

TEST

Test:

Mercedes-Benz C 220 d
4MATIC

Prestiž u kompakt izdanju

24



Kia Sportage 1,6 T-GDi LX Fresh

Jedno je sigurno – ovaj automobil sigurno nikoga neće ostaviti bez reakcije. Jednostavno, sredine nema. Ili vas je razoružao na prvi pogled, ili ste ljuti kritičar. Kada su u pitanju Kijini dizajneri, ovo je prilično hrabar potez, naročito kada se ima u vidu da je ovo automobil od koga se puno očekuje, posebno na tlu Evrope.

Prednjim delom dominiraju dva led svetla

u obliku bumeranga, uz ogromnu masku hladnjaka i glavna svetla u obliku dijamanta koja čovek registruje tek na „drugo gledanje”. Svetlosne grupe su već viđene kao glavno poprište sukoba oko toga da li je ovaj automobil lep ili ne. Verujemo da je suština cele priče bila u tome da se nova generacija izdvoji iz mase po svaku cenu i da nema ravnodušnih. Nakon upečatljivog prednjeg dela, strasti se stišavaju: bokovi deluju robusno i mišićavo, dok zadnji deo stilski vuče korene od modela

„stinger” uz blago koketiranje sa modelom „EV6”. Sve u svemu prilično skladno, moderno i ono što je najbitnije - originalno.

Još jedan veliki iskorak vidi se u enterijeru koji praktično nema dodirnih tačaka sa starom generacijom. Kokpitom dominira ogromna instrument tabla u kojoj su ispod zajedničkog stakla implementirani ekran vozača i ekran info-zabavnog sistema. U zavisnosti od paketa opreme, variraju i veličine i izgledi ovih ekrana. Ekran vozača je svakako digi-

talan, a u verziji „LX freš”, koja je treći od pet paketa opreme, digitalni instrumenti nemaju mogućnost izmene izgleda, već samo boje.

Ekran multimedije je dijagonale 12,3 inča i ima veoma korisnu opciju deljenja na tri dela prema željama korisnika. Ovo može biti veoma zgodno u varijanti kada dve trećine ekrana koristite za navigaciju, recimo, a na trećem delu se nalazi ekran sa prikazom radio stanica, medija plejera ili kontakti sa telefona. Ispod ovog ekrana nalazi

U KONCERNU KIA-HJUNDAI, KIA JE BILA KONZERVATIVNIJI BRAT KOJI JE IGRAO NA SIGURNU KARTU. A, ONDA JE DOŠAO NOVI „SPORTIDŽ” I POKAZAO DA JE VREME DA SE NAPRAVI VELIKI ISKORAK NAPRED

Iskorak

Test:

BMW 218i Active Tourer
SUV (a) limuzina
Dacia Jogger 1,0 Tce 110
sa 7 sedišta
Mesta za sve

31



Promocija:

Toyota Aygo X
Šik & trendi

43



se još jedna multifunkcionalna traka sa kontrolama klima uređaja, odnosno sa kontrolama navigacije i medija. To je rešenje sa kojim se Kija diči jer su u jednom prostoru, na veoma jednostavan način, smestili veliki broj komandi kojima se lako pristupa bez potrebe da u toku vožnje vrtite prstom po raznim podmenijima kako biste došli do funkcije koja vam treba. Svi instrumenti su blago zakrenuti ka vozaču kako bi bili lako dostupni.

Položaj za volanom je dosta

dobar. Sedišta su zadovoljavajuća, a ima prostora i za više putnike. Zadnja klupa ima i mogućnost podešavanja naslona, tako da i putnici pozadi mogu da se „zavale“ na dužim relacijama. Oslanjanje je, čini nam se, malo mekše u odnosu na prethodnika, a verujemo da uticaj imaju i naplaci od 17 inča, koji su sigurno udobniji od 19-to inčne alternative. Sa druge strane veći točak, i manji profil pneumatika garantuju bolju vožnju dinamičnu. Izbor je na kupcima.

Zanimljivo je i da se au-

tomatska parkirna kočnica u verziji sa manuelnim menjačem nalazi sa leve strane iza volana. Ovim potezom je oslobođen prostor na centralnoj konzoli između vozača i suvozača. Ipak, nije sve baš tako sjajno. Centralna konzola nam je zapala za oko čim smo seli - izrađena je od tvrde plastike, nema oštrih ivica, kvalitet je na mestu, ali kao da su dizajneri svu pažnju usmerili na izgled konzole za verziju sa automatskim menjačem kružnog oblika. Ova, najskuplja varijanta izgleda ne-

uporedivo bolje od ove koja je namenjena verzijama sa manuelnim menjačima.

Ruku na srce, osnovna funkcija je zadovoljena, ima sasvim dovoljno mesta za odlaganje čaša, ključeva i telefona... Kad smo se već kod razmaženosti, mislimo da bi u trećem paketu opreme „sportidž“ mogao da ima i startovanje motora bez ključa. Cene automobila su osetno otišle na gore, pa bi možda i uvoznici, kreiranjem paketa opreme, mogli da načine neki ustupak.





Kada je dizajn prednjeg dela u pitanju, nema uzdržanih

Pokrećemo motor i odmah uočavamo da je komanda kvačila veoma lagana što je jako rasterećujuće u gradskim gužvama. Ručni menjač ima šest stepeni prenosa i precizne hodove. Ispod haube se, na test modelu, nalazio benzinski turbo motor zapremine 1,6 litara sa 150 konjskih snaga. Zapravo kompletna motorizacija novog „sportidža” na našem tržištu sačinjena je od benzinskih i dizel verzija motora zapremine 1.600 kubika. Dizeli imaju snagu od 116 i 136 konja, dok su benzinci snažniji i imaju 150, odnosno 180 KS. I kod benzinaca i kod dizela dostupne su i varijante lakog hibridnog pogona. Osnovni benzinski agregat je ispunio očekivanja.

Nije sportista, ali sa svojih 150 konjskih snaga nije imao problema da nosi oko jedne i po tone tereta. Motor je elastičan, tako da ne zahteva prevelik rad sa menjačem i solidno „povlači” čak i sa nižih obrtaja. Deklarisano ubrzanje je oko deset sekundi, a maksimalna brzina 189 km/h. Pohvalili bismo i zvučnu izolaciju, koja ambijent u kabini čini prijatnim i za duža putovanja. U šestom stepenu prenosa, pri brzini od 130 km/h na auto-putu, broj obrtaja je bio





Prvi put dve verzije

Za proteklih 30 godina, KIA je razvila čak pet generacija „sportidža“. Ipak, po prvi put imamo različite varijante za Evropu i ostatak sveta. Verzija sa testa je ona koja je predviđena samo i isključivo za Evropu. Iako su vizualno slične, evropska je nešto kompaktija i deluje dinamičnije. Uslovno rečeno, evropski „sportidž“ više naginje ka „krossoverima“ (mada ima i opciju pogona na sve točkove), jer ova kategorija vozila u Evropi obara sve rekorde prodaje. Internacionalna verzija je nešto duža i oblikom više ostavlja utisak klasičnog SUV-a.

Odlično ozvučenje

Prijatno smo bili iznenađeni kvalitetom serijskog audio sistema u „sportidžu“. Za audio ugođaj u prva tri paketa brinu se po dva zvučnika u prednjim i zadnjim vratima i jedan centralno postavljeni visokotonac. Uz skuplje pakete stiže još jedan visokotonac, a vrh ponude je Harman-Kardonovo premium ozvučenje. Ipak, i standardna varijanta će zadovoljiti najveći deo audiofila, naročito ako muziku puštate preko digitalnog DAB radija, ili putem striming servisa sa digitalnim kvalitetom zvuka. Nema dodatnog sab-vufera pa nema „odvajanja“ oplata vrata, ali zvuk je pun i bez izobličenja i pri većoj jačini zvuka.

”*Test smo završili sa potrošnjom od oko 7,5 litara na 100 km, što je očekivan rezultat*

između 2500 i 3000 što je optimalno za umerenu potrošnju i nizak nivo buke. U krivinama, kao i kod svih SUV-ova, postoji naginjanje karoserije, ali „sportidž“ lepo drži zadati pravac. Test smo završili sa potrošnjom od oko 7,5 litara na 100 km, što je očekivan rezultat. U gradu se potrošnja zadržavala ispod deset litara, dok je na otvorenom putu bila oko šest.

Kako je „sportidž“ dobrim delom i porodično vozilo, veoma bitan aspekt jeste i zapremina prtljažnika. Sa svojih 591 litra osnovne zapremine, ovaj automobil ispunjava i očekivanja zahtevnijih korisnika. Prtljažnik ima takozvano duplo dno, a i pod se može postavljati na dva nivoa. Ukoliko se ukaže potreba, jednostavnim obaranjem sedišta iz samog prtljaž-

nog prostora moguće je dobiti korisnu zapreminu od čak 1.780 litara.

Iako, na žalost, domaćem kupcu više znači veliki ekran nego bezbednosni sistemi, „sportidž“ i na ovom polju ima čime da se pohvali. Spisak sigurnosnih sistema je, bukvalno, na čitavoj A4 stranici, pri čemu i najjeftiniji paket opreme ima dve trećine bezbednosnih stavki pobrojanih na listi. Ako preskočimo već odavno standardne vazdušne jastuke, vazdušne zavese, ABS, ESP i kontrolu kretanja na uzbrdici, testirani model sa „freš“ paketom opreme ima i sistem za održavanje vozila u saobraćajnoj traci, sistem za sprečavanje sudara sa funkcijom prepoznavanja vozila, pešaka i biciklista i automatsko zatamnjivanje dugih svetala →



Ekrani vozača i multimedije povezani su zajedničkim staklom



Tom-Tom zadužen za navigaciju

Prilikom razvoja navigacionih sistema za svoja vozila, Kia saraduje sa svetski poznatom kartografskom kompanijom Tom-Tom. Kroz Kia konektid aplikaciju vozač dobija relevantne saobraćajne informacije, položaje kamera za brzinu, lokalno pretraživanje i podatke o vremenskim prilikama. Mape su pregledne i imaju opciju 3D prikaza objekata. Uz vozilo se isporučuju mape Evrope i obezbeđeno je sedmogodišnje besplatno ažuriranje mapa.



Naslon zadnje klupe se može podesiti



Prednja sedišta pružaju dobar bočni oslonac



Kamera da, senzori ne?!

Iako nemamo nekih većih zamerki na račun novog „sportidža“, jedna stvar nas je baš iznenadila. Ruku na srce, problem nije bio u samom automobilu, nego u čudno skrojenom paketu opreme. Naime u „freš“ paketu opreme, za koji verujemo da će biti najtraženiji, imate kameru za vožnju unazad sa odličnim prikazom, ali... parking senzora nema! Pregledom paketa opreme videli smo da već u sledećem paketu „moušn“ dobijate i prednje i zadnje parking senzore i kameru i pomoć pri parkiranju sa funkcijom sprečavanja sudara.



Šampioni prostora

Kijin „sportidž“ jedan je od šampiona prtljažnog prostora u klasi. U poređenju sa prethodnom generacijom, sada na raspolaganju imate čitavih 111 litara više! Sa prtljažnikom od 590 litara bolje se kotira od, recimo, „kaškaija“, „tiguana“, „mazde CX5“, pa čak i od „sitroena C5 erkros“ i „tojote RAV4“. Jedino „hundai tuson“ ima veći prtljažni prostor i to za svega 7 litara (598 l). Nasloni sedišta mogu se oboriti i preko poluga koje se nalaze u prtljažnom prostoru, što olakšava utovar. Sa oborenim sedištim zapremina prtljažnika se povećava na čitavih 1.780 litara.



Osnovni benzinac ima 150 konjskih snaga

kada vam u susret dolazi drugo vozilo. Tu je i sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova i signaliziranje kada vozilo ispred vas u koloni krene. Snažniji paketi opreme imaju i pomoć pri kretanju auto-putem, sistem za sprečavanje sudara u koloni, sistem za detektovanje prepreka u mrtvom uglu sa prikazom na ekranu vozača, kao i pomoć pri parkiranju sa funkcijom sprečavanja sudara.

Na kraju dolazimo do onog dela kada valja spomenuti nestasiću čipova, korona virus, rat u Ukrajini i probleme sa lancem snabdevanja. U prevodu na srpski – dileme oko cene. Jasno vam je da je đavo odneo šalu i da jeftinih kola nema. Početna cena novog „sportidža“ startuje je od oko 24.200 evra. Testirani model staje nešto više od 26 hiljada, dok se za najopremljenije verzije sa dizel motorima i pogonom na svim točkovima treba odvojiti više od 40.000 evra. Vrlo, vrlo ozbiljan novac, ali to je izgleda da je to ta „nova realnost“. Pozitivna strana priče je, da ukoliko vam novac ne predstavlja problem, nećete morati da čekate na svoj „sportidž“ jer vozila ima na stanju i uvoznik tvrdi da uspeva da obezbedi kontinuitet u dopuni lagera. Stabilnost cena je teže održati, tako da je bitno reći da se cene i rokovi isporuke odnose na vozila koja su u Srbiji i koja su u dolasku.

■ Armen Derbogosijan



KIA SPORTAGE 1,6 T-GDI LX FRESH

Motor:	redni četvorocilindarski bezinjski turbo motor 1.598 ccm
Snaga:	110 kW (150 KS) pri 5.500 o/min
Obrtni moment:	benzinjski 250 Nm pri 4.000 o/min
Dimenzije:	4.515x1.865x1.645 mm
Med.os. rastoja:	2.680 mm
Transmisija:	6-stepeni manualni, pogon na prednje točkove
Maks. brzina:	189 km/h
0-100 km/h:	10,3 s
Prtljažnik:	591 / 1780 litara
Potrošnja:	6,6-7,0 lit/100 km (na testu 7,6 lit/100 km)
Emisija CO2:	150-159 gr/km
Cena testiranog modela:	26.299 evra

OPREMA

ABS, ESP, EBD, sedam vazdušnih jastuka, uređaj za zadržavanje vozila u saobraćajnoj traci, inteligentni sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova, aluminijumski naplaci od 17 inča, LED prednja i zadnja svetla, automatsko zatamnjivanje dugih svetla, multimedijalni sistem sa navigacijom i ekranom od 12,3 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, DAB radio, kamera za vožnju unazad, tempomat, blutut konekcija za telefon, dvozonski automatski klima uređaj, elektronska parkirna kočnica, sva četiri električna prozora, grejanje prednjih sedišta i obruča upravljača...