

| Koji automobili su na popustu i posle sajma?

Auto[®]

magazin

vozili smo

Geely Coolray 1,5



Škoda Kodiaq

test u Barseloni



Broj 173 / Cena 200 dinara / 2 evra\CG / 3,50 KM\BIH / 100 den\MK



Kia EV9 GT-Line Launch AWD



Mini Countryman C



Suzuki S-Cross 1,4 Boosterjet 2WD Hybrid



zeleni auto
Volvo EX30
Twin Motor
Performance



istorija
VW Golf
50 godina
od nastanka



motocikli
Testirali smo
skuter
Zontes 350 E



ija je svoje električne modele rešila da napravi upečatljivim, pa tako „EV9“ električni sedmosed predstavlja oličenje dizajnerske filozofije „udruženih kontrasta“. To je miks višegaonih i trouglastih oblika prisutan u svim delovima ovog automobila i svakako vas neće ostaviti ravnodušnim.

Odmah, na prvi pogled postaje vam jasno da se radi o apsolutno novoj generaciji automobila kojoj na ulici, reklo bi se ni na planeti, nema ničeg sličnog. Da vaš prvi pogled stvori snažan utisak pobrinuće se netipična veličina ovog automobila kog svakodnevno vidate na ulici. Naime, ovaj Kijin svemirski brod ima ukupnu dužinu od nešto preko pet metara, među-

osovinsko rastojanje veće od tri i ukupnu visinu prosečnog muškarca. Možda vam ove opisne veličine ne daju jasan dojam o veličini ovog automobila, ali kada se nađete (u njemu ili pored njega) čak i u traci na auto-putu neće vam ostati mnogo prostora između linija, jer je i trag točkova ovog automobila imponantan i iznosi skoro dva metra. Sa bočnim retrovizorima „EV9“ je širok 2,26 metara, pa će gradska vožnja i ulazak u garaže tržnih centara biti pravi izazov. Svu ovu veličinu, a i masu koja iznosi 2,6 tone, iznenađujuće lako oživljavaju dva elektro motora, napred i pozadi, oba snage od po 192 KS i 350 Nm obrtnog momenta. Ukupno 384 KS i 700 Nm ovom Kijinom džinu sa

sedam sedišta omogućavaju da do stotke dođe za svega 5,3 sekunde!

Model „EV9“ predstavlja prejanicu Kijine platforme sa oznakom e-GMP. Ova platforma je razvijana i usavršavana zajedno sa kompanijom Rimac, sinonimom za performanse kada su električna vozila u pitanju. Saradnja sa Rimcem doprinela je da „EV9“ ima odlične vozno-dinamičke karakteristike. Brz odziv upravljača, nisko težište, multilink oslanjanje i frekventno odzivni amortizeri čine da se ovaj porodični sedmosed vozi kao pravi sportista među džinovima. Mi smo ga oprobali na uskim brdskim deonicama do planine Kosmaj, gde nas je i zainteresovao svojom dinamikom. Sportista nije, ali

mu nalikuje. Bićete svesni njegove mase, ali to neće vas negativno iznenaditi. Uzimajući u obzir njegovu veličinu, ubrzanje je neverovatno, prijanjanje je odlično, a naginjanje karoserije je tek minimalno. I sve to dok vas udobne fotele hlade i grle u sportskom režimu vožnje. Ne samo da će vas zagrliti, nego će i sedalni deo u sportskom režimu dodatno ulegnuti ne bi li još više simulirao prave „kadice“.

Baterija se nalazi standardno u podu automobila, ima masu od 566,5 kg, solidni kapacitet od 99,8 kWh, i u modelu koji smo imali na testu trebalo bi da omogući autonomiju do 505 km. Na testu pri 100 odsto napunjenosti baterije nama je prikazivao obećavajući dolet od 456

km. Ova brojka bi možda i mogla biti postignuta na nekom brdovitom magistralnom putu, poput deonice od Beograda do Kosmaja, gde bi regenerativno kočenje potpomoglo verodostojnosti ove vrednosti. Međutim, čim provedete malo više vremena na ravnom auto-putu u ovom džinu, jasno vam je da to baš i neće biti izvodljivo. Tada dolet kreće osetno da opada i realno iznosi oko 350 km. Prosečna potrošnja električne energije sa 21 kWh/100 km raste na 30 kWh/100 km. Ukoliko nađete dovoljno brz punjač, možete dobiti do 250 km dometa za samo 15 minuta. Prilikom punjenja tokom našeg testa na slabom AC punjaču snage 11 kW, „EV9“ je opravdao fabrički predviđeno

Na ovogodišnjem beogradskom sajmu smo imali priliku da prvi put vidimo najveći Kijin električni SUV, model „EV9“. Odmah posle sajma iskoristili smo priliku da ovaj model testiramo i na srpskim drumovima



Američki otisak na evropskom tlu

„EV9 je dobitnik nagrade 2024 World Car Awards za automobil godine kao Svetsko električno vozilo



vreme punjenja jer je za 50 posto napunjenosti bilo potrebno tek nešto više od pet sati.

Kijin „EV9“ ima odličan koeficijent otpora vazduha koji iznosi 0,28 i poseduje pogonski sklop za isključivanje prednjeg elektro motora kada to papučicom gasa od njega ne zahtevate, ali i ipak ima i 21 inčnu naplatku, pneumatike širine 285 mm i svu svoju masu, koji podsećaju da cifra od 500 predenjih kilometara, na žalost, ostaje samo teorija.

Instrument tablu krase tri skladna, srazmerna individualna displeja. Vozačev displej se ne odlikuje brojnim detaljima niti bojama jer je standardno istaknut samo prikaz brzine i dometa. U središnjem delu vozačevog displeja možete podesiti detalje aktivnog tempomata, statistiku potrošnje i raspodelu korišćenja energije baterije na prednji i zadnji elektro motor. Izgled vozačevog displeja možete namestiti da se menja zavisno od režima vožnje kojih ima četiri: Eco, Normal, Sport i My Drive, koje menjate tasterom u središnjem delu upravljača.

Na testu smo „EV9“ najviše vozili u normalnom režimu jer smo utisla da tada automobil najbolje razume komande vozača i automobilom upravljate „jednom pedalom“. Jačinu rekuperacije možete birati sami, pedalama fiksiranim na obruču upravljača, a možete to prepustiti i prediktivnom/automatskom režimu rekuperaci-



Kia EV9 GT-Line Launch AWD

90.999 €
sa PDV-om

„Platforma je razvijana i usavršavana u saradnji sa kompanijom Rimac



je. On će se brinuti o tome da li krstarite većim brzinama, da li se neki automobil nalazi ispred vas, da li ste na nizbrdici, razmatra čak i koliko je oštra krivina kojoj se približavate i tome će prilagoditi brzinu vozila. Mnogo šta od informacija ovaj sistem obrađuje, ali uprkos tome funkcionise besprekorno i vožnja jednom pedalom je na vrhunskom nivou. Pošto GT-line verziju karakteriše pogon na svim točkovima, pored tastera za izbor režima vožnje, nalazi se i taster za biranje odziva pogonskog sistema prema zahtevnosti podloge. Njega krase tri režima: blato, pesak i sneg. S obzirom da smo se vozili samo po asfaltu, gde smo i uvereni da će provesti najveći deo svog životnog veka, vanputne sposobnosti su ostale neistražene.

Između vozačevog i centralnog displeja nalazi se mali zaseban displej koji kotroliše klima uređaj. Na njemu su prikazana nešto detaljnija podešavanja klime, kojima ne morate pristupati preko centralnog ekrana. Ono što nam je drago jeste da i pored ovog modernog izgleda i dizajna instrument table, „EV9“ ima i sasvim dovoljan broj fizičkih tastera na upravljaču, ispod centralnog displeja/multimedije i na centralnoj konzoli. Na centralnoj konzoli pored čitača otiska prsta nalaze se i zasebni tasteri za laki pristup „auto hold“ funkciji, odnosno kontroli kretanja na nizbrdici, kamerama i parking senzorima. Očitavanjem otiska

prsta, učitavaju sve vaše memorisane preference, odnosno vaš vozački profil, što je veoma zgodno ako ovaj automobil delite sa porodicom. Od displeja tu su još „head-up“ i digitalni unutrašnji retrovizor, koji pomoću kamere projektuje šta se dešava iza vozila. Na testu digitalnu projekciju nismo koristili usled jakih refleksija, pa je ogledalo retrovizora služilo u svom načetnom obliku. To nije predstavljalo problem jer je vidljivost i preglednost ovog modela odlična. Ako ipak ne verujete svojim očima tu su i kamere u retrovizorima, uz čiju pomoć će se na instrument tabli projektovati video prikaz iz mrtvog ugla svaki put kada uključite pokazivač pravca. „EV9“ je opremljen skoro svim mogućim bezbednosnim sistemima, a izdvojili bismo sistem za izbegavanje sudara pri parkiranju i vožnji unapred i unazad, koji je koristan koliko i neophodan za kontrolu gabarita. Prilično frustrirajući jeste sistem za praćenje stanja vozača kao i stalna upozorenja za prekoračenje brzine čak i za 1 km/h. Ovi sistemi se, naravno, svi mogu isključiti, ali to ćete morati da učinite svaki put jer se ovi sistemi prilikom pokretanja vozila automatski aktiviraju. Ne postoji poseban taster ili prečica da to možete efikasnije i lakše da uradite kao kod drugih proizvođača.

Da se primetiti da je obruč upravljača prilično debeo i to posebno kada ruke držite na položajima „9“ i „3“ sata. Tako-



Ekologija u svakom detalju

Materijali su u potpunosti u duhu održivosti: sedišta su od veštačke kože, obloge vrata, prednja i centralna konzola su od reciklirane plastike, a tkanine i tepisi su izrađeni čak i od ostataka ribarskih mreža. Moćda ne zvuči baš luksuzno, ali su na dodir prijatne, jako dobro uklopljene i istaknute prijatnim ambijentalnim osvetljenjem u celoj kabini.



de, operacija ručice menjača nije najintuitivnija za korišćenje, ali je bar skladna i ne zauzima prostor na centralnoj konzoli. Pored toga, retko šta smo imali da zamerimo unutrašnjosti ovog luksuznog vozila. Sedišta su prave fotelje sa mnogo načina podešavanja, sa „laundž“ funkcijom. Pritiskom na „laundž“ taster koji se nalazi na sedištimu u prvom redu, naslon se obara, sedišta se naginje zajedno sa naslonom, a podrška za potkolenice se isteže. U roku od par sekundi nalazite se u skoro ležećem položaju i fotelje su se sada pretvorile u ležaj. Prednja i zadnja sedišta su i grejana i hladena, dok zadnja u opcionalnoj konfiguraciji ovog modela sa šest sedišta imaju i masazu u drugom redu.

Prostora u drugom redu za noge i glavu ima kao u biznis klasi aviona. Kontrole klimatizacije za putnike drugog reda su takođe kao kod aviona, na krovu automobila. Nebo je izrađeno od imitacije alkanata što se retko viđa u ovom cenovnom rangu. Sedišta drugog reda su podesiva

po dužini i nagibu i jednako udobna kao i prednja. Jednim pritiskom na bočni taster na naslonu drugog reda za sedenje, sedišta se automatski pomeraju i omogućavaju lagan ulazak u treći red. Ovde se može osetiti prave prednosti veličine ovog vozila, jer čak i odrasli mogu da imaju sasvim dovoljno prostora za sedenje. Nagib naslona trećeg reda se podešava pritiskom na taster, a tu su USB-C ulazi za punjenje i držači za čaše. Mesta u prtljažniku i sa podignutim sedištimu trećeg reda ima solidno - 333 litra, a ukoliko se ona spuste, zapremina iznosi masivnih 828 litara. Spuštanje i podizanje 2. i 3. reda se odvi-

Prednji prtljažnik

Model na testu nudi i nešto prostora u prednjem prtljažniku ispod „haube“ koji iznosi malih, ali korisnih 52 litra. Prednji prtljažnik vrlo zgodno možete otvoriti dvostrukim pritiskom na zasebni taster koja se nalazi pored stuba upravljača.

ja električnim putem i tom prilikom pod prtljažnika će uvek ostati ravan.

Na našem tržištu će biti dostupne dve verzije: „EX“ i „GT-Line“ verzije imaju bateriju istog kapaciteta i karakteristika, a razlika je što „EX“ verzija ima samo jedan elektro motor na zadnjoj osovini, dok GT-Line verzija ima dva motora, na prednjoj i zadnjoj osovini, i oba imaju po 192 KS. Jedan motor manje ovde znači i nešto više dometa, do 563 km kako kaže proizvođač. Cena modela na testu iznosi 90.999 evra a na ovu cenu se može ostavariti i dodatna subvencija države u iznosu od 5.000 evra. Kijin svemirski brod nudi toliko komfora, performansi i kvalitetnih materijala da premijum klasa, čak višestruko skupljih modela treba ozbiljno da se uplaši. Jedino pitanje ostaje koliko komforno se oseća kupac sa ovim gigantom na srpskim putevima i da li ima tržišnog prostora za ovaj pravi američki otisak na evropskom tlu. **A**

• Dušan Vrcelj



Prednji prtljažnik dovoljan za kablove i prateću opremu, moćda i poneku sitnicu



Potpun „ekološki“ luksuz prednjih sedišta uz pogled na ne manje prestižnu instrument tablu



Praktični i rado viđeni fizički testeri



„EV9“ je opremljen 800 V arhitekturom punjenja

KIA EV9 GT-LINE LAUNCH, AWD

Elektro motori (2x)	Sinhroni sa permanentnim magnetima, snage po 141,3 kW / 192 KS svaki
Maks. ob. moment	350 Nm
Baterija	Litijum-jonska, kapacitet 99,8 kWh, na pon. 552 V
Dimenzije D/S/V	5015/1980/1780 mm
Međuos. rastojanje	3100 mm
Klirans	177 mm
Prtljažnik	333/828 l
Pneumatici	285/45/R21
Maks. brzina	200 km/h
0-100 km/h	5,3 s
Prosečna potrošnja	23 kWh/100km
Domet	505 km
Vreme punjenja	AC (11 kW) 10-100%: 9 h 5 min, DC (50kW) 10-80 %: 83 min, utičnica 220V: 10-100 %: 40 h 35 min