

LEPOTA I KVALITET POD JEDNIM KROVOM

KONTINUITET RAZVOJA

*Druga generacija **Kijinog „hečbeka“** sa troja vrata pleni dopadljivim izgledom i istovremeno ne zapostavlja karakteristike kao što su prostranost i opremljenost, a pre svega odnos cene i kvaliteta*

P re nekoliko godina, tačnije prilikom promocije modela „sportidž“, korejski proizvođač je najavio početak strategije prema kojoj će njihovi automobili u budućnosti biti sve kvalitetniji i lepši. Da dizajn igra možda i presudnu ulogu u pozicioniranju sve ambicioznijeg automobilskog brenda, sugerise i to što je za predsednika Kije imenovan šef dizajnerskog odeljenja Peter Šrejer. Ovakav poslovni potez dodatno dobija na težini ako se ima u vidu da je posredi prvi slučaj da na čelu kompanije sa Dalekog istoka stoji neko ko nije Korejac. Minuli rad priznatog nemačkog dizajnera nije ostao nezapažen ni u Kiji, niti na tržištu koje sve bolje prihvata atraktivnu paletu njegovih proizvoda, naročito u Evropi. Prvi model koji je otvorio vrata hrabrim dizajnerskim poduhvatima bio je upravo „prosid“, prvenstveno zbog dinamične linije koja je „hečbek“, odnosno kompakt sa troja vrata vizuelno približila formi kupea.

S a dolaskom druge generacije, pomenute karakteristike „kije prosid“ postale su još izraženije. Proverena osnova sada je obogaćena još dinamičnijom formom, a pride je našminkana modernim detaljima. Izgled prednjeg dela definišu oštre svetlosne grupe „pojačane“ dnevnim LED

osvetljenjem, u kombinaciji sa agresivnom „tigrovom“ maskom hladnjaka. Fizionomija „lica“ na pravi način nagovestava atraktivan izgled čitavog automobila. Naravno, to je tek početak priče o atraktivnom dizajnu, a ona se nastavlja bočnom formom koja naglašava dinamičnost. Rastuća bočna linija i male staklene površine pozadi ostavljaju utisak da je automobil u pokretu čak i onda kada stoji u mestu. Tome na svoj način doprinose još neka rešenja poput zakošenog vetrobranskog stakla i spušenog „nosa“. Budući da je testirani primerak stigao u beloj boji, pomenute estetske karakteristike još više dolaze do izražaja. Ipak, da na „kiji prosid“ ne bude baš sve savršeno uklopljeno, pobrinuo se zadnji kraj. Pozitivan izgled inače kompaktnog zadnjeg dela pomalo kvare razdvojene svetlosne grupe, naročito one u donjem delu jer su nekako neprimodno visoko podignute.

A li, Kija nije napravila napredak samo u domenu izgleda karoserije, već i po pitanju onoga što se krije u unutrašnjosti. I tu bez dileme može da se prepozna kvalitet. Dobra selekcija materijala i veoma precizna završna obrada odmah stavlja ju do znanja da su Korejci posvetili posebnu pažnju izradi en-



Iako potiče sa Dalekog istoka, kokpit kao da je proizvod nemačke škole dizajna



terijera. Kokpit je moderno osmišljen, sa centralnim grebenom orijentisanim ka vozaču, što je za svaku pohvalu. Sedišta su prilično tvrda, ali su isprojektovana tako da dobro prihvataju telo. U enterijeru dominira crni trim koji je periodično osvežen svetlim tonovima, sa estetske strane sve to daje veoma dobar, da ne kažemo odličan utisak. Ista je stvar i sa ergonomijom koja ne ostavlja mesta kritikama. Sve komande su optimalno raspoređene – ručica šestostepenog menjača je na dohvata ruke, pedale su na dobroj korelaciji sa pozicijom sedišta, a jedino što bi moglo da se popravi jeste nedovoljno profilisan i pomalo tanak obroč upravljača. Instrumenti su jasni i pregledni svetle belom bojom koja dodatno apostrofira crvene „cajgere“.

U automobil se inače nešto teže ulazi i iz njega izlazi, prvenstveno zbog niskog sedenja, koje je u skladu sa nižom siluetom čitavog automobila. Podsetićemo, „prosid“ je za 40 milimetara niži od modela „sid“ sa kojim deli platformu. Sa druge strane, prijatno smo se iznenadili ponudom prostora, pogotovo na zadnjim sedišta gde dva odrasla putnika mogu sasvim normalno i bez ikakve teskobe da sede duže vreme. Mi smo naravno najveći deo vremena proveli za upravljačem.

PREDNJA sedišta predstavljaju odličan kompromis udobnosti i atraktivnog dizajna





Oblik svetlosnih grupa i popularna „tigrova maska“ predstavljaju pun dizajnerski pogodak

Testirani model pokreće trenutno naj-snažniji agregat u ponudi. Benzinac zapremine 1,6 litara sa direktnim ubrizgavanjem raspolaže sa 135 konjskih snaga pri visokih 6.300 obrtaja u minuti. Prilikom lagane vožnje, kada se „vrti“ na oko 2.000 obrtaja u minuti, motor je izuzetno tih i prilično lenj. To je neminovna karakteristika „navijenih“ atmosferskih agregata koji pun potencijal iskazuju tek na višim obrtajima. Konkretno, „kija prosid“ pokazuje pravu narav kada prebaci 4.500 o/min. Tada zvuk postaje prodoran, a svaki pritisak na pedal gasa biva praćen solidnim ubrzanjima. To se najviše oseća u drugom i trećem stepenu prenosa, a s obzirom da je ručica menjača sportski tvrda i izuzetno precizna, promene stepena prenosa predstavljaju pravo zadovoljstvo za vozača. Prava je šteta što upravljanje i stabilnost nisu na tako visokom nivou kada dođe do oštrije vožnje. U domenu upravljanja u Kiji su pokušali da unaprede dinamiku ponudom tri različita režima servo asistencije, tako da vozač u svakom trenutku može da pređe sa normalnog na



komforan ili sportski mod. Što se tiče oslanjanja ono je nešto tvrđe trimovano i to je potpuno u redu budući da nije neudobna, a osim toga ne treba zaboraviti da je ovde reč o atraktivnom „hečbeku“ koji formom koketira sa kupeima.

Zapravo, „kija prosid“ u globalu ostavlja utisak tvrdog, veoma solidno izrađenog automobila po ugledu na toliko hvaljenu nemačku školu. Sumirajući utiske iz vožnje moramo da se osvrnemo na potrošnju koja varira od uslova vožnje. Ako se vodi računa, „prosid 1.6 GDI“ u gradu troši između osam i devet litara, a na otvorenom i do tri litra manje.

Za kraj, nekoliko reči o ceni... Najjeftiniji „prosid“ sa 1,4 litarskim motorom košta od 10.990 evra. Testirani primerak u četvrtom nivou opreme „EX stajl“, sa kožnim volanom i menjačem, parking senzorima, LED dnevnim svetlima, aluminijumskim točkovima od 16 inča, automatskom dvozonskom klimom, tempomatom, itd, košta tačno 14.340 evra. Rekli bismo, još jedan od mnogobrojnih aduta ovog atraktivnog i odlično opremljenog automobila koji nema čega da se postidi, naprotiv.

Uroš Dedić

Fotografije: Mihajlo Todorović

KIA PROCEED 1.6 GDI

Karoseriya	kompakt, 3 vrata, 5 sedišta; d x s x v 4.310x1.780x1.430 mm, međ. rast. 2.650 mm; masa 2.285 kg; prtljažnik 380 l
Motor	R4, benzin; 1.591 ccm, 135 KS pri 6.300 o/min; 165 Nm pri 4.850 o/min
Transmisija	manuelna, 6 stepeni; pogon na prednje točkove
Oslanjanje	Mekferson, spiralne opruge, poprečni stabilizatori napred; multilink nazad
Kočnice	samoventilisani diskovi napred; puni diskovi nazad
Pneumatici	205/55 R16
Performanse	0 – 100 km/h za 9,9 s; 195 km/h; 5,8 lit/100 km; emisija CO ₂ 135 g/km

REJTING

▲	Dizajn, oprema, cena
▼	Dinamičnost

UTISAK

Sa novom generacijom „prosida“ u Kiji su potvrdili kontinuitet razvoja ne samo ovog modela već čitavog brenda, koji krupnim koracima nastavlja da grabi napred

JER IGRAMO U ISTOM TIMU



PONUĐA ZA FINANSIRANJE VOZILA	
BRUTO NABAVNA VREDNOST	od 12.190 EUR
UČEŠĆE	3.047 EUR
IZNOS NETO FINANSIRANJA	9.142 EUR
IZNOS LIZING RATE*	184 EUR



Renault Megane Coupe

Motor: R4, turbo; **Zapremina:** 1.397ccm; **Snaga:** 130KS; **Obrtni moment:** 195 Nm; **Prenos snage:** šestostepeni manualni, pogon na prednje točkove; **Dimenzije:** 4.310x1.810x1.420 mm; **0 – 100 km/h:** 9,6 s; **Top Speed:** 205km/h; **Potrošnja** 5,3 l; **Cena** od 16.540 evra



Opel Astra GTC

Motor: R4, turbo; **Zapremina:** 1.364ccm; **Snaga:** 140 KS; **Obrtni moment:** 200 Nm; **Prenos snage:** šestostepeni manualni, pogon na prednje točkove; **Dimenzije:** 4.460x1.840x1.480 mm; **0 – 100 km/h:** 9,7 s; **Top Speed:** 201 km/h; **Potrošnja** 6,2 l; **Cena** od 19.542 evra

Radnim danima od 7.00h

www.rtvpink.com © 2013 Pink International Company.

pink

NEMA DOBROG DANA BEZ DOBROG JUTRA!

DOBRO JUTRO! Jovana i Srdan



DOBRO JUTRO! Minja i Vlada

vikendom od 7.00h

pink