

| ISTRAŽUJEMO Najbolji veliki SUV automobili

Auto

magazin



Broj 164 / Maj 2023.

Opel Astra 1,2 GS



AMG Cena 200 dinara / 2 evra / CG / 3,50 KM / BiH / 100 den / MK

test | Kia XCeed 1,5 T-GDi EX Beat



| ZELENI AUTO



Volvo XC60 Recharge T8 AWD
Ultimate Dark

konkurenti

Mazda CX-60 E-Skyactiv PHEV
AWD Takumi



vozili smo

Mini John
Cooper Works
2,0 231 KS



proba

Cupra Leon
Boost
1,5 eTSI



I dalje mladolik



Prošle su tek tri godine od promocije ovog modela, a krajem prošle godine „iksid” je dobio i svoj prvi redizajn

Od trenutka predstavljanja do danas krossoveri su toliko prepravili tržište da prosto nema svrhe da se iko više čudi gde i zašto nestaju konvencionalno dizajnirani automobili. Porodični minivenovi su već deo automobilske istorije, troprostorne limuzine održaće se samo u premium segmentu, a za „metlu” se sprema i ono što mi poznajemo pod izrazom „golf klasa”. Tržišni prostor nije baš tako čist kako se na prvi pogled čini, jer sa druge strane stiže najezda elektro automobila, ali o njima nekom drugom prilikom. Ovoga puta ćemo se zadržati na dobrim, starim oktanima.

GLOBALNO POPULARAN

Zahvaljujući pametnom pozicioniranju modela i atraktivnom, iako ne previše riskantnom dizajnu, Kijin „iksid” je brzo i lako našao put do kupaca širom Evrope. Za prve tri godine, dakle do restilizacije iz septembra 2022, „iksid” je sa preko 120.000 prodatih jedinica na sebe preuzeo više od 40 odsto prodaje kompletne game modela „sid” koju čine verzija sa petoro vrata, karavan i takozvana „šuting brejk” verzija „prosid”. Na pojedinim tržištima, poput Velike Britanije, svaki drugi primerak iz porodice „sid” jeste upravo ovaj simpatični krossover.

Redizajn nije bio previše agresivan, ali je bio dovoljno efektan da „iksid” ostane tržišno konkurentan još nekoliko godina. Najveće izmene primetićete na prednjem delu automobila. Nove svetlosne grupe imaju dizajn u stilu ostatka „sid” game - sa tri vertikalna led dnevna svetla koja mu daju „mačkolik” izraz lica. Maska hladnjaka, popularno nazvana „tigrov nos”, malo je ipak modernizovana. Najveća promena na prednjem delu jeste izgled branika sa vertikalnim usisnicima za vazduh, odnosno, da budemo precizni, vertikalnim prorezima koji odvođe vazduh oko točkova.

Ulazimo u putnički prostor i tu primećujemo da nema previše izmena, bar

kada je reč o najluksuznijem paketu koji je u ponudi na domaćem tržištu. Kabina „iksida“ deli zajedničke elemente sa ostatkom porodice, ali uz digitalnu instrument tablu od 12,3 inča i multimedijalnim ekranom od 10,25 inča. Tu je i satelitska navigacije, a mape izrađuje kompanija Tom Tom, sa opcijom sedmogodišnjeg besplatnog ažuriranja EU mapa. Za premium zvuk pobrinuće se JBL ozvučenje sa eksternim pojačalom i visokotonskim zvučnicima. Na završnu obradu i materijale nemamo nikakvih primedbi, čak nam se i više sviđaju nego kod nekih modela novijeg datuma. Centralna konzola sa do-

sta fizičkih tastera, otkriva godine ali, sa druge strane, donosi praktičnost i lakocu upravljanja. Upravo tu jednostavnost upravljanja su mnogi automobili izgubili prebacivanjem svih kontrola na ekrane. Ali dobro, trendovi su jedno, a ono što je bitno jeste da još uvek postoji mogućnost izbora za različite kategorije kupaca. Nismo, i ne treba da budemo svi isti.

Sedišta su izrađena u kombinaciji eko-kože i tkanine. Prednja sedišta iznenađujuće dobro drže telo u krivinama, zahvaljujući nešto izraženijim bokovima, a sam položaj sedenja nam se baš dopada jer je bliži limuzinskoj nego SUV

varijanti. Podignuta karoserija daje bolji pogled na put, tako da je to u suštini veza između SUV i limuzinskog sveta. Ponuda prostora za odlaganje sitnica je sasvim dobra. Već smo hvalili policu za telefon koja se nalazi ispred menjača na donjem delu centralne konzole. Prostor za čaše ima rolo poklopac, pa kada ne koristite limenke ili čaše, možete jednostavno da ga zatvorite. Pošto u ovom paketu opreme „iksidi“ ima i elektronsku parkirnu kočnicu, na mestu gde se nalazila ručna kočnica postavljena je sada uža pregrada idealna za olovke ili telefon. Prtljažni prostor je nešto veći nego kod standardnog „sida“

i iznosi 426 litara. Dno prtljažnika ima mogućnost spuštanja tako da možete da dobijete još malo dodatne dubine ukoliko se ukaže potreba. Ono što domaći kupac posebno ume da ceni jeste rezervni točak kompaktnih dimenzija.

Ako izuzmemo startnu verziju opreme „džoj“, u svim ostalim paketima standard su aluminijumski naplaci od 18 inča koji „iksidi“ daju taj „iks“ faktor i odlično pristaju ovom kompaktnom krossoveru. Sa druge strane, veliki točkovi donose i nešto tvrdi osećaj u vožnji, mada to „iksidi“ kompenzuje donekle mekšim oslanjanjem

u odnosu na ostatak „sid“ game. Prednje oslanjanje je tipa Mekferson, sa gasnim amortizirima i stabilizatorima, dok se pozadi nalazi „multilink“ što je skuplje i ne baš često rešenje kod konkurencije. Dokle god ne preterujete ovaj automobil savršeno drži zadatu putanju bez prevelikog naginjanja. Ipak, treba imati na umu da zbog 44 milimetra povišene karoserije „iksidi“ nije predviđen za pistu.

Testirani primerak bio je opremljen motorom zapremine 1,5 litara sa četiri cilindra koji je zamenio varijantu od 1.400 kubika. Sa svojih 160 konjskih snaga čini

optimalan izbor za veliku većinu korisnika. Nije eksplozivan, ali ima više nego dovoljno snage i elastičnosti za sigurna i bezbedna preticanja i za savladavanja uspona bez potrebe za čestim promenama stepena prenosa. Menjač je preovereni manuelni sa šest brzina i već dobro poznat. Ubrzanje iz mirovanja je nešto preko devet sekundi, a maksimalna brzina je deklarirana na 208 km/h. Prijatno nas je iznenadila prosečna potrošnja zabeležena na testu. „iksidi“ je u redakciji „Auto magazina“ bio u vreme prvomajskih praznika, ali smo ga koristili najvi-

”

Novi član familije modela „sid“, u stvari klase CUV (City Utility Vehicle)...



Najveće izmene su na prednjem delu automobila - nove svetlosne grupe imaju dizajn u stilu ostatka „sid“ game sa tri vertikalna led dnevne svetla koje mu daju „mačkolik“ izraz lica



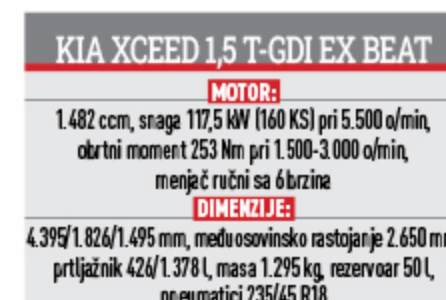
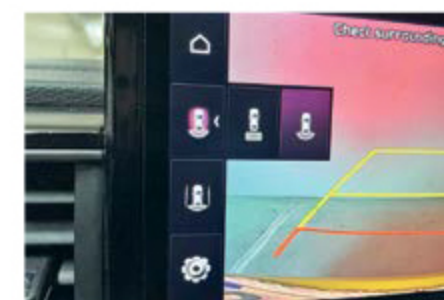
Ovo je izled koji prodaje „iksidi“ - toliko intrigantan da je zbog novih detalja i koncepta dobio i novu oznaku CUV koja ga svrstava u klasu praktičnih gradskih automobila



Zajednički imerilac za celu porodicu „sid“ je izgled kokpita



Pod prtljagom ima dva nivoa, sa dosta pravilnim oblikom prostora za smeštanje stvari



KIA XCEED 1,5 T-GDI EX BEAT

MOTOR:

1.482 ccm, snaga 117,5 kW (160 KS) pri 5.500 o/min, obrtni moment 253 Nm pri 1.500-3.000 o/min, menjač ručni sa 6 brzina

DIMENZIJE:

4.395/1.826/1.495 mm, međuosovinsko rastojanje 2.650 mm, prtljag 426/1.378 l, masa 1.295 kg, rezervoar 50 l, pneumatici 235/45 R18

PERFORMANSE:

maks. brzina 208 km/h, ubrzanje 0/100 km/h 9,2 s, potrošnja (fabrička): 6,0-6,4 l/100 km

Emisija CO₂: 136 - 145 g/km

OPREMA:

STANDARD: ABS, ESC, HAC, 6 vaz. jastuka, dvozonski automatski klima uređaj, bi funkcionalna projekcijska LED prednja svetla sa adaptivnim sistemom osvetljenja, zadnja LED svetla, automatsko paljenje svetala, blutut korekcija sa prepoznavanjem glasa i mogućnošću povezivanja dva uređaja, „su perviži“ digitalna instrument tabla dijagonale 12,3 inča, zadnji parking senzori sa kamerom, premium JBL audio sistem sa kolor ekranom osetljivim na dodir dijagonale 10,25 inča sa Apple Carplay i Android auto funkcijom, 2 audio uređaja sa eksternim pojačalom dodatnim niskotoncima i visokotoncima i USB konekcijom, komande audio uređaja na upravljaču, kožom presvučeni volan i ručica menjača, tempomat i limitator brzine, sedišta u kombinaciji tkanine i veštačke kože, grejanje prednjih sedišta i volana, aluminijumski naplaci od 18 inča, sigurnosni alarm, dodatno zatamnjena zadnja stakla, Smart key pametni ključ sa tasterom za pokretanje motora, zadnji parking senzori sa kamerom i cross traffic alert-om, sistem za nadzor mrtvog ugla...

še u gradskoj vožnji i pri tome prosečna potrošnja nije „prebacila“ 6,5 litara, što ne odudara mnogo od fabričkog podatka. Nismo upadali u „stani-kreni“ situacije, iako je bilo dosta vožnje po najstrožem centru Beograda gde svakako nije moguće kretati se brzo.

Kija je uspešla da svoj „krossover“ adut zadrži u fit formi i nastavlja da se bori sa konkurencijom za svoje parče kolača. Ovaj model je veoma dobro „pogodio“ žicu evropskog kupca i zato prednjači kada

je u pitanju udeo u prodaji u okviru „sid“ porodice. Ruku na srce, nije se obrukao ni u nadmetanju sa konkurencijom koja je sve samo ne naivna. U ovoj klasi kompaktnih „krosovera“ tu su još i „mazda CX30“, „volksvagen T-roc“ i, recimo, „si-troen C4“ koji je u novoj podeli karata iz „hečbek“ kategorije prešao u pomenute krosovere. Svakim danom ponuda postaje bogatija, a trka neizvesnija.

Na samom kraju dolazimo do one jedne stvari zbog koje sve češće stavljam

ruku na srce čak i kada ne svira himna. Da, to je cena. Startna cena novog „iksid“ kreće od 22.000 evra (sa svim uračunatim popustima), dok ovaj primerak u najbogatijem paketu opreme i sa ovim motorom trenutno košta oko 28.400 evra. Za one koji imaju odgovarajući budžet i odlučili su se za Kiju, još jedna informacija - ova suma je taman tolika da se uđe u novu dilemu „iksid“ ili „spor-tidž“?

• Armen Derbogossian