



VW White Up
999 cm³, 3 cilindra, 75 KS
96.582 kune
(očekivana cijena izvedbe s pet vrata)

Opel Agila 1,0 Edition
996 cm³, 3 cilindra, 68 KS
ne prodaje se

Daihatsu Cuore Top
998 cm³, 3 cilindra, 70 KS
116.700 kuna

Toyota Aygo Go+
998 cm³, 3 cilindra, 68 KS
73.720 kuna

Fiat Panda 1,2 8V Lounge
1242 cm³, 4 cilindra, 69 KS
oko 75.000 kuna
(osnovna izvedba)

Kia Picanto 1,0 EX City
998 cm³, 3 cilindra, 69 KS
86.990 kuna

SEKS(TET) U GRADU

Najbolji recept protiv manjka parkirališnih mjesta i ljutnje zbog cijena goriva štedljivi su mali automobili. Novajlije Fiat Panda i VW Up žele uzdrmati grad. Otkrivamo kakvim se pokazuju u usporedbi s četiri cijenjena konkurenta

Proljeće je stiglo. Dani postaju duži, a suknje kraće. Ulični kafići iznose stolce na terase. Sad kupnja u gradu ponovno pričinja istinski užitek. Da nam potraga za parkirališnim mjestom i punjenje spremnika ne bi odmah upropastili dobro raspoloženje, kao vozilo za odlazak u kupnju biramo štedljivog mališana s četverim vratima.

Izbor je veći nego ikad: primjereno godišnjem dobu u salonima koncesionara niču šareni cvjetovi. Fiat dovodi na start novu Pandu. Blago narastao i s ljubavlju uljepšan, talijanski klasik želi nastaviti uspješnu priču o "zgodnoj kutiji". I

kod Volkswagena u Wolfsburgu imaju velike planove. S Upom žele u Europi zaorati polje koje još iz vremena Lupa stoji neiskorišteno. Hoće li povratak u klasu patuljaka ispod Pola, s otmjenim dizajnom po samouvjerenosti cijeni doista uspjeti? Naposljetku, ni konkurencija nije sjedila skrštenih ruku. Kia s Picantom dokazuje da luksuz u malom formatu može ostati dostupan. Tu su još i cijenjeni rutineri poput Daihatsua Cuore, Opela Agila, koja nažalost nije dostupna na hrvatskom tržištu, i simpatične Toyote Aygo. Naša usporedba otkriva koji od njih šest posjeduje najviše seksepila.

KOMENTAR

Besramna politika cijena - prekinite to!

■ Upu se mnogo prigovaralo: mališan je preskup, a oprema previše spartanska. Točno, kad mini u klasi 3,5 metara dodirne granicu od 100.000 kuna, nešto ne valja. Međutim, jedno se ne smije previdjeti: Volkswagen nije jedini koji skupo naplaćuje. Ni drugi nisu mnogo bolji. Primjerice kod nas neprimjetni Daihatsu. Japanski Cuore za pomalo nevjerojatnih 116.700 kuna nije ništa drugo nego ponuda koja dovodi u zabludu - čista kozmetika cjenika opreme. Zapravo, ne čudi što je Cuore na hrvatskim prometnicama rjeđi i od

nekih Porschea. Čak i jeftini ponuđači poput Kije u međuvremenu su poskupjeli. Picanto strojim vratima i početnom opremom postoji za razumnih 69.990 kuna, ali tko uopće želi takvu spartansku kolibu? Ako korejski mališan hoće biti barem malo privlačniji, bolje opremljen i imati četvera vrata, i on dodiruje granicu od 90.000 kuna. Time se Volkswagena cijena iznenada više ne doima tako pretjeranom. Glas razuma u pogledu povoljnih cijena još uvijek predstavlja mala trojka C1/107/Aygo iz suradnje PSA i Toyote.



Šarenilo oblika: bonsai monovolumen, zbijena kugla ili kutija uskog traga - autosvijet mališana vrlo je raznolik. Samo Opel, Fiat i Daihatsu serijski voze s četverim vratima

6 Čarobnjak centimetara

Daihatsu pokazuje dvije stvari. Prvo: prostora ima i u najmanjoj kolibi. Drugo: veličina nije sve



Daihatsu Cuore 1,0 Top

271 BOD

Rastanak je oštar mač. Glazbenik Roger Whittaker tim riječima iz duše pjeva vozačima Daihatsua. Jer kad se Toyotina sestra početkom 2013. godine povuče iz Njemačke, ljubitelji jeftinog japanskog minija sigurno će pustiti koju suzu. Hrvati neće doživjeti bolan rastanak jer Daihatsu kod nas ostaje prisutan. Unatoč tome, Cuoreovo ostarjelo "srdašće" ima pokoju manu, ponajprije cijenu.

U monovolumenu koji uvoznik prodaje za 116.700 kuna, ESP je opcija za koju je potrebno dodatno platiti. Kod ostalog je sigurnost vožnje granična. Uz položaj sjedenja

kao u kočiji pristajala bi udobnost, ali nje nema. Poput kola nedovoljno prigušena kućija poskakuje preko neravnih podloga. Grubi udari jako se osjećaju na upravljaču. Šteta, jer Daihatsu ima i dopadljive strane. S potrošnjom od 4,8 litara njegov živahan,

tek pri visokim brzinama zbog dugog prijenosa prikočen trocilindraš zasluguje krunu štedljivo-

sti u ovoj usporedbi. Usto, ono što su prostorni ekonomisti uspjeli izvući iz 3,47 metara graniči s čudom. Kabina Cuorea veća je nego što se doima izvana, no velika prostranost nije mu pomogla pri osvajanju boljem mjesta od posljednjeg.

Klasična antika: siva plastika, jednostavno rukovanje. Bočni zračni jastuci ne mogu se dobiti ni uz nadoplatu: duga ručica uglavljena u mjenjač. Lijevo: prostor za noge kao u državničkoj kočiji zahvaljujući pomičnoj stražnjoj klupi



Klasična antika: siva plastika, jednostavno rukovanje. Bočni zračni jastuci ne mogu se dobiti ni uz nadoplatu: duga ručica uglavljena u mjenjač. Lijevo: prostor za noge kao u državničkoj kočiji zahvaljujući pomičnoj stražnjoj klupi

5 Majstor parkiranja

Aygo se spretno uvlači i u najmanje parkirališno mjesto, ali razočarava kao automobil za kupnju



Toyota Aygo 1,0 Go+

276 BODOVA

Aygo je zapravo već starac, ali je mališan, koji je startao 2005. godine, uspio sačuvati vječnu mladost. Japanac koji se proizvodi u Češkoj čak ni u nesretnoj sedmoj godini još ne izgleda zastarjelo. Njegovo posljednje mini dotjerivanje jednako je suvišno kao i moderni bluetooth radiji. S potrošnjom od skromnih 5,3 litara trocilindraš se i dalje ne mora

lako je starac, uspio je sačuvati vječnu mladost

ti samo kao drugi pretinac za rukavice. Kako čak i sanduci za boce ne prolaze kroz uski proraz između 80 centimetara visokog utovarnog ruba i naslona stražnjeg sjedala, Aygo je samo uvjetno prikladan kao urbani automobil za kupnju.

Nažalost, inženjeri razvoja također su bili štedljivi s idejama. Mini prtljažnik (130 litara) može poslužiti samo kao drugi pretinac za rukavice. Kako čak i sanduci za boce ne prolaze kroz uski proraz između 80 centimetara visokog utovarnog ruba i naslona stražnjeg sjedala, Aygo je samo uvjetno prikladan kao urbani automobil za kupnju.

Nažalost, inženjeri razvoja također su bili štedljivi s idejama. Mini prtljažnik (130 litara) može poslužiti samo kao drugi pretinac za rukavice. Kako čak i sanduci za boce ne prolaze kroz uski proraz između 80 centimetara visokog utovarnog ruba i naslona stražnjeg sjedala, Aygo je samo uvjetno prikladan kao urbani automobil za kupnju.

Nažalost, inženjeri razvoja također su bili štedljivi s idejama. Mini prtljažnik (130 litara) može poslužiti samo kao drugi pretinac za rukavice. Kako čak i sanduci za boce ne prolaze kroz uski proraz između 80 centimetara visokog utovarnog ruba i naslona stražnjeg sjedala, Aygo je samo uvjetno prikladan kao urbani automobil za kupnju.



Šareno, ali jeftino: Aygov kokpit pokazuje goli lim i plastiku; narančasto osvijetljeni instrumenti teško se odčitavaju u sumrak. Stražnji prozor (lijevo) služi kao poklopac prtljažnika, otvara se na pritisak gumba

4 Varalica etiketama

On je agilniji, ali Opel baš i nije. Nažalost, nije dostupan na hrvatskom tržištu



Opel Agila 1,0 Edition Ecoflex

294 BODOVA

Munja na maski dovodi u zabludu. Agila ima s Opelom jednako mnogo veze kao njemački sok od jabuka sa sakeom. Njegova je tvornička vrpca u Mađarskoj, a razvio ga je Suzuki u Japanu. Tamo poznaju male automobile, pa je tako i Splash preetiketiran u model iz Rüsselsheima uistinu pametno konstruirano malo vozilo. Stanite, pridjev malo

ko energičan koliko i uglađen trocilindraš na čast je svojem imenu. U ocjeni svojstava pseudo Opel time je došao daleko naprijed. Međutim, unatoč svim navedenim vrlinama, on se u Hrvatskoj ne može kupiti. Zapravo, šteta.

panjem stražnjih naslona sjedeće površine direktno uvlače u duboki parter, nastaje ravna utovarna površina koja može poslužiti za sve od godišnjeg odmora do manje selidbe. Klimavog ponašanja u vožnji – česte kolateralne štete zbog visoke konstrukcije minija

nitko ne nudi prozračniji osjećaj prostranosti

ko energičan koliko i uglađen trocilindraš na čast je svojem imenu. U ocjeni svojstava pseudo Opel time je došao daleko naprijed. Međutim, unatoč svim navedenim vrlinama, on se u Hrvatskoj ne može kupiti. Zapravo, šteta.



Iz Rüsselsheima: usprkos Opelove munje kokpit nosi rukopis Suzukija. Logično rukovanje, ali mnogo plastike osjetljive na ogrebotine. Uzorno: udobna sjedala (lijevo) mogu se serijski podešavati po visini

3 Mali šarmer

Prijevozniki dar, dražesnost i udobnost uravnotežuju neke slabosti Fiatove "zgodne kutije"



Fiat Panda 1,2 8v Lounge

305 BODOVA

Nadajmo se da cijene goriva neće dalje rasti. U protivnom bi vlasnici Pande mogli postati bespomoćne žrtve krađe benzina. Zašto? Poklopac spremnika goriva zgodne kutije ne može se zaključiti niti ga blokira središnje zaključavanje. Nedostatak koji je

ostarjeli benzinac okupao se u izvoru mladosti

U novooblikovanu kokpitu kraljuje se visoko, ali se više ne osjećate tako skućeno. Vožnja je poput ugodnog izlaska na jahanje. Na

neravnim cestama Fiat duboko uranja u meke opruge, ali ga kruti amortizeri odmah ponovno hvataju pa nastaje ležerno ugodan osjećaj kaskanja. Panda neutralizira oštećenja ceste kao da ni ne postoje, a usto se kotrlja ugodno tiho. Ostarjeli 1200, jedini četverocilindraš na testu, okupao se u izvoru mladosti. Ekspresna infuzija

s devet dodatnih KS budi izgubljen životni duh. Međutim, njegova žed ostaje neprimjerena današnjem dobu (5,9 litara). Nažalost, kao i prije bezosjećajan je upravljač. Tko pritisne gumb City za laganije manevriranje, u proljeće će doživjeti gladak led.

U novooblikovanu kokpitu kraljuje se visoko, ali se više ne osjećate tako skućeno. Vožnja je poput ugodnog izlaska na jahanje. Na

U novooblikovanu kokpitu kraljuje se visoko, ali se više ne osjećate tako skućeno. Vožnja je poput ugodnog izlaska na jahanje. Na



Kvadratno, praktično, dobro: stilski opremljen kokpit s ugodno visokim položajem sjedenja i cjelovitom ponudom informacija. Lijevo: stari se 1200 nakon kure pomlađivanja doima preporodnim, ali sa 5,9 litara previše troši

POZICIJA

2

Ambiciozni pridošlica

Simpatičan mališan: Kijin najmanji mami luksuzom, kvalitetom i sedmogodišnjom garancijom


Kia Picanto 1,0 EX City
308 BODOVA

Nema nikakve sumnje da korejski automobili nadiru. Koliko su se približili najboljim pokazuje Kia Picanto. S luksuznom dodatnom opremom poput automatskog klima-uređaja ili senzora svjetla njegova niska osnovna cijena vrlo brzo dopiše izvan vidokruga. No zato se u malu klasu uvlači miris ugođe. S mnogo šika uređena kabina s jasno raspoređenim instrumentima, bespriječno čistom završnom obradom i finim materijalima – to ni VW ne može bolje. Sprijeda se sjedi prozračno, straga (samo) podnošljivo. Poklopci šaftova i zakrpe na asfaltu ne izbacuju korejskog mališana iz spo-

koja. Ne samo sedmogodišnjom garancijom nego i tehnički zasjenjuje konkurenciju: zračni jastuk za koljena ili start-stop sustav nema nijedan od suparnika. Glupo je samo što se ovo drugo ne isplati. Zbog nesprenog stupnjevanja brzina, trocilindraš sa 69 KS stalno upada u rupe brojeva okretaja, iz kojih se ispod 3000 okretaja samo mukotrpno izvlači.

Ni VW nema bolje uređenu i kvalitetniju kabinu

Račun plaća vozač na benzinskoj crpki: sa 5,7 litara potrošnje na testu najsuvremeniji motor u usporedbi postiže drugu najlošiju vrijednost. Korejski automobili nadiru? Da, ali u svim disciplinama još nisu sasvim na vrhu.



Slavlje za prste i oko: Kijina nova kavoča pobija stare predrasude prema automobilima iz Koreje. Lijevo: usprkos start-stop sustavu trocilindraš troši previše



POZICIJA

1

Štreber

Skupi Up vozi kao veliki s tek malobrojnim tamnim mrljama na bijelom prsluku


VW White Up
322 BODOVA

Lijepo uzdignuto: za svojeg trocilindarskog mališana VW traži 96.582 kune, odnosno 9600 kuna više nego Kia za Picanto. No je li Up uopće toliko bolji? Prema našoj računici, da. Ipak ta dva automobila dijele svijetovi. Nitko drugi ne odaje takav osjećaj

ima kao u klasi više. Brižno uravnotežen upravljač dopušta lagano manevriranje i preciznu vožnju zavojima, a sa 35 metara zaustavnog puta Up postiže vrijednosti kao nekoć samo Porsche.

Straga je tijesno kao u Aygu. Zato treba do- do u detalja pomne konstrukcije kao VW.

Samo nježno podrhtavanje u slobodnom hod odaje da je u pitanju trocilindraš. Up sa 75 KS u gradu i na otvorenom vozi živahno i uz lijenu promjenu brzina. Čak ni na autocesti nije gubitnik. Testna potrošnja od 4,9 litara zadovoljava. Opruge i amortizeri njeguju skladnu zajedničku igru, vožnja se do-

bro razmisliti o dodatnoj kupnji obaju stražnjih vrata. Cijena još nije potvrđena, no dodatan par-

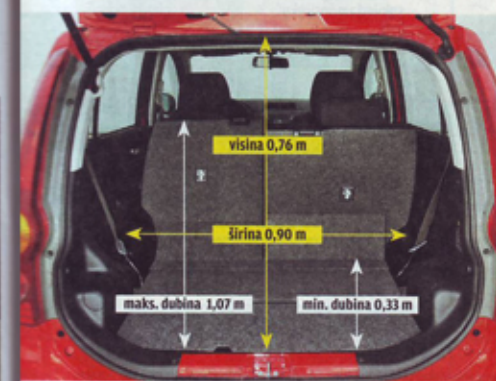
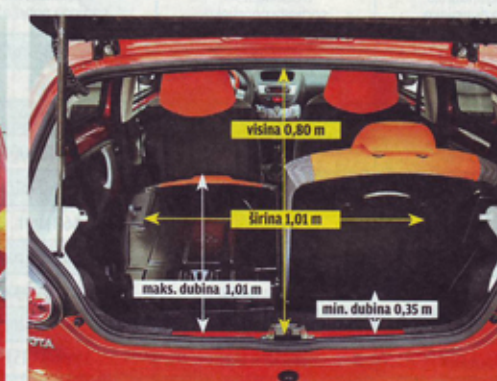
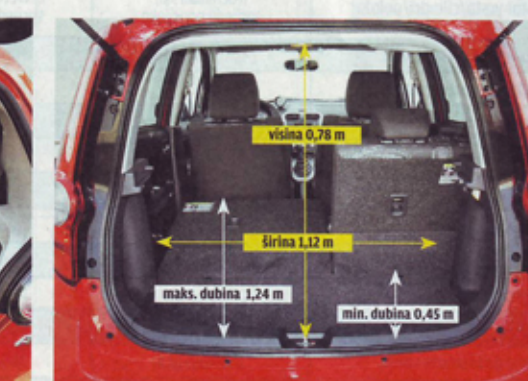
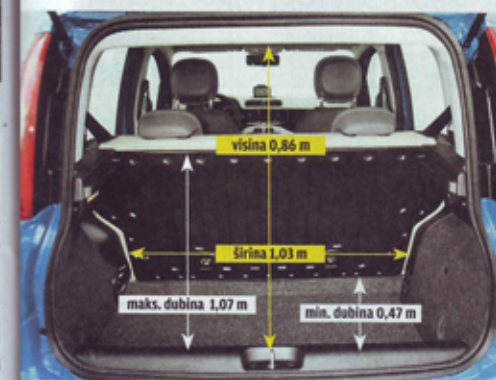
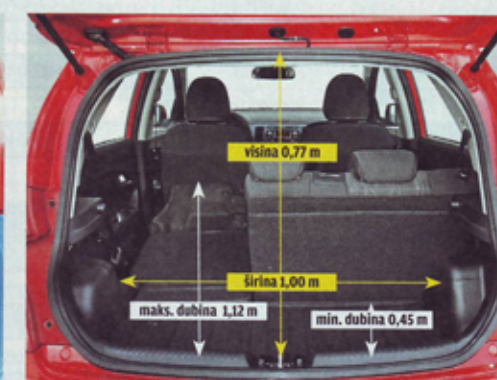
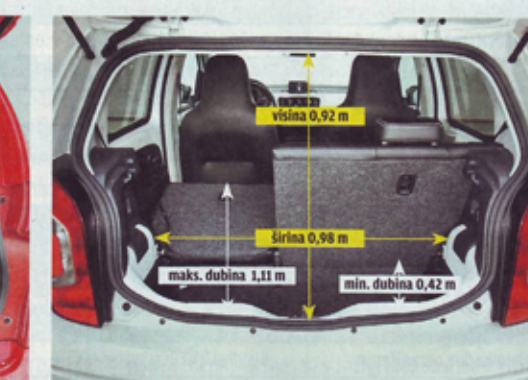
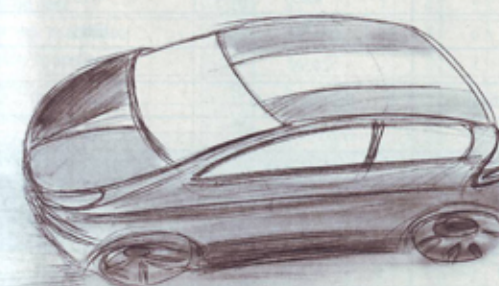
Zaustavni put je kratak poput nekoć Porscheovog

vrata stajat će vas oko 3000 kuna. Komično: policia za šesire ne podiže se sa stražnjim poklopcem. Poklopac spremnika mora se otvoriti ključem, a straga su samo otklopivi prozori. Nije presudno, ali je nedostojno tako skupog automobila.



Otmjeno bijelo: pregledno radno mjesto, šik zaslonom visoka sjaja i pametnom navigacijom koja se postavlja na armaturnu ploču. Trocilindraš sa 75 KS (lijevo) ima mnogo snage, ali nije žedan: troši 4,9 litara

U koji stane najviše? Usporedba prtljažnika šest mališana


DAIHATSU Stane od 160 do 850 litara prtljage. Pritom pomaže i dobrodošlo nizak utovarni rub (63 cm)

TOYOTA Od 139 do 782 litre. Mali otvor i uski prolaz otežavaju utovar veće prtljage ili predmeta

OPEL U dva poteza prtljažnik raste sa 225 na 1050 litara. Ravna podnica, najveća nosivost (449 kg)

FIAT Od 225 do 870 litara. Djeljivi naslon stražnjih sjedala košta dodatno; podnica još uvijek ima stepenicu

KIA Od 200 do 870 litara stane u Picanto. Preklapanjem stražnjih naslona dobiva se ravna podnica

VW Od 251 do 959 litara. Kašete, kutije i ostalu prtljagu potrebno je podići iznad visokog utovarnog ruba (78 cm)


Potrebno je više od 5 godina za razvoj novog vozila.

Nemojte ga uništiti u 5 minuta.


Ferodo Premium kočione pločice

- Originalna kvaliteta
- Učinkovita kočiona izvedba
- Kraći zaustavni put
- Unaprijeđena izdržljivost
- Nizak nivo buke

Odaberite dijelove originalne kvalitete.

Tijekom razvoja, proizvođači vozila i proizvođači dijelova rade zajedno da bi proizveli automobil u najboljoj mogućoj izvedbi – Champion i Ferodo su dva od tih pouzdanih partnera. Tisuće današnjih vozila na cesti dolaze sa direktno ugrađenim Champion brisačima i Ferodo kočionim pločicama. Zašto onda da ne nastavite sa ovim vrhunskim brandovima kada servisirate svoj automobil? Garancija da će Vaš auto ostati u vrhunskoj formi i dobiti trajnost i performanse koje trebate.


Champion Contact brisači

- Originalna kvaliteta
- Atraktivan dizajn metlice brisača
- Jedinstvena tehnologija priključka koji odgovara svim vozilima
- Unaprijeđeno brisanje, čak i pri velikim brzinama

FERODO

Champion i Ferodo su robna marka poduzeća Federal-Mogul. Autorska prava 2009. www.federal-mogul.com

CHAMPION