

Ekskluzivno:
Audi A3 Cabrio
BMW Series 2 Cabrio



Veliki test:
Mercedes
CLA



AMCC



**PATROLA PREMA
HERCEG NOVOM**

**IDEALAN PRAVAC ZA TURISTE SA SEVERA
I ZAPADA SRBIJE, ALI I ONE KOJI ŽELE DA
IZBEGNU GUŽVE NA PUTU**

**PREKO BOSNE
DO CRNE GORE**

2013.
QUATTORRUOTE

36,0
**MNA STAKLA,
TEMPERATURE
I ZRACENJE
LI FOLIJE
VARNO POMAŽU?**

**redni test:
bolja tri cilindra**



**Vozili smo
monstruma:
Fiat 500
sa V12
motorom**

Prva vožnja:

**Kia Cee'd
sa 204 KS**

KO SAMI DA SE BORIMO PROTIV BAHATIH VOZAČA

**NIMAK SA KAMERE
JE DOKAZ NA SUDU**



**Otkriveni podaci iz opština:
Gde su
potrošene
pare od kazni?**



ISSN 1451-0529





Sportsko oslanjanje



Upadljiva četiri polja sa LED svetlima

Točkovi od 18 inča

KIA CEE'D GT/PRO - CEE'D GT

NEŽNI SNAGATOR

Prvo što su nam u Austriji rekli naši domaćini na međunarodnoj prezentaciji modela „sid GT“ i „prosida GT“ jeste da su njihovi automobili priznati kao praktični i pouzdani, ali da nisu bili zadovoljni time što su slabo prolazili u onim obla-

stima koje bi se mogle podvesti pod pojmove „mladalački“ ili „zabavni“. Već ova rečenica nam je odmah najavila šta to jesu GT verzije Kijinih modela, ali i šta nisu. Najpre, one jesu praktične i komforne, kakve su i do sada bile, uz snažan

začin mladalačke i sportske šminke i osetno boljih performansi. Sa druge strane, kako su praktičnost i lakoća svakodnevnog upotrebe bili imperativi, GT verzije nisu surovi sportisti, poput „RS“, „R“ i „GTI“ verzija konkurenata, koji oduševlja-

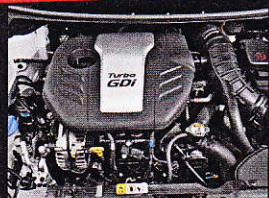
vaju performansama i upravljivošću, ali to naplaćuju tvrdim oslanjanjem i osetno slabijim nivoom komfora.

Sportska putovanja

U vožnji od Minhena, na čijem su nas aerodromu če-

kali brojni primerci m „sid“ i „prosida“ u GT v do Kiebita u Austriji, ima priliku za dve potpuno r te kratke test-vožnje. Vozi obe verzije, i hečbek i kup razliku u vožnji nismo o U prvom delu, na nema

Hvalimo



Motor je za svaku pohvalu, ne samo zbog snažnog ubrzanja, već i elastičnosti.

Sve je teže osmisлити originalan način na koji će biti ugrađena LED dnevna svetla, pa nam se dopada Kijin drzak i hrabar stil.

- **4** cilindra, benzin
- **1.591** cm³
- **150** kW (**204** KS)
- **265** Nm pri **1.750** - **4.500** o/min

Zameramo

Cena toga što se sedi u odličnim sportskim Rekarovim sedištim plaća se time što se ona podešavaju isključivo ručno, toččićem za naslon koji se teško dohvata.



Prednji zakošeni stub kod „prosida“ pravi problem kada je reč o preglednosti.

GT verzije „sida“ i „prosida“ su spuštene za dva milimetra, a amortizeri su tvrdi – ipak ne onoliko koliko se očekuje od jednog „hot heča“ sa preko 200 KS





**Metalne pedale za
kvačilo, kočnicu i gas**



**"Rekaro"
sedišta**

Sportski šarm

Nema nikakve sumnje da će GT ver- zija biti upečatljiva svakome ko je v- di na ulici, a posebno ako mu se ve- likom brzinom približava otpozadi, p- je ugleda u retrovizoru. Iako je dizaj- stvar ukusa, za svaku je pohvalu to š- su u Kiji uspeli da unaprede već iz- zetno atraktivan stil, pokazujući da- Korejci (barem neki) i te kako mogu d- predstave „hot heč“, odnosno sports- model iz C-segmenta. Zanimljivo je d- su to uspeli sa, praktično, tri načina z- spoljašnjost i isto toliko za enterijer.

...nastojanju da modele „sid“ i „prosid“ približi mlađoj publici, Kija je predstavila njihove GT verzije, koje su čla- ovima naše redakcije na međunarodnoj prezentaciji u Austriji pokazale da Korejci i te kako mogu da naprav- „hot heč“, odnosno hečbek sa ljutim sportskim začinom. U vožnji razlike između ovih modela nema, a samo ć- agriženim zaljubljenicima u surove sportiste zasmetati što je akcenat Kijinih inženjera bio na praktičnosti i sva- odnevnoj upotrebi, pa je oslanjanje malo mekše

...autoputevima probali smo sna- u motora zapremine 1.6 litara- 204 KS, koji se bez problema- osio i sa velikim limuzinama i- rasnim sportistima. Od maksi- malne brzine koja iznosi 230- m/h, važnije nam je bilo to što- i međuubrzanje ubedljivo,

pa je u petom stepenu prenosa- od 80 do 120 km/h potrebno sa- mo 7,3 sekunde.

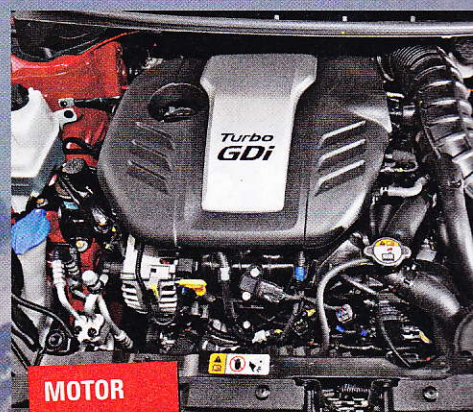
Napuštanjem Bavorske i- ulaskom u Austriju ne menja- se samo pejzaž, već i način vo- žnje, pa se brza vožnja autoba- novima zamenjuje brdskim pu-

tevim punim neizodnih krivi- na i serpentina. Za prvi utisak- o GT verzijama ovih „kija“ ta- kva vožnja nam je bila neop- hodna, jer smo na autoputu otk- rili da ovi sportisti nisu tvrdi, ali smo te impresije delom pri- pisali i dobrom radu nemačkih

putara. Međutim u Austriji, zbog deonica na kojima je mo- guće naći neravnine na magi- stralama, definitivno smo se uverili da GT „kije“ nisu tvrde. To nam se i dopalo, jer u vožnji ne zamaraju vibracijama, a sa mekšim oslanjanjem bolje se

nose sa „tork stir“ fenomenom (engl. Torque Steer), odnosno tendencijom da prednji točki- vi, kada se na izlasku iz kriv- na naglo stisne gas, proklizaju i zanosе prednji deo.

Sa nestrpljenjem čekam- ▶ str.



MOTOR

Snažan i tih

Iako neki od rivala i te kako eksploatišu dvo- tarske motore, u Kiji su se odlučili za onaj z- premine 1.6 litara. Međutim, on nije nima- sličan osnovnom, jer mu je ugradnjom turbo- punjača snaga povećana za 51%, na ukupn- 204 KS. Pomak na planu obrtnog momen- je još veći, jer on sada iznosi 265 Nm, š- je 61% više od standardne verzije (135 K- i 164 Nm). Osim ubrzanja iz mirovanja o- 100 km/h, koje iznosi 7,7 sekundi, zaniml- vi su i podaci u vezi sa međuubrzanjem- jer je motor elastičan, pa je za volano- kija „sid GT“ i „prosid GT“ preticanje ube- lljivo bez obzira na to u kom se stepen- prenosa nalazi menjač.

ELASTIČNOST

stepen prenosa	brzina (km/h)	vreme (s)
u IV	60-100	5,4
u V	80-120	7,3
u VI	80-120	8,8



Magično dugme

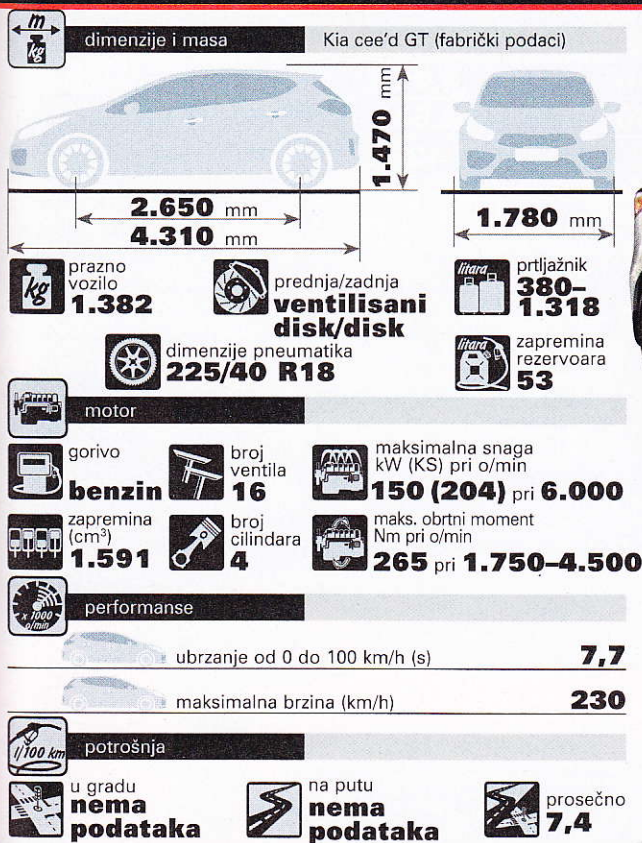
Tokom putovanja od Minhena do Kicbila, potom penjanja uz Alpe, a u drugom delu dana vožnjom natrag do prestonice Bavarke, nismo se upoznali samo sa

osobinama motora, već i sa jednom zanimljivom igračkicom. Kako se ispred vozača nalazi TFT displej, to je otvorilo mogućnosti za dva različita stila, pa u pr-

vom planu može da bude digitalna simulacija analognog brzinomera (1), ili se, pritiskom dugmeta GT na volanu (2), taj deo menja i pretvara u mali informativ-

ni centar nalik onom u trkačkim vozilima, pa se pokazuje i raspoloživost obrnog momenta (3), pritisak u turbopunjaču (4), a brzina očitava digitalno (5).

Kia cee'd GT (fabrički podaci)



priliku da neku od ove dve GT verzije vozimo i na stazi centra NAVAK kako bismo u optimalnim uslovima proverili prve utiske, između ostalog i one u vezi s kočnicama.

Za nijansu bučniji

Logično, na brdskim putevima u Austriji ima uzbrdica onoliko koliko i nizbrdica,

pa su oni ujedno i dobar poligon za sticanje prvih utisaka o kočnicama. Naši kažu da su snažne, ali da je osećaj na pedalima mekan. U Kiji tvrde da su na njihovim testovima GT verzije zabeležile najbolje rezultate u odnosu na bilo druge modele u porodici, te da im je pri brzini od 100 km/h do potpunog zau-

stavljanja potrebno 36,4 metra.

Zvuk je takođe važna odlika sportskog automobila. Pri snimanju brzine GT verzije modela „sid“ i „prosid“ su za 1 decibel bučniji od standardnih. To je taman završni detalj ove sportske GT šminke, koji je i do sada atraktivne modele „sid“ i „prosid“ učinila zabavnim i bržim, ali ne manje praktičnim. ■ D.Gig

Najbrži krug na stazi Nirburgring Nordšajfe

Renault Megane RS	8:29
VW Golf GTI Edition 35	8:38
Kia Pro cee'd GT	8:45
Toyota GT 86	8:45

Šta otkriva Nirburgring

Svaki sportista koji drži do sebe mora svoje osobine da proveri i pokaže na Nirburgringu Nordšajfe. Iako im postavljanje brzog vremena po krugu nije bio imperativ, već fino podešavanje novih modela, ostalo je zabeleženo da su postavili skoro identično vreme kao i tojota „GT

86“, model sa pogonom na zadnjim točkovima, koji je u većoj meri sportski orijentisan. Sa druge strane, u Kiji su otkrili i neka od vremena kojima se ponosi konkurencija, a po njima se vidi da „prosid GT“ zaostaje za sportskim hečbecima opremljenim većim i snažnijim motorima.

Preko 20 km sa brojnim krivinama pravi je test i za izdržljivost vozača, ali i njihovu veštinu. Kijini test-vozači su na takav način, tokom nastajanja GT verzija, izvezli 48 krugova, kako kažu, vozeći non-stop sa 95% mogućnosti. Ukupno su prevezli 10.000 km, što uopšte nije malo, jer tim stilom vožnje, na takvoj stazi, to odgovara rutu od 150.000 km drumske vožnje.