

Auto[®]

magazin

AMG Auto Magazin Group

/ Broj 131 / Decembar 2019. /

MERCEDES GLB

Prva vožnja u Marbelji



Srećna Nova
2020.



www.magazinauto.com



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

Opel Corsa

Promocija u Šibeniku



Kia XCeed 1,0 T-GDI EX Flow



Honda CR-V Hybrid



Mazda 3 Sedan | Nissan X-Trail ProPilot | Lexus RX 450h | Lambo V12 Vision GT | Lancia Delta

TEST

Test:

Mercedes-Benz CLA 200
Mazda 3 Sedan Skyactiv-X180
Nissan X-Trail 1,7D ProPilot
Honda CR-V Hybrid
Lexus RX 450h F Sport

18



Prva vožnja:

Opel Corsa
Sesti čin
Mercedes-Benz GLB
Magična klasa

47



Jubileji:

Lancia Delta: 40 godina
Delta - slovo za performanse

64



Kia XCeed 1,0 T-GDI EX Flow

Modni hit

PROIZVOĐAČIMA AUTOMOBILA IZGLEDA VIŠE NIŠTA NIJE SVETO. NE SAMO DA SU SE IZGUBILE TRADICIONALNE KLASSE AUTOMOBILA, VEĆ SU I PODKLASE DOBILE DODATNE PODKATEGORIJE. SVE NAS JE TO NAVELO NA DUBOKO RAZMIŠLJANJE ŠTA JE „IKSID“? NOVI HIT? DOBRO, DA, ALI U KOM ŽANRU?

Kia XCeed 1,0 T-GDI EX Flow
20.090 €

S
tajali smo nekoliko minuta ispred automobila sa značajno podignutom obrvom i kažiprstom na ustima. Hečbek? Ne, ne definitivno ne. SUV? Neeeee. Krossover? Hm. Pa tu je negde, ali baš i nije.

U Kiji kažu da je novi član familije „sid“ u stvari CUV (City Utility Vehicle). Pa hajde da i mi na taj način okončamo dilemu. Koncept podseća dosta na, recimo Volvoov „V40 kros kantri“,

s tom razlikom što „CC“ verzija „V40“ ima gotovo identičnu liniju kao standardni model samo uz dodatak plasnitčnih odbojnika i nešto povećano rastojanje od tla.

U Kiji su uložili dosta više truda i odradili kompletno prepakivanje „sida“ uz dosta atraktivnih detalja. Moglo bi se reći da je „iksid“ namenjen populaciji kojoj je klasičan „sid“ previše konzervativan i kojima su avanture životna inspiracija.

Verzije velikoserijskih automobila sa povećanim rastojanjem od tla nisu novost, ali su u, ovom trenutku, apsolutni hit u Evropi, bilo da se zovu „krossoveri“ ili CUV u konkretnom slučaju. Tako imamo situaciju da veliki broj proizvođača automobila ima po dva ili čak i tri automobila ove kategorije koji se razlikuju po veličini i, naravno, ceni. U Kiji su to prepoznali prilikom kreiranja nove „sid“ game tako da su poro-

dicu „sid“ bukvalno obnovili iz temelja. Tu su standardni „sid“ sa petoro vrata i karavan, ali umesto hečbek varijante sa troje vrata, sada je „prosida“ postao „šuting brejk“, sa mnogo premium detalja sa kojima stremlji u klasu iznad.

„Iksid“ popunjava prazninu između „prosida“ i „sida“, i očekuje se da povuče ogroman deo kolača. Koliki? Pa, plan je da dve trećine proizvodnje ga-

me „sid“ pripadne upravo ovoj varijanti. Očigledno je da se u ovaj model polaže dosta nade, što je možda i jedan od razloga za dosta dizajnerskih razlika u odnosu na običnog „sida“. Iako dele istu platformu i mnoštvo delova, spolja ova dva modela ne liče previše. Prednja maska je drugačija i dosta uzbudljivija. Svetla „Z“ oblika su drugačija u odnosu na osnovnu varijantu „sida“. Za razliku od standar-

dnog „sida“, kod „iksida“ su i prednja svetla standardno izrađena u LED tehnologiji. Prednja su bi-funkcionalna projekcijska i odlično osvetljavaju put noću. Zadnji deo je posebno atraktivan i pomalo podseća na Mercedesovu „GLA“ klasu. Aluminijumske felne su standard. U osnovnom paketu su prečnika 16 inča, a u naredna dva su od 18 inča sa pneumaticima dimenzija 235/45 R18.

Testirani model imao je ispod haube trocilindrični benzin motor od jednog litra, sa turbinom i 120 konjskih snaga. Ovo bi ubuduće trebalo da predstavlja početak ponude benzinskih agregata. Sa ovim motorom susretali smo se i kod prošle generacije „sida“ i čini nam se da je tada delovao živahnije. Izgleda da je pooštavanje ekoloških normi (u EU) malo umirilo i ovaj motor. Snage ima dovoljno →



u odnosu na standardni „sid”. Dobro je balansiran u krivinama i oseća se tek malo nagnjanje. Ukoliko pozajete put, vožnja može da bude zaista zabavna. Ne treba zaboraviti da su na ovom modelu montirani i ogromni naplaci od 18 inča. Posledično, buka točkova se čuje u kabini. Mislimo da su tome prilično zaslužni zimski pneumatici koji su naknadno montirani na vozilo. Izuzev toga, zvučna izolacija i akustika su na zaista visokom nivou.

Pozicija sedenja je negde između one u SUV-u i kod klasičnih hečbeka iz C segmenta. Nije previše uzvišena, taman toliko da imate pregledniju situaciju ispred sebe. Preglednost unazad zbog malog zadnjeg stakla i debelih zadnjih stubova je ispod proseka, tako da parking senzori i kamera dobro dođu. Sedišta su izrađena u kombinaciji kože i tkanine i dosta dobro su profilisana. U paketu opreme „EX flou” ova sedišta poseduju i funkciju podešavanja visine,

kao i grejanje za hladna zimska jutra. Grejanje ima i obruč upravljača.

Ponuda prostora za odlaganje sitnica je dosta dobra. Već smo u par navrata pohvalili policu za telefon koja se nalazi ispred manjača na donjem delu centralne konzole. Prostor za čaše ima rolo poklopac pa kada ne koristite limenke ili čaše, okruženje oko vozača može da deluje zaista uredno. Jedina zamerka jesu pregrade u oblogama vrata koje iz nekog razloga ne idu celom dužinom vrata nego samo do pola. Prtljažni prostor je nešto veći nego kod standardnog „sida” i iznosi 426 litara. Dno prtljažnika ima mogućnost spuštanja tako da možete da dobijete još malo dodatne dubine ukoliko se ukaže potreba. Zlu ne trebalo, tu je rezervni točak kompaktnih dimenzija.

Multimedijalni sistem je nešto što je postalo centralna stvar prilikom kupovine automobila. Ne kažemo da nam se to sviđa, ali to je realnost koju treba pri-

i generalno bolje se ponaša od, recimo 1,4 atmosferskog motora kog je zamenio u gami. Međutim na niskim obrtajima, do nekih 2.000 o/min je prilično uspavan. Razigran i u punoj formi postaje posle 2.500 obrtaja. Do 4.000 obrtaja imate na raspolaganju maksimalan obrtni moment, ali treba imati na umu da vožnja na ovakvim obrtajima sa sobom povlači i prilično veću potrošnju. „Isksid” smo pretežno vozili u gradskim uslovima i prosek nam je bio nešto malo manji od osam litara.

Karakteristični reski tonovi trocilindričnog motora čuju se pri višim obrtajima i imaju simpatičan sportski prizvuk, dok se vibracije u leri osete samo kada je motor hladan pri prvom startovanju. Ipak, ne možemo da se otmemo utisku da je prava mera za ovaj model turbo motor od 1,4 litra sa 140 konja. Suština ovog nije automobila nije štednja već avantura i uživanje. Probaćemo i varziju sa snažnijim motorom, pa ćemo podeliti utiske...

Što se ponašanja u vožnji tiče, povećano rastojanje od tla ne oseti se u krivinama jer je oslanjanje solidno, što će reći (prilično) tvrdo, ali opet mekše

Ozbiljne namere

Fabrika u Slovačkoj Žilini svake godine na tržište izbaci 350.000 jedinica automobila marke Kija. U ovom trenutku na pokretnim trakama nalaze se modeli „sportidž” i „sid”. Prema izjavama čelnika korejskog giganta, model „iksida” bi trebalo da predstavlja dve trećine proizvodnje koja je rezervisana za gamu „sid”, dok će hečbeku, karavanu i „prosidu” pripasti preostala trećina kvote.

Ako pretpostavimo da „sportidž” ima trenutnu produkciju oko 100-150.000 jedinica, znači da celoj gami „sid” pripalo oko 200.000 vozila. Po toj, istina, nezvaničnoj računici godišnja proizvodnja „iksida” bi mogla da iznosi oko 140-150.000 primeraka. Prilično ambiciozna količina.





„Z“ farovi su zaštitni znak „iksida“



Zadnja LED svetla kao standard



Otvori su samo estetske prirode



Osnovni motor je 1,0 turbo sa 115 KS



Klasična, pregledna instrument tabla



Isključivanje ESP-a krije se levo od vozača



Koande putnog računara i tempomata



Displej od osam inča je lako čitljiv



Dostupno i grejanje sedišta i volana



Polica za telefon je za svaku pohvalu



Duboka kasetna između vozača i suvozača



Uz paket „flow“ idu i naplaci od 18 inča

Kia XCeed 1,0 T-GDI EX Flow

MOTOR:

zapremina 998 ccm, snaga 88,3 kW (120 KS) pri 6.000 o/min, obrtni moment 172 Nm pri 1.500-4.000 o/min, menjač manualni 6 brzina

DIMENZIJE:

4.395/1.826/1.495 mm, međuosovinsko rastojanje 2.650 mm, prtljažnik 426/1.378 l, masa 1.332 kg, rezervoar 50 l, pneumatici 235/45 R18

PERFORMANSE:

maks. brzina 186 km/h, 0/100 km/h 11,3 s, potrošnja (fabrička): 4,8/5,4/6,8 l/100 km

Emisija CO₂: 124 g/km

OPREMA:

ABS, ESC, HAC, 6 vaz. jastuka, elektronska parkirna kočnica, dvozonski automatski klima uređaj, bi funkcionalna projekcijska LED prednja svetla, zadnja LED svetla, automatsko paljenje svetala, blutut konekcija sa prepoznavanjem glasa, zadnji parking senzori sa kamerom, audio sistem sa kolor ekranom osetljivim na dodir dijagonale 8 inča sa Apple Carplay i Android auto funkcijom, audio uređaj sa pet zvučnika i USB konekcijom, USB brzi punjač, komande audio uređaja na upravljaču, kožom presvučeni volan i ručica menjača, tempomat i limitator brzine, sedišta u kombinaciji tkanine i veštačke kože, grejanje prednjih sedišta i volana, aluminijumski naplaci od 18 inča, sigurnosni alarm, daljinsko centralno zaključavanje...

hvatiti. U sastavu srednjeg paketa opreme nalazi se centralni displej dijagonale osam inča sa komandama osetljivim na dodir. Ova verzija ne poseduje navigaciju, ali taj problem vrlo uspešno i efikasno se prevazilazi upotrebom mobilnog telefona i veze putem „android auto“ ili „epl karpelj“ aplikacije. Grafika je svedena, elegantna i lako čitljiva.

Ekran je moguće podeliti na dva dela tako da prikazuje podatke iz dve različite kategorije.

Na samom kraju dolazimo do onog filozofskog pitanja – kome je ovaj automobil namenjen. Pa sudeći po planovima i potražnju u Evropi – mnogima. Ovo je trenutno „mejnstrim“ odnosno najpopularnija klasa automobila na Starom konti-



Elektronska ručna u srednjem paketu



Kaseta prosečne veličine

mentu, i Kia to želi da iskoristi. Da li se vožnja „iksida“ razlikuje previše od vožnjeobičnog „sida“? Pa i ne toliko. Za one kojima je novčanik bitniji od mode, „sid“ i dalje ostaje osnovno rešenje, naročito sa cenovnog aspekta. E sad, osnovni „iksid“ košta 18.000 evra, testirani oko 20. Prilično ozbiljna cifra i sa tom cenom „iksid“ ozbiljno

zalazi u cenovni rang „sportidža“. Na strani manjeg i mlađeg modela su atraktivnost i primamljiviji dizajn. Sa druge strane „sportidž“, iako u godinama, je i dalje za klasu veći automobil i pravi SUV. Jednostavne presude nema, sve zavisi od individualnih potreba potencijalnih kupaca.

Armen Derbogisjan



Sasvim pristojna ponuda prostora za putnike pozadi



Prednja sedišta su u kombinaciji tkanine i kože



Prtljažnik je nešto veći nego kod „sida“ i ima duplo dno



Domaći kupac i dalje traži rezervni točak