

DUEL TRI KUPEA U TRENDU

SPORTISTI NA USLUZI PORODICI

U izboru od klasičnih hečbekova, preko kupe-kabrioleta i karavana do monovolumena, odlučili smo se da uporedimo automobile „C” segmenta koji, iako imaju epitet kompaktnih porodičnih automobila, nose u sebi sportski duh

Kompaktni porodični automobili česta su tema našeg magazina, posebno što su do pojave ekonomske krize definitivno predstavljali oslonac proizvodnje i nosioca prodaje svakog ozbiljnog kreatora automobila. Situacija se sada verovatno nešto izmenila, pa gradski automobili „A” i „B” segmenta preuzimaju primat, ali daleko od toga da su oni nešto veći, svrstani u „C” segment za-

postavljeni. Nema nekih posebnih naznaka da će giganti drastično smanjiti budžete vezane za razvoj novih modela „C” segmenta, što je posebno bitno zbog širokog dijapazona verzija, kojima se rivali takmiče u privlačenju kupaca. U izboru od klasičnih hečbekova, preko kupe-kabrioleta i karavana do monovolumena, odlučili smo se da uporedimo automobile koji, iako nose epitet kompaktnih porodičnih automobila, nose u sebi sportski duh. To

su kupei, čija ponuda na tržištu je izuzetno široka, ali smo se odlučili za tri automobila koji svojim izgledom prilično odudaraju od „rodaka” sa petora vrata. Pod lupom su se našli „opel astra GTC”, koja je svojom pojavom praktično odredila novi talas izgleda ovog tipa automobila, „kia pro sid”, koja je bila najprijetnije iznenađenje kada su u pitanju brendovi koji žele da podignu svoj imidž i „reno megan kupe”, najatraktivniji novitet u ponudi.





OPEL ASTRA GTC

Iako je na tržištu već više od četiri godine, „opel astra GTC” i dalje ima atraktivan izgled, zbog kojeg samouvereno može da se nosi sa mnogo mlađim rivalima

Pojava i uspeh na tržištu bili su zamajac da i ostali proizvođači naprave korak više i ulože u razvoj kupea, koji neće biti samo model sa pukim „odstranjivanjem” drugog reda vrata, već da se ozbiljno pozabave njegovim izgledom. Opel, naravno, nije bio prvi proizvođač kojem je to palo na pamet, ali početak novog talasa definitivno pripada „astri GTC”.

Sama pojava automobila naglašava njegovu sportsku orijentaciju. Iako je prednji deo identičan izgledu klasičnog, već od sredine krova ka re-

pu razlike postaju drastičnije, a ogledaju se u izgnutom boku i znatno izraženijom opadajućom linijom krova, zbog kojeg su suvozački prozori veoma mali. Sve zajedno doprinosi efektu agresivnosti na prilično jednostavan način, kojeg su kasnije usvojili i neki drugi proizvođači. Sama forma zadnjeg dela uslovlila je i da na zadnjoj klupi nema uobičajeno dovoljno mesta za dve osobe za komforno putovanje, ali daleko od toga da se to može smatrati „nužnim smeštajem” - pod pretpostavkom da bi se pozadi smestala deca, prostora ima sasvim dovoljno. Zato je sedenje napred pravo uživanje, posebno za one koji vole klasično nemač-

ko okruženje i ergonomiju. Sedi se dosta nisko, a udobnoj poziciji doprinosi i volan podesiv u dve ravni. Instrument tabla je jednostavna i pregledna, baš kao i komande na centralnoj konzoli.

Što se tiče stabilnosti i upravljanja, „nemačka škola” je i tu došla do izražaja, jer „astra GTC” svojim korisnicima pruža precizno upravljanje i odličnu kontrolu, zbog čega je bila kadra da svoje potencijale prikaže čak i na karting stazi.

Paleta motora je velika i čine je benzinci i dizelaši različitih zapremina (od 1,4 do dve litre benzinci i od 1,3 do 1,9 litara dizelaši) i snaga, od 90 do 200 KS. Kako je u pitanju „puls test”, najoptimalniji u pogledu karakteristika i cena pokazao se 1,6-litarski benzinac od 115 konjskih snaga, čijih 155 njutnmetara obrtnog momenta čini da ubrzanja budu sasvim pristojna, da motor može da se rastereti kada su u pitanju duža putovanja, ali i da pruži blagi sportski osećaj mladim vozačima, kojima bi „astra GTC” mogla da bude prvi automobil, po ceni koja se kreće od oko 15.000 evra. 



Ovim modelom, korejski proizvođač definitivno je potvrdio ambicije da podigne imidž brenda na mnogo viši nivo, s tim da je sve najavljeno promocijom „običnog” „sida”. „Pro sid” je bio velika prekretnica, posle kojeg su usledili takođe interesantni modeli kao što su „soul” ili najnoviji koncept „broj 3”, ali, zahvaljujući kupeu „C” segmenta, sada više nije iznenađenje kada iz Koreje stignu rešenja na kojima zavide i uspešne marke iz Evrope, SAD i Japana.

„Kia pro sid” dobila je velike pohvale za izgled automobila koji se prilično oslonio na iskustva evropskih proizvođača, jer je čitava „sid” porodica upravo bila namenjena proboju na tržištu Starog kontinenta. Preovlađuje, ipak, uticaj „nemačke škole”, s obzirom da „pro sid” podseća upravo na „astru GTC”, iako je njegova dobro poznata forma poprimila neke elemente koje su, uz verovatno praktičnu stranu, doprinele i atraktivnosti na način kako to čine Italijani i Francuzi.

KIA PRO CEE'D

Prvo pojavljivanje „kije pro sid” ostaće upamćeno kao jedno od najpriятnijih iznenađenja na tržištu automobila.

Unutrašnjost je, takođe, nemački pojednostavljena, ali veoma praktična, a iznova oduševljavaju materijali i kvalitet izrade, posebno kada se „pro sid” uporedi sa nekim svojim precima. Jeftinih elemenata, nažalost, ima, ali se sve opravdava cenom koja je donekle niža u odnosu na rivale, mada su i tu razlike sve manje, jer je upravo „pro sid” učinio da konkurenti dobro razmotre svoje cenovnike. I osećaj za volanom ukazuje ko je Korejcima bio uzor kada je kupe nastajao, a u „pro sidu” je sve neposredno i na volanu se reflektuju promene koje se dešavaju na podlozi, uz savršeno

ležanje na putu, čak i u situacijama kada se pretezuje. Na našem tržištu, „pro sid” se nudi u verzijama sa izborom pet motora - dva CVVT benzina, od 1,4 i 1,6 litara, dvolitarskim DOHC-om i dva turbo-dizela od 1,6 i dve litre, sa rasponima snaga od 90 do 143 KS.

Radi poređenja sa „astrom GTC”, najpribližniji je bio srednji benzinac od 1,6 litara, koji razvija 122 konjske snage, uz gotovo identičan obrtni momenat, a predstavlja rivala, pre svega, zbog cene koja se kreće od oko 14.000 evra. 



RENAULT MEGANE COUPE

„Reno megan” treće generacije izazvao je mnogo pažnje još od same promocije na Salonu automobila u Parizu početkom oktobra prošle godine

Kada je svima postalo jasno da druga i trećageneracija popularnog modela nemaju gotovo ništa zajedničko, a dodatna svetlost bačena je na kupe verziju koja je čekala treću generaciju i 13 godina postojanja, da poprmi upadljivo drugačiji izgled od „berline”. I taj prvi dvo-vratni „megan kupe”, poznatiji kao „kouč”, bio je dovoljno drugačiji od „hečbeka” sa petora vrata, zbog čega testirani model treće generacije „megana” u društvu koje je ekipi „TopSpeed-a” bilo na raspolaganju, mogao da se proglasi rodonačelnikom kupeovske forme, čak i pre „astre GTC”.

Svima je već dobro poznato da je forma novog „megana”dobijena pomoću računarskog programa, ali baš zbog toga fascinira dobijena dinami-

ka i agresivnost forme u zadnjem delu, kao da ga je crtala ruka nekog umetnika. Ono što je glavna prednost ovog automobila među rivalima u klasi, a što se videlo i među suprotstavljenim modelima na uporednom testu je to što „megan kupe” zaista deluje drugačije od rivala. Formom, ali i robusnošću koja se posebno ističe u pomenutom zadnjem delu, koji kao da je namerno proširen ne bi li bio što spremniji za izlazak na neku trkačku stazu.

Unutrašnjost je, kao i prednji deo, prilično poznata i budi asocijacije na bilo koji automobil iz Renoove game, posebno na „lagunu”, ali ipak poseduje jedinstvenu instrument-tablu, čiji originalni instrumenti mogu čak da budu i bitan faktor prilikom odluke o kupovini. Dizajn komandi pre-tapa se i u ostatak okruženja, uključujući i obruč

volana i sedišta koji su veoma uspešno rešeni prepoznatljivom francuskom školom ergonomije, po čemu su poznati svi proizvođači iz ove zemlje. „Megan” se od svojih rivala razlikuje i po zadnjoj klupi koja je dosta udobnija i omogućava donekle komforniji smeštaj, a nekomе mogu da zasmetaju jedino suviše mali bočni prozori koji odaju utisak kao da se sedi u nekom avionu. Sa druge strane, to ima opravdanje, jer niko ne može da kaže da spolja takvo rešenje ne izgleda atraktivno...

Rešenje ogibljenja je primereno nameni i profilu korisnika ovog automobila. „Megan kupe” sjajno leži, a u isto vreme pruža veliku dozu komfora. U odnosu na rivale, međutim, „preudoban” je kada je u pitanju sportska vožnja na izuvija-nom putu.

Reno, takode, ima sasvim zadovoljavajuću ponudu motora kada je u pitanju „megan kupe”, a ona počinje 1,5-litarskim dizelašem od 85 KS. Najslabiji benzinac, 1,6-litarski 16V od 110 konjskih snaga, odlično se uklapa u poređenje sa motorizacijama „astre GTC” i „kije pro sid”, a i cena od oko 14.000 evra čini da „megan kupe”, imajući u obzir njegovu aktuelnost, ozbiljno ugrožava rivale kada je u pitanju tržišna utakmica. 



OCENA

Testirane automobile odlikuju zajedničke osobine, poput kompaktnih dimenzija i sportskog izgleda. Ipak i pored niza sličnosti, svaki model donosi i neke detalje karakteristične za kuću i podneblje sa kog potiče, a kao i

pri svakom drugom izboru automobila, to će biti bitan faktor za kupca, kao i, naravno cena i ponuda agregata. Iz tog ugla, sa nestrpljenjem se očekuje nova generacija „astre” koja bi trebalo da, u GTC verziji, ponudi nešto novo što bi uzdrmalo

konkurenciju, dok Kia i Reno, tek treba da uživaju u plodovima svojih dobrih kreacija, usput razmišljajući o još atraktivnijim naslednicima. 

D. Potkonjak
Fotografije D. Jojić

OPEL ASTRA GTC	
■ Motor	benzinski, četvorocilindrični, redni
■ Zapremina	1.598 ccm
■ Snaga	85 kW (115 KS) pri 6.000 o/min
■ Obrtni moment	155 Nm pri 4.000 o/min
■ Prenos snage	petostepeni manualni menjač
■ Oslanjanje	napred „mekferson”, nazad torziona osovina
■ Kočnice	diskovi napred i pozadi
■ Od 0 do 100 km/h	12,7 sekundi
■ TopSpeed	192 km/h
■ Cena sa PDV-om	od 15.896 evra



KIA PRO CEE'D	
■ Motor	benzinski, četvorocilindrični, redni
■ Zapremina	1.591 ccm
■ Snaga	89,7 kW (122 KS) pri 6.300 o/min
■ Obrtni moment	154 Nm pri 4.200 o/min
■ Prenos snage	petostepeni manualni menjač
■ Oslanjanje	napred „mekferson”, nazad torziona osovina
■ Kočnice	diskovi napred i pozadi
■ Od 0 do 100 km/h	10,8 sekundi
■ TopSpeed	192 km/h
■ Cena sa PDV-om	od 13.890 evra



RENAULT MEGANE COUPE	
■ Motor	benzinski, četvorocilindrični, redni
■ Zapremina	1.598 ccm
■ Snaga	81 kW (110 KS) pri 6.000 o/min
■ Obrtni moment	151 Nm pri 4.250 o/min
■ Prenos snage	šestostepeni manualni menjač
■ Oslanjanje	napred „mekferson”, nazad torziona osovina
■ Kočnice	diskovi napred i pozadi
■ Od 0 do 100 km/h	10,5 sekundi
■ TopSpeed	195 km/h
■ Cena sa PDV-om	od 13.994 evra

