

Kia Rio 1.4
Snaga: 109 KS
Cijena: 112.490 kuna

Seat Ibiza 1.2 TSI DSG
Snaga: 105 KS
Cijena: 109.409 kuna

Ford Fiesta 1.6 Ti-VCT
Snaga: 120 KS
Cijena: 98.500 kuna*

*cijena za 1,4-litreni motor jer se 1,6 ne prodaje u Hrvatskoj

Peugeot 208 120 VTi
Snaga: 120 KS
Cijena: 115.300 kuna



Grad ih je prepun, i neka je tako - ovi automobili nude sve vrline veće braće uz nešto manje prtljažnike i prostor za noge straga. No, pozitivna stvar uvijek su niži troškovi i potrošnja zbog kojih nikad nisu bili zanimljiviji



Vrlo pepoznatljivi: Kia Rio, Ford Fiesta, Seat Ibiza i Peugeot 208 (slijeva) svojim originalnim dizajnom pokazuju da svi automobili ne moraju uvijek nalikovati jedan drugom

GRADSKI OBRAČUN

Fantastična četvorka

Postaje ozbiljno za 208-icu, Peugeotov tračak nade. Može li se mališan oduprijeti etabliranim konkurentima Fordu Fiesti i Seatu Ibizi te ambicioznoj Kiji Rio iz Koreje?

Da smo pakosni, na ovom bismo mjestu napisali nešto o ogledu najlošijih. O tome da Peugeotu očito ide tako loše da se Francuzi moraju udružiti s markom Opel koja je već dugo u krizi. Da je budućnost Seata, jedinog problematičnog djeteta VW-ova koncerna na tankoj niti i ovisi o uspjehu Ibize. Da Ford nakon nekoliko uspješnih go-

dina sada mora najaviti skraćeno radno vrijeme. I da Kia u Njemačkoj

Potpuno različiti, ali napravljeni za istu namjenu - gradsku vrevu

prodaje upola manje automobila od Hyundaija. Ne zvuči bajno, zar ne? Međutim, mi nismo pakosni i radije

pišemo o tome da ova četiri modela doista imaju nešto. Ubrajaju se u vrh svog segmenta, a mali automobili nikad nisu bili bolji. Peugeotu je sa 208 uspio doista privlačan dizajn i lagani koncept gradnje. Seat daje Ibizi novu šansu i kombinira finu Volkswagenovu tehniku s oštrijim krivuljama Luca Donckerwolkea, bivšeg dizajnera Lamborghinija. Fi-

esta, najstariji model u ovom društvu, kao i prije slovi za jedan od najbolje prodavanih malih automobila u Europi - premda je već četiri godine na tržištu. Pitanje je: osjeća li Fiesta umor?

Nećemo mnogo otkriti kažemo li da je na kraju bilo vrlo tijesno - fotofiniš fantastične četvorke. S iznenađujućim ishodom.

POZICIJA
4

Od svega pomalo

Kad neki automobil nema jasne linije, ne može biti uspješan - kao što pokazuje nova Ibiza



Seat Ibiza FR 1,2 TSI DSG 303 BODA

■ Što predstavlja marka Seat? Na to pitanje nije nimalo lako odgovoriti. Španjolci proizvode automobile koji nisu sportski poput Audija ni tako tradicionalni kao VW, a niti tako jeftini kao Škoda. Upravo se to zamjećuje na Ibizi. Španjolci su na usporedbu poslali netom preradenog mališana kao sportsku inačicu FR, serijski opremljenu s poskakujućim sportskim ovjesom koji Ibizu u ocjeni udobnosti jasno potiskuje unatrag. To bi se još i moglo preboljeti da pogon drži korak. Nažalost, to ne čini. I dok 1,2-litreni TSI u VW Polu i društvu poznajemo kao ugaljeni i snažni, u Seatu se pokazuje sa svoje neugodne strane: turbobenzinac se doima tromim, nevoljko i prgavo ubrzava, a u gornjem mu području okretaja ne-

dostaje oštine i malo žustriji reakcija na gas. Uz to stiže i najveća potrošnja na testu. Sve to ne može nadoknaditi ni mjenjač s dvije spojke koji munjevito mijenja brzine, ali koji se često nečka bi li odabrao višu ili nižu brzinu. Problem je očito u programiranju jer je u Polu dobar. I kvaliteta ostavlja dvosporu sliku: s jedne strane Seat pokušava uljepšati Ibizu odgovarajućim umjetnim materijalima u kabini, dok s druge strane na poprečnim pukotinama škripi u armaturnoj ploči te već pri 100 kilometara na sat žvircira buka vjetra. Srećom, Ibiza je među najjeftinijima na testu pa joj nećemo jako zamjeriti. Što, dakle, predstavlja Ibiza? Kao sportska inačica s malim TSI motorom ni u kojem slučaju pobjednika testa.

Uz mladenački izgled stižu i mladenačke gluposti



Dvojaka slika: dobra ergonomija i odgovarajući umjetni materijali s jedne strane, ne posve dobra izrada s druge. Gore postavljen jeftin navigacijski sustav otkriva veliku starost Ibize



Seat je na test poslao Ibizu s mjenjačem DSG. To joj u ocjeni testa donosi korisne bodove, iako se često ne može odlučiti u kojem bi stupnju vozila. U sportskom modu rada stvari su puno jasnije i mjenjač radi mnogo bolje, ali Ibiza onda i više troši

POZICIJA
3

Sazrela, ali ne ostarjela

Fiesta je već četiri godine na tržištu, nikad nije dotjerivana - a usprkos toga drži korak



Ford Fiesta 1,6 Ti-VCT 304 BODA

■ Nimalo dobar startni položaj za nastup protiv posve novih suparnika: Ford Fiesta je na tržištu od 2008. i otad nije podvrgnut dotjerivanju. U nekim se detaljima godine zamjećuju: rukovanje je nespretno, multi-medijski sustav nije najsuvremeniji, a umjetni materijali u kabini su, blagonaklono rečeno, robusni. To prestaje biti važno čim Fiesta krene. U poglavlju pogona mali model iz Kölna je pobjednik. Najbolje ubrzava i subjektivno se doima najsnažnijim, a ipak ostaje ugodno miran. Zbog svega toga možemo oprostiti Fordu što si je prištedio šesti stupanj prijenosa koji snižava brojve okretaja. I potrošnja od 6,5 litara na 100 kilometara ostaje u okvirima. Nažalost na hrvatskom tržištu ovaj motor nije dostu-

pan. Od benzinaca kod nas se nude 1,25 i 1,4-litreni, a cijenu potonjeg uzeli smo za usporedbu. Podjednako dobar čisto je namješten ovjes: Fiesta, uz Peugeot, nudi najbolju udobnost a da se ne doima previše mekanom. Nema se što prigovoriti ni ponašanju u vožnji, iako je na testu Ford imao gume najmanjih dimenzija. Fiesta čisto savladava uske zavoje, a u ekstremnom slučaju na kurs je vraća ESP koji meko reagira. Korekcije kursa ne predstavljaju poteškoće zahvaljujući preciznom upravljaču. Zašto je usprkos tome Fiesta tek na trećem mjestu? Slabo je opremljena, a usto, stražnji je dio za broj manji od suvremenijih konkurenata. Tu se starost Fieste ipak ne može sakriti.

Stara je, iako to po izgledu ne biste pomislili



Ovakvo su prije nekoliko godina dizajneri zamišljali suvremeni kokpit: jednostavni umjetni materijali i nespretno rukovanje sa sićušnim gumbima u stilu mobitela 1990-ih godina.

POZICIJA
2

Spasitelj - ponovno

Za pobjedu nije bilo dovoljno, ali je novi 208 ipak velik korak naprijed za malene Peugeote



Peugeot 208 120 VTi 316 BODOVA

■ Povijest se ponavlja. Peugeotova budućnost ponovno ovisi o jednom malom automobilu. Već je 205 morao spašavati marku početkom 1980-ih, sada bi njegov drugi potonji nasljednik trebao dati krila koncernu koji je u teškoj financijskoj krizi. Preduvjeti su povoljni: Peugeot je poduzeo prave korake. Tako je 208, sedam centimetara kraći i 100 kilograma lakši od svojeg prethodnika, našao svoj format. Usprkos toga ponuda prostora zadovoljava, a naviknuti se treba na rukovanje dodirnim zaslonom, serijskim u top inačici Allure, te na položaj malog kola upravljača koji ne odgovara svim vozačima. Nasuprot tome, ne može se tolerirati aljkava izrada. To nam je kod Francuza poznato baš kao i uspjeta, udobna namještenost

ovjesa, mekana ali udobna sjedala i pomalo tromo ponašanje u vožnji koje možemo pripisati motoru kojeg će naslijediti puno bolje i naprednije inačice. Međutim, sve se stapa u skladnu cjelinu - i daje Peugeotu karakter kojim se izdvaja od svih Pola, Yaris i Avea. I benzinski motor snažnog okretnog momenta i mirnog rada ostavlja dobar dojam, a usprkos pristojnih performansi ovdje najmanje troši i usto nudi osjećaj vožnje broja većeg auta. Za nezadovoljstvo skrbi zapinjući, teško pokretan peterostupanjski mjenjač. Povrh toga 208 je skup. Čak i uz dobru serijsku opremu 115.300 kuna je mnogo novca. Zbog toga 208 završava test kao drugi, iza Kije. Ali je usprkos tome vjerojatno spasitelj marke.

Spasitelj? Da, ali ne s ovim motorom i mjenjačem



Malo, nisko postavljeno kolo upravljača i visoko smješten nosač instrumenata zahtijevaju određeno navikavanje. Izbornici dodirnog zaslona isprva zbunjuju

POZICIJA
1

Prerastao je mališane

S ekstremno mnogo prostora i finom opremom Rio gotovo preskače klasu malih automobila



Kia Rio 1,4 317 BODOVA

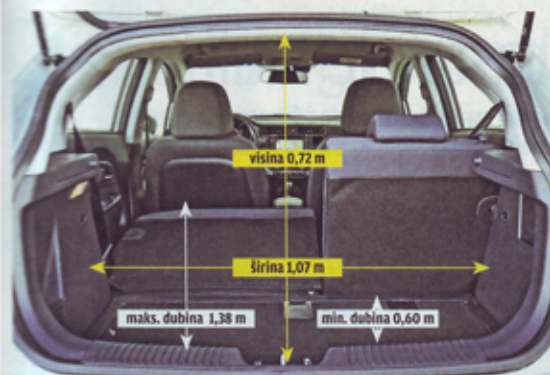
■ Da, da, više ne možemo ni slušati koliko su Korejci proteklih godina brzo učili. To je, međutim, točno, što ponovno upečatljivo dokazuje Kia Rio. Njezin je dizajn privlačan a da se ne doima uobičajeno. I u kabini se Rio nema čega stidjeti: zahvaljujući međuosovinskom razmaku od 2,57 metara nudi mnogo više mjesta od svojih konkurenata, a po najprije straga gotovo da dostiže razinu kompaktne klase. I pregledan, rutinirano izrađen kokpit sa zaslonom navigacije (doplata) visoke rezolucije svidio bi se i u klasi iznad. U vožnji Kia donekle gubi naspram 208 i Fieste: ovjes joj je premalo prigušen, ne baš udoban. I mesnati upravljač nije uvjerljiv. Sve to nije dramatično - ali pokazuje da Korejci kod namještanja ovjesa još

moraju učiti. Mekoća je osjetna, ali povremena poniranja na kočenju i neobična ljučanja u serijama povezanih zavoja ulijevaju malo nelagode. Peugeot 208 po tom bi pitanju mogao biti doktor, a Rio tek učenik. Pogon također tek uvjetno zadovoljava: doima se da ne vuče dovoljno snažno, gotovo kao da se vozi s povučenom ručnom kočnicom. Sve za ekologiju, rekli bi zeleno obojeni idealisti. Usprkos start-stop sustava potrošnja od 6,8 litara je znatno iznad tvorničkog podatka - i veća od Peugeotove i Fordove. U konačnici to su ipak samo male slabosti koje s lakoćom nadoknađuju dobra osnovna cijena (112.490 kuna), serijska oprema i sedmogodišnje jamstvo. Tu bi Europljani trebali učiti od Korejaca.

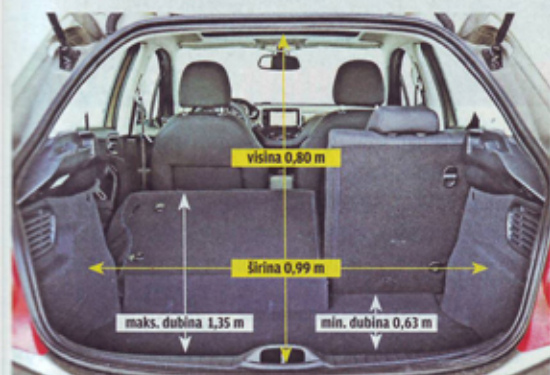
Hrvatski auto godine jako je teško pobijediti



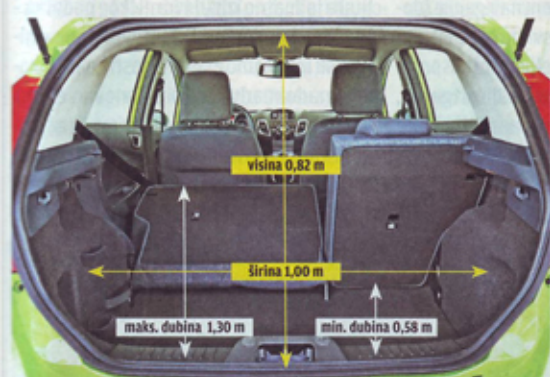
Fine stvari: materijali, izrada i oprema - poput grijanog kola upravljača ili navigacije sa zaslonom visoke rezolucije - sve to svidjelo bi se i vozačima u klasu boljim i skupljim autima



Kia Rio: Može biti tako jednostavno: preklapanjem naslona naprijed nastaje gotovo posve ravna površina. S više od jednog metra prtljažnik je najširi u ovoj usporedbi



Peugeot 208: Nakon preklapanja naslona nastaje kosa ravnina, usprkos toga sa 1076 litara maleni Lav nudi najveći tovarni odjeljak čime iznenađuje na testu



Ford Fiesta: Pazite da ne posrnate - kad se preklope stražnji nasloni, ostaje velika stuba u tovarnom prostoru. Praktični pojasovi za sitnice na lijevom zidu



Seat Ibiza Ovdje se najprije mora prema naprijed preklapati sjedeća površina, a zatim naslon. Sa 84 centimetara mali Španjolac nudi najviši utovarni otvor u usporedbi

PODACI O VOZILU	FORD	KIA	PEUGEOT	SEAT
Motor vrsta/cilindri/položaj	Četverocilindarski, srijeda poprijeko	Četverocilindarski, srijeda poprijeko	Četverocilindarski, srijeda poprijeko	Četverocilindarski, turbo, srijeda poprijeko
Ventili/bregasta vratila	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	2 po cilindru/1
Pogon bregastog vratila	Zupčasti remen	Lanac	Lanac	Lanac
Obujam	1596 cm ³	1396 cm ³	1598 cm ³	1197 cm ³
kW (KS) pri o/min	88 (120)/6000	80 (109)/6300	88 (120)/6000	77 (105)/5000
Nm pri o/min	152/4050	137/4200	160/4250	175/1550
Najveća brzina	193 km/h	183 km/h	190 km/h	190 km/h
Mjenjač	5 stupnjeva ručni	6 stupnjeva ručni	5 stupnjeva ručni	7 stupnjeva DSG
Pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon
Kočnice srijeda/straga	disk/bubanj	disk/disk	disk/disk	disk/disk
Gume na testnom vozilu	195/50 R 15 H	205/45 R 17 V	195/55 R 16 H	215/40 R 17 V
Veličina kotača	6 x 15"	6,5 x 17"	6 x 16"	7 x 17"
Emisija CO ₂	134 g/km	124 g/km	134 g/km	124 g/km
Potrošnja*	7,9/4,6/5,8 l	6,7/4,5/5,3 l	8,1/4,5/5,8 l	7,0/4,4/5,3 l
Spremnik goriva/vrsta goriva	42 l/super	43 l/super	50 l/super	45 l/super
Buka u prolazu	72 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	73 dB(A)
Prikolica kočena/nekočena	900/525 kg	1050/450 kg	1150/582 kg	1200/550 kg
Obujam prtljažnika	295-979 l	288-923 l	285-1076 l	292-938 l

*grad/otvorena cesta/ukupno na 100 km

TROŠKOVI/JAMSTVA	FORD	KIA	PEUGEOT	SEAT
Norma ispušnih plinova	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Servisni intervali	20.000 km/1 godina	30.000 km/1 godina	30.000 km/1 godina	prema pokazivaču na zaslonu/2 godine
Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo
Mehanika/km ograničenje	2 godine/bez	7 godina/150.000 km	2 godine/bez	2 godine/bez
Jamstvo protiv hrđanja	12 godina	12 godina	12 godina	12 godina
Jamstvo mobilnosti	2 godine	3 godine	neograničeno	neograničeno

IZMJERENE VRIJEDNOSTI	FORD	KIA	PEUGEOT	SEAT
Ubrzanje 0-50 km/h	3,3 s	3,6 s	3,1 s	3,8 s
0-100 km/h	9,4 s	11,1 s	9,7 s	10,8 s
0-130 km/h	15,4 s	18,5 s	15,7 s	18,8 s
Elastičnost 60-100 km/h	5,3 s	6,4 s	5,4 s	6,0 s
80-120 km/h	6,5 s	8,1 s	6,8 s	8,2 s
Tež. praznog vozila/nosivost	1068/432 kg	1104/496 kg	1150/455 kg	1144/422 kg
Raspodjela težine spr./strag	61/39%	61/39%	61/39%	64/36%
Krug okretanja lijevo/desno	10,6/10,5 m	11,0/11,3 m	10,9/11,0 m	10,6/10,5 m
Zaustavni put s hlad. kočnicama	37,3 m	37,0 m	36,8 m	34,8 m
s toplim kočnicama	36,9 m	36,5 m	37,2 m	34,6 m
Buka u kabinu pri 50 km/h	60 dB (A)	61 dB (A)	60 dB (A)	62 dB (A)
pri 100 km/h	68 dB (A)	66 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
pri 130 km/h	73 dB (A)	75 dB (A)	73 dB (A)	75 dB (A)
Potrošnja na testu - CO ₂	6,515 - 154 g/km	6,815 - 161 g/km	6,415 - 151 g/km	7,315 - 173 g/km
Doseg	640 km	630 km	780 km	610 km

CIJENE/OPREMA	FORD	KIA	PEUGEOT	SEAT
Model	Fiesta 1,6 Tl-VCT Titanium	Rio 1,4 Style	208 120 VTI Allure	Ibiza 1,2 TSI DSG FR
Zračni jastuci za vozača/suvozača/bočni srijeda	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Zračni jastuci za glavu srijeda/2. red	S/N	S/S	S/S	S/N
Klima-uređaj/automatski	S/2371 kuna	-/S	-/S	-/S
Radio s CD-om	S	S	S	S
Metalik lak	4066 kuna	2550 kuna	3000 kuna	3353 kune
Cijena (ocjenjuje se)	98.500 kuna*	112.490 kuna	115.300 kuna	109.409 kuna

S-serijski, N-ne isporučuje se; * cijena za 1,4-litreni model

REZULTATI

KAROSERIJA	MAKS. BODOVA	KIA	PEUGEOT	FORD	SEAT
Ponuda prostora srijeda	15	14	12	12	13
Ponuda prostora straga	10	6	5	4	5
Osjećaj prostranosti	5	3	3	3	2
Prtljažnik min./maks.	15	9	9	9	9
Nosivost	5	5	5	4	4
Varijabilnost	5	1	1	1	1
Prikolica	5	4	5	3	5
Preglednost	5	2	2	2	2
Dojam kvalitete	15	12	11	12	11
Sigurnosna oprema	20	7	7	6	5
Medurezultat	100	63	60	56	57
POGON					
Ubrzanje	10	7	9	9	7
Najveća brzina	5	4	4	4	4
Elastičnost	15	5	6	6	5
Ugladenost	10	8	8	8	8
Živost/brzina reakcije	5	2	3	3	3
Mjenjač	10	10	7	9	12
Potrošnja na testu	25	18	19	19	17
Doseg	5	3	4	3	3
Okoliš*	15	10	8	8	8
Medurezultat	100	67	68	69	67

*Emisija CO₂ (EU Mix), vanjska buka, masa praznog vozila, norma štetnih plinova

UDOBNOST					
Ovjes	20	13	15	15	12
Sjedaća srijeda/ulazak	15	12	12	13	13
Sjedaća straga/ulazak	10	7	8	6	5
Buka u kabini	5	3	3	3	3
Dojam buke	10	8	7	8	6
Oprema za udobnost	15	13	13	8	11
Tehničke opcije	5	2	2	2	2
Ergonomija	10	7	6	7	6
Klimatizacija	10	5	6	3	3
Medurezultat	100	70	72	65	61

VOZNA DINAMIKA					
Sigurnost vožnje	20	16	18	17	17
Elektronička pomagala	10	6	7	8	8
Držanje smjera	5	5	5	5	5
Agilnost	15	11	11	12	13
Upravljač	15	11	11	13	12
Kočnice*	20	16	16	15	19
Trakcija	10	7	7	7	7
Krug okretanja	5	1	1	1	1
Medurezultat	100	73	76	78	82
REZULTAT TESTA	400	273	276	268	267

Ukupna ocjena za zaustavni put i osjećaj pri kočenju

TROŠKOVI					
Cijena	40	10	8	8	11
Preprodaja	15	7	9	8	5
Porez/osiguranje	10	5	5	5	5
Održavanje	10	7	7	5	7
Garancije	10	8	3	3	3
Gorivo (15.000 km/god)	10	4	5	5	3
Dodatna oprema	5	3	3	2	2
Medurezultat	100	44	40	36	36
UKUPNI REZULTAT	500	317	316	304	303
MJESTO		1.	2.	3.	4.

Naj uloženo-dobiveno

FAKTOR UŽITKA

Mali automobili i čimbenik užitka - zapravo nimalo skladen odnos. Razvijeni pod pritiskom troškova, moraju se svidjeti širokoj masi kupaca. Njihovo je geslo: ne biti upadljiv. Zbog toga karizmatični Peugeot dobro obavlja svoju zadaću. Kokpit se možda ne sviđa svima, a položaj kola upravljača ne odgovara svakom stasu, ali on si dopušta biti drukčiji - i zato ga volimo. Ford je mnogo razumniji, privlači svojom čistom postavom. Iza njegova kola upravljača osjeća se trud inženjera da se finim radom sve još mrvicu poboljša. Takvo dotjerivanje dobro bi došlo Kiji, ponajprije glede ovjesa. Rio mazi svoje putnike na drukčiji način. Nijedan drugi u ovoj usporedbi ne nudi više kvalitete, opreme i mjesta. Da

Ovdje je riječ o pitanju ukusa - ocjena ne utječe na ukupnu ocjenu

KATEGORIJA	PEUGEOT	FORD	KIA	SEAT
Dizajn	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Vožnja	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Osjećaj ugođe	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Imidž	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
UKUPNO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ - bajkovito, ★★★★★ - privlačno, ★★★★★ - prihvatljivo, ★★★★★ - moglo bi i bolje, ★★★★★ - dosadno

nije pitanja imidža, nitko ne bi trebao više automobila. Nasuprot tome, Seat nedovoljno iskorištava svoje dobre strane. Jako pretrvd ovjes Ibize FR nadovezuje se na beživotan motor, tije-

RANG LISTA



1 **Kia Rio**
Kia nudi najviše mjesta u kabini i najbolje jamstvo, dobro je izrađena i jeftina. Ovjes i trom motor kvare dobar dojam, ali duh dobrog sluga je prisutan i pobjeda joj nije mogla izmaknuti.



2 **Peugeot 208**
Zahvaljujući udobnom ovjesu i štedljivom, snažnom i ugladenom motoru 208 pobjeđuje u ocjeni testa. To Peugeot dobro naplaćuje, što je minus, a čekamo i nove motore i mjenjače.



3 **Ford Fiesta**
Ford nam se sviđa zbog dobro namještenog ovjesa koji omogućuje sjajnu dinamičnu vožnju i snažnog motora. Glede rukovanja i ponude prostora ipak ne može sakriti svoje godine.



4 **Seat Ibiza**
Seat prilično tvrdo upija rupe. TSI motor iznenađujuće je bučan i trom. I osorno ponašanje u vožnji doprinosi, naravno, posljednjem mjestu. Mala napomena: razlike u bodovima nisu velike.

ZAKLJUČAK

Nevjerojatno je koliko su dobri mali automobili. Između prvog i posljednjeg u ocjeni svojstva samo je devet bodova. Kod tako tijesnog rezultata, osim ukusa, odlučujuća je ponajprije cije-

na. Zato je ukupni pobjednik Kia Rio jer joj je cijena povoljna, a oprema bogata. Budući da je neskladno podešen Seat, završava na posljednjem mjestu unatoč povoljnoj cijeni.



Stefan Voswinkel