδηγός στην πορεία του. Η καινοτομία συνεχίζεται και στο εσωτερικό, χάρη στην εφαρμογή του C-Zen Lounge Concept: Αυτή η σχεδιαστική προσέγγιση δημιουργεί έναν αφαιρετικό, ζεστό, εργονομικό και ευρύχωρο χώρο επιβατών, που επιτυγχάνεται πρωτίστως μέσα από το ευφυές ταμπλό. Αυτό εκτείνεται οριζόντια σε δύο διακριτά επίπεδα, με το κατώτερο να είναι επενδυμένο με ύφασμα, το οποίο αποκαλείται Sofa Design.

Εντυπωσιακή -αλλά και άκρως εργονομική επίσης- είναι η απουσία παραδοσιακού πίνακα οργάνων και η αντικατάστα-

σή του από το Citroën Head-Up Display. Σε μια ψηφιακή οθόνη, ακριβώς στο οπτικό πεδίο του οδηγού στην κορυφή του ταμπλό και το κάτω τμήμα του παρμηρίζ, προβάλλονται όλες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με την οδήγηση. Εδώ αξίζει να σταθούμε λίγο, καθώς η υλοποίηση της Citroën είναι όχι μόνο ευρηματική, αλλά και εξαιρετικά εργονομική.

Χωρίς πολύπλοκες λύσεις (βλ. head up display με προβολή ενδείξεων στο παρμηρίζ), καταφέρνει να παρέχει όλη την πληροφορία που χρειάζεται ο οδηγός, χωρίς να παίρνει το βλέμμα του από το δρόμο.



CITROËN

Πρέπει επίσης να σημειώσουμε ότι παρότι πιο απλή ως υλοποίηση, η λύση της Citroën για τον πίνακα οργάνων ξεπερνά σε χρηστικότητα ακόμα και το iCockpit της «αδελφής» Peugeot, η οποία πρώτη υλοποίησε την ιδέα ενός ψηλά τοποθετημένου, στο ύψος του ματιού του οδηγού, πίνακα οργάνων.

Μια μεγάλη οθόνη αφής 10,25" στο κέντρο του ταμπλό, στις εκδόσεις Plus και Max, αποτελεί το κέντρο χειρισμού του αυτοκινήτου, μέσω ενός προηγμένου συστήματος infotainment.

Όπως κάθε Citroën, έτσι και το νέο C3 ξεχωρίζει για την ευρυχωρία και την άνεση που προσφέρει στους επιβάτες του, παρά το συμπαγές μέγεθος. Βασικό συστατικό των παραπάνω πλεονεκτημάτων, αποτελεί η υιοθέτηση, για πρώτη φορά σε όλη τη γκάμα εκδόσεων του μοντέλου, της ανάρτησης Citroën Advanced Comfort. Αποκλειστικότητα της Citroën, διαθέτει ειδικά αμορτισέρ με δυο υδραυλικά στοπ, αντί απλών, ένα για συμπίεση και ένα για αποσυμπίεση.

Μαζί με τα καθίσματα τεχνολογίας Advanced Comfort, τα οποία διαθέτουν 10 χιλ. επιπρόσθετου αφρώδους υλικού στη βάση και την πλάτη του καθίσματος, και σε συνδυασμό με το C-Zen Lounge Concept, το νέο Citroën C3 εξασφαλίζει απaráμιλλο επίπεδο ευρυχωρίας και άνεσης για οδηγό και επιβάτες, χωρίς να παραβλέπεται και η ευκολία φιλοξενίας αποσκευών. Το πορτ μπαγκάζ είναι από τα μεγαλύτερα της κατηγορίας -αυξημένο κατά 28 λίτρα σε σχέση με την προηγούμενη γενιά του μοντέλου- με διαθέσιμο όγκο 328 λίτρα.

Το νέο Citroën C3 εξοπλίζεται με πλειάδα σύγχρονων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, ώστε να εξασφαλίζει κορυφαία ασφάλεια για τους επιβάτες του αλλά και κάθε χρήστη του δρόμου. Συγκεκριμένα διαθέτει:

- Active Safety Brake, δηλαδή αυτόματη πέδηση έκτακτης ανάγκης, ενεργή σε ταχύτητες από 5 έως 135 χλμ./ώρα, για την αποτροπή πρόσκρουσης με οχήματα, αλλά επίσης και με πεζούς και δικυκλιστές.
- Active Lane Departure Warning, το οποίο διατηρεί το αυτοκίνητο, με διορθώσεις στο τιμόνι, μέσα στα διαγραμμισμένα όρια της λωρίδας κυκλοφορίας.



“

Όπως κάθε Citroën, έτσι και το νέο C3 ξεχωρίζει για την ευρυχωρία και την άνεση που προσφέρει στους επιβάτες του, παρά το συμπαγές μέγεθος.

”

C3



- Speed Sign Recognition, που αναγνωρίζει τις πινακίδες με τα όρια ταχύτητας και τα προβάλλει στο Citroën Head Up Display.

- Ηλεκτρικό χειρόφρενο, το οποίο ενεργοποιείται αυτόματα όταν σβήσει ο κινητήρας και απενεργοποιείται επίσης αυτόματα, όταν ο οδηγός πατήσει το πεντάλ του γκαζιού. Διαθέσιμο στην έκδοση Hybrid 100 και στο Citroën-C3.

- Hill Start Assist, που συγκρατεί το όχημα σε επιφάνειες με κλίση μεγαλύτερη από 3%, βοηθώντας τον οδηγό να αποφύγει οποιαδήποτε ακούσια κίνηση προς τα πίσω.

- Αυτόματη εναλλαγή φώτων πορείας και διασταυρώσεως (μεσαία και μεγάλη σκάλα), όταν ανιχνεύεται αντίθετα ερχόμενο όχημα, προκειμένου να παρέχει ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια.

Ο εξοπλισμός άνεσης είναι πλήρης ακόμα και από τη βασική έκδοση, καθώς περιλαμβάνει ηλεκτρικές ευκολίες, air condition, πίσω αισθητήρες παρκαρίσματος και φώτα Citroën LED Vision, ενώ στις πληρέστερες εκδόσεις προστίθενται αυτόματος κλιματισμός, οθόνη αφής 10,25", τροχοί αλουμινίου με διάμετρο 17", κάμερα οπισθοπορείας, ασύρματη φόρτιση κινητού, πίσω ηλεκτρικά παράθυρα, φυμέ κρύ-



CITROEN

σταλλα, χρωματισμός δύο τόνων και πολλά ακόμα στοιχεία. Το νέο Citroën C3 διατίθεται με μια ευρεία γκάμα μηχανικών μερών, καθώς απευθύνεται κυριολεκτικά σε όλες και όλους.

Στην έκδοση της δοκιμής είχαμε το νέας γενιάς βενζινοκινητήρα 1,2 λίτρων turbo, με ισχύ 100 ίππων, που συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων και εκπέμπει από 126 έως 128 γρ. CO₂ /χλμ. Διαθέσιμη είναι επίσης μια αμιγώς ηλεκτρική έκδοση, ενώ μια υβριδική αναμένεται σύντομα.

Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του κινητήρα, που τον καθιστούν εξαιρετικά φιλικό και εύχρηστο στην καθημερινή οδήγηση, είναι η ελαστικότητα και η επαρκής ροπή στις χαμηλές και μεσαίες στροφές. Τα 205 Nm της ροπής που αποδίδονται από τις 1.750 σ.α.λ. μόλις και το σχετικά χαμηλό βάρος των 1.180 περίπου κιλών, ευνοούν και τις επιδόσεις.

Παρότι η ισχύς των 100 ίππων ακούγεται -και διαβάζεται- μικρή στις ημέρες μας, στην πράξη η επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα που ολοκληρώνεται σε 10.6 δλ. και η μέγιστη ταχύτητα που κορυφώνεται στα 183 χλμ./ώρα, είναι νούμερα που χαρακτηρίζουν ένα ευχάριστα σβέλτο αυτοκίνητο.

Το κιβώτιο των έξι σχέσεων χαρακτηρίζεται από έναν πολύ ελαφρύ και προσοδευτικό στη λειτουργία του συμπλέκτη και από επιλογέα με σωστή ακρίβεια και σχετικά μικρές διαδρομές. Έτσι η χρήση του δεν επιβαρύνει σημαντικά τον οδηγό ακόμα και μέσα στην πόλη, ενώ συνολικά ευνοεί τη διατήρηση του βάρους χαμηλά.

Στον ανοιχτό δρόμο το νέο Citroen C3 είναι ευχάριστο χάρη στην επαρκή ισχύ και ροπή του κινητήρα, που επιτρέπουν στον οδηγό να προσπερνά με ασφάλεια. Η ηχομόνωση είναι καλή αλλά όχι κορυφαία, σε αντίθεση με την άνεση από την ανάρτηση και τα καθίσματα. Εξαιρετική επίσης είναι η ορατότητα, η οποία σε κάνει να νιώθεις πολύ ευχάριστα -πέρα από τη εποπτεία που προσφέρει στον οδηγό.

Στη γρήγορη οδήγηση όλα εξελίσσονται με ασφάλεια και ευκολία, ωστόσο ο οδηγός δεν πρέπει να έχει βλέψεις спор συμπεριφοράς. Το ελαφρύ τιμόνι και η μαλακή ανάρτηση με τις μεγάλες διαδρομές εισφέρουν στην άνεση και στην πρόσβαση ακόμα και σε ανώμαλα οδοστρώματα, όχι όμως στην ακρίβεια των αντιδράσεων και στην κορυφαία αίσθηση του οδηγού.



Το νέο Citroen C3 εξοπλίζεται με μάτων υποβοήθησης της οδήγησης, φαιά ασφάλεια για τους επιβάτες και δρόμου.

C3



Σε σχέση, πάντως, με το χαρακτήρα του, το Citroën C3 είναι απόλυτα συμβατό και τίμιο και θα εκτιμηθεί ιδιαίτερα από τους οδηγούς που προτιμούν την ηρεμία και την ροή στην οδήγηση.

Το αυτοκίνητο είναι διαθέσιμο σε 3 εκδόσεις -τις You, Plus και Max- και με πληθώρα στοιχείων προαιρετικού εξοπλισμού. Με αυτό το δεδομένο, καθημιά και καθένas μπορεί να επιλέξει το C3 που ταιριάζει ιδανικά στο γούστο και τις ανάγκες του, με bonus τις εξαιρετικά προσιτές τιμές.

Πιο συγκεκριμένα, η Citroën κοστολογεί το νέο C3 με τον κινητήρα της έκδοσης δοκιμής αλλά στη βασική έκδοση εξοπλισμού 16.900 ευρώ, ενώ η κορυφαία που οδηγήσαμε εμείς κοστίζει 19.500, με έκπτωση τρέχουσας εμπορικής πολιτικής της μάρκας.



εται με πλειάδα σύγχρονων συστη-
ήγησης, ώστε να εξασφαλίζει κορυ-
άτες του αλλά και κάθε χρήση του



ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑ / ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΑΙΜΙΛΙΟΣ ΒΕΛΙΑ

ΤΟ ΠΡΕΛΟΥΔΙΟ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ



PORSCHE TAYCAN SPORTS SEDAN 4S

ΜΠΟΡΕΙ Η PORSCHE TAYCAN ΝΑ ΕΧΕΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΑΡΟΣ ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΛΙΜΟΥΖΙΝΑΣ, ΑΛΛΑ ΜΕ ΤΟ ΓΚΑΖΙ ΣΤΟ ΠΑΤΩΜΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.



PORSCHE TAYCAN

Η ΠΡΩΤΗ ΣΚΕΨΗ ΠΟΥ ΠΕΡΝΑ ΑΠΟ ΤΟ ΜΥΑΛΟ ΣΟΥ ΟΤΑΝ ΑΝΤΙΚΡΙΖΕΙΣ ΤΗΝ PORSCHE TAYCAN SPORTS SEDAN 4S ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΗ ΤΟΥ ΑΝΟΙΧΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ.

Με μήκος 4,963 μέτρα, πλάτος 1,966 μέτρα και βάρος 2.250 κιλά, η πρώτη σκέψη που περνά από το μυαλό σου όταν αντικρίζεις την Porsche Taycan Sports Sedan 4S είναι αυτή του ανοιχτού δρόμου. Δεν θες επ' ουδενί να βρεθείς με αυτή στα στενά της Πλάκας, ούτε φυσικά και στις φουρκέτες μιας ορεινής διαδρομής.

Όπως ωστόσο συμβαίνει πάρα πολλές φορές με την πρώτη εντύπωση, αυτή απέχει πόρρω από το να είναι απόλυτα αντικειμενική. "Τα φαινόμενα απατούν" υπερθεματίζει η σοφή λαϊκή ρήση και τα πράγματα είναι κάπως έτσι, στο τέλος της γραφής. Η τεχνολογία που κομίζει η νέα γενιά της Porsche Taycan, η



SPORTS SEDAN 4S

οποία παρουσιάστηκε εντός του 2024, αποτελεί την κορυφαία στον κόσμο των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων μπαταρίας (BEV). Πέραν των στιλιστικών στοιχείων που έχουν αλλάξει αλλά οδηγώντας ουδόλως σε απασχολούν, τα στοιχεία απόδοσης και αποδοτικότητας είναι πρωτόγνωρα για κάθε άλλο αυτοκίνητο του είδους.

Ας ξεκινήσουμε με την απόδοση, η οποία χάρη σε δύο ηλεκτρικούς κινητήρες, έναν στον εμπρός και ένα στον πίσω άξονα, φτάνει έως και τους 598 ίππους, με τη λειτουργία Overboost και τη συστοιχία μπαταριών Performance Battery Plus, ενώ η μέγιστη σταθερή απόδοση των κινητήρων ανέρχεται στους 544 ίππους.



“

Η τεχνολογία που κομίζει η νέα γενιά της Porsche Taycan, η οποία παρουσιάστηκε εντός του 2024, αποτελεί την κορυφαία στον κόσμο των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων μπαταρίας (BEV). Πέραν των στιλιστικών στοιχείων που έχουν αλλάξει αλλά οδηγώντας ουδόλως σε απασχολούν, τα στοιχεία απόδοσης και αποδοτικότητας είναι πρωτόγνωρα για κάθε άλλο αυτοκίνητο του είδους.

”

PORSCHE TAYCAN



Η ροπή φτάνει στα 695 Nm, ενώ το κιβώτιο μετάδοσης είναι 1 σχέσης για τον εμπρός κινητήρα και 2 σχέσεων για τον πίσω, έτσι ώστε το αυτοκίνητο να φτάνει σχετικά εύκολα τη μέγιστη ταχύτητα των 250 χλμ./ώρα.

Με ηλεκτρικό κύκλωμα 800 Volt, η Porsche Taycan 4S μπορεί να αναπληρώνει ενέργεια έως 320 kWh σε φορτιστή συνεχούς ρεύματος, ενώ η ανάκτηση ενέργειας κατά την επιβράδυνση μπορεί να φτάσει έως και τις 400 kWh. Οι διαθέσιμες μπαταρίες είναι οι Performance Battery

με ωφέλιμη χωρητικότητα 82,3 kWh και Performance Battery Plus με ωφέλιμη χωρητικότητα 97,0 kWh. Σύμφωνα με την Porsche, η μέση κατανάλωση της Taycan 4S της δοκιμής μας με την Performance Battery Plus κυμαίνεται από 20,9 – 17,8 kWh/100 χλμ., με αποτέλεσμα η συνδυασμένη αυτονομία να ανέρχεται στα 549 – 642 χιλιόμετρα.

Για τη φόρτιση από 10%-80% της χωρητικότητας της μπαταρίας με το μέγιστο των 320 kW, απαιτούνται μόλις 18 λεπτά. Να σημειώσουμε επίσης ότι ο ενσωματωμέ-

SPORTS SEDAN 4S



vos φορτιστής εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) του αυτοκινήτου της δοκιμής ήταν 22 kW. Το κορυφαίο τεχνολογικό οπλοστάσιο των νέων Taycan περιλαμβάνει στάνταρ αερανάρτηση, η οποία προαιρετικά μπορεί να εξοπλιστεί και με το σύστημα Active Ride στις τετρακίνητες εκδόσεις, όπως επίσης και με τετραδιεύθυνση.

Η αερανάρτηση έχει τη δυνατότητα ανύψωσης του αυτοκινήτου κατά το δοκούν του οδηγού, αλλά και αυτόματα όταν ο οδηγός το ορίσει, μέσω του συστήματος GPS. Επίσης με

το άνοιγμα της πόρτας του οδηγού το αμάξωμα ανυψώνεται στο μέγιστο επίπεδο, ώστε να είναι ευκολότερη η είσοδος και η έξοδος. Στο ξεκάθαρο 4θέσιο εσωτερικό -αν και με 5θέσια διαμόρφωση στο αυτοκίνητο της δοκιμής- πέντε συνολικά ψηφιακές οθόνες αναλαμβάνουν χρέη μονάδων χειρισμού και ενημέρωσης για τον οδηγό, τον συνεπιβάτη αλλά και τους πίσω επιβάτες. Η εργονομία του αυτοκινήτου είναι εξαιρετική αλλά απαιτεί και συνήθεια, με τόσες δεκάδες λειτουργιών που προσφέρονται.

PORSCHE TAYCAN

Ενωείται φυσικά ότι υπάρχει μια πλήρης σουίτα συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, προγράμματα οδήγησης τα οποία είναι στάνταρ διαμορφωμένα αλλά επιδέχονται και την παρέμβαση του οδηγού, ενώ το πακέτο Sport Chrono συνοδεύεται με το κουμπί push to pass στο τιμόνι, που σου εξασφαλίζει για 10 δευτερόλεπτα έξτρα ισχύ 70 kW (95 ίππους) για ταχύτατες προσπεράσεις.

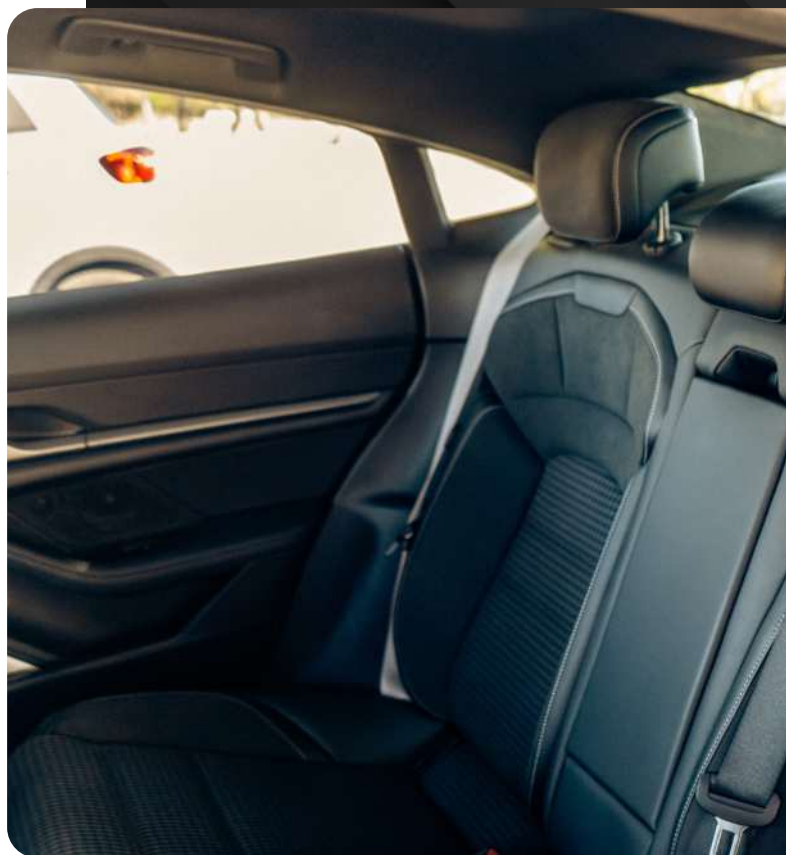
Με όλα αυτά τα τεχνολογικά καλούδια υπόψη σου, προσδοκός ότι η οδήγηση της Porsche Taycan 4S θα είναι κατ' ελάχιστο συναρπαστική. Ωστόσο αυτή είναι μια από τις ελάχιστες περιπτώσεις της πραγματικής ζωής, όπου η πράξη ξεπερνά τις προσδοκίες.

Η Porsche αναφέρει επιτάχυνση 3,7 δλ. από στάση έως τα 100 χλμ./ώρα και 12,0 δλ. έως τα 200 χλμ./ώρα. για τη διαμόρφωση του αυτοκινήτου της δοκιμής. Δεν έχουμε κανένα λόγο να την αμφισβητήσουμε, καθώς ο τρόπος και η ένταση με την οποία περνούν οι 598 ίπποι στην άσφαλτο είναι καταγιστικός.

Ομοίως όμως πρωτόγνωρος είναι και ο τρόπος που το αυτοκίνητο διαχειρίζεται όλο αυτό το σφυροκόπημα της ισχύος, ειδικά από στροφή σε στροφή. Δυσκολεύεσαι να πιστέψεις ότι ένα τεράστιο σε μέγεθος αυτοκίνητο με αυτό το βάρος εισέρχεται ακλόνητο σε κλειστές στροφές με 120 ή 130 χλμ./ώρα, εκτοξεύεται στη μικρή ευθεία μέχρι τα 160 χλμ./ώρα και φρενάρει πάλι για να επαναλάβει τη διαδικασία δεκάδες και εκατοντάδες φορές με την ίδια ακρίβεια και αποτελεσματικότητα.

Το τιμόνι δίνει με απόλυτο 1:1 λόγο τις εντολές των χειρών στους τροχούς, ο οδηγός έχει πάντα τον απόλυτο έλεγχο και μόλις συνειδητοποιήσει τις δυνατότητες του αυτοκινήτου, οτιδήποτε παράγεται σε περισσότερες από 500 μονάδες στον κόσμο της αυτοκίνησης δύσκολα μπορεί να ακολουθήσει την Taycan σε δρόμο με στροφές.

Η ικανότητα της Porsche να καμουφλάρει μια 911 στη μορφή μιας λιμουζίνας είναι άξια συγχαρητηρίων και η Taycan είναι το δίχως άλλο το μοναδικό αυτοκίνητο σε αυτό τον κόσμο που μπορεί να συνδυάζει τόσο ισορροπημένα την спор οδήγηση με την άνετη μετακίνηση υψηλών ταχυτήτων.



SPORTS SEDAN 4S



Με το σύστημα ελέγχου της πρόσφυσης και της δυναμικής συμπεριφοράς εκτός, το αυτοκίνητο παραμένει απόλυτα ελεγχόμενο και λόγω της rear biased μεταφοράς της ισχύος, προσφέρει ποιότητες πισωκίνητου στον έλεγχο της εισόδου του αμαξώματος στη στροφή και ευελιξία μοναδική. Τοποθετείται με απόλυτη ακρίβεια και δεν σε τρομάζει ακόμα και σε ασύλληπτες για άλλο αυτοκίνητο ταχύτητες, σε οδόστρωμα με μέτρια ή κακή ποιότητα ασφάλτου. Τέλος να σημειώσουμε ότι το αυτοκίνητο της δοκιμής φορούσε τις προαιρετικές ζάντες με διάμετρο 21 ιντσών και ελαστικά Hankook iON Evo.

Οτιδήποτε άλλο έχουμε οδηγήσει σε αυτό το μέγεθος και με αυτή την ισχύ, μένει αρκετά πίσω από την Porsche Taycan 4S τόσο σε επίπεδο αίσθησης, όσο και αποτελεσματικότητας. Το αυτοκίνητο θέτει τον πήχη σε όλους τους τομείς της δυναμικής συμπεριφοράς. Μόνη εξαίρεση τα φρένα, τα οποία σε μια φρενήρη κατάβαση Πεντέλης - Διονύσου "μύρισαν" και δεν έδιναν την απαιτούμενη ακρίβεια προς το τέλος της διαδρομής. Επίσης, ο οδηγός θα πρέπει να έχει πάντα στο πίσω μέρος του μυαλού του το μεγάλο βάρος. Διότι αν αυτό το αυτοκίνητο ξεκολλήσει από την άσφαλο με τις ταχύτητες που επιτυγχάνει, θα το βρουν σίγουρα σε άλλο δήμο, ίσως και νομό.



PORSCHE TAYCAN

SPORTS SEDAN 4S



PORSCHE TAYCAN

Σε κάτι τέτοιες στιγμές παροξυσμού -στις οποίες με χαρά σε παρασύρει η Taycan- πρέπει να σημειώσουμε ότι η κατανάλωση έφτασε στις 55 kWh/100 χιλιόμετρα. Ευτυχώς αυτή η ένδειξη δεν είναι η συνήθης. Μέσα στην πόλη είδαμε αυτονομία που ξεπερνούσε τα 600 χιλιόμετρα, ενώ μια μέση κατανάλωση των 25 kWh/100 χλμ. είναι εύκολα επιτεύξιμη, με σβέλτο ρυθμό σε μικτές συνθήκες κίνησης πόλης και αυτοκινητόδρομου.

Το κόστος της νέας Porsche Taycan 4S μπορεί να ξεκινά από τις 130.000 ευρώ και να φτάνει έως και κοντά στις 200.000 ευρώ, με αρκετά από τα έξτρα που μπορεί κανείς να προσθέσει, όπως στο αυτοκίνητο της δοκιμής. Να σημειώσουμε επίσης ότι αυτά τα χρήματα είναι αρκετά λιγότερα από οποιοδήποτε ανταγωνιστικό μοντέλο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, συμπεριλαμβανομένης και της Panamera.

Πάμε τώρα στην ανεκτίμητη συνεισφορά, που δεν είναι άλλη από αυτή της δημιουργίας του αυτοκινήτου αναφοράς, στην κατηγορία των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων. Η Taycan μπορεί να μην έχει μεγάλους χώρους σε σχέση με το μέγεθός της ή να είναι ακριβή σε σχέση με την ισχύ της.

Σε σχέση με την απόδοσή της σε ένα τεράστιο εύρος σεναρίων οδήγησης όμως, δεν έχει αντίπαλο. Θέτει τον πήχη σε πολύ μεγάλο ύψος και για να γίνει η αντιληπτή η συνεισφορά της με αθλητικούς όρους, είναι ο Άρμαν Ντουπλάντις των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων -και όχι μόνο αυτών.

“

Η Taycan σε σχέση με την απόδοσή της σε ένα τεράστιο εύρος σεναρίων οδήγησης δεν έχει αντίπαλο. Θέτει τον πήχη σε πολύ μεγάλο ύψος και για να γίνει η αντιληπτή η συνεισφορά της με αθλητικούς όρους, είναι ο Άρμαν Ντουπλάντις των αμιγώς ηλεκτρικών αυτοκινήτων -και όχι μόνο αυτών.

”



SPORTS SEDAN 4S





ΟΔΗΓΟΣ **FORMULA 1** gmotion

ΤΟΥ ΣΤΑΘΗ ΚΟΚΚΟΡΟΓΙΑΝΝΗ

/ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: FORMULA 1 / ASTON MARTIN / FERRARI / RED BULL
/ MC LAREN / SAUBER / ALPINE / WILLIAMS / HAAS

ΟΔΗΓΟΣ ΘΕΑΤΩΝ

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ FORMULA 1 ΤΟΥ 2025
ΑΡΧΙΖΕΙ, ΦΕΡΝΟΝΤΑΣ ΞΑΝΑ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ ΤΗ
ΜΑΧΗ ΤΩΝ ΚΟΡΥΦΑΙΩΝ. ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΕΤΑΓΡΑΦΕΣ, ΝΕΟΙ
ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΜΙΑ ΣΕΖΟΝ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
ΠΙΟ ΑΜΦΙΡΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟ ΠΟΤΕ.

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2024

Η σεζόν του 2024 για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula 1 ήταν μια χρονιά γεμάτη εκπληκτικές στιγμές και αξέχαστους αγώνες, φοβερές μονομαχίες εντός πίστας και τους δύο τίτλους να μοιράζονται. Ο Μαξ Φερστάπεν δυσκολεύτηκε περισσότερο απ' ό,τι το 2023 αλλά πήρε τον τέταρτο τίτλο της καριέρας του, ενώ η McLaren Racing έχοντας τον καλύτερο ρυθμό εξέλιξης του grid κατάφερε να κατακτήσει το πρωτάθλημα κατασκευαστών.

Ο Ολλανδός πολυπρωταθλητής κέρδισε 9 από τα 24 Grand Prix που πραγματοποιήθηκαν ώστε να φτάσει σε μία ακόμη κατάκτηση τίτλου στην καριέρα του. Η προσπάθειά του συνδυάστηκε με αρκετές δυσκολίες, κριτική και διαμάχες στο εσωτερικό των «ταύρων», όμως τίποτα από αυτά δεν ήταν αρκετά από το να του στερήσουν το πρωτάθλημα. Από τη μεριά της η McLaren έχοντας στις τάξεις της δύο ταχύτατους οδηγούς, τους Λάντο Νόρις και Όσκαρ Πιάστρι, κέρδισε 7 αγώνες στο 2024, εξέλιξε ένα ταχύτατο μονοθέσιο και επέστρεψε στους τίτλους για πρώτη φορά μετά το 2008, ενώ πήρε το πρώτο της πρωτάθλημα κατασκευαστών μετά από 26 χρόνια.

Σημείο καμπής στη σεζόν ήταν το Grand Prix Μαϊάμι, όταν η McLaren παρουσίασε ένα σημαντικό πακέτο αναβαθμίσεων που της έδωσε τη δυνατότητα να παλεύει για νίκες σε κάθε πίστα. Το παράδειγμά της ακολούθησαν τόσο η Scuderia Ferrari όσο και η Mercedes-AMG και σε συνδυασμό με τη μηδαμινή βελτίωση της Red Bull, κατάφεραν να κερδίζουν και αυτές αγώνες.

Οι μάχες ήταν συναρπαστικές στο μεγαλύτερο μέρος της σεζόν με τους πιο αξιομνημόνευτους αγώνες να είναι τα Grand Prix Μ. Βρετανίας, Καναδά, Βελγίου, Ιταλίας και Αζερμπαϊτζάν.

Το πρωτάθλημα οδηγών κρίθηκε στη Βραζιλία με τον Φερστάπεν να παίρνει μια εντυπωσιακή νίκη σε συνθήκες βροχής, ωστόσο αυτό των κατασκευαστών κρίθηκε στο φινάλε της χρονιάς. Η McLaren πήρε τον τίτλο και αντίπαλο είχε τη Ferrari, η οποία δεν κατάφερε να κερδίσει τη μεγάλη της αντίπαλο, με τη μεταξύ τους διαφορά να είναι μόλις 13 βαθμοί.



ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ FORMULA 1 ΤΟΥ 2024
ΗΤΑΝ ΕΝΑΣ ΜΑΡΑΘΩΝΙΟΣ ΥΠΟΜΟΝΗΣ ΚΑΙ «ΣΚΛΗΡΟΥ
ΡΟΚ» ΜΕ ΤΟΝ ΜΑΞ ΦΕΡΣΤΑΠΕΝ ΝΑ ΚΑΤΑΚΤΑ ΤΟ
ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΟΔΗΓΩΝ ΚΑΙ ΤΗ MCLAREN RACING ΝΑ
ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΟΥΣ ΤΙΤΛΟΥΣ.



ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

gmotion

Μία από τις πιο πολυαναμενόμενες χρονιές στην ιστορία της F1 είναι μπροστά μας. Με 24 αγώνες και 6 σπριντ, η φετινή σεζόν μοιάζει με μαραθώνιο δίχως προηγούμενο.

Το αγωνιστικό πρόγραμμα του 2025 για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula 1 της FIA έχει την ίδια διάρκεια με της περασμένης χρονιάς. Περιλαμβάνει 24 αγωνιστικά τριήμερα, έξι από τα οποία περιλαμβάνουν και Αγώνες Σπριντ.

Το καλεντάρι ξεκινάει από τα μέσα Μαρτίου και εκτείνεται μέχρι την πρώτη εβδομάδα του Δεκεμβρίου.

Ομάδες, οδηγοί και όλο το υπόλοιπο πολύχρωμο πλήθος της Formula 1 σε αυτό το διάστημα θα επισκεφθούν τέσσερις διαφορετικές ηπείρους και 21 διαφορετικές χώρες, σε έναν μαραθώνιο δίχως προηγούμενο.

14-16/3 **ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ (AUS)**



21-23/3 **ΚΙΝΑ* (CHN)**



4-6/4 **ΙΑΠΩΝΙΑ (JPN)**



11-13/4 **ΜΠΑΧΡΕΪΝ (BHR)**



18-20/4 **ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ (SAU)**



2-4/5 **ΜΑΪΑΜΙ* (USA)**



16-18/5 **ΕΜΙΛΙΑ ΡΟΜΑΝΙΑ (ITA)**



23-25/05 **ΜΟΝΑΚΟ (MCO)**



30/5-1/6 **ΙΣΠΑΝΙΑ (ESP)**

13-15/06 **ΚΑΝΑΔΑΣ (CAN)**

27-29/06 **ΑΥΣΤΡΙΑ* (AUT)**

4-6/07 **Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ (GBR)**

25-27/07 **ΒΕΛΓΙΟ (BEL)**

1-3/08 **ΟΥΓΓΑΡΙΑ (HUN)**

29-31/08 **ΟΛΛΑΝΔΙΑ (NLD)**

5-7/09 **ΙΤΑΛΙΑ (ITA)**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2025



19-21/9 ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ (AZE)



3-5/10 ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (SGP)



17-19/10 ΗΠΑ* (USA)



24-26/10 ΜΕΞΙΚΟ (MEX)



7-9/11 ΒΡΑΖΙΛΙΑ* (BRA)



20-22/11 ΛΑΣ ΒΕΓΚΑΣ (USA)



28-30/11 ΚΑΤΑΡ* (QAT)



5-7/12 ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ (ARE)



ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

g motion

ΟΜΑΔΕΣ 2025

Η «ραχοκοκκαλιά» της F1 είναι οι 10 ομάδες που παίρνουν μέρος στο πρωτάθλημα. Κάθε μία έχει τη δική της -μικρή ή μεγάλη- ξεχωριστή ιστορία.



MCLAREN



Με έδρα το Γουόκινγκ, η ομάδα που ίδρυσε ο Μπρους ΜακΛάρεν τρέχει στην F1 από το 1966. η McLaren, μετά από μια πληκτική σεζόν κατάφερε να κατακτήσει το 2024 το πρωτάθλημα κατασκευαστών για πρώτη φορά μετά το 1998. Το 2025 ξεκινάει ως το μεγάλο φαβορί.



SCUDERIA FERRARI



Με έδρα το Μαρανέλο και έτος ίδρυσης το μακρινό 1929, η Scuderia Ferrari είναι η μακροβιότερη και ιστορικότερη ομάδα της F1. Υπό την ηγεσία του Φρεντ Βασέρ, συνεχίζει την προσπάθεια να τερματίσει τη μακρά αναμονή για ένα πρωτάθλημα, επιδιώκοντας την επιστροφή στην κορυφή. Φέτος στις τάξεις της θα έχει τον 7 φορές παγκόσμιο πρωταθλητή, Λιούις Χάμιλτον.



RED BULL RACING



Με έδρα το Milton Keynes, η Red Bull μπήκε στο πρωτάθλημα της Formula 1 το 1997 και είναι η τρέχουσα πρωταθλήτρια στους οδηγούς και τους κατασκευαστές. Η ομάδα των Κρίστιαν Χόρνερ και Μαξ Φερστάπεν αποτελεί φόβητρο για κάθε αντίπαλο τα τελευταία χρόνια και θέλουν το 2025 να συνδυαστεί και αυτό με μεγάλες επιτυχίες.



MERCEDES



Η ομάδα που σήμερα λέγεται Mercedes ιδρύθηκε το 1970 ως Tyrrell και έχει έδρα στο Μπράκλεϊ. Η Mercedes θα αγωνιστεί για πρώτη φορά μετά από 13 χρόνια δίχως τον Λιούις Χάμιλτον κι έτσι την ομάδα θα πάρει στις «πλάτες» του ο Τζορτζ Ράσελ.



ASTON MARTIN



Η Aston Martin, με επιστροφή στη Formula 1 το 2021 και έδρα το Σίλβερστοουν, ήταν μία από τις μεγάλες απογοητεύσεις της περσινής σεζόν. Φέτος θέλει να βρει τον καλό της εαυτό και να παλεύει και πάλι στις κορυφαίες θέσεις του grid.

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

g motion



ALPINE



Με αυτό το όνομα υπάρχει από το 2021, ως συνέχεια της Renault. Η έδρα της είναι στο Ενστον και έχει τους Πιερ Γκασλί και Τζακ Ντούχαν ως οδηγούς. Το 2024, η ομάδα πέρασε μια από τις πιο δύσκολες σεζόν στην ιστορία της, όμως φέτος θέλει να χτίσει τις βάσεις ώστε να κατακτήσει την κορυφή.



HAAS



Η μοναδική αμερικανική ομάδα –προς ώρας– στην F1, η Haas, συμμετέχει στο πρωτάθλημα από 2016 και βρίσκεται σε μία περίοδο που αναθεωρεί την ταυτότητά της. Έχοντας νέο οδηγικό δίδυμο, τους Έστεμπαν Οκόν και Όλιβερ Μπέρμαν, και την καθοδήγηση του Αγίου Κομάτσου, η Haas στοχεύει ψηλά.



RACING BULLS



Με έδρα τη Φαέντσα της Ιταλίας, η πρώην ομάδα Toro Rosso, AlphaTauri και RB, ως αδελφή ομάδα της Red Bull, αναζητά την επανεμφάνιση στη μάχη του midfield φέτος και να βρει για ακόμη μια φορά νέα ταυτότητα.

ΟΜΑΔΕΣ 2025



WILLIAMS



Με έδρα το Γκρόουβ και ιδρυμένη το 1978 από τον θρυλικό Φρανκ Ουίλιαμς, η Williams, μια ομάδα με πλούσια ιστορία αλλά προβλήματα τα τελευταία χρόνια. Υπό την ηγεσία του Τζέιμς Βόουλς και με οδηγούς τους Κάρλος Σάινθ και Άλεξ Άλμπον, κύριος στόχος της βρετανικής ομάδας είναι να βελτιώνεται συνεχώς.



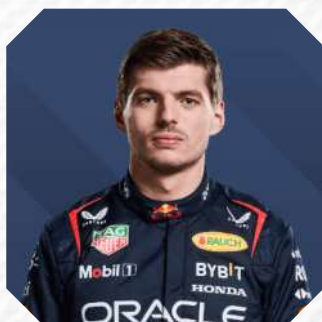
SAUBER



Με έδρα το Χίνβιλ πρόκειται για την ομάδα που ιδρύθηκε ως Sauber το 1993. Πλέον, βιώνει μια περίοδο μετάβασης, ενόψει της νέας εποχής με την Audi, που θα ξεκινήσει πριν από την είσοδο της γερμανικής μάρκας στο σπορ το 2026.

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

g motion



ΜΑΞ ΦΕΡΣΤΑΠΕΝ

Ομάδα: Red Bull Racing
Χώρα: Ολλανδία
Βάθρα: 112
Βαθμοί: 3023.5
Συμμετοχές σε Grand Prix: 209
Πρωταθλήματα: 4
Νίκες: 63
Ημ/νία γέννησης: 30/09/1997
Τόπος γέννησης: Άσσελτ, Βέλγιο



ΛΙΑΜ ΛΟΣΟΝ

Ομάδα: Red Bull Racing
Χώρα: Νέα Ζηλανδία
Βάθρα: 0
Βαθμοί: 6
Συμμετοχές σε Grand Prix: 11
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 11/02/2002
Τόπος γέννησης: Πουκεκόνε, Νέα Ζηλανδία



ΛΑΝΤΟ ΝΟΡΙΣ

Ομάδα: McLaren
Χώρα: Ηνωμένο Βασίλειο
Βάθρα: 26
Βαθμοί: 1.007
Συμμετοχές σε Grand Prix: 128
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 4
Ημ/νία γέννησης: 13/11/1999
Τόπος γέννησης: Μπρίστολ, Αγγλία



ΟΣΚΑΡ ΠΙΑΣΤΡΙ

Ομάδα: McLaren
Χώρα: Αυστραλία
Βάθρα: 10
Βαθμοί: 389
Συμμετοχές σε Grand Prix: 46
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 2
Ημ/νία γέννησης: 06/04/2001
Τόπος γέννησης: Μελβούρνη, Βικτώρια

ΟΔΗΓΟΙ 2025



ΣΑΡΛ ΛΕΚΛΕΡ

Ομάδα: Ferrari
Χώρα: Μονακό
Βάθρα: 43
Βαθμοί: 1.430
Συμμετοχές σε Grand Prix: 149
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 8
Ημ/νία γέννησης: 16/10/1997
Τόπος γέννησης: Μόντε Κάρλο, Μόνακο



ΛΙΟΥΪΣ ΧΑΜΙΛΤΟΝ

Ομάδα: Ferrari
Χώρα: Ηνωμένο Βασίλειο
Βάθρα: 202
Βαθμοί: 4.862.5
Συμμετοχές σε Grand Prix: 356
Πρωταθλήματα: 7
Νίκες: 105
Ημ/νία γέννησης: 07/01/1985
Τόπος γέννησης: Στίβενέιτζ, Αγγλία



ΤΖΟΡΤΖ ΡΑΣΕΛ

Ομάδα: Mercedes
Χώρα: Ηνωμένο Βασίλειο
Βάθρα: 15
Βαθμοί: 714
Συμμετοχές σε Grand Prix: 128
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 3
Ημ/νία γέννησης: 15/02/1998
Τόπος γέννησης: Κινγκς Λιν, Αγγλία



ΚΙΜΙ ΑΝΤΟΝΕΛΙ

Ομάδα: Mercedes
Χώρα: Ιταλία
Βάθρα: -
Βαθμοί: -
Συμμετοχές σε Grand Prix: -
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: -
Ημ/νία γέννησης: 25/08/2006
Τόπος γέννησης: Μπολόνια, Ιταλία

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

gmotion



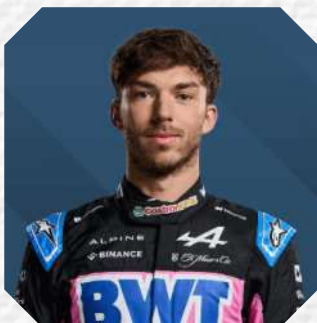
ΦΕΡΝΑΝΤΟ ΑΛΟΝΣΟ

Ομάδα: Aston Martin
Χώρα: Ισπανία
Βάθρα: 106
Βαθμοί: 2337
Συμμετοχές σε Grand Prix: 404
Πρωταθλήματα: 2
Νίκες: 32
Ημ/νία γέννησης: 29/07/1981
Τόπος γέννησης: Οβιέδο, Ισπανία



ΛΑΝΣ ΣΤΡΟΛ

Ομάδα: Aston Martin
Χώρα: Καναδάς
Βάθρα: 3
Βαθμοί: 292
Συμμετοχές σε Grand Prix: 1169
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 3
Ημ/νία γέννησης: 29/10/1998
Τόπος γέννησης: Μόντρεαλ, Καναδάς



ΠΙΕΡ ΓΚΑΣΛΙ

Ομάδα: Alpine
Χώρα: Γαλλία
Βάθρα: 5
Βαθμοί: 436
Συμμετοχές σε Grand Prix: 154
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 1
Ημ/νία γέννησης: 07/02/1996
Τόπος γέννησης: Ρουέν, Γαλλία



ΤΖΑΚ ΝΤΟΥΧΑΝ

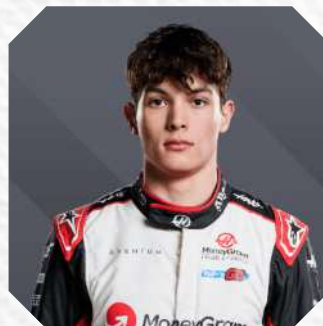
Ομάδα: Alpine
Χώρα: Αυστραλία
Βάθρα: 0
Βαθμοί: 0
Συμμετοχές σε Grand Prix: 1
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 20/01/2003
Τόπος γέννησης: Κουίνσλαντ, Αυστραλία

ΟΔΗΓΟΙ 2025



ΕΣΤΕΜΠΑΝ ΟΚΟΝ

Ομάδα: Haas
Χώρα: Γαλλία
Βάθρα: 4
Βαθμοί: 445
Συμμετοχές σε Grand Prix: 156
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 1
Ημ/νία γέννησης: 17/09/1996
Τόπος γέννησης: Εβρέ, Νορμανδία



ΟΛΙΒΕΡ ΜΠΕΡΜΑΝ

Ομάδα: Haas
Χώρα: Μ. Βρετανία
Βάθρα: 0
Βαθμοί: 7
Συμμετοχές σε Grand Prix: 3
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 08/05/2005
Τόπος γέννησης: Κέλσφορντ, Αγγλία



ΓΙΟΥΚΙ ΤΣΟΥΝΟΝΤΑ

Ομάδα: Racing Bulls
Χώρα: Ιαπωνία
Βάθρα: 0
Βαθμοί: 91
Συμμετοχές σε Grand Prix: 90
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 11/05/2000
Τόπος γέννησης: Σαγκαμικάρα, Ιαπωνία



ΙΣΑΚ ΧΑΤΖΑΡ

Ομάδα: Racing Bulls
Χώρα: Γαλλία
Βάθρα: -
Βαθμοί: -
Συμμετοχές σε Grand Prix: -
Πρωταθλήματα: -
Νίκες: -
Ημ/νία γέννησης: 29/10/2004
Τόπος γέννησης: Παρίσι, Γαλλία

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

g motion



ΑΛΕΞ ΑΛΜΠΟΝ

Ομάδα: Williams
Χώρα: Ταϊλάνδη
Βάθρα: 2
Βαθμοί: 240
Συμμετοχές σε Grand Prix: 106
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 23/03/1996
Τόπος γέννησης: Λονδίνο, Αγγλία



ΚΑΡΛΟΣ ΣΑΪΝΟ

Ομάδα: Williams
Χώρα: Ισπανία
Βάθρα: 27
Βαθμοί: 1.272.5
Συμμετοχές σε Grand Prix: 209
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 4
Ημ/νία γέννησης: 01/09/1994
Τόπος γέννησης: Μαδρίτη, Ισπανία



ΝΙΚΟ ΧΟΥΛΚΕΝΜΠΕΡΓΚ

Ομάδα: Sauber
Χώρα: Γερμανία
Βάθρα: 0
Βαθμοί: 571
Συμμετοχές σε Grand Prix: 229
Πρωταθλήματα: 0
Νίκες: 0
Ημ/νία γέννησης: 19/08/1987
Τόπος γέννησης: Έμεριχ αμ Ράιν, Γερμανία



ΓΚΑΜΠΡΙΕΛ ΜΠΟΡΤΟΛΕΤΟ

Ομάδα: Sauber
Χώρα: Βραζιλία
Βάθρα: -
Βαθμοί: -
Συμμετοχές σε Grand Prix: -
Πρωταθλήματα: -
Νίκες: -
Ημ/νία γέννησης: 14/10/2004
Τόπος γέννησης: Σάο Πάουλο, Βραζιλία



ΟΜΑΔΕΣ 2025



ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

gmotion

Η F1 είναι τόσο δημοφιλής γιατί την παρακολουθούν εκατοντάδες εκατομμύρια άνθρωποι. Δείτε πού και πώς θα την παρακολουθήσετε κι εσείς.

1/24				2/24			
 Αυστραλία 1/24				 Κίνα 21-23/03			
Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 14.03.2025	03:30		Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 21.03.2025	05:30	
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 14.03.2025	07:00		Sprint Shootout	ΠΑ 21.03.2025	09:30	
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 15.03.2025	03:30		Sprint	ΣΑ 22.03.2025	05:00	
Κατατακτήριες	ΣΑ 15.03.2025	07:00		Κατατακτήριες	ΣΑ 22.03.2025	09:00	
Αγώνας	ΚΥ 16.03.2025	06:00		Αγώνας	ΚΥ 23.03.2025	09:00	
3/24				4/24			
 Ιαπωνία 4-6 Απριλίου				 Μπαχρέιν 11-13 Απριλίου			
Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 04.04.2025	05:30		Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 11.04.2025	14:30	
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 04.04.2025	09:00		Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 11.04.2025	18:00	
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 05.04.2025	05:30		Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 12.04.2025	15:30	
Κατατακτήριες	ΣΑ 05.04.2025	09:00		Κατατακτήριες	ΣΑ 12.04.2025	19:00	
Αγώνας	ΚΥ 07.04.2024	08:00		Αγώνας	ΚΥ 13.04.2025	18:00	
5/24				6/24			
 Σαουδική Αραβία 18-20 Απριλίου				 Μαϊάμι 2-4 Μαΐου			
Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 18.04.2025	14:30		Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 02.05.2025	19:30	
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 18.04.2025	20:00		Sprint Shootout	ΠΑ 02.05.2025	23:30	
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 19.04.2024	14:30		Sprint	ΣΑ 03.05.2025	19:00	
Κατατακτήριες	ΣΑ 19.04.2025	20:00		Κατατακτήριες	ΣΑ 03.05.2025	23:00	
Αγώνας	ΚΥ 20.04.2025	20:00		Αγώνας	ΚΥ 04.05.2025	23:00	

TV ΜΕΤΑΔΟΣΗ 2025

7/24



Εμίλια Ρομάνια 16-18 Μαΐου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 16.05.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 16.05.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 17.05.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 17.05.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 18.05.2024	16:00

8/24



Μονακό 23-25 Μαΐου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 23.05.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 23.05.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 24.05.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 24.05.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 25.05.2025	16:00

9/24



Ισπανία 30 Μαΐου με 1 Ιουνίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 30.05.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 30.05.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 31.05.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 31.05.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 01.06.2025	16:00

10/24



Καναδάς 13-15 Ιουνίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 13.06.2025	20:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΣΑ 14.06.2025	00:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 14.06.2025	19:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 14.06.2025	23:00
Αγώνας	ΚΥ 15.06.2025	21:00

11/24



Αυστρία 27-29 Ιουνίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 27.06.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 27.06.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 28.06.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 28.06.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 29.06.2025	16:00

12/24



Μ. Βρετανία 4-6 Ιουλίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 04.07.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 04.07.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 05.07.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 05.07.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 06.07.2025	17:00

ΟΔΗΓΟΣ FORMULA 1

gmotion

13/24

Βέλγιο 25-27 Ιουλίου



Ελεύθερες Δοκιμές	ΠΑ 25.07.2025	13:30
Sprint Shootout	ΠΑ 25.07.2025	17:30
Sprint	ΣΑ 26.07.2025	13:00
Κατατακτήριες	ΣΑ 26.07.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 27.07.2025	16:00

13/24

Ουγγαρία 19.07 - 21.07



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 01.08.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 01.08.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 02.08.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 02.08.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 03.08.2025	16:00

15/24

Ολλανδία 29-31 Αυγούστου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 29.08.2025	13:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 29.08.2025	17:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 30.08.2025	12:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 30.08.2025	16:00
Αγώνας	ΚΥ 31.08.2025	16:00

16/24

Ιταλία 5-7 Σεπτεμβρίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 05.09.2025	14:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 05.09.2025	18:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 06.09.2025	13:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 06.09.2025	17:00
Αγώνας	ΚΥ 07.09.2025	16:00

17/24

Αζερμπαϊτζάν 19-21 Σεπτεμβρίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 19.09.2025	11:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 19.09.2025	15:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 20.09.2025	11:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 20.09.2025	15:00
Αγώνας	ΚΥ 21.09.2025	14:00

18/24

Σιγκαπούρη 3-5 Οκτωβρίου



Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 03.10.2025	12:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 03.10.2025	16:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 21.09.2024	12:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 04.10.2025	16:00
Αγώνας	ΚΥ 05.10.2025	15:00

TV ΜΕΤΑΔΟΣΗ 2025

19/24

**Η.Π.Α.
17-19 Οκτωβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 17.10.2025	20:30
Sprint Shootout	ΣΑ 18.10.2025	00:30
Sprint	ΣΑ 18.10.2025	20:00
Κατατακτήριες	ΚΥ 19.10.2025	00:00
Αγώνας	ΚΥ 19.10.2025	22:00

20/24

**Μεξικό
24-26 Οκτωβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 24.10.2025	21:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΣΑ 25.10.2025	01:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 25.10.2025	20:30
Κατατακτήριες	ΚΥ 26.10.2025	00:00
Αγώνας	ΚΥ 26.10.2025	22:00

21/24

**Βραζιλία
7-9 Νοεμβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 07.11.2025	16:30
Sprint Shootout	ΠΑ 07.11.2025	20:30
Sprint	ΣΑ 08.11.2025	16:00
Κατατακτήριες	ΣΑ 08.11.2025	20:00
Αγώνας	ΚΥ 09.11.2025	19:00

22/24

**Λας Βέγκας
21-23 Νοεμβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 21.11.2025	02:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 21.11.2025	06:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 22.11.2025	02:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 22.11.2025	06:00
Αγώνας	ΚΥ 23.11.2025	06:00

23/24

**Κατάρ
28-30 Νοεμβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 28.11.2025	15:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 28.11.2025	19:30
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 29.11.2025	16:00
Κατατακτήριες	ΣΑ 29.11.2025	20:00
Αγώνας	ΚΥ 30.11.2025	18:00

24/24

**Άμπου Ντάμπι
5-7 Δεκεμβρίου**

Ελεύθερες Δοκιμές 1	ΠΑ 05.12.2025	11:30
Ελεύθερες Δοκιμές 2	ΠΑ 05.12.2025	15:00
Ελεύθερες Δοκιμές 3	ΣΑ 06.12.2025	12:30
Κατατακτήριες	ΣΑ 06.12.2025	16:00
Αγώνας	ΚΥ 07.12.2025	15:00



MT HELMETS



Scan
to discover

NEW
Jarama **SV**



**ALL TIME
CLASSIC**

Αθήνα: Ελ. Βενιζέλου 25 Καλλιθέα (Πρώην Θησέως) - 210 92 22 349
Θεσσαλονίκη: Εθν. Αντιστάσεως 139 Καλαμαριά - 2310 44 44 66 - Χονδρική: ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου - 2310 795 615

www.motomarket-shop.gr


motomarket
riders' paradise

GAZZETTA DIGITAL AUTO-MOTO MAGAZINE *Issue* 111

MOTOg



MOTOGP ΑΦΙΕΡΩΜΑ

ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΚΟΡΥΦΑΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2025 ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΛΕΣ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ ΕΔΩ ΣΑΣ
ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΜΕ ΟΛΑ ΟΣΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ!

Nikos Vitzilakis
Gmotion Editor I



ΚΤΜ:

ΑΙΣΙΟΔΟΞΗ ΣΤΟ

ΜΕΛΛΟΝ

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΒΙΤΣΙΛΑΚΗ

Από το 1951 που η ΚΤΜ δημιούργησε την πρώτη της μοτοσυκλέτα έως και σήμερα, το αυστριακό εργοστάσιο μετρά κάμποσες διολισθήσεις προς την χρεοκοπία -και ανάλογες διασώσεις.

Η πρώτη σημαντική κρίση της μάρκας ήρθε το 1989 με το θάνατο του ανθρώπου που έκανε την εταιρεία διάσημη, του Έριχ Τρουνκνπολζ. Έκτοτε η ΚΤΜ γνώρισε πολλές αναδιρθρώσεις, νέους επενδυτές με μεγαλύτερο την ινδική Bajaj και φυσικά στιγμές δόξας και έντονα ανοδικής πορείας, οι οποίες άλλωστε οδήγησαν στην απόκτηση -σταδιακά- των Husaberg, Husqvarna, Gas-Gas και MV Agusta, με την τελευταία να ανεξαρτητοποιείται και πάλι τέλος του 2024.

Αυτό που αξίζει να κρατήσουμε εμείς είναι ότι ευτυχώς η ΚΤΜ υπάρχει -και θα υπάρχει- καθώς η τελευταία της οικονομική περιπέτεια και η αποχώρηση του Στέφαν Πίρερ από τη διοίκηση της εταιρείας στο τέλος του 2024, έφεραν τις απαραίτητες διεργασίες για άντληση νέων κεφαλαίων και συνέχιση της δραστηριότητάς της.

Παρά τις 3 δεκαετίες συνεχούς ανάπτυξης της ΚΤΜ η οποία εξελίχθηκε υπό την ηγεσία του Πίρερ από μια μικρή εταιρεία με 160 εργαζόμενους σε παγκόσμιο ηγέτη με περισσότερους από 5.000 υπαλλήλους, οι μεγάλες φουρτούνες για το μέγало, πλέον, καράβι της ΚΤΜ ξεκίνησαν μετά την πανδημία, υπό τη μορφή ενός τεράστιου αδιάθετου στοκ μοτοσυκλετών και δισεκατομμυρίων σε χρέη.



KTM

Στο σημερινό, τόσο δύσκολο και ευμετάβλητο επιχειρηματικό περιβάλλον, εταιρείες κολοσσοί όπως για παράδειγμα η Nissan, δεν είναι διόλου δύσκολο να βρεθούν σε δεινή θέση, παρά τις δεκαετίες κερδοφορίας και ανάπτυξης. Ο ανταγωνισμός είναι πιο έντονος από ποτέ και η αγορά δεν συγχωρεί ούτε καν την αναβλητικότητα -πόσω μάλλον κάποιες λάθος αποφάσεις.

Η KTM μας έχει δώσει μερικές από τις πιο συναρπαστικές μοτοσυκλέτες των τελευταίων δεκαετιών, ενώ από το 1974 και τον πρώτο της τίτλο στο παγκόσμιο πρωτάθλημα MX έχει μόνιμη παρουσία στα αγωνιστικά δρώμενα εκτός δρόμου και έχει γίνει συνώνυμο σχεδόν των κορυφαίων μοντέλων Enduro και MX. Τεράστια είναι η επιτυχία της και στους αγώνες Rally Raid, ήδη από τη δεκαετία του '90, ενώ η συμμετο-

χή της από το 2017 στο MotoGP δημιούργησε νέο ενδιαφέρον στον κορυφαίο αγωνιστικό θεσμό.

Το πάθος και η αγάπη για τους αγώνες, στοιχεία του DNA της KTM που μετουσιώνονται σε μοτοσυκλέτες παραγωγής με έντονο χαρακτήρα και κορυφαία απόδοση, παραμένουν αναλλοίωτα παρά τους οικονομικούς κλυδωνισμούς. Με αυτή την ιστορία, μια εταιρεία όπως η KTM δεν θα μπορούσε, προφανώς, να αφεθεί να «βουλιάξει» στα παραγμένα νερά της νέας εποχής.

Η αναδιάρθρωση είναι πλέον γεγονός και με τη γνώση μιας ακόμα δύσκολης κατάστασης που ευτυχώς ξεπεράστηκε από το διοικητικό της σχήμα, μπορούμε να περιμένουμε ακόμα καλύτερες ημέρες για την αυστριακή μάρκα.



SYM ADXTG 400: ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Το νέο adventure scooter της SYM συνδυάζει επιδόσεις, τεχνολογία και ευελιξία, προσφέροντας μια ολοκληρωμένη πρόταση για κάθε τύπο διαδρομής.

Η Γκοργκόλης Α.Ε. ανακοίνωσε την έναρξη διάθεσης του νέου SYM ADXTG 400, ενός adventure scooter που φιλοδοξεί... **[περισσότερα]**

HONDA VISION 110 2025: ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ EURO5+ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ... ΑΝΑΠΤΗΡΑ

Με πάνω από 14 χρόνια παρουσίας στην αγορά, το μικρό scooter της Honda αποκτά κινητήρα προδιαγραφών Euro5+ και μία νέα υποδοχή USB-C.

Το Honda Vision 110 συνδυάζει κομψή και λειτουργική σχεδίαση, διαθέτοντας επίπεδο πάτωμα για άνετη οδήγηση στην πόλη. ... **[περισσότερα]**



DUCATI XDIAVEL V4: ΤΟ ΑΠΟΛΥΤΟ SPORT CRUISER ΜΕ DNA ΑΠΟ ΜΟΤΟΓΡ



Η Ducati δημιούργησε μια μοτοσυκλέτα που ξεχωρίζει τόσο για τη δύναμή της όσο και για τον εκλεπτυσμένο χαρακτήρα της.

Η Ducati παρουσίασε τη νέα XDiavel V4, ένα μοντέλο που ανατρέπει τα δεδομένα στην ... **[περισσότερα]**

YAMAHA RAYZR: ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟ



Η Yamaha αναβαθμίζει το μικρό της scooter πόλης δίνοντας πλέον στον αναβάτη τη δυνατότητα να είναι πάντα on line.

Το Yamaha RayZR είναι από τα μοντέλα που επαναπροσδιορίζουν την αστική μετακίνηση με τη σπορ εμφάνιση, τις ευέλικτες επιδόσεις .

[περισσότερα]

SUZUKI E-ADDRESS: ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ SCOOTER ΤΗΣ SUZUKI ΕΙΝΑΙ ΓΕΓΟΝΟΣ

Μέχρι το 2030, η Suzuki θα παρουσιάσει πολλά μοντέλα BEV στο πλαίσιο του σχεδίου στρατηγικής της για την ουδετερότητα άνθρακα.

Στην έκθεση Bharat Mobility Expo 2025, που πραγματοποιήθηκε από τις 17 έως τις 22 Ιανουαρίου στο Νέο Δελχί ... **[περισσότερα]**





VOGE SR16 125: ΤΟ ΝΕΟ SCOOTER ΠΟΥ ΤΑ ΕΧΕΙ ΟΛΑ

Με σύγχρονη σχεδίαση, πλήρη εξοπλισμό και προσιτή τιμή, το νέο scooter της Voge υπόσχεται να γίνει ο ιδανικός σύμμαχος για την πόλη.

Η Voge συνεχίζει τη δυναμική της επέκταση στην ευρωπαϊκή αγορά με την SR16 125, ένα scooter που στοχεύει να καλύψει τις ανάγκες των σύγχρονων αναβατών. Σχεδιασμένο από λευκή κόλλα χαρτί, το νέο μοντέλο... **[περισσότερα]**



ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΒΙΤΣΙΛΑΚΗ

MOTOGP 2025

CAMPIONE
IN PISA
Madonna di Campiano
Trentino

20 gennaio 2025

ΤΙ ΘΑ ΔΟΥΜΕ ΤΗ NEA ΣΕΖΟΝ ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ NEΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΙ ΟΙ NEΟΙ ΑΝΑΒΑΤΕΣ

ΟΙ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΟ ΚΟΡΥΦΑΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ
ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2025 ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΛΕΣ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ
ΕΔΩ ΣΑΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΜΕ ΟΛΑ ΟΣΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΞΕΡΕΤΕ!



ONI
STA
mpiglio

ATI
ry 20th

TRENTINO



MOTOGP

Ο Χόρχε Μαρτίν έγραψε ιστορία το 2024 καθώς κατέκτησε το πρώτο του Παγκόσμιο Πρωτάθλημα στη μεγάλη κατηγορία του MotoGP και έγινε ο πρώτος αναβάτης δορυφορικής ομάδας που το κατάφερε. Οδηγώντας μια Ducati GP24 για τη δορυφορική ομάδα της Pramac, ο Ισπανός συνδύασε την κυριαρχία του στους αγώνες Sprint, όπου σημείωσε επτά νίκες, με συνέπεια στους αγώνες της Κυριακής, όπου πήρε 16 βάθρα, συμπεριλαμβανομένων τριών νικών.

Ήταν μια συνολικά κυριαρχική παρουσία, καθώς πήρε το πρωτάθλημα από τον Pecco Bagnaia, αν και ο τελευταίος κατάφερε να κερδίσει τους τρεις τελευταίους αγώνες της σεζόν. Με τον τίτλο στην κατοχή του, ο Martin μετακόμισε σε μια πλήρη εργοστασιακή ομάδα, όπου θα αγωνιστεί παρέα με τον Marco Bezzecchi στην Aprilia.

Μία κίνηση που συζητήθηκε (και συζητιέται) πολύ, καθώς είναι πολλοί αυτοί που δεν πολυπιστεύουν σε μία νέα του επικράτηση τις επόμενες δύο αγωνιστικές σεζόν.

Ο Marc Marquez, μετά από μία σειρά εξουθενωτικών τραυματισμών, καλείται στη σέλα μίας εργοστασιακής πλέον Ducati να αποδείξει ότι είναι εδώ και πως βρίσκοντας τον παλιό καλό του εαυτό θα πρωταγωνιστήσει και πάλι, κυνηγώντας τον έβδομο τίτλο του στη μεγάλη κατηγορία. Το 2024 αγωνίστηκε στη σέλα μίας Desmosedici του 2023 με την ομάδα της Gresini και πέτυχε να πάρει την τρίτη θέση στην κούρσα του τίτλου. Στην εργοστασιακή πλέον ομάδα της Ducati, θα αγωνιστεί δίπλα στον πρωταθλητή του 2023 Pecco Bagnaia, που με τη σειρά του έχει βάλει και πάλι σοβαρή υποψηφιότητα για την κορυφή.



2025

Πέραν των μεταπηδήσεων των Marquez και Martin, αυτή που εντυπωσίασε με τη σειρά της είναι η μετακίνηση του Maverick Vinales στην ομάδα της Red Bull KTM Tech3.

Να θυμίσουμε εδώ πως το 2024 ήταν ο μοναδικός αναβάτης που πέτυχε να κερδίσει αγώνα χωρίς να οδηγεί κάποια Ducati! Με αυτόν τον τρόπο, ο Ισπανός έγινε ο πρώτος αναβάτης στη σύγχρονη εποχή του MotoGP που έχει ανέβει στην κορυφή του βάθρου με τρεις διαφορετικούς κατασκευαστές (Suzuki, Yamaha και Aprilia). Μαζί του στην ίδια ομάδα το 2025 θα είναι και ο Enea Bastianini, ένας εξαιρετικός και ικανότατος αναβάτης με πολλές επιτυχίες στο ενεργητικό του.

Ο Brad Binder συνεχίζει με την ομάδα της Red Bull KTM Factory Racing, καθώς αποπληρώνει το μακροπρόθεσμο

συμβόλαιό του με σταθερά αποτελέσματα. Ο Νοτιοαφρικανός ήταν ο αναβάτης με την υψηλότερη θέση στη σεζόν του 2023 χωρίς να οδηγεί Ducati. Μαζί του θα είναι και ο Pedro Acosta, ο οποίος είχε μια εντυπωσιακή rookie σεζόν για τη Red Bull GASGAS το 2024, παίρνοντας μία pole position στην Ιαπωνία και ανεβαίνοντας πέντε φορές στο βάθρο.

Ο Jack Miller θα δοκιμάσει την τύχη του με μία Yamaha M1 της ομάδας Pramac, κάτι που σημαίνει πως ο ιδιαίτερα δημοφιλής Αυστραλός θα έχει οδηγήσει για κάθε κατασκευαστή στο πρωτάθλημα. Μαζί του θα είναι ο Πορτογάλος Μιγκέλ Ολιβέιρα, δημιουργώντας μια ιδιαίτερα ισχυρή συνεργασία.



MOTOGP

ΟΙ ΠΡΩΤΑΡΗΔΕΣ

Ο Fermin Aldeguer πήρε τη θέση του Marc Marquez στην ομάδα της Gresini και θα αγωνιστεί μαζί με τον παγκόσμιο πρωταθλητή της Moto2 το 2019 Alex Marquez.

Ο 19χρονος κατάφερε να βρεθεί στη μεγάλη κατηγορία δίκαια, καθώς το 2023 πήρε τέσσερις νίκες και ανέβηκε έξι φορές στο βάθρο στους τελευταίους έξι αγώνες της Moto2. Ο Ai Ogura, που είναι ο πρώτος Ιάπωνας αναβάτης που έγινε παγκόσμιος πρωταθλητής τα τελευταία 15 χρόνια (Moto2) ανεβαίνει ομοίως στη μεγάλη κατηγορία και στην ομάδα της Aprilia Trackhouse.

Εκεί θα βρεθεί σε καλά χέρια συνεργαζόμενος με το αφεντικό της ομάδας Davide Brivio, ενός ανθρώπου που έχει καταφέρει να ανεβάσει τη Suzuki στην κορυφή και που έχει συνδέσει το όνομά του με τη δοξασμένη πορεία των Yamaha και Valentino Rossi.

Τέλος, στη δορυφορική ομάδα της Honda (LCR Castrol), ο Lucio Cecchinello είναι αυτός που καλείται να μυήσει τον πρώτο Ταϊλανδό αναβάτη στο ελίτ επίπεδο, καθώς ο Somkiat Chantra πήρε τη θέση του Ιάπωνα Takaaki Nakagami, δίπλα στον πάντα υπολογίσιμο Johann Zarco.

ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΟ 2025

Το MotoGP θα υποστεί ελάχιστες τροποποιήσεις για το 2025, καθώς το πρωτάθλημα προσβλέπει σε μια μεγάλη αλλαγή κανονισμών το 2027. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει “πάγωμα” στην εξέλιξη των κινητήρων, κάτι που αυτόματα δίνει πόντους στις ήδη δυνατές Ducati και KTM.

Εξαίρεση στο εν λόγω πάγωμα είναι οι μοτοσικλές των Yamaha και Honda, που ομολογουμένως τα τελευταία χρόνια είχαν μείνει πολύ πίσω. Το μεγάλο ερώτημα είναι πόσους πόρους θα δεσμεύσουν οι Ιάπωνες κατασκευαστές για την εξέλιξη των μοντέλων τους, από τη στιγμή που το 2027 θα αλλάξουν όλα.



2025



MOTOGP

ΠΑΜΕ ΣΤΟ ΝΕΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ

Το Buriram στην Ταϊλάνδη θα φιλοξενήσει τον εναρκτήριο γύρο του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος το Σαββατοκύριακο 28/2 – 2/3. Στη συνέχεια, το MotoGP θα μεταβεί στη Νότια Αμερική με την Αργεντινή να είναι η πρώτη από τις τρεις νέες/επιστροφές διοργανώσεις για το 2025, μαζί με το Brno και το Balaton Park.

Η Ινδία καθυστερεί μέχρι το 2026 (αλλά της δίνεται καθεστώς “ρεζέρβας” για το 2025), ενώ το MotoGP φαίνεται να έχει εγκαταλείψει το Καζακστάν μετά από αρκετές αποτυχημένες προσπάθειες για μια διοργάνωση στη διεθνή πίστα Sokol.

Ένα μεταγενέστερο καλοκαιρινό διάλειμμα θα διαρκέσει από το Μπρνο στα μέσα Ιουλίου μέχρι το Red Bull Ring στα μέσα Αυγούστου. Το νέο πρόγραμμα «flyway» της τελευταίας σεζόν θα δει την Ινδονησία και την Ιαπωνία, μετά την Αυστραλία και τη Μαλαισία να ζευγαρώνουν με διαφορά μίας εβδομάδας.

Το Portimao θα φιλοξενήσει τον προτελευταίο γύρο, πριν από τον παραδοσιακό τελικό της Βαλένθια, στα μέσα Νοεμβρίου. Συνολικά έχουν προγραμματιστεί 22 αγώνες, που αν γίνουν όλοι θα έχουμε να κάνουμε με τη μεγαλύτερη σεζόν στην ιστορία του MotoGP. Και λέμε αν καθόσον εκκρεμεί έγκριση για το Μπάλατον Παρκ και υπογραφή συμβολαίου με Μπρνο και Πορτιμάο.



2025



MOTOGP

ΟΙ ΟΜΑΔΕΣ

Για την αγωνιστική σεζόν του 2025 έχουμε 5 κατασκευαστές, 11 ομάδες και 22 αναβάτες. Στην αφετηρία εκκίνησης θα έχουμε 6 Ducati, 4 Aprilia, 4 KTM, 4 Honda και 4 Yamaha. Ας δούμε κάθε εταιρεία ανά ομάδες και οδηγούς:

DUCATI

Η Ducati κράτησε στην εργοστασιακή της ομάδα τον πρωταθλητή του 2023 Πέκο Μπανιάια και δίπλα του πήρε τον πολυπρωταθλητή Marc Marquez, αν και πολλοί περίμεναν να στραφεί στον πρωταθλητή του 2024 Martin. Η ομάδα VR46 του Valentino Rossi αντικατέστησε την αντίστοιχη της Pramac, που θα συνεχίσει με μοτοσικλές της Yamaha. Ο Fabio di Giannantonio παραμένει στη VR46, αλλά έχει υπογράψει συμβόλαιο απευθείας με τη Ducati και αυτό σημαίνει ότι θα αγωνιστεί με μοτοσικλέτα εργοστασιακών προδιαγραφών.

Νέος συμπαίκτης του είναι ο Franco Morbidelli, ο οποίος μετακομίζοντας από την Pramac θα αγωνιστεί με την παλιά μοτοσικλέτα του Marco Bezzecchi. Η Ducati θα καλωσορίσει επίσης τον ταλαντούχο έφηβο Fermin Aldeguer, που πήρε τη θέση του Marc Marquez και μαζί με τον Alex Marquez θα είναι στη δορυφορική ομάδα της Gresini.

KTM

Η KTM είχε ήδη στις τάξεις της τον Brad Binder, με τον Pedro Acosta να τοποθετείται δίπλα του στην ομάδα Red Bull KTM Factory. Με ίδιων προδιαγραφών μοτοσικλές θα αγωνιστούν και οι Enea Bastianini και Maverick Vinales στην ομάδα Red Bull KTM Tech3. Τέλος λοιπόν για την ομάδα της GasGas, μόνο KTM στο εξής..



2025

APRILIA

Όλα αλλάζουν στην εργοστασιακή ομάδα της Aprilia, με τον Aleix Espargaro να αποσύρεται και τον Maverick Vinales να μεταπηδά στην KTM. Στη θέση του Aleix θα είναι το μεγάλο ερωτηματικό της χρονιάς, η μάλλον πλέον κραυγαλέα μετακίνηση αναβάτη για το 2025. Ο πρωταθλητής του 2024 Jorge Martin θα κληθεί να αποδείξει ότι δεν είναι η μοτοσικλέτα που φτιάχνει τον αναβάτη. Δίπλα του, στη θέση του Maverick, θα είναι ο Marco Bezzecchi, επίσης μία μετακίνηση έκπληξη στο θεσμό. Στη δορυφορική ομάδα Trackhouse Racing θα είναι ο Ai Ogura, δίπλα στον Raul Fernandez, ο οποίος θα είναι και ο μόνος αναβάτης της Aprilia με προηγούμενη εμπειρία στην οδήγηση της RS-G.

YAMAHA

Δίνοντας πολλά χρήματα, η Yamaha κράτησε στην εργοστασιακή της ομάδα Monster Energy Yamaha MotoGP τον Fabio Quartararo, με τη φημολογία να λέει ότι είναι πλέον ο πιο ακριβοπληρωμένος αναβάτης του MotoGP. Δίπλα του, αμετακίνητος ο Άλεξ Ρινς. Η μεγάλη και συνάμα ευχάριστη για το ιαπωνικό εργοστάσιο έκπληξη έχει να κάνει με τη δορυφορική της ομάδα, που ανήκει πλέον στην Pramac Racing! Οι Miguel Oliveira και Jack Miller θα είναι οι οδηγοί της και οι μοτοσικλέτες που θα οδηγήσουν θα είναι εργοστασιακών προδιαγραφών.

HONDA

Οι Luca Marini και Joan Mir είναι οι αναβάτες που θα κληθούν να αποδείξουν την πρόοδο των RC213V με την ομάδα της HRC, ενώ τη δική τους μάχη θα δώσουν και οι Johann Zarco και Somkiat Chantra με την αντίστοιχη της LCR. Οι Aleix Espargaro και Nakagami θα συμμετάσχουν σε ορισμένους αγώνες με το καθεστώς wild-card, ενώ ο ισπανός αναβάτης έχει ήδη χρηστεί σαν επίσημος δοκιμαστής της HRC.



MOTOGP

ONOMA

OMAAA

Marc Marquez	Ducati Lenovo Team
Francesco Bagnaia	Ducati Lenovo Team
Pedro Acosta	Red Bull KTM Factory
Brad Binder	Red Bull KTM Factory
Jorge Martin	Aprilia Racing
Marco Bezzecchi	Aprilia Racing
Fabio Quartararo	Monster Energy Yamaha MotoGP
Alex Rins	Monster Energy Yamaha MotoGP
Luca Marini	Honda HRC Castrol
Joan Mir	Honda HRC Castrol
Fabio di Giannantonio	Pertamina Enduro VR46
Franco Morbidelli	Pertamina Enduro VR46
Alex Marquez	Gresini Racing
Fermin Aldeguer	Gresini Racing
Miguel Oliveira	Prima Pramac Racing
Jack Miller	Prima Pramac Racing
Johann Zarco	LCR Honda Castrol
Somkiat Chantra	LCR Honda Idemitsu
Raul Fernandez	Trackhouse Racing
Ai Ogura	Trackhouse Racing
Maverick Vinales	Red Bull KTM Tech 3
Enea Bastianini	Red Bull KTM Tech 3

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2025

- Thai MotoGP, Buriram: 28/2-2/3
- Argentina MotoGP, Termas de Río Hondo: 14-16/3
- Americas MotoGP, COTA: 28-30/3
- Qatar MotoGP, Lusail: 11-13/4
- Spanish MotoGP, Jerez: 25-27/4
- French MotoGP, Le Mans: 9-11/5
- British MotoGP, Silverstone: 23-25/5
- Aragon MotoGP, MotorLand: 6-8/6
- Italian MotoGP, Mugello: 20-22/6
- Dutch MotoGP, Assen: 27-29/6
- German MotoGP, Sachsenring: 11-13/7
- Czech MotoGP, Brno: 18-20/7
- Austrian MotoGP, Red Bull Ring: 15-17/8
- Hungarian MotoGP, Balaton Park: 22-24/8
- Catalunya MotoGP, Barcelona: 5-7/9
- San Marino MotoGP, Misano: 12-14/9
- Japanese MotoGP, Motegi: 26-28/9
- Indonesian MotoGP, Mandalika: 3-5/10
- Australian MotoGP, Phillip Island: 17-19/10
- Malaysian MotoGP, Sepang: 24-26/10
- Portuguese MotoGP, Portimao: 7-9/11
- Valencia MotoGP, Ricardo Tormo: 14-16/11

MOTOGP



2025



Κορυφαίες Λύσεις Εξοπλισμού και Υπηρεσιών Φόρτισης από τους Πρωτοπόρους της Ηλεκτροκίνησης

