



**ΘΕΜΑ:**

ΕΡΕΥΝΑ ΑΓΟΡΑΣ  
ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΜΙΚΡΑ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΖΟΝΤΑ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (SEGMENT B).

ΜΑΡΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ:  
FIAT, LANCIA, HONDA, MITSUBISHI.



**ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:**  
ΚΡΙΒΕΝΤΣΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ  
ΝΤΑΝΗ ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ

**ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**  
ΒΡΑΚΑΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ  
13/04/2006

# Περιεχόμενα

σελ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	5
1.2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

2.1. ΤΙ ΘΕΛΕΙ ΝΑ ΠΕΙ Ο ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ; ΤΟ ΝΟΗΜΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΜΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	11
--	----

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ

2.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ MITSUBISHI MOTORS.....	13
2.3. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ HONDA MOTOR CO.....	21
2.4. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ FIAT AUTO SPA.....	27
2.5. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ LANCIA.....	38

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

3.1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΝΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....	41
3.2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΜΑΣ.....	45
3.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ. ΛΟΓΟΣ ΥΠΑΡΞΗΣ., ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	50

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

4.1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ.....	56
4.2. MITSUBISHI COLT / CZ3.....	58
4.3. HONDA JAZZ.....	73
4.4. FIAT IDEA.....	83
4.5. LANCIA MUSA.....	96

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>**

5.1. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ.....	105
5.2. ΜΕΡΟΣ 1 <sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ – “ΑΓΟΡΑ .....	106
5.3. ΜΕΡΟΣ 2 <sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ – “ ΕΞΟΔΑ ΣΥΜΒΙΩΣΗΣ” .....	113
5.4. ΜΕΡΟΣ 3 <sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ – “ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ, ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ, ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΕΚΠΛΗΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΩΝ ΤΟΥΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ”.....	119
5.5 “ΤΟ ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ” .....	126

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>**

6.1.ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	129
-------------------	-----

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7<sup>ο</sup>**

7.1. ΛΕΞΙΚΟ ΕΝΝΟΙΩΝ.....	132
7.2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ.....	134

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Προτού ξεκινήσουμε την εργασία και έρευνά μας, οφείλουμε ως είθισται άλλωστε, να πούμε δυο λόγια γι' αυτήν, πως προέκυψε η σκέψη αλλά και να κάνουμε και κάποιες ευχαριστίες προς ανθρώπους και όχι μόνο οι οποίοι στάθηκαν δίπλα μας και βοήθησαν με την παροχή υλικού και στοιχείων στην πραγματοποίηση της εργασίας μας.

Η εργασία μας λοιπόν, όπως δηλώνει και ο τίτλος του θέματος, πρόκειται για μια έρευνα αγοράς στον κατακλεισμένο από μοντέλα και προτάσεις χώρο του αυτοκινήτου. Η ιδέα της εργασίας προέκυψε από τον προβληματισμό που δημιουργείται στους υποψήφιους αγοραστές όταν έρχεται η στιγμή της επιλογής μοντέλου. Ακόμη και αν κάποιος είναι σε ένα μεγάλο βαθμό κατασταλαγμένος ως προς το αυτοκίνητο που θέλει να αγοράσει, με μια σύντομη «γύρα» στις αντιπροσωπείες, πιάνει τον εαυτό του να έλκεται και από άλλες προτάσεις που είτε του αρέσουν αντικειμενικά, είτε του προσφέρονται σε πολύ δελεαστική τιμή, βάζοντας τον έτσι σε σκέψεις και προβληματίζοντας τον περισσότερο τελικά, από ότι θα τον βοηθούσε να ξεδιαλύνει την κατάσταση. Για να αντιληφθεί κανείς ότι όντως πρόκειται για μια δύσκολη απόφαση, αρκεί να προσπαθήσει να δώσει στο νου του μια απάντηση, χωρίς πολλή σκέψη στο ερώτημα: «Τι αυτοκίνητο θα αγοράζατε αυτήν την στιγμή εάν είχατε 15.000 € στα χέρια σας;». Η απάντηση δεν είναι διόλου εύκολη και προκαθορίζεται από ποικίλους παράγοντες οι οποίοι θα αναλυθούν παρακάτω.

Έχοντας εργαστεί για έναν και επιπλέον χρόνο σε αντιπροσωπεία αυτοκινήτων ως πωλητής και όχι μόνο, αντιμετώπισα πολύ συχνά τον προβληματισμό στον οποίο αναφερθήκαμε νωρίτερα, αλλά ήμουν και σε θέση να αντιληφθώ τον προβληματισμό των υποψηφίων αγοραστών, γνωρίζοντας εκ των έσω πλέον και από πρώτο πλάνο, τις τεχνικές και τα τρικ που χρησιμοποιούν οι εταιρείες για να προσελκύσουν, ή πολλές φορές και να ξεγελάσουν, (λέγε με διαφήμιση) τον αγοραστή.

Σ' αυτό το σημείο λοιπόν θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τον αντιπρόσωπο της HONDA – MITSUBISHI, στην Ηγουμενίτσα, Κο Κάτσιο Χρήστο καθώς και τον αντιπρόσωπο της "ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ Α.Ε." (FIAT – LANCIA – ALFA ROMEO), Κο. Μπίνα Βασίλειο για την παροχή στοιχείων και οποιασδήποτε άλλης βοήθειας τους ζητήθηκε.

Επίσης, τις κεντρικές αντιπροσωπείες στην Αθήνα, τις ΙΑΣΩΝ Α.Ε.Β.Ε. (MITSUBISHI) ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ Α.Ε. (HONDA) του Ομίλου Επιχειρήσεων Σαρακάκη και συγκεκριμένα τα τμήματα πωλήσεων καθώς και την FIAT AUTO HELLAS, όλες για την παροχή των χρηματοδοτικών και των συντελεστών υπολογισμού δόσεων.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όπως είπαμε και στον πρόλογο, η αγορά του αυτοκινήτου και όχι μόνο βέβαια, κατακλύζεται από πληθώρα μοντέλων. Και σαν να μην έφτανε αυτό, η κάθε εταιρεία προσφέρει τα χρηματοδοτικά της, της προσφορές της και ότι άλλο, κάνοντας την επιλογή αυτοκινήτου να απαιτεί πραγματικά έρευνα, ειδικά για αυτούς που δεν γνωρίζουν και δεν ασχολούνται με τα αυτοκίνητα.

Μέσα λοιπόν από την δουλειά μου βίωσα τον προβληματισμό αυτό καθώς και την δυσπιστία πολλών προς τους τρόπους πληρωμής ή ακόμη και προς το προϊόν το ίδιο.

Το γεγονός ότι εργάζομαι σε αντιπροσωπεία, ήταν ένας από τους λόγους που μας ώθησε στην επιλογή του θέματος, καθώς πέρα από την εμπειρία σε πρώτο πλάνο που σίγουρα βοηθάει, μας έδωσε και πρόσβαση σε υλικό, στοιχεία και πληροφορίες από τα κεντρικά των εταιρειών που στάθηκαν πολύ χρήσιμα στη διεκπεραίωση της εργασίας. Επίσης μου δόθηκε η δυνατότητα να έχω προσωπική επαφή με τα μοντέλα που θα δοκιμαστούν τόσο οδηγικά όσο και στους άλλους τομείς, διότι υπήρχαν στο κάθετο συγκρότημα (εκτός του LANCIA MUSA) ως αυτοκίνητα δοκιμής (test drive), και τα χρησιμοποιούσαμε καθημερινά. Επίσης, τα σαββατοκύριακα πολλές φορές τα παίρναμε για να τα κυκλοφορήσουμε, οπότε μου δόθηκε η ευκαιρία να τα ταξιδέψω κιόλας.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι οι τρόποι προώθησης και τα «τρικ» των εταιρειών για τα μοντέλα τους, που προαναφέρθηκαν δεν θα απασχολήσουν την εργασία μας (εκτός κι αν κάπου αυτό κριθεί απαραίτητο), όσο τα ίδια τα μοντέλα καθαυτού ως προτάσεις αγοράς που πληρούν τις προϋποθέσεις των αγοραστών στους οποίους αναφέρονται (target group), καθώς και αν κατορθώνουν τελικά να προσφέρουν αυτά που υπόσχονται και αν κρίνονται ως συμφέρουσες αγορές. Θα υπάρξει βεβαίως και ένας «νικητής» στο συγκριτικό μας και ένα συμπέρασμα στην όλη έρευνα.

Επίσης, πρέπει να πούμε πως οι τιμές, τα χρηματοδοτικά και οι εκδόσεις μοντέλων που αναφέρονται στην εργασία έχουν μελετηθεί έως και 15 Μαρτίου 2006. Για τυχόν αλλαγές που έχουν γίνει από αυτή την ημερομηνία και μετά, ουδεμία ευθύνη φέρουμε

Σκοπός λοιπόν της εργασίας είναι αφενός να γνωρίσουμε μια κατηγορία αυτοκινήτων και να παρουσιάσουμε κάποια μοντέλα εκπροσώπους της, αυτήν των πολυμορφικών, η οποία δεν είναι ιδιαίτερα γνωστή και αποδεκτή από το αγοραστικό κοινό ακόμη, αλλά αναπτύσσεται χρόνο με το χρόνο και κατά τη γνώμη μας, τα πολυμορφικά αποτελούν μια ιδιαίτερα αξιόλογη κατηγορία αυτοκινήτων με πολλά χαρίσματα.



Αφετέρου, να δούμε τι επικρατεί στην αγορά αυτοκινήτου και να γνωρίσουμε λίγο πως λειτουργεί, τα χρηματοδοτικά προγράμματα και με ποια κριτήρια πρέπει να λειτουργούμε όταν θέλουμε να προβούμε στην αγορά ενός αυτοκινήτου.

Θα πρέπει επίσης να πούμε πως τα κείμενα, εκτός από τα ιστορικά στοιχεία, είναι 100% δικά μας καθώς και οι πίνακες και τα διαγράμματα και αποτελούν προϊόν πρωτογενούς έρευνας και συλλογής στοιχείων από διάφορες πηγές καθώς και από την πολυετή ενασχόλησή μου με το χώρο του αυτοκινήτου και παρακολούθησης της αγοράς μέσω των περιοδικών του ειδικού τύπου αλλά και συζητήσεις με ανθρώπους του χώρου (αντιπροσώπους, εισαγωγείς κ.τ.λ.).

Είναι σημαντικό λοιπόν σε αυτό το σημείο να ξεκαθαριστούν τα κριτήρια με τα οποία θα γίνει η σύγκριση των μοντέλων αναφοράς για να αποφευχθούν τυχόν παρεξηγήσεις. Τα μοντέλα λοιπόν δεν θα αξιολογηθούν σε απόλυτα κριτήρια μόνο για τις επιδόσεις τους με καθαρά νούμερα στους επιμέρους τομείς, που συγκρίνονται συνήθως τα αυτοκίνητα(αν και πλήρης αναφορά με αυτά τα στοιχεία θα γίνει στο ανάλογο μέρος της εργασίας), όπως π.χ. οι επιδόσεις, η οδική συμπεριφορά κ.τ.λ. Αυτή είναι μια δουλειά άλλωστε την οποία κάνει με αρκετή επιτυχία ο ειδικός τύπος που ασχολείται με τα αυτοκίνητα. Σίγουρα τα παραπάνω στοιχεία θα αποτελέσουν ένα σημαντικό κριτήριο στο συγκριτικό, αλλά ιδιαίτερα βαρύνουσα σημασία θα δοθούν και σε τομείς που θα τα αξιολογούν όπως προαναφέρθηκε ως 'σύνολο' σαν συμφέρουσες αγορές.

Αυτά τα κριτήρια πιο συγκεκριμένα θα είναι τα εξής:

- ΧΩΡΟΙ
- ΑΝΕΣΗ
- ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ
- ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
- ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ - ΦΡΕΝΑ
- ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ
- AFTER SALES
- ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ
- ΠΑΓΙΑ ΕΞΟΔΑ
- ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
- ΕΓΓΥΗΣΗ
- ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
- ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
- ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

Στην αρχή της εργασίας θα γίνει αναδρομή στην ιστορία των εταιρειών στις οποίες αναφερόμαστε καθώς αυτή εκτός από «ρομαντισμό» και τις πληροφορίες που προσφέρει, εξηγεί το γιατί ενεργεί σήμερα η κάθε εταιρεία όπως ενεργεί, αλλά και δείχνει τι σκέφτεται ο κάθε οπαδός της και γιατί την επιλέγει με βάση το συναίσθημα και όχι με βάση τα απόλυτα και λογικά αλλά και «κρύα» κριτήρια. Τα ιστορικά στοιχεία που αναφέρονται στην εργασία, αποτελούν μια περίληψη από έναν μεγάλο όγκο πληροφοριών που βρήκαμε τόσο στα επίσημα site των εταιρειών, όσο και γενικότερα στο διαδίκτυο και τα περιοδικά. Αποτελούν καθαρά στοιχείο ενδιαφέροντος προς τον αναγνώστη και δεν θα απασχολήσουν το θέμα της έρευνας σε κανένα επίπεδο.

Επίσης, θα κάνουμε μια αναφορά στην γενικότερη κατάσταση της αγοράς. Τι μοντέλα κυκλοφορούν, πως τοποθετούνται τα μοντέλα αναφοράς μέσα στην εγχώρια αγορά, σε ποια κατηγορία ανήκουν και τι τα διακρίνει ώστε να τα κάνει να ξεχωρίζουν από τα άλλα της αγοράς. Θα δοθεί ορισμός της κατηγορίας στην οποία ανήκουν και τα χαρακτηριστικά της κατηγορίας αυτής. Θα παρατεθούν στοιχεία πωλήσεων τόσο της εγχώριας αγοράς γενικότερα, όσο και ειδικότερα για τις μάρκες και τα μοντέλα αναφοράς.

Τα μοντέλα αναφοράς μας λοιπόν είναι τέσσερα μοντέλα από την κατηγορία των μικρών πολυμορφικών αυτοκινήτων και είναι τα εξής:

- **HONDA JAZZ**
- **MITSUBISHI COLT/CZ3**
- **FIAT IDEA**
- **LANCIA MUSA**

Αυτό που επίσης πρέπει να τονίσουμε, είναι πως στη σύγκριση που θα ακολουθήσει, θα ασχοληθούμε με τις βασικές εκδόσεις των μοντέλων όσον αφορά το εξοπλιστικό τους επίπεδο και με τους κινητήρες 1.3 λίτρων για το COLT (5 θυρών καθώς και όλα τα άλλα μοντέλα είναι πεντάθυρα) , 1.4 λίτρων για το JAZZ, και 1.4 λίτρων για τα MUSA και IDEA. Αυτό θα γίνει για να μην συγκρίνουμε ανόμοια πράγματα και για να βγάλουμε πιο σωστά αποτελέσματα τόσο για τις επιδόσεις τους, όσο και για τα οικονομικά στοιχεία που θα παρουσιάσουμε.

**Ανάλυση των μοντέλων θα γίνει στο σχετικό κεφάλαιο της εργασίας.**

Ακόμη, θα σταθούμε για λίγο στους παράγοντες που επηρεάζουν και αποτελούν κριτήριο για την αγορά ενός αυτοκινήτου διότι είναι βασικοί τόσο για την κατανόηση του προβληματισμού που προαναφέρθηκε σχετικά με την επιλογή μοντέλου από το αγοραστικό κοινό, όσο και γιατί θα μας βοηθήσουν γενικότερα στην κατανόηση των στοιχείων, των κριτηρίων, αλλά και των συμπερασμάτων στα οποία καταλήγουμε.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### Τι θέλει να πει ο κατασκευαστής ;

Αποκωδικοποιήστε τα σήματα των αυτοκινητοβιομηχανιών. Τι σχέση έχουν ,τα τρία διαμάντια της Mitsubishi , το H της Honda, το στεφάνι γύρω από το σήμα της Fiat και το οικόσημο στο σήμα της LANCIA ? Η απάντηση βρίσκεται συνήθως στο καπό.



Η πρώτη προσπάθεια για λογότυπο , το 1889 , σε στυλ ροκοκό , είναι η λέξη FIAT με καλλιτεχνικά γράμματα μέσα σε ένα τετράγωνο , με έναν ήλιο και φύλλα στο περίγραμμα . Αργότερα το όνομα διακοσμείται με την κορόνα της νίκης στους αγώνες και το 1968 παίρνει την μορφή με τους τέσσερις πλαγιασμένους ρόμβους, με τα γράμματα FIAT στο εσωτερικό . Τα σημερινά FIAT, έχουν το παλαιότερο σήμα της εταιρείας , τον σκούρο μπλε κύκλο και την λέξη FIAT στο κέντρο.



Το σήμα μοιάζει με οικόσημο σύγχρονης εποχής. Μπλε με ασημί γραμμές που σχηματίζουν σταυρό , ενώ πάνω είναι τοποθετημένο το όνομα της εταιρείας . Το βέλος στοχεύει προς τα επάνω στην κορυφή . Για το αρχικό σήμα είχαν γίνει διάφορες μελέτες. Αρχικά ήταν στρογγυλό και αναπαριστούσε ένα τιμόνι της εποχής με τέσσερις ακτίνες και μια παραλληλόγραμμη σημαία στηριγμένη σε ένα δόρυ(LANCIA) .



Το ασημένιο Η της ιαπωνικής εταιρείας είναι το πρώτο γράμμα από το επώνυμο του ιδρυτή της , Σοιχίρο Χόντα . Ο λατινικός χαρακτήρας δεν επελέγη τυχαία. Από την πρώτη στιγμή η αυτοκινητοβιομηχανία είχε εστραμμένο το βλέμμα και στην δυτική αγορά .



Η ιστορία της εταιρείας ξεκινά το 1870 όταν κατασκεύαζε τα πρώτα της πλοία . Τα τρία διαμάντια στο έμβλημα συμβολίζουν προπέλα πλοίου. Το σήμα μπορεί να θεωρηθεί ως ο συνδετικός κρίκος ανάμεσα στις εταιρείες του ομίλου. Τονίζει το φιλότιμο του προσωπικού των εταιρειών Mitsubishi και ενισχύει το συναίσθημα του να ανήκει κανείς σε μια από τις εταιρείες του ομίλου .

# History of Mitsubishi Motors



The history of Mitsubishi Motors Corporation dates back to 1870, the year that the Tsukumo Shokai shipping company was founded. Mitsubishi Heavy-Industries, which can trace its origins to Tsukumo Shokai, launched the "Mitsubishi Model-A" project in 1917, one of the pioneers of Japanese mass-production passenger cars. Mitsubishi Motors became an independent company in 1970 when the automobile division was spun off from Mitsubishi Heavy-Industries, producing cars, trucks and buses for over thirty years. In 2003 the company was reborn again as the new Mitsubishi Motors, a manufacturer specialized in passenger cars.

### 1870-1939

- 1870** • Tsukumo Shokai separates from the Tosa Clan. Yataro Iwasaki is named company chief.
- 1873** • Company name changed to Mitsubishi Shokai
- 1885** • Yanosuke Iwasaki becomes president.
- 1887** • Purchase of Government-owned Nagasaki Shipyard.
- 1893** • Mitsubishi Goshi Kaisha is established. Hisaya Iwasaki becomes president.
- 1905** • Kobe Mitsubishi Shipyard begins operations.
- 1914** • The trade mark of Mitsubishi (three-diamond) is registered.
- 1916** • Koyata Iwasaki becomes president.
- 1917** • Mitsubishi Shipyard is established.
  - Start development of Model-A passenger car
- 1921** • Mitsubishi Internal Combustion Engine Manufacturing is established.
- 1932** • The "Mitsubishi Fuso bus" is developed.
- 1934** • Mitsubishi Shipyard is renamed Mitsubishi Heavy-



Mitsubishi Model-A

Industries.

- 1937** • A prototype of PX33 military-use 4WD passenger car is produced.
- 1938** • Tamagawa kiki Manufacturing (Maruko plant) is established.

## 1940-1959

- 1943** • Mizushima Aircraft Manufacturing (later becomes Mizushima Plant) and Kawasaki kiki Manufacturing (Kawasaki plant) are established.
- 1944** • Kyoto kiki Manufacturing is established in Uzumasa, which later becomes Kyoto Plant.
- 1946** • Development of a small three-wheel cargo carrier, the "Mizushima" (XTM1) is completed. Fuso bus production is restarted.
  - A scooter, the "Silver Pigeon" (C-10) is launched.
- 1948** • Production of the industrial "Katsura" engine starts at Kyoto-kiki Manufacturing.
- 1950** • Mitsubishi Heavy-Industries is split into East Japan Heavy-Industries (later became Mitsubishi Nihon Heavy-Industries), Central Japan Heavy-Industries (later became Shin Mitsubishi Heavy-Industries) and West Japan Heavy-Industries (later became Mitsubishi Shipbuilding&Engineering). Fuso Motor Sales is established.
- 1951** • Assembly and sales of the Henry J passenger car (by East Japan Heavy-Industries until 1954)
  - Central Japan Heavy-Industries concludes a contract with Willis for knockdown assembly of the Jeep.
- 1953** • Shin Mitsubishi Heavy-Industries starts knockdown assembly of the Jeep
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries sets up the automobile department at its headquarters again.
- 1954** • Kyoto Plant the first unit of domestic-made four-cylinder gasoline engine JH4 for the Jeep.
  - Mitsubishi Nippon Heavy-Industries established the automobile department at its headquarters.
- 1955** • The "Mizushima" small three-wheel cargo carrier is renamed "Mitsubishi-Go."



Henry J

## 1960-1969

- 1960**
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries launches the "Mitsubishi 500," the first compact four-wheel passenger car.
- 1961**
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries launches light four-wheel passenger cars, the "Mitsubishi 360 Van," and the "Mitsubishi 360 Pickup."
- 1962**
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries launches the "Colt 600."
  - The Okazaki test track is completed.
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries launches a light four-wheel passenger car, the "Mitsubishi Minica."
  - The "Mitsubishi 500 Super Deluxe" wins a class title in the 9th Macau Grand Prix.
- 1963**
  - Shin Mitsubishi Heavy-Industries launches the "Colt 1000."
- 1964**
  - A Fuso mid-size truck is launched.
  - The "Colt 1000" wins a class title in the 2nd Japan Grand Prix Auto Races.
  - The three Heavy-Industries merge into Mitsubishi Heavy Industries. Mitsubishi Motor sales Corporation is established.
  - A high-class passenger car, the "Debonair" is launched.
- 1965**
  - A passenger car, the "Colt 1500" is launched.
- 1966**
  - The "Colt Formula 3A" wins the 3rd Japan Grand Prix.
  - A light four-wheel cab-over truck, the "Mitsubishi Minicab" is launched.
- 1967**
  - The "Colt IIA" wins the formula car race in the 4th Japan Grand Prix Auto Races.
- 1968**
  - The "Colt FIIB" wins the 5th Japan Grand Prix Speed Cup Race.
  - A partnership agreement with Isuzu Motors Ltd. is signed. (Terminated in 1969)
  - The "Colt 1100F Sport" wins the 3rd Australian Southern Cross Rally.
- 1969**
  - The automobile division is reorganized into the automobile operational headquarters.
  - A cab-over-type commercial vehicle, the "Delica" is launched.
  - The "Colt Galant" (with 4G3 Saturn engine onboard) is launched.



Mitsubishi 500 in Macau Grand Prix

## 1970-1979



- 1970**
  - The "Colt Galant GTO" (with 4G32 DOHC Saturn engine onboard) is launched.
  - The initial basic contract on a joint venture with Chrysler is concluded.
  - Mitsubishi Motors Corporation is established.
  
- 1971**
  - Sales of the "Dodge Colt" start in North America.
  - The Colt F2000 wins the Japan Grand Prix Auto Race.
  - The "Galant Coupe FTO" is launched.
  
- 1972**
  - Football Club, Mitsubishi Heavy Industries. wins the All-Japan Soccer Championship, the Emperor's Cup.
  - The "Minica F4" (with 2G2 Vulcan engine onboard) is launched.
  
- 1973**
  - The "Lancer" is launched.
  - The Galant 16L HT GS wins the 21st East African Safari Rally.
  - The Lancer 1600GSR wins all titles in the 8th Australian Southern Cross Rally.
  - A contract on giving technical assistance on the 4G36 engine to Hyundai Motor is concluded.
  
- 1976**
  - The symbol mark "M.M" is attached to new products.
  - The "Galant Sigma" (with the 4G5 engine with silent shaft and 4 link rear suspension G32B MCA-JET engine onboard) is launched.
  - The "Galant Lambda" is launched.
  
- 1977**
  - The Nagoya Plant-Okazaki is completed.
  - Europe Office (The Netherlands) is established.
  - The 1st Mirage Bowl is held.
  
- 1978**
  - A new sales channel , "Car Plaza" consisting of 109 companies (186 outlets) starts operations nationwide.
  - The "Mirage" (with KM160 transmission with super-shift onboard) is launched.
  
- 1979**
  - The patent rights on the silent shaft are licensed to Porsche AG.
  - The Kyoto Plant-Shiga is completed.
  - The total number of cars produced exceeds one million/year. (1.005 million exactly)



Safari Rally

## 1980-1989

- 1980**
  - The "Galant Sigma", "Eterna Sigma" (with the strut-type rear wheel independent suspension) is launched.
  - The "Forte 4WD" (with the silent chain-type 4WD transfer onboard) is launched.
  
- 1981**
  - The "Lancer EX1800 Turbo" (with a gasoline turbo engine onboard) is launched.



- Mitsubishi Motor Sales America, Inc. (MMSA) is established.

## 1982

- Use of the MMC mark as the front emblem of newly launched cars starts.
- The "Tredia" and "Cordia" are launched.
- G12B MD engine (Modulated Displacement), ELC-3A/T
- The "Pajero" is launched.
- The "Starion" is launched.
- Mitsubishi Motors Corporation and Mitsubishi Corporation acquire a 10 % stake in Hyundai Motor.
- TAMACHI INC is established in Puerto Rico (Mitsubishi Motors Corporation have a 100 % stake in the company, which latter becomes MMSC)
- The test laboratory (exhaust gas test site) in Ann Arbor, Michigan, the United States is completed.



Paris-Dakar Rally  
(1983)

## 1983

- Pajeros take part in the Paris-Dakar rally for the first time and win the unmodified production class title, and finish first and second in the marathon racing. Pajeros also win the best team award for the triple crown.
- The "Chariot" is launched.
- G63B turbo engine with an intercooler
- The "Galant Sigma", "Eterna Sigma" (with ECS/EPS/ECM onboard) is launched.
- Mitsubishi Motors Corporation, Mitsubishi Corporation and Heavy Industries Corporation of Malaysia (HICOM) conclude the agreement to establish a joint national car business. (Later the national car manufacturer becomes PROTON)

## 1984

- The design center, test lab and parts depot in Cypress, California are completed.
- Ralliart is established.
- G63B DASH engine (200PS)
- The Starion 4WD wins the class title in the Milles Pistes Rally held in France.
- Integration of Industries and Sales is put into practice

## 1985

- A contract on joint development of the Debonair with Hyundai Motor of Rep. of Korea is concluded.
- The Pajero enters the 7th Paris-Dakar Rally and wins the overall title.
- Mitsubishi Heavy Industries and Chrysler reach an agreement to terminate and cancel the basic contract on a joint venture of Mitsubishi Motors Corporation.
- An agreement with Chrysler to set up a joint corporation for producing passenger cars in the United States is reached. (The company later becomes DSM.)
- The Beijing office is established.

## 1986

- Mitsubishi Motors Corporation acquires a 19 % stake and Mitsubishi Corporation a 6 % stake in CMC Co., Ltd. in Taiwan.
- Cyclone engine
- The "Debonair V" (with 6G7 V6 engine onboard) is

launched.

- Shipment of V6 engines to Chrysler starts.

## 1987

- UDMI and SMC in Thailand merge and MSC is established.
- PAMCOR is set up in the Philippines.
- Basic partnership agreement with Daimler Benz including sales of Mercedes-Benz in Japan and production of commercial vehicles in Europe is reached
- Use of the mark of three-diamond as emblems for cars for the domestic market resumes.
- The "Mirage 3-door Hatchback" is launched.
- The "Galant" (with 4G6 DOHC 4-valve engine, VCU-type full-time 4WD, active ECS 4-wheel integrated control system onboard) is launched.
- The Galant is voted '87-'88 Japan Car of the Year.

## 1988

- The production line of the "Eclipse" at DSM starts operations.

## 1989

- The "Minica" is launched.
- 3G81 DOHC 5-valve engine
- HCU-type Full-time ,SWD
- Mitsubishi Motors Europe (MME) is established.
- The Mitsubishi Auto Gallery opens at the Nagoya Plant-Okazaki, where famous Mitsubishi cars are exhibited.
- Galant VR-4 wins the overall titles in WRC1000 Lake Rally and RAC Rally.

## 1990-1999

## 1990

- The "Minica Toppo" is launched.
- The "Diamante" is launched.
- Operations of the football club are transferred from Mitsubishi Heavy Industries to Mitsubishi Motors Corporation.
- The "GTO" is launched.
- 6G72 DOHC twin-turbo engine
- The Diamante and Sigma are voted '90-'91 Japan Car of the Year.



## 1991

- The "Pajero" is launched.
- Super-select 4WD, Multi-mode ABS
- 4G15 MVV engine
- The Lancer Van electric vehicle
- The "RVR" is launched.
- Inner-rail sliding door
- Mitsubishi Motors Corporation, the Dutch government and Volvo of Sweden conclude a joint passenger car production plan. Netherlands Car is established in the same year.



## 1992

- Pajeros finish first, second and third in the overall category of the Paris-Cape town rally.
- The "Galant", "Eterna" and "Emeraude" are launched.
- The first generation of the "Lancer Evolution" is launched.
- The "Debonair" is launched.
- INVECS 4-wheel multi-link suspension

- 4G92 MIVEC engine
  - Distance Warning System, Passenger airbag
  - Football Club, Mitsubishi Motors Corporation is established.
- 1993**
- Power window with safety features
  - Chrysler sells off its stock holdings of Mitsubishi Motors Corporation
- 1994**
- The "Libero EV" is launched for use at public offices and corporations.
  - The "Delica Spacegear" is launched.
  - The "FTO" is launched.
  - The "FTO" is voted '94-'95 Japan Car of the Year.
  - The "Pajero Mini" is launched.
- 1995**
- Gasoline Direct Injection Engine (GDI) is developed.
  - Mass production of the "Carisma" starts at Netherlands Car.
  - Toyo Koki is renamed Pajero Manufacturing.
  - DSM is renamed to MMMA.
  - An advanced safety vehicle, the "Mitsubishi ASV" is developed.
  - MSC in Thailand unveils the "L200 Strada."
- 1996**
- A research and development company is established in the United States.
  - The Tama Design Center is established.
  - The "Challenger" is launched.
  - The "Galant" and "Legnum" are launched.
  - The "Carisma" manufactured at Netherlands Car is launched.
  - The "Galant" and "Legnum" are voted '96-'97 Japan Car of the Year.
  - Mitsubishi Motors Tokachi Proving Ground in Hokkaido is completed.
- 1997**
- An agreement with Pininfarina of Italy on compact SUV production is reached.
  - A component-producing plant is built in Yagi-cho, Kyoto prefecture.
  - A joint venture is established for manufacturing engines in Shenyang, China.
  - Issue of illegal payoffs to corporate racketeers.
- 1998**
- A new company slogan is announced: "limono nagaku."
  - Special Edition of the Jeep is launched to commemorate the end of its production.
  - The "Pajero iO" is launched
  - The "Mirage Dingo" is launched.
- 1999**
- An electric vehicle (EV) runs 2000 km in 24 hours for a world record (Officially registered with Guinness Book of Records)

## 2000-2003

- 2000**
- A new generation powertrain "GDI-CVT" is developed.
  - Recall and coverup scandal of Mitsubishi Motors Corporation.
  - Mitsubishi Motors Corporation concludes a partnership contract with DaimlerChrysler and provided with investment.
  - A plan to develop compact cars in a joint effort with DaimlerChrysler and to produce them at Netherlands Car is



announced.

Alliance with  
DaimlerChrysler

## 2001

- Rolf Eckrodt is named the Executive Vice President and COO.
- The summary of "Mitsubishi Motors Corporation Turnaround Plan" is announced.
- The "New History" campaign starts.
- The Airtrek is launched.
- Closure of production lines at the Nagoya Plant-Oye and outsourcing of component production are announced.
- Separation of AT and CVT businesses from Mitsubishi Motors proper and business integration with JATCO Trans Technology are announced.
- The "eK Wagon" is launched.
- A plan to build an engine plant jointly with DaimlerChrysler in Germany is announced.

## 2002

- A plan to develop new engines jointly with DaimlerChrysler and Hyundai Motor is announced.
- Rolf Eckrodt is named president and CEO and Takashi Sonobe chairman of the Board.
- Integration of passenger car business in North America into one corporation.
- A Plan to spin off truck-bus operation are announced.
- Integration of two sales channels, Galant and Car Plaza, is announced.
- The "Colt" is launched.
- Mitsubishi Motor Sales Europe (MMSE) is integrated into one corporation, Mitsubishi Motors Europe (MME).

## 2003

- Passenger car business in North America is integrated into Mitsubishi Motors North America (MMNA).
- Truck and bus business is spun off and Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation is established.
- The headquarters moves to a new location in Shinagawa.
- The "Grandis" is launched.
- Mitsubishi Motors Corporation announces that net profit for fiscal year 2002 was a record high for the company.



## Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ HONDA

### Foundation

'63 Honda's first sports car (S500) and light truck (T360) released.

'66 Sales and export of S800 begin.

'67 Front-wheel-drive minicar, N360, released.

'68 N Series of minicars tops in Japanese sales.

Export of N360 and N600 begin.

'70 N360 top seller in Japan for its first three years.

Z and Vamos minicars released.

'71 Life minicar released.

'72 Civic  
released.



Life Step Van released.

'76 Accord CVCC (1600cc) released.

Civic sales reach 1 million units.

'78 Prelude released.

### 1980's

---

'80 Accord production reaches 1 million units.

'81 City released.



'85 Today minicar and Legend released.  
Quint Integra released.

'87 Civic production reaches 5 million units.

'88 Export of US-made Accord Coupe to Japan begins.  
Automobile production reaches 15 million units.

'89 Accord Inspire released.

## 1990's

'90 NSX sports car released.



'91 US-made Accord Wagon released in Japan.  
Convertible minicar, Beat, released.

'92 Worldwide automobile production reaches 20 million units.

'94 Odyssey released.

**'95** Worldwide Civic production reaches 10 million units.

New Civic, with a three-stage VTEC engine and Honda MultiMatic, introduced.

CR-V sports utility vehicle released.

**'96** Step WGN (Wagon) released.

**'97** LEVs (low emission vehicles) Civic Ferio and Partner 1.6 released in Japan.

Leasing of EV Plus electric vehicle begins.

New Life released.

**'99** Honda S2000 sports car released.

Lagreat Canadian-made minivan released.

Insight hybrid released.



## 2000's

**'00** Life Almas, first minicar with features for the physically challenged, released.

Stream minivan released.

**'01** Fit released.

Civic Hybrid released.

**'02** Thai-made Fit Aria released in Japan.

**'03** Canadian-made SUV, MDX, released.

Element released.

Worldwide automobile production reaches 50 million units.



Honda becomes first Japanese automaker to produce 10 million cars in the United States.

New Odyssey released.

'04 8-passenger minivan Elysion released.

## 1960's

'61 European Honda GmbH (now Honda Motor Europe (North) GmbH) established in Germany.

'63 Honda Benelux N.V. ( Belgium ) begins motorcycle production.

'64 Autom Honda France S.A. (Paris) established.

'65 Honda UK Ltd. established in London .

## 1970's

'74 Honda (Suisse) S.A. established in Geneva, Switzerland.

'76 Motorcycle production at Honda Italia Industriale S.P.A. begins.

'78 Honda Europe N.V. established in Gent, Belgium.

## 1980's

'82 Commissioned production of Ballade (Civic) in South Africa begins.

'83 Honda signs joint development agreement with Rover Group Ltd.

'84 Honda concludes capital tie-up with Peugeot of France.

Motorcycle production in Belgium reaches 1 million units.

'85 Honda of the UK Mfg. Ltd. established.

'86 Motorcycle production in Spain begins.

Power product production in France begins.

'88 Honda R&D Europe (Deutschland) GmbH established.

'89 Honda Motor Europe Ltd. (UK) established.

## 1990's

'90 Honda Engineering Europe Ltd. established.

'92 Automobile production in UK begins.



Honda Europe Power Equipment S.A. established in France to handle European power product operations.

Power product production in France reaches 500,000 units.

'94 Joint-venture motorcycle company established in Turkey.

Civic 5DR European- exclusive model launched.

'96 Motorcycle production in Turkey begins.

Honda Europe Motorcycle S.R.L. established in Italy as headquarters for European motorcycle operations.

'97 Automobile production in Turkey begins.

Auto parts plant in Belgium obtains ISO14001 certification.

'98 UK auto plant obtains ISO14001 certification.

Honda signs contract to supply engines to Piaggio of Italy.

Construction of second automobile plant in UK announced.

Production and sales of Civic Aero Deck, first car developed in Europe, begins.

## 2000's

**'00** Business strategy for South Africa restructured.

UK plant begins CR-V production.

**'01** Second automobile plant in UK begins production.

**'02** Jazz released in Europe .

Exports of Civic 3DR and CR-V from UK to North America begin.

Sales of Jazz begins in Turkey.

**'04** Honda Motor RUS LLC established.

## ΜΕΡΟΣ 2.4

### Η Ιστορία της FIAT

Η ιστορία της Fiat ξεκίνησε πριν ένα αιώνα. Στιγμές που δημιούργησαν την ιστορία της μάρκας, φωτογραφίες και γεγονότα που ξεχώρισαν σε αυτή την περίοδο.

#### 1899 – ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΙΔΡΥΣΗΣ

Το καταστατικό ίδρυσης της "Societa Anonima Fabbrica Italiana Torino" υπογράφηκε στις 11 Ιουλίου 1899 στο Palazzo Bricherasio. Τριάντα ήταν οι μέτοχοι που συμμετείχαν στην εταιρεία, η οποία είχε επιχειρηματικό κεφάλαιο 800.000 ιταλικές λιρέτες. Το διοικητικό συμβούλιο περιελάμβανε τον Giovanni Agnelli, ο οποίος ξεχώρισε αμέσως χάρη στο μοναδικό δυναμισμό του.

#### 1900 - FIAT 3 1/2 HP

Το πρώτο εργοστάσιο της Fiat άνοιξε το 1900 στο Corso Dante 35. Κάλυπτε επιφάνεια 12.000 τ.μ. και απασχολούσε 150 άτομα. Τον ίδιο χρόνο κατασκευάστηκαν τριάντα μοντέλα των 3 1/2 HP, τα οποία χωρούσαν πέντε άτομα, τα δύο καθισμένα αντικριστά στα άλλα τρία. Το ενδιαφέρον είναι ότι τα οχήματα αυτά δεν είχαν ακόμη όπισθεν.

#### 1902 - FIAT 24 HP CORSA

Εννέα αυτοκίνητα της Fiat συμμετέχουν στον 1ο Αυτοκινητιστικό Γύρο της Ιταλίας και καταφέρνουν όλα να τερματίσουν. Το Corsa 24 HP, το πρώτο πραγματικά αγωνιστικό αυτοκίνητο της Fiat, παρουσιάστηκε το 1902. Με οδηγό τον Vincenzo Lancia, κέρδισε την ανάβαση Sassi-Superga. Στο 2ο Αυτοκινητιστικό Γύρο της Ιταλίας, ο Giovanni Agnelli καταρρίπτει το ρεκόρ με ένα Fiat 8 HP.

#### 1906 - FIAT 40 HP CORSA

Το 1906 ο αριθμός των εργαζομένων της Fiat αυξήθηκε στους 2.500 ενώ τα δύο τρίτα της παραγωγής προοριζόταν για εξαγωγές. Η Fiat κέρδισε ένα μερίδιο της αγοράς των Ηνωμένων Πολιτειών και ταυτόχρονα ανέλαβε τις εγκαταστάσεις Ansaldo στην Ιταλία, στις οποίες κατασκευαζόταν αποκλειστικά τα ελαφριά 4κύλινδρα οχήματα. Ο Vincenzo Lancia κέρδισε το Coppa d'Oro του Μιλάνου και ο Mathis με το Fiat 40 HP κέρδισε το χρυσό τρόπαιο στο Κύπελλο Herkomer.

#### 1908 - FIAT 1 FIACRE

Το Fiat 1 Fiacre γεννήθηκε το 1908 και κατασκευάστηκαν 1600 τέτοια αυτοκίνητα. Είχε σχεδιαστεί για δημόσιες μεταφορές και χρησιμοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, το Παρίσι και πολλές άλλες πόλεις. Με το όχημα αυτό, η Fiat για πρώτη φορά χρησιμοποιεί την κατακόρυφη σχεδίαση κινητήρα "barca" κατά την οποία το κιβώτιο ταχυτήτων συμπεριλαμβάνεται στο στροφαλοθάλαμο.

#### 1910 - FIAT TIPO 3

Η Fiat ανανέωσε εκ βάθρων τη γκάμα παραγωγής της το 1910 με την



παρουσίαση των Τίρο 1, 2, 3, 4, 5 και 6 τα οποία ήταν τα πρώτα μοντέλα στην ιστορία της εταιρείας που διέθεταν μπαταρίες. Το Τίρο 3, επίσης γνωστό σαν το 20-30 Hp, χρησιμοποίησε ακόμα το αποκλειστικής ευρεσιτεχνίας σύστημα μετάδοσης με σταυρούς, της Fiat. Τα αυτοκίνητα της Fiat διακρίθηκαν και στους αγώνες, κατακτώντας το Κύπελλο RAC στην Ισπανία, κάνοντας πολλά ρεκόρ απόστασης στο Λος Άντζελες, την Ατλάντα και τη Narbeth και κερδίζοντας σε πέντε κατηγορίες στις πίστες της Αργεντινής.

#### **1911 - FIAT 300 HP RECORD**

Η Fiat κατασκεύασε το 300 HP Record ειδικά για να σπάσει το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας. Ο κινητήρας του, κυβισμού 28.353 κ.εκ. είχε διαδρομή πιστονιού 25 εκ. και ανέπτυσσε 290 ίππους. Με οδηγό τον Pietro Bordino άγγιξε τα 200 χλμ./ώρα στο Brooklands και το Saltburn το 1911 και κάλυψε το μίλι κινούμενο με 290 χλμ./ώρα στο Long Island τον Απρίλιο του 1912.

#### **1912 - FIAT ZERO**

Το 1912 ήταν η χρονιά του Zero, γνωστού επίσης σαν 12/15 HP, του πρώτου αυτοκινήτου μαζικής παραγωγής με μικρό κινητήρα. Κατασκευάστηκαν περίπου δύο χιλιάδες αυτοκίνητα. Το 1915, την τελευταία χρονιά που κατασκευάστηκε, προστέθηκε ηλεκτρικό σύστημα. Το 1912 ιδρύθηκε επίσης η Fiat Lubricants Company, ενώ στη Ρωσία η Fiat ίδρυσε την πρώτη ιταλική θυγατρική για τη συναρμολόγηση και τον εξοπλισμό αυτοκινήτων και ανταλλακτικών.

#### **1915 FIAT 501**

Κατασκευάστηκαν περίπου 1.000 Fiat 501, σχεδόν όλα για το Βασιλικό Στρατό. Με το όχημα αυτό η Fiat εγκατέλειψε την κατακόρυφη σχεδίαση κινητήρα και κιβωτίου ταχυτήτων "barca". Το αμάξωμα διέθετε ένα φαρδύτερο πίσω κάθισμα το οποίο χωρούσε τρεις επιβάτες.

#### **1919 - FIAT 501**

Το μικρό 501 παρουσιάστηκε το 1919. Κατασκευασμένο υπό την τεχνική διεύθυνση του Carlo Cavalli, το μοντέλο αυτό είχε μεγάλη επιτυχία με πωλήσεις άνω των 45.000 αυτοκινήτων σε ολόκληρο τον κόσμο. Τη χρονιά αυτή ιδρύθηκε επίσης η Magneti Marelli. Επιστρέφοντας στα ρεκόρ, μία αυτοκινητοπομπή από φορτηγά 23 Fiat 15 Ter πραγματοποίησε την πρώτη διέλευση της Σαχάρας με αυτοκίνητα, διανύοντας τρεις χιλιάδες χιλιόμετρα χωρίς μηχανικά προβλήματα.



## Ο ΓΕΡΟΥΣΙΑΣΤΗΣ AGNELLI ΚΑΙ Ο HENRY FORD

Το 1920 ο Γερούσιαστής Agnelli έγινε πρόεδρος της Fiat. Η επίσκεψή του στα εργοστάσια της Ford στην Αμερική τον έπεισε ότι η μαζική παραγωγή ήταν ο μόνος τρόπος περιορισμού του απαγορευτικού κόστους των μηχανοκίνητων οχημάτων. Μία ενδιαφέρουσα τεχνολογική επισήμανση: Η Fiat παρουσίασε το κιβώτιο 4 ταχυτήτων, το οποίο έκανε δυνατό το ανέβασμα σε έδαφος με κλίση 28%.

### 1922 IL LINGOTTO

Το Lingotto ("Η Χελώνα") άνοιξε το 1922. Το εργοστάσιο κατελάμβανε έκταση 153.000 τ.μ. συνολικά, διέθετε πέντε ορόφους και στην οροφή του υπήρχε μία φουτουριστική πίστα δοκιμών. Το πολυτελές Fiat 519 ξεχωρίζει από τα πολλά μοντέλα που κατασκευάστηκαν εκεί - μία εξακύλινδρη κατασκευή κυβισμού 4766 κ.εκ. με φρένα και στους τέσσερις τροχούς, υδραυλικό σύστημα πέδησης με σερβό και κολόνα τιμονιού ρυθμιζόμενη ως προς το ύψος και την απόσταση. Ο κινητήρας διέθετε επικεφαλής βαλβίδες, μία λύση η οποία είχε εξελιχθεί από τα αγωνιστικά αυτοκίνητα της Fiat.

### 1925 FIAT 509

Το 1925 το εργοστάσιο επεκτάθηκε στα 350.000 τ.μ. Το 509, το πρώτο μικρό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής της Fiat, παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου, του Μιλάνου. Οι τιμές του κυμαίνονταν από 16.000 μέχρι 25.000 λιρέτες. Δημιουργήθηκαν τρεις εκδόσεις, η "Sportive", η "Taxi" και η "Commerciale". Η παρουσίαση του μοντέλου αυτού συνέπεσε με την ίδρυση της εταιρείας χρηματοδότησης SAVA.

### 1927 FIAT 806 CORSA

Το 1927 δημιουργήθηκε το Fiat 520. Αυτός ο εξακύλινδρος κινητήρας των 2244 κ.εκ. όχι μόνο διέθετε μίζα αλλά και μία ακόμα τρομερή καινοτομία: τιμόνι αριστερά. Ο Pietro Bordino κέρδισε το Γκραν Πρι της Monza με ένα 806 Corsa. Την επόμενη χρονιά η Fiat έγινε ο πρώτος κατασκευαστής οχημάτων του κόσμου που άρχισε να τοποθετεί στάνταρ αλουμινένιες κυλινδροκεφαλές στους κινητήρες του.

### 1932 - FIAT 508 BALILLA

Το 508 τριών ταχυτήτων, γνωστό επίσης σαν Balilla, έκανε την πρώτη του επίσημη εμφάνιση στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Μιλάνου το 1932 και έγινε το δημοφιλέστερο μοντέλο παραγωγής της Fiat από την ίδρυσή της. Η έκδοση σεντάν κόστιζε 10.800 λιρέτες και διέθετε τετρακύλινδρο κινητήρα και υδραυλικά φρένα. Γρήγορο στην αναρρίχηση και πολύ γερό, το 508 Balilla απέκτησε και το παρατσούκλι "ελάχιστη χρέωση" λόγω της τρομερά χαμηλής κατανάλωσης καυσίμου του (8 λίτρα στα 100 χλμ.).

### 1934 FIAT BALILLA ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Το Balilla τεσσάρων ταχυτήτων παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του 1934. Τρεις μήνες μετά την άφιξη της δίθυρης και τετράθυρης



έκδοσης σεντάν, παρουσιάστηκε επίσης το ρούντστερ Spider και το ανοικτό Torpedo. Κατασκευάστηκαν συνολικά 113.000 αυτοκίνητα.

#### **1935 - FIAT 1500**

Το Fiat 1500 που παρουσιάστηκε το 1935, έκλεινε μέσα του την υλοποίηση πολυετών αεροδυναμικών ερευνών. Πέρα από τις πρωτοποριακές γραμμές του, το όχημα διέθετε έναν εξακύλινδρο κινητήρα με επικεφαλής βαλβίδες, ανεξάρτητη ανάρτηση στους εμπρός τροχούς και σασί σωληνωτού τύπου.

#### **1936 - FIAT 500**

Το 1936 γεννήθηκε το 500 το οποίο αμέσως απέκτησε το παρατσούκλι "Topolino" (Μίκυ Μάους=ποντικάκι), το μικρότερο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής στον κόσμο. Μεταξύ του 1936 και του 1955 κατασκευάστηκαν πάνω από 510.000 αυτοκίνητα. Οι στρογγυλεμένες γραμμές του έρχονταν σε αντίθεση με την παράδοση των τετραγωνισμένων σχημάτων, ενώ το ελαφρύ μεταλλικό του αμάξωμα πρόσφερε τη δυνατότητα εξαιρετικά ευέλικτης παραγωγής. Την ίδια χρονιά ξεκίνησαν οι εργασίες στο βιομηχανικό συγκρότημα του Mirafiori.

#### **1938 - FIAT 508C MILLE MIGLIA**

Το Fiat 508C Mille Miglia παρουσιάστηκε το 1938. Το πρώτο Fiat με συνεχές (χυτό) πλευρικό προφίλ, κέρδισε στην κατηγορία του και έκανε ρεκόρ στον πρώτο του αγώνα, διανύοντας 1620 χιλιόμετρα με μέση ταχύτητα 112 χλμ./ώρα.

#### **1939 - TORINO MIRAFIORI**

Το εργοστάσιο Torino Mirafiori άνοιξε το 1939. Με έκταση πάνω από ένα εκατομμύριο τετραγωνικά μέτρα - τα 300.000 στεγασμένα - το εργοστάσιο απασχολούσε 22.000 εργάτες σε δύο βάρδιες. Την ίδια χρονιά έκανε την εμφάνιση του το Fiat 1100 Musone.

#### **1945 - Ο ΓΕΡΟΥΣΙΑΣΤΗΣ GIOVANNI AGNELLI**

Ο Γερουσιαστής Giovanni Agnelli πέθανε το 1945.

#### **1946 - VITTORIO VALLETTA**

Έχοντας ανέβει ένα - ένα τα σκαλοπάτια της εταιρικής ιεραρχίας, ο Vittorio Valletta ανέλαβε τη διοίκηση της Fiat το 1946. Κατά τη θητεία του σαν πρόεδρου παρουσιάστηκαν πολλά πετυχημένα οχήματα.

#### **1948 - FIAT 500 BELVEDERE**

Το 500 B παρουσιάστηκε σε εκδόσεις σεντάν και στέισον βάγκον, στο Σαλόνι της Γενεύης του 1948. Από την άλλη, στο Σαλόνι του Τορίνο, παρουσιάστηκε το Belvedere Giardinetta, ένα 4-θέσιο στέισον βάγκον πολλαπλής χρήσης με αμάξωμα από μέταλλο, ξύλο και μασονίτη.





### **1949 - FIAT 500 C**

Τα μοντέλα 500 C, 1100 E και 1500 E κυκλοφόρησαν το 1949. Στο 1100 E παρουσιάστηκε ο μοχλός ταχυτήτων στο τιμόνι και η συγχρονισμένη δεύτερη ταχύτητα. Το 500 C προσέφερε σημαντικά νέα χαρακτηριστικά όπως στάνταρ σύστημα θέρμανσης στο εσωτερικό και ξεθάμπωμα παρμπρίζ.

### **1950 - FIAT 1400**

Το 1950 ξεκίνησε με την παρουσίαση του νέου Fiat με αυτοφερόμενο αμάξωμα, του 1400 - του πρώτου μεταπολεμικού Fiat και ενός νέου σημείου αφετηρίας τόσο σε ό,τι αφορά τη γραμμή όσο και τη μηχανική του συγκρότηση. Στο στάνταρ εξοπλισμό του οχήματος συμπεριλαμβάνονταν το σύστημα θέρμανσης και εξαερισμού.

### **1951 - FIAT CAMPAGNOLA**

Το Fiat Campagnola, βασισμένο στο Jeep, έκανε το ντεμπούτο του στη Bari Fiera del Levante το 1951. Κατασκευασμένο και σε στρατιωτική έκδοση, το AR 51, έπαιρνε κίνηση από έναν εμπρός τοποθετημένο κινητήρα 1901 κ.εκ. και διέθετε τετρακίνηση με ενδιάμεσο κιβώτιο με μακριές και κοντές σχέσεις. Το 1952, το Campagnola πέτυχε να διασχίσει κάθετα την Αφρική σε 11 ημέρες, 4 ώρες και 54 λεπτά, κάνοντας παγκόσμιο ρεκόρ.

### **1952 - FIAT 8 V**

Στο Σαλόνι της Γενεύης του 1952, η Fiat παρουσίασε ένα διθέσιο ρόουντστερ υψηλών επιδόσεων με εξελιγμένα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά, το 8V, το πρώτο Fiat με ανεξάρτητη ανάρτηση και στους τέσσερις τροχούς. Παρουσιάστηκε επίσης το 1900 σεντάν και το 1900 Granluce, με το πρώτο παράδειγμα αυτόματης μετάδοσης, η οποία επιτυγχάνεται μέσω συνεκτικού συνδέσμου μεταξύ του κινητήρα και του συμπλέκτη. 1953 - FIAT 1400 DIESEL κινητήρας.

### **1955 - FIAT 600**

Στο Σαλόνι της Γενεύης του 1955, παρουσιάστηκε το Fiat 600, ένα μεγάλο κόμπακτ αυτοκίνητο με τον κινητήρα πίσω και με ανεξάρτητη ανάρτηση και στους τέσσερις τροχούς και αυτοφερόμενο αμάξωμα. Μέχρι το 1960 είχαν κατασκευαστεί περισσότερα από 950.000 μοντέλα, συμπεριλαμβανόμενης και της επιμηκυσμένης έκδοσης "Multipla", αριθμός που αυξάνει στα 4.034.000 εάν συνυπολογιστούν και εκείνα που κατασκευάστηκαν κατόπιν αδείας.

### **1957 - NUOVA FIAT 500**

Το καλοκαίρι του 1957 η Fiat παρουσίασε το Nuova 500, με αερόψυκτο δίκυλινδρο κινητήρα. Η σειρά διευρύνθηκε το 1960 με το στέισον βάγκον 500, μία εμπνευσμένη πρόβλεψη του μοντέρνου στυλ του Στέισον Βάγκον. Όταν σταμάτησε η παραγωγή του, το 1975, είχαν ήδη κατασκευαστεί 3.678.000 αυτοκίνητα.

### **1959 - FIAT 1800**





Το 1959 παρουσιάστηκαν τα Fiat 1800 σεντάν και στέισον βάγκον καθώς και το 2100, με το τελευταίο να προσφέρεται σαν ειδική έκδοση σεντάν και καμπριολέ. Τα οχήματα αυτά διέθεταν εγκάρσια επικλινείς επικεφαλής βαλβίδες, συγχρονισμένο κιβώτιο ταχυτήτων, ράβδους στρέψης στο εμπρός σύστημα ανάρτησης και σύστημα πέδησης με σέρβο.

#### **1961 - FIAT 1300**

Το 1961, η Fiat παρουσίασε το 1300 και το 1500. Αυτά ήταν νέα οχήματα με πρωτοποριακό σχεδιασμό αμαξώματος και τεχνικές λύσεις, τα οποία διέθεταν ουσιαστικά το ίδιο αμάξωμα με δύο κινητήρες, με ιπποδυνάμεις 65 και 72 ίππων. Στα μοντέλα που κατασκευάστηκαν συμπεριλαμβάνονται τα 1800 B, 2300 και 2300 S κουπέ.

#### **1964 - FIAT 850**

Το 1964, το 600 εξελίχθηκε περαιτέρω με την παρουσίαση του Fiat 850, ενός διθέσιου σεντάν με αυτοφερόμενο αμάξωμα, υδρόψυκτο κινητήρα τοποθετημένο πίσω και ανεξάρτητη ανάρτηση. Κατασκευάστηκαν 2.865.800 τέτοια αυτοκίνητα.

#### **1966 GIOVANNI AGNELLI**

Ο Giovanni Agnelli έγινε ο νέος πρόεδρος της εταιρείας το 1966. Την ίδια χρονιά παρουσιάστηκε το ρούντστερ Dino Spider στο Σαλόνι του Τορίνο. Ο κινητήρας του, εμπνευσμένος από την ομώνυμη Φεράρι, διέθετε ασυνήθιστη σχεδίαση με τέσσερις εκκεντροφόρους επικεφαλής και μπλοκέ διαφορικό. Νέας σχεδίασης ήταν επίσης τα μονόφυλλα ελατήρια του πίσω άξονα.

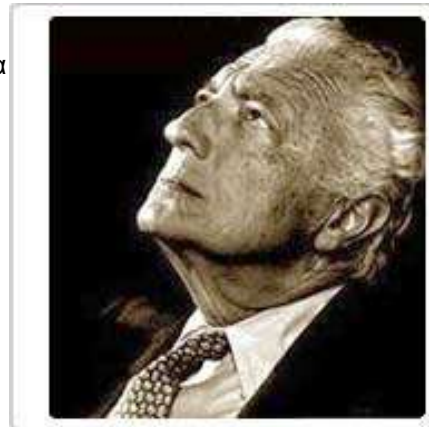
#### **1967 - FIAT 124**

Το Fiat 124 ανακηρύχθηκε "Αυτοκίνητο της Χρονιάς" το 1967. Ένα πενταθέσιο σεντάν με έναν επαναστατικό νέο τετρακύλινδρο κινητήρα 1200 κ.εκ., το 124 κατασκευάστηκε επίσης σε εκδόσεις στέισον βάγκον και ρούντστερ. Το τελευταίο σχεδιάστηκε από τον Pininfarina και διέθετε τετρακύλινδρο κινητήρα 1438 κ.εκ. με δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής, κινούμενους με οδοντωτό ιμάντα. Αξίζει να σημειωθεί επίσης η παρουσίαση του τετραθέσιου Dino Coupe, σχεδιασμένου από τον Bertone.

#### **1968 - FIAT 500 LUSO**

Το 1968 οι πωλήσεις της Fiat έφτασαν περίπου το ενάμιση εκατομμύριο οχήματα από τα οποία εξάχθηκαν οι 542.000. Την ίδια χρονιά, η εταιρεία παρουσίασε το 850 Special, το 850 sport, το coupe και το ρούντστερ, το 500 Lusso, το 124 και το 125 special. Η Magneti Marelli ανέπτυξε μία ηλεκτρονική ανάφλεξη υψηλής ενέργειας. Η πρωτοποριακή αυτή τεχνική λύση χρησιμοποιήθηκε στα Fiat Dino και Dino Ferrari. Καινοτομώντας για μία ακόμη φορά, η Fiat παρουσίασε επίσης το πρωτότυπο της City-Taxi, το αποτέλεσμα 15 ευρεσιτεχνιών, στο Σαλόνι του Τορίνο.

#### **1969 - FIAT DINO COUPE**



Η Fiat επένδυσε πάνω από 300 δισεκατομμύρια λιρέτες στη Νότια Ιταλία το 1969. Η εταιρεία απέκτησε επίσης τη Lancia και το 50% της Sefac-Ferrari. Η γκάμα της Fiat διευρύνθηκε με την προσθήκη του 128, του πρώτου προσθιοκίνητου Fiat και του 130, του σεντάν που έμελλε να αποτελέσει τη ναυαρχίδα της. Το εξαιρετικά σπορτίφ Dino Coupe 2400 επίσης παρουσιάστηκε εκείνη τη χρονιά.

#### **1970 - FIAT 128**

Το Fiat 128 ήταν το "Αυτοκίνητο της Χρονιάς" το 1970. Κατασκευασμένο σε εκδόσεις σεντάν με δύο και τέσσερις πόρτες και στέισον βάνγκον, το 128 ήταν το πρώτο Fiat με εγκάρσια τοποθετημένο κινητήρα 1100 κ.εκ. Η Fiat ξεκίνησε την παραγωγή της στη Ρωσία, σε ένα εργοστάσιο που εκτεινόταν σε στεγασμένες εγκαταστάσεις 1.455.000 τ.μ.

#### **1971 - FIAT 127**

Το 127, το οποίο θα αντικαθιστούσε το 850, παρουσιάστηκε τον Απρίλιο του 1971. Απόλυτα πρωτοποριακό για την εποχή του, το 127 αποτέλεσε τρομακτική επιτυχία στην αγορά τόσο της Ιταλίας όσο και του εξωτερικού και ανακηρύχθηκε "Αυτοκίνητο της Χρονιάς" για το 1972. Το εκατομμυριοστό 127 βγήκε από την γραμμή παραγωγής στα τέλη Μαΐου του 1974.

#### **1972 - FIAT 126**

Το 1972, η Fiat παρουσίασε το νέο μικρό της αυτοκίνητο, το 126, το σπορ μοντέλο X19, το 124 Abarth Rally και το 132, δημιουργημένο για το ανώτερο τμήμα της αγοράς. Ο τύπος αυτός παρουσιάστηκε σε τρία μοντέλα: "normal" και "special" - και τα δύο με κινητήρα 1600 - και ένα 1800 "special". Το 132 "special", το οποίο συνοδευόταν από πλούσιο προαιρετικό εξοπλισμό, ήταν το πρώτο σεντάν της Fiat το οποίο διέθετε στάνταρ εξωτερικό καθρέπτη.

#### **1976 - FIAT 131**

Η Fiat επένδυσε πάνω από 300 δισεκατομμύρια λιρέτες στη Νότια Ιταλία το 1969. Η εταιρεία απέκτησε επίσης τη Lancia και το 50% της Sefac-Ferrari. Η γκάμα της Fiat διευρύνθηκε με την προσθήκη του 128, του πρώτου προσθιοκίνητου Fiat και του 130, του σεντάν που έμελλε να αποτελέσει τη ναυαρχίδα της. Το εξαιρετικά σπορτίφ Dino Coupe 2400 επίσης παρουσιάστηκε εκείνη τη χρονιά.

#### **1978 - ROBOGATE**

Το Ritmo (Strada) παρουσιάστηκε το 1978 με μία μεγάλη γκάμα προαιρετικού εξοπλισμού, ο οποίος ξεκινούσε από κλιματισμό μέχρι αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με τρεις ταχύτητες. Οι μέθοδοι παραγωγής ανανεώθηκαν εκ βάθρων με τη χρήση του Robogate, του πρώτου ευέλικτου συστήματος συναρμολόγησης αμαξωμάτων στον κόσμο, με ρομπότ, στα εργοστάσια Rivalta και Cassino της Fiat.

#### **Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΗΣ FIAT AUTO S.p.A.**

Το 1979 ιδρύθηκε η Fiat Auto S.p.A., η οποία κάτω από τη σημαία της



περιελάμβανε τις Fiat, Lancia, Autobianchi, Abarth και Ferrari.

#### **1980 - FIAT PANDA**

Η Fiat παρουσίασε ένα ακόμα μικρό αυτοκίνητο στις αρχές της δεκαετίας του 1980, που πήρε το όνομά του από το χαριτωμένο ζώακι, σύμβολο της WWF, το Panda. Με τρίπορτο αμάξωμα, σχεδίασης του Giugiaro, το νέο αυτό προσθιοκίνητο μοντέλο προσφερόταν με δύο κινητήρες: έναν αερόψυκτο δίκυλινδρο 650 κ.εκ. και έναν υδρόψυκτο τετρακύλινδρο 900 κ.εκ.

#### **1981 - FIAT ARGENTA**

Η Fiat παρουσίασε το Argenta στα τέλη του Μαΐου. Το νέο μοντέλο, το οποίο παρουσιάστηκε σε αντικατάσταση του 132, προσφερόταν με τρεις κινητήρες: 1600 βενζίνης, 2000 βενζίνης με ηλεκτρονικό ψεκασμό και 2500 ντίζελ, με το τελευταίο να διαθέτει καπό με διαφορετική γραμμή. Ένα μοντέλο 2000 με ψεκασμό και με ηλεκτρονική ανάφλεξη "Digiplex" παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Τουρίνο το 1982.

#### **1983 - FIAT REGATA**

Το Σαλόνι της Φρανκφούρτης επιλέχτηκε για την παρουσίαση του Fiat Regata, μίας από τις σημαντικότερες νέες εξελίξεις στο χώρο του οικογενειακού αυτοκινήτου. Το σεντάν αυτό προσφερόταν σε μία μεγάλη γκάμα μοντέλων, το Regata 70 με κινητήρα βενζίνης 1300, το Regata 85 με κινητήρα βενζίνης 1500, το Regata 100 με κινητήρα βενζίνης 1600 και το Regata Diesel 1700. Και ακόμα, η έκδοση 70 προσφερόταν με τρία διαφορετικά επίπεδα εξοπλισμού: "Base", "Super" και "E.S.", το τελευταίο με κινητήρα ο οποίος διέθετε σύστημα για το σημαντικό περιορισμό της κατανάλωσης καυσίμου στο μποτιλιάρισμα.

#### **1984 - FIAT UNO**

Το Uno παρουσιάστηκε στο διεθνή τύπο στο Ακρωτήριο Κανάβεραλ σαν "Αυτοκίνητο της Χρονιάς" το 1984. Στη συνέχεια εφοδιάστηκε με τον κινητήρα Fire, κατασκευασμένο στο εργοστάσιο Termoli της Fiat, ο οποίος διέθετε μία μεγάλη γκάμα τεχνολογικών λύσεων, συμπεριλαμβανόμενου του γεγονότος ότι ήταν ο πρώτος κινητήρας 1000 κ.εκ. με ηλεκτρονικό μίζα. Ένα ακόμα ρεκόρ για το Uno ήταν ότι πουλήθηκε πολύ περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο αυτοκίνητο στην ιστορία της Fiat μέχρι σήμερα.

#### **1985 - FIAT CROMA**

Το μεγάλο νέο για το 1985 ήταν το Cromia, διαθέσιμο σε πέντε διαφορετικές εκδόσεις, με κινητήρες βενζίνης από 1600 έως 2000 κ.εκ., έναν κινητήρα ντίζελ 2500 και έναν τουρμποντίζελ 2400. Το 1988, η γκάμα διευρύνθηκε με τον πρώτο τουρμποντίζελ άμεσου ψεκασμού 2000 σε αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής. Ξεκίνησε η λειτουργία του Termoli 3, προσφέροντας στη Fiat το πλέον αυτοματοποιημένο εργοστάσιο αυτοκινήτων του κόσμου.

#### **1988 - FIAT TIPO**



Το Τίρο παρουσιάστηκε το 1988 και ψηφίστηκε "Αυτοκίνητο της Χρονιάς" για το 1989. Το πεντάπορτο προσφέρθηκε με 5 κινητήρες, τρεις βενζίνης και δύο ντίζελ, σε δύο προσεγγμένα επίπεδα εξοπλισμού, Base και Digit. Η έναρξη της παραγωγής του Τίρο συνέπεσε και με μία ακόμα εξέλιξη για την τεχνολογία της Fiat: την γραμμή παραγωγής "με νησίδες" (island). Πέντε χρόνια αργότερα, το 1993, το Τίρο προσφέρθηκε επίσης στην δίπορτη 16-βάλβιδη έκδοση 2.0.

#### **1990 - FIAT TEMPRA**

Τον Φεβρουάριο του 1990 παρουσιάστηκε το Temptra, ένα οικογενειακό σεντάν βασισμένο στο Τίρο με κινητήρες 1300 και 1600, το τελευταίο διαθέσιμο με καταλύτη. Στη συνέχεια προστέθηκαν τα μοντέλα 1800 και 2000 με ηλεκτρονικό ψεκασμό και προαιρετική δυνατότητα τοποθέτησης ηλεκτρονικά ελεγχόμενου αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων 4 σχέσεων.

#### **1991 - FIAT CINQUECENTO**

Ο διάδοχος του 126, το νέο 500, παρουσιάστηκε στο κοινό στα τέλη του 1991. Διέθετε επιλογή δύο κινητήρων, ενός 704 κ.εκ. με δύο αντιδιαμετρικούς οριζόντιους κυλίνδρους και ενός τετρακύλινδρου 903 κ.εκ. με ωστήρια και σύστημα χρονισμού με κοκοράκια.

1993 - FIAT PUNTO και FIAT PUNTO CABRIO

**Έχοντας παρουσιαστεί το 1993, το Punto ανακηρύχθηκε**

**"Αυτοκίνητο της Χρονιάς" το 1995. Διαθέσιμο σε 14 χρώματα και 31 εκδόσεις, συμπεριλαμβανόμενης μίας GT και μίας Cabrio. Με δύο ή τέσσερις πόρτες, τρία επίπεδα εξοπλισμού και την τελευταία γενιά κινητήρων Fire, συμπεριλαμβανόμενων των προαιρετικών κιβωτίων ταχυτήτων 6 σχέσεων και του συστήματος ηλεκτρονικά ελεγχόμενης συνεχώς μεταβαλλόμενης μετάδοσης.**

1993 - COUPE FIAT

**Το Fiat Coupe που πρωτοπαρουσιάστηκε το 1993, αξιοποιεί την πλούσια εμπειρία που έχει συγκεντρώσει η Fiat σε αυτό το κομμάτι της αγοράς εδώ και πολλά χρόνια. Το αμάξωμα σχεδιάστηκε από τον Pininfarina και το Κέντρο Σχεδιασμού της Fiat. Ο 16-βάλβιδος κινητήρας 2000 διαθέτει αντι-περιστροφόμενο άξονα για τέλεια ισορροπία. Με 142 ίππους και επιτάχυνση 0 έως 100 σε 9.2 δευτερόλεπτα.**

1994 - FIAT ULYSSE

**Παρουσιάστηκε το Μάρτιο του 1994 στο Σαλόνι της Γενεύης. Το Ulysse τοποθετείται σαφώς στη σταθερά αυξανόμενη αγορά των MPV. Διαθέτει οκτώ άνετες θέσεις με πολλές δυνατότητες διαμόρφωσης και προσφέρεται με τρεις κινητήρες: έναν ατμοσφαιρικό τετρακύλινδρο δλίτρο κινητήρα με ηλεκτρονική διαχείριση, ένα δλίτρο τούρμπο και έναν τουρμποντίζελ.**

1995 - FIAT BARCHETTA

**Το διθέσιο Barchetta, το οποίο παρουσιάστηκε το Μάρτιο του 1995,**



περικλείει έξυπνα τη σχεδιαστική κληρονομιά της διάσημης αυτής σειράς. Συνδυάζοντας τις σπορ επιδόσεις και την πραγματική άνεση στους επαρχιακούς δρόμους με ομαλή και ευέλικτη συμπεριφορά στην κίνηση της πόλης, το Barchetta παίρνει κίνηση από έναν 16-βάλβιδο κινητήρα 1.8 που του χαρίζει τελική ταχύτητα 200 χλμ./ώρα.

1995 - FIAT BRAVO - FIAT BRAVA

Το 1995 γεννήθηκε το Fiat Bravo και το Fiat Brava. Για πρώτη φορά στην ιστορία της Fiat Auto, δύο οχήματα διαφορετικών διαστάσεων, σχεδιασμού και χρηστών στους οποίους απευθύνονται, παρουσιάζονται μαζί, έχοντας εξελιχθεί μέσα από μία κοινή σχεδιαστική προσέγγιση.

1996 - FIAT MAREA - FIAT MAREA WEEKEND

Η σειρά Tempra αντικαταστάθηκε από το Marea σεντάν και το Στέισον Βάγκον. Με χυτές και καθαρές γραμμές, μεγάλες γυάλινες επιφάνειες και απόλυτα αρμονικούς όγκους. Με τρεις πολυβάλβιδους κινητήρες βενζίνης, τρεις κινητήρες ντίζελ με τούρμπο και εξελιγμένη, σύγχρονη τεχνική συγκρότηση.

1997 - FIAT PALIO WEEKEND

Ένα νεανικό, ευέλικτο αυτοκίνητο το οποίο ενσαρκώνει τη φιλοσοφία ποιότητας ζωής, το Fiat Palio Weekend εμφανίστηκε το 1997. Στα κυριότερα χαρακτηριστικά του περιλαμβάνεται και η ευελιξία η οποία το καθιστά ιδανικό αυτοκίνητο για πολυάριθμες δραστηριότητες όπως εργασία, ταξίδια, σπορ και αναψυχή.

1997 - FIAT MAREA BIPOWER

Το Marea έγινε "Bi-power", το μόνο αυτοκίνητο από την Ιταλία που διαθέτει διπλό σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου: βενζίνη και μεθάνιο, το φυσικό αέριο που θεωρείται το καθαρότερο και οικονομικότερο εναλλακτικό καύσιμο.

Το τελευταίο μοντέλο του '90 και το πρώτο του νέου αιώνα

Το 1998 ήταν η χρονιά του Fiat Seicento, ιδανικό για οδήγηση στην πόλη, και του Multipla, διαμορφωμένο για ευέλικτη χρήση και πολλαπλή χρησιμότητα. Δυο χρόνια αργότερα, το Fiat Doblo, παρουσιάστηκε στο Paris Motor Show: ένα νέο, φιλικό αυτοκίνητο, που διαθέτει λειτουργίες ενός επαγγελματικού αυτοκινήτου. Το 2001 λανσαρίστηκε το Fiat Stilo, με πρωτοποριακό design, εξελιγμένη τεχνολογία και πολυάριθμο προαιρετικό εξοπλισμό. Τον επόμενο χρόνο, το Fiat Multipla, το Νέο Fiat Ulysse και το Fiat Stilo Multi Wagon ανασχεδιάστηκαν. Το 2003 εμφανίστηκε στην αγορά το νέο Punto (ακριβώς 10 χρόνια μετά το αρχικό λανσάρισμα του μοντέλου) με τον πρωτοποριακό κινητήρα 1,3 Multijet 16v, και το νέο Barchetta ανασχεδιάστηκε τόσο εξωτερικά όσο και στο εσωτερικό του. Το φθινόπωρο έκανε την εμφάνιση του το νέο





**Panda και πήρε το βραβείο "Αυτοκίνητο της Χρονιάς 2004".**

Νέο logo Fiat

Το λογότυπο της Fiat ανανεώθηκε και παρουσιάστηκε σε κυκλικό σχήμα από το Centro Stile Fiat, ζωντανεύοντας το έμβλημα που σχεδιάστηκε για να γιορτάσει την 100η Επέτειο της Εταιρείας.

Fiat Idea

Το Fiat Idea, διαθέσιμο από τον Ιανουάριο του 2004, δεν ήταν μόνο το πρώτο MPV που δημιουργήθηκε από τη Fiat αλλά και το πρώτο μοντέλο που επικοινωνήσε το νέο στόχο της εταιρείας. Ένα αυτοκίνητο με μοναδική σχεδίαση: φωτεινό με το νέο Sky Dome, πιο ψηλό για μεγαλύτερη ορατότητα και με πολλές ευέλικτες λύσεις στο εσωτερικό του που το καθιστά ιδανικό για όλες τις περιστάσεις.

Multijet

Ο κινητήρας Multijet αποδείχθηκε ότι μπορεί να προσφέρει υψηλές επιδόσεις και ελάχιστη κατανάλωση καυσίμων για το Fiat Idea, Panda, Punto και Stilo. Το νέο σύστημα - αναπτυγμένο από την εξέλιξη του "Common Rail" - αποτελεί τη βάση των δυο νέων κινητήρων Fiat δεύτερης γενιάς, τον μικρό 1.3 Multijet 16v και τον σπορ 1.9 Multijet 100 HP.





## ΜΕΡΟΣ 2.5

### Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ LANCIA

#### **Vincenzo Lancia**

Ο Vincenzo Lancia γεννήθηκε στις 24 Αυγούστου 1881 στο Fobello, στη Val Sesia. Ο πατέρας του, επιχειρηματίας Giuseppe Lancia, έκανε περιουσία στη βιομηχανία κονσερβοποιημένων τροφίμων. Χάρη στην οικονομική της άνεση, η οικογένεια περνά τα καλοκαίρια στο εξοχικό της στο Fobello και τον υπόλοιπο χρόνο στο Τορίνο, σε ιδιόκτητο κτίριο στην οδό Vittorio Emanuele. Ο Lancia έχει σκεφτεί το μέλλον καθενός από τα τέσσερα παιδιά του: του Giovanni, του Arturo, της Maria και του Vincenzo, που έχει το ψευδώνυμο Censin. Τον Censin τον προορίζουν για δικηγόρος. Όμως δεν τα πάει στο σχολείο. Έξυπνος είναι, ίσως υπερβολικά έξυπνος, αλλά δεν στρώνεται. Αφαιρείται, είναι οκνηρός. Με βαριά καρδιά, ο πατέρας αναγκάζεται να εγκαταλείψει το όνειρο να δει το γιό του δικηγόρο. Έτσι, στα δώδεκά του χρόνια τον στέλνει σε κολέγιο, με την ελπίδα να τον κάνει τουλάχιστον λογιστή.

Το συνεργείο που ανοίγουν οι αδελφοί Ceirano δίπλα στο πατρικό του σπίτι αποσπά το νέο από τη μελέτη. Εκεί κατασκευάζουν ποδήλατα τα οποία πωλούν με το όνομα Welleyes γιατί τα εγγλέζικα ονόματα έχουν περισσότερη πέραση στο κοινό. Ο Censin συχνάζει στο μαγαζί των Ceirano και σύντομα γίνεται έμπειρος μηχανικός. Όταν αργότερα οι δύο αδελφοί αρχίζουν να δουλεύουν πάνω στα πρώτα αυτοκίνητα, ο νεαρός εντυπωσιάζεται από τους κινητήρες. Ο Vincenzo παρατάει το κολέγιο και καταφέρνει να αποσπάσει από τον πατέρα την άδεια να δουλέψει στους Ceirano. Τον προσλαμβάνουν ως λογιστή (φαίνεται πως αυτό το ζήτησε ο Lancia, θεωρώντας αυτή τη θέση λιγότερο ευκαταφρόνητη από αυτή του μηχανικού), αλλά αντί να ασχολείται με τους λογαριασμούς, αφοσιώνεται στην επισκευή κινητήρων.

Το 1899, έχοντας βρει κάποιους χορηγούς, οι αδελφοί Ceirano αρχίζουν να κατασκευάζουν ένα όχημα σχεδιασμένο από τον μηχανικό Aristide Faccioli. Το αυτοκίνητο Welleyes έχει αρκετή επιτυχία, αλλά οι Ceirano δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις παραγγελίες. Τον Ιούλιο δέχονται την προσφορά του Giovanni Agnelli και παραδίδουν για 30.000 λιρέτες όλες τις εγκαταστάσεις και τις ευρεσιτεχνίες της Welleyes, από την οποία λίγο αργότερα θα προκύψει η Fiat 3,5 HP. Ο Lancia, 18

ετών, και ο συνομήλικός του Felice Nazzaro, που πριν λίγο καιρό είχε μπει στην επιχείρηση, προσλαμβάνονται από τη Fiat ως δοκιμαστές.

Στα πρώτα χρόνια της ζωής της, η Fiat συμμετέχει σε πάρα πολλούς αγώνες. Στο τιμόνι, ο Lancia και ο Nazzaro. Ο τελευταίος είναι "καλλιτέχνης" του τιμονιού. Ο Lancia, αντίθετα οδηγεί παρορμητικά. Είναι και πιο γρήγορος, όταν δεν συναντά κάποια μηχανολογική περιπέτεια. Προσεκτικός και απαιτητικός στη δουλειά του, έξω γίνεται ζωηρός και χαρούμενος. Ψηλός και γεροδεμένος από μικρός, ως ενήλικας ο Lancia είναι ένας επιβλητικός άντρας με πάθος για το καλό φαΐ, το ποτό με τους φίλους και την όπερα. Καλός γνώστης της μουσικής, αγαπά ιδιαίτερα τον Βάγκνερ.

Το 1906, όπως είδαμε, γίνεται κατασκευαστής, και με το φίλο του τον Claudio Fogolin, ιδρύουν την Lancia. Το 1922, όταν πια είναι επιτυχημένος βιομήχανος, παντρεύεται τη γραμματέα του, Adele Miglietti. Κάνουν τρία παιδιά, την Anna Maria, το Gianni και την Eleonora. Συνεχίζει να παρακολουθεί αυτοπροσώπως την εξέλιξη των νέων μοντέλων, παίρνοντας μέρος συχνά ο ίδιος στις δοκιμές. Ο θάνατος τον βρίσκει νωρίς στις 15 Φεβρουαρίου 1937, όταν δεν έχει ακόμη συμπληρώσει τα 56 του χρόνια. Κατά τη διάρκεια της νύχτας παθαίνει καρδιακή προσβολή. Ελπίζει ότι πρόκειται για περαστική αδιαθεσία και δεν ξυπνά τη γυναίκα του. Μόνο στις επτά το πρωί αποφασίζει να καλέσει τον οικογενειακό γιατρό, ο οποίος σπεύδει να τον εξετάσει. Είναι όμως πια αργά.

Πεθαίνει αναπάντεχα ένας από τους άντρες στους οποίους οφείλουμε μερικές από τις πιο σημαντικές σελίδες της ιστορίας του αυτοκινήτου. Ένστικτο, πρωτοτυπία και θάρρος είναι τα χαρακτηριστικά που υπογράφουν τη δουλειά του ως κατασκευαστή. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι πνευματική του κληρονομιά είναι ακόμη ένα αυτοκίνητο, η Aprilia. Το μοντέλο αυτό, που μοιάζει να συνδυάζει την παράδοση της εταιρίας και τα χαρίσματα του ανθρώπου γίνεται αρχικά δεκτό με σκεπτικισμό, με αμηχανία. Η γραμμή είναι υπερβολικά τολμηρή, η τεχνική υπερβολικά πρωτοποριακή. Περνάει αρκετός καιρός για να γίνει βασίλισσα του δρόμου και αποδεκτή απ' όλους αυτή η γρήγορη, σταθερή και πολύ μοντέρνα Lancia. Μόνο η μοναδική ευφυΐα του Vincenzo Lancia είχε κατορθώσει να τα προβλέψει όλ' αυτά.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΑΓΟΡΑΣ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

## ΜΕΡΟΣ 3.1

### ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΝΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Είναι γεγονός ότι όταν κάποιος πάει να αγοράσει ένα αυτοκίνητο, λίγο πολύ ξέρει τι θέλει, ή το έχει σκεφτεί από καιρό και γενικότερα έχει κάποιες συγκεκριμένες προτιμήσεις πάνω στο θέμα και έχει μια εικόνα στο μυαλό του, τι ζητάει, Παρόλα αυτά, υπάρχουν πάντα οι παράγοντες και τα κριτήρια επιλογής, τα οποία επηρεάζουν άλλες φορές λίγο και άλλοτε σημαντικά την τελική επιλογή ενός υποψήφιου αγοραστή.

Αυτοί οι παράγοντες θα μπορούσαν να διαχωριστούν σε δύο ειδών, τους **υποκειμενικούς** και τους **αντικειμενικούς** παράγοντες.

Ως **υποκειμενικοί** παράγοντες αγοράς αυτοκινήτου, θεωρούνται παράγοντες που έχουν να κάνουν με το συναίσθημα, την εκτίμηση, την κουλτούρα, την μόρφωση, την κοινωνική θέση του καθενός αλλά και το οικογενειακό και κοινωνικό περιβάλλον. Όλα τα παραπάνω λοιπόν επηρεάζουν υποκειμενικά την επιλογή αυτοκινήτου.

Αυτοί οι παράγοντες συνοπτικά είναι:

- Το design
- Κύρος / image
- Το συναίσθημα
- Η κουλτούρα
- Οικογενειακό / κοινωνικό περιβάλλον

Το **design** ενός αυτοκινήτου, θεωρείται υποκειμενικός παράγοντας αν και υπάρχουν τα κατά γενική ομολογία όμορφα και αποδεκτά από την πλειοψηφία του κοινού σχήματα, και αυτά που αντιθέτως θεωρούνται άσχημα. Παρόλα αυτά οφείλουμε να το κατατάξουμε στους υποκειμενικούς παράγοντες.

Το **κύρος / image** ενός αυτοκινήτου κάτι το οποίο φροντίζουν να «χτίσουν» οι εταιρείες για τα μοντέλα τους είναι ένας παράγοντας, ο οποίος σαφώς έλκει το κοινό που θέλει να προβληθεί μέσα από το αυτοκίνητό του.

Το **οικογενειακό / κοινωνικό περιβάλλον** σαφώς επηρεάζει την αγορά ενός αυτοκινήτου, κι έρχεται σε συνδυασμό με τον προηγούμενο παράγοντα, το κύρος. Σ' αυτόν τον παράγοντα λειτουργούν και τα συναισθήματα του ανταγωνισμού, ή ακόμη και της ζήλειας πολλές φορές. Για παράδειγμα, όταν κάποιος μέσα σε μια οικογένεια έχει κάποιο ακριβό αυτοκίνητο, θέλουν και τα υπόλοιπα μέλη να τον φτάσουν, ή και να πάρουν καλύτερο. Ή αν μια οικογένεια, στο κοινωνικό περιβάλλον όπου ζει, θεωρείται εύρωστη οικονομικά, θέλει να προβληθεί και μέσω του αυτοκινήτου της, ακόμη και αν τις περισσότερες φορές δεν της χρειάζεται κάποιο μεγάλο και ακριβό αυτοκίνητο. Τέλος, εδώ πρέπει να πούμε, ότι τουλάχιστον στις πιο μικρές κοινωνίες πολλές φορές εάν κάποιος γνωστός ή συγγενής ή ακόμη και συγχωριανός πουλάει αυτοκίνητα, τότε υπάρχει η τάση να παίρνουν αυτοκίνητο από αυτόν, είτε από υποχρέωση, είτε πολύ απλά λόγω του ότι το γεγονός ότι είναι γνωστός προκαλεί μια εμπιστοσύνη και εγκυρότητα.

Το **συναίσθημα / η κουλτούρα**. Αυτοί οι δύο παράγοντες επηρεάζουν τόσο ως προς το μέρος στο οποίο βρίσκεται κάποιος, αλλά και το τι του αρέσει γενικά και όχι τι του χρειάζεται αντικειμενικά. Βλέπουμε στην Ελλάδα, ότι γενικότερα υπάρχει μια ιδιαίτερη εκτίμηση στην «κούρσα», όπως την λένε ή αλλιώς στα sedan 4θυρα αυτοκίνητα. Κάθε σωστός και καταξιωμένος μετά από χρόνια δουλειάς οικογενειάρχης, πρέπει να πάρει ένα καλό αυτοκίνητο, μια κούρσα όπως λέμε για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της οικογένειας. Ακόμη και αν κάποιο άλλο όχημα, π.χ. ένα πολυμορφικό τον εξυπηρετούσε καλύτερα, και πάλι δεν θα το προτιμούσε γιατί δεν του αρέσει το «κόψιμό του», ή και γιατί δεν αρέσει γενικά.

Όσον αφορά το συναίσθημα, είναι πολύ απλά το τι λαχταρούσαμε να αποκτήσουμε τόσο καιρό, ή πιο απλά τι μας αρέσει και πάμε απευθείας σε αυτό, δίχως να κρίνουμε αν μας εξυπηρετεί και αν το χρειαζόμαστε αντικειμενικά. Π.χ το «κόλλημα» με μια συγκεκριμένη μάρκα ή μοντέλο ή κατηγορία μοντέλων. Έτσι, βλέπουμε πολλές φορές οικογενειάρχες με σπορ αυτοκίνητα, βλέπουμε τα ογκώδη, άβολα και βενζινοβόρα μεγάλα SUV και τζιπ να πληθαίνουν όλο και πιο πολύ μέσα στην Αθήνα και άλλα πολλά τέτοια παραδείγματα.

Ως **αντικειμενικοί** παράγοντες, θεωρούνται εκείνοι οι παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την αγορά ενός αυτοκινήτου με βάση τη λογική, την οικονομική ευχέρεια, τις ανάγκες, την ασφάλεια, την αξιοπιστία κ.τ.λ. Είναι δηλαδή κριτήρια που αντικειμενικά έχουν βαρύτητα στην επιλογή ενός αυτοκινήτου.

Οι αντικειμενικοί παράγοντες συνοπτικά είναι:

- Η τιμή / κόστος κτήσης
- Κόστος συντήρησης
- Value for money, σχέση αξίας / τιμής
- Τρόπος / ευκολίες πληρωμής
- Τύπος οχήματος / σκοπός χρήσης
- Αξιοπιστία / εγγυήσεις
- After sales / υπηρεσίες
- Ασφάλεια
- Επιδόσεις
- Ποιότητα κατασκευής
- Τεχνικά χαρακτηριστικά / τεχνολογία
- Εξοπλισμός
- Οδική συμπεριφορά
- Χώροι

Ο οικονομικός, είναι κατά κοινή ομολογία τις περισσότερες φορές ο πιο σημαντικός παράγοντας. Και επιπλέον τη σήμερον ημέρα δεν παίζει ρόλο μόνο το πόσο κάνει ένα αυτοκίνητο, αλλά και με τι τρόπο και όρους αγοράς θα το πάρει κανείς, δηλαδή με λίγα λόγια τα χρηματοδοτικά προγράμματα που προσφέρουν οι εταιρείες. Επιπλέον, πολλοί υποψήφιοι αγοραστές πλέον ακόμη και έχουν τα χρήματα για ένα αυτοκίνητο και ακόμη και αν τους αρέσει, μπορεί να μην το αγοράσουν διότι κρίνουν ότι είναι υπερτιμημένο ή πολύ ακριβό γι' αυτά που προσφέρει. Σε αυτό το σημείο ακριβώς μπαίνει ο παράγοντας σχέσης αξίας / τιμής, δηλαδή το κατά πόσον αυτά που σου προσφέρει ένα αυτοκίνητο σου τα προσφέρει και σε μία λογική τιμή.

Η γενικότερη άποψη του «ότι πληρώνεις παίρνεις», χάνει συνεχώς έδαφος και αυτό είναι κάτι που διαπιστώνεται τόσο από την συνεχόμενη και όλο και μεγαλύτερη άνοδο κορεάτικων αυτοκινητοβιομηχανιών, αλλά και από το γεγονός ότι ακόμα και εταιρείες κύρους με κατ' εξοχήν ακριβά αυτοκίνητα και εύρωστο αγοραστικό κοινό, έχουνε μπει στο χορό των προσφορών, των εκπτώσεων και των ευκολιών πληρωμής ούτως ώστε να κρατήσουν μεν αλλά και να κερδίσουν δε όλο και περισσότερους πελάτες.

Ωστόσο υπάρχουν και οι υπόλοιποι παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν όπως είπαμε σε σημαντικό βαθμό την αγορά ενός αυτοκινήτου. Η αξιοπιστία και το after sales ενός μοντέλου μετράνε πάρα πολύ στο αγοραστικό κοινό που θέλει εκτός από μια ευχάριστη συμβίωση με το όχημά του, να είναι και εξίσου απροβλημάτιστη και χωρίς δυσάρεστες εκπλήξεις.

Επίσης όλο και περισσότερο έδαφος κερδίζει στη συνείδηση του καταναλωτή ο παράγοντας ' ασφάλεια ' όσο περνάει ο καιρός, κάτι που ομολογουμένως περνούσε σε δεύτερη μοίρα παλαιότερα. Έτσι βλέπουμε συνεχώς πιο εξελιγμένες και πιο επίσημες δοκιμές πρόσκρουσης από ανεξάρτητους οργανισμούς (EURO NCAP) τα αποτελέσματα των οποίων εφόσον είναι θετικά , χρησιμοποιούνται έντονα για διαφημιστικούς λόγους, κάτι το οποίο αποδεικνύει τη σημασία που δείχνει πλέον ο κόσμος σε αυτόν τον τομέα.

Τέλος, οι υπόλοιποι αντικειμενικοί παράγοντες όπως οι επιδόσεις, η χρήση και χρηστικότητα, οι χώροι κ.τ.λ. , είναι επίσης πολύ μεγάλης σημασίας διότι έχουν να κάνουν καθαρά με τη χρήση του αυτοκινήτου, τη σωστή εξυπηρέτηση των αναγκών του αγοραστή αλλά και την πολύχρονη συμβίωσή του με αυτό. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό να εξεταστούν και να ληφθούν σοβαρά υπ' όψη ούτως ώστε να αποφευχθεί η επιλογή λάθος μοντέλου.

## ΜΕΡΟΣ 3.2

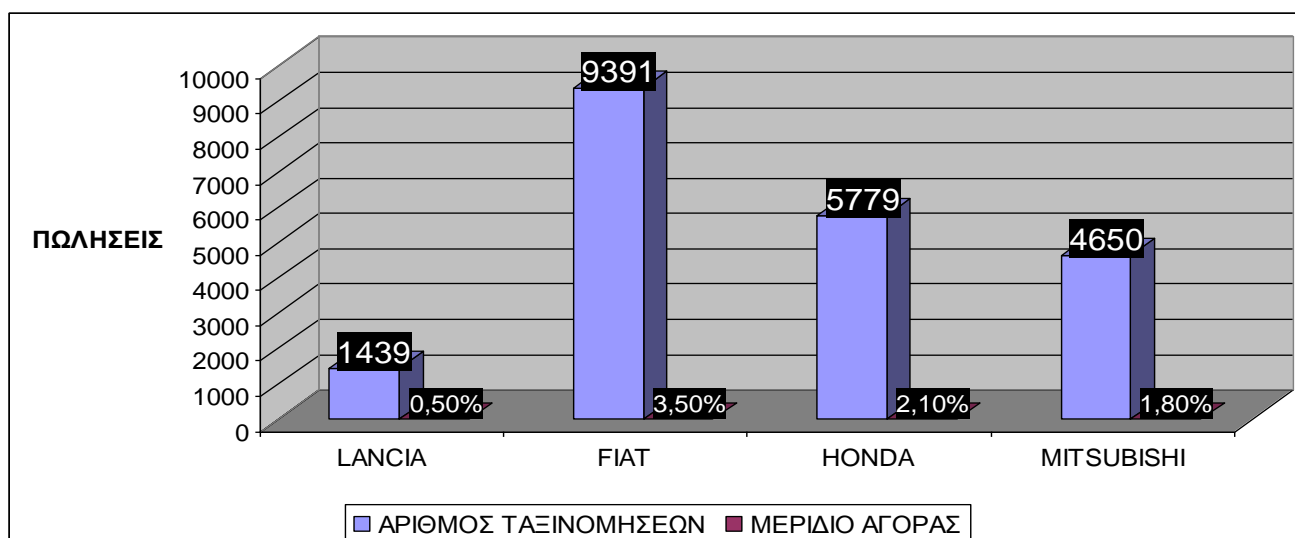
### ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ. ΠΩΣ ΤΑ ΠΗΓΑΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟ 2005 ΣΕ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΙΟ ΣΥΓΚΡΕΚΡΙΜΕΝΑ;

Καλές είναι οι θεωρίες και οι γενικές περιγραφές, αλλά ας δούμε σε αυτό το σημείο πως τα πήγαν οι «διαγωνιζόμενοι» μας στην πράξη. Θα εξετάσουμε λοιπόν τις πωλήσεις που πέτυχαν τα οι εταιρείες αρχικά αλλά και τα μοντέλα αναφοράς κατ' επέκταση μέσα στην χρονιά που μας πέρασε, το 2005. Επίσης, θα δούμε που κυμαίνονται οι πωλήσεις των πολυμορφικών αυτοκινήτων γενικά και τι αποδοχή έχουν από το κοινό, καθώς και ποιες είναι οι πιο δημοφιλείς κατηγορίες οχημάτων στην Ελλάδα. Τα στοιχεία προέρχονται από το επίσημο site του "ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ ΕΙΣΑΓΩΓΕΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ" ΣΕΑΑ.

Οι εταιρείες αναφοράς λοιπόν μέσα στο 2005 πήγαν ως εξής:

<b>ΜΑΡΚΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ</b>
LANCIA	1439	0,50%
FIAT	9391	3,50%
HONDA	5779	2,10%
MITSUBISHI	4650	1,80%

#### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΟ 2005



ΠΗΓΗ ΣΕΑΑ

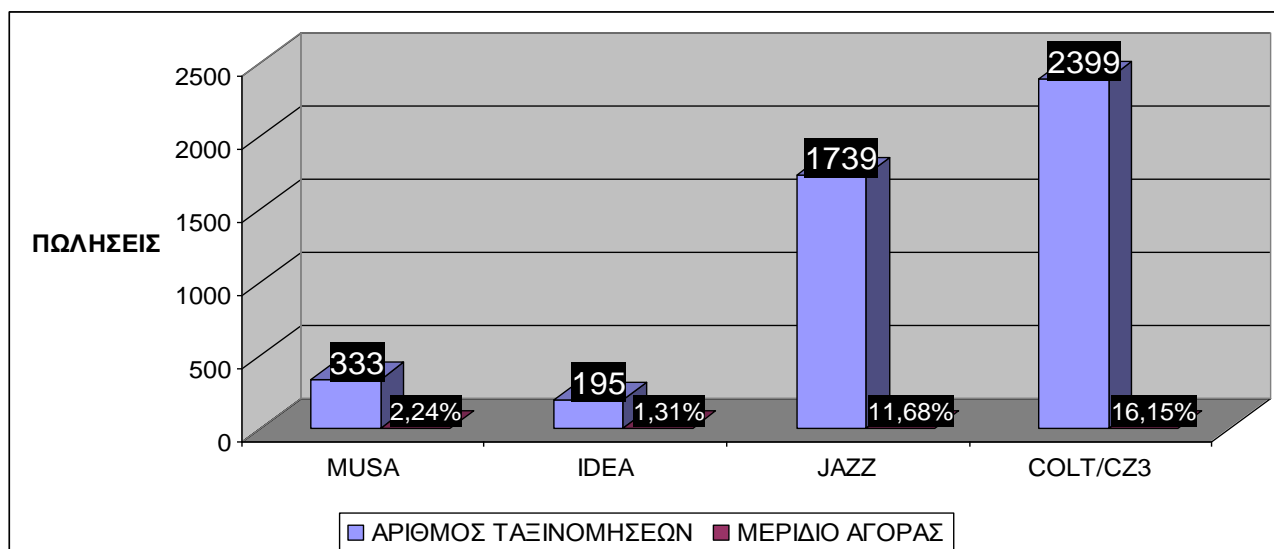
Όπως βλέπουμε, από τις τέσσερις εταιρείες, τις περισσότερες πωλήσεις πέτυχε η FIAT, κάτι το οποίο ως ένα βαθμό ήταν αναμενόμενο, καθώς η FIAT θεωρείται και είναι πιο "μαζικός" κατασκευαστής από τους υπόλοιπους που αναφέρονται σε πιο ειδικό κοινό.

Θα δούμε όμως στο επόμενο γράφημα πως όταν δούμε πιο ειδικά τις πωλήσεις στα μοντέλα αναφοράς, εκεί οι Ιάπωνες παίρνουν κεφάλι στις πωλήσεις και υπερτερούν.

Πιο συγκεκριμένα, οι πωλήσεις των μοντέλων αναφοράς το 2005 ήταν αναλυτικά:

<b>ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ</b>
<b>MUSA</b>	<b>333</b>	<b>2,24%</b>
<b>IDEA</b>	<b>195</b>	<b>1,31%</b>
<b>JAZZ</b>	<b>1739</b>	<b>11,68%</b>
<b>COLT/CZ3</b>	<b>2399</b>	<b>16,15%</b>

**ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΜΟΝΤΕΛΟ ΜΕΣΑ ΣΤΟ 2005**



**ΠΗΓΗ ΣΕΛΑΑ**

Τα παραπάνω νούμερα και ποσοστά αναφέρονται στην κατηγορία των πολυμορφικών αυτοκινήτων και όχι στο σύνολο των πωλήσεων όλων των αυτοκινήτων και κατηγοριών. Εδώ βλέπουμε πως 'νικητής' όσον αφορά τον αριθμό πωλήσεων είναι το MITSUBISHI COLT, ακολουθεί το HONDA JAZZ, έπειτα το LANCIA MUSA και τελευταίο το FIAT IDEA.

Η διαφορά αυτή στις πωλήσεις των μοντέλων οφείλεται σε διάφορους παράγοντες που ποικίλουν από την παλαιότητα των μοντέλων, ως τις προωθητικές ενέργειες που έχει κάνει η κάθε εταιρεία για το καθένα, η τιμή των μοντέλων κ.τ.λ.

Το νεότερο μέλος της παρέας είναι το MITSUBISHI COLT που πρωτοπαρουσιάστηκε στα τέλη του 2004. Ακολουθούν τα δύο ιταλικά που είναι και αδελφικά μοντέλα (εκτός του ότι ανήκουν στον ίδιο όμιλο, gruppo fiat, μοιράζονται το κοινό πάτωμα, τα κοινά μηχανικά μέρη και τους κινητήρες) που παρουσιάστηκαν από κοινού το Γενάρη του 2004 και κυκλοφορούν έκτοτε δίχως καμία ανανέωση, κάτι το οποίο προβλέπεται να γίνει μέσα στο 2006. Τέλος το παλαιότερο μοντέλο της παρέας, είναι το HONDA JAZZ που παρουσιάστηκε το 2002 αλλά εδώ και ένα χρόνο έχει δεχθεί ανανέωση (facelift στη γλώσσα του αυτοκινήτου).

Η ηλικία λοιπόν παίζει σίγουρα ρόλο στις πωλήσεις ενός μοντέλου καθώς όπως γνωρίζουμε και σε κάθε προϊόν, όσο κάνει τον κύκλο του, σιγά σιγά παρακμάζει και κλείνει, οπότε και χρειάζεται ανανέωση ή αντικατάσταση.

Άλλο ένα σημαντικό στοιχείο είναι πως αντίθετα με τα δυο ιαπωνικά μοντέλα τα οποία στην γκάμα μοντέλων των εταιρειών τους παίζουν σημαντικότερο ρόλο, τα αντίστοιχα ιταλικά φέρουν δευτερεύοντα ρόλο κι έτσι δεν τα προωθούν ανάλογα, όπως για παράδειγμα προωθούνται τα PUNTO για την FIAT και η YPSILON για την LANCIA αντίστοιχα.

Τέλος, αυτή η διαφορά στις πωλήσεις οφείλεται και στην ομολογουμένως υψηλότερη τιμή των δυο ιταλικών μοντέλων και ιδιαίτερα της MUSA, αλλά αυτό είναι κάτι που θα το εξετάσουμε αργότερα.



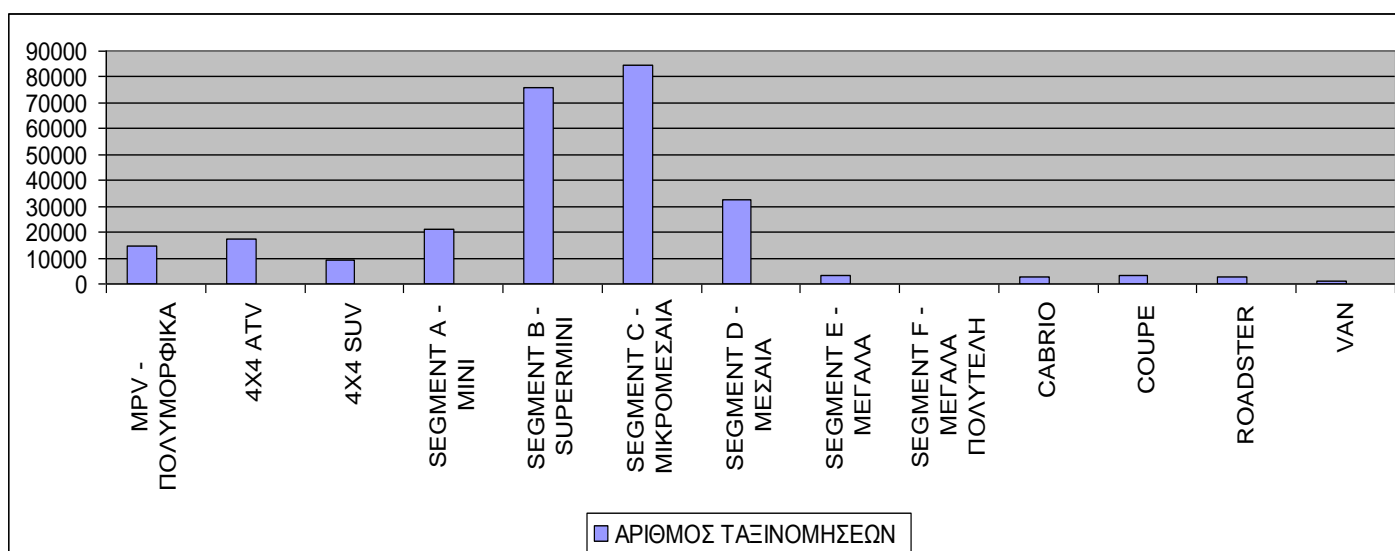
## ΤΙ 'ΨΩΝΙΖΟΥΝ' ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ :

Παρακάτω θα ασχοληθούμε με τις πωλήσεις των πολυμορφικών αυτοκινήτων γενικότερα στην ελληνική αγορά και σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες αυτοκινήτων.

Επίσης θα ρίξουμε μια σύντομη ματιά στις υπόλοιπες κατηγορίες αυτοκινήτων. Ποια είναι η αγαπημένη και με τις περισσότερες πωλήσεις κατηγορία στην Ελλάδα; Ποιες είναι οι υπόλοιπες κατηγορίες αυτοκινήτων και πως πηγαίνουν στην ελληνική αγορά; Οι απαντήσεις ακολουθούν παρακάτω.

<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ</b>	<b>ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΩΝ</b>	<b>ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ</b>
<b>MPV - ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΑ</b>	<b>14852</b>	<b>5,50%</b>
<b>4X4 ATV</b>	<b>17208</b>	<b>6,40%</b>
<b>4X4 SUV</b>	<b>9288</b>	<b>3,50%</b>
<b>SEGMENT A - MINI</b>	<b>21196</b>	<b>7,90%</b>
<b>SEGMENT B - SUPERMINI</b>	<b>75723</b>	<b>28,20%</b>
<b>SEGMENT C - ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΑ</b>	<b>84556</b>	<b>31,40%</b>
<b>SEGMENT D - ΜΕΣΑΙΑ</b>	<b>32653</b>	<b>12,10%</b>
<b>SEGMENT E - ΜΕΓΑΛΑ</b>	<b>3315</b>	<b>1,20%</b>
<b>SEGMENT F - ΜΕΓΑΛΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ</b>	<b>236</b>	<b>0,10%</b>
<b>CABRIO</b>	<b>2445</b>	<b>0,90%</b>
<b>COUPE</b>	<b>3502</b>	<b>1,30%</b>
<b>ROADSTER</b>	<b>2944</b>	<b>1,10%</b>
<b>VAN</b>	<b>925</b>	<b>0,30%</b>

### ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΟ 2005



ΠΗΓΗ ΣΕΑΑ

Όπως φαίνεται από τον πίνακα και από το γράφημα, η κατηγορία των πολυμορφικών με μερίδιο 5,5 % επί του συνόλου πωλήσεων, δεν είναι από τις πιο δημοφιλείς, όντας 6<sup>η</sup> κατά σειρά. Παρόλα αυτά, με 14.852 ταξινομήσεις, αποτελεί μια κατηγορία που σίγουρα είναι πολύ σημαντική για τις εταιρείες και τους έλκει την προσοχή. Επίσης, αξίζει να πούμε πως στην Ευρώπη, το ποσοστό των πολυμορφικών αυτοκινήτων είναι σημαντικά μεγαλύτερο και πως και στην Ελλάδα η κατηγορία αυτή χρόνο με το χρόνο, συνεχώς εμπλουτίζεται με νέα και όλο και πιο αξιόλογα μοντέλα και χαίρει όλο και περισσότερης εκτίμησης από το ελληνικό αγοραστικό κοινό.

Είναι λοιπόν μια συνεχώς αναπτυσσόμενη κατηγορία που στο μέλλον θα την δούμε σε σημαντικά μεγαλύτερα επίπεδα πωλήσεων με πολλά και πολύ αξιόλογα μοντέλα.

Η αγαπημένη όμως κατηγορία των Ελλήνων είναι η κατηγορία C, δηλαδή αυτή των μικρομεσαίων αυτοκινήτων, δηλαδή αυτοκίνητα όπως τα πολύ γνωστά σε όλους μας VW GOLF, OPEL ASTRA, FORD FOCUS, TOYOTA COROLLA, HONDA CIVIC κ.τ.λ.

Ακολουθεί από κοντά η κατηγορία των σουπερμίνι, B segment, δηλαδή αυτοκίνητα όπως τα FIAT PUNTO, VW POLO, OPEL CORSA, FORD FIESTA κ.τ.λ. κάτι που κρίνεται λογικό, καθώς το κυκλοφοριακό και το παρκάρισμα στα αστικά κέντρα συνεχώς μεγαλώνει και ο κόσμος στρέφεται σε μικρότερα αυτοκίνητα.

Στην τρίτη θέση και με πολύ σημαντικό ποσοστό, έρχεται το segment D, των μεσαίων οικογενειακών αυτοκινήτων που είναι τα γνωστά sedan ή αλλιώς, όπως αναφέρθηκαν και πρωτίτερα, οι κούρσες και είναι αυτοκίνητα όπως τα FORD MONDEO, OPEL VECTRA, VW PASSAT, TOYOTA AVENSIS, BMW 3 SERIES, AUDI A4, MERCEDES C-CLASS κ.τ.λ.

Τέλος, τις υπόλοιπες θέσεις καταλαμβάνουν οι λοιπές κατηγορίες των : μίνι, των 4X4 ATV & SUV, των μεγάλων, των μεγάλων πολυτελών, των CABRIO, των ROADSTER, των COUPE, και των VAN όπως αναφέρονται στο σχετικό πίνακα.

## ΜΕΡΟΣ 3.3

### **ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΜΟΡΦΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.**

### **ΟΡΙΣΜΟΣ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΛΟΓΟΣ ΥΠΑΡΞΗΣ, ΤΙ ΤΑ ΚΑΝΕΙ ΝΑ ΔΙΑΦΕΡΟΥΝ ΑΠΟ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ.**

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να κάνουμε μια ανάλυση του πολυμορφικού αυτοκινήτου καθ' ότι τα μοντέλα αναφοράς με τα οποία θα ασχοληθούμε ανήκουν στην κατηγορία των μικρών πολυμορφικών αυτοκινήτων.

Τα πολυμορφικά αυτοκίνητα λοιπόν, ή MPV Multi Purpose Vehicles όπως είναι ο όρος στα αγγλικά, είναι οχήματα, επιβατικά, τα οποία όπως ορίζει και το όνομά τους προορίζονται για περισσότερους σκοπούς από ότι τα κοινά αυτοκίνητα. Αυτό δεν αρκεί βέβαια για να καλύψει την έννοια του πολυμορφικού αυτοκινήτου, κάτι το οποίο θα εξηγήσουμε παρακάτω.

Ανέκαθεν στην ιστορία του αυτοκινήτου οι αυτοκινητοβιομηχανίες κυνηγούσαν, εκτός από την κερδοφορία ως απώτερο σκοπό, να κερδίσουν τις εντυπώσεις και να προσφέρουν το πιο καλό, το πιο συμφέρον, αλλά και το πιο ξεχωριστό αυτοκίνητο. Ως ένα σημείο αυτό το πράγμα αρκούσε για να κερδίσει η κάθε εταιρεία το κοινό στο οποίο απευθυνόταν και να ασχολείται μόνο με τα οχήματα που την ενδιαφέρουν ή καλύτερα που της «αρέσει να κατασκευάζει». Αυτό, μεγεθυνόταν και από το γεγονός ότι το αυτοκίνητο εκτός από τον καθαρά χρησιμοθηρικό σκοπό που το διέπει, εξυπηρετεί και άλλες ανάγκες σε αυτούς που το κατέχουν όπως είναι η κοινωνική προβολή, ο ταξικός διαχωρισμός ή απλά και η ικανοποίηση του «χόμπι»

Με το πέρας του χρόνου όμως, και όσο αυξανόταν ο πληθυσμός και παράλληλα με αυτόν και οι ανάγκες του πληθυσμού, αντιλήφθηκαν οι αυτοκινητοβιομηχανίες ότι μπροστά τους βρίσκεται μία τεράστια αγορά με μεγάλη ζήτηση η οποία θα μπορούσε να τους επιφέρει τεράστια κέρδη. Αυτό οδήγησε στο να εισέρχονται όλο και περισσότερες εταιρείες στο χώρο του αυτοκινήτου, και να λυμαίνονται όλο και περισσότεροι μερίδιο από την πίτα των κερδών. Έτσι δημιουργήθηκε ένας τεράστιος ανταγωνισμός στο χώρο του αυτοκινήτου με πάρα πολλές προτάσεις προς τον καταναλωτή.

Επειδή όμως όπως γνωρίζουμε ο ανταγωνισμός επιδρά πάντα θετικά για τον καταναλωτή, και επειδή τα κέρδη των αυτοκινητοβιομηχανιών είναι γιγαντιαία, η προσπάθειά τους να κερδίσουν πελάτες τις οδηγούσαν στην εξέλιξη όλο και περισσότερων μοντέλων, όλο και πιο εξελιγμένων και όλο και πιο οικονομικών που θα απευθύνονταν σε όλο και μεγαλύτερο κοινό. Έτσι, η αυτοκινητοβιομηχανία, έγινε ένας

χώρος τεχνολογίας και εξέλιξης, ο οποίος πρωτοπορεί, ξοδεύει μεγάλα ποσά στην έρευνα και είναι πολλές φορές δημιουργός τάσεων της αγοράς αλλά και τεχνικών είτε του μάρκετινγκ είτε στον τρόπο πωλήσεων, σε τέτοιο βαθμό που τα παραδείγματά τους πολλές φορές να μελετώνται στα πανεπιστήμια και να διδάσκονται ως κατοχυρωμένες μέθοδοι.

Πράγματι, ουκ ολίγες φορές από την εποχή έναρξης των αυτοκινήτων σε επίπεδα μαζικής παραγωγής (διότι αυτοκίνητα από ιδιωτικές εταιρείες και για ελάχιστο αριθμό παραγγελιών κυκλοφορούσαν από αρκετά παλαιότερα), έχουμε δει εξαιρετικές μεθόδους είτε στον τρόπο παραγωγής, είτε στον τρόπο προώθησης από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, τα οποία όπως είπαμε έμειναν στην ιστορία και μελετώνται.

Αυτό λοιπόν μας οδηγεί στο να καταλάβουμε γιατί υπάρχει σήμερα τέτοια πληθώρα μοντέλων στην αγορά. Μια σύντομη ματιά στην ιστορία της αυτοκίνησης θα μας δείξει πως αυτό που οδηγεί στην εφεύρεση ενός νέου προϊόντος, δεν οφείλεται πάντα μόνο στην ευφυΐα και την μελέτη του εφευρέτη, αλλά και πολλές φορές στον κορεσμό ενός παλιού προϊόντος και στην ανάγκη για ένα καινούριο. Και εξηγούμαι.

Στο κυνήγι των πωλήσεων, πολλές φορές οι εταιρείες έβλεπαν πως το προϊόν που προσφέρουν δεν αρκεί για να καλύψει τις ανάγκες όλων των υποψηφίων αγοραστών. Έτσι, έπρεπε να βρουν έναν τρόπο να τους εξυπηρετήσουν ούτως ώστε όχι μόνο να αυξήσουν τις πωλήσεις τους, αλλά και για να μην τους «κλέψει» κάποια άλλη εταιρεία. Αυτό λοιπόν οδήγησε από πολύ νωρίς στην παραγωγή των αυτοκινήτων σε κατηγορίες που η καθεμία προσφέρει και εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες. Μάλιστα, καθ' ότι ο κορεσμός σε μια κατηγορία αυτοκινήτων επέρχεται αρκετά εύκολα, έφτασαν πλέον στο σημείο οι εταιρείες, να προσπαθούν να βρουν ένα κενό και ακόρεστο κομμάτι της αγοράς (niche market) και δημιουργήσουν την niche πρόταση στην αγορά. Αυτό σημαίνει ότι προσπαθούν οι εταιρείες να δημιουργήσουν καινούριες κατηγορίες από μόνες τους.

Τέτοια παραδείγματα είναι τα SUV Special Utility Vehicles που είναι τα τετρακίνητα οχήματα που έχουν όμως περισσότερο ασφάλτινο προορισμό, ή τα κάμπριο αυτοκίνητα και βεβαίως τα πολυμορφικά αυτοκίνητα στα οποία αναφερόμαστε.

Μετά από μια σύντομη επεξήγηση των λόγων και του τρόπου με τον οποίο δημιουργήθηκαν οι διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων και συνεπώς και των πολυμορφικών αυτοκινήτων, ας περάσουμε στην περιγραφή τους.

Τα πολυμορφικά αυτοκίνητα όπως είπαμε και παραπάνω είναι αυτοκίνητα τα οποία εξυπηρετούν πολλούς σκοπούς, και για την ακρίβεια, το όνομά τους το έχουν πάρει τόσο για την ποικιλία των χρήσεων που προσφέρουν, αλλά και για τις πολλές μορφές που μπορεί να πάρει το εσωτερικό τους.

Οπτικά λοιπόν, τα πολυμορφικά διακρίνονται για το αυξημένο ύψος τους κάτι το οποίο μερικές φορές τα κάνει να θυμίζουν οχήματα βαν. Τις περισσότερες φορές είναι κοφτά στο πίσω μέρος όπως ακριβώς και τα βαν. Έχουν κατά κανόνα μεγάλες γυάλινες επιφάνειες γύρω γύρω, και συνήθως ένα μικρό φινιστρίνι μπροστά από τους πλευρικούς καθρέπτες οπισθοπορείας. Αυτά είναι τα χαρακτηριστικά που ξεχωρίζουν εμφανισιακά ένα MPV από τα υπόλοιπα οχήματα.

Άλλα χαρακτηριστικά, και πιο σημαντικά, είναι εκείνα που κάνουν το εσωτερικό ενός πολυμορφικού να ξεχωρίζει. Εδώ αυτό που ξεχωρίζει συνήθως κάποιος μόλις μπει σε ένα MPV, είναι το μεγάλο βάθος του ταμπλό το οποίο εκτείνεται μέχρι σχεδόν και το χώρο του κινητήρα. Ακόμη, παρατηρούνται θήκες παντού και έξυπνοι αποθηκευτικοί χώροι. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι γενικότερα οι εταιρείες έχουν μεγαλύτερη ελευθερία όσον αφορά τον σχεδιασμό εσωτερικών των πολυμορφικών και τους δίνουν σχήματα πιο πρωτοποριακά και πιο μοντέρνα από ότι στα πιο σοβαρά και κλασσικά εσωτερικά των υπολοίπων κατηγοριών, καθώς επίσης ότι ο σχεδιασμός τους γίνεται καθαρά με βάση την εργονομία, την όσο το δυνατόν καλύτερη εκμετάλλευση των χώρων και την ευκολία στην χρήση. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι τα όργανα στο κέντρο του ταμπλό και ο επιλογέας των ταχυτήτων επίσης πάνω στο ταμπλό αντί για κάτω στην βάση της κονσόλας. Είναι δυο παραδείγματα τα οποία δεν χρησιμοποιούνται πλέον μόνο σε πολυμορφικά, ή μπορεί ακόμη να συναντήσουμε πολυμορφικά χωρίς αυτά, ωστόσο, ιδέα τους ξεκίνησε από εκεί. Τέλος πρέπει να πούμε πως τίποτε δεν είναι σχεδιασμένο στην τύχη και πως για όλες τις σχεδιαστικές πρωτοτυπίες ή ακόμη και ιδιοτροπίες των πολυμορφικών, υπάρχει μια εξήγηση και κάποιος λόγος.

Είπαμε λοιπόν παραπάνω για τις μεγάλες γυάλινες επιφάνειες. Αυτές χρησιμεύουν στο να είναι το εσωτερικό ιδιαίτερα φωτεινό, κάτι το οποίο με τη σειρά του δημιουργεί ένα αίσθημα ευχαρίστησης στους επιβαίνοντες. Επίσης, οι μεγάλες γυάλινες επιφάνειες βελτιώνουν την περιμετρική ορατότητα, κάτι το οποίο σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα καθίσματα είναι συνήθως εσκεμμένα τοποθετημένα ψηλότερα από ότι στα άλλα οχήματα, κάνει τις μετακινήσεις πολύ ευχάριστες και προσφέρει αυξημένη αίσθηση ασφάλειας. Όσο για το μεγάλο ύψος της οροφής ; Αυτό πολύ απλά εξοικονομεί χώρο στο εσωτερικό.

Αντίστοιχα, ο κεντρικά τοποθετημένος πίνακας οργάνων, βελτιώνει το οπτικό πεδίο ακριβώς μπροστά από τον οδηγό και τον κάνει πιο ευανάγνωστο από τους υπόλοιπους επιβάτες. Είναι ωστόσο μια λύση η οποία δεν αρέσει σε πολλούς.



Ο επιλογέας ταχυτήτων που είναι τοποθετημένος πάνω στην κονσόλα, δίπλα στο τιμόνι, θεωρείται ορθότερος εργονομικά, διότι βρίσκεται πιο κοντά όπως είπαμε στο τιμόνι και δεν χρειάζεται ο οδηγός να απομακρύνει τα χέρια του για πολύ από αυτό, ή ακόμη και να ψάχνει έστω και μηχανικά τις ταχύτητες στην βάση της κονσόλας, που στο κάτω κάτω, βρίσκονται και εκτός οπτικού πεδίου.

Όλα λοιπόν είναι σχεδιασμένα με κάποιο σκοπό και είναι μελετημένα ώστε να κάνουν την οδήγηση ευκολότερη, αλλά και την παραμονή στο εσωτερικό του οχήματος, πιο ευχάριστη, πιο άνετη και πιο ασφαλή.

Άλλα στοιχεία που χαρακτηρίζουν το εσωτερικό ενός MPV όπως είπαμε είναι οι πολλές θήκες που αυξάνουν τον συνολικό αποθηκευτικό χώρο του αυτοκινήτου και διευκολύνουν τους επιβάτες. Πολλές φορές κάποιες από αυτές είναι ψυχόμενες μέσω του κλιματισμού, προσφέροντας ένα είδος ψυγείου και βρίσκονται πολύ έξυπνα τοποθετημένες ακόμη και στα πιο απίθανα σημεία, όπως κάτω ή και μέσα στα καθίσματα, στην οροφή ή ακόμη και κρυμμένες μέσα στο δάπεδο του αυτοκινήτου!



Επίσης, ένα μεγάλο και πολύ σημαντικό κομμάτι στα MPV, είναι η πρακτικότητα και οι διάφορες λειτουργίες που προσφέρουν τα καθίσματά τους. Αυτά συνήθως είναι συρόμενα (τόσο τα εμπρός, όσο και τα πίσω), με αναδιπλούμενες πλάτες η ακόμη και αφαιρούμενα, ούτως ώστε να αυξάνουν την άνεση αυτών που κάθονται, αλλά και να προσφέρουν απεριόριστες ρυθμίσεις και ευκολία στον τρόπο φόρτωσης του αυτοκινήτου.



Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι πέρα από τις ιδιαιτερότητες τους, αυτό που ουσιαστικά προσφέρουν τα πολυμορφικά, είναι πολύ απλά με μια λέξη, οι χώροι. Ένα πολυμορφικό αυτοκίνητο, προσφέρει πάντα σημαντικά μεγαλύτερους χώρους από ένα αυτοκίνητο άλλης κατηγορίας ίδιου ή ακόμη και μεγαλύτερου μήκους, τόσο στον χώρο των επιβατών, όσο και στον χώρο αποσκευών.

Η συμβίωση λοιπόν με ένα πολυμορφικό συμπερασματικά μας κάνει τη ζωή πιο εύκολη και εξυπηρετεί πολλές από τις μεταφορικές μας ανάγκες καλύτερα από ένα όχημα άλλης κατηγορίας.



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

## ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

### ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ, ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

### ΤΙΜΕΣ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ



## ΜΕΡΟΣ 4.1

### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Σε αυτό το μέρος της εργασίας θα κάνουμε την παρουσίαση των μοντέλων αναφοράς. Θα παρατεθεί φωτογραφικό υλικό, καθώς και αναλυτικά στοιχεία για το κάθε μοντέλο όπως τεχνικά χαρακτηριστικά, ασφάλεια, τιμές – χρηματοδοτικά προγράμματα. Επίσης θα γίνει περιγραφή του κάθε μοντέλου και μια ανάλυση του προφίλ του κοινού (target group) στο οποίο αναφέρονται.

Ξεκινώντας λοιπόν την περιγραφή των μοντέλων πρέπει να πούμε πως και τα τέσσερα έχουν κάποια κοινά στοιχεία όπως άλλωστε έχουν αναφερθεί και στην ανάλυση για τα πολυμορφικά στο σχετικό κεφάλαιο και πως και το κοινό ‘στόχος’ (target group) στο οποίο αναφέρονται, λίγο πολύ μοιάζει.

Επίσης, ένα στοιχείο το οποίο πρέπει να αναφέρουμε, είναι πως δεν στάθηκε δυνατό να βρούμε φωτογραφικό υλικό το οποίο να περιγράφει εκατό τοις εκατό όλες τις λειτουργίες και τις λεπτομέρειες των μοντέλων . Θα προσπαθήσουμε παρόλα αυτά να τα παρουσιάσουμε όσο το δυνατόν πληρέστερα γίνεται.

Θα ξεκινήσουμε λοιπόν την παρουσίαση των μοντέλων αναφοράς με το ‘νεότερο’ μοντέλο της παρέας, το MITSUBISHI COLT / CZ3.

Είναι το μόνο από τα τέσσερα μοντέλα της αναφοράς το οποίο προσφέρεται σε δύο τύπους αμαξώματος, (3θυρο – 5θυρο) καθώς τα υπόλοιπα προσφέρονται μόνο σε πεντάθυρο αμάξωμα. Αργότερα θα διατεθεί και ως κουπέ – κάμπριο, με μεταλλική αναδιπλούμενη οροφή. Επίσης, είναι το μοντέλο με τους περισσότερους διαθέσιμους κινητήρες (1.1l – 1.3l – 1.5l – 1.5l turbo). Τέλος, ένα άλλο χαρακτηριστικό του είναι ο σχεδιασμός «δύο ταχυτήτων», όπως λέγεται στην διάλεκτο της αυτοκίνησης, δηλαδή η επιλογή διαφορετικής σχεδιαστικής φιλοσοφίας για τον εξωτερικό σχεδιασμό μεταξύ του 3-θυρου και 5-θυρου μοντέλου με το 3-θυρο συνήθως να έχει πιο σπορ σχεδιασμό και προσανατολισμό. Αυτό είναι ένα πολύ έξυπνο σχεδιαστικό τρικ που σκαρφιστήκαν οι εταιρείες προκειμένου να συμπεριλάβουν στο target group τους τόσο αυτούς που θα αγοράσουν το αυτοκίνητο για τους χώρους του τις έξυπνες λύσεις του και τα λοιπά στοιχεία που το χαρακτηρίζουν, αλλά και αυτούς που αναζητούν μέσα από αυτό έναν σπορ χαρακτήρα, τους νεότερους ανθρώπους, αυτούς που αγοράζουν με βάση το design αλλά και να παίξουν σε διπλό ταμπλό καθώς το 3-θυρο colt μπορεί άνετα να

«κλέψει» πελάτες και από την κατηγορία των σουπερμίνι. Και όταν οι όσο το δυνατόν περισσότερες πωλήσεις είναι το ζητούμενο, τότε, σε μια σχεδόν κορεσμένη αγορά το να μπορέσεις να τραβήξεις πελατεία από τους άλλους και όχι να τους φέρεις κοντά σου από την αρχή, είναι αυτό που θα σε βγάλει νικητή.

Η απώλεια των άλλων λοιπόν, ίσον το κέρδος το δικό μου στην κορεσμένη αγορά των αυτοκινήτων. Όταν το νέο διαθέσιμο αγοραστικό κοινό είναι ελάχιστο, τότε πρέπει να το πάρεις από τους ανταγωνιστές. Κάτι παρόμοιο με αυτό που συμβαίνει με τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας. Και από ότι φαίνεται από τα νούμερα, η MITSUBISHI ως ένα βαθμό φαίνεται να το έχει καταφέρει αυτό. Ας το δούμε λοιπόν.



### MITSUBISHI COLT / CZ3

Το MITSUBISHI COLT είναι το μικρότερο προς το παρόν μοντέλο που προσφέρει η MITSUBISHI MOTORS στην ελληνική αγορά τόσο σε μέγεθος, όσο και σε κυβισμό και τιμή. Είναι ίσως το σημαντικότερο μοντέλο της φίρμας αυτή τη στιγμή εμπορικά και γι' αυτό τόσο η MITSUBISHI MOTORS γενικά, όσο και η ελληνική αντιπροσωπεία ειδικότερα που στην Ελλάδα είναι η ΙΑΣΩΝ Α.Ε. και ανήκει στον όμιλο επιχειρήσεων Σαρακάκη, έχουν φροντίσει ιδιαίτερα το μοντέλο αυτό τόσο σαν προώθηση, όσο και σαν προϊόν. Το λανσάρισμά του έγινε στα μέσα του καλοκαιριού του 2004, αρχικά ως πεντάθυρο μόνο, και λίγους μήνες αργότερα και ως τρίθυρο.

Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα είναι ένα αρκετά «έξυπνο» προϊόν που καταφέρνει να απευθυνθεί σε ένα πιο ευρύ κοινό. Έχει πετάξει από επάνω του τον συντηρητικό σχεδιασμό και την 'μουντάδα' της Ιαπωνικής καταγωγής του πλασάρει ένα αμιγώς μοντέρνο και κυρίως εξευρωπαϊσμένο πρόσωπο.

Αποτελεί προϊόν συνεργασίας της MITSUBISHI MOTORS με τη γερμανική MERCEDES – SMART GMBH. Μοιράζονται το σασί, τα μηχανικά μέρη, και τον κινητήρα. Το ίδιο αυτοκίνητο λοιπόν με διαφορετική εμφάνιση, διαφορετικό εσωτερικό και διαφορετικές ρυθμίσεις στα επιμέρους σημεία, όπως η ανάρτηση, οι σχέσεις του κιβωτίου κ.τ.λ. Το αντίστοιχο μοντέλο της SMART είναι το FORFOUR.

Το COLT λοιπόν είναι εξ' ολοκλήρου σχεδιασμένο στο καινούριο σχεδιαστικό κέντρο της MITSUBISHI στην Ολλανδία τόσο εσωτερικά, όσο και εξωτερικά και εκεί οφείλεται ο ευρωπαϊκός του 'αέρας'.

Εκτός από διαφορετικό σχεδιασμό για την τρίθυρη έκδοση, η MITSUBISHI έχει επιλέξει για το COLT και διαφορετική ονοματολογία. Το τρίθυρο COLT, ονομάζεται : CZ3 όπου το 3 δείχνει τον αριθμό των θυρών. Το υπερτροφοδοτούμενο 3-θυρο ονομάζεται: CZT, όπου T σημαίνει TURBO. Τέλος, το κάμπριο θα ονομάζεται CZC, όπου C θα σημαίνει CABRIO.

Και ενώ το προηγούμενο Colt Mk V ήταν περισσότερο μία ορθολογιστική επιλογή, απευθυνόμενο σε πιο συντηρητικούς πελάτες, το Νέο Colt χρησιμοποιεί μία σχεδιαστική φιλοσοφία αιχμής, την ευελιξία εσωτερικού και την καλή σχέση αξίας / τιμής για να προσελκύσει μία νέα ομάδα πελατών στη Mitsubishi Motors. Σ' αυτή, το βασικό κορμό αποτελούν μοντέρνες γυναίκες, ηλικίας μεταξύ 18-35 ετών ανύπαντρες, ή 30+ με νεαρές οικογένειες. Μία μεταστροφή που γίνεται ακόμα πιο έντονη με το σπορ Colt Couπέ, το οποίο απευθύνεται σε νεαρούς άνδρες με πάθος για την οδήγηση (18 - 30 ετών), πόσο μάλλον το 150 PS Colt CZT.

Νεαρές οικογένειες λοιπόν, και γενικότερα νεαρό κοινό το οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιήσει το COLT τόσο σαν πρώτο αυτοκίνητο αλλά και για πολλούς και σαν δεύτερο.

Πάμε να το δούμε και στην πράξη:

### **MITSUBISHI COLT**



**MITSUBISHI COLT**



**CZ3 KAI CZT**





Στις παραπάνω φωτογραφίες φαίνεται ξεκάθαρα ο διαφορετικός σχεδιασμός της τρίθυρης έκδοσης. Παρακάτω το COLT CABRIO – CZC.

**COLT CABRIO - CZC**



**COLT TURBO - CZT**



Παρακάτω, θα ασχοληθούμε με το εσωτερικό του COLT και τις λειτουργίες που προσφέρει.

### ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ COLT



Το ταμπλό έχει μοντέρνα σχεδίαση με σπορ τριάκτινο τιμόνι και κυκλικά χωνευτά όργανα που θυμίζουν σπορ ιταλικές κατασκευές ενώ το πάνω μέρος του ταμπλό είναι καλυμμένο με μαλακό πλαστικό. Την παράσταση το βράδυ κλέβουν τα ημιδιαφανή πλαστικά στο κάτω μέρος της κονσόλας, τα οποία φωτίζονται. Η ποιότητα κατασκευής και η συναρμογή κρίνεται απόλυτα ικανοποιητική για τα δεδομένα της κατηγορίας.



Τα πίσω καθίσματα τόσο στο 5θυρο όσο και στο τρίθυρο, είναι συρόμενα και διαιρούμενα σε ποσοστό 60:40, ενώ εκτός του ότι «ξαπλώνουν» οι πλάτες τους, γυρίζουν ολόκληρα αλλά και αφαιρούνται. Και όλα αυτά βεβαίως μπορούν να γίνουν σε όποιο συνδυασμό μας βολεύει.

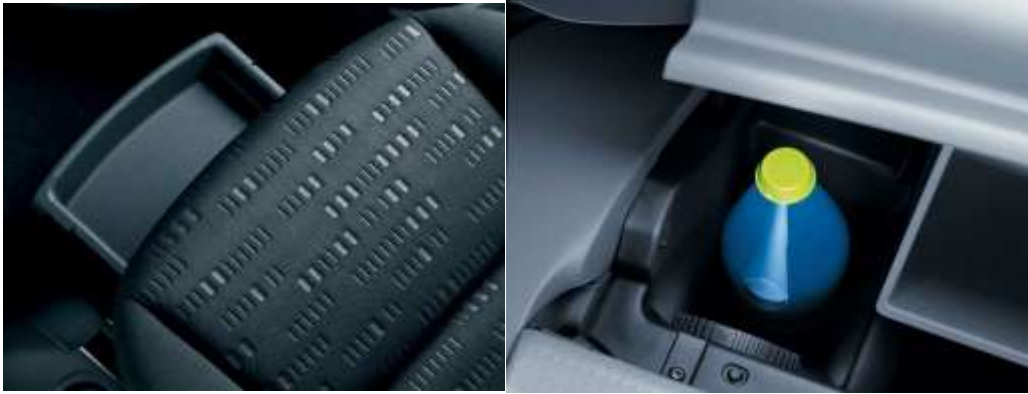






Τέλος, πρακτικές θήκες στο εσωτερικό υπάρχουν σε διάφορα σημεία, όπως είναι αυτή κάτω από το κάθισμα του συνοδηγού, μέσα στο ντουλαπάκι όπου υπάρχει θήκη για στυλό, για κέρματα, για κάρτες, αλλά και μια πολύ πρακτική θήκη για μπουκάλι 1,5 λίτρων η οποία μέσω του κλιματισμού ψύχεται κιόλας.

Θήκη κάτω από το κάθισμα και μέσα στο ντουλαπάκι για το μπουκάλι.



Ο χώρος αποσκευών για το πεντάθυρο COLT ανέρχεται στα 220 λίτρα VDA με τα πίσω καθίσματα στην τέρμα πίσω θέση τους με όρθιες τις πλάτες ενώ εάν τα σύρουμε τέρμα εμπρός, ο χώρος φτάνει τα 330 λίτρα. Σε αυτή την περίπτωση βέβαια χάνουμε σε χώρο επιβατών. Ο μέγιστος χώρος φόρτωσης εάν αφαιρεθούν πλήρως τα πίσω καθίσματα και με μέτρηση ως το ταβάνι, προσεγγίζει τα 1300 λίτρα. Τα αντίστοιχα νούμερα για το CZ3, είναι 160, 300 και 1200 λίτρα.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ COLT / CZ3 /CZT

Η γκάμα κινητήρων του Mitsubishi Colt έχει ως εξής:

**4 βενζινοκίνητα σύνολα εκ των οποίων το ένα υπερτροφοδοτούμενο.  
1.1L ME 75HP, 1.3L ME 95HP, 1.5L ME 109HP, 1.5L TURBO ME 150HP.**

Την ανάλυσή τους θα την δούμε παρακάτω. Αυτό που πρέπει να πούμε είναι πως το πεντάθυρο προσφέρεται με τα σύνολα των 1.1L , 1.3L & 1.5L 109HP, ενώ το τρίθυρο με τα σύνολα: 1.1L , 1.3L & 1.5L TURBO 150HP.

Το πεντάθυρο δεν προσφέρεται ως 1.5L TURBO, ούτε το τρίθυρο ως 1.5L 109HP. Κάτι άλλο σημαντικό είναι πως στην τρίθυρη έκδοση με τον κινητήρα των 1.3 λίτρων το CZ3 φοράει τροχούς 15' και δισκόφρενα και στους πίσω τροχούς, κάτι που δεν ισχύει για την πεντάθυρη έκδοση. Επίσης πρέπει να πούμε πως ο κινητήρας 1.3 λίτρων προσφέρεται και με αυτόματο – σειριακό σαζμάν 6 σχέσεων.

Αναλυτικά τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά είναι:



## ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 1.1 ΛΙΤΡΩΝ

Διαστάσεις και βάρη	
· Συνολικό μήκος (mm)	3.870
· Συνολικό πλάτος (mm)	1.695
· Συνολικό ύψος (mm)	1.550
· Μεταξόνιο (mm)	2.500
· Εμπρός μετατρόχιο (mm)	1.460
· Πίσω μετατρόχιο (mm)	1.445
· Απόσταση από το έδαφος(mm)	154
· Απόβαρο (kgf)	965
· Μικτό βάρος (kgf)	1.450
· Αριθμός επιβατών	5
Επιδόσεις	
· Μέγιστη ταχύτητα (km/h)	165
Κινητήρας	
· Τύπος	1.1 λίτρων, 12-βάλβιδος DOHC MIVEC (3A91)
· Κυβισμός (κ.εκ.)	1.124
· Διάμετρος x διαδρομή (mm)	75,0 x 84,8
· Σχέση συμπίεσης	10.1:1
· Μέγιστη ιπποδύναμη (EEC net) (kW(PS)/σαλ.)	75/6.000
· Μέγιστη ροπή στρέψης (Nm (kgf)/σαλ.)	100/3.500
Κατανάλωση	
· Κατανάλωση βενζίνης εντός πόλης (lt/100km)	7,0
· Κατανάλωση βενζίνης εκτός πόλης (lt/100km)	4,6
· Κατανάλωση βενζίνης σε συνδυασμό (lt/100km)	5,5
Σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου	
· Χωρητικότητα δεξαμενής καυσίμου (lt)	47
· Τύπος	ECI-MULTI (Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός πολλαπλών σημείων)
Σύστημα μετάδοσης	
· Τύπος	5-τάχυτο μηχανικό κιβώτιο
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (1η)	3,31
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (2η)	1,91
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (3η)	1,26
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (4η)	0,94
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (5η)	0,76
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (Όπισθεν)	3,23
· Τελική σχέση μετάδοσης	4,35
Σύστημα διεύθυνσης	
· Τύπος	Κρεμαγιέρα με ηλεκτρική υποβοήθηση
Ανάρτηση	
· Εμπρός	Γόνατα Mc Pherson με ελικοειδή ελατήρια και αντιστρεπτική δοκό
· Πίσω	Ημιάκαμπτος άξονας με ελικοειδή ελατήρια
Φρένα	
· Εμπρός	Αεριζόμενοι δίσκοι 14 inches
· Πίσω	Ταμπούρα 8 inches
Ελαστικά και ζάντες	
· Εμπρός και πίσω	175/65R14 82T

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ 1.3 ΛΙΤΡΩΝ

Διαστάσεις και βάρη	
· Συνολικό μήκος (mm)	3.870
· Συνολικό πλάτος (mm)	1.695
· Συνολικό ύψος (mm)	1.550
· Μεταξόνιο (mm)	2.500
· Εμπρός μετατρόχιο (mm)	1.460
· Πίσω μετατρόχιο (mm)	1.445
· Απόσταση από το έδαφος (mm)	154
· Απόβαρο (kg)	965
· Μικτό βάρος (kg)	1.450
· Αριθμός επιβατών	5
Επιδόσεις	
· Μέγιστη ταχύτητα (km/h)	180
Κινητήρας	
· Τύπος	1.3 λίτρων, 12-βάλβιδος DOHC MIVEC (3A91)
· Κυβισμός (κ.εκ.)	1.332
· Διάμετρος x διαδρομή (mm)	75,0 x 84,8
· Σχέση συμπίεσης	10.5:1
· Μέγιστη ιπποδύναμη (EEC net) (kW(PS)/σαλ.)	95/6.000
· Μέγιστη ροπή στρέψης (Nm (kg)/σαλ.)	124/4.000
Κατανάλωση	
· Κατανάλωση βενζίνης εντός πόλης (lt/100km)	7,4
· Κατανάλωση βενζίνης εκτός πόλης (lt/100km)	4,8
· Κατανάλωση βενζίνης σε συνδυασμό (lt/100km)	5,8
Σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου	
· Χωρητικότητα δεξαμενής καυσίμου (lt)	47
· Τύπος	ECI-MULTI (Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός πολλαπλών σημείων)
Σύστημα μετάδοσης	
· Τύπος	5-τάχυτο μηχανικό κιβώτιο
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (1η)	3,31
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (2η)	1,91
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (3η)	1,26
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (4η)	0,94
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (5η)	0,76
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (Όπισθεν)	3,23
· Τελική σχέση μετάδοσης	4,35
Σύστημα διεύθυνσης	
· Τύπος	Κρεμαγιέρα με ηλεκτρική υποβοήθηση
Ανάρτηση	
· Εμπρός	Γόνατα Mc Pherson με ελικοειδή ελατήρια και αντιστρεπτική δοκό
· Πίσω	Ημιάκαμπτος άξονας με ελικοειδή ελατήρια
Φρένα	
· Εμπρός	Αεριζόμενοι δίσκοι 14 inches
· Πίσω	Ταμπούρα 8 inches
Ελαστικά και ζάντες	
· Εμπρός και πίσω	175/65R14 82T

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ 1.5 ΛΙΤΡΩΝ TURBO

Διαστάσεις και βάρη	
· Συνολικό μήκος (mm)	3.820
· Συνολικό πλάτος (mm)	1.695
· Συνολικό ύψος (mm)	1.520
· Μεταξόνιο (mm)	2.500
· Εμπρός μετατρόχιο (mm)	1.460
· Πίσω μετατρόχιο (mm)	1.460
· Απόσταση από το έδαφος (mm)	154
· Απόβαρο (kgf)	1.070
· Μικτό βάρος (kgf)	1.520
· Αριθμός επιβατών	5
Επιδόσεις	
· Μέγιστη ταχύτητα (km/h)	210
Κινητήρας	
· Τύπος	4-κύλινδρος, 16-βάλβιδος DOHC MPI VVT, I/C T/C
· Κυβισμός (κ.εκ.)	1.468
· Διάμετρος x διαδρομή (mm)	75.5X82.0
· Σχέση συμπίεσης	9.0
· Μέγιστη ιπποδύναμη (EEC net) (kW(PS)/σαλ.)	110 (150)/6000
· Μέγιστη ροπή στρέψης (Nm (kgf)/σαλ.)	210/3500
Κατανάλωση	
· Κατανάλωση βενζίνης εντός πόλης (lt/100km)	8,6
· Κατανάλωση βενζίνης εκτός πόλης (lt/100km)	5,7
· Κατανάλωση βενζίνης σε συνδυασμό (lt/100km)	6,8
Σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου	
· Χωρητικότητα δεξαμενής καυσίμου (lt)	47
· Τύπος	ECI-MULTI (Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός πολλαπλών σημείων)
Σύστημα μετάδοσης	
· Τύπος	Μηχανικό κιβώτιο 5 ταχυτήτων
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (1η)	3,54
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (2η)	1,91
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (3η)	1,34
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (4η)	1,03
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (5η)	0,83
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (6η)	-
· Σχέσεις κιβωτίου ταχυτήτων (Όπισθεν)	3,36
· Τελική σχέση μετάδοσης	3,74
Σύστημα διεύθυνσης	
· Τύπος	Κρεμαγιέρα με ηλεκτρική υποβοήθηση
Ανάρτηση	
· Εμπρός	Γόνατα Mc Pherson με ελικοειδή ελατήρια και αντιστρεπτική ράβδο
· Πίσω	Άκαμπτος άξονας με αντιστρεπτική ράβδο
Φρένα	
· Εμπρός	Αεριζόμενοι δίσκοι 15 inches
· Πίσω	Δίσκοι 14 inches
Ελαστικά και ζάντες	
· Εμπρός και πίσω	205/45/R16

## ΤΙΜΕΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ

Οι τιμές των Colt / Cz3 ξεκινούν από τα 9.680€ για τις εκδόσεις ENTRY 1.1L του τρίθυρου και από 9.980€ για τις εκδόσεις ENTRY 1.1L του πεντάθυρου. Ωστόσο, αυτές οι δύο εκδόσεις έχουν καθαρά διαφημιστικό και ψυχολογικό ρόλο και αποσκοπούν μόνο στο να τραβήξουν την προσοχή του κοινού, καθώς τόσο εξοπλιστικά είναι πολύ φτωχές, μη διαθέτοντας ούτε καν κλιματισμό (air condition), καθώς και δεν υπάρχουν αποθέματα στοκ για παραγγελίες στην κεντρική αντιπροσωπεία, παρά ελάχιστα κομμάτια.

Έτσι, η έκδοση εξοπλισμού που θα μας απασχολήσει θα είναι η αμέσως πιο πλούσια, η οποία ονομάζεται INFORM (EXTRA PACK) και στο βασικό της εξοπλισμό περιλαμβάνει:

- ABS & EBD
- 2 ΜΕΤΩΠΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΣΑΚΟΥΣ
- ΗΜΙΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟ
- ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟ ΤΙΜΟΝΙ ΚΑΘ' ΎΨΟΣ
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ ΡΑΔΙΟ – CD
- ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΛΕΙΔΩΜΑ ΜΕ ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟ
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ ΕΜΠΡΟΣ
- ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ
- ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΤΗ (IMMOBILIZER)
- ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (TRIP COMPUTER)

Οι υπόλοιπες εκδόσεις είναι οι εξής και κοστίζουν:

Εκδόσεις 3-θυρων	Τιμή
<b>COLT CZ3 1.1 ENTRY MODEL</b>	<b>9.680</b>
<b>COLT CZ3 1.1 INFORM (EXTRA PACK)</b>	<b>11.290</b>
<b>COLT CZ3 1.3 INFORM (EXTRA PACK)</b>	<b>12.090</b>
<b>COLT CZ3 1.3 INFORM AUTO</b>	<b>12.990</b>
<b>COLT CZ3 1.3 INVITE</b>	<b>13.390</b>
<b>COLT CZ3 INVITE S/R</b>	<b>13.890</b>
<b>COLT CZT 1.5 TURBO</b>	<b>17.990</b>

Εκδόσεις 5-θυρων	Τιμή
COLT 1.1 ENTRY MODEL	9.980
COLT 1.1 INFORM (EXTRA PACK)	11.590
COLT 1.3 INFORM (EXTRA PACK)	12.390
COLT 1.3 INFORM AUTO	13.290
COLT 1.3 INVITE	13.690
COLT 1.3 INVITE + SUNROOF	14.200
COLT 1.3 INSTYLE	14.890
COLT 1.5 INVITE	14.790
COLT 1.5 INVITE + FUN	15.740
COLT 1.3 INVITE + FUN AUTO	16.640

Το μεταλλικό χρώμα σε όλες τις εκδόσεις χρεώνεται 300 €

Το χρωματολόγιο της Mitsubishi περιλαμβάνει 11 χρώματα εξωτερικά, εκ των οποίων τα 8 μεταλλικά και τα 3 μη μεταλλικά και 2 συνδυασμούς χρωμάτων για τις εσωτερικές επενδύσεις οι οποίες γίνονται ανάλογα με το εξωτερικό χρώμα. Τα εξωτερικά χρώματα είναι :

- ΛΕΥΚΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΑΥΡΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΚΟΚΚΙΝΟ ΕΝΤΟΝΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΠΟΡΝΤΩ ΚΟΚΚΙΝΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΣΚΟΥΡΟ ΜΠΛΕ (ΠΕΡΛΕ)
- ΑΝΟΙΧΤΟ ΜΠΛΕ – ΓΑΛΑΖΙΟ (ΠΕΡΛΕ)
- ΣΚΟΥΡΟ ΠΡΑΣΙΝΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΑΝΟΙΧΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΑΣΗΜΙ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΑΝΟΙΧΤΟ ΓΚΡΙ (ΠΕΡΛΕ)
- ΣΚΟΥΡΟ ΓΚΡΙ – ΑΝΘΡΑΚΙ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)

Τα εσωτερικά χρώματα που προσφέρονται είναι το **μαύρο** και το **κόκκινο** και έρχονται σε συνδυασμό με τα εξωτερικά χρώματα.



## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ MITSUBISHI

Για το COLT/ CZ3 η ελληνική αντιπροσωπεία προσφέρει τα εξής χρηματοδοτικά:

### ΓΙΑ ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΩΝ

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ		BEST VALUE(EUROBANK)		MOTIONCARD VISA
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 10%	ΑΠΟ 20%	ΑΠΟ 10%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	12 έως 72	12 έως 72	έως 48	έως 48	36
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	8.5%	10%	7,00%	4.2%	0%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΜΕΤΑ 12 ΜΗΝΕΣ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	150 €	150 €	40 €	40 €	150 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	9.1%	10.6%	7.6%	4.8%	0%

Στο πρόγραμμα της Εθνικής Τράπεζας, με 1η δόση μετά από 12 μήνες, υπάρχει και η δυνατότητα αποπληρωμής ολόκληρου του ποσού μετά από 12 μήνες αντί για τις δόσεις. Σε αυτή την περίπτωση αντί για ποινή προεξόφλησης, η επιβάρυνση είναι το 1% επί του υπολοίπου, δηλαδή για ποσό 10.000 € π.χ. η επιβάρυνση θα είναι 100 €.



### HONDA JAZZ 1.4L M/T

Το δεύτερο μοντέλο του συγκριτικού μας, είναι το Honda Jazz. Προσφέρεται μόνο σε πεντάθυρο αμάξωμα και μόνο με μια επιλογή κινητήρα, τον 1.4 i-dsi και με δυο επιλογές κιβωτίων, ενός χειροκίνητου 5 σχέσεων και ενός αυτόματου συνεχώς μεταβαλλόμενων σχέσεων – CVT που λειτουργεί και ως σειριακό 7 σχέσεων με δυνατότητα αλλαγής σχέσεων με paddles πίσω από το τιμόνι, όπως στα αγωνιστικά αυτοκίνητα!

Συνολικά είναι ένα πολύ προηγμένο τεχνολογικά αυτοκίνητο τόσο σε μηχανικά μέρη όπου κατά γενική παραδοχή η HONDA τα πάει πολύ καλά, αλλά και σαν σχεδιασμός γενικότερα. Όταν πρωτοπαρουσιάστηκε το 2002 ήταν εξαιρετικά πρωτοποριακό και στην ουσία έκανε το ξεκίνημα για την κατηγορία των μικρών πολυμορφικών. Όχι μόνο δεν έμοιαζε με κανένα άλλο, αλλά και πολλά από τα στοιχεία του ακόμη και σήμερα παραμένουν σημείο αναφοράς στην κατηγορία και αναγνωρισμένες πατέντες της HONDA, όπως είναι το πλήρως επίπεδο πάτωμα και η έλλειψη τούνελ στη βάση των πίσω καθισμάτων και η μεταφορά του ρεζερβουάρ κάτω από τον οδηγό αντί για κάτω από τον χώρο αποσκευών.

Είναι ένα επίσης πολύ σημαντικό μοντέλο για την HONDA διότι εκτός του ότι αποτελεί το δεύτερο σε πωλήσεις μοντέλο της εταιρείας ( μετά από το πρώτο CIVIC), σηματοδότησε για την HONDA την αλλαγή σχεδιαστικής πλεύσης και φιλοσοφίας παγκοσμίως, από τον συντηρητισμό και τα κλασσικά σχέδια όπως όλοι γνωρίζουμε τόσα χρόνια στην HONDA, στο μοντέρνο και τεχνολογικά προηγμένο.

Αποτελεί λοιπόν ένα επαναστατικό μοντέλο τόσο για την HONDA όσο και για όλη την αγορά καθώς φέρει καινοτομίες στο σχεδιασμό τόσο εξωτερικά όσο και εσωτερικά στα πλαίσια της χωροταξικής μελέτης και εκμετάλλευσης των χώρων, όσο και εργονομικά, δηλαδή στην ευκολία χρήσης και εξοικείωσης του οδηγού με όλα τα χειριστήρια του εσωτερικού.

Το JAZZ λοιπόν απευθύνεται κυρίως σε άτομα νεαρής ηλικίας 18 – 35 και όχι μόνο. Πελάτης του JAZZ μπορεί να είναι τόσο μια μικρή ή νέα οικογένεια, όσο και κάποιος-α ανεξαρτήτου ηλικίας που εκτιμάει το διαφορετικό, αποζητάει τις πρακτικές λύσεις του εσωτερικού και χρειάζεται ένα μικρό αυτοκίνητο χωρίς συμβιβασμούς στους χώρους. Και όλα αυτά, σε συνδυασμό με το όνομα και την αξιοπιστία της HONDA.

Εδώ πρέπει να πούμε ότι τόσο η HONDA , όσο και η MITSUBISHI με COLT, έχουν «χτίσει» τόσα χρόνια και όχι άδικα ομολογουμένως, ένα καλό όνομα όσον αφορά την αξιοπιστία τους και τα μηχανικά τους μέρη. Κι αυτό είναι κάτι που δεν άφησαν να μείνει ανεκμετάλλευτο, καθώς όταν χτίζει κανείς ένα όνομα για πολλά χρόνια, μπορεί μετά αυτό να το εξαργυρώσει με πολλούς τρόπους, είτε αυτό λέγεται διαφήμιση, είτε πωλήσεις.

Ένα σημείο λοιπόν όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω στο οποίο χωλαίνανε οι δυο συγκεκριμένοι Ιάπωνες κατασκευαστές, ήταν ο τομέας του σχεδιασμού, τόσο εξωτερικά όσο και εσωτερικά και η προώθηση των προϊόντων τους ως πιο μοντέρνα και πιο νεανικά.

Εκεί λοιπόν έκαναν την στροφή, συνδυάζοντας το μοντέρνο και πιο νεανικό , με το βαρύ όνομα αξιοπιστίας και εγγύησης και πόνταραν σε αυτό για να τραβήξουν περισσότερο κοινό. Και προς το παρόν, η «συνταγή» αυτή μοιάζει να δουλεύει. Πάμε λοιπόν να δούμε το HONDA JAZZ:

## HONDA JAZZ







Και τώρα ας δούμε το εσωτερικό του HONDA JAZZ και τι μπορεί να κάνει αυτό.



Σύγχρονη εικόνα επικρατεί στο εσωτερικό, ειδικά μετά την ανανέωση του μοντέλου στις αρχές του 2005. Πλήρης εξοπλισμός, πρακτικό και με καλή ορατότητα πλασάρει μια πιο high tech εικόνα. Τα πλαστικά στο σύνολό τους είναι σκληρά, ωστόσο, είναι καλής ποιότητας και η συναρμογή τους κυμαίνεται σε κορυφαία επίπεδα.



Το JAZZ είναι με 3.845 χλς. Μήκος, το μικρότερο μοντέλο της δοκιμής αλλά και κοντότερο από ένα σουπερμίνι, όπως π.χ. ένα FORD FIESTA (3.917χλς.), ένα VW POLO (3.897χλς.) ή και ένα FIAT PUNTO (3.865χλς.). Είναι όμως το πιο ευρύχωρο, τόσο από τα μοντέλα αναφοράς, όσο και γενικότερα στην κατηγορία του. Προσφέρει χώρο αποσκευών 380 λίτρων, με όλα τα καθίσματα στην κανονική τους θέση! Ενδεικτικά, ο χώρος αποσκευών από αυτοκίνητα μεγαλύτερης κατηγορίας, όπως είναι τα VW GOLF και PEUGEOT 307 ανέρχεται στα 350 και 341 λίτρα αντίστοιχα. Με τα καθίσματα πλήρως βυθισμένα στο πάτωμα, ο χώρος αποσκευών φτάνει τα 1.323 λίτρα.

Κάτι άλλο όμως εξίσου σημαντικό εδώ είναι, εκτός από τον μεγάλο χώρο, το τεράστιο άνοιγμα της πόρτας που καλύπτει σχεδόν όλο το πλάτος και ύψος της καμπίνας, καθώς και το χαμηλό κατώφλι φόρτωσης από το έδαφος, στοιχεία που αμφότερα διευκολύνουν πολύ σημαντικά την φόρτωση τόσο ογκωδών όσο και βαρειών αντικειμένων, κάτι που στην καθημερινότητα με παιδιά, ένα καροτσάκι μωρού π.χ. και ιδιαιτέρως για μια γυναίκα, πραγματικά δίνει την λύση. Πρόκειται λοιπόν για ένα όντως εντυπωσιακό χωροταξικό επίτευγμα και κυρίως γιατί συνδιάζεται με μια εξαιρετικά ευρύχωρη καμπίνα. Διότι θα μπορούσε ο χώρος αυτός για τις αποσκευές να είχε επιτευχθεί εις βάρος του χώρου επιβατών, κάτι το οποίο δεν ισχύει. Μικρό στο μάτι λοιπόν αλλά μόνο εκεί.

Ας δούμε και τα λοιπά χαρακτηριστικά του εσωτερικού:



Ο πάγκος των πίσω καθισμάτων ανασηκώνεται αφήνοντας έτσι ένα κενό χώρο εσωτερικού ύψους 1.30 μέτρων.

Ακόμη, με μια κίνηση τα πίσω καθίσματα βυθίζονται πλήρως στο πάτωμα, δημιουργώντας έτσι ένα εντελώς επίπεδο πάτωμα.



Αξιόλογος λοιπόν ο χώρος φόρτωσης του JAZZ και με πολλές πρακτικές λύσεις. Ας δούμε όμως τώρα τα τεχνικά χαρακτηριστικά και τα χρηματοδοτικά του προγράμματα.

## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τα JAZZ όπως προαναφέρθηκε, προσφέρεται σε μία μόνο έκδοση εξοπλισμού και με έναν μόνο κινητήρα. Τον 1.4 i-dsi των 1.339 κ.εκ. με τους 83 ίππους ο οποίος μπορεί να συνδυαστεί και με το αυτόματο CVT κιβώτιο με δυνατότητα σειριακής λειτουργίας 7 σχέσεων. Στην πράξη, πρόκειται για ένα εκπληκτικό στην λειτουργία του και σε ευκολία κιβώτιο το οποίο δυστυχώς στη χώρα μας δεν προτιμάται ιδιαίτερα, όπως και γενικότερα τα αυτόματα σαζμάν ίσως και λόγω κόστους αλλά και λόγω έλλειψης εμπιστοσύνης του κοινού προς αυτά σε επίπεδα αξιοπιστίας αλλά και λόγω ελληνικής νοοτροπίας.

Αναλυτικά λοιπόν τα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι:

### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Σύστημα διπλής ανάφλεξης, ένας εκκεντροφόρος επικεφαλής	1.3 i-DSI, SOHC	1.3 i-DSI, SOHC
Κύλινδροι	4 σε σειρά, 2 βαλβίδες και 2 μπουζί ανά κύλινδρο 73x80	4 σε σειρά, 2 βαλβίδες και 2 μπουζί ανά κύλινδρο 73x80
Κυβισμός	1339	1339
Σχέση συμπίεσης	10.8:1	10.8:1
Μέγιστη ισχύς PS(KW)	61/83	61/83
Μέγιστη ισχύς στις @ rpm στροφές	5.700	5.700
Μέγιστη ροπή Nm	119	119
Μέγιστη ροπή Nm στις @ rpm στροφές	2.800	2.800
Σύστημα τροφοδοσίας	Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός Honda PGM-FI	Ηλεκτρονικά ελεγχόμενος ψεκασμός Honda PGM-FI
Καύσιμο	Αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων	Αμόλυβδη βενζίνη 95 οκτανίων

### ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Κίνηση εμπρός	Μηχανικό 5 ταχυτήτων	
Σχέσεις ταχυτήτων 1η	3.142	
Σχέσεις ταχυτήτων 2η	1.750	
Σχέσεις ταχυτήτων 3η	1.241	
Σχέσεις ταχυτήτων 4η	0.969	
Σχέσεις ταχυτήτων 5η	0.805	
Σχέσεις ταχυτήτων Όπισθεν	3.230	
Σχέσεις ταχυτήτων (Τελική σχέση μετάδοσης)	4.111	

### ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ-CVT

Κίνηση εμπρός		Αυτόματο
Σχέσεις ταχυτήτων (Υψηλή έως Χαμηλή σχέση)		
Αρχική σχέση μετάδοσης		2.367 έως 0.407
Σχέσεις ταχυτήτων (Όπισθεν)		4.227 έως 2.367
Τελική σχέση μετάδοσης		4.333

### ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (Νέοι κανονισμοί EC,93/116EC)Lt/100km

Αστική	6.9	7.2
Υπεραστική	4.9	5.0
Συνδυασμένη	5.7	5.8
CO2 ρύποι (σε gr/km)	134	137

### ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ , ΒΑΡΗ, ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΕΣ



Συνολικό μήκος	3845 (mm)	3845 (mm)
Συνολικό πλάτος	1675 (mm)	1675 (mm)
Ολικό υψος	1525 (mm)	1525 (mm)
Μεταξόνιο	2450 (mm)	2450 (mm)
Εμπρόσθιο μετατρόχιο	1460	1460
Οπίσθιο μετατρόχιο	1445	1445
Απόσταση απο το έδαφος	140 (mm)	140 (mm)
Απόβαρο	999-1071 kg	1030-1093 kg
Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος	1490 kg	1510 kg
Χώρος αποσκευών (λίτρα) χωρίς εταζέρα/με εταζέρα	380/353 λίτρα	380/353 λίτρα
Χώρος αποσκευών κατά VDA (σε λίτρα) με πεσμένο το 2ο πίσω κάθισμα (μέτρηση μέχρι το παράθυρο / οροφή)	854 / 1323 λίτρα	854 / 1323 λίτρα
Δεξαμενή καυσίμου	42 λίτρα	42 λίτρα
<b>ΕΛΑΣΤΙΚΑ - ΖΑΝΤΕΣ</b>		
Τροχοί	14x5.5 JJ ασφάλινες	14x5.5 JJ ασφάλινες
Ελαστικά	175/65 R14	175/65 R14
Ρεζέρβα	T115/70D14 88M	T115/70D14 88M
<b>ΟΡΓΑΝΑ ΕΛΕΓΧΟΥ</b>		
Ένδειξη υπολειπόμενων χιλιομέτρων	S	S
<b>ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΡΕΝΩΝ</b>		
Εμπρός	Αεριζόμενοι δίσκοι	Αεριζόμενοι δίσκοι
Πίσω	Δίσκοι	Δίσκοι
<b>ΑΝΑΡΤΗΣΗ</b>		
Εμπρός	Γόνατα MacPherson και αντιστρεπτική (ζανφόρ) Φ22	Γόνατα MacPherson και αντιστρεπτική (ζανφόρ) Φ22
Πίσω	Κάτω ψαλίδι κατά το διαμήκη άξονα με ράβδο 'Τόρσιον' και αντιστρεπτική (ζανφόρ) Φ19,1	Κάτω ψαλίδι κατά το διαμήκη άξονα με ράβδο 'Τόρσιον' και αντιστρεπτική (ζανφόρ) Φ19,1
<b>ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ</b>		
Τύπος	Κρεμαγιέρα με ηλεκτρική υποβοήθηση (σύστημα EPS)	Κρεμαγιέρα με ηλεκτρική υποβοήθηση (σύστημα EPS)
Στροφές τιμονιού από τέρμα σε τέρμα	3.70	3.70
Διάμετρος στροφής σε μέτρα στους τροχούς	9.4 m	9.4 m
<b>ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ</b>		
Τύπος μπαταρίας	38B-28Ah	38B-28Ah
Εναλλακτήρας	75A	75A
i-DSI System	Σύστημα δίδυμης ανάφλεξης	Σύστημα δίδυμης ανάφλεξης

## ΤΙΜΕΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ

Οι δύο εκδόσεις του JAZZ με πλήρη εξοπλισμό κοστίζουν:

**14.100 €** για την έκδοση με το μηχανικό κιβώτιο και **15.108 €** για την έκδοση με το αυτόματο κιβώτιο η οποία έχει ακριβώς τον ίδιο εξοπλισμό και επιπλέον 2 πλευρικούς αερόσακους σε σχέση με την άλλη έκδοση. Η έκδοση η οποία θα μας απασχολήσει όμως στο συγκριτικό είναι αυτή με το μηχανικό κιβώτιο, η οποία στο βασικό της εξοπλισμό περιλαμβάνει:

- ABS ΜΕ EBD
- ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟ
- 2 ΜΕΤΩΠΙΚΟΥΣ ΑΕΡΟΣΑΚΟΥΣ
- ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ
- ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟ ΤΙΜΟΝΙ ΚΑΙ ΚΑΘΙΣΜΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΘ' ΥΨΟΣ
- ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ ΡΑΔΙΟ – CD ΜΕ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΑ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ ΕΜΠΡΟΣ
- ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΛΕΙΔΩΜΑ ΘΥΡΩΝ ΜΕ ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟ
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΘΕΡΜΑΙΝΟΜΕΝΟΥΣ ΚΑΘΡΕΠΤΕΣ
- ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΤΗ (IMMOBILIZER)
- ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (TRIP COMPUTER)
- ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ ΧΡΩΜΑ
- ΚΑΘΡΕΠΤΕΣ, ΧΕΡΟΥΛΙΑ ΚΑΙ ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΜΕΡΗ ΒΑΜΜΕΝΑ ΣΤΟ ΧΡΩΜΑ ΤΟΥ ΑΜΑΞΩΜΑΤΟΣ
- ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΧΕΡΟΥΛΙΑ ΘΥΡΩΝ ΑΠΟ ΧΡΩΜΙΟ

Το μεταλλικό χρώμα δεν χρεώνεται σε καμία έκδοση του JAZZ αλλά και σε κανένα HONDA γενικά.

Το χρωματολόγιο του Jazz περιλαμβάνει 9 χρώματα συνολικά εκ των οποίων 8 μεταλλικά και ένα μη μεταλλικό. Για το εσωτερικό προσφέρεται μόνο ένας χρωματισμός ο οποίος είναι ένας συνδυασμός γκρι και μπλε.

Τα εξωτερικά χρώματα είναι τα εξής:

- ΑΝΟΙΧΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
- ΕΝΤΟΝΟ ΚΙΤΡΙΝΟ
- ΕΝΤΟΝΟ ΜΠΛΕ
- ΓΚΡΙ – ΑΝΘΡΑΚΙ
- ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ – ΚΕΡΑΜΙΔΙ
- ΑΝΟΙΧΤΟ ΓΑΛΑΖΙΟ
- ΑΣΗΜΙ
- ΕΝΤΟΝΟ ΚΟΚΚΙΝΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΑΥΡΟ

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ

Για το JAZZ η ελληνική αντιπροσωπεία προσφέρει τα εξής χρηματοδοτικά:

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 0%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	12 έως 72	12 έως 72
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	8.5%	10%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΜΕΤΑ 12 ΜΗΝΕΣ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	150 €	150 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	9.1%	10.6%

Στο πρόγραμμα της Εθνικής Τράπεζας, με 1η δόση μετά από 12 μήνες, υπάρχει και η δυνατότητα αποπληρωμής ολόκληρου του ποσού μετά από 12 μήνες αντί για τις δόσεις. Σε αυτή την περίπτωση αντί για ποινή προεξόφλησης, η επιβάρυνση είναι το 1% επί του υπολοίπου, δηλαδή για ποσό 10.000 € π.χ. η επιβάρυνση θα είναι 100 €.

## ΜΕΡΟΣ 4.4



### FIAT IDEA

Το τρίτο μοντέλο του συγκριτικού είναι το FIAT IDEA. Είναι η πρώτη προσπάθεια της FIAT στα μικρά πολυμορφικά αυτοκίνητα και ξεκίνησε με αρκετά ελπιδοφόρα μηνύματα από το κοινό το οποίο το είδε στις απανταχού διεθνείς εκθέσεις αυτοκινήτου, κάτι το οποίο άλλωστε ώθησε την FIAT να το βάλει στην παραγωγή Στις αρχές του 2004.

Στην Ελλάδα ωστόσο δεν βρήκε την ίδια ανταπόκριση, τόσο από το κοινό όσο και από την ίδια την FIAT αφού όσο περνούσε ο καιρός επισκιάστηκε από τα μακράν πιο σημαντικά γι' αυτήν και πιο καλοπυλημένα PUNTO και PANDA.

Παρόλα αυτά, το FIAT IDEA, είναι ένα όμορφο αυτοκίνητο με αρκετά πρωτοποριακό εσωτερικό με πάμπολλες θήκες παντού, ποιοτικά υλικά και πολύ όμορφο, φιλόξενο και ζεστό σχεδιασμό εσωτερικού, κάτι που ήταν το ζητούμενο κατά την εξέλιξη του μοντέλου. Προορίζεται για άτομα νεαρής ηλικίας 25 – 40 ή και σε μικρές οικογένειες. Απευθύνεται σε άτομα που εκτιμούν τη διαφορετικότητα, και ταξιδεύουν πολύ.

Ο χώρος της καμπίνας είναι πολύ ευρύχωρος, αλλά υστερεί λίγο σε χώρο αποσκευών σε σχέση μόνο με το HONDA JAZZ. (320 λίτρα έναντι 380 του JAZZ). Ωστόσο, με τα καθίσματα σε πλήρη αναδίπλωση προσφέρει τον μεγαλύτερο χώρο φόρτωσης που φτάνει το εντυπωσιακό νούμερο των 1.420 λίτρων, σχεδόν 1,5 κυβικό μέτρο δηλαδή! Επιπλέον, έχει το πιο «πολυτάλαντο» εσωτερικό με μέχρι 25 θέσεις για αντικείμενα, μερικές επάνω από το ταμπλό, άλλες στις πόρτες και άλλες σε αεροπορικού τύπου θήκες κατά μήκος της οροφής!

Πιστό στο ιταλικό ταμπεραμέντο της καταγωγής του, προσφέρει ποικίλες επιλογές όσον αφορά το χρωματολόγιο του εσωτερικού και τους συνδυασμούς που μπορεί κανείς να κάνει με τις ταπετσαρίες, καθώς και με την λίστα προαιρετικού εξοπλισμού και αξεσουάρ, όπου μπορεί κανείς πραγματικά να «φτιάξει» το προσωπικό του αυτοκίνητο.

Όπως είπαμε και νωρίτερα, το αυτοκίνητο αυτό είναι αδερφάκι με το LANCIA MUSA, κάτι που στην περίπτωση των δύο ιταλικών αυτοκινήτων συνεπάγεται εκτός από κοινά μηχανικά μέρη κ.τ.λ, παρόμοιο εξωτερικό αλλά και εσωτερικό. Επίσης μοιράζονται τους κινητήρες και την ανάρτηση. Επίσης, οι λειτουργίες των καθισμάτων είναι όμοιες, καθώς και οι εσωτερικοί χώροι.

Τι αλλάζει λοιπόν μεταξύ των δύο αυτοκινήτων;

Αυτό που διαφοροποιεί τα δύο αυτοκίνητα εξωτερικά, είναι η σχεδίαση κυρίως στο εμπρός μέρος με την διαφορετική μάσκα και τα φανάρια και στο πίσω καθώς και διαφορετικές επιμέρους σχεδιαστικές λεπτομέρειες και προσθήκες στο αμάξωμα όπως οι λωρίδες χρωμίου στην περίπτωση του MUSA.

Στο εσωτερικό η σχεδίαση είναι κοινή, όμως ως εκεί. Τόσο τα υλικά όσο και ο εξοπλισμός καθώς και οι επιλογές και οι συνδυασμοί που μπορεί κανείς να επιλέξει στην MUSA, απλώς ξεφεύγουν από τα όρια της λογικής και δεν περιγράφονται, όχι μόνο για τα δεδομένα της κατηγορίας, αλλά και γενικότερα!

Συνεπώς, με την περιγραφή του FIAT IDEA, έχουμε σχεδόν και την περιγραφή του LANCIA MUSA όσον αφορά τους χώρους, τα μηχανικά σύνολα και τις ευκολίες του εσωτερικού.

Πάμε όμως να δούμε πιο λεπτομερώς το FIAT IDEA:

### **FIAT IDEA**





Πάμε να δούμε και το εσωτερικό με τις λειτουργίες του:





Το ταμπλό έχει μοντέρνα εμφάνιση με τον κεντρικά τοποθετημένο πίνακα οργάνων και τον μοχλό ταχυτήτων επάνω στην κονσόλα να κλέβουν την παράσταση. Το πάνω μέρος του ταμπλό είναι καλυμμένο με μαλακό αφρώδες υλικό καλής ποιότητας ενώ και οι ταπετσαρίες έχουν ωραία υφή. Η θέση οδήγησης είναι ψηλή καθώς και οι υπόλοιπες θέσεις, κάτι που σε συνδυασμό με τις μεγάλες γυάλινες επιφάνειες, δημιουργούν μια πολύ φωτεινή και ευχάριστη ατμόσφαιρα.



Τα πίσω καθίσματα είναι κλινόμενα και πλήρως αναδιπλούμενα και αν χρειαστεί και σε συνδυασμούς, ενώ ο πάγκος του καθίσματος σύρεται σε ποσοστό 60:40 και η πλάτη του καθίσματος του συνοδηγού πέφτει για να επιτρέψει την μεταφορά μακρών σε μήκος αντικειμένων.







Τέλος, θήκες υπάρχουν παντού, όπως επάνω στο ταμπλό.



## ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Το IDEA προσφέρεται με τρία συνολικά μηχανικά σύνολα , δύο βενζινοκίνητα 1.4 λίτρων, το ένα οχταβάλβιδο με 77 ίππους και το άλλο δεκαεξαβάλβιδο με 95 ίππους και κιβώτιο 6 σχέσεων, και ένα πετρελαιοκίνητο 1.3 λίτρων, με υπερτροφοδότηση και 75 ίππους. Επίσης ο κινητήρας 1.4 λίτρων με τους 95 ίππους και ο 1.3l turbo diesel, συνδυάζονται με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων πέντε σχέσεων το οποίο προσφέρει και λειτουργία σειριακού, dualogic.

Τα τεχνικά τους χαρακτηριστικά αναλυτικά είναι:

IDEA	1.4 16v Dynamic
<b>ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ</b>	
Αρ. Κυλίνδρων διάταξη	4 σε σειρά, εγκάρσια εμπρός
Ανάφλεξη	στατική, ηλεκτρονική, ενσωματωμένη με το ψεκασμό
Διάμετρος Χ διαδρομή (mm)	72x84
Έλεγχος εκπομπής ρύπων	τριοδικός καταλύτης στο χώρο του κινητήρα, 2 αισθητήρες Λάμδα, EOBD
Κυβισμός (κυβ. εκ.)	1368
Μέγιστη ισχύς HP - (kW) / σ.α.λ.	95 (70) 5800
Μέγιστη ροπή Nm-CE (kgm-CE) / σ.α.λ.	128 (13) 4500
Οικολογικό επίπεδο	Euro 4
Σύστημα χρονισμού (έλεγχος)	2 εκκεντροφόροι επικεφαλής (με υδραυλικά ωστήρια)
Σχέση συμπίεσης	11:1
Τροφοδοσία	συγχρονισμένος σειριακός ηλεκτρονικός ψεκασμός πολλαπλών σημείων, ενσωματωμένος στο σύστημα ανάφλεξης, ανεπίστροφο σύστημα
<b>ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (12V)</b>	
Χωρητικότητα συσσωρευτή (Ah)	50
<b>ΜΕΤΑΔΟΣΗ</b>	
Κιβώτιο ταχυτήτων: αριθ. Σχέσεων	6 + όπισθεν
Κίνηση	εμπρός
Τελική σχέση μετάδοσης	4,071 : 1

<b>ΤΡΟΧΟΙ</b>	
Ελαστικά	195 / 60 R 15 T και ζάντες ελαφρού κράματος στην Emotion
<b>ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ</b>	
Ελάχιστη διάμετρος στροφής (m)	10,4
Τύπος	κρεμαγιάρα με υποβοήθηση τιμονιού Dualdrive™
<b>ΑΝΑΡΤΗΣΗ</b>	
Εμπρός	ανεξάρτητη ανάρτηση τύπου McPherson, αντιστρεπτική δοκό και υδραυλικά τηλεσκοπικά αμορτισέρ
Πίσω	ημιάκαμπτος άξονας με υδραυλικά τηλεσκοπικά αμορτισέρ και αντιστρεπτική δοκό
<b>ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ</b>	
Μεταξόνιο (mm)	2508
Μετατρόχιο (εμπρός-πίσω) (mm)	1434 / 1424
Μήκος (mm)	3930
Πλάτος (mm)	1658
Υψος (mm)	1660 (1690 με ράγες οροφής)
Χώρος αποσκευών (Χωρητικότητα) VDA dm <sup>3</sup> ελάχιστο / μέγιστο	320 / 1420
<b>ΦΡΕΝΑ (με ABS) - Δ (δίσκος) - Τ (Ταμπούρα)</b>	
Εμπρός : Διάμετρος mm	Δ 257 (αεριζόμενοι)
Πίσω: Διάμετρος mm	Τ 203
<b>ΒΑΡΟΣ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ</b>	
Βάρος κενού αμαξώματος (kg)	1155
Δεξαμενή καυσίμων (λίτρα)	47
Μέγιστο ρυμουλκούμενο φορτίο χωρίς / με φρένα (kg)	400 / 1000
<b>ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ</b>	
Επιτάχυνση (δ): 0-100 χλμ/ώρα	11,5
Μέγιστη Ταχύτητα	175
<b>ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (λίτρα / 100χλμ)</b>	
Εκπομπές καυσαερίων CO <sub>2</sub> (g/km)	157

## ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ 1.300 Κ.ΕΚ. MULTIJET

IDEA

1.3 16v JTD  
Dynamic

### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Αρ. Κυλίνδρων διάταξη	4 σε σειρά, εγκάρσια εμπρός
Ανάφλεξη	δια της συμπίεσης
Διάμετρος Χ διαδρομή (mm)	69,6x82
Έλεγχος εκπομπής ρύπων	τριοδικός καταλύτης στο χώρο του κινητήρα, 2 αισθητήρες Λάμδα, EOBD
Κυβισμός (κυβ. εκ.)	1248
Μέγιστη ισχύς HP - (kW) / σ.α.λ.	75 (51) 4000
Μέγιστη ροπή Nm-CE (kgm-CE) / σ.α.λ.	180 (18,3) 1750
Οικολογικό επίπεδο	Euro 4
Σύστημα χρονισμού (έλεγχος)	
Σχέση συμπίεσης	18:1
Τροφοδοσία	ηλεκτρονικά ελεγχόμενος άμεσος ψεκασμός Multijet με "Common rail", υπερσυμπίεστή και intercooler

### ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (12V)

Χωρητικότητα συσσωρευτή (Ah)	50
------------------------------	----

### ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Κιβώτιο ταχυτήτων: αριθ. Σχέσεων	5 + όπισθεν
Κίνηση	εμπρός
Τελική σχέση μετάδοσης	3,563 :1 (57/16)

### ΤΡΟΧΟΙ

Ελαστικά	195 / 60 R 15 T και ζάντες ελαφρού κράματος στην Emotion
----------	--

### ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

Ελάχιστη διάμετρος στροφής (m)	10,4
Τύπος	κρεμαγιέρα με υποβοήθηση τιμονιού Dualdrive™

### ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Εμπρός	ανεξάρτητη ανάρτηση τύπου McPherson, αντιστρεπτική δοκό και υδραυλικά τηλεσκοπικά αμορτισέρ
Πίσω	ημιάκαμπτος άξονας με υδραυλικά τηλεσκοπικά αμορτισέρ και αντιστρεπτική δοκό

## ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μεταξόνιο (mm)	2508
Μετατρόχιο (εμπρός-πίσω) (mm)	1434 / 1424
Μήκος (mm)	3930
Πλάτος (mm)	1658
Ύψος (mm)	1660 (1690 με ράγες οροφής)
Χώρος αποσκευών (Χωρητικότητα) VDA dm <sup>3</sup> ελάχιστο / μέγιστο	320 / 1420

## ΦΡΕΝΑ (με ABS) - Δ (δίσκος) - Τ (Ταμπούρα)

Εμπρός : Διάμετρος mm	Δ 257 (αεριζόμενοι)
Πίσω: Διάμετρος mm	T 203

## ΒΑΡΟΣ - ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΣ

Βάρος κενού αμαξώματος (kg)	1200
Δεξαμενή καυσίμων (λίτρα)	47
Μέγιστο ρυμουλκούμενο φορτίο χωρίς / με φρένα (kg)	400 / 1000

## ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Επιτάχυνση (δ): 0-100 χλμ/ώρα	15,4
Μέγιστη Ταχύτητα	159

## ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ (λίτρα / 100χλμ)

Εκπομπές καυσαερίων CO <sub>2</sub> (g/km)	135
Κύκλος πόλης/εκτός πόλης/μικτός	6,2 / 4,5 / 5,1

## **ΤΙΜΕΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ**

Το FIAT IDEA προσφέρεται σε τέσσερα επίπεδα εξοπλισμού, το ACTUAL, το ACTIVE, το DYNAMIC και το EMOTION. Το ACTUAL προσφέρεται μόνο με τον κινητήρα 1.4 λίτρων και 77 ίππων. Όλα τα άλλα επίπεδα εξοπλισμού προσφέρονται κανονικά στους άλλους δύο κινητήρες.

Η έκδοση που θα μας απασχολήσει, είναι αυτή με τον κινητήρα 1.4 λίτρων και 95 ίππων σε επίπεδο εξοπλισμού ACTIVE. Η έκδοση αυτή κοστίζει 14.700 € και στον βασικό της εξοπλισμό συμπεριλαμβάνει:

- ABS ΜΕ EBD
- ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΛΕΙΔΩΜΑ ΘΥΡΩΝ ΜΕ ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟ
- ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟ ΤΙΜΟΝΙ ΚΑΙ ΚΑΘΙΣΜΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΘ' ΥΨΟΣ
- ΤΙΜΟΝΙ ΜΕ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΥΠΟΒΟΗΘΗΣΗ DUAL DRIVE
- 4 ΑΕΡΟΣΑΚΟΙ, ΜΕΤΩΠΙΚΟΙ ΚΑΙ ΟΡΟΦΗΣ
- AIR CONDITION
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΡΥΘΜΙΖΟΜΕΝΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΚΑΘΡΕΠΤΕΣ
- ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΜΕ 6 ΣΧΕΣΕΙΣ

Οι υπόλοιπες εκδόσεις είναι οι εξής και κοστίζουν:

<b>1.4L 8v 77HP ACTUAL</b>	<b>13.800 €</b>
<b>1.4L 16v 95HP DYNAMIC</b>	<b>15.200 €</b>
<b>1.4L 16v 95HP EMOTION</b>	<b>16.250 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL ACTIVE</b>	<b>16.100 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL DYNAMIC</b>	<b>16.600 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL EMOTION</b>	<b>17.650 €</b>

Το χρωματολόγιο του FIAT IDEA περιλαμβάνει 10 εξωτερικά χρώματα, εκ των οποίων τα 7 μεταλλικά και τα 3 μη μεταλλικά ενώ διαθέτει και 8 εσωτερικά χρώματα με τα οποία μπορούν να γίνουν πολλοί συνδυασμοί.

Τα εξωτερικά χρώματα είναι τα εξής:

- ΚΟΚΚΙΝΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΛΕΥΚΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΑΥΡΟ (ΜΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΚΟΚΚΙΝΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΠΛΕ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΓΚΡΙ ΑΝΟΙΧΤΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΓΚΡΙ ΑΝΘΡΑΚΙ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΓΚΡΙ ΣΚΟΥΡΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΤΥΡΚΟΥΑΖ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)
- ΜΠΛΕ ΣΚΟΥΡΟ (ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ)

Το μεταλλικό χρώμα σε όλες τις εκδόσεις IDEA χρεώνεται 350 €

Τα εσωτερικά χρώματα είναι τα εξής:

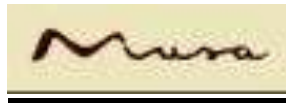
- ΚΟΚΚΙΝΟ ΥΦΑΣΜΑ
- ΓΚΡΙ ΥΦΑΣΜΑ
- ΜΠΛΕ ΥΦΑΣΜΑ
- ΜΑΥΡΟ / ΜΠΡΟΝΖΕ ΔΙΧΡΩΜΟ ΥΦΑΣΜΑ
- ΜΑΥΡΟ / ΤΥΡΚΟΥΑΖ ΔΙΧΡΩΜΟ ΥΦΑΣΜΑ
- ΜΑΥΡΟ / ΤΥΡΚΟΥΑΖ ΔΙΧΡΩΜΟ ΥΦΑΣΜΑ – ΔΕΡΜΑ
- ΜΑΥΡΟ / ΓΚΡΙ ΔΙΧΡΩΜΟ ΥΦΑΣΜΑ – ΔΕΡΜΑ
- ΜΑΥΡΟ ΔΕΡΜΑ

Πολλοί συνδυασμοί χρωμάτων λοιπόν. Πάμε όμως να δούμε και τα χρηματοδοτικά προγράμματα.

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ FIAT IDEA

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	FIAT CREDIT HELLAS		FIAT CREDIT HELLAS	
	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 35%	ΑΠΟ 500 €	ΑΠΟ 500 €
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	1 έως 48	1 έως 36	έως 60	έως 60
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	0%	0%	5.9%	6.7%
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	180 €	180 €	180 €	180 €
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	0%	0%	6.5%	7.3%
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ				<b>ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ 6 ΜΗΝΕΣ ΑΤΟΚΟΙ</b>





### LANCIA MUSA

Η MUSA είναι το τέταρτο και τελευταίο μοντέλο του συγκριτικού μας, και παράλληλα το λιγότερο προσγειωμένο και πιο χλιδατό. Είναι όπως είπαμε και στην παρουσίαση του FIAT IDEA, αδελφικά μοντέλα και μοιράζονται τα περισσότερα μέρη τους μηχανικά και όχι μόνο. Ωστόσο, η Lancia έχει φροντίσει ώστε να διαφοροποιήσει τόσο το αυτοκίνητό της από της FIAT, όσο και το target group στο οποίο απευθύνεται το μοντέλο της ούτως ώστε να μπορέσει αφενός να το βάλει στην αγορά, να αποφύγει αφετέρου τον κανιβαλισμό πωλήσεων από και προς το αδελφικό μοντέλο.

Γενικότερα ο κανιβαλισμός των πωλήσεων για μια αυτοκινητοβιομηχανία είναι ότι χειρότερο, γι' αυτό και φροντίζουν να τον αποφεύγουν, όσο βεβαίως τους επιτρέπουν οι οικονομίες κλίμακας που χρησιμοποιούν για την κατασκευή των μοντέλων τους, ώστε να μην να ρίχνουν σημαντικά το κόστος παραγωγής τους, αναγκάζονται δε να προσφέρουν το ίδιο προϊόν με άλλο «περιτύλιγμα».

Η LANCIA με την MUSA λοιπόν, μετά την μεγάλη επιτυχία της Lancia Ypsilon (η οποία αποτελεί το 92% των πωλήσεων της LANCIA στην Ελλάδα), δεν σκόπευε να σαρώσει τις πωλήσεις, αλλά είχε στρατηγικούς σκοπούς όπως, να ισχυροποιήσει την θετική πορεία της μάρκας που ήδη είχε διαγράψει τον τελευταίο χρόνο με την Ypsilon. Επίσης, να αποτελέσει ίσως την 5θυρη εναλλακτική της Ypsilon η οποία βγαίνει μόνο ως τρίθυρη και όχι να αποτελέσει ανταγωνιστή του Fiat Idea και τέλος να αναζωπυρώσει το πεσμένο ενδιαφέρον για την μάρκα και να αυξήσει τις διελεύσεις στις εκθέσεις LANCIA ώστε να λειτουργήσει και ως «κράχτης» για τα υπόλοιπα μοντέλα.

Έξυπνο λοιπόν το στρατηγικό marketing της LANCIA που βρήκε εφαρμογή στην MUSA και απ' ότι φαίνεται από τα νούμερα πωλήσεων δούλεψε, καθώς η ακριβότερη και πιο εξεζητημένη MUSA, «μάγεψε» με το τραγούδι της περισσότερους πελάτες από την έξυπνη κατά τα άλλα IDEA της FIAT!

Musa λοιπόν που στα ελληνικά σημαίνει Μούσα (η LANCIA ανέκαθεν χρησιμοποιούσε ελληνικά ονόματα ή γράμματα ως ονόματα μοντέλων της), ενώ το logo με το ξαπλωμένο M να είναι σύμφωνα με την Lancia εμπνευσμένο από τις ξαπλώστρες της παραλίας, κάτι που δεν είναι διόλου τυχαίο, καθώς φανερώνει το Lifestyle profile του target group.

Απευθύνεται σύμφωνα πάντα με την Lancia σε άτομα που απολαμβάνουν την ζωή, έχουν πολλά ενδιαφέροντα και έχουν έντονη κοινωνική ζωή. Διαχωρισμός σε φύλο δεν γίνεται, ενώ προορίζεται για άτομα που δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην ποιότητα και το στιλ. Ηλικιακά προορίζεται σε άτομα ηλικίας 30 - 40 ετών και με μορφωτικό επίπεδο μέσο –ανώτερο και από κοινωνικό οικονομική τάξη μέση – ανώτερη.

Πιο glamorous μοντέλο λοιπόν η Musa από την πιο ταπεινή αδελφή της. Αυτό είναι κάτι που φροντίζει να το εκφράζει παντού και πάντα, είτε κοιτάξεις από έξω το καλοσχεδιασμένο και λεπτεπίλεπτο αμάξωμά της, είτε κάθεις στο κάθισμα από ακριβό δέρμα και κοιτάξεις το χλιδάτο εσωτερικό της. Η Lancia παρέχει (επί πληρωμή φυσικά), ακόμη και σειρά καλλυντικών προϊόντων για την Musa με το προσωπικό της άρωμα και μια γυναικεία δερμάτινη τσάντα, η οποία εφαρμόζει ακριβώς σε μια θήκη που βρίσκεται στο ταμπλό!

Από εκεί και πέρα, οι 555 συνδυασμοί χρωμάτων, υφασμάτων και δερμάτων συνολικά που μπορεί κανείς να κάνει στην Musa, δεν αφήνουν πιστεύω περιθώρια για να ασχοληθεί κανείς με την ποιότητα των υλικών, τα λίτρα του χώρου αποσκευών και άλλα τέτοια 'κρύα' νούμερα σε ένα αυτοκίνητο που αποπνέει από παντού συναίσθημα και χαρακτήρα, όπως μόνο οι Ιταλοί σχεδιαστές του μπορούν να του το προσδώσουν .

Παρόλα αυτά, τα σχετικά νούμερα των χώρων, καθώς και οι προσφερόμενοι κινητήρες, είναι αυτούσια όπως και του IDEA , γι' αυτό και δεν τα ξανααναφέρουμε. Αυτό που αλλάζει, είναι τα επίπεδα εξοπλισμού και οι τιμές, τα οποία θα αναφερθούν παρακάτω.

Πάμε λοιπόν να δούμε την Lancia Musa:











## **ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της MUSA, όπως προαναφέρθηκε, είναι ακριβώς τα ίδια με του FIAT IDEA, με εξαίρεση τον κινητήρα των 1.4 λίτρων και 77 ίππων, ο οποίος δεν προσφέρεται στο MUSA, και γι' αυτό δεν θα τα αναφέρουμε ξανά. Μπορείτε να τα βρείτε στη σελίδα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του IDEA<sup>1</sup>.

## **ΤΙΜΕΣ – ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ**

Η MUSA προσφέρεται στις εκδόσεις ORO, PLATINO και PLATINO D.F.N. όπου η τελευταία είναι η έκδοση με το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, το οποίο είναι το ίδιο ακριβώς με της FIAT μόνο που η LANCIA το αποκαλεί D.F.N. που βγαίνει από την ιταλική φράση «DOLCE FAR NIENTE» και σημαίνει «η γλυκιά αίσθηση του να μην κάνεις τίποτα», στην συγκεκριμένη περίπτωση να μην ασχολείσαι με τις αλλαγές ταχυτήτων.

Η έκδοση με την οποία θα ασχοληθούμε εμείς είναι η 1.4L 16v 95HP ORO, η οποία κοστίζει 14.980 € και στο βασικό της εξοπλισμό συμπεριλαμβάνει:

- ABS ΜΕ EBD
- 4 ΑΕΡΟΣΑΚΟΙ, 2 ΜΕΤΩΠΙΚΟΙ ΚΑΙ 2 ΟΡΟΦΗΣ
- ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (TRIP COMPUTER)
- ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΤΗ (IMMOBILIZER)
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ ΕΜΠΡΟΣ – ΠΙΣΩ
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΤΙΜΟΝΙ DUAL DRIVE
- ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΩΤΩΝ 'FOLLOW ME HOME'
- ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΚΛΕΙΔΩΜΑ ΘΥΡΩΝ ΜΕ ΤΗΛΕΧΕΙΡΙΣΜΟ
- AIR CONDITION
- ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΚΑΙ ΘΕΡΜΑΙΝΟΜΕΝΟΙ ΚΑΘΡΕΠΤΕΣ
- ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ 6 ΣΧΕΣΕΩΝ

---

1.Βλ. σελίδα 88

Οι υπόλοιπες εκδόσεις είναι οι εξής και κοστίζουν:

<b>1.4L 16v 95HP ORO</b>	<b>14.980 €</b>
<b>1.4L 16v 95HP ORO D.F.N.</b>	<b>15.760 €</b>
<b>1.4L 16v 95HP PLATINO</b>	<b>16.780 €</b>
<b>1.4L 16v 95HP PLATINO D.F.N.</b>	<b>17.560 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL ORO</b>	<b>16.360 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL ORO D.F.N.</b>	<b>17.250 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL PLATINO</b>	<b>18.160 €</b>
<b>1.3L MJT DIESEL PLATINO D.F.N.</b>	<b>19.060 €</b>

Το μεταλλικό χρώμα σε όλες τις εκδόσεις χρεώνεται 385 € ενώ τα περλέ χρώματα χρεώνονται 405 €.

Το χρωματολόγιο της MUSA αποτελείται από 12 χρώματα, άλλα μεταλλικά και άλλα περλέ ενώ συναντάμε και μοντέρνους χρωματισμούς εκτός από τους κλασσικούς. Μόνο το ένα από αυτά είναι μη μεταλλικό, ενώ όλα τα άλλα είναι μεταλλικά ή περλέ.

Στο εσωτερικό υπάρχει επίσης πληθώρα επιλογών με διάφορα υφάσματα και δέρματα και σε διάφορους συνδυασμούς χρωμάτων. Αυτά είναι:

Μπεζ δέρμα, καφέ ύφασμα, μπεζ με καφέ ύφασμα, μπεζ με μολυβί ύφασμα, μολυβί με καφέ ύφασμα και μολυβί με μπεζ ύφασμα. Όλα συνδυάζονται μεταξύ τους και δημιουργούν αμέτρητους συνδυασμούς!



## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Η ελληνική αντιπροσωπεία προσφέρει την MUSA με τρία χρηματοδοτικά προγράμματα, εκ των οποίων τα δύο έντοκα και ένα άτοκο, τα οποία είναι τα εξής:

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	FIAT CREDIT HELLAS		
	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 30%	ΑΠΟ 10%
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 30%	ΑΠΟ 10%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	1 έως 36	1 έως 48	έως 60
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	0%	4.8%	5.9%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	180 €	180 €	180 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	0%	5.4%	6.5%



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

## ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

## ΜΕΡΟΣ 5.1

### ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει η σύγκριση των μοντέλων της αναφοράς ως προς τα κριτήρια που έχουμε θέσει ούτως ώστε να αναδειχθεί κατά πόσο ανταποκρίνονται σε αυτά που ισχυρίζονται πως προσφέρουν, και πιο το κάνει με τον καλύτερο και πιο οικονομικό τρόπο. Οι τομείς σύγκρισης ποικίλουν και έχουν να κάνουν τόσο με τις επιδόσεις των αυτοκινήτων στους επιμέρους τομείς αλλά και με την συμβίωση αυτού που θα το επιλέξει, μετά την αγορά, τόσο χρηστικά, όσο και οικονομικά.

Συνεπώς στοιχεία όπως: **το κόστος αγοράς, τα χρηματοδοτικά προγράμματα, ο προσφερόμενος εξοπλισμός, οι εγγυήσεις, η συντήρηση, η κατανάλωση, τα πάγια έξοδα και το after sales,** θα παίξουν βασικό ρόλο στο τελικό αποτέλεσμα. Επειδή όμως τα εν λόγω οχήματα, εκτός του ρόλου του οχήματος πώλησης (λόγω μεγέθους), καλούνται να παίξουν και τον ρόλο του οικογενειακού αυτοκινήτου (λόγω της πολυμορφικής τους φύσης), και επειδή ένα αυτοκίνητο (ειδικά οικογενειακό), δεν αρκεί μόνο να είναι οικονομικό συνολικά αλλά πρέπει και να εκπληρώνει τα καθήκοντά του σωστά, έτσι, σημαντικό ρόλο στο συγκριτικό θα παίξουν και στοιχεία όπως: **η ασφάλεια, οι χώροι, η πρακτικότητα και οι επιδόσεις.**

Η παρουσίαση των μοντέλων στο προηγούμενο κεφάλαιο μας έδωσε μια αρκετά πλήρη εικόνα σχετικά με τις δυνατότητες αλλά και το ποιόν των μοντέλων της αναφοράς.

Το συγκριτικό θα χωριστεί σε τρία επίπεδα: α) ΑΓΟΡΑ, β)ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, γ)ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ – ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ.

Στο πρώτο μέρος θα αναφερθούν όλα τα στοιχεία που έχουν να κάνουν με το κόστος αγοράς όπως τιμή, εξοπλισμός, χρηματοδότηση κ.τ.λ. Στο δεύτερο μέρος θα ασχοληθούμε με την συμβίωση του αγοραστή με το αυτοκίνητο από την αγορά και μετά, αλλά από οικονομική άποψη, ενώ στο τρίτο και τελευταίο μέρος θα ασχοληθούμε με την συμβίωση αγοραστή – αυτοκινήτου από την πρακτική της πλευρά όμως αυτή την φορά.

**ΜΕΡΟΣ 1<sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ – ΑΓΟΡΑ**

Σε αυτό το μέρος του συγκριτικού όπως προαναφέρθηκε, θα αναφερθεί ότι έχει να κάνει με το κόστος αγοράς των μοντέλων. Αυτό συνεπάγεται πως θα πρέπει να κάνουμε κι ένα συγκριτικό χρηματοδοτικών προγραμμάτων. Για να έχουμε μια πιο σωστή εικόνα των χρηματοδοτικών, θα δείξουμε τον επιπλέον τόκο που θα κληθεί να πληρώσει ο αγοραστής του κάθε μοντέλου με ένα υποτιθέμενο υπόλοιπο 10.000 € και για 48 μήνες διάρκεια. Η διάρκεια των 48 μηνών επελέγη με κριτήριο ότι όλα τα έντοκα προγράμματα που προσφέρονται έχουν τόση διάρκεια ενώ κάποια φτάνουν έως τους 60 ή και 72 μήνες, όχι όλα όμως. Επίσης θα τα σχολιάσουμε ως προς το πόσο βολικά είναι. Εδώ πρέπει να πούμε πως στα χέρια μας έχουμε τους συντελεστές υπολογισμού δόσεων από όλα τα προγράμματα, ευγενική δωρεά της επίσημης αντιπροσωπείας στην Ηγουμενίτσα, όπου και εργαζομαι. Τέλος θα αναφερθούμε στις επιπλέον παροχές που προσφέρει η κάθε εταιρεία όπως για παράδειγμα η δωρεάν οδική βοήθεια.

Ξεκινώντας λοιπόν, βλέπουμε πως με 12.390 € αρχική τιμή, το MITSUBISHI COLT είναι το πιο οικονομικό έναντι των 14.100 € που κοστίζει το HONDA JAZZ, τα 14.700 € του FIAT IDEA και τα 14.980 € του LANCIA MUSA. Αν σε αυτές τις τιμές προσθέσουμε και το κόστος του μεταλλικού χρώματος που συνήθως οι περισσότεροι αγοραστές το επιλέγουν, τότε οι τιμές έχουν ως εξής:

<b>MITSUBISHI COLT</b>	<b>12.690 €</b>
<b>HONDA JAZZ</b>	<b>14.100 €</b>
<b>FIAT IDEA</b>	<b>15.050 €</b>
<b>LANCIA MUSA</b>	<b>15.365 €</b>

Και για να δούμε ακόμη πιο ξεκάθαρα τα πράγματα, πρέπει να υπολογίσουμε και τα επιπλέον έξοδα που έχει το κάθε αυτοκίνητο ούτως ώστε να δούμε την τιμή όπως λέμε «με το κλειδί στο χέρι». Αυτά τα επιπλέον έξοδα συνεπάγονται σε:

- ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
- ΕΞΟΔΑ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ – ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗΣ
- ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
- ΦΑΚΕΛΟΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΙΣ ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ )

Τα επιπλέον έξοδα λοιπόν στην περίπτωση των δύο ιαπωνικών μοντέλων και λόγω κοινού κεντρικού εισαγωγέα είναι ακριβώς τα ίδια και ανέρχονται στο ποσό των 560 €. Τα δύο ιταλικά μοντέλα έχουν πάλι τα ίδια έξοδα και αυτά ανέρχονται στο ποσό των 660 €. Έτσι, το τελικό ποσό που θα κληθούν οι αγοραστές για τα μοντέλα της αναφοράς είναι:

<b>MITSUBISHI COLT</b>	<b>13.250 €</b>
<b>HONDA JAZZ</b>	<b>14.660 €</b>
<b>FIAT IDEA</b>	<b>15.710 €</b>
<b>LANCIA MUSA</b>	<b>16.025 €</b>

Παρατηρούμε πως το ακριβότερο από το φθηνότερο μοντέλο απέχουν 2.775 €, ενώ ακόμη και σε σχέση με το δεύτερο φθηνότερο JAZZ, το COLT είναι 1.410 € κάτω.

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε πως ένας από τους λόγους της σημαντικής αυτής διαφοράς σε τιμή, είναι ο υποδεέστερος εξοπλισμός του MITSUBISHI COLT σε σχέση με τα άλλα μοντέλα. Αυτά που δεν έχει σε σχέση με τα ιταλικά είναι οι ηλεκτρικοί καθρέπτες(υπάρχουν και στο JAZZ), το καθ' ύψος ρυθμιζόμενο κάθισμα οδηγού (υπάρχει και στο JAZZ), και οι 2 επιπλέον αερόσακοι οροφής (δεν υπάρχουν ούτε στο JAZZ) που είναι και η μοναδική κατά τη γνώμη μας σημαντική έλλειψη καθώς αποτελεί στοιχείο του εξοπλισμού ασφαλείας, ενώ η MUSA διαθέτει επιπλέον και ηλεκτρικά παράθυρα πίσω. Από την άλλη, τα δύο ιταλικά παρουσιάζουν έλλειψη στο ΡΑΔΙΟ – CD, μια αρκετά σημαντική έλλειψη για αυτοκίνητο αυτής της τιμής.

Τέλος, το πιο ολοκληρωμένο από πλευράς εξοπλισμού είναι το HONDA JAZZ το οποίο εκτός των άλλων είναι το μόνο από τα τέσσερα μοντέλα που προσφέρει πλήρως αυτόματο κλιματισμό και χειριστήρια ηχοσυστήματος στο τιμόνι κάτι που βοηθάει στην οδήγηση, καθώς και είναι το μοναδικό από τα τέσσερα με δισκόφρενα και στους πίσω τροχούς. Μοναδική έλλειψη στο JAZZ όπως είπαμε, η έλλειψη πλευρικών αερόσακων.

Ενδιαφέρον επίσης έχει το γεγονός, ότι με τα χρήματα του δεύτερου φθηνότερου JAZZ μπορεί κανείς να επιλέξει την αμέσως πλουσιότερη έκδοση του COLT, η οποία με 13.690 € αρχική τιμή και 14.550 € τιμή με το κλειδί στο χέρι, έχει τόσο την ρύθμιση του καθίσματος, τους ηλεκτρικούς καθρέπτες και τους πλευρικούς αερόσακους και επιπλέον εργοστασιακές ζάντες αλουμινίου 15 ιντσών με φαρδύτερα ελαστικά.

Συνολικά λοιπόν, βλέπουμε πως στο θέμα καθαρά της τιμής αγοράς το COLT παίρνει έστω και με βραχεία κεφαλή το προβάδισμα. Ας δούμε όμως και τα χρηματοδοτικά.

### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ FIAT IDEA

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	FIAT CREDIT HELLAS		FIAT CREDIT HELLAS	
	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 35%	ΑΠΟ 500 €	ΑΠΟ 500 €
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 35%	ΑΠΟ 500 €	ΑΠΟ 500 €
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	1 έως 48	1 έως 36	έως 60	έως 60
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	0%	0%	5.9%	6.7%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	180 €	180 €	180 €	180 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	0%	0%	6.5%	7.3%
				<b>ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ 6 ΜΗΝΕΣ ΑΤΟΚΟΙ</b>

### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ LANCIA MUSA

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	FIAT CREDIT HELLAS		
	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 30%	ΑΠΟ 10%
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 50%	ΑΠΟ 30%	ΑΠΟ 10%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	1 έως 36	1 έως 48	έως 60
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	0%	4.8%	5.9%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	180 €	180 €	180 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	0%	5.4%	6.5%

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ HONDA JAZZ

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 0%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	12 έως 72	12 έως 72
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	8.5%	10%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΜΕΤΑ 12 ΜΗΝΕΣ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	150 €	150 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	9.1%	10.6%

## ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ MITSUBISHI COLT

ΓΙΑ ΣΧΟΛΕΣ ΟΔΗΓΩΝ

ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ		BEST VALUE (EUROBANK)		MOTIONCARD VISA
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 0%	ΑΠΟ 10%	ΑΠΟ 20%	ΑΠΟ 10%
ΜΗΝΙΑΙΕΣ ΔΟΣΕΙΣ	12 έως 72	12 έως 72	έως 48	έως 48	36
ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΑΘΕΡΟ	8.5%	10%	7,00%	4.2%	0%
ΠΛΗΡΩΜΗ 1ης ΔΟΣΗΣ	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΜΕΤΑ 12 ΜΗΝΕΣ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>	<b>ΑΜΕΣΑ</b>
ΕΞΟΔΑ ΦΑΚΕΛΟΥ	150 €	150 €	40 €	40 €	150 €
ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ	9.1%	10.6%	7.6%	4.8%	0%

Με μια σύντομη ματιά στους συνοπτικούς πίνακες με τα χρηματοδοτικά προγράμματα των εταιρειών, μπορεί κανείς να παρατηρήσει κανείς δύο πράγματα.

Το πρώτο είναι πως μόνο τα δυο ιταλικά μοντέλα προσφέρονται με άτοκη χρηματοδότηση, η οποία όμως ζητάει μεγάλη προκαταβολή, συγκεκριμένα το 50% του ποσού ή στην καλύτερη περίπτωση το 35%, κάτι που ίσως να μην βολεύει οικονομικά αρκετούς και επίσης δεν δίνουν μεγάλη διάρκεια 36 ή 48 μήνες, κάτι που ίσως να συνεπάγεται σε μια πιο υψηλή μηνιαία δόση.

Το δεύτερο που παρατηρεί κανείς είναι πως τα χρηματοδοτικά των δύο ιταλικών μοντέλων μοιάζουν μεταξύ τους καθώς και τα χρηματοδοτικά των δυο ιαπωνικών μοντέλων μοιάζουν, κάτι που όπως εξηγήσαμε παραπάνω, οφείλεται στους κοινούς εισαγωγείς και κοινούς φορείς που παρέχουν τις χρηματοδοτήσεις.

Ξεκινώντας λοιπόν τον σχολιασμό των έντοκων χρηματοδοτικών προγραμμάτων, που είναι άλλωστε και αυτά που μας απασχολούν στο συγκριτικό (καθώς τα μεν άτοκα δεν έχουν τόκο για να σχολιαστούν και άλλωστε δεν προσφέρονται και στα τέσσερα μοντέλα), παρατηρεί κανείς πως τα δυο ιταλικά μοντέλα προσφέρονται με μικρότερο τόκο, 4,8% , 5.9% και 6.7% έναντι 8.5% και 10% των ιαπωνικών και μόνο το COLT προσφέρεται και με 4,2%.

Αν όμως το εξετάσουμε πιο προσεκτικά το θέμα θα δούμε πως τα προγράμματα της FIAT credit είναι πιο «αδιάλλακτα». Και εξηγούμε:

Στα προγράμματα της HONDA – MITSUBISHI, έχει κανείς την δυνατότητα να μην δώσει καθόλου προκαταβολή ή όσο θέλει και να κάνει διάρκεια δανείου έως και 72 μήνες, κάτι που σαφώς είναι μακρύ διάστημα και επιβαρύνει το ποσό με τόκο, προσφέρει όμως μικρότερη μηνιαία δόση, κάτι που για πολλούς και ειδικά χαμηλόμισθους, είναι το βασικό ζητούμενο και ειδικά εάν δεν έχουν την δυνατότητα μιας μεγάλης ή και καθόλου προκαταβολής. Ακόμη, στην περίπτωση του δεύτερου χρηματοδοτικού με 1<sup>η</sup> δόση μετά 12 μήνες, δίνεται η δυνατότητα ολικής αποπληρωμής του υπολοίπου 12 μήνες μετά την αγορά με μόνη επιβάρυνση το 1% επί του υπολοίπου, δηλαδή στα 10.000 € η επιβάρυνση είναι 100 €. Οπότε μπορεί κανείς να δώσει όσα χρήματα δώσει μπροστά ή και τα μισά, και να δώσει τα υπόλοιπα σε ένα χρόνο. Στην ουσία κανείς διαχειρίζεται των χρημάτων της τράπεζας σε αυτήν την περίπτωση για ένα χρόνο με μόνο τόκο 1%. Καθόλου άσχημα, για όσους βέβαια έχουν τη δυνατότητα της πλήρους αποπληρωμής μετά από ένα χρόνο, που από την εμπειρία μου στην εργασία ως πωλητής ήταν ένα καλό ποσοστό, πράγμα που αποδεικνύει του λόγου το αληθές. Από εκεί και πέρα όμως εάν δεν γίνει η ολική αποπληρωμή, μπαίνουν δόσεις και πάλι έως 72 μήνες αλλά με υψηλότερο αυτή τη φορά επιτόκιο, 10% που είναι ένα αρκετά υψηλό επιτόκιο γενικότερα. Παρόλα αυτά, υπάρχουν άτομα που για διάφορους λόγους(είτε περιμένουν κάποια πρόσληψη, είτε είναι φαντάροι, είτε περιμένουν χρήματα από κάπου κ.τ.λ.), τους βολεύει να ξεκινήσουν να πληρώνουν μετά από 12 μήνες, οπότε και αυτούς τους εξυπηρετεί αυτό το πρόγραμμα.

Ενδιαφέρον έχει ακόμη το πρόγραμμα του FIAT IDEA στο οποίο οι πρώτοι 6 μήνες είναι άτοκοι ενώ οι υπόλοιποι με επιτόκιο 6,7% και στο οποίο όπως θα δούμε παρακάτω το σύνολο του τόκου ανέρχεται σε μικρότερο ποσό απ' ότι με το άλλο πρόγραμμα της FIAT με 5,9%

Τέλος για τα υπόλοιπα έντοκα προγράμματα δεν υπάρχει κάτι ιδιαίτερο να πούμε, καθώς όλα απαιτούν μια έστω ελάχιστη ή μεγαλύτερη προκαταβολή και έχουν διάρκεια έως 48 και 60 μήνες.

Και τώρα, για να περάσουμε στο δεύτερο σκέλος του συγκριτικού των χρηματοδοτικών, ας υποθέσουμε πως ανεξάρτητα με το ποιο μοντέλο θα επιλέξουμε, αφήνουμε 10.000 € υπόλοιπο ποσό προς χρηματοδότηση. Έτσι, θα δούμε την διαφορά στον τόκο στο κάθε πρόγραμμα για διάρκεια 48 μηνών.



Στην περίπτωση του προγράμματος με 8,5 % της HONDA – MITSUBISHI, με 10.000 € υπόλοιπο και για 48 μήνες διάρκεια η μηνιαία δόση ανέρχεται στα 249.33 €, ενώ συνολικά ο τόκος ανέρχεται στα 1.967,84 €.

Στην περίπτωση του προγράμματος με 10 % της HONDA – MITSUBISHI, με 10.000 € υπόλοιπο και για 48 μήνες διάρκεια η μηνιαία δόση ανέρχεται στα 256.52 €, ενώ συνολικά ο τόκος ανέρχεται στα 2.312.96 €.

Στην περίπτωση του προγράμματος με 4.2 % της MITSUBISHI για το COLT, με 10.000 € υπόλοιπο και για 48 μήνες διάρκεια η μηνιαία δόση ανέρχεται στα 229.39 €, ενώ συνολικά ο τόκος ανέρχεται στα 1.010.72 €. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί και το γεγονός του μικρότερου κόστους φακέλου, που είναι 40 € έναντι 150 € των υπολοίπων της HONDA – MITSUBISHI και 180 € της FIAT Credit.

Από εκεί και πέρα, όσον αφορά τα FIAT και LANCIA, στο πρόγραμμα που έχουν από κοινού με 5.9 %, έχουμε, 239,34 € δόση μηνιαίως, ενώ το σύνολο του τόκου ανέρχεται στα 1.488,32 €

Στο πρόγραμμα της FIAT με τους πρώτους 6 μήνες άτοκους, έχουμε, 189,19 € δόση για τους πρώτους 6 μήνες και 242.23 € δόση για τους υπόλοιπους 42 μήνες. Αυτό σημαίνει πως συνολικά ο τόκος ανέρχεται στα 1.308,8 €. Βλέπουμε εδώ πως παρά το υψηλότερο επιτόκιο σε σχέση με το προηγούμενο πρόγραμμα, έχουμε ένα κέρδος συνολικά της τάξεως των 180 €, δηλαδή σχεδόν τη μια από τις 6 πρώτες άτοκες δόσεις. Επίσης, εάν μέσα σε 6 μήνες κάποιος βρει το υπόλοιπο ποσό και το ξεπληρώσει, θα «βγει καθαρός» από τόκο.

Τέλος, έμεινε το πρόγραμμα με 4.8% της LANCIA, όπου έχουμε: 232,11 € ευρώ δόση μηνιαίως και σύνολο τόκου 1.141,28 €

Το συμπέρασμα είναι πως και πάλι έστω και με μικρή διαφορά, το COLT είναι αυτό με το πιο χαμηλότοκο πρόγραμμα και έχει τις πιο πολλές εναλλακτικές προτάσεις χρηματοδοτικών για να διαλέξεις. Βεβαίως η έλλειψη άτοκου προγράμματος είναι ένα μειονέκτημα τόσο στο COLT, όσο και στο JAZZ, παρόλα αυτά έτσι έχουν τα πράγματα. Τέλος, να πούμε πως δεν μπορεί να υπάρξει αντικειμενική σύγκριση χρηματοδοτικών, καθώς ο καθένας τα κρίνει ως πιο βολικά ανάλογα με τα οικονομικά του, την δουλειά του και τις δικές του προϋποθέσεις.

Κάπου εδώ τελειώνει το συγκριτικό των χρηματοδοτικών προγραμμάτων και περνάμε στις επιπλέον παροχές των εταιρειών μαζί με το αυτοκίνητο.

Αυτές ανέρχονται σε 7 χρόνια εγγύηση χωρίς περιορισμό χιλιομέτρων για τα HONDA και MITSUBISHI, σε 5 χρόνια εγγύηση για το FIAT και 3 χρόνια για την LANCIA ξανά χωρίς περιορισμό χιλιομέτρων. Επιπλέον, η MITSUBISHI προσφέρει στο COLT 3 χρόνια δωρεάν οδική κάλυψη, η HONDA προσφέρει 7 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια, ενώ οι FIAT και LANCIA από 2 χρόνια οδική βοήθεια μέσω του προγράμματος FIAT ASSISTANCE. Αυτό που πρέπει να πούμε είναι πως τόσο η εγγύηση για το αυτοκίνητο όσο και η οδική βοήθεια ισχύουν πανευρωπαϊκά και στα τέσσερα μοντέλα της αναφοράς. Εδώ τελειώνει το πρώτο μέρος του συγκριτικού που είναι ξ αγορά και περνάμε στο δεύτερο που είναι το «μετά την αγορά».

## ΜΕΡΟΣ 5.3

### ΜΕΡΟΣ 2<sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ

Το δεύτερο μέρος του συγκριτικού όπως αναφέρθηκε και πιο πριν, είναι το μέρος όπου θα ασχοληθούμε με το κόστος μετά την αγορά του αυτοκινήτου. Το κόστος συμβίωσης βέβαια είναι ένα πράγμα με συγκεκριμένους τομείς και δεν μπορεί να αναλυθεί εκτενώς, θα προσπαθήσουμε ωστόσο να το μελετήσουμε όσο καλύτερα γίνεται. Σ' αυτό το μέρος οι τομείς οι οποίοι έχουν σημασία, είναι η κατανάλωση, τα πάγια έξοδα, δηλαδή τα ασφάλιστρα και τα τέλη κυκλοφορίας, καθώς και η συντήρηση και το after sales. Αυτό που πρέπει να πούμε εδώ είναι πως επίσης σημαντικό είναι και το κόστος των ανταλλακτικών, αλλά εφόσον δεν μπορέσαμε να έχουμε πρόσβαση στον επίσημο τιμοκατάλογο των εταιρειών, δεν θα παραθέσουμε στοιχεία σε αυτόν τον τομέα. Αυτό που μπορούμε να πούμε από την γενικότερη εμπειρία μου στην δουλειά είναι πως σε γενικές γραμμές τα ανταλλακτικά τόσο της FIAT όσο και της LANCIA, είναι πιο φθηνά από των δύο ιαπωνικών εταιρειών, κάτι το οποίο είναι πιστεύω και γενική παραδοχή όσων ασχολούνται με τα αυτοκίνητα. Επίσης, πρέπει να πούμε πως βάση έρευνας και ενασχόλησης με το ζήτημα, το θέμα του after sales διαφέρει σημαντικά από περιοχή σε περιοχή και ακόμη από αντιπροσωπεία σε αντιπροσωπεία, ανάλογα με την δυναμική και την οργάνωση του κάθε κάθετου συγκροτήματος.

Ξεκινώντας λοιπόν, ας αναλύσουμε λίγο τις εγγυήσεις. Τόσο η HONDA, όσο και η MITSUBISHI προσφέρουν 7 χρόνια εγγύηση και απεριόριστο αριθμό χιλιομέτρων, ενώ η FIAT προσφέρει 5 χρόνια εγγύηση και LANCIA 2 χρόνια επίσης χωρίς περιορισμό χιλιομέτρων. Τι περιλαμβάνει όμως ο όρος εγγύηση και υπό ποιους όρους ισχύει;

#### ΕΓΓΥΗΣΗ

Η εγγύηση των κατασκευαστών καλύπτει συνολικά το αυτοκίνητο, ακόμη και την βαφή ή την διάτρηση του αμαξώματος από διάβρωση ή σκουριά, αλλά όχι με το ίδιο χρονικό διάστημα το καθένα. Οι τιμές των εγγυήσεων που δώσαμε παραπάνω, καλύπτουν τα μηχανικά μέρη, τα ηλεκτρικά, τα ηλεκτρονικά καθώς και όλα τα άλλα μέρη του αυτοκινήτου, ακόμη και τις ταπετσαρίες του εσωτερικού. Αυτό που **δεν** καλύπτει η εγγύηση είναι τα αναλώσιμα μέρη, όπου αναλώσιμα μέρη θεωρούνται το σετ δίσκου – συμπλέκτη, τα τακάκια των φρένων, τα αμορτισέρ (από κάποιο αριθμό χιλιομέτρων και μετά) και κάποια άλλα μηχανικά αναλώσιμα μέρη (επίσης μετά από κάποιο αριθμό χιλιομέτρων). Οι αντίστοιχες τιμές για την βαφή και το αμάξωμα για τις εταιρείες αναφοράς, είναι:

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ

<b>ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΣΕ ΕΤΗ</b>				
<b>ΜΑΡΚΑ</b>	<b>ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ</b>	<b>ΒΑΦΗ</b>	<b>ΑΜΑΞΩΜΑ</b>	<b>ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ</b>
HONDA	7	3	7	7
MITSUBISHI	7	3	7	3
FIAT	5	3	8	2
LANCIA	3	3	8	2

Ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο είναι πως η εγγύηση για τα μηχανικά μέρη δεν είναι εργοστασιακή σε όλη της την διάρκεια, αλλά μέχρι ένα σημείο και από εκεί και μετά το αυτοκίνητο έχει εγγύηση από την ελληνική αντιπροσωπεία η οποία με την σειρά της την προσφέρει μέσω ασφαλιστικής εταιρείας. Μια τέτοια εταιρεία είναι η WARRANTY A.E. η οποία είναι και η εταιρεία με την οποία συνεργάζονται οι μάρκες της αναφοράς.

Για να ισχύει η εγγύηση τόσο του κατασκευαστή, όσο και της αντιπροσωπείας, όπως είπαμε, πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις, οι οποίες είναι οι εξής τρεις:

1. Η συντήρηση πρέπει να γίνεται σε επίσημο, εξουσιοδοτημένο συνεργείο της εταιρείας.
2. Εκτός από τον τόπο της συντήρησης, πρέπει και τα ανταλλακτικά τα οποία τοποθετούνται στο αυτοκίνητα να είναι τα γνήσια.
3. Πρέπει να γίνει διάγνωση από το επίσημο συνεργείο και να αποφασιστεί ότι το ανταλλακτικό που θέλει αλλαγή ή και η βλάβη που προκλήθηκε, προκλήθηκε από αστοχία υλικού και όχι από λάθος χειρισμό του οδηγού,

Αυτά λοιπόν με τις εγγυήσεις. Ας περάσουμε τώρα στον τομέα των παγίων εξόδων που δεν είναι άλλα από τα τέλη κυκλοφορίας και τα ασφάλιστρα. Εδώ έχουμε πλεονέκτημα των δυο ιαπωνικών μοντέλων όπως και στον τομέα των εγγυήσεων και των παροχών όπως είδαμε παραπάνω.

## ΠΑΓΙΑ ΕΞΟΔΑ

Το πλεονέκτημα των δύο ιαπωνικών μοντέλων έγκειται στο ότι σύμφωνα με την νομοθεσία, ανάλογα με τον κυβισμό τους τα αυτοκίνητα πληρώνουν τα αντίστοιχα τέλη κυκλοφορίας. Έτσι, τόσο το COLT που είναι 1.332 κ.εκ, όσο και το JAZZ που είναι 1.339 κ. εκ.(παρόλο που η HONDA το λανσάρει σαν 1.400κ.εκ.), κατατάσσονται στην αμέσως χαμηλότερη κλίμακα τελών κυκλοφορίας που είναι τα 93 €. Αντιθέτως τα δύο ιταλικά μοντέλα με τα 1.368 κυβικά εκατοστά τους κατατάσσονται στην αμέσως υψηλότερη κατηγορία, αυτή δηλαδή των 168 €. Αν και είναι πολύ κοντά σε κυβισμό, η κλίμακα που αλλάζει ακριβώς στα 1.357 κ.εκ. δίνει το πλεονέκτημα στα δύο ιαπωνικά μοντέλα. Γενικά οι κατηγορίες και οι φορολογήσιμοι ίπποι ανάλογα με τα κυβικά έχουν ως εξής:

COLT  
IDEA

<b>ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΙΜΟΙ ΙΠΠΟΙ</b>		
<b>ΦΟΡ. ΙΠΠΟΙ</b>	<b>ΚΥΒΙΣΜΟΣ</b>	<b>ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ</b>
5	ΈΩΣ 785	38
6	786-928	93
7	929-1071	93
8	1072-1214	93
9	1215-1357	93
10	1358-1500	168
11	1501-1642	168
12	1643-1785	168
13	1786-1928	168
14	1929-2071	372
15	2072-2214	372
16	2215-2357	372
17	2358-2500	483
18	2501-2642	483
19	2643-2785	483
20	2786-2928	483
21	2929-3071	483
22-23	3072-3356	483
24-25	3357-3642	483
26-27	3643-3929	483
27 ΚΑΙ ΑΝΩ	3930 ΚΑΙ ΑΝΩ	483

JAZZ  
MUSA

ΠΗΓΗ AUTOCAR

Αυτή η διαφορά στα τέλη κυκλοφορίας, εξηγεί και την διαφορά στα επιπλέον έξοδα κατά την αγορά μεταξύ των IDEA - MUSA και COLT – JAZZ.

Όπως φαίνεται και από τον σχετικό πίνακα, τα COLT και JAZZ βρίσκονται στην κλίμακα των 9 φορολογήσιμων ίππων, ενώ τα MUSA και IDEA στην αμέσως επόμενη, δηλαδή στους 10 φορολογήσιμους ίππους. Αυτό, εκτός από τα χαμηλότερα τέλη κυκλοφορίας των δύο ιαπωνικών μοντέλων, συνεπάγεται και χαμηλότερα ασφάλιστρα καθώς οι συντελεστές των ασφαλίσεων επηρεάζονται από τους φορολογήσιμους ίππους. Και μπορεί σε χρονικό διάστημα ενός χρόνου η διαφορά να μην θεωρείται πολύ μεγάλη, σε βάθος χρόνου όμως 5 ετών για παράδειγμα, μαζεύεται ένα αρκετά μεγάλο ποσό.

### ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Σε αυτό το σημείο, για να είμαστε πιο 'επίσημοι', θα χρησιμοποιήσουμε τα επίσημα στοιχεία των κατασκευαστών, παρόλο που στην πράξη πολλές φορές όπως οι περισσότεροι γνωρίζουμε δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, διότι δεν διαθέτουμε κάποιες άλλες μετρήσεις από επίσημο και κατοχυρωμένο φορέα. Επίσης, θα δούμε σε βάθος χρόνου 5 ετών, την κατανάλωση και το κόστος της, υπολογίζοντας 17.500 χλμ. ανά έτος, δηλαδή για 87.500 χλμ.

Έτσι, η κατανάλωση του κάθε μοντέλου έχει ως εξής:

<b>ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΣΕ ΛΙΤΡΑ ΑΝΑ 100 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ</b>			
<b>ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>ΕΝΤΟΣ ΠΟΛΗΣ</b>	<b>ΕΚΤΟΣ ΠΟΛΗΣ</b>	<b>ΜΕΣΗ</b>
<b>COLT</b>	<b>7,4</b>	<b>4,8</b>	<b>5,8</b>
<b>JAZZ</b>	<b>6,9</b>	<b>4,9</b>	<b>5,7</b>
<b>IDEA</b>	<b>8,7</b>	<b>5,4</b>	<b>6,6</b>
<b>MUSA</b>	<b>8,7</b>	<b>5,4</b>	<b>6,6</b>

Όπως βλέπουμε στον πίνακα, πρωταθλητής σε οικονομία με μικρή διαφορά έρχεται το JAZZ, ακολουθούμενο από το COLT, ενώ στην Τρίτη θέση τα IDEA και MUSA με όμοια κατανάλωση.

Σε βάθος χρόνου 5 ετών, με 17.500 χλμ. ανα έτος και με τιμή λίτρου 1.00 € στην βενζίνη, έχουμε:

<b>ΚΟΣΤΟΣ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΣΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ</b>	
<b>ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ</b>
<b>COLT</b>	<b>5.075 €</b>
<b>JAZZ</b>	<b>4.987 €</b>
<b>IDEA</b>	<b>5.775 €</b>
<b>MUSA</b>	<b>5.775 €</b>

Βλέπουμε πως το κόστος της βενζίνης, ειδικά με την τιμή που έχει πλέον στις μέρες μας, αποτελεί ένα πολύ σημαντικό ποσό όχι μόνο σε βάθος χρόνου αλλά και μηνιαίως! Το πιο οικονομικό JAZZ λοιπόν σε σχέση με τα MUSA και IDEA θα απαιτήσει σε βάθος χρόνου 788 € λιγότερα σε βενζίνη δεδομένου βεβαίως και της τιμής της βενζίνης. Πάντως, σαν προσωπικό σχόλιο και πάλι βάση της εμπειρίας από την δουλειά αλλά και από δηλώσεις κατόχων των μοντέλων, η κατανάλωση του JAZZ όντως ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, με περίπου 5 – 5,5 λίτρα/100χλμ. ενώ του COLT περίπου στα 6λίτρα/100χλμ.

### **AFTER SALES**

Σε αυτόν τον τομέα, όπως είπαμε και προηγουμένως, τα πράγματα διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή και από αντιπροσωπεία σε αντιπροσωπεία. Σε γενικές γραμμές πάντως, όλες οι εταιρείες φροντίζουν για όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση και ικανοποιημένους πελάτες. Δεν θα ξεχωρίσουμε εδώ κάποιο μοντέλο καθώς και οι τέσσερις εταιρείες φροντίζουν για:

- Σωστή τήρηση των service
- Έγκαιρη παράδοση τυχόν παραγγελιών ανταλλακτικών ή αξεσουάρ.
- Αυτοκίνητο αντικατάστασης σε περίπτωση βλάβης και πολυήμερης επισκευής του παλιού.
- Τήρηση των εγγυήσεων του κατασκευαστή
- Πλύσιμο του αυτοκινήτου και παράδοση στον ιδιοκτήτη του μετά από service καθαρό.

Στο τέλος του δεύτερου μέρους του συγκριτικού, σαν συμπέρασμα θα μπορούσαμε να βγάλουμε πως και τα τέσσερα μοντέλα σε αυτόν τον τομέα δεν τα πάνε άσχημα. Παρόλα αυτά, το όνομα αξιοπιστίας της HONDA καθώς και η αντικειμενικά καλύτερη κάλυψη που προσφέρει στο μοντέλο της με 7 χρόνια εγγύηση και 7 χρόνια οδική βοήθεια αλλά και οι επιδόσεις του σε οικονομία καυσίμου σε συνδυασμό με τα χαμηλά πάγια έξοδα, είναι αυτά που έστω και με μικρή διαφορά του χαρίζουν την νίκη από το επίσης πολύ καλό σε αυτόν τον τομέα COLT.



## ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Αυτός είναι ένας τομέας στον οποίο τα δύο ιταλικά μοντέλα παίρνουν το αίμα τους πίσω. Και αυτό γιατί τόσο το COLT όσο και το JAZZ, χρειάζονται αλλαγή λαδιών και φίλτρου λαδιών κάθε 7.500 χιλιόμετρα, ενώ κάνουν service κάθε 15.000 χιλιόμετρα. Αντίστοιχα τα IDEA και MUSA κάνουν service και αλλαγή λαδιών φίλτρου ταυτόχρονα, κάθε 20.000 χιλιόμετρα ή μια φορά το χρόνο, όποιο έρθει πρώτο. Αυτό σημαίνει πολύ απλά ότι σε 60.000 χιλιόμετρα, τα COLT και JAZZ θα πρέπει να επισκεφθούν το επίσημο συνεργείο 8 φορές, είτε για την απλή και λιγότερο ακριβή αλλαγή λαδιών, είτε για το service. Το αντίστοιχο νούμερο για τα IDEA και MUSA για 60.000 χιλιόμετρα είναι 3 φορές, με ότι αυτό συνεπάγεται σε κόστος. Όσον αφορά το κόστος των εργατικών του συνεργείου, αυτό και για τα τέσσερα μοντέλα της αναφοράς ανέρχεται στα 30 € ανά ώρα. Ας δούμε όμως πως θα τα πάνε και στο τελευταίο μέρος του συγκριτικού.

## ΜΕΡΟΣ 5.4

### **ΜΕΡΟΣ 3<sup>ο</sup> ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ,** **ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ –ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ**

Φτάσαμε στο τρίτο και τελευταίο μέρος του συγκριτικού, όπου θα αξιολογήσουμε τα τέσσερα μοντέλα αναφοράς, σύμφωνα με το πώς τα καταφέρνουν στο πρακτικό μέρος της υπόθεσης στην καθημερινή συμβίωση με τους αγοραστές τους. Έτσι, εδώ θα ασχοληθούμε με τομείς όπως οι επιδόσεις, η ασφάλεια (που ειδικά σε ένα αυτοκίνητο με το οποίο μετακινεί κανείς καθημερινά την οικογένειά του, παίζει πολύ σημαντικό ρόλο), και οι χώροι.

Οι μετρήσεις όσον αφορά τις επιδόσεις των μοντέλων θα βασιστούν στα επίσημα στοιχεία των κατασκευαστών ενώ όσον αφορά την ασφάλεια, θα χρησιμοποιήσουμε τα επίσημα στοιχεία από τον πανευρωπαϊκά αναγνωρισμένο και κατοχυρωμένο οργανισμό δοκιμών σύγκρουσης και ασφάλειας των αυτοκινήτων, EURONCAP. Επίσης, όσον αφορά τις μετρήσεις χώρων και τις διαστάσεις της καμπίνας, θα χρησιμοποιηθούν και πάλι τα επίσημα στοιχεία των κατασκευαστών. Σε ότι έχει να κάνει όμως με την αίσθηση των χώρων και της ευρυχωρίας στο εσωτερικό και την πρακτικότητα, εκεί τα συμπεράσματα θα είναι δικά μας.

Εδώ θα πρέπει να υπενθυμίσουμε το γεγονός πως τα συγκεκριμένα μοντέλα έχουν δοκιμαστεί και από εμένα προσωπικά και έχουν ελεγχθεί στην καθημερινή τους χρήση καθώς υπήρχαν ως αυτοκίνητα δοκιμής στην αντιπροσωπεία όπου εργαζόμουν, (πλην του MUSA, το οποίο είναι παρόμοιο σε αίσθηση οδηγικά με το IDEA) και τα χρησιμοποιούσαμε για πολλές δουλειές και πολλές φορές τα σαββατοκύριακα τα παίρναμε και τα ταξιδεύαμε κιόλας. Συνεπώς υπάρχει προσωπική εμπειρία και επαφή με τα μοντέλα και όχι απλώς θεωρητική.

Θα ξεκινήσουμε λοιπόν το τρίτο μέρος του συγκριτικού μας με τις επιδόσεις των αυτοκινήτων. Είναι ένας τομέας που για κάποιους παίζει πρωταρχικό ρόλο σε ένα αυτοκίνητο, ενώ κάποιους άλλους δεν τους απασχολεί ιδιαίτερα. Δική μας άποψη επί του θέματος πάντως είναι πως είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός τομέας καθώς βοηθάει σίγουρα σε ένα ταξίδι ιδιαίτερα με φορτίο, αλλά κυρίως αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ενεργητικής ασφάλειας ενός αυτοκινήτου, όπως για παράδειγμα ένα πιο γρήγορο αυτοκίνητο, ολοκληρώνει μια προσπέραση πιο γρήγορα και με μεγαλύτερη ασφάλεια. Κι έπειτα είναι και η άλλη άποψη πως 'το γρήγορο αυτοκίνητο πάει και αργά, το αργό όμως δεν πάει και γρήγορα'.

## ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ – ΦΡΕΝΑ

Όπως είπαμε, ο τομέας των επιδόσεων είναι πολύ σημαντικός σε ένα αυτοκίνητο διότι είναι και άρρηκτα συνδεδεμένος με την ενεργητική ασφάλειά του. Η ενεργητική ασφάλεια είναι η ασφάλεια που προκύπτει από το πόσο γρήγορα προσπερνάει ένα αυτοκίνητο, πόσο καλά στημένο είναι στο δρόμο και πως 'κρατάει' στις στροφές, αλλά και άλλα σημαντικότερα στοιχεία όπως πόσο αποτελεσματικά φρένα έχει και γενικότερα πόσο αποτελεσματικά διαχειρίζεται την ενέργειά του ένα αυτοκίνητο. Στοιχεία που προσθέτουν πόντους στην ενεργητική ασφάλεια είναι τα βοηθητικά ηλεκτρονικά συστήματα δυναμικής συμπεριφοράς όπως το ABS (σύστημα αντιμπλοκαρίσματος των τροχών) και το EBD (ηλεκτρονικός κατανεμητής της δύναμης πέδησης) στα φρένα και το ESP (ηλεκτρονικό σύστημα αντισπιναρίσματος τροχών και ευστάθειας) στον κινητήρα. Ακόμη, στοιχεία της ενεργητικής ασφάλειας είναι τα φώτα ενός αυτοκινήτου, ακόμα και το πόσο καλή ορατότητα προσφέρει το εσωτερικό του. Όλα εκείνα τα στοιχεία δηλαδή που βοηθούν στο να αποτραπεί το ατύχημα. Από εκεί και πέρα αναλαμβάνουν τα συστήματα παθητικής ασφάλειας πλέον.

Στην μικρή κατηγορία σπάνια θα δούμε συστήματα όπως το ESP, κυρίως λόγω κόστους αλλά και λόγω μικρής ιπποδύναμης. Το ABS όμως πλέον υπάρχει σε όλα ανεξαιρέτως τα αυτοκίνητα, ανεξαρτήτως κατηγορίας υποχρεωτικά από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Έτσι και οι τέσσερις 'διαγωνιζόμενοι' μας το έχουν στον βασικό εξοπλισμό τους ενώ είναι εφοδιασμένα και τον κατανεμητή της πέδησης EBD.

Από πλευράς κινητήρων, και τα τέσσερα είναι εφοδιασμένα με υπερσύγχρονους κινητήρες με υψηλή για τα κυβικά τους απόδοση ενώ τα δύο ιταλικά μοντέλα εφοδιάζονται και με κιβώτια 6 σχέσεων., κάτι που θεωρητικά τα βοηθάει στις επιταχύνσεις εν κινήσει, (ρεπρίζ) σε μια προσπέραση δηλαδή, καθώς η κλιμάκωση του κιβωτίου είναι πιο 'σφιχτή' και γίνεται καλύτερη διαχείριση και εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του κινητήρα σε όλο το φάσμα στροφών της λειτουργίας του. Επίσης, βοηθάει και στην οικονομία καυσίμου. Αυτά όμως στην θεωρία, γιατί στην πράξη θα δούμε παρακάτω πως τα πάνε. Όπως είπαμε, και τα τέσσερα μοντέλα φέρουν σύγχρονους κινητήρες, με διαφορετική λειτουργία όμως ο καθένας.

Του COLT είναι ο πιο πολύστροφος και πιο ‘αγριεμένος’ κινητήρας τόσο στον ήχο όσο και στην πράξη, όντας αναιμικός χαμηλά και πολύ δυνατός στις υψηλές στροφές χαρίζοντας εξαιρετικές για τα κυβικά του επιδόσεις. Του JAZZ είναι το άκρως αντίθετο, εμφανίζοντας την δύναμή του από χαμηλά 2.800 στρ./λεπτό, ενώ είναι και ο πιο αθόρυβος και πολιτισμένος στην λειτουργία του. Στις υψηλές στροφές όμως ‘λαχανιάζει’ και δυσανασχετεί, φανερώνοντας τον καθαρά αστικό προορισμό του, όπου όμως δεν έχει αντίπαλο τόσο σαν τρόπος λειτουργίας, όσο και σαν κατανάλωση καυσίμου. Το μοτέρ των IDEA και MUSA είναι κάπου στην μέση. Αρέσκεται κι αυτό στις υψηλές στροφές (πολυβάλβιδο γάρ), έχει όμως και αρκετά θετικό τράβηγμα από χαμηλά σε σχέση με το COLT, βοηθούμενο και από την πιο σφιχτή κλιμάκωση του κιβωτίου του. Ας δούμε όμως πως τα πάνε και σε νούμερα:

<b>ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ</b>				
<b>ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>0-100 ΧΛΜ. (sec.)</b>	<b>ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ</b>	<b>80-110ΧΛΜ ΜΕ 3η/4η/5η (sec)</b>	<b>ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ 110-0 ΧΛΜ.</b>
<b>COLT</b>	11 sec.	180 χλμ.	6,4/10/15,2	47,4 μέτρα
<b>JAZZ</b>	12 sec.	170 χλμ.	7,7/10,5/13,3	50 μέτρα
<b>IDEA</b>	11.5 sec.	175 χλμ.	6,5/10,2/12	49 μέτρα
<b>MUSA</b>	11.5 sec.	175 χλμ.	6,5/10,2/12	49 μέτρα

Από τον πίνακα βλέπουμε πως στον τομέα των επιδόσεων αυτό που διαπρέπει είναι το COLT, τόσο στις επιταχύνσεις, όσο και στο φρενάρισμα, ενώ πολύ κοντά είναι και τα IDEA – MUSA. Τα δυο ιταλικά μοντέλα ωστόσο οφείλουμε να πούμε πως παρά τον πολύ καλό κινητήρα, αδικούνται από το κατά περίπου 250 κιλά βαρύτερο αμάξωμα τους, μια διαφορά πολύ μεγάλη για τα κυβικά. Τελευταίο σ’ αυτόν τον τομέα το JAZZ, το οποίο όπως είπαμε και πριν, προορίζεται καθαρά για αστική χρήση, όχι όμως ότι έχει τόσο μεγάλη διαφορά από τα υπόλοιπα τρία ώστε να θεωρείται πως δεν μπορεί να ταξιδέψει κιάλας. Και στην πραγματικότητα πάντως, και πέρα από τις μετρήσεις των κατασκευαστών, το COLT είναι εκείνο που δίνει την αίσθηση του πιο γρήγορου στην οδήγηση και εντυπωσιάζει με την απόδοσή του σε σχέση με τον κυβισμό του.

## ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

Αυτός είναι ένας τομέας ο οποίος κρίνεται υποκειμενικά, καθώς και τα γούστα του καθενός διαφέρουν. Άλλος προτιμά την πιο σπορ και σκληρή ανάρτηση, ενώ άλλος την άνετη και μαλακή. Παρόλα αυτά εμείς θα αναφέρουμε την προσωπική μας άποψη και θα αναφέρουμε συγκεκριμένα στοιχεία.

Ένα από αυτά τα στοιχεία που επηρεάζει την οδική συμπεριφορά σαφώς είναι η ανάρτηση του αυτοκινήτου, και κυρίως η ρύθμισή της. Δεν θα μπορούμε σε τεχνικές λεπτομέρειες, απλώς αναφέρουμε πως και τα τέσσερα χρησιμοποιούν την ίδια (για ολόκληρη σχεδόν την κατηγορία των μικρών αυτοκινήτων και όχι μόνο), διάταξη ανάρτησης με γόνατα McPherson εμπρός και ημιάκαμπτο άξονα πίσω. Αυτό που διαφέρει είναι οι ρυθμίσεις που έχει το κάθε αυτοκίνητο από το εργοστάσιο.

Σε οδική συμπεριφορά τώρα, και πάλι η πιο σπορ πρόταση είναι αυτή του **COLT** με σφιχτή ρύθμιση της ανάρτησης και με πιο μικρές κλίσεις στις στροφές, εμπνέει εμπιστοσύνη στον οδηγό και τον ωθεί στο να πάει όλο και πιο γρήγορα. Είναι όμως το πιο σκληρό στις λακκούβες ενώ έχει και πιο πολύ θόρυβο κύλισης. Ακόμη, η αίσθηση του τιμονιού του COLT είναι η πιο στιβαρή και πιο σπορ έχοντας σωστό βάρος και μεταφέροντας τις πιο πολλές πληροφορίες στα χέρια του οδηγού σε σχέση με τα άλλα τρία.

Το **JAZZ** είναι και σε αυτόν τον τομέα το πιο ήρεμο και δεν εμπνέει καθόλου για σπορ οδήγηση. Η ανάρτησή του είναι μαλακή και καθαρά προσανατολισμένη στην άνετη και ασφαλή οδική συμπεριφορά. Έχει αθόρυβη κύλιση αλλά χοροπηδάει πιο πολύ από τα άλλα στις ανωμαλίες. Το τιμόνι του είναι το πιο 'αναίσθητο' από τα τέσσερα και με τις περισσότερες στροφές από άκρη σε άκρη. Είναι όμως πρακτικό για την πόλη και 'κόβει' πάρα πολύ.

Το **IDEA** βρίσκεται και πάλι κάπου στη μέση από τα άλλα δύο, προσφέροντας πιο άνετη ανάρτηση από το COLT αλλά και πιο σπορ συμπεριφορά από το JAZZ. Το τιμόνι του είναι πολύ ελαφρύ και δεν έχει καθόλου πληροφόρηση του τι γίνεται στο οδόστρωμα. Αυτό που ξεχωρίζει στο IDEA σε σχέση με τα JAZZ και COLT, είναι η ποιότητα κύλισης και η αθόρυβη λειτουργία της ανάρτησης κάτι στο οποίο κατά την δική μου άποψη, γενικότερα υπερτερούν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές σε σχέση με τους Ιάπωνες.

Το **MUSA** κινείται σε γενικές γραμμές στα επίπεδα του IDEA. Κατά κανόνα άνετο και ασφαλές χωρίς ιδιαίτερα σπορ ρυθμίσεις και με το τιμόνι στα ίδια επίπεδα με το IDEA. Εκεί όμως που πραγματικά ξεχωρίζει είναι στην αθόρυβη κύλιση και άνεση, ακόμη και σε σχέση με το IDEA, παρόλο που είναι πρακτικά το ίδιο αυτοκίνητο, κάτι που κατά πάσα πιθανότητα οφείλεται στην καλύτερη ηχομόνωση της MUSA.

Κάπου εδώ ολοκληρώνεται και το σκέλος της οδικής συμπεριφοράς και περνάμε στο σκέλος των χώρων.

## **ΧΩΡΟΙ**

Στον τομέα των χώρων, όπως είπαμε, θα χρησιμοποιήσουμε τα στοιχεία των κατασκευαστών. Σαν αίσθηση ευρυχωρίας στο εσωτερικό, τις εντυπώσεις κλέβουν τα IDEA και MUSA ίσως λόγω των πιο ψηλών θέσεων, των μεγαλύτερων γυάλινων επιφανειών και του ογκώδους ταμπλό με το μεγάλο βάθος του εμπρόσθιου παρμπρίζ. Ωστόσο τα νούμερα δείχνουν πως το πιο ευρύχωρο εσωτερικό ανήκει στο HONDA JAZZ, τόσο ως χώρος καμπίνας, όσο και ως χώρος αποσκευών. Κι αν αναλογιστεί κανείς πως το Jazz είναι το μικρότερο σε μήκος μοντέλο από τα τέσσερα, αντιλαμβάνεται πόσο καλή δουλειά έχουν κάνει οι μηχανικοί της HONDA στο θέμα της εκμετάλλευσης των χώρων και της χωροταξικής μελέτης.

Τα νούμερα λοιπόν είναι:

<b>ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΒΑΡΗ - ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ</b>								
<b>ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>ΒΑΡΟΣ ΣΕ KG.</b>	<b>ΜΗΚΟΣ / ΠΛΑΤΟΣ / ΥΨΟΣ ΣΕ ΧΙΛΙΟΣΤΑ</b>	<b>ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΕΔΡΑΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΟΦΗ, ΕΜΠΡΟΣ</b>	<b>ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΕΔΡΑΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΡΟΦΗ, ΠΙΣΩ</b>	<b>ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΓΟΝΑΤΑ, ΕΜΠΡΟΣ</b>	<b>ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΧΩΡΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΓΟΝΑΤΑ, ΠΙΣΩ</b>	<b>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΛΑΤΟΣ, ΕΜΠΡΟΣ /ΠΙΣΩ ΣΕ ΧΙΛΙΟΣΤΑ</b>	<b>ΧΩΡΟΣ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΣΕ ΛΙΤΡΑ</b>
<b>COLT</b>	<b>970</b>	<b>3.870/1.695/1.550</b>	<b>1.010mm</b>	<b>930mm</b>	<b>840mm</b>	<b>880mm</b>	<b>1.360/1.300</b>	<b>220</b>
<b>JAZZ</b>	<b>1.000</b>	<b>3.845/1.675/1.525</b>	<b>1.010mm</b>	<b>965mm</b>	<b>860mm</b>	<b>890mm</b>	<b>1.360/1.360</b>	<b>380</b>
<b>IDEA</b>	<b>1.240</b>	<b>3.930/1.698/1.660</b>	<b>1.030mm</b>	<b>950mm</b>	<b>810mm</b>	<b>830mm</b>	<b>1.400/1.300</b>	<b>320</b>
<b>MUSA</b>	<b>1.170</b>	<b>3,985/1.698/1.650</b>	<b>1.030mm</b>	<b>950mm</b>	<b>810mm</b>	<b>830mm</b>	<b>1.400/1.300</b>	<b>320</b>

Στον τομέα των χώρων, νικητής ανακηρύσσεται το HONDA JAZZ. Αν και βλέπουμε πως και τα τρία υπόλοιπα είναι κοντά, το γεγονός πως το JAZZ είναι το πιο μικρό και ταυτόχρονα με την πιο ευρύχωρη καμπίνα αλλά κυρίως με τον πιο μεγάλο χώρο αποσκευών, είναι αξιοθαύμαστο.



## ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Ο τομέας της παθητικής ασφάλειας είναι πολύ σημαντικός σε κάθε αυτοκίνητο και τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει πολλές έρευνες από τις αυτοκινητοβιομηχανίες και έχουν ξοδευτεί τεράστια ποσά στον τομέα αυτό. Και οι καταναλωτές πλέον όμως έχουν αρχίσει να δίνουν όλο και μεγαλύτερη σημασία στην ασφάλεια. Όπως είπαμε και παραπάνω, τα αποτελέσματα είναι παρμένα από το επίσημο site του Ευρωπαϊκού οργανισμού δοκιμών σύγκρουσης και παθητικής ασφάλειας, EURONCAP.

Στον τομέα αυτό, τα τέσσερα μοντέλα της αναφοράς έχουν ισοπαλία καθώς και τα τέσσερα πέτυχαν τέσσερα αστέρια στις δοκιμές σύγκρουσης με αποτέλεσμα που κρίνεται ως "πολύ καλό".



Αν δούμε τα πράγματα από άποψη εξοπλισμού, τα δύο ιταλικά μοντέλα υπερτερούν ελαφρώς, λόγω των δύο επιπλέον αερόσακων οροφής που έχουν στον βασικό τους εξοπλισμό. Παρόλα αυτά, η επίσημη βαθμολογία που έχουν δεχθεί και τα τέσσερα μοντέλα αναφοράς είναι τα τέσσερα αστέρια, συνεπώς εδώ έχουμε ισοπαλία.

Εδώ κάπου τελειώνει το συγκριτικό των μοντέλων αναφοράς οπότε πρέπει να ανακηρύξουμε έναν νικητή. Όλα τα μοντέλα τα πήγαν καλά σε όλους τους τομείς και ήταν αρκετά κοντά το ένα με το άλλο. Παρόλα αυτά, την υψηλότερη συνολικά βαθμολογία την συγκέντρωσε το MITSUBISHI COLT. Κι αυτό διότι εκτός του ότι βγήκε πρώτο σε αρκετούς τομείς του συγκριτικού, (οδική συμπεριφορά, επιδόσεις, ενεργητική ασφάλεια, αγορά), στους υπόλοιπους όπου δεν βγήκε πρώτο, ερχόταν είτε σε ισοπαλία, είτε πολύ κοντά στον κορυφαίο. Επίσης να πούμε πως στην βαθμολόγηση χρησιμοποιήσαμε ως άριστα το 10, αλλά και με συντελεστή (επί 1, επί 1,5 ή επί 2) ανάλογα με τη βαρύτητα του κάθε κριτηρίου και πάντα σύμφωνα με την δική μας κρίση.

Ας δούμε τα αποτελέσματα του συγκριτικού συνολικά:

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ - ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ

ΜΕΡΟΣ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΥ	ΜΟΝΤΕΛΟ	COLT	JAZZ	IDEA	MUSA	ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΥΝΑΤΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ
ΜΕΡΟΣ 1ο "ΑΓΟΡΑ"	ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ	14	12	11	10	15
	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	13	11	14	13	15
	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	7	9	8	8	10
ΜΕΡΟΣ 2ο "ΕΞΟΔΑ ΣΥΜΒΙΩΣΗΣ"	ΕΓΓΥΗΣΗ	20	20	18	15	20
	ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	9	10	8	8	10
	ΠΑΓΙΑ ΕΞΟΔΑ	9	9	8	8	10
	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	13	14	12	12	15
	AFTER SALES	8	8	8	8	10
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	7	7	9	9	10
ΜΕΡΟΣ 3ο "ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ, ΧΩΡΟΙ"	ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ - ΦΡΕΝΑ	19	17	18	18	20
	ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	12	12	12	12	20
	ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ	14	12	13	13	15
	ΧΩΡΟΙ	18	19	18	18	20
	ΑΝΕΣΗ	7	8	8	9	10
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>170</b>	<b>168</b>	<b>165</b>	<b>161</b>	<b>200</b>



## ΜΕΡΟΣ 5.5

### ΤΟ ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

1<sup>η</sup> θέση: Mitsubishi Colt –170/200

“Το σπορ της παρέας”



Με μικρή διαφορά από το δεύτερο JAZZ αλλά επάξια, κερδίζει το συγκριτικό και κρίνεται ως η πιο συμφέρουσα επιλογή. Νεανικό, σπορ και με καλή εγγύηση έχει τα φόντα να διακριθεί γενικότερα στην κατηγορία του και όχι μόνο!

2η θέση: Honda Jazz – 168/200

“Γίγαντας πόλης”



Σε απόσταση αναπνοής από τον πρώτο και παρά τα χρόνια του, στέκει ακόμη με αξιώσεις στην κατηγορία του αποδεικνύοντας πόσο μπροστά από την εποχή του ήταν όταν πρωτοπαρουσιάστηκε. Πρωτοποριακό, ευρύχωρο, οικονομικό, πρακτικό και πολιτισμένο, αποτελεί μια εξαιρετική πρόταση σε συνδυασμό πάντα με την εγγύηση που προσφέρει το όνομα της “HONDA”.

3<sup>η</sup> θέση: Fiat Idea – 165/200

“Εξυπνη ιδέα!”



Χωρίς ουσιαστικά μειονεκτήματα και με όλα τα χαρίσματα των πολυμορφικών, αποτελεί μια αξιόλογη πρόταση στην κατηγορία. Πολυτάλαντο, δεν καταφέρνει να πάρει την νίκη, με τις πολυάριθμες θήκες του, αδικημένο από την υψηλότερη κατανάλωση και την “αλμυρή” τιμή του.

4<sup>η</sup> θέση: *Lancia Musa* – 161/200

“Η ντίβα”



Δεν διακρίνεται σε απόλυτα κριτήρια και δεν ανησυχεί. Ως γνήσια Ιταλίδα, επιδεικνύει τα κάλλη της και τα προσφέρει σε όσους ξέρουν να τα εκτιμήσουν. Μια ξεχωριστή πρόταση στην αγορά που συνδυάζει την φινέτσα με την πρακτικότητα έστω και σε λίγο πιο “τσιμπημένη” τιμή.

# **ΚΑΦΑΛΑΙΟ 6**

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

### ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τελειώνοντας λοιπόν την εργασία μας, αυτό που μας έμεινε είναι πως το αυτοκίνητο στις ημέρες μας είναι κάτι το πολύ προσαρμόσιμο στα γούστα και τις ανάγκες των καταναλωτών. Από το μέγεθός του, από τον κινητήρα του, την τιμή του και μέχρι τον τρόπο που θα το πληρώσουμε. Η αγορά αυτοκινήτου έχει εξελιχθεί πολύ και έχει μεγαλώσει πολύ ακόμη και σε σχέση με 10 χρόνια πριν που δεν είναι ένα πολύ μακρινό διάστημα. Αυτό δεν είναι άσχημο και αποβαίνει τελικά προς όφελος του καταναλωτή ο οποίος μπορεί (και στο μέλλον ακόμα καλύτερα) να επιλέξει αυτό ακριβώς, όχι μόνο που θέλει, αλλά κυρίως αυτό που του χρειάζεται πραγματικά που είναι άλλωστε και το ζητούμενο στην όλη υπόθεση.

Αυτό όμως που επίσης μας έμεινε και είναι εξίσου ενθαρρυντικό, είναι πως με το πέρασμα του χρόνου εξελίσσεται ταυτόχρονα (έστω και σε πιο αργούς ρυθμούς από ότι στο εξωτερικό) και ο Έλληνας αγοραστής αυτοκινήτου και αποκτάει ίσως λίγο μεγαλύτερη παιδεία στο θέμα του αυτοκινήτου. Διότι η αυτοκίνηση στις μέρες μας τόσο σαν προϊόν όσο και σαν οδήγηση, δεν απαιτεί απλώς γνώση του αντικειμένου, αλλά απαιτεί ολόκληρη παιδεία που πρέπει να καλλιεργηθεί στον κόσμο από την παιδική ηλικία. Όταν το αυτοκίνητο και η οδήγηση δεν αντιμετωπίζονται καθαρά ως μέσο εξυπηρέτησης και εκμετάλλευσης, αλλά με σεβασμό και σύνεση, τότε γίνεται και λιγότερο επικίνδυνη αλλά και διασκεδαστική.

Εξελίσσεται λοιπόν και ο Έλληνας αγοραστής και δέχεται με τον καιρό όλο και πιο πολύ τις νέες και μοντέρνες προτάσεις τις αγορές οι οποίες αν λάβουμε υπόψη τα νούμερα πωλήσεων, ακόμη αντιμετωπίζονται με κάποια διστακτικότητα.

Επίσης, τα νούμερα συνολικών πωλήσεων της χώρας που φέρνουν στην 10<sup>η</sup> συνολικά θέση στην Ευρώπη, παρά την κρίση που επικρατεί γενικότερα, δείχνει αν μη τι άλλο πως ο Έλληνας αγαπάει το αυτοκίνητο και ασχολείται μαζί του.

Ένα ακόμη συμπέρασμα που βγαίνει είναι πως η επιλογή αυτοκινήτου θέλει σύνεση, πολύ ψάξιμο και προσοχή σε αυτά που μας πλάσσουν, ούτως ώστε το αυτοκίνητο να “το αγοράζουμε” και όχι να μας “το πουλάνε”.

Ελπίζουμε λοιπόν σε αυτό το σημείο να απολαύσατε την εργασία, καθώς θέλουμε να πιστεύουμε πως το αυτοκίνητο είναι κάτι που ενδιαφέρει τους πάντες, ακόμη και αυτούς που δεν ασχολούνται με αυτό, και να σας δείξαμε πράγματα που δεν γνωρίζατε, που δεν είχατε ξαναδεί η και ίσως να μην τα είχατε σκεφτεί.

Επίσης, ελπίζουμε να μην σας κουράσαμε πολύ με μακρηγορίες και αναλυτικούς πίνακες και στοιχεία που ίσως να είναι λίγο βαρετά, ήταν ωστόσο τόσο χρήσιμα στην διεκπεραίωση της εργασίας και της έρευνας μας.

Καλή επιτυχία και ψάξιμο λοιπόν στην επόμενη ή και στην πρώτη σας αγορά αυτοκινήτου και γιατί όχι ίσως και ενός πολυμορφικού αυτοκινήτου!

**ΛΕΞΙΚΟ ΕΝΝΟΙΩΝ**

-

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ**

### ΛΕΞΙΚΟ ΕΝΝΟΙΩΝ

#### ΚΥΒΙΣΜΟΣ – ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΗΤΗΡΑ:

Είναι η χωρητικότητα του χώρου του θαλάμου καύσης μέσα στον κινητήρα. Μετριέται σε κυβικά εκατοστά ή λίτρα και χαρακτηρίζει τα μοντέλα και τις εκδόσεις τους ανάλογα με την δύναμή τους. Όσο μεγαλύτερος ο κυβισμός ενός κινητήρα, τόσο δυνατότερος είναι.

#### ΥΠΕΡΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ – TURBO



Εξάρτημα που εκμεταλλεύεται την ορμή των καυσαερίων του κινητήρα ούτως ώστε με τη βοήθεια ενός στροβίλου να στέλνει μεγαλύτερη ποσότητα αέρα στον θάλαμο καύσης και με μεγαλύτερη πίεση με άμεση συνέπεια την καλύτερη καύση και την μεγαλύτερη απόδοση του κινητήρα αλλά και την μεγαλύτερη κατανάλωση.

#### ABS:

Anti Blocking System. Αποτρέπει το μπλοκάρισμα των τροχών κατά το φρενάρισμα ώστε να διατηρείται ο έλεγχος του οχήματος κατά τη διάρκεια ενός φρεναρίσματος πανικού.

#### EBD:

Electronic Brakeforce Distribution. Ηλεκτρονικός κατανομητής της δύναμης πέδησης. Επεμβαίνει με την βοήθεια του ABS και ρυθμίζει την διαφορά του φρεναρίσματος μεταξύ του εμπρός και πίσω άξονα ώστε να αποτρέπει τις τάσεις αποσταθεροποίησης που προκαλεί το φρενάρισμα μέσα σε στροφή.

### **ESP:**

Electronic Stability Programme. Ηλεκτρονικό σύστημα σταθερότητας. Και πάλι σε συνεργασία με το ABS φροντίζει ώστε μέσω αισθητήρων να αντιλαμβάνεται πότε το όχημα σπινάρει ή παρεκτρέπεται από την πορεία του και μέσω διορθωτικών επεμβάσεων στα φρένα ή και στο λογισμικό του κινητήρα, να το επαναφέρει στην πορεία του.

### **IMMOBILIZER:**

Ηλεκτρονικό σύστημα που είναι συνδεδεμένο με τον εγκέφαλο του αυτοκινήτου και διαβάζει τον κωδικό που φέρει το τσιπάκι που βρίσκεται στο κλειδί του αυτοκινήτου. Εάν μπει λάθος κλειδί χωρίς τον σωστό κωδικό, επεμβαίνει και ακινητοποιεί τον κινητήρα.

### **ΧΡΩΜΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ – ΠΕΡΛΕ:**

**ΜΕΤΑΛΛΙΚΟ:** Χρώμα που περιέχει μεταλλικά στοιχεία μέσα τα οποία το κάνουν πιο ανθεκτικό και πιο γυαλιστερό.

**ΠΕΡΛΕ:** Σαν το μεταλλικό, μόνο που περιέχει μέσα του και στοιχεία άλλου χρώματος, π.χ. Μαύρο με λίγα στοιχεία μπλε. Έτσι αποκτούν την ιδιότητα να μεταβάλλουν το χρώμα τους ανάλογα με τον φωτισμό του περιβάλλοντος όπου βρίσκεται. Π.χ. ανοιχτό και γυαλιστερό στον έντονο ήλιο, σκούρο και πιο θαμπό στην σκιά.

### **ΣΥΣΤΗΜΑ ΦΩΤΩΝ “FOLLOW ME HOME”**

Σύστημα που κρατάει τα φώτα του αυτοκινήτου αναμμένα για ένα λεπτό αφού βγούμε και κλειδώσουμε το αυτοκίνητο, κάτι που βοηθάει να απομακρυνθούμε από το όχημα με ασφάλεια όταν το έχουμε παρκάρει σε σκοτεινό σημείο.

### **TIMONI “DUAL DRIVE”:**

Σύστημα που αυξάνει το πάτημα ενός κουμπιού την υποβοήθηση του συστήματος διεύθυνσης ώστε να γίνει πολύ “ελαφρύ” και να διευκολύνει τους ελιγμούς στην πόλη και στο παρκάρισμα.

### **EURONCAP:**

Αναγνωρισμένος Ευρωπαϊκός οργανισμός που υποβάλλει τα μοντέλα των αυτοκινητοβιομηχανιών σε δοκιμές πρόσκρουσης και διεξάγει συμπεράσματα για την ασφάλεια που προσφέρουν.





### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ.**

#### **1) ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΙΔΙΚΟΣ ΤΥΠΟΣ:**

- AUTOCAR
- AUTO MOTOR UND SPORT
- 4 ΤΡΟΧΟΙ
- CAR
- DRIVE
- CAR AND DRIVER
- AUTO ΤΡΙΤΗ

#### **2) ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - INTERNET :**

- [www.honda.com](http://www.honda.com)
- [www.mitsubishi-motors.com](http://www.mitsubishi-motors.com)
- [www.fiat.gr](http://www.fiat.gr)
- [www.lancia.gr](http://www.lancia.gr)
- [www.seaa.gr](http://www.seaa.gr)
- [www.google.com](http://www.google.com)
- [www.mototech.gr](http://www.mototech.gr)
- [www.autotriri.gr](http://www.autotriri.gr)

3) **ΙΑΣΩΝ Α.Ε.Β.Ε.:** ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ – ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ MITSUBISHI MOTORS. ΤΜΗΜΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ. Κος ΦΑΡΕΚΖΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ, [afarekzi@saracakis.gr](mailto:afarekzi@saracakis.gr)

4) **ΓΕΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ:** ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ – ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ HONDA MOTOR CO. ΤΜΗΜΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ. Κος ΠΑΝΑΓΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ, [spanagos@saracakis.gr](mailto:spanagos@saracakis.gr)

5) **FIAT AUTO HELLAS:** ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ – ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ FIAT AUTO SPA. ΤΜΗΜΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ, Κος ΓΚΡΙΤΣΗΣ ΣΩΤΗΡΗΣ, ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ, [sgritsis@altecnet.gr](mailto:sgritsis@altecnet.gr)

6) **HONDA – MITSUBISHI:** ΚΑΤΣΙΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ, 26650 41760, [katsios@altecnet.gr](mailto:katsios@altecnet.gr)

7) **ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ Α.Ε. :** ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ FIAT – LANCIA - ALFA ROMEO ΣΤΗΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ, 26650 98315, [fiatigum@altecnet.gr](mailto:fiatigum@altecnet.gr)