

ISTRAŽUJEMO: ŠTA SVE TREBA ZNATI O VOŽNJI NA GAS

Auto[®]

magazin

AMG Broj 139 / Novembar 2020.



Land Rover
Defender D240 HSE



E 220 d 4MATIC Mercedes E klase

www.magazinauto.com



/ Cena 99 dinara / 1,2 evra\CG / 2,50 KM\BIH / 60 den\MK /

Kia Sportage

1,6 CRDi HP EX
Fresh LED 7 DCT



Volvo XC90 AWD

B5 AT
Inscription



Renault Clio

TCe 100
LPG Intens



Honda HR-V 1,5 VTEC Turbo | Mercedes Vito Mixto 114 CDI | Mazda: 100 godina | Sve o akumulatorima

Vreme za razum



AUTOMOBIL SA OVOG TESTA MOGAO BI DA BUDE PRAVA STVAR
ZA ONE KOJIMA JE ODNOS ULOŽENO - DOBIJENO ZVEZDA VODILJA

ostoje ljudi koji nisu upali u ralje potrošačkog društva i koji nemaju potrebu da prvi isprobaju i poseduju nove proizvode. Da, istina je ima i takvih i treba im odati priznanje.

Kijin SUV „sportidž” je dobro poznat na srpskim putevima. Prethodna generacija je svojim agresivnim izgledom privukla pažnju javnosti, dok se aktuelna verzija preorijentisala na nešto umerenije elegantnije linije sa akcentom na udobnost i komfor u kabini. Odlična prodaja i velika popularnost nadmašila je čak i novu generaciju „sida”. Kako bi

se održao u formi „sportidž” je morao da prođe i poneki tretman ulepšavanja. Posle jednog ozbiljnijeg i nekoliko blažih dotezanja bora pred nama je „sportidž” za 2021. godinu. Kao upečatljiv detalj za ovu verziju izdvojili bismo nova LED prednja svetla koja „sportidžu” daju nov, dosta aktuelniji, izraz lica.

Na testu se našla verzija sa novim 1,6 CRDi motorom u snažnijoj izvedbi sa 136 konjskih snaga. Ovaj novi motor zamenio je dobro poznati 1,7 dizel i ispunjava najnovije „euro 6D” zahteve. Postoji i „lou pauer” va-

rijanta sa 115 konjskih snaga, ali mislimo da je jača verzija prava mera. Naravno, ovde govorimo o vozilu koje će u najvećem broju slučajeva služiti za prevoz porodice, pa nema govora o nekoj eksploziji snage i ubrzanjima od kojih se deformišu lica. O tome svedoči i podatak da se do 100 km/h iz mirovanja stiže za 12 sekundi. Sa druge strane obrtni moment od 320 njutnmetara koji je dostupan u rasponu od 2.000 do 2.250 obrtaja garantuje dobru elastičnost motora i međuubrzanja koja omogućavaju laka prećicanja. ➔



” *Atuelna verzija preorijentisala se na umerenije i elegantnije linije sa, akcentom na udobnost i komfor*

no pokrće i po pitanju svakodnevnog upotrebe, ali i po pitanju kasnijeg održavanja. Doplata za AWD pogon je oko 1.500 evra.

Novina u enterijeru je ekran od osam inča sa novim interfejsom. Ovo je verovatno nešto što će svaki kupac prvo primetiti kada sedne za upravljač. Male ivice ekrana i veća dijagonala dosta znače, naročito pri upotrebi navigacije. Zanimljivo je da je izgled korisničkog okruženja potpuno drugačiji u odnosu na ono što je Kia do sada nudila, a to su bili diskretni izgled ikonice u kombinaciji sive, bele i najčešće narandžaste boje. Kod ovog modela interfejs podseća

na Samsungove ikonice od pre nekoliko godina u „neon” stilu. Sve u svemu, drugačije, svežije i uz obilje mogućnosti personalizacije. Ipak, toliko opcija nije baš uvek lako pronaći tako da će konsultacija sa uputstvom i izdvojenih petnaestak minuta na parking biti neophodno da biste sve doveli na željeni nivo.

Istakli bismo i da multimedijalni sistem nudi opciju kreiranja korisničkih profila, tako da ukoliko isto vozilo koristi više vozača svako će moći da uživa u svojim postavkama. Eplov „Kar plej” i Guglov „Android auto” se podrazumevaju, a jedino gde se vide godine na

„sportidžu” jeste mali broj USB slotova. Na konkretnom test modelu napred ste imali dve okrugle utičnice od 12V i 180W, ali samo jedan USB slot. Pozadi se nalazi samo jedna utičnica od 12V. Naravno uz pomoć punjača za utičnice od 12V problem se rešava, ali svakako još neki USB slot ne bi bio na odmet.

Na samom kraju dolazimo i do pitanja – da li kupiti sada „sportidž” ili bi trebalo sačekati novi model? Odgovor ne može biti jednoznačan, ali kako smo pomenuli na početku teksta – ovo je priča za one malo racionalnije kada je u pitanju zavlacenje ruke u džep. Savremeno ➔



Povezivanje telefona bez greške

Sve bitnija stavka kod modernih automobila jeste i povezivanje sa mobilnim uređajima. Mobilni telefoni, kao neizbežni pratioci modernog čoveka, nisu više samo potrebni da se javite ili pošaljete poruku, nego često sadrže i bogate muzičke arhive ili sve popularnije „streaming servise” za slušanje muzike. Povezivanje sa automobilom može se sprovesti preko „blutut” veze ili preko „Android auto” i „Epl kar plej” aplikacije. Mi smo isprobali ovu poslednju i funkcioniše bez greške. „Kar plej” korisničko okruženje menja izgled ekrana u vozilu i veoma je lako za korišćenje. Jednostavnim pritiskom Kia ikonice, vraćate se u osnovni izgled multimedijalnog uređaja.

Tasteri kao retro detalj

Da je „sportidž” ušao u pozne godine svedoči i veliki broj fizičkih tastera koji sada deluju kao retro detalj. Iako hardverski dugmiči itekako imaju svojih prednosti, sve veći broj proizvođača se odlučuje da sve kontrole sistema i uređaja u vozilu prebaci na glavni ekran. Verovatno tako nešto možemo očekivati i od nove generacije „sportidža” koja će debitovati krajem naredne ili početkom 2022. godine.



Sedmostepeni automatski DCT menjač sa dvostrukim kvatilom odlično sarađuje sa motorom. Nema nekih nelogičnih i zakasnelih reakcija, a aktiviranjem „sport” moda preko tastera pored menjača, „sportidž” postaje primetno življi. Brzine se menjaju nekih hiljadu obrtaja kasnije, a motor brže reaguje na komandu gasa. Na nagli pritisak na papučicu gasa menjač hitro reaguje smanjivanjem stepena prenosa dve „brzine” niže. Sa ovakvim ponašanjem menjača manevar preticanja izvodi se jednostavno, brzo i bezbedno. Već posle nekoliko kilometara bilo je jasno da ćemo ovu opciju ostaviti aktiviranu uprkos nešto većjoj potrošnji.

Kad smo već spomenuli ovu temu, prosečna potrošnja nam se kretala od šest do 8,5 litara u zavisnosti od rute. Prvu cifru

smo zabeležili na magistralnom putu sa umerenim saobraćajem. Da smo isključili „sport” opciju verovatno bi se ova brojka spustila ispod šest litara, ali i sa ovim brojem smo zadovoljni. U vreme „juriša na Gazelu”, što podrazumeva relaciju sa Novog Beograda ka centru, u petak oko 16 časova, potrošnja je bila oko 8,5 litara. Kada se sve sabere, očekivana potrošnja u realnoj eksploataciji sa dosta gradske vožnje bila bi oko 7-7,5 litara što jeste više u okviru na deklarisanu potrošnju, ali je znatno približnije prosečnoj potrošnji po novom WLTP obračunu, o kome ćemo više nekom drugom prilikom (jer ovaj standard zahteva opsežnija pojašnjenja).

Ponašanje u vožnji je u skladu sa SUV standardima. Zvučna izolacija je dosta dobra – buka

motora i ostala nepoželjna buka su svedeni na minimum tako da putnici mogu uživati i u dužim putovanjima, za koja je ovaj automobil prvenstveno i namenjen. Ponašanje na putu je na nivou proseka klase, naginjanje karoserije pri oštrijem ulasku u krivinu je umereno, jedino se zbog velikih točkova od 19 inča oseti nešto tvrdi prelazak preko „ležećih policajaca”.

Prostora i za glavu i za noge ima na pretek, a zapremina prtljagarnika od 500 litara, uz praktičan „dupli pod”, obezbeđuje dovoljno prostora za odlazak četvoročlane porodice na zimovanje. E, za potrebe zimovanja bi vam bio od koristi i pogon na sva četiri točka, ali to ova verzija ne nudi. Najveći broj kupaca odlučuje se za pogon na prednjim točkovima što ima sasvim realno i racional-



Kia Sportage 1,6 CRDi HP EX Fresh LED 7 DCT
25.490 €
Sa PDV-om



Prostran i kvalitetan enterijer prkosi godinama



„Sportidž” je trenutno najprodavanija „kija” u Srbiji



Nova multimedija

U „freš” paketu opreme od sada je, bez doplate, moguće dobiti multimedijalni uređaj od osam inča (ranije je bio sedam). Korisnički interfejs je nešto drugačiji od ostatka game i relativno je lak za snalaženje.



Novi LED farovi daju trendi izgled



VIP položaj sedenja i pozadi

Putnicima na zadnjim sedišta posvećena je posebna pažnja. Ugao naslona se podešava do vrlo zavaljene pozicije, a ugrađeni su i grejači sedišta. Na konzoli između vozača i suvozača postavljeni su ventilacioni otvori za drugi red sedišta. Samo jedna utičnica od 12 volti, bez USB slot-a je minus.



Monohromatski displej putnog računara



Odlična potpora za palac



DCT menjač ima sedam brzina



„Sport” mod nije samo šminka



Duboka pregrada između prednjih sedišta



Plitka pregrada za rukavice, ali staje AM



Upozorenje na traku se isključuje



Samo jedan USB port uz dve 12V utičnice



Grejanje sedišta i pozadi



Grejanje sedišta i pozadi



Prtljag u proseku klase je dovoljan za četvoročlanu porodicu



Prtljag ima duplo dno



ECU - mozak „sportidža” je u prtljaku

KIA SPORTAGE 1,6 CRDi HP 7DCT

Motor	dizel 1.595 ccm
Snaga	10 kW (136 KS) pri 4.000 o/min
Obrtni moment	benzinski 320 Nm pri 2.000 do 2.250 o/min,
Dimenzije	4.485x1.855x1.645 mm
Meduosov. rast.	2.670 mm
Transmisija	7-stepeni automatizovani sa dva kvačila (DSG)
Maks. brzina	180 km/h
0-100 km/h	12,0 s
Prtljag	480 / 1469 litara
Potrošnja	4,8 (na testu 7,3) lit / 100 km
Emisija CO2	126 gr/km

OPREMA

ABS, ESP, EBD, sedam vazdušnih jastuka, uređaj za zadržavanje vozila u saobraćajnoj traci, inteligentni sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova, aluminijumski naplaci od 19 inča, LED prednja svetla, automatsko zatamnjivanje dugih svetala, upozorenje o smanjenoj koncentraciji vozača, multimedijalni sistem sa navigacijom i ekranom od 8 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, kamera za vožnju unazad, tempomat, blutut konekcija za telefon, dvozonski automatski klima uređaj, elektronska parkirna kočnica, sva četiri električna prozora (automatika samo za vozačev).

potrošačko društvo bazira se na trci velikih kompanija za profitom. Auto industrija tu nije izuzetak tako da se životni vek modela značajno skratio. U ovom trenutku svelo se na nekih pet, šest godina što je, gle čuda, period na koji se najčešće uzimaju auto krediti ili lizing. Budućnost je da će se i ovo vreme skratiti i kupcima ponuditi novi vidovi vlasništva nad automobilima

ako bi taj period sveo na dve do tri godine. Nešto slično kupovini mobilnog telefona preko ugovora kod operatera.

Dobro, to je od nas još daleko, vratimo se mi „sportidžu”. Ulaskom u poslednju prodajnu godinu ovaj model je preboleo sve produkcijske probleme koji su mogli da ga zadese. Fabrika je odavno isplatila svoju investiciju tako da sada i sa ponudom

bogatije opreme za istu cenu da može ostvari prihod. Kupac dobija proveren proizvod sa dosta opreme i uz garanciju od sedam godina. Druga stvar jeste da već dve, tri godine vlada trend podizanja cena automobila. Sitim koracima, ali konstantno. Krossoveri su podigli prečku, pa tako i kod Kije imate situaciju da je cena „iksida” u rangu „sportidža”. Generalno teško da

se više može naći automobil iz C segmenta ispod 15.000 evra, a SUV ispod 20-22.000 evra. Logično je očekivati da naredna generacija „sportidža” bude osetno skuplja. Posredni dokaz možemo videti i iz bratske kompanije Hundai gde novi „tucson” košta drastično više od postojeće verzije. Opravdanje se traži u potpuno drugačijem dizajnu, novim motorima i savremenijoj

tehnologiji. Videćemo da li će i Kija posegnuti za radikalnim rezovima kada je dizajn u pitanju. Upotreba novih tehnologija i masovna elektrifikacija game se podrazumevaju, a to će sigurno podići cenu vozila za bar 10-20 odsto. Na osnovicu od 25.490 evra koliko sada košta „sportidž” u ovoj opremi, to nije mala doplata. I, šta kaže razum?

Armen Derbogosijan