

Mercedes: autobusi i vanovi za budućnost!

AMG Auto Magazin Group

Auto

Broj 95 | Septembar 2016.

magazin

[EKSKLUZIVNO]



Lada Niva 4x4 1,7

www.magazinauto.com



**KIA
SPORTAGE
1,7 CRDi EX Limited**



EXPRESS TEST

Qashqai 1,2 DIG-T

GOCA TRŽAN

Škodu ne menja

TEST

Megane TCe100 ZEN



JUBILEJI Ford Fiesta: šest generacija i 40. rođendan!

TOYOTA PROACE | LAMBORGHINI CENTENARIO | ŠKODA KODIAQ | BEVERLY 350 | SCANIA R KLASA | MICHAEL SCHUMACHER



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

Auto magazin: 011/2605-288

redakcija @ magazinauto.com

Kao i svaka Kija, „sportidž” koji vam predstavljamo poseduje fabričku garanciju u trajanju od sedam godina ili 150 hiljada kilometara. Garancija važi u celom svetu i prenosiva je na drugog vlasnika prilikom preprodaje automobila.



Kia Sportage EX Limited 1,7 CRDi

Drumskom lađom na južna mora

Nastavljena je saradnja Auto magazina i kompanije Kia Auto Beograd. Posle višemesečnog testiranja popularnog hečbeka „kija sid 1,6 GDI”, u našu redakciju je stigao najnoviji SUV model - „sportidž” sa najbogatijim paketom opreme „limitid” i turbo-dizel motorom od 1,7 litara



Mnogo interesovanja bilo je pre nepunih godinu dana da je Kija predstavila novu verziju „sportidža”. Prethodna, treća generacija bila je cenjena, pored ostalog, i zbog svog elegantnog izgleda; kako ljudi vole da kažu, bio je to jednostavno lep automobil. Ali, vremena se menjaju, kao i zahtevi kupaca. Kompletna promena imidža tog SUV modela bila je potrebna kako bi se donekle ujednačio izgled

automobila cele game Kijinih vozila. Tako nam je bar veliku promenu obrazložio glavni dizajner Kije, sa kojim smo imali prilike da razgovaramo na Salonu automobila u Ženevi.

Novi „sportidž” liči na SUV modele premijum proizvođača iz Nemačke, što i nije čudo s obzirom da je jedan od dizajnerskih centara Kije smešten u centru Frankfurta, a da je dizajner koji je dao suštinsku ideju za izgled - Nemač. Konkretno, svi koji su automobil videli uživo (a tako je mnogo lepši nego na

slikama) složili su se da ih neodoljivo podseća na SUV modele „poršea”.

Veliki farovi su agresivno smešteni na vrh prednjih krila, prednji i zadnji blatobrani su istureni, a linija krova je još više zakošena u kupeovskom maniru. Maska hladnjaka je dizajnirana u skladu sa aktuelnim izgledom game Kije, i po tome je već dobro poznata.

Sada malo činjenica, dosadnih ali neophodnih: novi model je duži četiri centimetra, dok su visina i širina ostale nepromije-

njene. Sa dužinom oko 4,5 metara tipičan je predstavnik klase srednjih SUV modela. Međuosovinsko rastojanje je povećano za tri centimetra (na 2670 mm), pa je automobil nešto proporcionalniji nego njegov prethodnik.

Povećanje međuosovinskog rastojanja je direktno uticalo na povećanje prostora za kolena putnika na zadnjem sedištu. Sada pozadi mogu da se smeste dvometraši, a prostora za glavu i kolena ima na pretek. Takođe, širina kabine je dovoljna da se na zadnju klupu mogu smesti-

Pogon samo napred...

Verzija „sportidža“ sa turbo-dizel motorom od 1,7 litara prodaje se samo u verziji sa prenosom snage na prednjim točkovima, dok je 4WD sistem prenoša rezervisan za jaču varijantu, sa dvolitarskim dizelašem.



Pogled u nebo

Najekskluzivniji paket opreme (EX Limitid) nudi i stakleni krov sa električnim pokretanjem i električno pokretanom zavesom. Otvaranje „šibera“ ne znači i veliku promaju u kabini, jer je štiti odlično proračunati deflektor, koji usmerava vazduh preko glava putnika.



Cena vozila
17.990 €
Cena test vozila
29.590 €

ti tri odrasla putnika u relativno dobrom komforu. Putnik u sredini mora da smesti svoja stopala levo i desno od centralne konzole na kojoj se pored ostalog nalazi i otvor ventilacije i prekličak struje od 12 volti. Na svu sreću, prostor za stopala ispod prednjih sedišta je dovoljno prostran pa nema guranja i sudaranja nogu.

Povećanje prostora u kabini omogućilo je po prvi put i ugradnju zadnjih sedišta koja imaju podešavanje nagiba naslona, položaj možete sada

podesiti po sopstvenom ukusu. S obzirom na obilje prostora za noge, Kija je možda mogla da ugradi šine za podešavanje zadnje klupe po dužini, kao kod nekih SUV modela u klasi. Time bi mogao da se poveća prostor i u prtljažniku.

Zadnja klupa je mekana i udobna, a opet ima dovoljno dobro profilisana dva spoljna sedišta da telo ima dobar oslonac. Najskuplji „EX limitid“ paket opreme poseduje i električne grejače sedišta koji mogu da pomognu zimogrožljivim osobama

kojima nikada ne pričaju kožne presvlake. Grejanje sedišta, da budemo precizni, i napred i pozadi.

Prtljažnik je povećan za 15 litara i sada raspolaže sa 491 litra u verziji sa rezervnim točkom, što je slučaj sa automobilom koji se nalazi na testu u redakciji. Prtljažnik je po veličini u gornjoj polovini svoje klase, a tih gotovo pola kubnih metara je sličan prostor kao limuzina D segmenta. Ono što je dobro jeste da prtljažni prostor ima veliku, pravilnu površinu, tako

da nije potrebno slagati komade prtljaga jedan preko drugoga kako biste ga popunili. Takođe, koševi zadnjih točkova ne ulaze previše u prostor i ne otežavaju slaganje stvari. Na bočnom zidu nalazi se i strujni priključak od 12 volti u koji možete, recimo, priključiti ručni frižider i tako obezbediti uvek hladne napitke koji dobro dođu kao osveženje na dugim putovanjima.

Kabina je takođe potpuno promenjena u odnosu na prethodnu generaciju „sportidža“. Komandna tabla i instrumenti

su kvalitetniji (i skuplji) nego ranije, što i ne čudi s obzirom da podsećaju na veći „sorento”. Novi „sportidž” je primetno ubedljiviji što se tiče završne obrade i osećaja luksuza u odnosu na prethodnu generaciju.

U enterijeru su se dizajneri bazirali uglavnom na stvaranje prijatnijeg ambijenta u vožnji. Recimo, gornji deo komandne table ima materijal koji imitira „štep”. Obloge na vratima su mekane i imaju eko kožu koja je prijatna na dodir.

Primitili smo da su sedišta postavljena nešto niže nego u prethodnoj generaciji, pa se sedi opuštenije, u maniru najboljih

limuzina. Prednja sedišta su prostrana, anatomske dobro osmišljena i pružaju dobru potporu vozačima bez obzira na konstytuciju. S obzirom da su presvlake kožne, a znamo da su one uvek pretople leti, a prehladne zimi, moramo da pohvalimo Kiju koja je ugradila ne samo grejanje, već i hlađenje. Ova stavka nije tako česta ni kod proizvođača premium segmenta. Takođe, prednja sedišta se precizno podešavaju električnim komandama, što doprinosi dozi prestiža u ovom „sportidžu”. Možda nedostaje memorija sedišta, bar dve fiksirane pozicije dobro bi došle. Doduše, ako sami vozite, ova

funkcija vam neće biti preko potrebna (kao ni električno pomeranje), ali ako automobil prelazi iz ruke u ruku, kao što je slučaj u našoj redakciji, onda bi itekako dobro došla.

Očigledno je da se dosta radilo na snižavanju buke u kabini. Kada startujete hladan dizel motor, karakteristično zveckanje i lupkanje se spolja čuje, međutim u kabini do putnika dopire tek dobro prigušeno brundanje. Kako se motor zagreva, tako radi sve ravnomernije, tiše i – lepše. Takođe su temeljno prerađeni sistemi oslanjanja kako bi se smanjila buka koja dopire sa puta. Lupa točkova (u

ovom slučaju su prečnika 18 inča) čuje se tek prilikom prelaska preko oštih neravnina. To na našim putevima, uostalom, ne upijaju ni prestižne limuzine

Da bi poboljšala upravljanje i ležanje na putu, ali i da bi se smanjila buka i mehaničke vibracije, Kija je konstruisala bitno kruću karoseriju. Takođe, izmenjena je geometrija prednjeg i zadnjeg ogibljenja, kao i konstrukcija nosećih delova.

Upravljanje je precizno, a osećaj na volanu je prirodaniji, jer je električni motor servo asistencije postavljen direktno na letvu upravljačkog sistema, umesto na vratilo volana. Na-



ravno, „sportidž” je SUV i tako se i ponaša u krivinama. Na naglu promenu pravca reaguje kontrolisanim naginjanjem karoserije nakon čega izuzetno dobro drži put. Iznenadenja nema jer pored ogromne sile prijanjanja, tu su i svi mogući elektronski sistemi koji će sprečiti izletanje u slučaju da vas krivina iznenadi.

Kao što smo već rekli, auto koji vam prikazujemo ima manji od dva ponuđena turbo dizel motora. Iz zapremine 1,7 litara razvija maksimalnu snagu od 115 „konja” i maksimalni obrtni moment od 280 Nm. Ovi podaci nam govore da motor nije

ni izbliza opterećen u skladu sa svojim mogućnostima. Tako se u vožnji i ponaša. Turbo rupa je vrlo mala, pa ne smeta ni u slučaju da ne volite da menjate brzine.

Naravno, „kija sportidž” nije baš lak automobil i ako želite da bezbedno preteknete na magistrali, treba da odaberete niži mogući stepen prenosa i pustite motor da se zavrti gotovo do limita kako biste dobili najbolje moguće performanse. Pa opet, u svakodnevnoj glatkoj vožnji, motor je dovoljno elastičan i ima za lihe snage takve da nije potrebno „vrteti” ga preko 2000 o/min.

Ovako kratko stepenovan menjač „kriv” je za relativno ume-

renu maksimalnu brzinu od 176 km/h, ali i za prilično dobra ubrzanja iz mirovanja. Recimo „kija” dostiže stotku za 11,6 sekundi.

Uz ovu verziju dizelaša u ponudi je samo šestostepeni ručni menjač. Ručica je prilično kratka i brza, a preciznost je na visokom nivou. Stepni prenosa su relativno kratki i zgusnuti, što znači da u pojedinim trenucima možete čak i preskočiti poneku brzinu i umesto iz treće, prebaciti u peti, pa čak i šesti stepen prenosa. Kompjuter će vam na displeju izbaciti optimalan izbor „brzine”, ali, iz iskustva, ne morate baš slepo da ga slušate. Kratke brzine znače i to da po

gradu možete voziti čak i u šestoj brzini bez štucanja motora.

A šta to znači i kako se „sportidž” predstavlja na putu? I to dugom putu... Na ruti od Beograda do Halkidikija, do odredišta udaljenog oko 750 kilometara, preovlađuje auto-put, ili se barem tako naziva. Vožnja dobrim deonicama je kao život u Skandinaviji – udobna, mirna, sigurna. Stvari se ne menjaju ni kada uđete u Grdeličku klisuru, mitsko mesto izgradnje puta (na Bojani), gde ćete se opet osećati bezbedno i samouvereno, sa izuzetkom malo više posla oko menjača. Ako ste pažljivo čitali početak teksta, shvatili ste da ►





Na volanu su čak četiri pomična tastera, ali konfuzije nema

Vozač može da sedi nisko, ispruženih nogu, sa dosta izvučenim volanom

Pijano crni lak nije baš zgodan za održavanje čak i kad imate krpu uz sebe

Ispred menjača je pregrada u koju lako staju i veliki mobilni telefoni

Štep na vrhu table je zanimljiv, ali je tekstura mogla biti originalnija



Instrumenti su bogati, sa mnogo informacija



Displej je veliki a mape su detaljne



Paljenje motora bez ključa puno znači za komfor

motor ne traži previše baratanja menjačem, i da ne morate baš svako smanjenje brzine i ture da propratite nižom „brzinom“. Udobna, opuštena vožnja zaštitni je znak, i više nego dobrodošla osobina za duga putovanja. Uz udobno krstarenje, sve vam je na dohvat ruke i oka: precizna navigacija, pregledni retrovizori (bočni sa indikatorom automobila u mrtvom uglu), muzika (može i sa USB-a), do opominjućeg signala pri napuštanju i

prelaska u drugu traku i automatskog kočenja u slučaju iznenadnog i rizičnog približavanja vozilima ispred vas.

Ma kako kudili naše puteve, makedonski su (još) gori. Osim rupa, krase ih i brojne uske deonice, prepune dubokih poprečnih neravnina, na kojima ni luksuzne limuzine ne mogu da odole. Na jednoj takvoj deonici, na oko 120 kilometara na sat, „sportidž“ je vešto plivao, tek minimalno tražeći popuštanje „gasa“

dok su u retrovizoru zaostajali svi oni niži, verovatno na nekih osamdesetak km na sat. Jednostavno, naš auto je glatko upijao neravnine i pokazao ono što mu i jeste glavna osobina: prilagođavanje raznim uslovima na putu. Prednost svih SUV vozila, pa tako i „sportidža“, jeste pozicija za sprat više od automobila.

Potrošnja goriva je stavka koju smo pomno pratili. U stalnom režimu brzine između 130 i 140, potrošnja se kreće oko

osam do devet litara, sa razumljivim skokovima prilikom ubrzanja. Na lokalnim putevima, potrošnja uz manju brzinu donosi i nižu potrošnju za oko litar dizela. Sveukupno, prosečna potrošnja na deonici Beograd – Sitonija, što je ime drugog prsta na Halkidiki, zaustavila se na 8,2 litra. Očekivano, uz visok prosek brzine, forsiran rad klima uređaja, i prilično opterećen prtljažnik.

Konačno, i posle duge vo-



Na žalost, nema memorisanja pozicije sedišta ali električar svakako godi



Novina je podešavanje nagiba naslona na zadnjim sedištim



■ Osim grejanja, tu je i hlađenje sedišta



■ Elektronika vodi računa o bezbednosti



■ Kontrola spuštanja nizbrdo je standard



■ Prtljažnik pravilnog oblika je kao stvoren za duža putovanja



■ Dizelaš zapremine 1,7 litara se pokazao kao dosta manji potrošač od 2,0

žnje u cugu, pređenih 750 kilometara, uz jednu haotičnu granicu (pogađate: našu) i kratko zadržavanje na grčkoj, vozač izlazi iz „sportidža“ zadovoljan i dovoljno svež za kasno popodnevno brćkanje.

„Kija sportidž“ je, da zaključimo prvi deo našeg dugotrajnog testa, pouzdan, udoban i upadljiv auto. Lako ćete se sprijateljiti sa njim, brzo pronaći i iskoristiti njegove prednosti, lako se snalaziti sa komandama i dodatnim funkcijama koje pruža. Na putu ćete se osećati komforno i bezbrižno, baš kao što bi trebalo. Njegove dimenzije shvatite samo kada ga pogledate sa strane, dok ste u njemu imaćete utisak da ste u udobnoj limuzini klasičnog kroja.

Uz još neke detalje sa puta na prvom, dugom delu testa, u narednom broju sačekaće vas i detalji o vožnji u gradskim uslovima troškovima, načinima finansiranja i kupovine. Jer, ovo je tek početak jednog prijateljsva...



Test ekipa Auto magazina

Kia Sportage EX Limited 1,7 CRDi

MOTOR: zapremina 1685 ccm, snaga 85 kW/115 KS pri 4000 o/min, obrtni moment 280 Nm pri 1250 o/min, menjač ručni šestostepeni

DIMENZIJE: 4480/1855/1645 mm, međuosno rastojanje 2670 mm, masa 1564 kg, prtljažnik 491/1480 l, rezervoar 62 l, pneumatici 245/45 R19

PERFORMANSE: maksimalna brzina 176 km/h, ubrzanje 0-100 km/h za 11,6 s, potrošnja 4,1/4,6/5,4 l/100 km

Emisija CO2 119 g/km

Oprema

STANDARD: ABS, ESP, EBD, sedam vazdušnih jastuka, uređaj za automatsko kočenje u slučaju opasnosti, uređaj za zadržavanje vozila u saobraćajnoj traci, aluminijumski naplaci od 19 inča, LED svetla pozadi, ksenonski farovi uz LED dnevna svetla, beskontaktni ključ, JBL audio sistem sa sabvuferom, navigacioni sistem sa ekranom od 8 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, kamera za vožnju unazad, kožna sedišta sa sistemom za grejanje i hlađenje sedišta, tempomat, blutut konekcija za telefon, dvozonski automatski klima uređaj, USB priključak.