



Tržište: svi novi modeli u Srbiji za jesen 2017.

AMG Auto Magazin Group

Auto

magazin

/ Broj 106 / Septembar 2017. /



Test: Renault GT TCE 205 EDC

Novi VW T-ROC



www.magazinauto.com

>> IAA 2017

Salon automobila
u Frankfurtu

Noviteti



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



Vozili smo novi VW Polo



Test: Kia rio 1,25 CVVT



Promocija: Nissan X-Trail

PORODIČNI AUTOMOBILI / MAZDA CX-5 / BMW i3 / LAMBORGHINI CENTENARIO ROADSTER / MERCEDES TOURISMO / BMW G310 R

redakcija @magazinauto.com

TEST

Test:

Mazda CX-5 CD175 AWD AT
Revolution TOP:
Skriveno blago

27



Vozili Smo:

Renault Mégane GT
TCe 205 EDC:
Hormon sreće

33



Promocija:

Novi Volkswagen Polo:
Zauvek mlad

40



Kia Rio 1,25 CVVT EX Motion

Germanizacija

ČETVRTA **GENERACIJA** MODELA „RIO“ PRAVI VELIKI ZAOKRET KADA JE U PITANJU PRISTUP KUPCU. POSLE 17 GODINA OD **LANSIRANJA** PRVE VERZIJE, NEMA VIŠE MESTA **NEOZBILJNOSTI**. KAO ŠTO JEDNOM PRILIKOM REČE BIVŠI NAM ŠEF DRŽAVE – PORASLO DETE, **OSAMOSTALILO** SE



Segment malih gradskih automobila oduvek je bio veoma važan Evropljanima. Prethodna generacija „rija“ bila je već šest godina na drumu pa je valjalo osmisliti novog igrača koji bi nastavio da vozi dobro utabanom stazom. Moramo da budemo iskreni, prilikom najava ovog modela očekivali smo da vidimo nešto što vrišti na sav glas – „evo me tu

sam, ja sam nov, ja sam IN, svi me primećuju!“ Greška. Umesto nečega što „štupa za oči“ dobili smo jedan potpuno odmeren i ozbiljan mali automobil. Možda pomalo dosadan, ali sa stavom. I to čvrstim stavom. Kao da se menadžment fabrike odlučio da udari „kontru“ trendu otkačanih automobila i ponudi nešto što više zalazi u dvorište „folk-

svagen pola“, nego u dvorište u kome se nalazi, recimo francuski trio „klio“, „C3“ i „208“. U agresivan, sportski dizajn ulagali su puno kod „optime“, „stingera“, sada i „stonika“ (da ne spominjemo stare znance „sida“ i „sportidža“), međutim kod „rija“ gde bi taj priča možda i najviše „pila vodu“ odlučili su se za smireniji pristup. Zanimljivo.

Cena od 10.990 evra

Tek pristigli najnoviji modeli uvek imaju nešto više cene, ali ne i „rio“. Dostupan je već od 10.990 evra sa 1,2 litarskim benzincem od 84 KS, baš kao u test automobilu. Reč je o „LX aktiv“ paketu opreme koji standardno obuhvata klima-uređaj, prednje i bočne vazdušne jastuke, vazdušne zavese, ESP, pomoć pri kretanju na uzbrdici, sistem za kontrolu pritiska u pneumaticima, ozvučenje sa USB i AUX priključcima, start-stop sistem...

Igranje na sigurno je u slučaju Kije možda preveliki rizik. Folksvagen to sebi može da priušti. Tržište će pokazati da li su i Korejci stasali za ovakve poslovne poteze. U svakom slučaju, ovo je ono što Englezi nazivaju razmišljanjem van okvira.

Na našem testu našla se varijanta sa benzinskim motorom od litar i četvrt sa 84

konjske snage. Srpskom tržištu ponuđene su samo dve verzije agregata – po jedan benzinski i dizel. Deluje malo siromašno, ali čini nam se da je viša cena bila presudna da se u ponudi nađu i ostali motori iz game. Motor sa testa jeste osnovni, ali u potpunosti ispunjava zadatke iz svakodnevne eksploatacije u gradskim uslovima gde i ne mo- ➔

rate previše raditi sa menjačem. Kada su preticanja u pitanju morate ga poterati stepen niže i preko 4.000 obrtaja da bi dobili traženi rezultat. Sama ručica menjača ima nešto duži hod ali izuzetno precizan i uvek upadne na željeno mesto. Motor hoće da povuče i iz nižih obrtaja, ne eksplozivno ali se ne oseća da se muči. Potrošnja od nešto preko šest litara za uglavnom (novo) beogradsku vožnju i uz konstantno uključen klima uređaj je sasvim prihvatljiva. Čini nam se da bi trocilindrični motor od jednog litra sa turbom i 100 konjskih snaga bio prava mera za ovaj automobil jer bi uz njega „rio“ postao prava zujalica. Ipak viša cena i motor koji je komplikovaniji za održavanje nisu nešto što domaći kupac voli. Trenutno ponuđena varijanta je ipak ono što razum nalaže.

Ponašanje u vožnji je u svakom pogledu dobro odmereno.

Nije ni previše oštar i agiln, a sa druge strane ni previše mekan poput „C3“. Praktično, on je nenametljiva sredina koju će najveći broj ljudi itekako umeti da ceni. U poređenju sa prethodnom generacijom upravljanje je dosta preciznije što potvrđuje da se ispod odmerene spoljašnjosti krije veliki rad. Moramo da pohvalimo i rad „start-stop“ sistema koji funkcioniše besprekorno i što je još važnije vrlo predvidljivo.

Unutrašnjost kao da je rađena pod uticajem velikih Audija. Sa jeftinijim materijalima naravno. Plastika je tvrda ali precizno izlivena i ne proizvodi one iritantne zvukove. Zvučna izolacija je na vrlo zadovoljavajućem nivou za vozilo iz „B“ segmenta. Čak i prevazilazi proseke za ovu kategoriju. Kožni volan lepo leži u ruci i ima veliki raspon podešavanja, što znači da i oni „gabaritniji“ mogu lako da se smeste



Potpuna povezanost

Multimedijalni sistem „rija“ ima široke mogućnosti. Blutut vezom moguće je povezati telefon, komande su zgodno postavljene na upravljaču, a moguće je i puštati muziku sa telefona. Za još veće mogućnosti potreban je kabl za prenos podataka. U tom slučaju možete uživati u blagodatima koje donose „Android auto“ i „Epl karplej“.



Dva nivoa

Posebno nam se dopala praktična dvospratna pregrada ispred menjača. Uvek je problem šta smestiti u malene pregrade u dnu centralne konzole. Pregrada u dva nivoa je pravo rešenje jer dole možete smestiti, recimo, novčanik ili ključeve, a gore mobilni telefon bez bojazni da će se izgubiti.



Automatika, ali sa jednom zonom

Komande klima uređaja su možda i najatraktivniji dizajnerski detalj u enterijeru. Klima ima samo jednu zonu što je klasika kada su u pitanju mali gradski automobili. Ono što je odjava od konkurencije jeste automatsko odmagljivanje stakala. To znači da, kada senzori registruju povećanu vlažnost, odnosno magljenje stakala, automatski uključuju klima kompresor i usmeravaju tok vazduha ka staklima. Po obavljenom zadatku, sve se vraća na prethodna podešavanja.

iza upravljača. Ponuda prostora je dosta dobra. Vidi se da su se dizajneri trudili da sve obloge ne budu debele i masivne kako bi se oslobodilo što više prostora za putnike. Zadnja klipa je solidna i upada u „zlatnu sredinu“. Prtljajnik od 325 litara je ono što se može očekivati kod malih gradskih automobila. Na testiranom primerku je umesto rezervnog točka stajao komplet za brzu popravku guma. To nije nešto što se u Srbiji ceni, ali jeste nešto što je postalo svetska praksa.

Centralna tabla je urađena u minimalističkom stilu bez suvišnih detalja ali pre svega elegantno. Displej od sedam inča je, logično, centralna figura. Preko ekrana se kontroliše sve što je modernom korisniku važno – multimedija, telefon i navigacija. Nama se posebno dopao dizajnerski detalj komandi klima uređaja. Ima nekih sličnosti sa prethodnom varijantom iz „rija“ treće generacije ali je originalna i jednostavna za korišćenje.

Polako dolazimo do dela gde bi trebalo sumirati utiske. Prethodno koja reč o ceni. Ona će sigurno biti najveći kamen spoticanja. Početna cena novog „rija“ kreće od 10.990 evra. Cena test vozila u najvišem paketu opreme je 13.590 evra. To je zaista ozbiljan novac. „Rio“ je kod nas jeftiniji nego na tržištima

”Motor hoće da povuče i iz nižih obrtaja, ne eksplozivno, ali se ne oseća kao da se muči. Potrošnja od nešto preko šest litara za uglavnom (novo)beogradsku vožnju i uz konstantno uključen klima uređaj sasvim je prihvatljiva





Ekran osetljiv na dodir od sedam inča je dominantan deo enterijera



Samo sa pet vrata

Prethodna generacija „rija“ imala je tri karoserijske varijante – sa troje, četvero i petoro vrata. Prema najavama predstavnika fabrike, novi „rio“ prodavaće se u samo jednoj varijanti i to samo sa petoro vrata. Razlog je to da je potražnja za automobilima „B“ segmenta koji imaju troje vrata izuzetno mala. Evropski proizvođači su pokrenuli ovaj trend, a evo sad mu se priključuje i Kija. Nema ni planova da se na našem tržištu nađe ni sedan varijanta „rija“.



Čisti i pregledni instrumenti



Na upravljaču je najviše tastera



Detalji po ugledu na luksuznije marke



Pregrada ispred suvozača je prosečne zapremine



Obloge vrata su tanke



Prtljažnik u proseku klase



Bez rezervnog točka, samo kit za popravku



Vožnja je komfornija uz naslon za ruku

malom ali prostranom automobilu, „sid“ je daleko racionalnije rešenje. U rang sa testiranim automobilom može se kupiti „sid“ sa motorom od 100 konjskih snaga u „čempion“ opremi koja je više nego atraktivna. Jeste da je ovo model u zrelih godinama, ali i dalje je klasu iznad „rija“. Za našeg germanizovanog Korejca interesovao se samo onaj kome se zaista sviđa. **A**

Armen Derbogosijan



Sasvim pristojna ponuda prostora za putnike na zadnjem sedištu



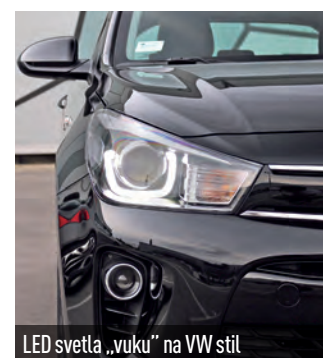
Bez suvišnih linija u enterijeru



Ozbiljan pogled govori da je „rio“ odrastao



Dnevna svetla svetle i pozadi



LED svetla „vuku“ na VW stil

Rio

Kia Rio 1,25 CVVT EX Motion

MOTOR:

zapremina 1.248 ccm, snaga 62 kW (84 KS) pri 6.000 o/min, obrtni moment 121 Nm pri 1.500-4.000 o/min, menjač manualni, 5 stepeni

DIMENZIJE:

D/S/V 4065/1725/1450 mm, međuosovinsko rastojanje 2580 mm, prtljažnik 325/980 l, rezervoar 45 l, masa 1110 kg, pneumatice 195/55 R 16

PERFORMANSE:

maks. brzina 173 km/h, ubrzanje 0-100 km/h 12,9 s, potrošnja 5,9/4,0/4,7 l/100 km

emisija CO₂ 106 g/km

OPREMA

STANDARD: šest vazдушnih jastuka, pomoć za kretanje na uzbrdici, start-stop sistem, alu-naplaci od 16 inča, LED dnevna i zadnja svetla, nadzor pritiska u gumama, navigacioni sistem sa ekranom od 7 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, kamera za vožnju unazad, dodatni visokotonski zvučnici, senzor za kišu, tempomat, blutut konekcija za telefon, jednozonski automatski klima uređaj sa senzorom za automatsko odmagljivanje stakala, el. podizači prednjih i zadnjih prozora, osvetljenje u štitnicima za sunce, kožni volan i ručica menjača