



city auto moto

022

PEUGEOT
RCZ

Αλλιώτικο από τ' άλλα



Όσο κοντά φαίνονται τα δύο μοντέλα του εξωφύλλου, τόσο ανόμοια είναι μεταξύ τους. Από τη μια έχουμε το υβριδικό Toyota Auris, που μοιάζει να έφτασε την κατάλληλη στιγμή, με την τιμή της αμόλυβδης να είναι από τις ακριβότερες στην Ευρώπη και τις οικολογικές ευαισθησίες των Ελλήνων να διευρύνονται. Στον αντίποδα, το Peugeot RCZ μοιάζει σαν να έφτασε σε λάθος χρόνο -για την ελληνική αγορά μιλώ-, σε μία χώρα που οικονομικά και εργασιακά βρίσκεται σε κατάσταση... limit down.

Στη Fiat φαίνεται πως πέφτουν μέσα στα προγνωστικά και ετοιμάζονται να ρίξουν στην αγορά ένα δικύκλινδρο μοτέρ -είχαμε να δούμε τέτοια διάταξη από την εποχή του Fiat 128 και του Honda Today, που κυκλοφόρησε μόνο στην Ιαπωνία- τεχνολογίας Multiair. Συνάμα οι Ιταλοί επιστρέφουν στη μικρομεσαία κατηγορία με τον αντικαταστάτη της 147, χαροποιώντας τους Alfisti (και όχι μόνο).

Από το turbo και ορφανό από εκκεντροφόρο εισαγωγής Multiair περνάμε στο πρώτο σπορ υβριδικό κουπέ, όπως αρέσει να λένε στη Honda. Το μηχανικό κιβώτιο (υπάρχει προαιρετικά και CVT) είναι ένα στοιχείο που είχαμε να δούμε σε υβριδικό από την εποχή μιας συγκεκριμένης παρτίδας του πρώτου Insight. Ομολογουμένως, το CR-Z αποτελεί ευχάριστη έκπληξη, όχι τόσο από πλευράς επιδόσεων όσο κυρίως από τη fun to drive αίσθηση που σου δίνει. Τα γράφει και ο Νικόλας στη σχετική δοκιμή. Την ίδια θετική εικόνα -αλλά για διαφορετικούς λόγους- σχηματίζεις και από αυτά που γράφει για το ντελικάτο DS3, το οποίο συμφωνώ πως είναι οδηγικά το πιο ενδιαφέρον Citroën εδώ και χρόνια.

Ειδικό επειδή εξοφλίζεται με μπόξερ κινητήρα και στάνταρ συμμετρική τετρακίνηση. Παρεξηγημένο επειδή αν υπήρχαν τα περιθώρια για χαμηλότερη τιμή πώλησης το Legacy της Subaru ίσως να είχε την πορεία που του αξίζει στην ελληνική αγορά, αφού πρόκειται για ένα αξιόλογο και ικανό σεντάν. Άλλο ένα τρανταχτό παράδειγμα που δείχνει πόσο επίκαιρη μπορεί να αποδειχτεί μία εταιρεία όταν «μαντεύει» σωστά, είναι αυτό της Mercedes-Benz. Οι τούρμπο κινητήρες μικρής χωρητικότητας ταιριάζουν γάντι στην

τσέπη του Έλληνα οδηγού, ειδικά στις μεγάλες κατηγορίες (βλέπε το συγκριτικό στη σελ. 50).

Προσπερνάμε στα γρήγορα το ανανεωμένο Skoda Fabia με τον TSI κινητήρα και περνάμε στους αγώνες. Στην F1 απομένουν επτά GP για να μάθουμε το φετινό πρωταθλητή, και ευτυχώς υπάρχει μπόλικο ενδιαφέρον, αφού μετά τη νίκη του ο Ουέμπερ διατηρείται -μαζί με τον Φέτελ- σε τροχιά τίτλου, πίσω από τους Χάμιλτον και Μπάτον. Παράλληλα, στο WRC ο Σεμπαστιάν Λεμπ πέρασε αλώβητος και από το Ράλι Βουλγαρίας (έχει να χάσει ασφάλτινο ράλι από το Μόντε Κάρλο το 2006) και βάζει πλώρη για τον έβδομο τίτλο στην καριέρα του.

Στη σελίδα 18 υπάρχει ένα άρθρο που συνοψίζει την πτώση στην αγορά αυτοκινήτου. Επί τη ευκαιρία, ο ΣΕΑΑ μας θυμίζει πως «η επιβολή του φόρου πολυτελείας έφερε, όπως ρητά είχε επισημανθεί από τους φορείς της αγοράς, τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που επιδιώκονταν, δηλαδή της αύξησης των εσόδων. Παραδόξως, ενώ τα αυτοκίνητα έγιναν κατά πολύ ακριβότερα, αντί να ανέβει η μέση αξία των πωλούμενων αυτοκινήτων αλλά και των εσόδων του κράτους, αντιθέτως έπεσαν και τα δύο κατακόρυφα. Και αυτό πολύ απλά γιατί δεν έγιναν απαγορευτικά μόνο κάποια υπερπολυτελή αυτοκίνητα, τα οποία ούτως ή άλλως είχαν μικρή συνεισφορά στα έσοδα λόγω των χαμηλών πωλήσεων. Έγιναν απρόσιτα και πολλά μεσαία αυτοκίνητα (π.χ. 1,6-2,0 λίτρων), που παραδοσιακά απέφεραν ένα τεράστιο μέρος των δημοσιονομικών εσόδων από το αυτοκίνητο.

Η τυχόν επιπλέον αύξηση της φορολογίας στα καύσιμα, προκειμένου να μειωθούν τα τέλη κυκλοφορίας, πρέπει να αποφευχθεί σε κάθε περίπτωση, αφού η Ελλάδα είναι ήδη η τρίτη ακριβότερη χώρα της Ε.Ε. σε φόρους βενζίνης και δεν είναι δυνατό να επιβαρυνθεί περαιτέρω η χρήση του αυτοκινήτου. Ας ελπίσουμε πως μέχρι να επιστρέψουμε με το νέο τεύχος του «CAM» η κατάσταση θα έχει βελτιωθεί ή τουλάχιστον δεν θα έχει χειροτερέψει. Καλό καλοκαίρι!

Νίκος Μαρινόπουλος



ΣΤΟ
ΘΑΛΑΜΟ
ΚΑΥΣΗΣ

007