

Toyota Yaris: stigao je i Cross!

AMG Broj 135 / Jun 2020.

Auto[®]

magazin



Peugeot 2008

1,2 PureTech Allure



www.magazinauto.com

ISSN 1620-7006

9 773620 700005 00135 >



/ Cena 99 dinara / 1,2 evraCG / 2,50 KM BiH / 60 den MK /

VW T-Cross 1,0 TSI Life

Štediša



BMW X2 sDrive 18d

Sportista i sa 150 KS



Kia XCeed 1,4 Turbo

Zlatnik



Toyota RAV4 Hybrid AWD-i | Jeep Compass 2,0 | Ford Tourneo Connect | Nissan GT-R50

DRUGI SUSRET SA KIJINIM „IKSIDOM“
DONOSI NAM ONO ŠTO SMO SMATRALI
PRAVOM MEROM – TURBO MOTOR
ZAPREMINE 1,4 LITRA SA 140 KONJSKIH
SNAGA I SEDMOSTEPENI DCT MENJAČ.

Jasnih granica između klasa automobila odavno nema, i ovakve mešavine SUV-a i hečbeka iz „C“ segmenta nisu više nešto što je svetogrđe. Ako je suditi po prodajnim ciframa u Evropi, krossoveri sve više postaju „mejnstrim“, a takozvana „golf“ klasa surovo je gurnuta u duboku senku. Dobar deo proizvođača automobila je, brže bolje pojurio da uhvati korak sa krossover ludilom, i tržištu ponudi svoj automobil iz „C“ segmenta sa povećanim prečnikom točkova, povećanim rastojanjem od tla i paketom plastičnih lajsni i odbojnika.



Prava mera



U Kiji su odabrali put kojim se ređe ide. „Iksid“, ili kako ga neki (sa pravom) zovu „eksid“ je zauzeo centralno mesto u „sid“ gami iako nije najskuplja varijanta. U odnosu na baznu verziju „iksid“ je duži za osam centimetara i viši za četiri. Svetlosne grupe, hauba, branici i linija krova su drugačiji. Zadnji deo je totalno drugačiji i ujedno najlepši deo „iksida“. Može se reći da kada je eksterijer u pitanju, zadnji kraj prodaje ovaj auto. Kada sve sumiramo praktično samo su prednja vrata

ostala ista sa osnovnim „sidom“. Upravo to je ono što automobilu sa ovog testa daje toliko traženi „Iks“ faktor. Zaista su se potrudili oko mnoštva detalja i onda jedan „epik feil“ što bi rekli mladi. Na samom dnu zadnjeg branika u prelepo dizajniranim hromiranim trapezoidnim otvorima nalazi se – plastični poklopac! Izduvni sistem smešten je ispod branika na standardnom mestu. Dobro, nije ovo Kijin izum, i neki premium proizvođači su se poslužili ovim trkom, ali svakako bi bilo vrlo „kul“ da

su ovi otvori zaista poslužili za završetak izduva.

Da ne dužimo previše oko dizajna, sve smo već to videli na našem prvom upoznavanju sa „iksidom“. Razlog zbog koga smo uzeli ovaj automobil na test jeste snažnija benzinska varijanta od 1,4 litra sa četiri cilindra. Iako, na papiru, ima samo 20 KS više od trocilindričnog motora sa hiljadu kubika, ovaj automobil se ponaša potpuno drugačije. Pod jedan zbog parnog broja cilindara sve je tiše i mirnije. Zvuk automobila je potpuno drugačiji. Oba agre-

Prevazići očekivanja

Poreklo imena „iksid“ je malo više od običnog dodavanja prefiksa „X“ na već poznati model. Igra reči vodi nas do engleske reči „exceed“ što znači prevazići, nadvisiti. Marketing stručnjaci u Kiji su ovim modelom želeli da poruče kupcima da će ovaj model prevazići njihova očekivanja, a ujedno i da poruče konkurenciji da će ih ovim modelom nadvisiti. Vrlo ambiciozno, ali ne i bez pokrića.

gata imaju turbinu, ali snažnija verzija ima i 40 odsto veći obrtni moment što se odmah zapazi. Maksimalna brzina je nekih petnaestak kilometara na sat veća i iznosi okruglo 200 km/h, dok je sa ubrzanjem od 9,4 (9,5 za DCT menjač) „iksid“ u ovoj verziji skoro dve sekunde brži od rođaka sa motorom od jednog litra. Investicija u snažniji motor „vuče“ sa sobom izdatak od nekih 1.500 evra. Ako nas pitate, vredi dodatno zavući ruku u džep.

Sama vožnja je zaista prijatna i osećaj je, kao što se i moglo

očekivati, negde između vožnje hečbeka i SUV-a. Položaj za volanom je kao kod običnog „sida“, znači kao kod standardnih „hečbeka“, ali zbog udaljenosti od tla od 18 cm, pogled na put je uzvišeniji. U SUV-ovima se sedi nešto uspravnije pa je i perspektiva drugačija. Generalno sve je stvar navike, a krossoveri ovde uzimaju najbolje od oba sveta. Oslanjanje je drugačije podošeno nego kod „sida“, hod amortizera je duži i uz blagi upliv hidraulike sve to deluje prilično lepo odmereno. Ovo je naroči-

to važno zbog povećane visine težišta automobila i neutralnosti prilikom vožnje u krivnima. Treba istaći da se Kia opredelila za multilink zadnje oslanjanje što je skuplja varijanta naročito u ovom segmentu. Testni automobil bio je opremljen i već poznatim Kijinim sedmostepenim DCT menjačem sa dva kvačila. Elektronika lepo „čita“ namere vozača, ali kao i kod svih automatskih i automatizovanih transmisija, treba biti odlučan na gasu pa će i zadržka u reakciji biti kraća.

Enterijer je najvećim delom identičan onome u „sidu“. Naravno, da bi se opravdala viša cena, ovde nalazimo i na neke estetske dodatke sa luksurnijim karakterom poput kombinacije aluminijuma i „piano“ laka kao i veliki displej od deset inča sa navigacijom. Zgodna stvar kod ovog ekrana je to što se može podeliti u dve ili tri zone i tako davati vozaču dve, odnosno tri vrste različitih informacija. Bluetut konekcija se podrazumeva, a u ovoj „EX bit“ verziji moguće je povezati dva mobilna uređaja ➔



”Zadnji deo je totalno drugačiji u odnosu na „hečbek“ brata i ujedno najlepši deo „iksida“. Može se reći da, kada je eksterijer u pitanju, zadnji kraj prodaje ovaj auto



„Iksid“ enterijer deli sa klasičnim „sidom“ ali uz bogatije pakete opreme



nije 24.490. Ovo je cifra koja vam garantuje prilično širok izbor automobila iz najrazličitijih kategorija i konačna odluka sigurno neće biti laka. Početne verzije „iksida“ startuju sa cenom od 17.500 evra što je ponovo ozbiljna suma. Sa druge strane „sid“ je, sa početnom cenom od 12.990 evra, za tržište poput našeg, daleko realnija opcija. U najskupljem paketu opreme i sa ovom kombinacijom pogonske jedinice i transmisije je nekih 5.000 evra jeftiniji od testiranog „iksida“. Eto računice koliko košta taj famozni „iks“ faktor. Uprkos logici novčanika i uprkos konkurenciji koja je dosta jaka „iksida“ ima pregršt aduta i iz tog razloga zauzima dve trećine kapaciteta proizvodnih traka u Slovačkoj Žilini.

Armen Derbogossian

istovremeno. Najviši paket opreme uključuje i pogodnost koju sa sobom nosi pametan ključ, a to je startovanje motora pomoću tastera i otključavanje i zaključavanje vozila bez ključa. U sredini vidnog polja kada pogledate kroz lepo profilisani kožni upravljač je centralno postavljeni „super-vižn“ ekran od 4,2 inča i dva velika analogna instrumenta sa svake strane. Bilo bi lepo da se, bar u najvišem paketu opreme, našla i Kijina kompletno digitalna instrument tabla koja je u ponudu na Zapadnim tržištima jer sigurno ovom vozilu daje taj „isk faktor“ šmek.

Šta nam nedostaje? Imajući u vidu da Kija ovim vozilom želi da pridobije klijentelu koja želi „lajfstajl“ automobil najviše nam nedostaje mogućnost pogona na sva četiri točka. Jasno je nama da bi ovo drastično poskupelo celu priču i da praktično 99 odsto ovih automobila nikada, ali baš nikada ne siđe sa asfalta, ali pogon na sva četiri točka je mnogo više od pukog „off-rouda“. Ima nečega i u borbi sa klizavim podlogama. Verovatno bi procenat prodatih vozila sa ovom opcijom bio zanemarljivo mali ali priča zvana „sid“ onda bi bila potpuno zaokružena. Tu je klasična verzija sa petoro vrata za konzervativniju klijentelu, karavan za porodične varijante, „šuting brejk“ verzija za one ekstravagantnije i, na posletku, „iksida“ za one okrenute avan-



Veliki ekran od 10 inča možete podeliti na tri zone



Automatska „klima“ je standard od drugog paketa opreme



Odličan sedmostepeni DCT menjač



Volan je lepo profilisan i dobro „leži“ u rukama



turi. Ali dobro, verujemo da bi „iksida“ onda previše zašao na teritoriju „sportidža“. U svakom slučaju ono što jeste planirano jesu verzije sa elektro i hibridnim pogonom. Jedna od stavki koja je obavezna u EU jeste set bezbednosnih sistema koji uključuju kameru i radar. Ova dva uređaja zajedno omogućuju rad nekoliko bezbednosnih funkcija koje su u Evropi standard već nekoliko godina. Reč je o sistemima poluautonmne vožnje kao što su „lajn asist“ koji zahvaljujući kameri prati linije na putu i održava vozilo u traci, ako je potrebno i korekcijom upravljača. Radar je tu da prati situaciju ispred vozila i pomaže sistemima autonomnog kočenja kada uoče prepreku koja se brzo približava. Ova dva uređaja u paru sa automatskim menjačem omogućavaju rad i adaptivnog tempomata koji smanjuje memorisanu brzinu vozila ukoliko primeti sporije vozilo. Na posletku tu su i „pametna“ duga svetla koja smanjuju zaslepljujući snop svetlosti kada vam u susret dolazi drugo vozilo. Na pitanje zašto se ovi sistemi

AUTO MAGAZIN #131 decembar 2019. godine

... Stajali smo nekoliko minuta ispred automobila sa značajno podignutom obrvom i kažiprstom na ustima. Hedžbek? Ne, ne definitivno ne. SUV? Neeeee. Krossover? Hm. Pa tu je negde, ali baš i nije. U Kiji kažu da je novi član porodice „sid“ u stvari CUV (City Utility Vehicle). Pa hajde da i mi na taj način okončamo dilemu. Koncept podseća dosta na recimo Volvoov „V40 kros kantri“, s tom razlikom što „CC“ verzija „V40“ ima gotovo identičnu liniju kao standardni model samo uz dodatak plasničnih odbojnika i nešto povećano rastojanje od tla. U Kiji su uložili dosta više truda i odradili kompletno prepakivanje „sida“ uz dosta atraktivnih detalja. Moglo bi se reći da je „iksida“ namenjen populaciji kojoj je klasičan „sid“ previše konzervativan i kojima su avanture životna inspiracija...



ne nalaze u ponudi za tržište Srbije dobili smo vrlo poražavajući odgovor. Prvi kontingent vozila „sid“ je stigao sa ovim sistemima ali domaći kupac jednostavno nije zainteresovan za bezbednosne sisteme naredne generacije. Šta više, primetna je i odbojnost ka novoj tehnologiji uz obaveznu opasku „to je skupo kad se pokvari“. Ekonomski standard i dalje diktira mnoge uslove, pa kako svi ovi sistemi koštaju i do dve hiljade evra u nabavci, jasno je zašto se mnogi zastupnici odlučuju da poruče vozila bez radara i kamere. Ono što „iksida“ u ovoj verziji poseduje i što nam se posebno svidelo jeste sistem „kros trafik alert“ (cross traffic alert) koji prilikom vožnje unazad obaveštava vozača o nadolazećem vozilu bočno kao i sistem za kontrolu mrtvog ugla sa upozorenjem za vozača.

Pa koliko treba izdvojiti za jedan evropski „mejnstrim“ automobil koji je u trendu i pri tome ima optimalno odmerenu kombinaciju motora i menjača da vožnja uvek bude zabavna? Skoro 25.000 evra. Tač-

Kia Xceed 1,4 T-GDI DCT EX Beat

MOTOR:

zapremina 1.353 ccm, snaga 103 kW (140 KS) pri 6.000 o/min, obrtni moment 242 Nm pri 1.500-3.200 o/min, menjač automatizovani DCT sa dva kvačila i 7 brzina

DIMENZIJE:

4.395/1.826/1.495 mm, međuosovinsko rastojanje 2.650 mm, prtljag 426/1.378 l, masa 1.332 kg, rezervoar 50 l, pneumatici 235/45 R18

PERFORMANSE:

maks. brzina 200 km/h, 0/100 km/h 9,5 s, potrošnja (fabrička): 5,3/5,7/6,5 l/100 km

Emisija CO₂: 130 g/km

OPREMA:

ABS, ESC, HAC, 6 vaz. jastuka, elektronska parkirna kočnica, dvozonski automatski klima uređaj, bi funkcionalna projekcijska LED prednja svetla, zadnja LED svetla, automatsko paljenje svetala, blutut konekcija sa prepoznavanjem glasa i mogućnošću povezivanja dva uređaja, zadnji parking senzori sa kamerom i cross traffic alert-om, sistem za nadzor mrtvog ugla, audio sistem sa kolor ekranom osetljivim na dodir dijagonale 10 inča sa Apple Carplay i Android auto funkcijom, audio uređaj sa pet zvučnika i USB konekcijom, USB brzi punjač, 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, pametni ključ sa tasterom za pokretanje motora...