

VENGI JAMSTVO ZA JAMČILO POBJEDU

Citroen je nijansu udobniji, praktičniji i opremljeniji, ali korejski tandem uvjerljiviji je u vožnji, pruža veći osjećaj kvalitete i u svemu se doima zrelijim, što potkrepljuje i duljim jamstvima. Kia je sa 7 godina tu nenadmašna...

[Napisao **ZLATKO HORVAT**
• Snimio **ŽELJKO PUHOVSKI**]

Monovolumeni niže klase dobar su kompromis između praktičnih vanjskih dimenzija i potrebe za pristojnim unutrašnjim prostorom. Mogu biti i sasvim dobra obiteljska alternativa standardnim kompaktnima. U kraćoj, a višoj karooseriji nude podjednako, a često čak i više prostora, uz lakši ulazak djece na stražnja sjedala i veću varijabilnost prtljažnog prostora. Zapadnoeuropski kupci to su odavno shvatili, ali kod naših, gdje nove konceptijske ideje i inače teško pronalaze put, to ide malo sporije. U prvih devet mjeseci prodano je skromnih 350 primjeraka, a najvi-

še Opel Merive s nasuprotnim otvaranjem vrata (106). Međutim, zanimljivi su i ostali modeli, pa smo sučelili interesantan trojac klasične izvedbe. Ujedno je to dvoboj europske i sve popularnije korejske škole - već etabliranom Citroenu C3 Picasso (68 prodanih) suprotstavili smo Kiju Vengu (48) i nedavno pristigli Hyundai ix20 (28 prodanih). Usporedili smo ih s tržišno najzanimljivijim, osnovnim benzinskim motorima i paketima opreme, koji uključuju klima-uređaj. Zanimljivo je da se kupci, suprotno uvriježenom mišljenju, u čak 79 posto slučajeva odlučuju na kupnju ben-

zina. Dizelaši su, naime, skuplji za dvije do tri tisuće eura...

DIZAJN

Mnogi će reći da su Kia i Hyundai izgledom zapravo isti automobili. Jesu, no samo osnovnom linijom. Svjetla, maske, branici, retrovizori, naplaci, poklopci motora i prtljažnika - toliko je toga različitog i zasebno dizajnerskog da svakom od njih daje osobnost i prepoznatljivost. Kia je pritom nijansu suzdržanija od razigranijeg Hyundaija. Upravo zbog raskošnije izvedbe branika Hyundai je tri centimetra dulji od Kije. U odnosu na kutijasti

Citroen s ravnim poklopcem motora, zaobljeni Korejci na kojima se prednji poklopac elegantno nastavlja na nakošeni vjetrobran doista i djeluju kao monovolumeni. U odnosu na njih, Citroen izgleda poput ulickanog i detaljima razigranog minibusa. Naročito je atraktivan vjetrobran s tankim pomoćnim nosačima, kao na velikom Picassu, koji pruža panoramski pogled izvana i iznutra. Citroen je dva centimetra viši od korejaca i jednako dugačak, a premda je osovinski razmak čak osam centimetara kraći od iznimno velikog korejskog, dobro odmjerene vanjske proporcije to spretno prikrivaju.



Kia i Hyundai voze na produljenoj platformi malog i20, dok Citroen koristi osnovu Peugeota 207. Svo troje serijski imaju klizna stražnja sjedala

KIA VENG 1.4 LX COOL

- 1396 ccm
- 90 KS/137 Nm
- 168 km/h
- 12,8 sekundi
- 6,2 l/100 km



CITROEN C3 P 1.4 LOUNGE

- 1397 ccm
- 95 KS/135 Nm
- 178 km/h
- 12,2 sekundi
- 6,6 l/100 km



HYUNDAI ix20 1.4 iSTART

- 1396 ccm
- 90 KS/137 Nm
- 167 km/h
- 12,9 sekundi
- 6,0 l/100 km



UNUTRAŠNOST

Sva tri suparnika hvalje se klizno pomičnim i djeljivim stražnjim sjedalima, čime je omogućeno povećanje veličine prtljažnog prostora, ovisno o broju i stasu putnika straga. To je značajna pomoć pri putovanju, naročito kada straga sjede djeca, pa se sjedala mogu pomaknuti naprijed da se dobije veći volumen prtljažnika. Citroenov je prtljažnik nešto manji u osnovnoj postavci, kao i odmaknutim sjedalima, no u slučaju preklopavanja sjedala Picasso je najpraktičniji, jer ostavlja potpuno ravnu podnicu.

Kutijasta francuska karoserija pruža i nešto više mjesta po širini u gornjem dijelu tijela, kao i po visini, od zaobljenih korejskih. Razlika je zapravo veća u dojmima nego u centimetrima, jer Citroen ima više staklenih površina i veći vjetrobran, koji pružaju osjećaj veće prostranosti i prozračnosti, naročito sprijeđa. Prednost francuza je i bolja preglednost te količina pretinaca. Kia i Hyundai pružaju više mjesta za koljena i ugodniji položaj sjedenja (na udobnijim sjedalima) sprijeđa i straga, pa je u njima doživljaj monovolumena autentičniji. S druge strane, središnje smješteni instrumenti u Citroenu pružaju originalniji dizajnerski doživljaj, mada i manje funkcionalan nego u korejskim protivnicima. Plastika je u

svima podjednake kvalitete - tvrda, ali ne i neugledna - no dojam je da su Hyundai i Kia čvršće složeni od Citroena. To se naročito zamjećuje na neravnoj cesti.

MOTOR I MJENJAC

Citroenov benzinac od 95 KS razvijen je u suradnji s BMW-om, koja isti ugrađuje u Mini. Opravdava ulogu osnovnog motora, jer pristojno vuče i ostvaruje dobre performanse, sasvim dovoljne prosječnom vozaču. Citroen je nijansu startniji i u konačnici brži od korejskog tandem, što zahvaljuje nešto većoj snazi i solidnijem složenim omjerima u mjenjaču. Razlike nisu velike i u vožnji se teško zamjećuju, osim najveće brzine. Mane su veća bučnost posebno na višim okretajima (slabija zvučna izolacija) i potrošnja u gradu, još veća nego u korejskim modelima. Korejski motor, jednak u Vengi i ix20, uglađeniji je i spontanije reagira na gas, a i potrošnja je nijansu niža. Korejci su tiši u vožnji, a boljem vozačkom dojmom pridonosi precizniji i uglađeniji mjenjač. Relativno dugački hodovi nešto su kraći nego u Citroenu, čija dugačka ručica ponekad ostavlja mlitav dojam.

PODVOZJE

Citroenov ovjes bolje upija neravnine i njime smo se ugodnije vozili lošim cestama. Korejci su nešto tvrde podešeni, što se na-

KIA
VENGA



Povišeni rub prozora smanjuje unutrašnjost, u kojoj ima više mjesta nego što se čini.

Blago povišena sjedala jamče ugodan osjećaj u vožnji, no središnji naslon nije dio osnovne opreme.



Položaj za upravljačem je izvrstan: upravljač i mjenjač prirodno dodaju u ruke, a instrumenti su pregledni.



Prtljažnik je veći i praktičniji nego u autima kompaktne klase, ali s preklapljivim sjedalima nije posve ravan.



CITROËN
PICASSO



Picasso na stražnjim sjedalima ne pruža udobnost, u kojoj ima više mjesta nego što se čini.

Citroenova sjedala su tvrđa od korejskih, a mjenjač je odlično smješten, mada se ručica čini neugodnom.



Digitalni instrumenti smješteni u sredini izgledaju zabavno, ali dosta su mali i odvraćaju pogled s prometa.



Kad se sjedala preklope, Picassov prtljažnik je najveći, posve ravan i praktičan.



HYUNDAI
ix20



Velik osovinski razmak temelji se dobrom vanjskom izgledu i vrlo dobroj prostranosti.

Hyundaijeva sjedala vrlo dobro su odmjerena, dok USB/Aux priključak ne dolazi u osnovnoj opremi.



Hyundai i Kia na prvi pogled se čine istima, ali ne i upravljač, instrumenti, središnji greben...



Prtljažnik je jednak Vengini, a završna izrada korejaca temeljitija je nego Citroenova.





Kia je odnijela pobjedu pred Hyundaiem nižom cijenom i sjajnim jamstvom. Citroena je bolji plasman stajao manje uvjerljiv doživljaj u vožnji i jeftiniji materijali

ročito osjetilo pri prelasku preko ležećih policajaca, ali imaju veći osoviniski razmak i dulji hod ovjesa, pa također u konačnici pružaju zadovoljavajuću udobnost. Hyundai i Kia ostavljaju čvršći dojam na upravljaču u zavojima. Kompaktnijom i krućom doima se i citava karoserija korejaca, a u vožnji su precizniji, mada se jače naginju od Citroena. Hyundai i Kia okretniji su i zahvalniji i u gradskoj vožnji, jer im je krug okretanja gotovo za čitav metar manji od Citroenovog. Također, za nijansu bolje i koč, pa se sveukupno u ovom poglavlju korejci doimaju kompletnijima.

OPREMLJENOST

Prosječan hrvatski kupac u pravilu bira osnovni paket opreme s klima-uređajem. Financijski i funkcionalno gledano, to je racionalna odluka, jer se dobiva manje-više sve potrebno za ugodnu vožnju, uz tek poneku iznimku na koju nije teško zažmuriti, s obzirom na cijenu. Tako se u Hyundaijevom paketu iStart retrovizori namještaju ručno, a centralno zaključavanje nema daljinsko upravljanje. U Kijinoj opremi Cool nema putnog računala, a također ni retrovizora na struju. Citroenov paket Lounge u seriji nudi detalje opreme koje suparnici nemaju (svjetla za

maglu, krovni nosači, el. retrovizori...). S druge strane, svima su zajednički ručni klima-uređaj, ABS, radio, električno pokretani prednji prozori, podešavanje upravljača po dubini i visini, vozačkog sjedala po visini i na koncu solidan paket od 6 zračnih jastuka. Tko ne pati na šminku, a gleda smislenost i funkcionalnost - sasvim dovoljno.

FINANCIJE

S najnižom početnom cijenom i najduljim jamstvom na tržištu, od čak 7 godina ili 150.000 kilometara, Venga je najslasniji zaloga. Zanimljivo je da gotovo jednako opremljen i motoriziran ix20 stoji 1200 eura više, a i jamstvo je kraće (5 godina). Čudna politika korejskog koncerna, koja ima odraza i na upola slabijoj prodaji Hyundaijevog modela. No, Hyundai kod nas još uvijek ima bolji imidž nego Kia, pa se kupac ix20 može nadati da će ga jednog dana brže i lakše prodati kao rabljenog. Citroen je cijenom konkurentan, ima i najrašireniju prodajno-servisnu mrežu, ali i najkraće jamstvo od samo 2 godine, a i više troši od korejaca. To mu ne ide u prilog. Citroen je, međutim, bliže uhu prosječnog kupca, čija većina još uvijek ne želi riskirati s kupnjom korejskog auta. Šteta...

TEHNIČKI PODACI

MODEL	KIA	CITROEN	HYUNDAI
MOTOR			
Vrsta	benzinski	benzinski	benzinski
Cilindri/ventili	4/16	4/16	4/16
Obujam (ccm)	1396	1397	1396
Snaga (KS/min)	90/6000	95/6000	90/6000
Moment (KS/min)	137/4000	135/4000	137/4000
PODVOZJE			
Pogon	prednji	prednji	prednji
Mjenjač	5 stupnjeva	5 stupnjeva	5 stupnjeva
Ovjes	McPherson/polukrut.	McPherson/polukrut.	McPherson/polukrut.
Kočnice (mm)	280/258	268/249	280/258
Gume	195/65 R 15	195/55 R 16	195/65 R 15

KAROSERIJA

Dimenzije (cm)	407x177x160	408x177x162	410x177x160
Osoviniski razmak (cm)	262	254	262
Prtljažnik (l)	440/570	385/500	440/570
Spremnik goriva (l)	48	50	48
Masa (kg)	1180	1245	1250

PERFORMANSE

Najveća brzina (km/h)	168	178	167
0-100 km/h (s)	12,8	12,2	12,9
Potrošnja (l/100 km)	7,5/5,5/6,2	8,7/5,4/6,6	7,2/5,3/6,0

NAŠA MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina (km/h)	169	177	168
-----------------------	-----	-----	-----

UBRZANJE

0-60 km/h (s)	7,1	6,6	7,2
0-80 km/h (s)	9,7	9,2	9,8
0-100 km/h (s)	13,3	12,9	13,5
0-120 km/h (s)	17,9	17,3	17,9

ELASTIČNOST

60-100 km/h (s)	13,2	12,4	13,3
80-120 km/h (s)	18,1	17,3	18,0

KOČENJE

100-0 km/h (m)	39,2	39,7	39,5
----------------	------	------	------

POTROŠNJA

Otvorena cesta (litar)	6,3	6,3	6,2
Auto cesta (litar)	8,7	8,9	8,6
Grad (litar)	8,4	9,2	8,3

OSTALE VRIJEDNOSTI

Krug okretanja (m)	10,4	11,2	10,4
EuroNCAP	5	4	5
Proizvodnja	Češka	Francuska	Češka

CIJENE I TROŠKOVI

Obvezno osiguranje (kn)	1940	2140	1940
Kasko osiguranje (kn)	2440	2490	2790
Godišnji porez (kn)	400	400	400
Servisi (kn)	15 000/1 god	20 000/1 god	20 000/1 god
Jamstvo (opće)	7 god/150.000 km	2 god/nema km limita	5 god/100.000 km

OPREMA

	LX Cool	Lounge	iStart
Klima	DA	DA	DA
Daljinsko zaklj.	DA	DA	NE
El. prozori	DA	DA	DA
El. retrovizori	NE	DA	NE
Radio/CD	DA	DA	DA
Zračni jastuci	6	6	6
Putno računalo	NE	DA	DA

KAKO SMO IH OCIJENILI

Prostranost	7	8	7
Praktičnost	7	8	7
Osjećaj kvalitete	8	6	8
Opremljenost	7	8	7
Motor	7	6	7
Mjenjač	7	5	7
Udobnost	7	8	7
Osjećaj u vožnji	8	7	8
Financije	9	7	6
UKUPNO	67	63	64

