

SPORTSKE ALFE NA STRUJU?



Iz tabora Alfa Romea stiže vijest da razmišljaju o tome hoće li svoju Quadrifoglio značku proširiti i na električna vozila. Oznaka je to za sportske vrhove u ponudi, a, na primjer, Giulia Quadrifoglio ima 2,9-litreni Ferrarijev V8. Kažu u Alfa Romeu da bi električni automobili mogli nositi tu značku samo ako mogu ponuditi pravu razinu performansi.

ZAŠTO TREBA PONEKAD UKLJUČITI KLIMU ZIMI?

Ključna uloga klima-uređaja je u smanjivanju vlage u kabini vozila, a time i razvoja gljivica i bakterija u tom prostoru. Uključivanje klime tijekom jesenskih i zimskih mjeseci važno je zbog odmagljivanja stakala, a i za zdravlje samog uređaja - cirkulacija plina i ulja podmazuje komponente klima-uređaja. No pripazite, kad vanjske temperature padnu ispod pet stupnjeva, ne uključujte klimu. Kod većine novih automobila automatski se blokira uključivanje klime na niskim temperaturama jer postoji opasnost od širenja i zamrzavanje vode u sustavu. Novi automobili uglavnom imaju ugrađen senzor temperature koji ne dopušta da klima radi na niskim temperaturama. U starijim automobilima taj senzor ćete morati biti vi.



Električna Kia EV6 na hrvatskom tržištu

Snaga i dizajn

KIA EV6 SE NAMEĆE KAO KONKURENCIJA TESLINU MODELU Y ILI VOLKSWAGENU ID.4. PRVA VERZIJA STOJI 409.990 KUNA, S MANJOM BATERIJOM I POGONOM NA STRAŽNJE KOTAČE TE 170 KS

Polako se puni inventar električnih automobila, a u Hrvatsku je stigao i veliki kompakt-cross-over Kia EV6. On dijeli tehnologiju s Hyundaiem Ioniq 5, a to je najbolje što Korejci (oni južni) u ovom trenutku mogu ponuditi. To znači brzo punjenje do 240 kW ili 800 V, odnosno 80 posto baterije u samo 18 minuta. Kia EV6 prije svega je vizualno atraktivno vozilo, koje se izdvaja originalnošću. U Kiji EV6 ima dovoljno prostora za pet osoba, središnjeg tunela za noge nema, a straga je

doista raskošno. Vozilo je dugo gotovo 4,7 metara, a ima prtljažnik maksimalnog obujma 520 litara, koji je ipak malo plitak. Sprijeđa je svojevrsni tehnološki park ili dječje igralište s dva velika ekrana i gomilom funkcija. Na kraju, kad se izigrate, ostaje vam i dalje voziti, a tu je Kia EV6 i više nego dobra. Ovaj veliki automobil je tih i udoban, dolazi sa stražnjim pogonom ili pogonom na sve kotače, a raspon snage je od 170 do 325 KS. Dvije su baterije, s 58 i



77,4 kWh, a one nude od 371 do 528 km dometa po WLTP-u. Naravno, zimske i ljetne amplitude s dometom ovdje nisu uračunate. Najviše će EV6 prijeći s većom baterijom i stražnjim pogonom. U kratkoj vožnji EV6 pokazao se

relativno okretnim s masom od dvije tone, što je zasluga niskog težišta - baterije su u podnici. Sve funkcije na infotainmentu su lako dostupne, a zanimljivo je rješenje s funkcijskim segmentom ispod velikog ekrana, koji

pritiskom na dugme može kontrolirati klimu, radio... Kia EV6 se nameće kao konkurencija Teslinu Modelu Y ili Volkswagenu ID.4. Prva verzija stoji 409.990 kuna, s manjom baterijom i pogonom na stražnje kotače te

170 KS. Odlučite li se na bilo koju verziju, Kia će vam dati čak 80.000 kn popusta za gotovinu ili 89.000 kn popusta za leasing. S državnim poticajima, Kijini popusti se gube ili, kao što bi rekli u trgovinama, popusti se ne zbrajaju.

Redizajniran je Volkswagen T-Roc

Potihio je T-Roc postao Volkswagenov najvažniji i najprodavaniji automobil. Malo je kraći od dimenzija klasičnih kompaktnih SUV-ova, ali, generalno, prostran je i dobar automobil kojemu nećete naći previše zamjerki. Nakon

četiri godine na tržištu Volkswagen ga je odlučio redizajnirati. Izvana su promjene, po nekom pravilu, ograničene na novu prednju i stražnju masku te poigravanje sa svjetlima. Unutra, pak, Volkswagen obećava mnogo kvalitetniju

unutrašnjost s plemenitim materijalima, odnosno s vrha konzole iznad vozača i suvozača uklonjena je tvrda plastika, a dodana pjenasta. Tu su još neke korekcije koje povećavaju luksuz. U serijskoj opremi su sad i LED svjetla. Umreženost

se podrazumijeva, kao i digitalna instrumentna ploča. Za one koji žele više tu je i adaptivni tempomat, koji radi uz pomoć navigacije. Kod motora nema noviteta, tu su benzinci 1,0 (110 KS) s ručnim mjenjačem, 1,5 (150 KS) s ručnim ili automatskim (DSG 7) mjenjačem, 2,0 (190 KS) s pogonom na sve kotače s DSG mjenjačem, 2,0 R (300 KS) s pogonom na sve kotače i DSG mjenjačem te dizelaši 2,0 sa 115 KS i ručnim mjenjačem, odnosno sa 150 KS, pogonom na sve kotače i DSG-om sa sedam stupnjeva prijenosa. Isporuke počinju sljedeće godine.



PEDESET GODINA M ODJELA: BMW SLAVI VRAĆANJEM STAROG LOGOTIPA!



BMW Motorsport će 24. svibnja proslaviti 50 godina rada, natjecateljskih bolida i cestovnih automobila visokih performansi, koji danas nose oznaku M. Povodom te obljetnice kupci M modela ili vozila s M Sport paketom imat će mogućnost izbora retro logotipa koji će uključivati originalnu plavu, crvenu i ljubičastu paletu boja. BMW će početi primati narudžbe za vozila s ovom oznakom u siječnju 2022. Plava predstavlja BMW, crvena simbolizira utrku, a ljubičasta vezu između ta dva koncepta. BMW Motorsport GmbH postao je BMW M GmbH 1993. godine. Ponuda retro amblema neće biti jedini BMW-ov način proslavljanja obljetnice. Neki M modeli bit će dostupni u starim bojama, kao što su Dakar Yellow, Fire Orange, Daytona Violet, Macao Blue, Imola Red i Frozen Marina Bay Blue.

Novi Ford Ranger

Radnik za sljedeće desetljeće

RANGER JE DOBIO OSVJETLJENJE OD 360 STUPNJEVA I PAMETNA VRATA PRTLJAŽNIKA KOJA MOGU POSLUŽITI KAO MOBILNI RADNI STOL S UGRAĐENIM RAVNALOM



Dugo je Ford držao svoju posljednju generaciju Rangera na tržištu, s manjim izmjenama čak 11 godina. No i tome je došao kraj jer je napokon otkrivena nova generacija globalnog pick-upa. Dizajnerski je on značajno unaprijeđen s novim svjetlima u obliku slova C, koja postaju novi Fordov potpis, a prije svega s moderniziranom unutrašnjosti u kojoj dominiraju dva velika ekrana - instrumentne ploče i multimedije. Međuosovinski razmak je veći za pet centimetara, a za pet centimetara proširen je i trag kotača, što će vozilu dati dodatnu stabilnost i povećati prtljažni prostor. Ranger je dobio osvjetljenje od

360 stupnjeva oko vozila i pametna vrata prtljažnika koja mogu poslužiti kao mobilni radni stol s ugrađenim ravnalom. Novi pick-up ima opcijnska LED Matrix prednja svjetla i kameru od 360 stupnjeva. Ranger podržava ažuriranja over the air. Kupci će moći birati između dvije postavke pogona na sva četiri kotača, bilo elektroničkog sustava s promjenjivim pogonom ili sofisticiranijeg stalnog sustava 4x4. Mjenjači su ručni ili 10-stupanjski automatski. Na raznim tržištima, razni motori. U Europi treba očekivati dvolitrene dizelaše i 2,3-litreni turbobenzinac, a tek treba vidjeti hoće li Europa dobiti V6 turbodizelaš.

DONNA VEKIĆ I PEUGEOT - ZAJEDNO

Donna Vekić je već godinama zvijezda svjetskog tenisa, a iza sebe ima tri osvojena trunira na WTA Touru te samo 25 godina i najbolje godine karijere ispred sebe. Kao ljubitelji automobila, o Peugeotu znate mnogo toga, a vjerojatno i činjenicu da često sponzorira sportaše, odnosno tenisače i tenisačice. Zbog toga se veza Peugeota i Donne Vekić čini kao prirodno partnerstvo. Peugeot u Hrvatskoj i Donna Vekić potpisali su ugovor i hrvatska tenisačica će voziti automobile francuskog proizvođača, odnosno bit će ambasadorica marke, počevši s malim SUV-om 2008. Tomislav Miletić, direktor P Importa d.o.o., tvrtke koja uvozi Peugeotova vozila u Hrvatskoj prilikom potpisa ugovora najavio je dugu i plodnosnu suradnju, a slično je govorila i Donna Vekić.



Plan za smanjenje broja stradalih na cestama

Od 1. siječnja do 31. listopada ove godine, u usporedbi s istim razdobljem lani, zabilježeno je čak 17,8 posto više prometnih nesreća (26.098) te je poginulo 25,7 posto više ljudi (259). Zbog toga dolaze zakonske izmjene, pojačava se preventiva te nas čekaju kontrole brzine, alkohola, sigurnosnih pojaseva i korištenja mobitela

/// Piše: **Bojan Terglav**

VLADA JE SREDINOM STUDENOGA UPUTILA U PROCEDURU I IZMJENE I DOPUNE Zakona o sigurnosti prometa na cestama kojima se, među ostalim, planira povećati visina novčane kazne za prekršaj neprilagođene brzine s 500 na 1000 kuna.

Predlagatelj, Ministarstvo unutarnjih poslova, povećanje iznosa kazne obrazložilo je činjenicom da sadašnja visina novčane kazne ne ispunjava svoju svrhu, odnosno počinitelje prekršaja ne odvraća od ponavljanja činenja prekršaja.

- Nažalost, moram navesti da je u deset mjeseci 2021. najviše osoba smrtno stradalo zbog brzine neprimjerene uvjetima (35 posto) i zbog nepropisne brzine (3 posto). Ukupno je zbog neprilagođene i nepropisne brzine u ovoj godini smrtno stradalo 99 osoba, odnosno 38 posto od ukupno stradalih 259 osoba do sada u 2021. - upozorio je tad potpredsjednik Vlade i ministar unutarnjih poslova Davor Božinović. Upravo iz tog razloga zapitali smo se koliko su veće prometne kazne, koje su uvedene 1. kolovoza 2019., povećale sigurnost prometa i koji su planovi MUP-a. Podsjetimo, tim su izmjenama zakona u značajnoj mjeri pooštrene kazne za počinitelje najtežih prekršaja, zbog kojih se i događaju najteže prometne nesreće, kao i kazne za višestruke počinitelje teških prekršaja - recidiviste.

- Možemo reći da se represivne aktivnosti policije usmjeravaju na sankcioniranje počinitelja prekršaja činjenjem kojih se događaju najteže prometne nesreće ili pridonosi težini stradavanja sudionika. Aktivnosti se prioritarno provode na lokacijama i u vrijeme gdje, prema analitičkim pokazateljima ili prema saznanjima s terena, počinitelji učestalo krše prometne propise - doznajemo iz kabineta ministra unutarnjih poslova.

Tako su od 1. kolovoza 2019. do 31. listopada 2021. godine utvrđena 1.630.062 prekršaja, i to: 654.883 - brzina veća od dopuštene, 165.831 - nekorištenje sigurnosnog pojasa, 88.420 - nepropisna upotreba mobitela, 64.497 - alkoholiziranost vozača, 32.931 - neregistrirano i tehnički nepregledano vozilo, 15.279 - vožnja bez položenog vozačkog ispita, te 9781 prekršaj nekorištenja zaštitne kacige na mopedima i motociklima.

IZ KABINETA MINISTRA DOZNAJEMO KAKO JE PRIMJENA PROPISANIH SANKCIJA na kraju 2019. godine rezultirala povoljnim pokazateljima stanja sigurnosti u prometu u odnosu na 2018. godinu, odnosno zabilježeno je: smanjenje broja prometnih nesreća s poginulima za 6,1%, smanjenje broja nesreća s ozlijeđenim osobama za 7,3%, smanjenje broja nesreća s materijalnom štetom za 5,7%, smanjenje broja poginulih za 6,3%, smanjenje broja teško ozlijeđenih za 9,3% i smanjenje broja lakše ozlijeđenih za 7,7%.

- Pandemija koronavirusa obilježila je 2020. godinu, koja je utjecala općenito na život građana u Republici Hrvatskoj, ali i na prometna zbivanja, odnosno u jednom dijelu smanjen je promet vozila na cesti - navode u kabinetu ministra.

Istovremeno, dodaju u MUP-u, aktivnosti policije u cilju daljnjeg smanjenja stradavanja na našim cestama su nastavljene i evidentirano je smanjenje svih

pokazatelja. No u 2021. godini došlo je do određenog pogoršanja po pitanju sigurnosti na cestama, navode u MUP-u. Naime, prema službenim podacima, od 1. siječnja do 31. listopada ove godine i u usporedbi s istim razdobljem lani zabilježeno je čak 17,8 posto više prometnih nesreća (26.098) te je poginulo 25,7 posto više ljudi (259). I ne samo to, povećanje je zabilježeno u svim parametrima, više je bilo i teških nesreća, i teško i lakše ozlijeđenih.

- Činjenica je da je tijekom ove godine, nakon lockdowna u 2020. godini, došlo do svojevrsnog opuštanja građana, što se odrazilo i na više smrtno stradalih u prometu. Jednako tako razvidno je da je ovo negativno stanje posebice generirano kroz ljetne mjesece (lipanj, srpanj, kolovoz), kad je zabilježeno 105 smrtno stradalih osoba, što je za 19 osoba ili 22,1% više nego 2020. godine - navode iz kabineta ministra za Reviju HAK.

Naveli su nekoliko razloga većeg broja prometnih nesreća i stradalih.

- Tijekom srpnja se dogodila jedna od najtežih prometnih nesreća na području Hrvatske, u kojoj je prilikom slijetanja stranog autobusa s kolnika autoceste kraj Slavonskog Broda smrtno stradalo čak deset osoba. Nadalje, povećanjem broja stranih motoriziranih turista tijekom ljetnih mjeseci znatno se povećao udio stranih državljana u smrtnim stradavanjima s 10,7% u 2020. godini na 16,2% u deset mjeseci 2021. godine, u prometnim nesrećama smrtno su stradala 42 strana državljanina, što je povećanje za 20 osoba, odnosno 90,9% više. Također, u odnosu na 2020. godinu smrtno je stradalo 17 ili 35,4% više vozača i putnika na mopedu i motociklu. Uz to, u odnosu na 2020. godinu smrtno je stradalo 18 ili 225% više biciklista (2021. - 26, 2020. - 8) - navode iz MUP-a. Napominju kako su najviše poginulih prema vrstama nesreća evidentirali zbog slijetanja vozila s ceste (31,7%), sudara vozila iz suprotnih smjerova (22,4%) i naleta na pješake (12%). S druge strane, najviše poginulih prema okolnostima bilo je zbog nepropisne i neprilagođene brzine (38,2%), nepropisnog kretanja kolnikom (25,5%) i nepoštovanja prednosti prolaska (5%).

- Zbog ovogodišnjeg negativnog porasta svih brojčanih pokazatelja, a s ciljem smanjenja stradavanja na našim



Najviše poginulih evidentirano je zbog slijetanja vozila s ceste (31,7%), sudara vozila iz suprotnih smjerova (22,4%) i naleta na pješake (12%)

cestama i podizanja razine sigurnosti, policija sustavno provodi ciljane aktivnosti na najopasnijim prometnim točkama te osmišljava nove modalitete kojima je svrha osvještavanje i senzibiliziranje široke populacije i jačanje prevencije - doznajemo iz MUP-a.

Napominju kako će se represivne aktivnosti i dalje usmjeravati na nadzor i sankcioniranje prekršaja iz tzv. skupine četiri glavne ubojice u prometu, a to su brzina, alkohol, nekorištenje sigurnosnog pojasa i nepropisna uporaba mobitela tijekom vožnje.

- Jednako tako, posebna pozornost usmjerit će se na vozače mopeda i motocikala, vozače bicikala, mlade vozače, recidiviste, vozače kojima je izrečena zaštitna mjera zabrane upravljanja vozilima, vozače koji upravljaju vozilima prije stjecanja prava, kao i na prometne prekršaje koji utječu na pasivnu sigurnost, poput nekorištenja zaštitne kacige - navode u MUP-u i nastavljaju:

- Nasuprot tome, intenzivirat će se preventivne aktivnosti u cilju smanjenja stradavanja najranjivijih sudionika u prometu, odnosno vozača mopeda i motocikla, biciklista, pješaka, mladih vozača, djece te osoba starije životne dobi. Svakako da se puno očekuje i od donošenja sljedećih izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti prometa na cestama, o čemu su mediji već puno pisali, a čiji je prijedlog na razmatranju u redovnoj proceduri Hrvatskog sabora - navode u MUP-u i zaključuju kako je po pitanju cestovnog prometa njihov primarni cilj smanjenje broja prometnih nesreća i smrtno stradalih osoba, odnosno što veća prometna sigurnost na hrvatskim cestama za sve njegove sudionike. ✕

Spasiti vas mogu sprej ili šilo za krpanje, ali ne uvijek...

Neke se pukotine na gumama uopće ne mogu i ne smiju krpiti, a neke druge mogu, no prvo pitanje koje si danas treba postaviti većina vozača je znamo li kakvo rješenje za pomoć imamo u prtljažniku svog automobila i znamo li njime ispravno rukovati kako bismo si mogli pomoći?

/// **Piše: Zlatko Vedranić**

AKO VAM SE JOŠ NIKAD NIJE DOGODILA SITUACIJA DA STE NA AUTOMOBILU otkrili probušenu gumu, to samo znači da ste dosad jednostavno - imali sreće. Drugim riječima, dogodit će vam se prije ili poslije, i zato je za svakog vozača, iskusnog ili onoga koji je tek počeo voziti, doista pametno da u svakom trenutku zna kako u tom slučaju postupiti, i to bez obzira na to kakvim opcijama raspolaže. Nekad su stvari po pitanju krpanja gume bile puno jednostavnije: rezervni kotač, priručna dizalica i odgovarajući ključ za vijke bili su sastavni dio opreme svih automobila. U tom slučaju bilo je dovoljno naučiti osnove mijenjanja gume, koje se svode na nekoliko malih, ali ključnih detalja. Rezervna guma treba se u automobilu čuvati tako da uvijek bude lako dostupna, dakle ne na dnu pretrpanog prtljažnika, te njezino stanje i pritisak zraka treba povremeno provjeravati. Drugim riječima, nemojte zaboraviti na nju jer vam prazna sigurno neće biti ni od kakve koristi. Osim toga, drugo pitanje na koje je također s vremena na vrijeme potrebno obratiti pažnju jest: znate li što trebate raditi s njom? Sjećate li se doista svega onoga što ste naučili u autoškoli i sjećate li se, primjerice, gdje su točke prihvata dizalice na vašem automobilu? Znamo li zašto je jedna od matica s kojom je pričvršćen kotač drugačija od ostalih? Znamo li koliko jako i kojim redoslijedom ih je potrebno pritezati? Osim toga, imate li umjesto klasičnoga rezervni kotač smanjenih dimenzija, znate li kolikom brzinom i na koje udaljenosti je preporučeno koristiti ga kao zamjenu? Sva ta pitanja u ovom se trenutku možda ne čine posebno izazovnim, no u realnim uvjetima koji ponekad uključuju, primjerice, noć i slabu vidljivost, kišu ili snijeg, stvari



brzo mogu postati znatno kompliciranije. Već i ona, dakle, zaslužuju da se kao vlasnik automobila redovito brinete i o stanju opreme u njemu i o vlastitoj obučenosti da si u svakom trenutku možete pomoći. Korisnički priručnik vašeg vozila pritom je odličan početak. Prolistajte ga još jednom i svakako provjerite stanje rezervnog kotača. No sve to, daka-ko, vrijedi samo ako u svojem vozilu imate kotač za zamjenu u slučaju probušene gume, ali realnost je takva da ih većina novih automobila - nema.

KAKO BISTE SMANJILI TROŠKOVE, ALI I POTROŠNJU GORIVA, PROIZVOĐAČI AUTOMOBILA u proteklih desetak godina masovno su odbacili rezervni kotač kao dio serijske, a zatim nerijetko i dodatne opreme te umjesto njima svoje modele opremaju setovima za krpanje. Jedan takav komplet u pravilu se sastoji od kompresora koji se obično napaja strujom iz 12-voltne utičnice u kabini ili prtljažniku automobila te ljepljive gume koja služi za krpanje pukotine na samoj gumi.

Za rukovanje ovakvim kompletima nije potrebno imati neko posebno predznanje, jer svi funkcioniraju na istom principu, a postupak koji je pritom potrebno pratiti u uputstvima je obično opisan jednostavnim slijedom piktograma. Bočica s ljepljivom gumom spoji se na kompresor, crijevo se spaja na ventil probušene gume i nakon startanja motora moguće je aktivirati rad kompresora.

“ Kako biste smanjili troškove, ali i potrošnju goriva, proizvođači automobila u proteklih desetak godina masovno su odbacili rezervne kotače te umjesto njima svoje modele opremaju setovima za krpanje

Uređaj će zatim desetak minuta u gumu upuhivati ljepljivo i zrak, pri čemu proizvođači obično navode kako je gumu potrebno napuhati na nešto veći tlak od onoga na koji se inače napuhavaju ispravne gume. Važno je znati da čavao ili vijak, odnosno drugo tijelo koje je probušilo gumu pritom ne treba vaditi iz nje. Odmah zatim potrebno je krenuti na vožnju te se sljedećih nekoliko kilometara voziti brzinom do 80 km/h, kao bi se ljepljivo ravnomjerno rasporedilo po kotaču i zapušilo rupu u gumi.

Vožnja s ovako zakrpanom gumom nakon toga je moguća i do nekih 200-tinjak kilometara, no kako se radi o privremenom, a ne trajnom rješenju, vaša iduća destinacija u tom slučaju bi svakako trebala biti vulkanizerska radionica. I naravno,

nakon što se pobrinete za gumu, ne zaboravite da ste iskoristili set za krpanje, odnosno da ste potrošili ljepljivo koje je došlo s njim te svakako nabavite novo. Kompleti za krpanje ovakvog tipa cijene se od oko 200 kuna naviše.

Nešto jednostavnije, lakše i svakako jeftinije, ali u osnovi vrlo slično rješenje dolazi u obliku spreja za krpanje, kakav se za nekoliko desetaka kuna može nabaviti na skoro svakoj benzinskoj postaji. Ljepilo se u tom slučaju nalazi u bočici pod pritiskom te je proizvod, dakako, namijenjen jednokratnoj upotrebi. Vjerojatno najvažniji dio cijelog postupka i ovdje se odnosi na čitanje uputstva za upotrebu, jer nije svejedno u kojem se položaju pritom nalazi ventil na gumi niti kako se točno drži bočica sa sprejem. Navoj s crijevom zatim se spaja na ventil na gumi, u koju se zatim upuhuje čitav sadržaj bočice.

Ovakvi sprejevi zamišljeni su kao prva pomoć, odnosno vatrogasno rješenje u nuždi te se obično preporučuju samo za gume manjih dimenzija, do 17 inča promjera. Čavao ili vijak ni u ovom se slučaju ne vade iz gume, a prvih nekoliko kilometara obično je potrebno odvesti sporo, do nekih 40 km/h, da bi maksimum nakon toga bio 80 km/h. U tom slučaju potrebno je uputiti se direktno prema najbližem vulkanizeru.

ZA RAZLIKU OD OVA DVA RJEŠENJA, KOJA SU U SVAKOM SLUČAJU više ili manje privremena, komplet za krpanje uz pomoć zakrpe koja se u gumu uvodi uz pomoć šila zamišljen je - ako se izvede uspješno - kao nešto trajnija pomoć za gumu. Nju ćete nakon ovog zahvata moći nastaviti koristiti bez obaveznog hitnog odlaska vulkanizeru, iako nema sumnje da je to i u ovom slučaju pametno učiniti. Očiti problem koji, međutim, dolazi s ovakvim rješenjem je činjenica da on sam po sebi ne puni gumu zrakom te vam neće moći puno pomoći u situaciji kad je ona potpuno ispuštila, a pri ruci nemate nikakvu drugu pumpu ili kompresor.

Također, za razliku od prethodna dva rješenja, kod ovoga iz gume treba izvaditi čavao ili vijak te u rupu (koju je u postupku potrebno malo proširiti drugim priručnim šilom) uvesti zakrpu u obliku ljepljive gumene trake. Nakon vađenja šila iz gume iz rupe će ostati viriti višak zakrpe koju je zatim potrebno podrezati i - postupak je gotov.

Za ovakvo krpanje, da bi bilo učinkovito, dakle, potrebno je imati dosta snage u rukama, ali i priručnu pumpu u prtljažniku. U tom slučaju, uz malo prakse i dobro obavljen posao, ovo je rješenje koje u praksi funkcionira puno bolje nego što bi se to na prvi pogled moglo zaključiti. I vrlo je dostupno: takvi kompleti mogu se nabaviti već za nekih četrdesetak kuna.

Ono što je, međutim, posebno važno znati jest činjenica da nije moguće krpiti baš svaku gumu. Bez obzira na to pokušavali obaviti posao sami, ili ga prepuštate profesionalnom vulkanizeru, na uspjeh nećete moći računati ako guma nije probušena negdje na njezinoj samoj gaznoj površini. Pukotine koje su nastale na ramenom obodu gume ili na njezinoj bočnoj stranici nije moguće popravljati te se takva guma obavezno mora zamijeniti novom, baš kao i ona kod koje je pukotina veća od nekih 5-6 mm. I opet, naravno, ako niste sigurni u koju skupinu spada oštećenje na gumi vašeg automobila, najbolje je rješenje - obratiti se profesionalcima. ✕

Više od pola dobrih, ali čak pet se ne preporučuje

HAK i partneri ovoga puta su rigoroznom ispitivanju podvrgnuli 27 dječjih sjedalica. Niti jedan model nije zavrjedio maksimalnu ocjenu, no svakako veseli podatak da ih je čak 14 proglašeno dobrima **/// Pripremio: HAK**

NA TRADICIONALNOM TESTU KOJI VIŠE OD 50 GODINA PROVODE HAK I PARTNERI OVOGA PUTA SE NAŠLO 27 DJEČJIH AUTOSJEDALICA, koje su bile podvrgnute temeljitom promatranju u četiri glavne kategorije: sigurnost, jednostavnost korištenja, ergonomija i prisutnost štetnih supstanci. Generalna slika pokazuje da ni jedna nije zaslužila maksimalnu ocjenu vrlo dobar, ali je zato svaka druga bila dobra (14). Osam proizvoda je proglašeno zadovoljavajućim, međutim, čak pet ih ovaj ispit nije položilo. Naime, četiri su jedva zadovoljavajuća (Lettas Murphy (916), Nuna Tres LX, Chicco Seat4Fix i Chicco Seat4Fix Air), dok je Osann Oreo 360 II loš, i to zbog prekomjerne količine štetnih sastojaka. Od 14 dobrih dječjih autosjedalica koje se svakako preporučuju, tijesnu pobjedu ostvario je model Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size Base (1,7), sa samo desetinkom boljim rezultatom od troje pratitelja Graco Snuggessentials + Snugride i-Size Base, Maxi-Cosi Pebble 360 i Maxi-Cosi Pebble 360 + FamilyFix 360 Base (1,8). Prva dva modela namijenjena su djeci do maksimalno godinu dana, dok su druga dva predviđena za djecu do godinu i pol. Štoviše, i šira analiza pokazuje da su proizvodi u te dvije ulazne kategorije iznimno kvalitetni, jer od ukupno 12 dječjih autosjedalica za najmlađe korisnike, njih čak 10 je dobrih, a samo 2 su zadovoljavajuća.

ŠTO POKAZUJE ANALIZA PO KATEGORIJAMA? Na području sigurnosti testirani su zaštita od frontalnog sudara, zaštita od bočnog sudara, navođenje pojasa i stabilnost u vozilu. Kod frontalnog sudara, od ukupno 27 proizvoda, njih čak 11 dobilo je maksimalnu ocjenu vrlo dobar (niti jedan loš), i to su sve modeli u kojima djeca sjede u obrnutom smjeru od smjera kretanja vozila (Britax Römer Baby-Safe 3 i-Size, Britax Römer Baby-Safe 3 i-Size + Flex Base iSense, Britax Römer Baby-Safe iSense, Britax Römer Baby-Safe iSense + Flex Base iSense, Graco Snuggessentials, Graco Snuggessentials + Snugride i-Size Base, Maxi-Cosi Pebble 360, Maxi-Cosi Pebble 360 + FamilyFix 360 Base, Mima iZi Go Modular X1 i-Size, Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size base). U ovakvom tipu sjedalica prilikom sudara praktički nema značajnijeg pomicanja



gornjeg dijela tijela te je pritisak na glavu i trup minimaliziran. Upravo to je razlog zašto bi roditelji trebali koristiti ovakve modele što je dulje moguće, a idealno bi bilo do djetetove druge godine.

Na testu bočnog sudara je 6 sjedalica proglašeno vrlo dobrima, 13 ih je dobro, 5 je zadovoljavajuće, a 3 su jedva dovoljne. Maksimalnu ocjenu su zaslužili Hauck Select Baby, Joie i-Trillo LX, Maxi-Cosi Pebble 360, Mima iZi Go Modular X1 i-Size, Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size base i Nuna Tres LX, i to zato što je školjka cjelovito apsorbirala energiju nakon simuliranog bočnog naleta drugog vozila. Ovom odabranom društvu bi se

priključili i Hauck Select Baby + Select Base, Lettas Murphy (916), Jane Groowy + Nest i-Size te Jane Groowy, da bočna 'krila' sjedalice ipak nisu propustila u potpunosti zaštititi glavu testne lutke od oštećenih dijelova vozila. Zbog toga su navedena četiri modela tek dobra.

Što se tiče navođenja pojasa, Britax Römer Dualfix iSense + Flex Base iSense, Cybex Sirona SX2 i-Size i Joie i-Trillo LX sadrže optimalna rješenja, bez obzira na visinu djeteta, te se smatraju najboljim proizvodima u tom području (ocjena vrlo dobar). Zadovoljavajuća su oba modela Hauck Select Baby (s i bez baze), dok su svi ostali (22) dobri. Jedva dovoljnih i loših nema, što je svakako lijepa vijest. Najstabilnija dječja autosjedalica u vozilu i jedina koja zaslužuje maksimalnu ocjenu vrlo dobar zove se Swandoo Marie III. Nešto je teža, ali Isofix sustav pričvršćivanja u kombinaciji s pojasevima i kopčama na stražnjoj strani zadnje klupe čini dobitnu kombinaciju. S druge strane, Jane Groowy i Jane Groowy + Nest i-Size su proglašeni samo zadovoljavajućima jer se zbog veličine i težine ne mogu primjereno učvrstiti u smjeru obrnutom od kretanja vozila (što je njihov

'prirodni' položaj).

Drugo područje je uključivalo iznimno važan test jednostavnosti korištenja, jer se svaki model promatrao kroz prizmu rizika od pogrešne uporabe, zatim zakopčavanja djeteta (tj. testne lutke), montaže i prilagodbe proizvoda, jasnoće uputstava te čišćenja i kvalitete završne obrade. Autosjedalice su bile podijeljene u tri 'dobne' kategorije: za novorođenčad, klasične i 'busteri', pri čemu ni jedna na kraju nije zavrjedila maksimalnu ocjenu. Njih sedam je stoga dobrih (Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size Base, Graco Snuggessentials + Snugride i-Size Base, Maxi-Cosi Pebble 360, Maxi-Cosi Pebble 360 + FamilyFix **>>>**

**ABC Design Aspen
i-Size**

✓ nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobro punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, dobra završna obrada, niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, vrlo teška sjedalice, oslonac za noge nije idealan, skučen prostor za dijete, presvlaka nije periva u perilici rublja, teško skidanje presvlake

**Britax Römer Baby-Safe 3
i-Size + Flex Base iSense**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, vrlo udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, tanko punjenje podstave, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta

**Britax Römer Dualfix iSense
+ Flex Base iSense**

✓ nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, izvršno navođenje pojasa i lagana prilagodba veličini djeteta, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, lagana sjedalice, dobar oslonac za noge, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, tanko punjenje podstave, sjedeća pozicija nije idealna, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta

**Avova Sperber-Fix
i-Size**

✓ nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavno zakopčavanje, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, nespretna montaža, vrlo teška sjedalice, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake

**Britax Römer Baby-Safe
iSense**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, tanko punjenje podstave, limitiran pogled djeteta

**Chicco
Seat4Fix**

✓ dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ relativno visok rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, relativno visok rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, vrlo teška sjedalice, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake

**Britax Römer Baby-Safe 3
i-Size**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, tanko punjenje podstave, limitiran pogled djeteta

**Britax Römer Baby-Safe
iSense + Flex Base iSense**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, vrlo udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, tanko punjenje podstave, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta

**Chicco
Seat4Fix Air**

✓ dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ relativno visok rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, relativno visok rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, vrlo teška sjedalice, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake

**Cyber Sirona
SX2 i-Size**

✓ nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, izvršno navođenje pojasa i lagana prilagodba veličini djeteta, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, vrlo niska kontaminacija



✗ nespretna montaža, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, vrlo teška sjedalice, sjedeća pozicija nije idealna, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, nešto slabija završna obrada

**Graco Snuggessentials +
Snugride i-Size Base**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, izvršna završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ zahtijeva dugi pojas ako sjedalice nema bazu, tanko punjenje podstave, zauzima nešto više prostora u vozilu

**Jane
Groowy**

✓ dobro navođenje pojasa, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, prosječan rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, sjedalice se ne može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, vrlo teška sjedalice, oslonac za noge nije idealan, tanko punjenje podstave, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake

**Foppapedretti
Isoplus**

✓ nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, dobar oslonac za noge, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, vrlo niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nespretna montaža, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, teška sjedalice, tanko punjenje podstave, limitiran pogled djeteta, presvlaka nije periva u perilici rublja, teško skidanje presvlake, nešto slabija završna obrada

**Hauck
Select Baby**

✓ nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavna montaža, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ navođenje pojasa nije idealno, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, teška sjedalice, uska školjka sjedala, presvlaka nije periva u perilici rublja

**Jane Groowy
+ Nest i-Size**

✓ dobro navođenje pojasa, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, dobra završna obrada, niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, prosječan rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, sjedalice se ne može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, vrlo teška sjedalice, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake

**Graco
Snuggessentials**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, lako razumljiva uputstva i upozorenja, jednostavno zakopčavanje, vrlo dobar oslonac za noge, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, izvršna završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ nešto povećan rizik od pogrešne montaže, nespretna montaža, zahtijeva dugi pojas, tanko punjenje podstave

**Hauck Select
Baby + Select Base**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, navođenje pojasa nije idealno, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, teška sjedalice, uska školjka sjedala, presvlaka nije periva u perilici rublja

**Joie i-Trillo
LX**

✓ vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, izvršno navođenje pojasa i lagana prilagodba veličini djeteta, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo lagana sjedalice, dobar oslonac za noge, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija



✗ prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, tanko punjenje podstave, zauzima nešto više prostora u vozilu

Lettas Murphy (916)

✓

dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, dobar oslonac za noge, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, presvlaka periva u perilici rublja, vrlo niska kontaminacija

✗

prosječan rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, relativno visok rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, komplicirano zakopčavanje, nespretna montaža, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, tanko punjenje podstave, skućen prostor za dijete, limitiran pogled djeteta, teško skidanje presvlake, nešto slabija završna obrada



Migo Wonder i-Size

✓

nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, dobro punjenje podstave, mnogo prostora za dijete, dobra završna obrada

✗

nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, nespretna montaža, uputstva i upozorenja nisu lako razumljiva, vrlo teška sjedalice, oslonac za noge nije idealan, sjedeća pozicija nije idealna, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, presvlaka nije periva u perilici rublja, teško skidanje presvlake, nešto povećana kontaminacija



Nuna Tres LX

✓

vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jasna i vrlo lako razumljiva uputstva i upozorenja, izvršno punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, izvršna završna obrada, vrlo niska kontaminacija

✗

relativno visok rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, komplicirano zakopčavanje, komplicirana montaža, teška sjedalice, zahtijeva dugi pojas, oslonac za noge nije idealan, limitiran pogled djeteta



Maxi-Cosi Pebble 360

✓

vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, zauzima vrlo malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

✗

zahtijeva dugi pojas



Mima iZi Go Modular X1 i-Size

✓

vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, vrlo udobna pozicija sjedenja, zauzima malo prostora u vozilu, mnogo prostora za dijete, baza sjedala periva, baza sjedala se lako uklanja, dobra završna obrada, niska kontaminacija

✗

nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, limitiran pogled djeteta



Osann Oreo 360 II

✓

nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, izvršno punjenje podstave, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada

✗

prosječan rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, nešto povećan rizik od pogrešne montaže, zakopčavanje nije vrlo jednostavno, vrlo teška sjedalice, oslonac za noge nije idealan, sjedeća pozicija nije idealna, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, visoka kontaminacija




Maxi-Cosi Pebble 360 + FamilyFix 360 Base

✓

vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, dijete ima dobar pogled izvan vozila, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, presvlaka periva u perilici rublja, lako skidanje presvlake, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

✗

zahtijeva dugi pojas ako sjedalice nema bazu, zauzima nešto više prostora u vozilu



Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size Base

✓

vrlo nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, vrlo nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, stabilnost sjedalice u vozilu, nizak rizik od pogrešne montaže, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, vrlo dobar oslonac za noge, dobro punjenje podstave, vrlo udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, baza sjedala periva, baza sjedala se lako uklanja, dobra završna obrada, niska kontaminacija

✗

zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta



Swandoo Marie III

✓

nizak rizik od ozljeda pri frontalnom sudaru, nizak rizik od ozljeda pri bočnom sudaru, dobro navođenje pojasa, sjedalice se može dobro pričvrstiti za sjedalo vozila, jednostavno zakopčavanje, jednostavna montaža, lako razumljiva uputstva i upozorenja, dobro punjenje podstave, udobna pozicija sjedenja, mnogo prostora za dijete, dobra završna obrada, vrlo niska kontaminacija

✗

nešto povećan rizik od pogrešne montaže, vrlo teška sjedalice, oslonac za noge nije idealan, zauzima nešto više prostora u vozilu, limitiran pogled djeteta, presvlaka nije periva u perilici rublja, teško skidanje presvlake



HAK

REZULTATI TESTIRANJA DJEČJIH SJEDALICA

NAZIV SJEDALICE	VELIČINA	TEŽINA OKVIRA/BAZE	UKUPNA OCJENA	SIGURNOST	LAKOĆA UPORABE	ERGONOMIJA	ŠTETNE TVARI
MimaiZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size base	75 cm	4,5/6,4	+	++	+	+	+
Graco Snuggessentials + Snugride i-Size Base	40-75 cm	3,7/5,4	+	+	+	+	++
Mima iZi Go Modular X1 i-Size	40-75 cm	4,5	+	++	0	+	+
Graco Snuggessentials	40-75 cm	3,7	+	+	0	+	++
Maxi-Cosi Pebble 360	40-83 cm	4,6	+	++	+	+	++
Maxi-Cosi Pebble 360 + FamilyFix 360 Base	40-83 cm	4,6/7,9	+	+	+	+	++
Britax Römer Baby-Safe 3 i-Size	40-83 cm	4,7	+	+	0	+	++
Britax Römer Baby-Safe iSense	40-83 cm	4,7	+	+	0	+	++
Britax Römer Baby-Safe 3 i-Size + Flex Base iSense	40-83 cm	4,7/9,7	+	+	0	+	++
Britax Römer Baby-Safe iSense + Flex Base iSense	40-83 cm	4,7/9,7	+	+	0	+	++
Hauck Select Baby	40-85 cm	5,4	0	+	0	0	++
Hauck Select Baby + Select Base	40-85 cm	5,4/8,5	0	0	+	0	++
Swandoo Marie III	40-105 cm	15,8	+	+	0	+	++
Avova Sperber-Fix i-Size	40-105 cm	12,6	0	0	0	+	+
Migo Wonder i-Size	40-105 cm	14,2	0	+	0	+	0
Osann Oreo 360 II	40-105 cm	14,1	-	+	0	+	-
Jané Groowy + Nest i-Size	40-150 cm	16,6	0	0	0	+	+
Lettas Murphy	0+/I/II/III	9,2	0	0	0	0	++
Nuna Tres LX	40-145 cm	10,0	0	0	0	+	++
Chicco Seat4Fix	0+/I/II/III	13,5	0	0	0	+	++
Chicco Seat4Fix Air	0+/I/II/III	13,5	0	0	0	+	++
Cybox Sirona SX2 i-Size	61-105 cm	14,0	+	+	+	+	++
Britax Römer Dualfix iSense + Flex Base iSense	61-105 cm	5,6/9,7	+	+	0	+	++
ABC Design Aspen i-Size	76-150 cm	12,6	0	0	0	+	+
Foppapedreti Isoplus	I/II/III	12,4	0	0	0	+	++
Jané Groowy	60-150 cm	14,3	0	0	0	+	+
Joie i-Trillo LX	100-150 cm	4,4	+	+	+	+	++

OCJENE ++ vrlo dobar + dobar 0 zadovoljavajuće Ø jedva dovoljan - loš

Težinske kategorije

U našoj tablici 0 je oznaka za sjedalice do 10 kilograma (približno godina dana), 0+ do 13 kilograma (do godinu i pol), 0/1 do 18 kilograma (približno do 4 godine), 1 od 9 do 18 kilograma, I/II od 9 do 25 kilograma (od 1 do 7 godina), II/III od 15 do 36 kilograma (približno od 4 do 12 godina), I/II/III od 9 do 36 kilograma (od 1 do 12 godina).

360 Base, Hauck Select Baby + Select Base, Cybex Sirona SX2 i-Size i Joie i-Trillo LX), 18 ih je zadovoljavajućih, a dvije su jedva dovoljne (Lettas Murphy (916) i Nuna Tres LX). Vrlo dobrih nije bilo ni u segmentu ergonomije, gdje su pod lupu bili stavljeni prostor i pozicija sjedenja djeteta, potreban prostor koji autosjedalice zauzima u vozilu, punjenje podstave, oslonci za noge i širina pogleda djeteta. Međutim, zato su čak 24 proizvoda bili dobri i samo 3 zadovoljavajući (Lettas Murphy (916), Hauck Select Baby i Hauck Select Baby + Select Base). Ova je kategorija maksimalno osjetljiva, jer samo ako će se dijete osjećati ugodno i opuštено u svojem okruženju, putovanje će predstavljati zadovoljstvo za sve suputnike.

NA KRAJU SMO DOŠLI I DO PODRUČJA U KOJEM JE ANALIZIRANO PRISUSTVO štetnih sastojaka u bilo kojem dijelu autosjedalice s kojim dijete može doći u kontakt. Tu su rezultati pohvalni jer se u čak 19 proizvoda neželjene supstance uopće ne pronalaze ili se vide tek u minimalnim tragovima,

šest proizvoda je dobilo ocjenu dobar (ABC Design Aspen i-Size, Avova Sperber-Fix i-Size, Jane Groowy + Nest i-Size, Jane Groowy, Mima iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size base i Mima iZi Go Modular X1 i-Size), jedan je zadovoljavajući (Migo Wonder i-Size - zbog fenola), a samo jedan je loš (Osann Oreo 360 II - zbog difenil fosfata). Umjesto zaključka, ponovit ćemo da rezultate ovog testa uzmete samo kao savjetodavne, a ne i obvezujuće informacije prilikom kupnje proizvoda, jer niti svaka autosjedalice pristaje svakom vozilu niti se svako dijete osjeća jednako ugodno i opuštено u svakoj autosjedalici. Stoga, prije donošenja odluke preporučujemo da svakako odete do prodajnog mjesta i isprobate više modela. Kad se s odabranim primjerkom vratite kući, nipošto nemojte preskočiti korak zvan čitanje uputstava, jer svaka takva knjižica sigurno sadrži brojne korisne informacije. Na kraju, molimo vas, vežite djecu u autosjedalicama jer ta procedura nema alternativu. I nemojte misliti da se na kratkim putovanjima ništa ne može dogoditi... ✗

Toyota Yaris Cross 1,5 VVT-iW Sport Bitone



Odličan motor i tradicionalna kvaliteta

Toyota se potrudila jedan velikoserijski automobil učiniti što prihvatljivijim i u tome je uspjela. Yaris Cross nije za velike obitelji, ali manjima će biti vrijedan asistent

Kao i većina drugih proizvođača kojima je stalo do što boljih prodajnih brojki, Toyota predstavlja nove SUV-ove, a na taj se korak odlučila i s manjim Aygom X. Yaris Cross je, kao što mu i ime govori, križanac Yaris a i pseudoterenskog vozila. Ne treba biti baba Vanga ili neka druga osoba proročkih sklonosti da ovom vozilu prognozi-rate uspjeh. Ono ima sve potrebne sastojke, od modernog vanjskog dizajna, uzornih voznih osobina, pa do Toyotine kvalitete. Iz perspektive vozača sve je jasno i za pokretanje vam neće trebati knjiga uputstava. Svi elementi su poredani tamo gdje im je i mjesto, a infotainment i digitalno-ana-logna instrumentna ploča lako su čitljivi. Na stražnjoj klupi nema raskoši, odnosno ako su vozač i suvozač korpu-lentniji, straga ćete imati problema s koljenima. Prtljažnik je na tra-gu klase po dimenzijama i prostoru.

U vožnji, već s prvim kilometrima, vozač će osjetiti da je Ya-ris Cross nešto bučniji, pogotovo kad motor zavrtite iznad 2500 o/min, ali i činjenicu da je ovaj mali SUV, generalno, iznimno kvalitetan. Nema lupanja, škipanja komponenti unutrašnjosti, cvrčanja zvučnika... Može biti skromnih di-menzija, ali standardi su očigledno isti za sve. U vrijeme kad se svi trude staviti što manji motor u svoje automobile, treba pohvaliti veći, atmosferski trocilindrični Toyotin 1,5-litreni motor. Sa 125 KS više vam neće trebati, odnosno snaga i moment su uvijek tu kad ćete se uspinjati na autocestama ili kad ćete morati pretjecati. Naravno, mo-rat ćete malo više energije utrošiti u rad sa šeststupanjiskim mjenjačem, ali iznad 3000 o/min motor doista pokazuje karakter, odnosno mišići. Veliki plus ide potrošnji, koja je u mješovitvoj vožnji oko 6,5 litara. Izvrsno! U posljednje vrijeme Toyota svoje automobile oprema i

značajnom dozom karaktera pa je Yaris Cross i malo više od sigurnog prijevoznog sredstva. Njegov ovjes omogućuje komfornu vožnju, ali se i suvereno nosi sa zavojitom cestom. U gradu ne lupa, na autocesti je Yaris Cross magnetski spo-jen s cestom, a direktnost komandi vozaču će nerijetko iz-mamiti osmijeh na lice. Možda cijela dinamika nije najbolja u klasi, ali je u samom vrhu. U klasi malih SUV-ova je gužva kao na Poljudu tijekom nogometnog derbija, a prednosti i nedostaci, uz cjenovnu politiku, definiraju (ne)uspjeh svakog modela. Toyota se potrudila jedan velikoserijski automobil učiniti što prihvat-ljivijim i u tome je uspjela. Yaris Cross nije automobil za velike obitelji, ali manjima će biti vrijedan asistent. Tome treba dodati povišeni vozački položaj i preglednost, koji su u gradu bitni. Cijena je, rekli bismo, poštena, danas je jednostavno tako.

Tehničke karakteristike

MOTOR
benzinski, 3 cilindra/12 ventila, obujam 1490 ccm, snaga 92 kW/125 KS pri 6600 o/min, okretni moment 153 Nm od 4800 do 5000 o/min
DIMENZIJE
dxšxv 418x176,5x159,5 cm, međuosovinski razmak 256 cm, prtljažnik 320 l, spremnik goriva 42 l, masa 1170 kg
OVJES
sprijeda McPherson, torzijska osovina
PERFORMANSE
najveća brzina 202 km/h, ubrzanje 0-100 km/h 9,1 s
POTROŠNJA
5,9-6,2 l/100 km (WLTP)
EMISIJA CO ₂
133-140 g/km
EuroNCAP
★★★★★

↑ Kvaliteta, potrošnja goriva, vozne osobine, motor

↓ Prostranost straga, buka

Cijena: 175.600 kuna

Oprema

Serijska oprema

ABS, ESC, 6 zračnih jastuka, klima-uređaj, radio/MP3, USB, Bluetooth, putno računalo, navigacija, start/stop, LED svjetla, adaptivni tempomat, parkirni senzori, stražnja kamera za parkiranje, prepoznavanje prometnih znakova, automatsko kočenje u slučaju nužde, upozorenja za napuštanje prometnog traka, aluminijski naplatci

Dodatna oprema

dvobojna karoserija (2900 kuna), biserna boja (4800 kuna)



Završna obrada cijelog automobila je izvrsna, u pravom Toyotinu duhu



Hyundai i20 i Peugeot 208



Klasa s dva velika optimista

Sektor malih gradskih automobila napučen je poput zajednice mrava i u izboru modela koji će zadovoljiti vaše potrebe sigurno će odlučivati detalji. Peugeot i Hyundai imaju dva snažna aduta

Piše: Marijan Alić

Sektor malih gradskih automobila jedan je od najkompetitivnijih, ako ne i prvak natjecanja po klasama. S velikom ponudom i potražnjom, mnoštvom različitih modela te relativno malim maržama, izazov je to za svakog proizvođača, kojemu je margina za grešku toliko smanjena da u ovoj kategoriji doista možete krenuti i metodom slučajnog odabira i teško ćete pogriješiti. Evo, čak i Dacia sa svojim jeftinijim Sanderom radi odličan posao u državama zapadne Europe, čije smo kupce dosad smatrali izbjirivijima i sklonijima automobilima nakrcanim opremom. Na ovom testu suočili smo Hyundai i20 i Peugeot 208, dva vozila koja s pravom računaju na veliku naklonost publike. Generacijski ih dijeli samo godina razlike, jer je Francuz predstavljen 2019., a Korejac 2020. godine,

ali namjere su im iste - s dozom stila izdvojiti se iz segmenta u kojem svatko misli da ima dobitne karte. Ako se i20 oslanja na dizajn prethodnika, ova evolucija nameće se osobnošću, nižom karoserijom, zanimljivim rješenjima s prednjim, a pogotovo stražnjim svjetlima. Uz višu razinu opreme modela koji smo imali na testu i brojne dodatke, tu je bila i dvobojna karoserija. Zanimljivo, nimalo pretjerano, Hyundai je prošao dugi put od vozila koja kao da su dizajnirana u Sjevernoj Koreji do ovakvih vizualnih ekstravagancija. Dok se u Hyundaiu rado poigravaju s oblicima, u Peugeotu svi modeli govore istim dizajnerskim jezikom, francuskim s jednakim naglaskom. Sprijeda su to LED očnjaci po kojima ćete prepoznati sve automobile marke.



» Digitalna instrumentna ploča danas je, popularno rečeno, must have te je i jedan i drugi automobil imaju s višim razinama opreme. Za ovaj test smo dobili skuplji Hyundai koji je imao digitalnu ploču i Peugeot u kombinaciji analognih instrumenata i malog informacijskog ekrana. Platite li više i Peugeot će vam isporučiti ekran umjesto kazaljki. Peugeotov interijer i dalje izgleda luksuznije, očigledno su uzor bili neki premium modeli, a riječ “premium” shvatite uvjetno. Kod Hyundaija sve je čisto i pregledno, kontrolni uređaj klime odvojen je od multifunkcijskog ekrana i to zaslužuje pohvale. Kod Peugeota je integriran u infotainment i to ponekad zahtijeva više vremena za biranje odgovarajuće temperature, intenziteta puhanja... Hyundai je uložio puno u i20, ali ipak je odlučio ugraditi nešto skromniju i tvrdu plastiku u unutrašnjost. Pitate li odraslu osobu na kojoj će se stražnjoj klupi bolje osjećati, vjerojatno će reći: Hyundaijevo! Malo je više prostora, pogotovo za koljena. Korejac ima i malo veći prtljažnik. Peugeot ima mnogo opcija s motorima, ali gotovo sve su bazirane oko 1,2-litrenog trocilindričnog benzina. Ne putujete li često izvan grada, razmislite o atmosferskom motoru sa 75 KS, ako planirate ambicioznije rute, odlaske na more..., turbo motor sa 100 KS je tu za vas. Ukupno gledajući, ovo je jedan od najboljih motora u ovoj klasi (malih, trocilindričnih), dovoljno je u njemu energije, a mješovitu potrošnju će držati ispod šest litara. Snažnija opcija sa 130 KS samo je za najambicioznije, ali računajte i na skok u potrošnji goriva. Dakle, Peugeot sa 100 KS je naš izbor i to daleko ispred drugih opcija. Ako vijesti o klimatskim promjenama gledate sa zebnjom tu je i najskuplja električna verzija (od 254.900 kuna) sa 136 KS. Kod Hyundaija je sličan raspored, osim činjenice da električnog pogona nema, a u ponudi je moćni sportaš i20 N s 204 KS. No idemo mi na hrvatskom džepu prihvatljivije opcije. Početna je kao i kod Peugeota, 1,2-litrena s 84 KS. Isto tako,

u dominantnoj gradskoj vožnji slobodno si priznajte manjak ambicioznosti i štedljivost, jer u cjeniku je verzija od 98.990 kuna sa svom potrebnom opremom (klima-uređaj, radio, USB, Bluetooth, tempomat...). Kao i kod Peugeota, ako vam je budžet malo veći (barem 107.999 kuna), potražite 1,0-litreni turbobenzinac s tri cilindra sa 100 KS. Tu se krije snaga s inteligencijom, jer uz solidne performanse dobivate i potrošnju koja je nešto veća nego kod 208, ali još u granicama prihvatljivog, oko 6,5 litara u mješovitoj vožnji. Snažniji motor sa 120 KS također je skloniji većoj potrošnji, a sami procijenite jesu li dobici na performansama vrijedni dodatnih troškova. Na cesti su razlike male - Hyundai je nešto tiši i tvrdi od Peugeota, a 208 je komforniji, ali dinamički su razlike jedva primjetne. U oba vozila ćete se osjećati najbolje ako ih ne tjerate kao da sutra ne postoji. Na pretjerivanje u zavojima će reagirati podupravljanjem, ali kod jednog i drugo modela granice su daleko. S većim kotačima i20 i 208 postat će granično neudobni pa pri izboru dobro odlučite što želite - ljepotu ili udobnost. Na dužim rutama na autocesti jedno i drugo vozilo se dokazuju stabilnošću, pogotovo u brzim zavojima vozač će vrlo brzo shvatiti da ima vozila u koja su uložena tisuće sati razvoja. Užitek? S električnim servom upravljača izgubio se onaj fini osjećaj kontrole, pa vas i20, a i 208 ne tjeraju na pretjerivanje... Vrijeme je da ponovimo ono što smo najavili na početku teksta, a ne može biti bliže istini. Sektor malih gradskih automobila napučen je poput zajednice mrava i u izboru modela koji će zadovoljiti vaše potrebe sigurno će odlučivati detalji. Školski rad su svi napisali, uz minimalne greške. Kod Peugeota 208 je to ponajviše prostor straga, a kod Hyundaija i20 motor skloniji nešto većoj potrošnji (još ne pretjeranoj). Stilski pristup dizajnu Peugeot naplaćuje skuplje, a Hyundai ipak traži adute i u povoljnijoj cijeni. Oba vozila imaju snažne adute na tržištu. ✕

Tehničke karakteristike

	Hyundai i20	Peugeot 208
Motori (snaga KS)	84-204	75-136
Dimenzije (cm)	404x177,5x145	405x174,5x143
Prtljažnik (l)	262 (352)	311
Cijena (kn)	98.990-214.990	111.295-273.900
Naš izbor	1,0 T-GDI Style	PureTech 100 Style

Hyundai i20



“ Hyundai pohvale zaslužuje zbog brzog i preglednog touchscreen ekrana i odvojenih kontrola klima-uređaja



Peugeot 208



“ Peugeotov interijer i dalje izgleda luksuznije, očigledno su uzor bili neki premium modeli

