

# Kubizam na korejski način



*Kubizam je u modi!  
Lansiran praktično u isto vreme kad  
i Citroen C3 Picasso i Nissan Cube,  
Soul igra na kartu originalnosti,  
pomešavši sve aktuelne žanrove*

■ iz Pariza, **Perica Rajković** ■ foto: **P. Rajković, Vrele Gume**



”**O**

la la, kakav *look*”, uskliknu moj komšija mesar, koji inače ima privilegiju da među prvima uživo vidi i isproba novitete u automobilskoj industriji, i nastavi: ”Jel’ to mali *crossover*?”.

”No, Monsieur Jacques, a još je manje *mini-van*, iako je visok, recimo, kao jedan *Scenic*. Ima, dakle, u ovoj Kiji od svega po malo, jer formama, kratkim prepustima preko točkova i klirensom, zaista podseća na jedan kvazi 4x4, mada je mnogi vide i u kategoriji gradskih *vanova*.” - strpljivo mu objasnih...

Zapravo, reklo bi se da je Kia krenula nekim svojim putem, ubacivši Soul u međusegment, negde između gradskih automobila (Clio, 207, Corsa...), i onih iz tzv. ”Golf” klase. Jer, sa 4,1 m dužine, znatno je bliža prvima, dok je

raspoloživim unutrašnjim prostorom i snažnim agregatima, naklonjena C segmentu.

## Šarena kockica

A dizajn, kažete? Ah, tu će se sigurno lomiti koplja. Mišljenja koja smo imali prilike da čujemo idu od divljenja do prezira. U osnovi, Soul je zaista kubičnih formi, no dizajneri su uspeali da mu podare dušu (na engleskom, *soul* znači duša) reljefnim formama karoserije i nesvakidašnjim detaljima. Nju je moguće i personalizovati, raznim nalepnicama i ukrasnim plastikama, poput one oko prednjih farova i maske. Kao takva, verovatno će imati solidnu prođu na određenim tržištima na istoku (Japan) i u razvijenim zemljama EU, pre svega zbog velike kupovne moći stanovništva i nepobitne originalnosti.

To su nam potvrdili i u press centru Kije za Francusku, gde je od predviđenih 3.000 primeraka za ovu godinu, već krajem maja, bilo prodato nešto više od polovine. Solidno, ali da bi postao *bestseller*, kao što je, recimo, jedan Mini ili Fiat 500, Soul nema dovoljno ambicija, a u određenim domenima ni talenta.

## Propuštena šansa

Nakon par krugova oko ”borbenog vozila”, moramo priznati da smo očekivali više uzbuđenja po otvaranju vrata. Kao da su dizajneri iscrpeli sve ideje oblikujući karoseriju, ili im je možda, direkcija potkresala budžet kada su se latili enterijera.

Na stranu najskuplja verzija sa dvobojnom komandnom tablom (opcija) i atraktivnim svetlećim Hi-Fi sistemom... Kod standardne verzije, unutrašnjost je tamna i bezlična, bar



►► Od motora, u ponudi su samo jedan benzinski i jedan dizel agregat, zapremine 1,6 litara ◀◀

dok se ne otvore dve pregrade na centralnoj konzoli. Naime, boks ispred suvozača i još jedan manji, iznad radio-prijemnika, obloženi su jarko crvenom plastikom, što samo donekle razbija monotoniju. Iako nije u duhu spoljašnosti, dizajn komandne table je dopadljiv, bez da originalnošću odskoče od sličnih vozila u segmentu. Ovo se odnosi i na kvalitet. Gornji deo armature izrađen je od tvrde plastike, dok je donji, po ugledu na obloge vrata, izuzetno osetljiv na ogrebotine. Iako ostatak unutrašnjosti deluje znatno pozitivnije (sedišta, podne obloge, instrumenti itd.), teško je otići se utisku da se previše štedelo.

## Praktičnost za pohvalu

Za uzvrat, praktični aspekt nije zapostavljen, tako da možemo pohvaliti brojne i praktične police i udubljenja. Pripadnice lepšega

pola sigurno će biti oduševljene ogromnim ogledalima na štitnicima za sunce - na veće do sada još nismo naleteli!

Vredan hvale je i raspoloživi prostor za putnike, ravan vozilima iz višeg segmenta, no, kao što se moglo i pretpostaviti, na uštrb prtljažnog prostora. Kako zadnja klupa nije na klizačima, ne može se po potrebi povećati, tako da se morate zadovoljiti sa veoma skromnih 220 litara. OK, poseduje duplo dno sa još stotinak litara zapremine, u koje se mogu sakriti stvari od vrednosti, ali je i sa njim, nedovoljan za manju porodicu. Modularnost je, inače, ograničena na preklopiv naslon zadnje klupe, kada se dobija potpuno ravna površina.

U pozitivne strane, svakako, ubraja se vozačeva pozicija, povišena po ugledu na vanove. Ulaz u vozilo olakšan je vratima koja se otvaraju pod gotovo pravim uglom, a kubaste

forme karoserije nisu preterano ograničile vidljivost. Naša verzija posedovala je senzore za vožnju unazad, ali ne i kameru sa slikom u levom delu unutrašnjeg retrovizora.

## Dva agregata po meri

Dokaz da se moralo prištedeti je i ograničena ponuda agregata, svedena na samo jedan benzinski (1,6/124 KS) i dizel agregat. Kako su prvi gotovo prognani sa određenih evropskih tržišta, ostao nam je savremeni "naftaš" 1,6 CRDi, poznat iz ostalih modela proizvođača. Za ovu priliku, pojačan je za 13 KS, uz neznatno povećanje obrtnog momenta.

Ukoliko se zna da i verzija od 115 KS potpuno zadovoljava u svim verzijama modela Cee'd, logično je da u stotinak kilograma lakšem Soulu, nema nikakvih poteškoća. Šta više, omogućava mu veoma ubedljiva ubrzanja, ▶



Vozačka pozicija nešto je povišena, ali je ergonomija na veoma dobrom nivou



Prostora na zadnjoj klupi ima u izobilju, tako da će i više osobe moći udobno da se smeste



Ulazak u vozilo umnogome je olakšan vratima koja se otvaraju pod uglom od skoro 90°



Prtljažnik u osnovnoj konfiguraciji ima 220 litara...



...koji se povećavaju na preko 700 litara kada se obore zadnja sedišta

što nije uvek slučaj i sa međubrzanjima. Naime, ispod 2000 obrtaja, motor je veoma "lenj", tako da je neophodno brzo "prešaltovati" u niži prenos. Srećom, menjač je dobro odmeren, lak za manipulisanje i precizan, što dokazuje da nije uvek neophodno posegnuti za šestostepenim.

## Stabilnost za uzor

Druga strana medalje jeste visok nivo decibela u kabini, jednim delom usled nedovoljne izolacije kabinskog prostora. No, Soul i nije namenjen za duga krstarenja po auto-putevima, što nikako ne znači da za tako nešto nije sposoban. Nekih 500 km od Pariza, do Normandije i nazad, proveli smo u sasvim zadovoljavajućem komforu, pre svega zbog odličnog stanja podloge. Čim ova nije poput

bilijarskog stola, Soul je bezdušan prema putnicima, a "tupi" udarci ogibljenja snažno se manifestuju na stražnjice. Testirani model imao je, uslovno rečeno, "skromne" pneumatike dimenzija 205/55 R16, možemo samo zamisliti kako se ponaša sa opcionim 225/45 R18!?

U pravu ste ukoliko ste pomislili da se tako dobilo na stabilnosti, jer je ova Kia, uprkos povišenom težištu, veoma zabavna za vožnju. Postavljena na potpuno novoj platformi, može se voziti brzo i sigurno, tako da je jedna "znatiželjna" Meriva brzo odustala od praćenja. Izuzmemo li osnovnu verziju, ESP je u serijskoj opremi, što dobro dođe na klizavoj podlozi, posebno ukoliko je "obuven" u prosečne Hankook gume.

Sve u svemu, Soul je na ovome polju za nijansu iznad kompaktnih vanova tipa C3 Picasso, Nissan Note i Renault Grand Modus,

kako po karakteristikama, tako i po ponašanju na putu. Njegova ekonomičnost time je delimično dovedena u pitanje, jer smo sa skromnih 48 litra u rezervoaru, prešli oko 650 km, što znači da se prosečna potrošnja kreće oko 7,2 l/100 km. Na regionalnim putevima trošio je 6,2 l, na auto-putu 7,7 (prosečna brzina 133 km/h), dok u gradu treba računati na nekih 8,5 litara.

## Interesantna alternativa

Kao retko kada, kupci u Srbiji privilegovani su u odnosu na evropske! Početna cena benzinskog Soula niža je kod nas za oko 2.000 evra, tako da se postaje vlasnik za manje od 13.000 evra. Od opreme, navedimo samo klima-uređaj, električne podizače prozora napred, centralnu bravu i radio

►► Postavljen na potpuno novoj platformi, Soul se može voziti brzo i sigurno, a ESP ima vrlo malo posla ◀◀



CD/mp3, sa priključkom za USB, ali ostaje pitanje zašto je predviđen samo jedan vazdušni jastuk za vozača?

Lično smatram da testirana verzija LX Pop ima najinteresantniji odnos cena/oprema (15.990 evra), gde su uračunati svi aktivni i pasivni sigurnosni sistemi (ESP i osam vazdušnih jastuka), vozačevo sedište podesivo po visini, komande za radio-prijemnik na upravljaču presvučenom kožom, električni podizači zadnjih prozora, aluminijumski naplaci, zatamljena stakla pozadi...

Inače, dizel motor je skuplji za prihvatljivih 1.300 evra, s tim da je ovaj, za sada, na raspolaganju samo u najskupljem paketu EX Art. Šteta, jer se razlika brzo amortizuje, a i karakteristike su, logično, na strani dizela (benzinac ima samo 156 Nm obrtnog momenta).

VG



Uz doplatu, moguće je i personalizovati automobil u vidu vrlo interesantnih "šara"



Moderno dizajniran enterijer najviše će se dopasti mlađoj populaciji



#### Kia Soul 1,6 CRDi LX Pop

##### Motor

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| Tip/broj cilindara            | turbo-dizel, redni/4 |
| Radna zapremina ccm           | 1582                 |
| Broj ventila/tip ubrizgavanja | 16/common-rail       |
| maks. snaga kW/KS/o/min       | 94/128/4000          |
| obrti moment Nm/o/min         | 260/1900-2750        |

##### Karoserija

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| tip/broj sedišta/vrata  | monovolumen/5/5 |
| D x Š x V mm            | 4105x1785x1161  |
| međuosovinski razmak mm | 2550            |
| masa vozila/nosivost kg | 1270/510        |
| zapremina prtljažnika l | 220-700         |

##### Ogibljenje

|        |                                                                                     |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| napred | McPherson, trouglato poprečno rame, spiralne opruge, amortizeri, popr. stabilizator |
| pozadi | polukruta osovina, spiralne opruge, amortizeri, popr. stabilizator                  |

##### Kočnice

|               |                           |
|---------------|---------------------------|
| napred/pozadi | samovent. diskovi/diskovi |
|---------------|---------------------------|

##### Pneumatici

|           |            |
|-----------|------------|
| dimenzije | 205/55 R16 |
|-----------|------------|

##### Prenos snage

|                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| pogon                       | na prednje točkove |
| tip menjača/stepeni prenosa | manualni/5         |

##### Performance

|                             |      |
|-----------------------------|------|
| ubrzanje 0-100 km/h, s      | 11,3 |
| maksimalna brzina km/h      | 182  |
| prosečna potrošnja l/100 km | 7,2  |

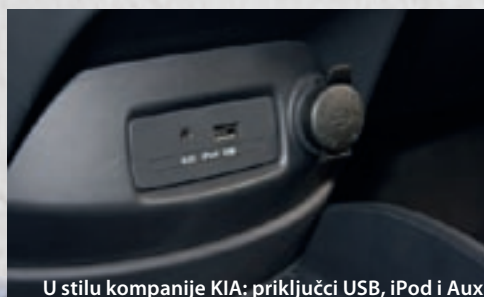
|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| <b>Cena (sa PDV-om) €</b> | <b>15.990</b> |
|---------------------------|---------------|

**+** originalan izgled, prostor za putnike, motor, cena

**-** zapremina prtljažnika, slaba izolacija kabinskog prostora, udobnost

|                |      |             |      |
|----------------|------|-------------|------|
| Dizajn         | ★★★★ | Performanse | ★★★★ |
| Funkcionalnost | ★★★  | Kočnice     | ★★★★ |
| Kvalitet       | ★★★  | Motor       | ★★★★ |
| Udobnost       | ★★   | Menjač      | ★★★★ |
| Vozne osobine  | ★★★★ | Cena        | ★★★★ |

**Prosečna ocena:** ★★☆☆



U stilu kompanije KIA: priključci USB, iPod i Aux

## Zaključak

Za kraj, ukoliko želite "pravi" mikrovan, sličnih dimenzija, sačekajte početak naredne godine, jer u duši, Soul to i nije. Uostalom, Kia ističe kako se radi o modelu izvan standardnih kategorija, a Soul to dokazuje malom modularnošću i skromnim prtljažnikom. Njegova ciljna grupa jesu mladi, kako po godinama, tako i duhom, koji u atipičnom izgledu vide samo pozitivne elemente.

Dodamo li na to raspoloživi unutrašnji prostor, "zdravo" ponašanje na putu i garanciju od pet godina (neograničena kilometraža), eto interesantne alternative za one koji ne robuju predrasudama.

perica.rajkovic@vrelegume.rs

