

Poređenje jednog modela koji pripada B-SUV segmentu i jednog krossovera iz takozvanog "segmenta C" pokazuje da su se postojeće klase toliko izmešale da više ne važe ustaljena pravila po kojima ne bi trebalo da se porede "različite klase". Sve je sada veoma slično, uz male razlike i pojedina iznenađenja na testu

Promena

Pretpostavimo da je došlo vreme za promenu automobila. Kao što se uvek dešava u ovim situacijama, sjajnim i jedinstvenim trenucima za svakog pravog ljubitelja, veoma je teško naći ravnotežu između onoga što vam srce govori i onoga što je pametno i racionalno uraditi. Automobili nisu frižideri da se kupuju samo po potrebi i

mogućnostima – kupac vozi la želi da njegov četvorotočkaš, koliko je to moguće, bude produžetak njegovog životnog stava, ukusa i slično. Situaciju komplikuju deca. Lako je samcima da budu sebični, ali porodični ljudi moraju da razmišljaju i o praktičnosti. Imajući sve navedeno u vidu, evo dva automobila koja zaista mogu

da zadovolje različite ukuse. Ford „puma“ i kija „X sid“. Naizgled su slični, a ipak predstavljaju polove koji nisu baš suprotni, ali su prilično udaljeni jedan od drugog.

Različite osnove

Počnimo sa dodirnim tačkama. Imaju turbobenzinske motore sa više nego dovoljno snage, koji su ekološki čisti



Ford Puma

- 3 cilindra • 999 cm³ • 114 kW (155 KS)
- 190 Nm pri 1.900-5.500 o/min



perspektive

zahvaljujući laganoj elektrifikaciji. Tu su i automatski menjači sa dvostrukim kvačilom, savršeni za gradsku vožnju, ali ni sa „manuelcima“ ovi modeli nisu loši. I „pumu“ i „X sid“ smo vozili u proteklih godinu dana u najrazličitijim verzijama i motorima i menjača, a sada poredimo one performanse koje su izmerene sa automaticima.

Važnije je da su oba modela pogodna za one vozače koji imaju potrebu za određenom količinom prostora, koji ne prelaze mnogo kilometara, a istovremeno traže vozilo koje može da obavlja veoma različite zadatke, poput brojnih dnevnih obaveza, ali i dugih putovanja na odmor. To su za sada zajedničke karakteristike. Što se ostalog

tiče, uprkos tome što spoljne dimenzije nisu tako različite (među njima je samo dvadesetak centimetara u dužini), „puma“ i „X sid“ su primeri segmenata koji se, iako bliski, prilično razlikuju. „Puma“ je u potpunosti deo B-SUV kategorije, jer je, na kraju krajeva, osnova ista kao i kod „fijeste“. Sa

druge strane, „X sid“ je krossover „veličine C“ i nastao je na osnovi „sida“. Dakle, njihove osnove („fijesta“ i „sid“) nemaju ništa zajedničko, ali ono što je iz tih osnova izvedeno je već pomalo blisko.

Ako je estetika jedan od glavnih razloga

za odabir automobila, „puma“ ima sve što je potrebno. Fokusira se na dinamiku i to ne krije. Karoserija „X sida“ sa druge strane, možda ima malo

► str. 48



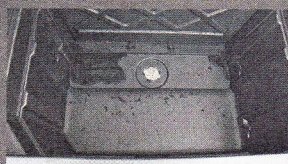
KIA X Ceed

• 4 cilindra • 1.482 cm³ • 118 kW (160 KS)
• 253 Nm pri 3.500 o/min.



HVALIMO +

• Upravljalivost je na visokom nivou, više nego dovoljno da poziva na dinamičnu vožnju.



• Praktičnost je dobra, zahvaljujući velikodušnom dvostrukom dnu prtljažnika.

ZAMERAMO -

• Kočenje na površinama različitog nivoa prijanjanja nije zadovoljavajuće.

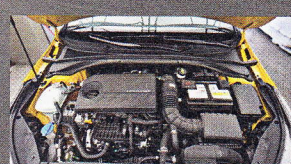


• Klima je mono, a u zadnjem delu kabine nedostaju otvori.



HVALIMO +

• Benzinac nije veliki potrošač i uz veći rezervoar autonomija je velika.



• Zvučna izolacija je uspešno urađena, a oslanjanje dobro upija neravnine.

ZAMERAMO -

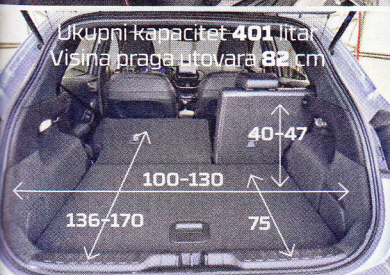
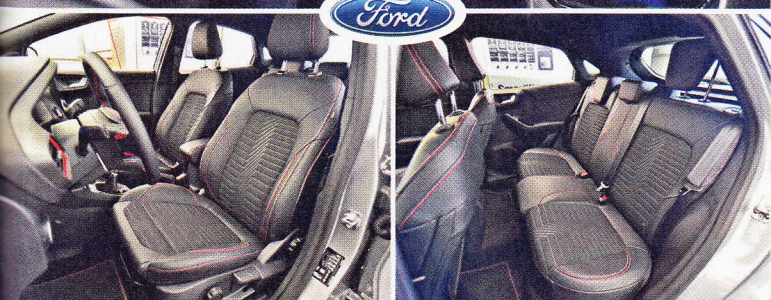
• I ovde zamerke idu na račun kočenja, kada su točkovi na različitim podlogama.



• Prtljažnik bi mogao da bude veći, pa bi još bolje ispunjavao porodične zadatke.

UPOREDNI TEST

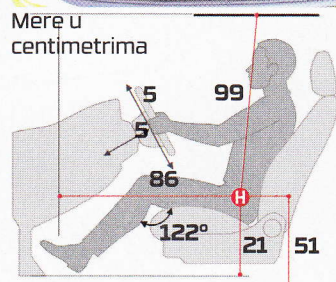
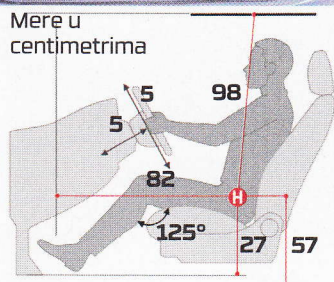
ENTERIJER



Dva sveta

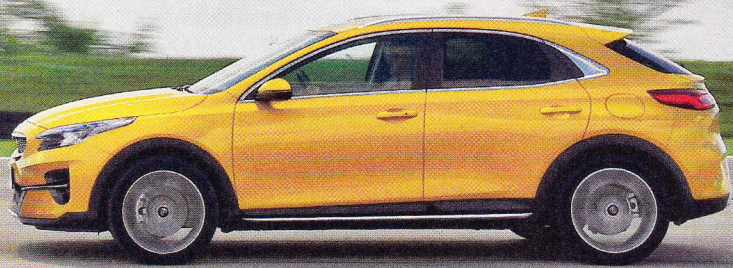
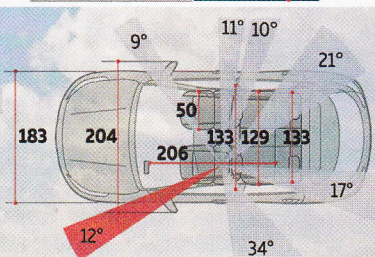
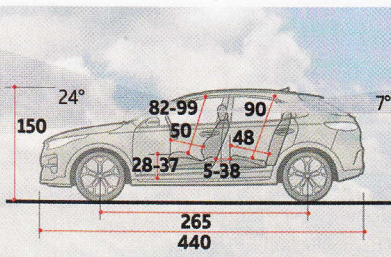
Unutar kabine razlike postaju malo značajnije. Presvlake od dragocenog materijala (i na sedištim i na instrument-tabli) povećavaju kvalitet oba modela, međutim, sa stanovišta pažnje koja je posvećena izradi, „korejac“ je blago u prednosti. Između ostalog, na „X sidu“ postoje dvozonke klime, otvori namenjeni onima koji sede pozadi i ventilirana prednja sedišta, kao i grejanje. „Puma“ nudi jednozonski sistem i grejanje prednjih sedišta, sa dodatkom odmrzavanja vetrobranskog stakla što je dodatna pomoć ako živite na mestima gde živa u termometru pada ispod nule.

Multimedijalni sistemi su kvalitetni i, što je još važnije, laki za korišćenje zahvaljujući jednostavnim menijima i prefinjenim grafičkim interfejsima. „X sid“ može da se pohvali većim ekranom, 10 inča naspram 7,9 kod rivala. „Puma“ uspeva malo da se osveti što se tiče unutrašnjeg prostora: iako je i kraća i uža od „X sida“, nudi nekoliko dodatnih centimetara za kolena putnika pozadi. Isto je i što se tiče nosivosti. Osim veće zapremine prtljažnika, „ford“ ima takozvani megaboks, veliki prostor za odlaganje, dostupan ispod poda prtljažnika širine oko 75 centimetara i dubine 30, za efikasan kapacitet od 73 litra. Savršen za skladištenje prljavih ili mokrih predmeta, lako se može očistiti vodom koja zatim ističe kroz posebnu rupu. Za razliku od „X sida“, „puma“ ima mesta za rezervni točak (ali je to opcija).



UNUTRAŠNJOST I PREGLEDNOST

Mere u centimetrima, uglovi u stepenima



UPOREDNI TEST

Performanse

izmerene na stazi centra NAAK



Brzina i režimi

■ PUMA ■ XCEED

maksimalna (km/h)	203,6	198,0
režim u VI (o/min)	5.400	4.850
režim pri 130 km/h (o/min)	2.800	2.600

Ubrzanja

km/h	0-60	0-100	0-130	0-140
s	4,5 4,8	9,4 10,0	15,5 16,8	18,3 19,9

400 m iz mirovanja (s) 16,9 17,3

brzina pri izlasku (km/h) 135,3 131,8

1 km iz mirovanja (s) 31,0 31,8

brzina pri izlasku (km/h) 168,8 161,7

Elastičnost u V

- pri min./maks. opterećenju

km/h	70-90	70-100	70-120
s	4,0/4,5 4,2/4,3	5,6/6,5 5,8/5,9	9,1/11,2 9,3/10,1

30-60 u III (spremnost motora) 4,2 4,0



STABILNOST I UPRAVLJIVOST

Neko zabavan, neko siguran

U situacijama naglog izbegavanja prepreke, ni „ford“ ni „kija“ ne zadaju poteškoće onome ko je za upravljačem. „Puma“ ima zadnji kraj koji ume da bude agilniji, pri čemu je kontrola stabilnosti intervenisala prilično dobro, a ponekad je kasnila. „X sid“ se može pohvaliti većom progresivnošću u reakcijama i boljom kalibracijom rada ESP.



Buka

50 km/h (po kocki) (dB(A)) 75,0 74,4

50 km/h (po asfaltu) (dB(A)) 60,1 59,3

maks. kod ubrzavanja

75,3 72,9



Tehničke karakteristike

• **Motor:** napred, poprečno, benzinac - 4 cilindra u liniji - prečnik cilindra 71,6 mm - hod klipa 92,0 mm - zapremina 1.482 cm³ - maksimalna snaga 118 kW (160 KS) pri 5.500 o/min - maksimalni obrtni moment 253 Nm pri 3.500 o/min - blok cilindra i glava od lakih legura - dva bregasta vratila, dupli fazni varijator - 4 ventila po cilindru (lanac) - direktno ubrizgavanje, turbo i interkoler - filter čestica - hibridni sistem motogenerator od 48 volti - litijum jonska baterija • **Prenos snage:** pogon na prednjim točkovima - automatski menjač sa duplim kvačilom i 7 stepeni prenoša • **Pneumatici:** 235/45 R18 94 V- set za reparaciju • **Karoserija:** čelična karoserija - dvoprostorno vozilo, petora vrata, pet mesta - prednje oslanjanje „mekferson“, spiralne opruge, stabilizator - zadnje oslanjanje multilink sa tri i po poluge, spiralne opruge - stabilizator - hidraulični amortizeri - disk-kočnice prednje ventilisane, ABS i ESP - upravljač sa nazubljenom letvom, električna servo- asistencija, zapremina rezervoara 50 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 265 cm - razmak prednjih točkova 158 cm, zadnjih 157 cm - dužina 440 cm - širina 183 cm - visina 150 cm - masa praznog vozila 1.430 kg. Prtljajnik od 380 do 1.332 dm³.

manje karaktera, ali više uzima u obzir male zamke svakodnevnog života, što pokazuju veliki crni plastični štitići na zadnjoj strani, donjoj strani i lukovima točkova koji čine da kontakti prilikom parkiranja budu manje problematični.

Zabava ili udobnost

U vožnji su pre svega predvidivi, a najveće razlike pronalazimo na planu kalibracije elektronike.

Na „pumi“ kada se prekorače granice prijanjanja, kontrola stabilnosti interveniše sa izvesnim zakašnjenjem i na pomalo nagao način, naravno bez ugrožavanja bezbednosti. Ako treba da izaберemo, ipak nam se više sviđa kako se vozi „puma“, mada moramo da primetimo i to da, u svakodnevnoj vožnji, oni koji imaju problema sa leđima neće voleti čvršće oslanjanje kod „forda“. Njegovo zadnje

oslanjanje se baš bori sa apsorbovanjem neravnina, koje „kija“ nekako mnogo lakše „pegla“. „Korejac“ nije samo malo mekši na svim neravninama, on takođe ima veću sposobnost filtriranja decibela koji potiču od aerodinamičke, kotrljanja točkova i motora. S tim u vezi, četvorocilindarski turbobenzinac je lepa razlika u „kiji“, taman za one koji se ne mogu navići na modu trocilindraša u haubi ove „kije“. Zaobljen,

TEHNIKA

Pitanje efikasnosti

Dva testirana automobila savršeni su primeri onoga što je proizvođačima danas na raspolaganju za postizanje dobrih performansi, u kombinaciji sa malom potrošnjom goriva i još manjom emisijom štetnih gasova, bez korišćenja skupih hibridnih šema. Motori su s turbo punjačem i opremljeni su direktnim ubrizgavanjem i dvofaznim varijatorom, radi optimizacije efikasnosti. „Puma“ ima zapreminu od samo jednog litra i tri cilindra za dodatno poboljšanje efikasnosti, štaviše, ima mogućnost deaktiviranja centralnog cilindra pri malim opterećenjima i brzinama, kako bi radio sa otvorenijim gasom i na taj način smanjio gubitke. Dakle, može se voziti i na samo dva cilindra. Oba automobila su opremljena tehnologijom blagog hibrida sa 48-voltnim sistemima koji se sasto-

je od motora/generatora, i litijum-jonske baterije koja skladišti energiju pri usporavanju, da bi je zatim poslala do generatora motora na sledećem pokretanju. U slučaju „pume“, isporučuje do 11,5 kW i 50 njutnmeta-ra obrtnog momenta, čime se olakšava zadatak benzinskog motora i posledično smanjuje potrošnja i emisije. Što se oslanjanja tiče, „kija“ se može pohvaliti sofisticiranim multilink zadnjim oslanjanjem sa tri i po poluge, koje doprinosi stabilnosti u ostrim krivinama, ali je veći doprinos na planu udobnosti. „Puma“ je opremljena jednostavnijim mostom sa međusobno povezanim točkovima, koji nema mogućnosti multilinka – zato nam se još više dopada kako je postignuta stabilnost i veća zabava u vožnji. Doduše, ona se plaća osetno manjom udobnošću.



elastičan i prijatan, ne može da računa na veseli i živavi izgled Fordovog motora (koji je potvrđen kao odličan), iako u praksi ne postoji rizik da izgleda ni sporo ni bezvoljno.

A potrošnja?

I samci i porodični ljudi na kraju se pitaju o potrošnji, mada su danas među vozilima na tom planu razlike manje – a i nema mnogo smisla pričati o većoj ili manjoj

potrošnji ako ste vozač koji vozi „samo“ oko 15.000 km godišnje. Kija „X sid“ je, ipak, bolja – posebno u gradskoj vožnji. Zabeležili smo 6,7 l/100 km, naspram 7,4 kod „pume“. Na regionalnom putu „ford“ beleži 5,8 l/100 km a „X sid“ 5,6 l/100 km. Na autoputu „puma“ troši 7,7, a „X sid“ 7,5 litara. Razlike nisu velike, ali ako se uzme u obzir da „kija“ ima i veći rezervoar, onda kod autonomije već pronalazimo nešto po

čemu je „X sid“ mnogo bolji – 670 km naspram 500 km kod „pume“.

I eto zaključka koji se sam nameće – „X sid“ je udobniji i zgodniji za duža putovanja, pa se kandiduje kao bolje rešenje za one sa porodičnim obavezama. Drugim vozačima koji još uvek mogu da povlađuju samo sopstvenim željama, atraktivnija opcija je „puma“, posebno ako vole „angažovaniju“ vožnju. ■

Test-ekipa revije SAT Plus



Kočenje – put kočenja (usporeenje)

100 km/h pri min. opterećenju (m)	39,0/1,01	39,0/1,01
160 km/h pri min. opterećenju (m)	95,4/1,06	97,2/1,04
100 km/h po suvom asfaltu + kocka (m)	46,4/0,85	46,8/0,84
100 km/h po mokrom asfaltu + led (m)	113,3/0,35	111,4/0,35



Prosečna potrošnja pređeni put (autonomija)

vrsta puta			
litara/100 km (km)	7,4 (565)	5,8 (719)	7,7 (546)
opšti prosek	6,7 (750)	5,6 (883)	7,5 (666)
	7,0 (599)	6,6 (756)	



Dinamički testovi ležanje na putu i stabilnost

bočno ubrzanje (g)	1,00	0,87
promena pravca na vlažnom (km/h)	81	85



Izmerene opšte vrednosti

prečnik zaokreta između zidova (m)	11,2	11,4
okretaji upravljača	2,7	2,3
sila za okretanje upravljača (kg)	1,7	1,5
zapremina prtljažnika (l)	363	327
masa vozila tokom probne vožnje (kg)	1.435	1.557
raspored mase napred/nazad (%)	61/39	59/41



Tehničke karakteristike

• **Motor:** napred, poprečno, benzinač - 3 cilindra u liniji - prečnik cilindra 71,9 mm - hod klipa 82,0 mm - zapremina 999 cm³ - maksimalna snaga 114 kW (155 KS) pri 6.000 o/min - maksimalni obrtni moment 190 Nm od 1.900 do 5.500 o/min - blok cilindra od livenog gvožđa i glava od lakih legura - dva bregasta vratila, dupli fazni varijator - deaktivacija jednog cilindra - 4 ventila po cilindru (lanac) - direktno ubrizgavanje, turbo i interkuler - filter čestica - hibridni sistem motogenerator od 48 volti - litijum jonska baterija • **Prenos snage:** pogon na prednjim točkovima - automatski menjač sa duplim kvačilom i 7 stepeni prenosa • **Pneumatici:** 225/40 R19 93 V- set za reparaciju • **Karoserija:** krossover, petora vrata, pet mesta - prednje oslanjanje tipa „mekferson“, spiralne opruge, stabilizator - zadnje oslanjanje torziona osovinu, spiralne opruge - hidraulični amortizeri - disk-kočnice prednje ventilisane, ABS i ESP - upravljač sa nazubljenom letvom, električna servo-asistencija, zapremina rezervoara 42 litra • **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 259 cm - razmak prednjih točkova 156 cm, zadnjih 152 cm - dužina 421 cm - širina 181 cm - visina 156 cm - masa praznog vozila 1.299 kg. Prtljažnik od 401 do 1.161 dm³.