

eco hr grand prix 2012.

Kia rio 1,1 CRDi, 1,4 CRDi



OTIŠLI SMO ISPOD 31/100

Tri vozača, Domagoj Kodžić, Ivan Cvetković i Marko Tomac, sjeli su u tri kiu rio s punim spremnicima i upustili se u najštedljiviju hrvatsku utrku, eco HR grand prix 2012. - tko će doći dalje, a tko voziti brže?

E, ovo je bila dobra utrka! Utrka izdržljivosti, vještine i živaca! Jurili smo oko 24 sata i pobjednik se nije znao do samog kraja, a bilo je i dramatičnih obrata, pa smo gotovo ispali zanimljiviji od 24 sata Le Mansa ili Nürburgringa. Vrlo jednostavno - trebalo je sjesti u kiu rio i voziti dok ne nestane goriva, pa tko dođe dalje! Utrku je potaknuo tvornički podatak o minimalnoj potrošnji kiu rio 1,1 CRDi, na

cesti izvan naselja, koji kaže da hrvatski auto godine može trošiti samo 3 l/100 km ako je opremljen sustavom start-stop. Pomalo čudno, pomislili smo, jer start-stop ne štedi gorivo na otvorenoj cesti, gdje nema previše stajanja.

Ali, nema veze, to je otvorilo sjajnu priliku. Priliku da vidimo koji je štedljiviji od naših svjetskih rekordera upisanih u Guinnessovu knjigu rekorda, Marko Tomac ili

Ivan Cvetković? Svaki je dobio kiu rio 1,1 CRDi s istom opremom, a u utrci im se pridružio i vješti Domagoj Kodžić. Poput autosajdera, on je sjeo u jaču kiu rio 1,4 CRDi sa 90 KS, čija nam je potrošnja trebala otkriti puno toga. Koliko je lakše voziti jači dizel? Koliko je slabiji štedljiviji? Je li štedljiviji uopće i ima li smisla?

Autentičan poput našeg HR testa 1000 km ovaj projekt „eco HR grand prix“ osmi-



km!

	CVETKOVIĆ	KODŽIĆ	TOMAC
Doseg	1751 km	1658 km	1754 km
Potrošnja	2,960 l/100 km	3,126 l/100 km	2,956 l/100 km
Vrijeme vožnje	25:45 h	23:05 h	26:09 h
Brzina	68 km/h	72 km/h	67 km/h

šljen je da javnosti približi ekonomičnu vožnju, ali ne kao nužno zlo ili još jedan alat štednje. Ekonomična vožnja ne mora nužno biti samo štedljiva i spora već prije svega učinkovita. Jer, čak i ako brzo vozite, poanta je da ne trošite nimalo više goriva nego što vam zaista treba. To je moto „eco HR grand prixa“ u režiji hrvatskog auto motor i sporta. Ovaj put prije utrke nismo skidali spremnik goriva, nego smo preciznost

potražili na puno jednostavniji način. Točili smo do samog vrha spremnika, do čepa, pa pričekali nekoliko minuta i vidjeli da se gorivo ne povlači. Na isti taj način smo na koncu utrke provjerili koliko su kile trošile. Ponovno smo ih natočili do samog vrha, pa potrošnju podijelili s kilometrima. Dakle, to je nešto što svaki prosječan vozač može napraviti - samo baš ne mora ostati bez goriva kako bi znao da je tank prazan. Kia rio

ima spremnik goriva od 43 litre i minimalno troši 3 l/100 km, odnosno 3,7 ako je riječ o modelu 1,4 CRDi. Mi smo računali da ćemo naliti nešto više goriva (oko 47 litara) i voziti uz prosjek oko tri litre, čime bismo prešli 1560 litara. Ali, malo smo se prevrili, pa smo vozili još tri sata dulje i napravili 1754 km.

Tekst: redakcija AMS
Foto: GEC, AMS



Ceremonijalni start obavljen je pred Kiinim salonom, a pravi se odigrao na INA-inoj bezinskoj postaji



Zašto INA eurodizel BS class?

Željeli smo što nižu potrošnju, a dizel class udovoljava normi EN590 za dizelska goriva i zahtjevima euro 5 motora. Trenutačna razlika u cijeni u odnosu na klasični euro-dizel BS je pet lipa po litri. Za spremnik od 50 litara to znači razliku od samo 2,5 kuna. To je svakako dobra investicija u veći doseg i - još važnije - čuvanje skupih komponenti dizelskih motora (pumpe, injektora...).



Dodatna snaga Energetski napitak za poboljšanje koncentracije

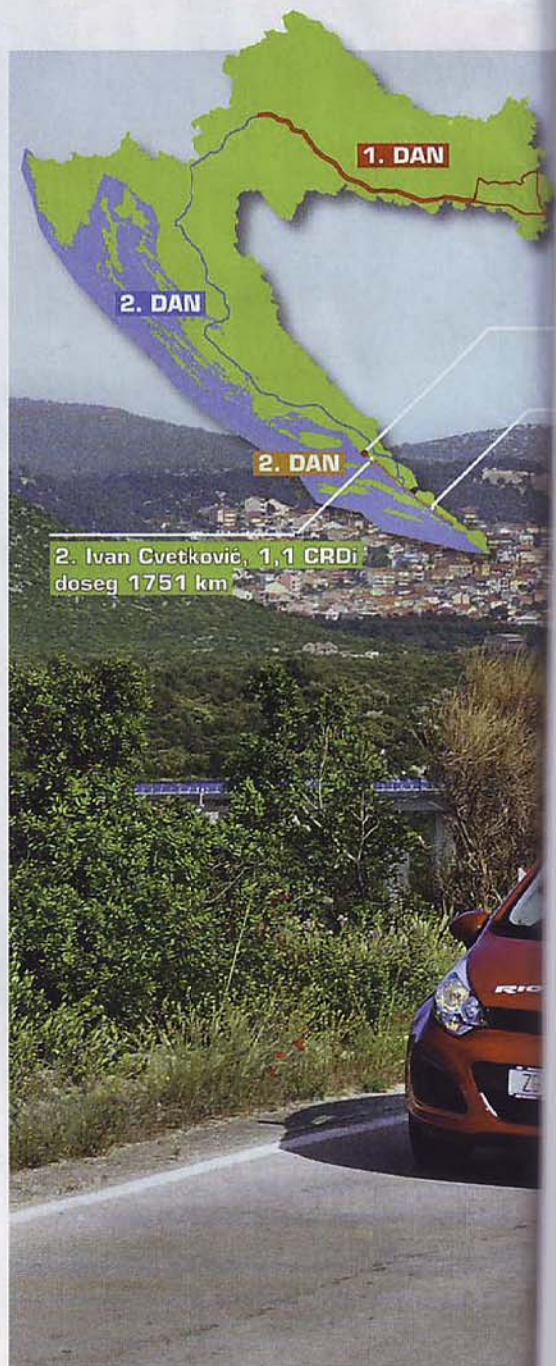


Planiranje vožnje Nakon što smo unijeli čitavu rutu mogli smo se fokusirati isključivo na na eko-vožnju. Garminovi uređaji nūvi 3760, 3590 jednostavno rade bez greške, a na modelu 1490TV mogli smo gledati i televiziju. Čudo! Naravno, samo u pauzama

IZAZOV JE NA USPONU

MARKO TOMAC

Eko-vožnja je čista matematika s kalkulacijama vrlo sličnima pravim utrka i brzom vožnji. Negdje moraš usporiti da bi kasnije bio brži i obratno. Tu je sva zabava i nagrada takve vožnje. Problemi s putnim računalom toliko su me iznervirali da sam gotovo odustao ili krenuo iznova. Zaista mi se svašta motalo po glavi jer čovjeku se čini nepošteno kad on daje sve od sebe, a stroj nešto ne radi dobro. Međutim, kje su se na koncu pokazale odličnima. Nitko nam nije vjerovao da vozimo s manje od 3 l/100 km, a da nismo išli u brda, bilo bi i puno manje. Prešli smo Malu Kapelu, Velebit, Svilaju, Mosor, Biokovo... Ovdje puno bolje ne može. Najzanimljivije u ovoj vožnji je ovo: da smo htjeli potrošiti tank s prosjekom od 3,3 l/100 km, učinili bismo to ko od šale i s upaljenim klima-uređajem.



TEHNIČKI PODACI

MODEL		1,1 CRDi	1,4 CRDi
Tip motora		redni/3	redni/4
Obujam	ccm	1120	1396
Snaga	kW(KS)	55/75	66/90
	pri o/min	4000	4000
Okretni moment	Nm pri o/min	170 pri 1500-2750	220 pri 1750-2750
Masa/nosivosti	kg	1080	1164
Dužina x širina x visina	mm	4045 x 1720 x 1455	
Međuosovinski razmak	mm	2570	
Prtljažnik	l	288 do 923	288 do 923
Ubrzanje 0-100 km/h	s	16	14,2
Najviša brzina	km/h	158	172
EU-potrošnja	l/100 km	3,3/2,3/5	3,7/4,1/4,9
Emisije CO2	g/km	85	109
Početna cijena	kuna	107.990	108.990

AGONIJA PO PUTNOM RAČUNALU

DAN 1, Slavonija, odvezeno 750 km

Dovod goriva pun do čepa! Taman da se INA-in eurodizel BS class ne prelije po karoseriji. To je značilo da se može krenuti. Nervoza je zavladała jer je već bilo gotovo podne, a računica je govorila da se može očekivati prosječna brzina od 60 do 70 km/h, što znači da će se voziti najmanje deset sati na dan. Dodajte još ručak, stajanje, WC... Zato nismo bili zadovoljni startom, ali tako na put kreće i većina hrvatskih obitelji, pa je situacija realna.

Dobro je krenulo kad se izašlo na obilaznicu, pa na autocestu. Prosječna potrošnja nije odmah skočila na sedam litara, nego se pristojno zadržala na oko 4,5 l/100 km. Već je to dalo nadu. Što nas očekuje, shvatili smo nakon naplatnih kućica. Sjećamo se otprije, ali sad smo ponovno vidjeli kako izgleda vožnja po "ravnoj" dionici koja je zapravo nevidljivi uspon. To je dovoljno da trenutačnu potrošnju sa 2,4 pokvari na 2,7 l/100 km. Otprilike toliko može

smetati i snažan vjetar koji nas je s lijeve strane šamarao kod Križa. Uglavnom, to su stvari s kojima smo računali i vježba koncentracije je počela. Nekima da, ali nekima ne!

Crveni rio u kojem je sjedio Marko Tomac je naglo počeo ubrzavati, odnosno tako je to barem vidio Ivan Cvetković. Što se dogodilo? Marko je izgubio živce jer je putno računalo podivljalo i pri nekih 80 km/h počelo bilježiti potrošnju od 4,6 do 6,1 l/100 km. Daleko previše! Nakon deset minuta borbe s gasom Marko je zaključio da vjerojatno kompjutor šalje više goriva u cilindre ne bi li spalio čađu u katalizatoru. Odlučio mu je pomoći naglim ubrzanjem. Ta agonija po vozača trajala je 15-ak minuta i prosječnu potrošnju po putnom računalu podigla na 3,5 l/100 km.

Sretni što se to njima nije dogodilo, Ivan i Domagoj su polako plovili prema Vukovaru, s time da je Domagoj svoj mir pronašao vozeći 10 km/h brže zbog dužeg motora i jačeg mjenjača. On prvi stiže u Vukovar s prosjekom od 79 km/h, ali uz potrošnju od 3,2

l/km. Potom naplatu Bajakovo prolazi Cvetković, kojeg je „pijano“ putno računalo također koštalo živaca netom prije kraja autoceste. Pokvarilo mu je prosjek s nevjerojatnih 2,5 na 2,6 l/100 km. Nije više od toga jer je imao puno kilometara za sobom. Nedugo za njim stigao je i Marko, uz prosjek koji je uspio spustiti na 2,7 l/100 km.

Shvatili smo, neće biti nimalo jednostavno, a budući da su vozači slični, razlika u stilu vožnje gotovo da neće biti. Presudit će njanse.

Povratak starom cestom bio je puno dinamičniji. Bila je to borba s pikanjem po papučici gasa, a bilo je jako puno sreće s prometom. Četvrtkom predvečer Slavonijom se gotovo nitko ne vozi. Vozilo se najčešće u petom stupnju prijenosa, i to od 60 do 75 km/h - koliko se kroz naselja i smije. Tek bi ponekad, nakon nizbrdica, uhvatili zalet koji bi potom čuvali u šestom stupnju. Divljanje putnog računala još je jednom začesilo Marka, koji je nakon toga odlučio voziti kao da računalo ne divlja. Po osjećaju za motor i sluhu. Dan je završio nekoliko minuta nakon ponoći i najbolje što se dogodilo toga dana bile su punjene pljeskavice kod Vinkovaca. Težak dan!

**1. Marko Tomac, 1,1 CRDi
doseg 1754 km**

**3. Domagoj Kodžić, 1,4 CRDi
doseg 1658 km**



TKO ĆE BRŽE NIZBRDO?

DAN 2, LIKA I DALMACIJA, odvoženo 870 km

Drugi dan je puno manje entuzijazma među vozačima, a spremni su na još dužu vožnju. Nakon nekoliko sati sna opet su se vratili na autocestu. Tko misli da je po autocesti lakše neka se samo proba popeti uz brda nakon Karlovca tako da sačuva potrošnju i brzinu. Nikad kraja brdima! Ako bi im prišli sa štedljivih 70 do 80 km u šestoj brzini, motor bi se uzbrdo ugušio. Kad bi se zaletjeli, znali su pogriješiti i opet ugušiti motor pa se moralo popravljati u nižim brzinama. Treba ubrzati taman toliko da vrh brda dočekate bez gušenja, pa nizbrdicom nadoknadite uspon. I tako stalno, a klima-uređaj ne radi... Potrošnja na putnom računlu nije narasla, a kazaljka količine goriva je naglo počela padati. Domagoj

je uhvatio neki svoj ritam. Njegov jači 1,4 CRDi je tražio bitno viši prosjek od 1,1 CRDi, kojem je odgovaralo 80 do 90 km/h autocestom. Ali, kad se sve smirilo, onda je fotograf došao na ideju slikanja u Skradinu, pa se vozeći štedljivo moralo odvesti i skradinsko brdo sa serpentinama. Nepotrebno, ali... A čekaju nas golemih brda koja se negdje prije Ravče uspinju do 650 metara nadmorske visine. Umiruju tek nizbrdice koje potom slijede. Na njima su kile išle čak i malo više nego što je dopušteno zakonom.

Dolazak u Vrgorac je otkrio da tamo nitko ne zna kojim je putem bolje ići k Dubrovniku. Preko Baćinskih jezera ili novom dionicom, a jedan lokalac je čak sugerirao i oko preko

Metkovića!? Možda samo ne vole Zagreb. Srećom, dečki su znali za put s najviše nizbrdica pa su se spustili prema Pločama. Najbržem Domagoju koji je tada imao prosjek debelo iznad 70 km/h u Opuzenu je putno računalo pokazalo da goriva više nema. Odnosno, da ga ima za još 0 kilometara. Ali - nije to tada znao - bilo ga je još dosta, a kod Ivana i Marka još i više. Poslije dolaska u Dubrovnik auti su parkirani kod mosta, a ugodan smještaj pronađen je iznad Kiinog salona Maximus kod simpatične Azre. Nismo mogli vjerovati, dečki su prešli više od 1600 km, a kile još nisu presahnule. Još se nije znala točna količina goriva koja je utočena u spremnike. To ćemo doznati sutra! Nadamo se! Potrošnja još nije pala!



Vrgoračka policija provjerila je trošimo li previše za eko-utrku i vozimo li presporo



JAČI JE ZANIMLJIVIJ!

Zbog razlike u cijeni od samo 1000 kuna kupac će, prirodno, izabrati snažniji model sa 90 KS. I to s punim pravom! Taj motor ide osjetno bolje i rade s njim ostavlja dojam ozbiljnijeg auta. S druge strane, 1,1 u svojoj klasi zaslužuje čak i bolju ocjenu jer još nismo vozili tako štedljiv i uglađen trocilindraš. U kabini se ne čuje čak ni zvuk neparnog broja cilindara. Izuzetno je štedljiv, od jačeg 1,4 CRDi u prosjeku litru do 1,5 litara. Zaključujemo, ako zaista trebate auto za grad, kupite rade 1,1 CRDi bez obzira na sve, ali i zato što mu je registracija jeftinija 400 kuna. Jamčimo vam da nije preslab - što je najveći strah kod tog motora. Kupujete li mali obiteljski auto, bolji je 1,4 CRDi jer lakše vozi četvero putnika i prtljagu.



RAZMIŠLJANJE O PROMETU I VOŽNJI

IVAN CVETKOVIĆ

Dok se neki žale na probleme s putnim računalom i viškom kilograma (koje su dobrim dijelom upravo njegovi zubi natukili), kod mene se pokazalo da dobra koncentracija na sami promet i stil vožnje mogu bitno utjecati i na potrošnju. Budući da smo dva radna dana proveli u automobilu, a ostatak poslovnih obaveza nije mogao stajati, puno vremena proveo sam na mobitelu (uz korištenje hands free uređaja). Kad ostali imaju izgovor, moram ga imati i ja. Upravo me to stajalo nešto više potrošnje. Razgovor znači odlutale misli pa sam se tako nekoliko puta zatekao u četvrtom stupnju prijenosa, iako je puno ekonomičniji u tom režimu bio peti. Stoga, želite li ekonomičnije voziti, zaboravite na telefoniranje i mislite na promet i vožnju.



Odbor za doček nije dočekao kraj. I su imale dovoljno goriva i za povratak

Zlatna sredina Na mjesto putnog fotografa i vozača Tomca sjela je Azra, vlasnica Kiinog salona u Dubrovniku. Kad Domagoj vodi, završi se na makadamu



**U DUBROVNIKU SU
PUTNA RAČUNALA
JAVILA DA VIŠE
NEMA GORIVA, A
VOZILI SMO SE JOŠ
VIŠE OD 150 km**

Okupljanje u ponoć na dubrovačkom mostu bilo je gotovo romantično. Domagoj tu nije bio od djetinjstva, Marko drugi put u tjedan dana, a Ivanu je na pameti bio samo pronalazak WC-a

UVIJEK MENI NAJTEŽE

DOMAGOJ KODŽIĆ

Takvo nešto sam mogao i očekivati! Meni najtežem (116 kg) dodijelili su punih 80 kg teži automobil sa 0,3 litre većim motorom pa smo se onda kao „ravnopravno“ utrivali. Šalu na stranu, jer dobio sam i lakometalne naplatke, automatski klima-uređaj te kožom presvučen upravljač, bolja sjedala i kromirani obrub maske naprijed. Šteta što sam od svega toga imao malo koristi jer usredotočili smo se jedino na potrošnju. Morala je biti minimalna. Nešto duži mjenjač - 51 km/h na 1000 o/min u šestom stupnju bio je velika pomoć, pa sam se vozio prilično brže i dosta štedljivije od očekivanog, iznenađivši i samog sebe. Budući da inače ne vozim tako sporo, otkrio sam nove čari eko-vožnje.



RAZOČARANJE I ZADOVOLJSTVO?

DAN 3, DUBROVAČKO PRIMORJE, odvoženo 1754 km

Ujutro su svi auti na putnim računalima imali poruku: „range 0 km“ ili „doseg 0 km“, a Domagojev 1,4 CRDi se na to već bio naviknuo u posljednjih 90-ak kilometara. To je bilo to - slijedio je foto-finiš. Snažniji 1,4 CRDi nikako da stane, a to je značilo da će 1,1 CRDi voziti još dosta nakon toga.

Napokon, na jednom od uspona prije Stona 1,4 CRDi je zakašljucio i zabilježen je prvi doseg. Nismo htjeli forsirati da ne oštetimo pumpu goriva u spremniku, a vjerujemo da smo i ovako nešto dokazali. Domagoj je vozeći 90 KS snažan dizel stao na 1658. kilometru. Putno računalo mu je pritom pokazalo prosjek od 3,1 l/100 km/h, a kretao se prosječnom brzinom od 72 km/h. Dolijevanjem goriva otkrilo se precizniji, ali jednako dobar rezultat jer nakon što su utočene 51,82 litre otkrio se prosjek od samo 3,126 l/100 km.

Cvetković i Tomac su nastavili voziti usporo, poput biciklista na Tour de Franceu. Kotrljali su se mic po mic čekajući prvo kašljanje motora. Ali, nisu mogli ni blizu izračunati kad će se to dogoditi jer njima je na putnom računalu stajalo 2,6 i 2,7 l/100 km. Po toj bi računici mogli dotaknuti i 2000 km, a to bi definitivno bila senzacija. Ali nisu! Tamo negdje iza Drvenika štucnula je Cvetkovićeva bijela kia, a samo tri kilometra dalje stao je i crveni rio u kojem je

bio Tomac. Dečki su ostali razočarani, jer je putno računalo pokazalo manje od stvarnog rezultata, ali su svejedno napravili dobar rezultat. S jednim spremnikom u koji je stalo gotovo 52 litre prijeđena su 1754 km, uz potrošnju od samo 2,956 l/100 km. Otišli smo ispod 3 l/100 km na brdovitom terenu, na semaforima, serpentinama i na graničnim prijelazima. Da je bilo malo ravnije, rezultat bi bio puno bolji, a u Kiji nam govore da su sigurni kako bi bilo još bolje da smo imali razrađene, a ne potpuno nove motore.

Ispada da smo utočili čak devet litara više nego što kaže tvornički podatak, a to nam je osiguralo dodatnih 200 kilometara autonomije kretanja. Ipak, još je nevjerovatnije da su dva vozača, Ivan i Marko, uspjela voziti toliko slično da su u 26 sati vožnje uspjeli napraviti razliku od samo tri kilometra i ni decilitar goriva. Ukomponiramo li tu i faktor pogreške, jasno je - rio je rekordno štedljiv, gotovo kao naši guinnessovci.

Utrka bi trebala donijeti i pobjednika, pa kažemo ovako: Marko i Ivan dijele svoje prvo mjesto, a Kodžić je tu s rastrošnijim motorom otvorio potrebu za revanšom. Napravio je 96 km manje i pritom potrošio 2,89 litara više, ali je ostvario 5 km/h veći brzinski prosjek.

Naravno, minimum je najteže postići - pa je pitanje što se isplati i što želite? Eco HR grand prix 2012. i naši dečki su vam dali dobar primjer.

