



Novi svetski poredak

■ Mešanje karata u automobilske industriji nije neka novina.
Kakavu ulogu u novom poretku očekuju u Južnoj Koreji?

Da li zbog izjave Korejskih zvaničnika da im je želja da od koncerna Hyundai-Kija udare na koncern VW-Audi, ili zbog činjenice da je „golf” (mnogima) pojam automobila „C” segmenta, tek svi vole da porede „sid” sa „golfom”, iako mu on možda i nije direktni rival. Generalno gledano, misli-

probali u dva navrata, ali nikada nismo imali dovoljno vremena da ga temeljno pregledamo i pogledamo kroz našu lupu.

Na žalost (mada ta reč možda i nije najadekvatnija), umesto najjeftiniju verziju, dobili smo ga u jednom od top paketa sa snažnijim dizel motorom zapremine 1,6 litara sa 128 KS. Kažemo na žalost jer velika većina kupaca sigurno nema ovaj model u vidu kada razmišlja

umu ima potpuno drugačiju klijentelu. Grubo gledano, čini nam se da je strategija korejskog koncerna da sa modelom „i 30” posebno napadne tržišta Istočne Evrope i Rusije gde ljudi nov automobil pa čak i u ovom segmentu doživljavaju kao čist luksuz i demonstraciju moći i ličnog uspeha pojedinca. Možda iz tih razloga „hjundai i 30” obiluje krivudavim formama koje skreću pažnju. Sa druge

se došlo dotle, ali napredak u odnosu na prošlu generaciju „sida” je itekako vidljiv. U svakom pogledu, osim po pitanju mase, novi „sid” je nadmašio prethodnika. Vožnja je udobnija uprkos velikim aluminijumskim felnama od 17 inča koje baš i ne vole ove naše puteve „u tranziciji”. Nivo buke je značajno smanjen, a kvalitet materijala poboljšan. Posebno bismo pohvalili oplata vrata koje više nisu isključivo

Sam se parkira

Model sa testa bio je opremljen i sistemom za asistenciju pri parkiranju. Vozilo samo skenira prostor između parkiranih vozila i daje signal vozaču kada pronade parking mesto dovoljne širine. Putem displeja se vozaču signalizira u kom trenutku treba da zaustavi vozilo i ubaci u rikverc, dok se za upravljanje brine sam automobil.

mo da „sid” i „i30” više krađu deo kolača koji drži, recimo, Reno sa „meganom”, ili Pežo sa „308”, ali dobro, svi ovi automobili sigurno imaju zajedničkih varijabli i svakako su uporedivi. Razlike su sada drastično smanjene. Ni Korejanci nisu više jeftiniji kao nekada a sa druge strane, ni Evropljani ne mogu sebi da dozvole luksuz bezobrazno visokih cena. Čak ni gore pomenuti „golf” više nije nedodirljiv. Globalizaciju i Bogu si teška!

Nova generacija „kije sid” se našla na testu u našoj redakciji nedugo nakon svetske promocije. Istina, ovaj auto smo već

o kupovini. Prema našoj oceni najtraženiji će biti benzinac od 1,4 litra u paketu „urban”, ali dobro, doćićemo i do njega u skorije vreme. Predstavljamo vam hečbek sa paketom opreme „EX maks”.

Ako izuzmемо prednju masku i farove koji su glavni nosioci agresivne crte „sida”, ostatak vozila deluje čak i konzervativno. Sve je na svom mestu i ništa ne odskače. Ima i detalja koji su možda već viđeni kod konkurencije, ali su, opet, pakovani u jednu jedinstvenu celinu. Za razliku od brat-skog „i 30”, novi „sid” kao da na

strane, „sid” je daleko uglađeniji i ostavlja dijametralno suprotan utisak. Zbog toga verujemo da će biti zanimljiviji ljudima na zapadu Starog kontinenta. Tu pre svega mislimo na Francusku, Nemačku i Britaniju. Prednji kraj odaje laki sportski karakter, ali sve ostalo kao da je potčinjeno porodičnoj upotrebi. Slična situacija je i u unutrašnjosti. Sve je mnogo mirnije nego u „i30” i sa više ukusa, bez suvišnih detalja, ali sa elementima koji imaju aspiracije ka onome što se naziva premium segment. Naravno, još vode treba da protekne Dunavom da bi

od plastike već ima i materijala lepših na dodir poput kože ili platna. Sedišta imaju lep dizajn i pružaju solidnu potporu, a prolaze i test dužih putovanja. Testni automobil imao je i veliki „tač skrin” ekran u kome je pored obilja multimedijalnog sadržaja smeštena i navigacija koja, za svaku pohvalu, ima i instaliranu detaljnu mapu Srbije i to na ćirilici. Postajemo li mi to deo sveta?

Ceo kokpit kao da je usmeren prema vozaču. To je ranije bio specijalitet BMW-a, ali se i Peteru Šrajeru očigledno dopao koncept pa se malo poigrao i po





„Komfort“, „normal“ i „sport“ su modovi za odziv i tvrdoću volana

„Klima“ prepoznaje zamagljenost i automatski uključuje kompresor

Ručica menjača je vrlo precizna i ima kratke hodove

Komandna tabla je elegantno dizajnirana i u jeftinijim paketima opreme

Kvalitet materijala se ne razlikuje od onog kod evropskih konkurenata



■ Virtualni instrumenti - tri velika okrugla displeja.



■ Komande ozvučenja, telefona, tempomata...



■ GPS sa detaljnom mapom Srbije i ćirilnim ispisima

tom pitanju. Ishod je dopadljiv i ne previše nametljiv. Ono što bi kupcima moglo da zadaje probleme jeste održavanje centralne konzole koja je izrađena u takozvanom „pijano laku“. Crni sjaj daje znatnu dozu elegancije, ali je magnet za prašinu i otiske prstiju, a strahujemo i za ogrebotine ako niste od onih koji vode računa o svom mezimcu. „Igračka“ koja nam se svidela jeste TFT displej koji je smešten tačno ispred vozača na mestu brzinomera. Brzinomer je u potpunosti „nacrtan“ na ekranu, a u njegovoj sredini ima prostora za ispisivanje brojnih informacija koje vozilo šalje vozaču. Tu spadaju parametri vožnje, obaveštenje da li ste i sa koje strane izašli iz vozne trake ali i pozdravne poruke kada ulazite i izlazite iz vozila. Električno pokretano vozačko sedište u ovom paketu ima i opciju memorisanja više položaja. Kada ugasište automobil sedište se automatski pomera unazad kako bi vam

olakšalo izlazak iz vozila. To možda deluje zanimljivo prvih nekoliko puta ali, iskreno, nas je brzo počelo da iritira pa smo isključili ovu opciju. U ovom paketu opreme dobijate i ambijentalno osvetljenje kabine, ali i područja oko vozila. Ispod retrvizora nalaze se LED diode koje osvetljavaju deo pored vrata, a sa unutrašnje strane kvake se nalaze diode koje osvetljavaju deo oko ručki za otvaranje vrata.

Na zadnjoj klupi ima sasvim dovoljno mesta, a za putnike pozadi iz centralne konzole izvučeni su i ventilacioni otvori, kako bi hlađenje i grejanje zadnjeg dela kabine bilo komfornije. Uprkos tome, „sid“ dobija minus što ni u ovom paketu opreme nije imao zadnji naslon za ruke, sa držačima za čaše ili bar nekom preklopnom pregradom. Prtljažnik je narastao sa 340 na 380 litara uz nesmanjen komfor za putnike pozadi.

U testnom automobilu na-

lazio se dizel motor zapremine 1,6 litara sa 128 konjskih snaga sa obrtnim momentom od 260 Nm u rasponu od 1.900 do 2.750 obrtaja. U svakodnevnoj vožnji moćićete potpuno da se opustite i ne brinete o velikim uzbrdicama i preticanjima. Nećete osetiti da vam telo uranja u sedište pri ubrzavanju, ali ćete bez ikakvih problema moći da krenete u regularno preticanje (pri legalnim brzinama) bez bojazni da će mu nestati snage na pola puta. Ono što smo mi primetili, a što možda može da se podvede pod subjektivni osećaj jeste da se oseti dodatna masa u odnosu na prethodni model. Zbog gomile dodatne opreme novi „sid“ je neznatno teži od prethodnika i čini nam se da se to malo odrazilo na ukupne performanse. Mislimo da je prošla generacija bila nekako poletnija naročito pri startu iz mesta, iako to same brojke ne potvrđuju.

Upravljač ima tri nivoa podešavanja, „komfort“, „normal“

i „sport“. Mislimo da je jasno da u „komfort“ modu dobijate „najmekši“ odziv volana, dok sportski mod omogućuje bolji osećaj sa manje servo asistencije.

Uz obilnu upotrebu klima uređaja na beogradskih 40 i više stepeni, test završavamo sa prosečnom potrošnjom od sedam litara. Van grada ta cifra se spuštala za dobrih dva litra ali nismo uspeali da dođemo do fabričkog proseka od četiri litra. Uz umereniju vožnju, bez klime i sa gorivom koje ne potiče sa naših pumpi verujemo da je moguće doći do te cifre.

Testirani automobil sa promotivnim popustom košta dobrih 22.390 evra! Da dobro ste pročitali. To je bezmalo dvostruko više u odnosu na baznu benzinsku varijantu koja je više nego pristojno opremljena. Možda kupaca u Srbiji za ovaj model neće biti mnogo, ali se u Evropi za njega naprosto grabe i to uprkos krizi.

Armen Derebogosijan



■ Sedište se automatski pomera unazad nakon „gašenja“



■ Komfort na zadnjim sedištimaj je u proseku C segmenta



■ Mali potrošač i na otvorenom i po gradu



■ Jednostavan i elegantan oblik LED dnevnih svetala



Kia cee'd 1,6 CRDi

MOTOR: zapremina 1582 ccm, snaga 94 kW (128 KS) pri 4.000 o/min, 260 Nm pri 1.900-2.750 o/min, menjač manualni 6 brzina

DIMENZIJE: 4310/1780/1470 mm, međuos. rastojanje 2.650 mm, prtljažnik 380/1.318 l, masa 1.375 kg, rezervoar 53 l, pneumaci 225/45 R 17

PERFORMANCE: maks. brzina 197 km/h, ubrzanje 0/100 km/h 10,9 s, potrošnja: 3,7/4,1/4,9 l/100 km

Emisija CO₂: 109 g/km (97 g/km sa ISG)

Oprema:

ABS, ESC, HAC, 6 vaz. jastuka, automatski dvozonski klima uređaj, blutut konekcija, navigacioni uređaj sa ekranom osetljivim na dodir, LED dnevna svetla i LED ambijentalno osvetljenje kabine i prostora oko vozila, prednji i zadnji parking senzori sa kamerom za parkiranje i sistemom za pomoć pri parkiranju, „Pametni“ ključ za beskontaktno otključavanje i taster za pokretanje automobila, adaptivni ksenon farovi, TFT LCD supervižn sportski merni instrumenti sa putnim računarom, tempomat i limitator brzine, „Fleks stir“ sistem podešavanja „tvrdoće“ upravljača, aluminijumski naplaci od 17 inča.

Subvencija i za „sid“

Zanimljivo je da „sid“ sa dizel motorom od 1,6 litra opremljen „start stop“ sistemom emituje samo 97 grama CO₂ po pređenom kilometru što ga kvalifikuje za subvenciju Republike Srbije od 100 hiljada dinara. S obzirom da za ovaj sistem treba doplatiti 300 evra, ekonomska isplativost ovog ulaganja je sasvim jasna.

