

TEST UDOBNOСТИ

PUTOVANJE IZ LOŽE

Koji od ovih sedam modela niže srednje klase, odnosno C-segmenta, nudi najbolji kvalitet boravka na zadnjoj klupi? Neočekivano, to je korejski. Nemački modeli su pri vrhu, francuski pri kraju, a italijanski je uglavnom dobar



U ovom testu smo se opredelili da ne sedimo iza upravljača, već smo prešli na zadnju klupu u nameri da automobile ocenimo iz drugačije perspektive. Zato su performanse, potrošnja, i sve

ostale vozne osobine otišle u drugi plan, dok nam je najvažniji bio kvalitet boravka u kabini. To nije samo pitanje prostora, mada dodatnih nekoliko centimetara može da donese bitnu razliku, poseb-

no kada su pozadi tri odrasle osobe. Opšta udobnost zavisi i od toga koliko buke i vibracija prodire u kabinu. To je polje gde većina proizvođača pada na ispitu, jer zadnjem delu, kada je reč o zvučnoj

izolaciji, posvećuju manje pažnje. Isto važi i za klimaciju. Često je pozadi topliji deo dobija i manje ventilacija i po pravilu je potrebno više vremena da se postigne željena temperatura. Na kr-

KIA
CEE'D

RENAULT
MEGANE

FORD
FOCUS

VW
GOLF

LANCIA
DELTA

OPEL
ASTRA

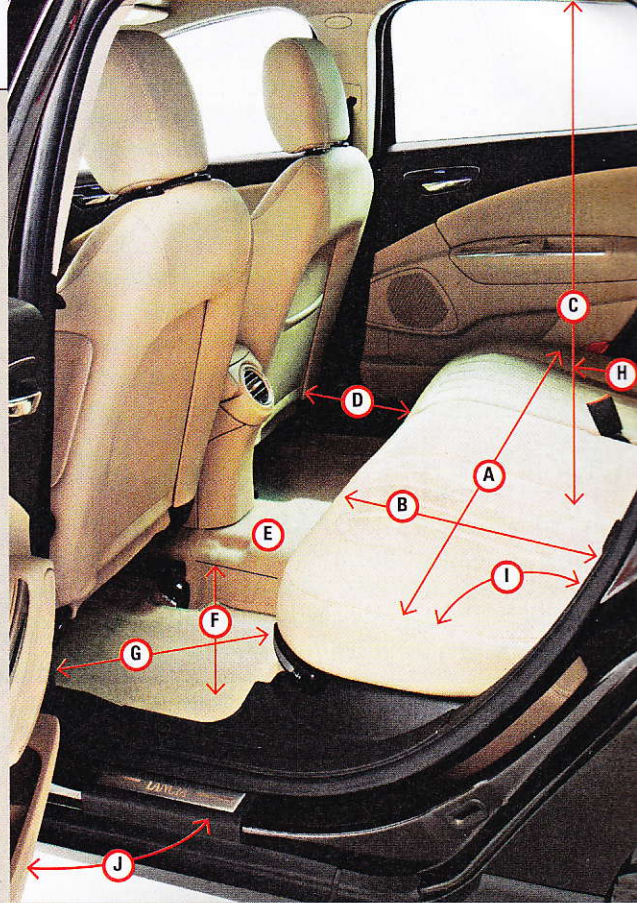

Komotno i za noge

Zahvaljujući kliznom i dobro opremljenom trose-
du pozadi, „delta“ se pokazala boljom od rivala

Na početku moramo reći da je tri udobna mesta moguće dobiti jedino u limuzinama dužim od 4,7 m. Zato je jasno zbog čega nas prvi rezultati testova nisu previše iznenadili. Lanču „delta“ favorizuju izdašne spoljašnje dimenzije, a izvesno je da se stoga može pohvaliti i nešto većom kabinom. I ne samo time, ona ima i višestruku mogućnost korišćenja (zahvaljujući kliznoj klupi), lakši pristup kroz vrata pozadi i bolju opremu.

To jeste dobar rezultat, ali ne i dovoljan da bismo za nju rezervisali prvo mesto u konačnom plasmanu. Ona nudi dobro raspoloživ prostor, što jeste jedan od neophodnih uslova, ali ne i dovoljan da bi putnicima na sedištima pozadi obezbedio najbolji kvalitet boravka u kabini. Istina je da je značaj koji smo dali ovoj oceni veliki i da nosi oko

35 odsto ukupnog zbira, ali ćemo sabiranja obaviti na kraju, pošto prethodno ocenimo udobnost, zaštitu od buke, efikasnost klimatizacije i još mnogo toga. Zapremina kabine je dobro iskorišćena i kod kije „sid“ i folksvarena „golf“. Sve u svemu, i kod druga dva nemačka modela, forda „fokus“ i opela „astre“, tri osobe mogu da se smeste, a da se previše ne stisnu. Kada se analizira mesto za putnika u sredini zadnje klupe, smetnje pravi tunel na podu. To je ograničenje kakvog nema kod „megane“, ali u „renou“ zato smetaju drugi elementi, na primer nedostatak raspoloživog prostora. Njegova klupa je kratka i sa veoma uspravnim nagibom naslona, pa je zato i neudobnija. Da ne spominjemo prostor rezervisan za noge. Sve u svemu, to je bio loš početak za francuski model.



u cm;
H, I i J u stepenima

	A	B	C	D	E*	F	G	H	I	J
Ford Focus	131/146	49	92	21	18-12x16	36	27	25°	104°	38°
Kia Cee'd	132/146	50	95	21	25x5	35	30	23°	106°	38°
Lancia Delta	131/145	53	90	12/26	34-25x10	34	20/33	21°	106°	39°
Opel Astra	126/144	52	95	16	19-14x15	30	28	26°	107°	42°
Peugeot 308	130/147	47	92	18	20x14	35	27	24°	102°	35°
Renault Megane	130/142	49	89	13	30-22x11	35	27	21°	99°	39°
Volkswagen Golf	128/146	49	95	22	25-15x18	34	32	22°	104°	39°

* brojke se odnose na širinu (min-maks) i visinu tunela



LANCIA DELTA

Nepobediva po raspoloživom prostoru, sigurno favorizovana i većim spoljašnjim dimenzijama. Osim toga, može da računa i na široku klupu. Posebno se ističe dužina jastuka koji pridržavaju bedra. Osim toga, ona je jedina kod koje se klupa može uzdužno podešavati, sa hodom od dobrih 14 cm. Tome treba dodati i veliku lakoću pristupa i odsustvo prepreka koje bi bile nezgodne za onoga ko sedne u sredinu. Tu su i podesivi ventilacioni otvori, kao i naslon za ruke na izvlačenje. Jedina mana je bočni profil klupe koja može da zasmeta kada se pozadi smeste sve tri osobe.



RENAULT MEGANE

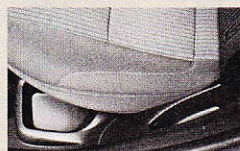
Njegova kabina je najmanja i među manje gostoljubivim od ovih sedam limuzina. To se može dobro videti i iz dimenzija u tabeli. Poređenje sa „deltom“ bilo bi nepravedno, posebno ako se u vidu ima razmak između klupe i naslona sedišta napred (dimenzija D). Čak i po visini postoji razlika od oko 5 cm u odnosu na konkurente, ali u slučaju „renoa“ treba voditi računa i o krovu na otvaranje sa zaštitnom zavesom namenjenom za one u sedištim pozadi. Pristup nije problematičan, ali nedostaju otvori za ventilaciju kao i nasloni za ruke. I onaj na vratima je previše mali.



i treba da uživaju i u prednosti, koja ne zavisi jedino od veličine zastakljenih površina, već i od manje ili više izdignutog položaja zadnje klupe. ■

Quattroruote/SAT Plus

PEUGEOT 308



Ford Focus

Između vrata i sedišta smeštena su dva praktična prostora za odlaganje. Zbog tunela na podu ima problema za smeštaj nogu.



Kia Cee'd

Deo sedišta namenjen za trećeg putnika nema neprijatnih ispuščenja. Čak je i pristup jednostavan, a tunel nije suviše naglašen.



Opel Astra

Malo je mesta za noge. Ne postoji nijedan otvor ventilacije, ali svetlo na krovu nalazi se na svakoj strani kabine.



Peugeot 308

Ima malo problema za noge zbog tunela. Nad njim su predviđeni otvori, a odmah ispod njih je i pregrada za stvari.



VW Golf

Mada je centralno mesto udobno problem nastaje kada tunel na podu treba opkoraciti. Smetnja su i otvori za ventilaciju.

OVAKO SE "MERI" ZAMER
Tehničar test-centra namešta
jastuče za merenje ubrzanja.
Ono meri uticaje koji se na
putnike prenose tokom
prelazaka preko
fiksni prepreke.

OSLANJANJA

Nemački modeli – na vrhu i na kraju

„Astra“ mekano prelazi preko neravnina na asfaltu, zahvaljujući rafiniranim podesivim oslanjanjima. Kod „golfa“ putnik je „kažnjen“ zbog tvrdoće zadnjeg oslanjanja. Kod „delte“ i „megane“ vodilo se računa o udobnosti

Obično „ležeći policajci“ stavljaju na teško iskušenje kičmu putnika koji sede pozadi, a u težim slučajevima rizik su i za glave visokih. Mi smo otišli i dalje, pa smo test proširili i drugim preprekama. Analizirajući prepreke čiji uticaji i posle filtriranja dolaze do kabina svih sedam testiranih modela, otkrili smo da su u „golfu“ najviše bili zanemareni putnici pozadi, kako po apsolutnim merenjima, tako i u odnosu na one koji su sedeli napred. Krivac za to je delom bio i tip montiranih pneumatika. Po svemu ostalom, iskupljena truckanja po neravninama su bila velika, čak i kod „delte“, a u njenom slučaju je oslanjanje pozadi bilo primetno tvrđe nego napred.

„Kija“ nudi više prostora

Kod „sida“ je situacija primetno drugačija. Njegova oslanjanja obezbeđuju efikasan od-

govor, a što je najvažnije, ujednačen na obe osovine, dakle bez ikakvog mučenja za one koji sede pozadi. Isto se može garantovati i putnicima pozadi u „fokusu“, iako su neravnine koje je po-

sle filtriranja propustio bile nešto više naglašene. „Astra“ kao da je došla sa neke druge planete, njoj u korist radi i prisustvo električno podesivih amortizera (jedina je koja je to imala), a uz to i hva-

le vredne geometrije oba oslanjanja. Čvrstinu je moguće podesiti tasterom u kabini. „Opel“ se pokazao mekanim i sposobnim da profiltrira svaki mogući tip neravnina. Takav je čak i pozadi,

bez obzira na nešto manju efikasnost, koja je ipak na veoma dobrom nivou, pa je zbog toga bolji od ostalih šest modela, što se može videti i iz analize na grafikonu.



OPEL ASTRA

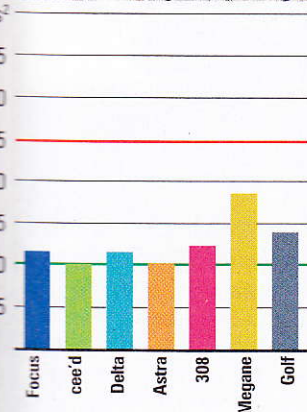
Odličan posao prednjeg oslanjanja potvrdu nalazi čak i na sedišta pozadi. Prigušenje je izvrsno na svim vrstama prepreka. Kao što se na grafikonu vidi, vrednosti izmerene na Opelovoj limuzini bile su mnogo niže od odgovarajućih kod svih drugih automobila, čak i po kocki. Nemački model je, uostalom, jedini bio opremljen podesivom čvrstinom amortizera.



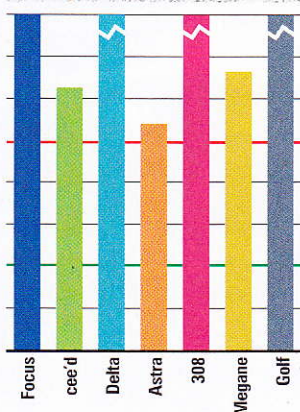
VOLKSWAGEN GOLF

Tvrdoća njegovog oslanjanja pozadi je evidentna. Putnik na zadnjoj klupi primoran je da podnosi truckanje, više i jače od onog koje se prenosi na prednja sedišta. Ova pojava se jasno oseća, posebno po naglašenim, kratko razmaknutim neravninama (slivnici i ivičnjaci) i samo ju je delom moguće pripisati sportskim pneumaticima (225/45R17). Nešto bolji odgovor dobili smo po kocki, gde je truckanje bilo manje naglašeno.

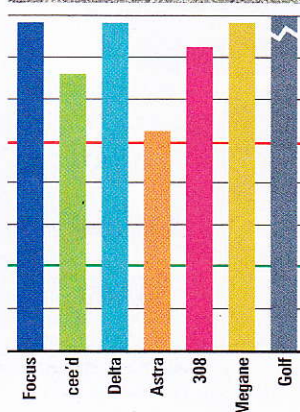
KOCKA



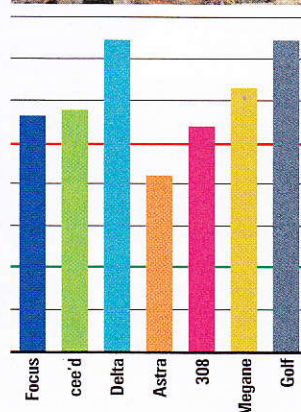
IVIČNJAK



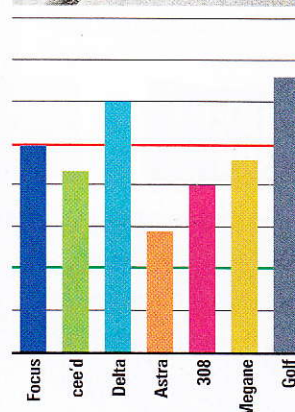
SLIVNICI



ŠINE



KAMENE PLOČE



U "meganu" se dalje vidi

Čak i širina vidnog polja ima uticaj na kvalitet boravka u kabini. U tom pogledu, "reno" je dobio priliku da se ostalima bar malo "osveti"

Oni koji imaju problema sa zatvorenim i slabo provetrenim prostorima svakako će se bolje osećati na zadnjem sedištu u "meganu", najsvetlijem i "najotvorenijem" među konkurentima. Zaslugu za to imaju uži stubovi i manje glomazni nasloni za glavu, vešto izmešteni iz vidnog polja onog ko sa zadnje klu-

pe gleda napred. Istina je da je francuska limuzina "delta" pobedila "za čitavu glavu", štaviše testirani primerak je imao divan krov u staklu (kakav je postojao i na pežou "308") koji se protezao sve do iznad glava onih koji su sedeli na klupi pozadi. Dodatnu prednost je činilo i to što je na njoj izdignut polo-



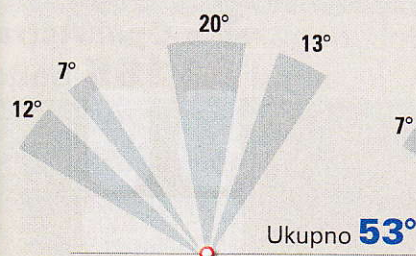
SVI NEPREGLEDNI UGLOVI
Za procenu preglednosti sa mesta pozadi, postavili smo našu lutku sa laserskom glavom iza desnog prednjeg sedišta i tako izmerili nepregledne uglove nastale zbog stubova i naslona za glavu prednjih sedišta. Na slikama su rezultati za ovih sedam automobila.

žaj u kojem se sedi (na 35 cm iznad poda). S druge strane, spušten položaj za sedenje u "astri" kombinovan je sa velikim ukupnim zbirom nepreglednih uglova (čak 51 stepen), a po tom ne-

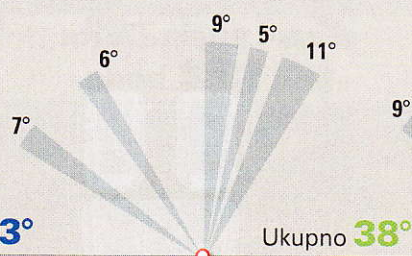
gativnom skor u njemu je nadmašio jedino "fokus". Sva ova merenja izveli smo uz pomoć lutke na koju smo pričvrstili lasersku glavu za očitavanje nepreglednih uglova, a na osnovama dimenzija za-

mišljene osobe visoke 1,75 metara. Jasno je da bi dobijeni rezultati mogli biti drugačiji, ako bismo "gostoprinstvo" pružili "osobi" nižoj ili višoj od te prosečne visine.

FORD FOCUS



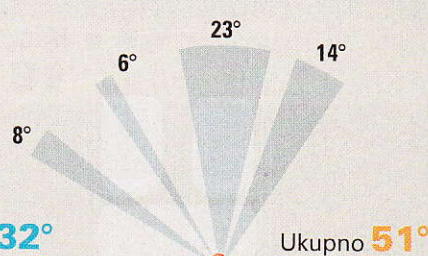
KIA CEE'D



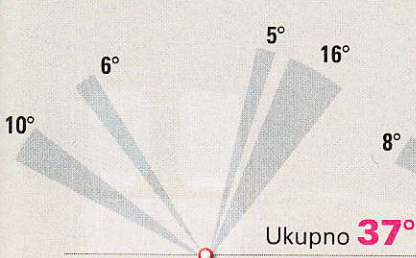
LANCIA DELTA



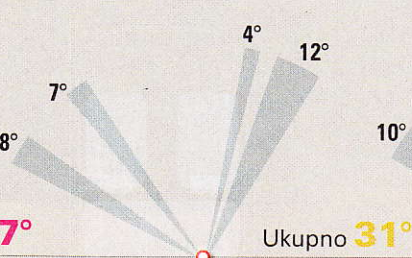
OPEL ASTRA



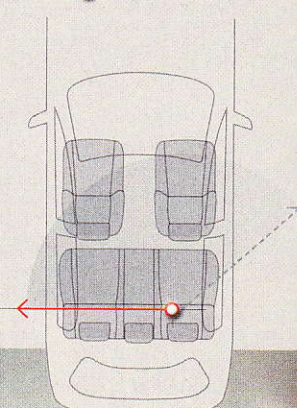
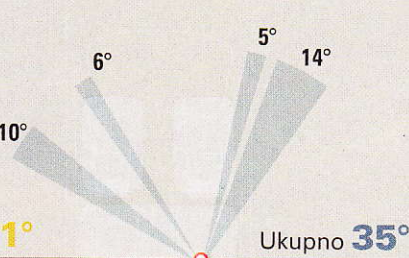
PEUGEOT 308



RENAULT MEGANE



VOLKSWAGEN GOLF



"Fokus" će vas najbrže ohladiti

Specijalnim testom izmerili smo efikasnost klima-uređaja u jednoj izuzetno teškoj situaciji

Uopšte nije jednostavno obezbediti ravnomernu raspodelu temperature i struje ohlađenog vazduha jednako efikasno i jednakom brzinom po čitavoj zapremini kabine. Često ni potrebe onoga ko sedi pozadi nisu iste kao potrebe onoga ko je u sedištu napred. U svakom slučaju, naše je iskustvo potvrdilo da svi klima-uređaji nisu imali dovoljno snage i nisu bili dovoljno dobro podešeni da ponude jednak osećaj prijatnosti i onima koji su sedeli u sedištu napred. Ovim testom proverili smo efikasnost klima-uređaja u jednoj od najtežih mogućih situacija, onoj kada automobil ostane parkiran na suncu nekoliko sati. U tom slučaju tem-

peratura u njemu lako dostigne 50° C, što čovek može izdržati svega nekoliko minuta. Zato smo takvu situaciju reprodukovali sa svakim od ovih sedam automobila i zahtevali od njihovih klima-uređaja da se sa time izboru što pre budu mogli svom raspoloživom snagom, sa uključenom recirkulacijom i jednako usmerenim ventilacionim otvorima. Naravno, dok je automobil u pokretu. Tri su termometra bila pričvršćena u visini glave, stomaka i nogu naše lutke postavljene u sedištu pozadi, pa smo pomoću njih posle 10 minuta izmerili odgovarajuće temperature. I na kraju, kao najefikasniji i najbrži pokazao se uređaj na "fokusu".

u°C	A	B	C
Ford Focus	-35,2	-21,8	-13,5
Kia Cee'd	-27,6	-19,8	-13,7
Lancia Delta	-28,9	-13,3	-12,9
Opel Astra	-28,4	-14,5	-13,5
Peugeot 308	-25,4	-11,5	-10,7
Renault Megane	-26,5	-15,7	-14,4
Volkswagen Golf	-24,8	-17,2	-8,1



KOLIKO MOGU DA RASHLAD
Evo rezultata desetominutnog rada klima-uređaja na maksimumu, s početnom temperaturom kabine 50° C. Tablica prikazuje razliku između maksimalne početne vrednosti i minimalne postignute izmerene oko glave (A), u predelu stomaka (B) i kod nogu (C).

BUKA

"Golf" kralj tišine

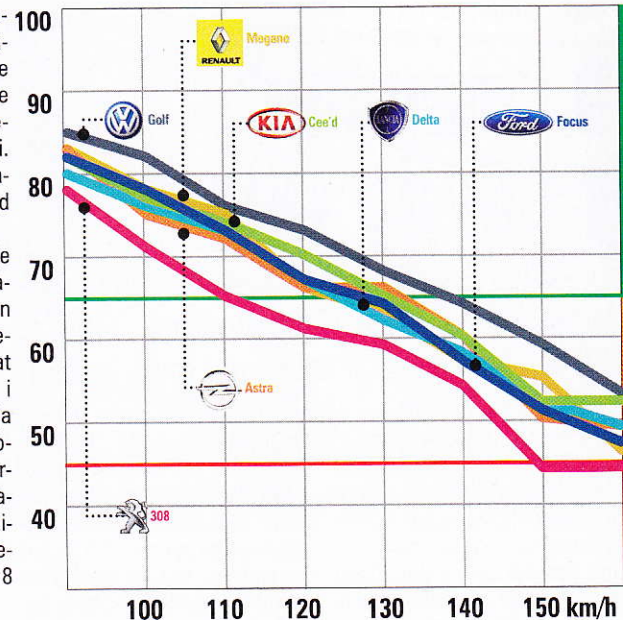
Najmanje decibela i smetnji ima kod modela iz Volsburga, dok su putnici u pežou "308" zaista nedovoljno zaštićeni. U svakom slučaju, iz testa se može zaključiti da će onaj ko sedne pozadi svakako biti više izložen akustičkim smetnjama

Postoji jedan svakome dostupan test za koji nisu potrebni nikakvi instrumenti, niti posebne metode ispitivanja – ukoliko putnik na zadnjoj klupi uspeva da razgovara sa vozačem i onim ko sedi pored njega, a da pri tom ne mora da previše podiže glas, može se sma-

trati da je akustička udobnost zadnjeg dela na prihvatljivom nivou. Naši testovi su naravno napredniji od toga. Izmereni rezultati, uz izuzetak visokih nivoa decibela dobijenih na pežou „308“, nisu ni kod jednog od testiranih automobila pokazali nikakve špičeve, niti kri-

tična bukom prouzrokovana iskanjanja krivih. Staviše, izmerene razlike su bile male. Interesantnija je bila analiza kvaliteta buke. Postoje određene frekvencije i modaliteti koje čoveče uho teže podnosi. Model „308“ je čak i sa ovog staništa pokazao nedovoljan trud oko zvučne izolacije.

Suprotno tome, kod „golfa“ je buka u unutrašnjosti bila kvalitativno manje naporna. Taj fenomen se povećavao srazmerno sa povećanjem brzine, što je jasan efekat brige posvećene aerodinamici i truda na smanjenju buke kotrljanja točkova. Osim toga, čak je i motor zvučno bolje izolovan. Sa turbodizelom i limitatorom, prodiranje vibracija unutra bilo je ograničeno, pa je izmeren svega 71 decibel, naspram 75 kod „sida“ i 78 kod „fokusa“.



1. Kia Cee'd
181 bod

2. Lancia Delta
172 boda

3. Opel Astra
165 bod



Najbolje dolazi sa istoka

KIA CEE'D

LANCIA DELTA

OPEL ASTRA

VW GOLF

PROSTRANOST

Nema problema sa ulaskom. U ovom segmentu ispred je samo „delta“ zbog raspoloživog prostora.

U prednosti je zbog većih spoljašnjih dimenzija, a i prostor unutra je nešto veći nego kod ostalih. Uz to je i svestranija.

Prostor pozadi uglavnom je isti kao i kod „fokusa“, ali su zato i problemi s pristupom unutrašnjosti jednaki.

Smeta tunel i centralni element iznad prednjih sedišta. Klupa je optimizirana, naročito u sredini.

PREGLEDNOST

U smeru vožnje nema velike nepregledne uglove (38°) koji bi ugrožavali dobar pregled i sa sedišta pozadi.

Odlična je kada se gleda unapred. Nešto je više ograničavaju široki stubovi pozadi, ali to ipak ne predstavlja znatnu smetnju.

Smeta nisko postavljena ravan sedenja zadnje klupe, pa zato može da ponudi samo dosta ograničeno polje preglednosti.

Bezmalopoli je odlična, pomalo smetaju stubovi, a pomažu velike zastaklene površine. Položaj za sedenje je lično uzdignut.

UDOBNOST

Jedino „astra“ ima na raspolaganju bolji kapacitet prigušenja neravnina. I uticaji sa kocki su приметно manji.

Prilično je tvrda, najviše po kratkim a istaknutim usamljenim preprekama. Zato je na mestu ispod „golfa“.

Odlična je sposobnost apsorbovanja nepovezanih neravnina na putu. U ovom pogledu kada je udobnost u pitanju, nema joj premca.

Jako je tvrd, a pokazao se i kao na to osetljiv u delu nad zadnjim oslanjanjem. Na putnike u tim sedištimanosi visoke nivoe uticaja.

BUKA

Akustička udobnost je dobra, sa indeksima među najnižima po kocki, a i po asfaltu. Malo se čuje i motor.

Zvuk turbodizela nije prejak, ali su decibeli i kvalitet buke tokom putovanja bili ne baš prihvatljivi.

Beleži samo skroman broj decibela i pozitivne indikatore artikulacije. Motor je dobro zvučno izolovan.

Jako je dobro zvučno izolovan, pa luje i sve koji sede na mestima pored klupa. U apsolutnim iznosima je ispaon

OPREMA

Prostori na panelima vrata su veliki. U njih može da stane i poneka bočica. Ima samo jedno svetlo na plafonu.

Ima dobro napravljene panele vrata, sa brojnim i dobro zvučno izolovanim prostorima. Upotrebljeni materijali su za pohvalu.

Raspolaze dvostrukim spot-svetlom za čitanje, kao i malim prostorom u dnu vrata. Međutim nema naslona za ruke na izvlačenje.

Nudi po jedno spot-svetlo za čitanje obe strane kabine, naslon za ruke i izvlačenje kao i tunel za skije.

KLIMA-UREĐAJ

Premda pozadi nema ventilacioni otvor sa regulacijom, uređaj je istovremeno i brz i efikasan.

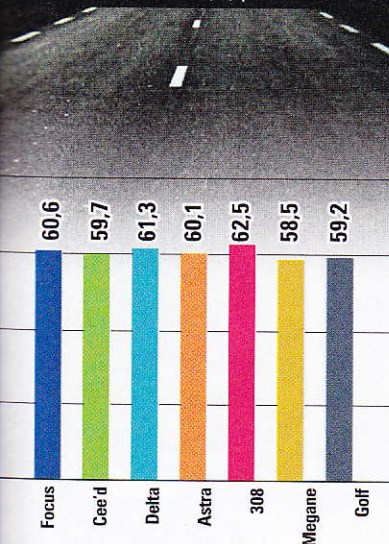
Malopoli je ispod proseka kod konkurenata, bez obzira na dobar centralni ventilacioni otvor.

Nešto efikasniji od onoga kod „delte“, iako nema otvore namenjene mestima pozadi.

Teško obara temperaturu, pogotovo u toplom vremenu.

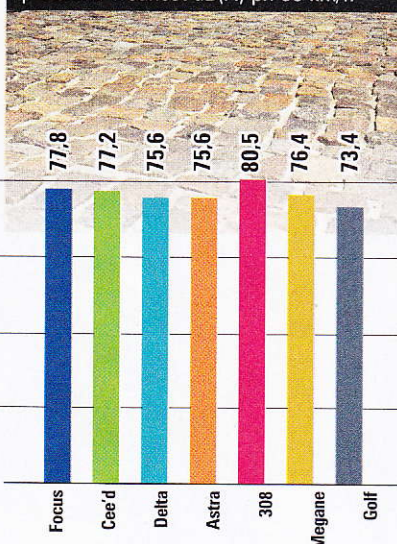
"SITNI" ASFALT

prosečna vrednost dB(A) pri 50 km/h



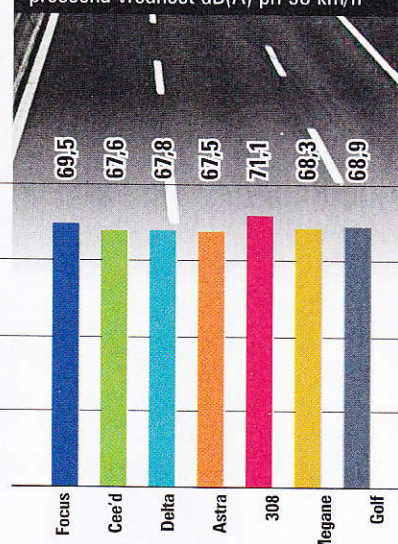
KOCKA

prosečna vrednost dB(A) pri 50 km/h



"KRUPNI" ASFALT

prosečna vrednost dB(A) pri 50 km/h



Kako se vidi na grafikonima pokazatelja artikulacije, odskaku skromni rezultati „pežoa“ s jedne i „folksvagenovi“ izuzetni s druge strane, dok je kod svih ostalih modela ovo upoređenje pokazalo tek neznatne međusobne razlike. Postoji, međutim, i jedno merenje koje je u tom smislu izuzetak, a to je ono koje se odnosi na buku motora pri punom ubrzanju (do limitatora, u trećem stepenu prenosa). U tom slučaju broj decibela prilično raste, a primetno je veći u sedištima napred.

Tu je izuzetak bio „megan“, koji je pokazao veoma niske apsolutne vrednosti – pa je svakako bio i najtiši kada se sve uzme u obzir – ali su mu te vrednosti bile mnogo veće pozadi. Zasluga za to očigledno pripada odličnoj prigušenosti agregata.



O BODOVIMA

Pobedio je najkompletniji

FORD FOCUS

Prostoran prostor sa dobrim položajem sedenja, ali pri ulazanju smešten na podu.

Ike nepregledne uglove (53°), zira na visok položaj za sedenje. manja neudobnost nije zabeležena.

enja je bilo diskretno, malo isandarda uočenih kod boljih konkata na ovom testu.

sve sabere, bila je prilično mabeleženi nikakvi špičevi, nije bio ni naročito tih.

da na vratima je mala kao i oneje u bokovima sedišta. Tu je i za ruke i dvostruko spot-svetitanje.

ma otvore sa mogućnošću reja za zonu kabine pozadi, ureadovoljavajuće efikasan.

RENAULT MEGANE

Prostor u kabini pozadi nije velik, ima malo mesta za noge, a ni iznad glave putnika nema mnogo vazduha.

Odlična je. Putnik na zadnjoj klupi imaće dobar pregled, bez većih smetnji unutar vidnog polja.

U poređenju sa „308“ ima manji broj naglašenih smetnji, ali kad se sve uzme u obzir, dva francuza su jednaka.

Beleži mali broj decibela i ne previše dosadne vibracije. Motor nije ni najmanje zvučno napadan.

Raspolaže sa dva mala prostora za odlaganje, u vratima i u centralnom naslonu napred. Naslon za ruke na panelu vrata je mali.

Ni kod njega ne postoje otvori sa regulacijama za mesta pozadi. Efikasnost je u skladu sa prosekom.

PEUGEOT 308

Ima kratko i ne baš prijatno sedište, naročito u centralnom delu. I tunel može da smeta.

Naslone za glavu prednjih sedišta i stubovi ne ometaju znatnije pogled sa zadnjeg sedišta.

Na izraženijim preprekama zabeleženi su špičevi prenesenih uticaja, a nešto je bolje bilo po ostalim podlogama.

Pokazao se kao bučniji među testiranim modelima, i po kvantitetu i po kvalitetu decibela koje smo izmerili.

Naslon za ruke ima integrisanu kasetu. Nudi i samo jedno svetlo za čitanje. Jasno se vidi i starost primenjenog koncepta.

I pored dva dovoljno velika okrugla otvora sa regulacijama, uređaj je nedovoljno efikasan.

U uvodu smo naglasili da u C-segmentu, to jest u kategoriji „golfa“, nema automobila koji je istinski udoban za petoro. Takvi su samo modeli koji, uštinući tu i tamo po koji centimetar, uspevaju da na klupi pozadi, malo lakše nego neki drugi, smeste po tri odrasle osobe. No, pod punim opterećenjem se ipak putuje pomalo stisnuto. U svakom slučaju, test je pokazao da svaki od modela koje smo probali ima neku specifičnost. „Delta“ nudi najbolju udobnost boravka, „fokus“ je najbolje rashlađen, „golf“ (iako je na kraju karijere) najbolje zvučno izolovan, a „astra“ koristi prednost što ima najefikasnija oslanjanja. Uprkos svemu, „sid“ je uspeo da se popne na najvišu stepenicu pobjedničkog postolja. Mada nigde nije istinski zablistao, ovaj model nije imao slabih tačaka. Na vrh je dospao tako što smo sabrali sve pene koje su testirani modeli osvojili, s tim što smo svakom testu odredili različitu težinu unutar tabele, na osnovu važnosti svakog pojedinačnog testiranog aspekta.