Da li je bolji kompaktni kupe izašao iz američkih ili južnokorejskih dizajnerskih studija?

Posetioci

Ko je u stanju da napravi bolji automobil po ukusu evropskog kupca? Nemački ogranak američkog posustalog giganta ili relativno mlada južnokorejska kompanija, sa filijalom u Nemačkoj? Uz to, nameće se i pitanje pogonske jedinice - turbodizel ili benzinac sa TNG uređajem?

■ tekst: **Miljan Terzić** ■ foto: **Predrag Rakić, Zoran Živkov, Vrele Gume**

Svaki novi proizvođač automobila, na svom razvojnom putu, ima dva ključna modela. Prvi je onaj sa kojim se probija na tržište i drugi, koji ga pozicionira u grupu "ozbiljnih" marki. Za Hyundai, to su bili modeli Pony i Accent. Nakon toga, "na gotovo" je došla "i" generacija, odnosno, prvi model iz game - i30. Iako na prvi pogled ovaj automobil nema puno sličnosti sa automobilom sa našeg super testa, to je u osnovi isto vozilo, mada se matična kompanija Hyundai nikada nije odlučila da napravi verziju i30-ice sa troje vrata.

Zbog toga je ovaj zadatak dobila Kia, odnosno, njen evropski ogranak, čije se sedište nalazi, ni manje ni više, nego u Frankfurtu. Nakon pređenih skoro 40.000 kilometara, došlo se do vrlo jasnog zaključka da je Procee'd pravi evropski automobil, koji je "pokupio" sve dobre strane automobila sa Dalekog istoka, uključujući i dve najvažnije stvari - cenu i kvalitet.

Kao potvrda ovih reči, stižu podaci o broju prodatih modela širom Evrope. Zbog toga se za kraj maratona, naš Procee'd našao na uporednom testu sa jednim od najatraktivnih kupea kompakt klase - modelom Opel Astra GTC.

Kupeovski pristup

Iako su dizajneri oba modela verovatno zajedno studirali, njihovi menadžeri nisu, jer se Opelom upravlja iz Detroita, a Kia-om iz Seula. Naš subjektivni utisak je da Kia Procee'd ostavlja utisak ozbiljnijeg automobila, i to ne samo zato što pomalo liči na Audi A3. Sa druge strane, Opel Astra GTC ima izraženiju kupeovsku siluetu.

Zajedničko za oba modela jeste da imaju relativno male staklene površine, zbog čega baš i nisu šampioni preglednosti. Uostalom, kupci kompaktnih modela sa troje vrata verovatno više polažu na izgled, a manje na praktičnost.

Kada je u pitanju pronuda prostora, oba modela moći će da zadovolje prohteve manje porodice. Zapremina prtljažnika i Astre i Procee'da je identična i iznosi tačno 340 litara, ali kada se sedišta obore, Opel raspolaže sa 1070, a KIA sa čak 1210 litara.

Nemačka ergonomija

S obzirom da oba modela imaju i prilično duga vrata, pristup zadnjoj klupi ne zahteva naročite gimnastičke sposobnosti. Jedini nedostatak "katapult-sedišta" odnosi se na nedostatak memorije, odnosno, mehanizam "ne pamti" položaj u kojem se sedište nalazilo pre obaranja. Takođe, prostora za kolena i glave putnika u drugom redu nema baš previše, mada je Kia ovde u blagoj prednosti jer je krov Opela nešto niži.




Instrument tabla je jasna i pregledna, ali se u modelu Procee'd sedi nešto više


Osvetljenje instrumenata noću treba malo "smanjiti"


Agregat se pokazao kao snažan, štedljiv i kultivisan


Ručica je kratka, laka i precizna - nema zamerke



Prednost dizela je jasna, osim u slučaju ako vozač ima gen za maltretiranje automobila u visokim obrtajima




Naizgled uredna i pregledna instrument tabla, ali su komande pomalo konfuzne i komplikovane


Kao što smo već rekli: Sve OK, ali gde je pokazivač temperature


Štedljiv i elastičan agregat


Ručica menjača je precizna, ali je prati "gumeni" osećaj


340 litara bi trebalo da bude sasvim dovoljno za kupca kupea

Napred ima dosta mesta u oba modela, mada Opel nudi bolju ergonomiju, odnosno volan i sedišta imaju veći opseg podešavanja. Zbog toga, viši vozači mogu udobnije da se smeste, dok se u korejskom modelu sedi nešto više. S obzirom da test-modeli nisu bili u ekvivalentnom paketu, bilo bi pogrešno žaliti se na mali nedostatak bočne potpore u sedištima Opela, jer se ona mogu dobiti u višem nivou opreme.

Nelogičnosti

Iako je Opel u prednosti po pitanju ergonomije sedišta, nije lako objasniti zbog čega su komande klima-uređaja toliko komplikovane, da je skoro nemoguće menjati podešavanja u vožnji. Sa druge strane, ručica za "žmigavce" ima samo jednu fiksnu poziciju, jer se odmah nakon "davanja", poluga automatski vraća u neutralan položaj. Na Astri, takođe, nedostaje indikacija temperature rashladne tečnosti motora.

Ni Kia nije pošteđena nelogičnosti, ali u manjoj meri. Da bi se promenio prikaz na displeju putnog računara, potrebno je skinuti ruku sa volana i posegnuti za tasterom koji se nalazi na centralnoj konzoli. Ovaj detalj nije nešto što bi moglo odvratiti potencijalnog kupca, ali bi bilo daleko praktičnije da se ovaj taster nalazi na upravljaču ili na polugama "žmigavaca" ili brisača.

Šta je isplativije?

S obzirom da se trenutno najviše polemika vodi oko toga da li je isplativije voziti na dizel ili TNG, test-modeli imali su dijametralno suprotne pogonske jedinice. U prethodnim brojevima detaljno smo objasnili karakteristike motora, tako da ćemo ovom prilikom podsetiti samo na najvažnije.

Pod haubom ovog korejskog modela, "kuca" turbodizel "srce" sa common-rail tehnologijom ubrizgavanja goriva. Kia trenutno nudi dve verzije ovog 1,6-litarskog motora, od 90 i 115 KS. Naš super test automobil imao je snažniju jedinicu, koja u rasponu do 1900 do 2750 obrtaja u minuti, raspolaže sa 255 Nm obrtnog momenta. Kod ove verzije, odnos mase i snage je optimalan, tako da u proseku, Procee'd bez problema može da troši i ispod 5 litara na 100 kilometara. U gradu, u retkim slučajevima, popeće se iznad 6 l. To znači da 10.000 kilometara vožnje, po trenutnim cenama goriva, staje oko 450 evra.

Do vrlo sličnog rezultata dolazi se kada se 9 litara Opela propusti kroz "digitron". Ono što prilikom razmatranja ne treba zaboraviti da u Astrin račun za gorivo, ulazi 90 posto tečnog naftnog gasa i negde oko 10% benzina, jer moderni sekvencijalni sistemi ne dozvoljavaju da motor troši TNG kada agregat nije zagrejan. To je sasvim solidan rezultat, obzirom da Astra pod haubom ima motor od 1,6 litara sa 115 konja i 155 Nm obrtnog momenta.



U višem paketu opreme Kia nudi dobro profilisana sportska sedišta koja su više postavljena


Zadnja klupa omogućava udoban prevoz dve, pa čak i tri osobe

Sa i bez turbine

Iako oba agregata imaju identičnu snagu - karakter, performanse i subjektivni utisak u vožnji, potpuno su drugačiji, naročito ako se uključi klima-uređaj. Velik obrtni moment turbo-dizel motora čini da Kia deluje mnogo agilnije, a "klimu" skoro i ne oseti. Ovaj motor može se voziti pri vrlo niskim obrtajima, a "punim plućima diše" kada se pređe 2000 obrtaja. Takođe, turbo-dizel motori "vole" veće brzine i više stepene prenosa. Poreditи međuubrzanja i elastičnost atmosferskog benzinskog i dizel motora sa nadpunjenjem, bespredmetno je jer svaki put kada smo to probali, automobil sa turbinom prosto se katapultirao napred.

Motor Astre pokazao se kao štedljiv i elastičan, a subjektivan utisak snage, donekle kvare veoma dugi stepeni prenosa. No, uskoro se očekuje najezda malih turbo benzinaca, tako da će trka postati daleko interesantnija. Do tada, modeli sa dizel motorima više će radovati vozača, a vožnja njima čini se opuštenijom zbog veće rezerve snage u nižim režimima rada.

Prednost dizela je jasna, osim u slučaju ako vozač ima gen za maltretiranje automobila u visokim obrtajima. Takođe, zbog manjeg stepena opterećenja, oni deluju tiše, jer se pri većim brzinama kreću znatno nižim brojem obrtaja. VG

Sedišta u Astri nude nešto bolju ergonomiju, naročito za one preko 180 cm visine


Do zadnje klupe u Astri, dolazi se nešto lakše nego li u Procee'du

Direktno poređenje pokazalo je da je južnokorejski proizvođač proizveo bolji "evropski" automobil nego što je to uradila američka kompanija

Opel Astra GTC 1,6 16v Enjoy	
Motor	
Tip/broj cilindara	benzinski, redni/4
Radna zapremina ccm	1598
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/multipoint
maks. snaga kW/KS/o/min	85/115/6000
obrtni moment Nm/o/min	155/4000
Karoserija	
tip/broj sedišta/vrata	kupe/5/3
D x Š x V mm	4250x1755x1460
međuosovinski razmak mm	2615
masa vozila/nosivost kg	1190/550
zapremina prtljažnika l	380-1295
Ogibljenje	
napred	McPherson, trougl. popr. rame, opruge, amortizeri, popr. stabil.
pozadi	polukruta osovina, uzd. ramena, opruge, amortizeri, popr. stabil.
Kočnice	
napred/pozadi	samovent. diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	205/55 R16
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/5
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	11,7
maksimalna brzina km/h	191
prosečna potrošnja l/100 km	6,6
Cena (sa PDV-om, bez TNG uređaja) €	**17.038**

⊕ *kupeovski izgled, troškovi održavanja*

⊖ *preglednost pozadi, komplikovane komande*

Dizajn	★★★★	Performanse	★★★
Funkcionalnost	★★★	Kočnice	★★★½
Kvalitet	★★★	Motor	★★★
Udobnost	★★★½	Menjač	★★★½
Vozne osobine	★★★	Cena	★★★

Prosečna ocena: ★★★

Kia Proceed 1,6 CRDi TX Sport Leather	
Motor	
Tip/broj cilindara	turbo-dizel, redni/4
Radna zapremina ccm	1582
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/common-rail
maks. snaga kW/KS/o/min	85/115/4000
obrtni moment Nm/o/min	255/1900-2750
Karoserija	
tip/broj sedišta/vrata	kupe/5/3
D x Š x V mm	4250x1790x1450
međuosovinski razmak mm	2650
masa vozila/nosivost kg	1290/530
zapremina prtljažnika l	340-1130
Ogibljenje	
napred	McPherson, trougl. popr. rame, opruge, amortizeri, popr. stabil.
pozadi	polukruta osovina, spiralne opruge, amortizeri, popr. stabilizator
Kočnice	
napred/pozadi	samovent. diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	225/45 R17
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/5
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	11,5
maksimalna brzina km/h	188
prosečna potrošnja l/100 km	4,7
Cena (sa PDV-om) €	**19.390**

⊕ *cena, garancija, potrošnja*

⊖ *visoka pozicija sedenja, troškovi održavanja*

Dizajn	★★★★	Performanse	★★★★
Funkcionalnost	★★★½	Kočnice	★★★★
Kvalitet	★★★½	Motor	★★★★
Udobnost	★★★	Menjač	★★★★
Vozne osobine	★★★★	Cena	★★★★

Prosečna ocena: ★★★★

Zaključak



Kraj super testa potvrdio je nekoliko saznanja koje smo imali kada je započeo, a otkrio je i nekoliko novih. Iako su mnogi azijski proizvođači izašli na tržište sa "evropskim" proizvodom, mali broj modela pogodio je u centar. Obično su ti modeli imali plavi ili krem enterijer, sa puno plastike i kratkim i širokim sedištima. Čak i ako je i dizajn bio OK, dešavalo se da dezeni i boje nisu. To ovde nije slučaj - Kia je dobro odradila svoj posao.

Procee'd ima tvrd trim ogibljenja, precizan upravljač i menjač, kao i solidnu ergonomiju. Zadržan je odličan odnos cene i kvaliteta, karakterističan za modele iz Azije, a opcija dugogodišnje garancije samo je "zasladila" ponudu. Zbog toga je Kia i u vreme krize (koja polako jenjava), povećavala prodaju.

Iako je Opel evropska marka, ni Astra nije u potpunosti evropski automobil. Direktno poređenje pokazalo je da je južnokorejski proizvođač u Nemačkoj, proizveo bolji automobil nego što je to uradila američka kompanija. Ovo, ipak, nije ubedljiva pobeda, jer Opel nudi bolju ergonomiju i nešto niže troškove održavanja. Uostalom, Astra je i na zalasku karijere, a Opel ima i novog vlasnika, koji će verovatno imati drugačiji pristup stvarima...

Miljan Terzić