

Zdrav razum

NOVA, TREĆA GENERACIJA „SIDA” JE PRED VRATIMA. JOŠ UVEK AKTUELNI MODEL BROJI SVOJE POSLEDNJE DANE U PRODAJNIM SALONIMA. IPAK...

U

vek kada je smena generacija na pomolu, racionalna klijentela postavlja sebi pitanje: da li da čekam novi model ili ne? Druga generacija Kijinog „sida” gazi evropske puteve već sedmu sezonu, i na Salonu automobila, proletoš u Ženevi, bili smo u prilici da vidimo naslednika. Ukoliko vam je u planu kupovina novog automobila, ili ste na putu da zatvorite finansijsku konstrukciju, stariji model može da bude prilično interesantno rešenje za prevoz porodice. Sa druge strane ako ste pobornik najnovije mode i velikih ekrana u automobilima, ova varijanta, verovatno, nije za vas. Ukoliko vam treba pouzdano vozilo za razuman novac i sa dosta dodatne opreme, reći će-

mo vam da se „sid” druge generacije vrlo visoko kotira.

Na samom početku, da razjasnimo nešto. Ovo nije model koji će doživeti svoju takozvanu „klasik” varijantu, i neće se proizvoditi paralelno sa novom verzijom. Aktuelni „sid” je završio svoj proizvodni ciklus i trenutno se linija prilagođava novom modelu čija će proizvodnja startovati u julu, ali do nas neće stići pre jeseni. To praktično znači da je ostala veoma ograničena količina vozila na lageru i da je ovo poslednji voz da se paza nešto pod povoljnim uslovima. Kažemo povoljnim uslovima, zato što je očekivano da nova generacija „sida” bude skuplja od postojećeg modela. Zvaničnu potvrdu ove informacije nemamo još uvek, ali na primeru bratskog Hjundaija može dosta toga da se zaključi. Novi „i30” pojavio se pre godinu dana, a njegovo prisutvo na tržištu je skoro zanemarljivo. Kod pret-

hodne generacije to nije bilo tako jer je usledio prodajni bum od same premijere. Razlog je samo jedan – cena.

Šta postojeći „sid” može da ponudi postojećem kupcu. Na prvom mestu to je pouzdanost. Posle punih šest godina proizvodnje, kao što novinari vole da kažu, „sid” je preležao dečje bolesti i potencijalne nepravilnosti su uočene i otklonjene. Uz garanciju od sedam godina mala je verovatnoća da ćete posećivati servis više od onog redovnog – jedan ili dva puta godišnje u zavisnosti od broja pređenih kilometara. Nije tu stvar samo u

uštedi novca, već pre svega vremena koje nedostaje i mnogo bogatijima od prosečnog srpskog kupca.

Na testu „Auto” magazina našla se varijanta sa najpopularnijim benzinskim motorom od 1.400 kubika sa okruglo 100 konjskih snaga i trenutno najbogatijim paketom opreme „world kap vižn” u čast ovogodišnjeg Mundijala. U ograničenoj ponudi ovakav primerak možete da odvezete kući za 13.750 evra. Iako neki tvrde da se nalazimo u „zlatnom dobu”, ovo nije mala ci-

Ušteda od 20 odsto

Puna cena „sida” koji se našao na našem testu je 17.190 evra. Uz popust od 20 procenata, koji traje do kraja Svetskog prvenstva u fudbalu uštedi se nešto više od 3.400, pa tako cena verzije sa 1,4 motorom od 100 „konja” i „world kap vižn” opremom iznosi tačno 13.752 evra.

fra, iako za ono što pruža da spada u „best baj” varijantu. Zašto? Zato što dobijate zaista bogato opremljenu porodičnu limuzinu sa aluminijumskim felnama od 16 inča, kamerom, kolor ekranom osetljivim na dodir (istina nešto manjih dimenzija), parking senzorima, tempomatom, „blutut” sistemom za telefoniranje u kolima, dvozonskim automatskim klima uređajem, kožnim volanom, maglenkama...

Ako tome dodamo i standardnu opremu koja podrazumeva šest vazdušnih jastuka, ABS, ESC, pomoć za kretanje na uzbrdici, centralno zaključavanje sa daljinskom komandom i alarmom, radio CD/USB sa komandama na volanu, jasno je da dobijate više nego pristojan porodični automobil za razumnu količinu novca.

Dizajn je, i posle šest, sedam godina, i dalje dovoljno atraktivan da se „sid” može smatrati poželjnom kupovinom. Delu je skladno iz svakog ugla i ima onu malu, poželjnu dozu bezobraznog koja će, plašimo se, nedostajati nasledniku. Pitate se

kako se osnovni motor ponaša u ovom 1180 kilograma teškom „hečbeku”? Snaga od 100 KS nije nešto što spada u rekord klase. Naravno bilo je tu i snažnijih varijanti, ali kada razum bira svaki evro je bitan. Potpuno je jasno da, ako imate veće prohteve, to povlači sa sobom i dublje zavlačenje ruke u džep. Kupcima „sida” sa ovim motorom komfor je sigurno ispred adrenalina. Ipak, moramo da priznamo da smo bili više nego prijatno iznenađeni ponašanjem 1,4-litarskog agregata koji je bio uparen sa šestostepenim menjačem. Sasvim je upotrebljiv pri svakodnevnim zadacima i zadovoljava potrebe većine vozača.

Za pohvalu je i šestostepeni menjač koji ima kratke i precizne hodove, a ručica menjača pri tome pruža i lep osećaj prili-



Sve je tu: automatska klima, kolor displej, volan presvučen kožom, tempomat, hendsfri



„Jedna od zanimljivijih igračica jeste mogućnost podešavanja tri nivoa tvrdoće upravljača



Jednostavni, ali veliki instrumenti



Tempomat i limiter brzine



Elektro-podešavanje retrovizora



Kamera za vožnju unazad



Priključci za multimediju ispred menjača



Praktično: kasetu se rashlađuje



Moderni alu naplaci od 16 inča



Automatika na sva četiri podizača



Solidna ponuda prostora pozadi

Cena redovnog održavanja do 100.000 km

Prilikom izbora automobila bitna stavka trebalo bi da bude i servis i održavanje. Servisna mreža Kije trenutno ima deset ovlašćenih servisa. Kako navode, uglavnom rade u dve smene. Zakazivanje servisa moguće je zakazati i onlajn putem zvaničnog internet sajta.

Često se čuje, uglavnom od protivnika kupovine novih vozila, floskula – „džabe im garancija, kad moraju da voze automobil sedam godina u ovlašćeni servis”.

Da bi razjasnili i tu „misteriju” kontaktirali smo servis Kia auta u Beogradu i dobili informacije koliko koštaju radovi predviđeni garancijskom knjižicom za vreme trajanja garancije što iznosi sedam godina ili, prevedeno u brojeve, očekivanih 100.000 kilometara. U tabeli ispod možete pogledati i cene po određenom servisu, a ovde ćemo analizirati ukupan trošak. Prema planu redovnog održavanja ukupni troškovi održavanja su oko hiljadu evra za sedam godina ili u proseku oko 150 evra godišnje. Parni servisi su skuplji jer se svake druge godine, pored ulja i filtera ulja, menjaju i kočnice i menjač kao i filteri vazduha i goriva. Svečice se, po programu održavanja, menjaju na svakih 45.000 km. U zavisnosti od načina vožnje neki potrošni delovi u intervalu do 100.000 km mogu se menjati češće. To su, recimo, kočione pločice i diskovi. Oni sa agresivnijim stilom vožnje sigurno će ih menjati češće. Još jedna stavka koja nije ušla u ovaj obračun jeste filter klime čija se zamena ne predviđa garancijskom knjižicom, ali iz zdravstvenih razloga (a i zbog efikasnijeg rada klima uređaja) potrebno je menjati ovaj filter na godišnjem nivou.

KIA CEE'D 1,4 CVVT

	Servis 1	Servis 2	Servis 3	Servis 4	Servis 5	Servis 6
Predanih km:	15.000	30.000	45.000	60.000	75.000	90.000
Ukupna cena servisa:	10.995	25.012	16.895	24.850	10.995	29.372
Ukupna cena redovnog održavanja u garantnom roku: 118.119 din						

mekši i komforniji, ili pak tvrdi i direktniji u odnosu na „normalni” režim.

Zvučna izolacija na ovom modelu nam se oduvek sviđala i upravo u ovakvim detaljima se vidi razlika između automobila iz „C” segmenta i sve popularnijih „krosovera” koji počivaju na „B” segmentu. Za svaku pohvalu je i dvozonski automatski klima uređaj, kao i sva četiri podizača prozora sa automatskom funkcijom. Automatika na svim prozorima je nešto čime ne mogu da se podiče ni neki mnogo skuplji

automobili. Ipak, ostaje nejasna politika da se ukinu džepovi na poledini zadnjih sedišta. Pola kvadrata tkanine i jedna žica ne koštaju više od dva-tri evra u proizvodnji, a umeju da budu vrlo korisni. Generalno, prostora za sitnice ima dovoljno i u vratima i oko menjača. Kasetu ispred suvozača je prosečne veličine i ima opciju hlađenja što može posebno da bude zgodno na dugim putovanjima na godišnji odmor. Kapacitet prtljažnika je 380 litara. Zadnja klupa se obara iz dva dela, a zapremina

se povećava na 1.318 litara. Ono što je bitno domaćem kupcu jeste da je u ponudi rezervni točak. Smanjenih dimenzija, a ipak točak a ne kit za reparaciju gume.

Iako je na zalasku svoje karijere, „sid” i dalje nudi dosta muzike za racionalnu sumu. Ukoliko vam je potrebno sigurno, bezbedno i dobro opremljeno vozilo, a novčanik vam je bitniji od praćenja modnih trendova, eto (jednog od mogućih) rešenja.

■ Armen Derbogossijan



Prosečan kapaciteta prtljažnika, prednost je pravilan oblik



Prednost je data rezervnom točku umesto seta za krpljenje

Kia cee'd 1,4 CVVT World Cup Vision

MOTOR:

zapremina 1396 ccm, snaga 73 kW (100 KS) pri 6.000 o/min, obrtni moment 135 Nm pri 4.000 o/min, menjač manualni 6 brzina

DIMENZIJE:

D/S/V/ 4310/1780/1470 mm, međuosovinsko rastojanje 2.650 mm, prtljažnik 380/1.318 l, masa 1.178 kg, rezervoar 53 l, pneumatici 205/55 R16

PERFORMANSE:

maks. brzina 183 km/h, 0-100 km/h 12,7 s, potrošnja (fabrička): 4,9/6,0/7,8 l/100 km

Emisija CO₂: 138 g/km

OPREMA:

STANDARD: ABS, ESC, HAC, 6 vaz. jastuka, dvozonski automatski klima uređaj, LED prednja dnevna svetla, automatsko paljenje svetala, blutut konekcija, zadnji parking senzori sa kamerom, UVO informacioni sistem sa kolor ekranom osetljivim na dodir dijagonale 4,3 inča, audio uređaj sa šest zvučnika i USB, AUX i ipod konekcijom, komande audio uređaja na upravljaču, kožom presvućeni volan i ručica menjača, tempomat i limitator brzine, „Fleks stir” sistem podešavanja „tvrdoće” upravljača, aluminijumski naplaci od 16 inča, sigurnosni alarm, daljinsko centralno zaključavanje.

kom promene stepena prenosa. Ubrzanja su daleko od rekordnih (12,7 sekundi iz mirovanja do 100 km/h), ali su tačna i automobil je vrlo predvidljiv. U vožnji je prilično neutralan, a oslanjanje nije preterano tvrdo, ali ni meko. Na testu smo bili gotovo isključivo u (beo) gradskoj sredini sa konstantno uključenim klima uređajem i potrošnja je iznosila oko sedam i po litara benzina. Prihvatljiv rezultat.

Rešenja u enterijeru su i

dalje moderna, ali vidi se da je „sid” bio zreo za smenu generacija. O tome najviše svedoči mali, uski monohromatski displej na vrhu centralne konzole sa podacima o vremenu, datumu, temperaturi, pojasevima i otvorenim vratima koji je gotovo retro detalj. Jedna od zanimljivijih igračica jeste mogućnost podešavanja tri nivoa tvrdoće upravljača. U zavisnosti od ličnih afiniteteta možete da podesite jačinu servisa. Samim tim i odziv upravljača može biti