

>**START**

Mercedes C63 AMG
Coupe u Frankfurtu

•• Mercedes je uradio kao što je i obećao, a to znači da su u internetsku mrežu otišle prve službene fotografije modela C63 AMG Coupe, koji će se javnosti predstaviti 15. rujna na sajmu automobila u Frankfurtu. Impresivan dizajn i zavidne performanse su osnovne karakteristike ovog modela. Sportski spušten profil, osnažena AMG maska, impozantni kotači, dinamičan zadnji kraj, ekskluzivan interijer i sportska ARTICO/DINAMICA sjedišta opravdavaju AMG znak na prtljažniku. Standardni C63 AMG Coupe pokreće V8 4.0-litreni twin-turbo benzinac koji ostvaruje 476 KS putem 7-stupanjskog AMG SPEEDSHIFT MCT automatskog mjenjača. Ovako opremljen do „stotke“ stiže za četiri sekunde uz elektronski limitiranih 250 km/h ili čak do maksimalnih 290 km/h ako se uzme skuplji paket AMG Driver Package s dodatnom opremom. Naravno, ovdje nije kraj priče, jer je spreman i C63 AMG S Coupe koji iz istog motora izvlači 510 „konja“, a koji do „stotke“ stiže za 3,9 sekundi uz identične podatke o krajnjoj brzini kao i kod standardnog modela. Sve u svemu, kako god okrenuli, novi AMG C63 je savršeno stvo dinاميke i stila. **(R.R.)**



Honda ponovo odgodila
početak proizvodnje NSX-a

•• Proizvodnja Honde/Acure NSX ponovo je odgođena. Nakon svega, pitamo se, ne kada će, već hoće li japansko-američki superautomobil konačno stići u prodajne salone. Dakle, NSX se premjestio iz modelske 2016. u 2017. godinu. Umjesto starta proizvodnje ove jeseni, kako je prethodno bilo najavljeno, novi superautomobil će se početi proizvoditi u Hondinoj tvornici u Ohiju na proljeće sljedeće godine. Iako Honda nije navela razlog odgode početka proizvodnje, navodno je u pitanju greška na instalaciji turbopunjača u V6 motoru. Sa dvije turbine, motor koji je prvobitno zamišljen kao atmosferski, mora se ponovno presložiti kako bi bio adekvatno postavljen u uzdužnu konfiguraciju. **(R.R.)**



STOP<

Otvoreni prozori ‘troše’ više
goriva od klima-uređaja

•• Ceste su u ovo ljetno doba prepune automobila kojima njihovi vlasnici hitaju na godišnje odmore. Ponekad, radi uštede goriva, vozači isključuju klima-uređaj i otvaraju prozore. Međutim, to baš i nije pravi put da se smanji potrošnja, kaže SAE International. Sve ovisi o brzini i uvjetima u prometu, kao i brzini ostvarivanja radne temperature. Ipak, klima-uređaji su veliki potrošači energije u automobilu, a njihov utjecaj na potrošnju varira u ovisnosti o brzini automobila, vlažnosti zraka i samog prometa. U nekim slučajevima, utjecaj otvorenih prozora na potrošnju goriva je drastičniji nego kada je uključen klima-uređaj, naravno, zbog povećanog otpora zraka. Općenito, korištenje cirkuliranog zraka za klima-uređaj je energetski efikasnije od usisavanja vanjskog zraka, ali, s druge strane, to ovisi o uvjetima. Uglavnom, savjet je da se najprije otvore prozori da bi se usijana kabina ohladila, a da se zatim uključi klima-uređaj. Pod ljetnim suncem, automobil se zagrijava mnogo brže od kuće ili stana. Tijekom vanjske temperature od 35 Celzijevih stupnjeva, u prizemnoj kući u kojoj je 21 stupanj ujutro, tijekom dana će se temperatura povećati maksimalno za 12 stupnjeva. Površina automobila može dosegnuti 55 stupnjeva tijekom sunčanog popodneva, dok gornji dio instrument-ploče može dosegnuti više od 90 stupnjeva. **(R.R.)**

TEST SD **KIA SORENTO 2.2 CRDI EX PLATINUM A**

Prestiž iz
korejskog
Lonca

Treća generacija korejskog SUV-a napredovala je u svakom pogledu, naročito što se tiče kvalitete i luksuza, opremljeniji je i udobniji od prethodnika, pa ne čudi da se približio vodećim europskim konkurentima

≡ PIŠE **ZDRAVKO JURIČKO**_SNIMIO **TOM DUBRAVEC**/CROPIX

Za razliku od prvih početaka 2002. godine kada je predstavljen prvi Sorento, Kia je nakon 12 godina stvorila potpuno novi automobil, koji je za razliku od prethodnika, gdje je naglasak bio na praktičnosti i cijenjen, sada puno luksuzniji i kvalitetniji, uz dozu praktičnosti i prostranosti. Treća generacija Sorenta atraktivnija je od prethodnika, pri čemu je prednost dana prednjem dijelu, tako da unatoč veličini korejski SUV ne izgleda glomazno i neugledno. Zasluga je to skladno razvučenih svjetala s ugrađenim diodama za dnevnu uporabu i trodimen-

zionalne sačaste maske uokvirene kromiranim rubom. U odnosu na prethodnika novo izdanje korejskog SUV-a naraslo je 9,5 centimetara u dužinu (ukupno 478 cm), širina i visina tek su neznatno izmijenjeni, dok je međuosovinski razmak povećan za 8 centimetara (ukupno 278 cm), čime je profitirala unutrašnjost.

Veći prtljažnik

Dobiveno je puno više prostora za glavu i noge putnika na stražnjoj klupi, premda Kijin terenac dolazi u kombinaciji s pet ili sedam sjedala. Obujam prtljažnika je povećan te se kreće od 660 pa do 1732 litre, ovisno o broju sjedala i njihovoj konfiguraciji.



Alfa Giulia u SUV
verziji



•• Dok su dobri „poznavatelji“ zbivanja u autoindustriji predviđali siguran krah Alfa Romea, ova marka se diže iz pepela globalizacije novom Giulijom koja je postala zvijezda godine. I ne samo Giulijom, već i najavama novih modela, među kojima je i SUV. Zapravo, Giulia je samo sinonim novog rađanja Alfa Romea, budući da u bliskim planovima ima još nekoliko noviteta, među kojima su novi sedan, novi Spider

i neizbježni SUV. Kada smo već kod SUV Alfe, njezin takozvani projekt 949 oslikava postavljanje Giulije na neku od platformi kuće, po svemu sudeći onu koju koristi Fiat 500X ili Jeep Renegade, kako bi se tržištu ponudio elegantni crossover sa solidnim off-road performansama. Premijera Alfinog terenca predviđena je za sljedeću godinu, dok se uvođenje ovog modela planira za 2017. godinu. **(R.R.)**

**BMW priprema
i5 sa 600 ‘konja’**

•• Šef BMW-a Harald Kruger sugerirao je da bi električni i3 i i8 hibridni sportaši mogli dobiti “rođaka” u obliku modela i5. Kruger je rekao da definitivno postoji prostor da se između i3 i i8 “uglavi” još jedan model. Od bio je objaviti bilo kakve dodatne informacije. Za razliku od i3 i i8, koji su jedinstveni proizvodi, nezavisni od ostatka BMW-ove game, i5 bi se navodno temeljio na seriji 5. To bi značilo da bi potpuno električni pristup iz i3 bio zaobiđen, a umjesto nje-

ga bi drukčija verzija hibridnog “plug-in” sustava u odnosu na i8 bila usvojena. BMW i5 trebao bi biti dosta snažniji od i8. Glasine kažu da bi trebao raspola-gati snagom oko 600 “konja” s najmanje dva elektromotora (po jedan na svakoj osovini). Osim visokih performansi, i5 bi trebao posjedovati i autonomiju kretanja čisto na električ-ni pogon od 125 kilometara, uz maksimalnu brzinu pri tom re-žimu od 60 km/h. Ovo sve slič-i na hibridni M5... **(R.R.)**





3

58.170 €

KOŠTA JEDINA
VERZIJA TERENCA
S TURBODIZELAŠEM
OD 200 KS



Što se tiče odabira inačice Sorenta, barem u Hrvatskoj, za kupce nema nikakvih dilema. Naime, u ponudi je trenutno dostupan jedan jedini model s 2.2-litrenim CRDi turbodizelašem sa 200 KS, koji je odlično usklađen s automatskim 6-stupanjskim mjenjačem i pogonom na sva četiri kotača, te najskupljom razinom opreme (jedinom!!!) EX Platinum. Iznimnom stupnju udobnosti pridonose i brojni detalji koji jasno ukazuju do koje razine je došao korejski proizvođač automobila što se tiče tehnologije.

Kupcima se nudi i niz aktivnih sigurnosnih tehnologija, a prvi put u jednoj Kiji dostupan je radarski tempomat (ASCC – Adaptive Smart Cruise Con-

trol). Istodobno, tu je sustav za upozorenje pri napuštanju vozne trake (LDWS), detektor mrtvog kuta (BSD) koji upozorava na drugo vozilo u mrtvom kutu, kao i RCTA (Rear Cross-Traffic Alert) koji pomaže pri izlasku s nepreglednih parkirališnih mjesta.

Nove tehnologije

Sustav SLIF (Speed Limit Information Function) na ekranu instrument ploče upozorava na ograničenja brzine. Dostupne su i nove tehnologije, poput 360stupanjskog pogleda oko vozila koji s četiri kamere pomaže vozaču prilikom parkiranja, prikazujući na monitoru vozilo iz ptičje perspektive, kao i pa-

metni prtljažnik čija se vrata automatski otvaraju kada prepoznaju ključ u neposrednoj blizini prtljažnog prostora. Povećana je i čvrstoća nove karoserije, i to 14 posto u odnosu na prethodnika, a smanjena je buka i vibracija.

Jedini agregat u ponudi, 2.2-litreni CRDi, preuzet je iz prethodnika, te je temeljito dotjeran kako bi zadovoljio normu Euro 6, pri čemu je broj „konja“ zaokružen na 200 (do sada 197 KS), dok je okretni moment povećan za 4 Nm pa sada iznosi 441 Nm između 1800 i 2500 „điri“. S ovim agregatom korejski terenac težak više od dvije tone ubrzava od 0 do 100 km/h za 9,5 sekundi, te postiže mak-

HVALIMO: motor, mjenjač, pogon 4x4, unutrašnjost
KUDIMO: samo jedan paket opreme

Tehničke karakteristike

- Motor:** 4-cilindarski, turbodizelski, common-rail, 16V
- Obujam:** 2199 ccm
- Snaga:** 200 KS pri 3800/min
- Okretni moment:** 441 Nm pri 1800-2500/min
- Mjenjač:** automatski, 6 brzina
- Pogon:** 4x4; Dimenzije: 4870 x 1890 x 1685 mm
- Ubrzanje:** 9,6 s
- Najveća brzina:** 203 km/h
- Potrošnja:** 6,1/6,7/7,7 l/100 km
- Prtljažnik:** 660/1732 l
- Cijena:** 58.170 eura



Pet zvjezdica za sigurnost

●● Novi Sorento osvojio je maksimalnih pet zvjezdica na EuroNCAP testu. U sva četiri područja testiranja osvojio je gotovo maksimalne ocijene, 90 posto za zaštitu odraslih putnika, 83 posto za zaštitu djece, 67 posto za zaštitu pješaka i 71 posto za sigurnosnu pomoć. Sve to je dobio zahvaljujući pojačanoj karoseriji i širokoj lepezi pasivne i aktivne sigurnosti.

simalnu brzinu od 203 km/h. Agregat s četiri cilindra je izuzetno ugladen i lako se nosi s teškom karoserijom, pri čemu se može pohvaliti odličnom zvučnom izolacijom. Jedini zvuk koji se probija do kabine je zvižduk vjetera oko retrovizora pri većim brzinama, iznad 140 km/h. Ponudena su i tri programa vožnje (Normal, Eco i Sport), a njihov izbor najviše utječe na rad upravljača i mjenjača.

Sorento nije jeftin automobil i testni model košta 58.170 eura, ali kada se cijena usporedi, primjerice s podjednako opremljenim VW Touaregom koji zapada nešto manje od 100.000 eura, onda je taj iznos čak i prihvatljiv.