

Da li je vreme za zamenu:
Sad su zimske gume opasne

Rešavamo problem:
Nasloni za glavu (ne) ukidaju registraciju

AMCC



Uporedni test 5 terenaca:
Novi RAV4 protiv svih



Ekstremizma:
BMW X4

NOVI PRAVILNIK O KONTROLI VOZILA MUČI VOZAČE

**KO I ZAŠTO MORA
PO NOVI
ATEST ZA TNG**



Većki test
Citroen DS4



Staj priprema
Land Rover
do 2010



Prva voznja u centru NAVAR

Kia PRO_CEE'D

OŠTETILI SMO FARBU NA 7 NAČINA

**ŠTA POLIRANJE
MOŽE DA POPRAVI?**

Agencije, uplate, putovanje, žalbe:

50 saveta protiv
prevara na letovanju



ISSN 1451-0529



RAČUNA NA PRV

- **4** cilindra, benzin
- **1.591** cm³
- **99 kW (135 KS)**
- **165 Nm** pri **4.850** o/min.



Verzije i motori

Pašto su "sid" i "prosid" bliski rođaci, koriste iste motore i menjače, kao i sve ostale sisteme. Na tostu smo vozili varijante sa 1.6 GDI benzincem sa 135 KS, a za njenu osnovnu verziju potrebno je 12.190 eura.



Osnovni tehnički podaci

model	1.4 CVT	1.6 GDI	1.4 CRDi	1.6 CRDi	1.6 CRDi
motor	benzin	benzin	dizel	dizel	dizel
zapremina (cm ³)	1.396	1.591	1.369	1.582	1.591
maks. snaga kW (KS) pri o/min	73,2 (100) pri 5.500	77 (135 KS) pri 6.300	66 (90) pri 4.000	81 (110) pri 4.000	94 (128) pri 4.000
maks. obrtni moment Nm pri o/min	137 pri 4.250	164 pri 4.850	220 pri 1.500-2.750	260 pri 1.900-2.750	260 pri 1.900-2.750
Performanse					
ubrzanje od 0 do 100 km/h (s)	12,8	9,9	13,5	12,7	10,9
maksimalna brzina (km/h)	182	195	170	182	195
Potrošnja goriva					
prosечно (l/100 km)	6,0	5,8	4,1	4,0	4,0
emisija ugljen-dioksida (g/km)	139	135	109	104	104

UTISAK

Posle kije "sid" u hečbek verziji sa petora vrata, a potom i "sportsvagona" odnosno karavana, na naše tržište je stigao i "prosid", odnosno varijanta sa troja vrata. Zahvaljujući malim, ali značajnim razlikama, krasi ga jedinstvena pojava. Sportski stil nastavlja se i u kabini, ali ne po cenu udobnosti i praktičnosti neophodnih za svakodnevnu upotrebu, a sve to prati i zanimljiva cena



Hvalimo



Kvalitet izabranih materijala u kabini i bogata oprema u maniru većih i skupljih modela.

Ova „kija“ sa točkovima od 17 centi nudi dobar kompromis između udobnosti i voznih osobina.

Zameramo

Široki zadnji steb smanjuje preglednost unazad, naročito prilikom parkiranja.

Brojeve komande su i na volanu, ali ih je previše, pa mogu da odvrnu pažnju u važnoj.



Tajna "prosideve" privlačnosti nalazi se u dobro odmerenom proporcijama, a sportski stil, osim modifikovanog "širokog nosa" na prednjem delu, ističe bočno linije koja se od farova lagano izdiže ka zadnjem delu, dok hromirani okvir oko prozora daje utisak više klase.

Kada smo se prošlog leta na evropskoj promociji u Italiji prvi put sreli sa drugom generacijom ovog stila, rečilo smo da ovaj automobil svojom pojavom jednostavno istupa na prvi pogled. Iako smo, potom, na velikom testu u centru AVAK, čim je "sid" stigao na naše tržište, detaljno testirali sve druge osobine, nismo mogli da prenehemo veoma prijaćim stil. Sada je na srpsko tržište stigao "prosid", koji ima izgled mlađeg brata, sa naglašenim sportskim stilom zahva-

lajući karoseriji sa troja vrata u maniru kupca.

Zbog toga se može reći da dolazi i kao direktan konkurent Opelovoj austri GTC, a sa visim pakatom opreme napada čak i Audijev „A3“. Međutim, osnovna verzija krasi veoma primamljiva cena, koja "prosid" približava i onim kupcima koji su mislili da im je atraktivan kupac van domašaja. Na našem tržištu kreće od 10.990 evra za osnovnu verziju sa 1.4 benzincem. Osim što je konkurentna i šta nije porasla u od-

nosu na prethodnu generaciju, to znači i da je "prosid" nešto jeftiniji u odnosu na "sid", jer cena hečbeka za osnovnu verziju sa istim motorom kreće od 11.440 evra.

Sa dozom odvažnosti

Dakle, atraktivan hečbek mogu dobiti i oni kojima je malo nedostajalo za ovakvo vozilo. Ako osnovna cena ove dve

Verzija "prosid" se neće kupovati samo zbog tradicionalno povoljnog odnosa između cene i onoga što se dobija, već i zbog atraktivnije pojave

verzije nije ista, osnovne dimenzije je i sa – barem – kada je reč o dizajnu i širini. Jedino je silueta niža za 40 mm. Za sportski stil zaslugu nemaju samo niža silueta već i izmenjeni branici kao i vošti dizajnerski trikovi na prednjem delu. Prednji spojler je drugačiji, odnosno modifikovan je u maniru

mного snažnijih automobila. Farovi za maglu su vizuelno izdvojeni na krajevima.

Može se reći i da stilom donekle podsleži na folkswagena "širokog" koji je u stvarni "golf" samo u sportskoj verziji sa troja vrata. Ovo poređenje ne bih da čudi, pošto je na čelu dizajnerskog tima Kije sada Nema Peter Strajer koji je prethodno radio u folkswagenu i Audijsi i koji je dao svoj doprinos nastajanju "široka". Ukratko, "prosid" je uz krskover "sportidž" trenutno

jedan od najatraktivnijih automobila koje je KIA napravila.

Nazalost, ovaj efektni utisak nije u punoj meri prenesen u kabina, pa u enterijeru, između „sida“ i „proside“, vizuelno nema bitnijih razlika. Doduse, u visokom paketu opreme nalaze se aluminijumske pedale za kvačilo, kočnicu i gas,

kao i hromirani detalji poput ručica vrata. Okruženje je prijatno i zanimljivo pa radnja za nezadovoljstvo nema.

Interesantno rešenje predstavlja instrument-ta-bla sa tri okrugla pokazivača. Na centralnom mestu je brzinometar koji je zapravo

ekran, odnosno digitalna simulacija analognog pokazivača. Druga dva, obrtomer i pokazivač nivoa goriva su klasični analogni pokazivači.

Pitanje kompromisa

U skladu sa sportskom pojavom, za upravljačem se očekuje i odgovarajuće energično ponašanje na drumu. Međutim stvarnost je sasvim drugačija. „Prosid“ se vozi baš kao i „sid“ što se sigurno neće dopasti beskompromisnim sportistima.

Razlog je što je njegovo oslanjanje identično onom u hoćbuku. Drugim rečima,

► str. 33

U standardnu opremu spadaju šest zaštitnih vazdušnih jastuka i elektronska kontrola stabilnosti

UNUTRAŠNOST

Detalji čine razliku

Kia „prosid“ ne skriva namere da bude prestižan automobil sa pristojnim nivoom luksusa. To je očigledno čim se otvore vrata, a taj utisak komfora u kabini naglašava raznovrsna oprema koje smo zatekli. Atmosfera je elegantna, štravica i raskošna, pošto je atraktivni izgled delimično pozajmljen iz veće linuzine „optima“. Vozачovo mesto je komfortno, a sa leve strane gorje ivice sedišta, kao kod kupca, nalazi se držač pojasa koji je tu da bi ga vozač lakše dohvatio. Nazalost, ova pozitivna iskustva u kabini donekle remeti to što je zbog panoramskog krova (opciona) prostor u kabini niži još za nekoliko centimetara, pa i osobe prosečne visine, ako ne žele da glavom dodiruju krov, moraju da dodatno nagnu naslon sedišta. Sa desne strane volana je dugme za start motora, tako da nema potrebe da se vadi ključ iz džepa, jer automobil „prepoznaje“ njegovo prisustvo. Na volanu su ponovljene brojne komande za centralne konzole, ali ih ina prevlja, pa traže dodatnu pažnju dok se vozač na njih ne navikne. Utisku više, odnosno čak premium kategorije doprinosi veliki ekran navigacije visoke rezolucije i panoramski krov. Udobnost pozadi je na solidnom nivou, ali je zbog „manjka“ vrata potrebna i nešto malo „gimnastika“ da se uđe i izađe. Uz to, ako nema je problema sa smeštajem nogu, putnici iza vozača pate od klastrofobije koju izaziva manjak prostora iza glava. Na kraju, kao i u „sido“ zametka ide na račun digitalnog sata i pokazivača oko njega, koji kao da se prenose sa prethodne verzije. Stilski tu zastareli, pa odudaraju od ostatka ponude.

OPREMA

Po ugledu na višu klasu

Multimedijalni uređaj sa navigacijom, sada integrisan u centralnu konzolu, ima ekran osjetljiv na dodir. Navigacioni uređaj je opremljen kartama evropskih država, a za pohvalu je to što dolazi sa detaljnim mapom Srbije. Na njegovom ekranu se vidi slika kamere za lakše vožnju unazad. Vozачu su na raspolaganju i brojne asistencije u vožnji kojih ranije nije bilo. Sa njima smo se već upoznali na „sido“. Na primer, parkiranje može da bude lakše uz pomoć asistenta (Smart Parking Assist System). Zanimljivo je da samostalno može da parkira automobil na obe strane ulice. Od vozača očekuje da ubacuje u prvu brzinu i hod unazad, ali onda preuzima okretanje volana.

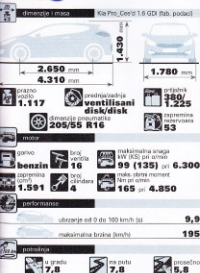


Zanimljivo je da samostalno može da parkira automobil na obe strane ulice. Od vozača očekuje da ubacuje u prvu brzinu i hod unazad, ali onda preuzima okretanje volana.



Osim ručnog menjača, kao opcija je ponudi je i automatski





oscipirano je tako da pomodi konformis između udobnosti i stabilnosti. Međutim utisak iz vožnje sa stane je da u potpunosti ne zadovoljava nijed-

no od ove dve kraj-
ni – potkovani
iznarejena u limu-
dinama će nemo-
gati da nije do-
voljno udoban, a
sportski nastroje-
ni vozači da „pli-
ti“ u krivinama.

Slično se može
reći i za 1.6 motor sa
135 KS. Na papiru nudi mno-
go „kunjia“, ali kako to u životu
izgleda, njihove snage prodaju a-
utivima, a očetni moment obe-
beđuje ubrzanje. Najveći očet-
ni moment je pri visokih 4.850
obrtaja u minutu. Zato utisak
na test-stazi kaže i to da će u
svakodnevnom životu vozač,
koliko želi da obebedi ener-
gijsko ubrzanje, skoro podje-
lsko držati rukuću menjača ko-
liko i volan.

U praksi to znači da ako na-
meravate da preteknete spor-
no vozilo na regionalnom putu,
potrebno je da pre početka pre-
icanja obavezno prođete u niži
stepen prenosa od onog u kom-
te bitli, kako bi se obebedio vi-
ši broj obrtaja, a onda pun gas,
i opet menjač... Ukratko, ben-
dina: zapremina 1.6 litara, oče-
irvano, nije elastičan koliko je
to dizelaš iste zapremina ko-
i smo testirali u kiji „sid“, ali
zato mnogo pristupačni-

ji. Recimo, najjeftinija verzija
„proside“ sa 1.6 benzinom stane
je oko 2.000 evra manje od 1.6
dizelaša sa približno istim be-
jem „kunjia“.

Međutim, ako
ne žurite i pre
svaga od ovog
automobila ne
tražite ono što
i nije njego-
va prava pri-
roda ni nana-
ma, dakle sport-
sku iznarenu, „pro-
sid“ će vam ponu-
dići zaista prijatno putovanje.

Šesti stepen je prilagoden oko-
nosničnom krstarenju, pa se pet
120 km/h na autoputu ne mora

**Za
novi „pro-
sid“ se može
reći da je uz mo-
del „sportidž“ jedan
od najatraktivnijih
automobila koje
je Kia napra-
vila**



STABILNOST I BEZBEDNOST

Na vreme opominje

kako je „prosid“ napravljen sa naglaskom na udobnost, tokom uobičajenog ispita stabilnosti prijatno nas je iznenadio. Karoserija se praktično ne naginje, a ni reakcije u kritičnim trenucima nisu nervozne. „Prosid“ kao da najavljuje trenutak kada će napustiti zadatu putanju, tako

da vozač ima vremena da adekvatno reaguje. ESP uređaj nije preterano agresivan i grub, ali kada treba zadržati zadatu putanju, adekvatno interveniše. Inače, ukupna briga o bezbednosti je na visokom nivou, pa je u standardnoj opremi šest vazdušnih jastuka.

prelazi 3.000 obrtaja u minu-
tu. Na kraju prednosti ovakvog
umerenog benzinka i umerne
vožnje do izlaza dolaze na
benzinskoj stazi.

Prednosti racionalnog

Za kiju „prosid“ se lako mo-
že odlučiti i vozač koji razmi-
šlja isključivo racionalno, jer će
mu odgovarati vozne osobine,
potrošnja, dimenzije i naravo-
no zanimljiva cena, ali je sva-
kako namenjen onima koji žele
vozilo sa upečujljivim stilom.
Tačnije, vožnja kupca poput
„proside“ je slična onom ose-
ćaju kada se obuču dres sa bro-
jem poznatog sportiste iz omi-
ljenog kluba.

Možda nam neće pomoći da
banalno biniškim reketom, ili
leptom podjednako vešto kao i
profesionalci, ali se u toj oče-
ći na terenu svakako osećamo
bolje. Uostalom, kada je utisak
iz vožnje dobar, sportski stil ga
uvek čini boljim. ■

Test-ekipe vidi SAT Plus



PRTLJAŽNIK

Kupe po meri porodice

To što je „prosid“ izgubio dva vrata ne znači da mu je uma-
njena i svakodnevna praktičnost, pa je na raspolaganju pro-
stiran i pravilan prtljažnik. Ima zapreminu od 380 litara, dakle
ista je kao kod „sida“, odnosno kod hečbeka sa petora vrata.
Ova zapremina je u skladu sa standardom niže srednje ka-
tegorije, a obaranjem naslona teretni prostor se može pove-
ćati. Zadnja vrata su široka, pa se mogu transportovati i ve-
ći predmeti.

UPRAVLJANJE

Na tri načina

Jedan od sistema koji je „prosid“ preuzeo
sa „sida“ jeste „Flex Steer“ (Flex Steer)
uređaj. Njime se bira jedan od tri
načina funkcionisanja upravlja-
ča – komforan, standardan ili
sportski.

**Svojevrsni donak
stilu kupca
predstavljaju
smanjeni zadnji
vetrotroh i široki
stubovi, pa je pri
vožnji umazan, na
primer prilikom
izlaska sa parkinga,
neophodna dodatna pažnja**

