Најмањи бензинац намеће се као разуман избор и због потрошње која се на нашем тесту задржала у оквиру изненађујућег 7,1 литра на стотину километара. "Кијин" бензинац изненадио је и својим тихим радом, који говори о одличној уравнотежености свих његових система, али и доброј изолацији моторног простора



Мало тражи много даје!





Аутомобил "сид", први је "Кијин" компакт скројен по укусу и мјери европског купца, са задатком да прокрчи пут значајнијем учешћу овог произвођача на европском тржишту.

Колико су Корејци озбиљни када је у питању "сид", показује сензационална седмогодишња гаранција, односно пет година у БиХ, која је озбиљно забринула и неприкосновене владаре "голф класе", чији аутомобили у просјеку долазе уз "само" двије, или евентуално три године гаранције. Овај рок још је невјероватнији, ако се зна да "сид", за разлику од досадашњих "Кијиних" модела, не долази из Кореје, већ из њене новоотворене фабрике у Словачкој.

Након што смо се у квалитете "сида" прво увјерили у комбинацији са одличним 1.6 CRDi агрегатом, тестирали смо и "бест бај" модел опремљен почетним, али капацитетним 1.4'-литарским бензинским мотором.

Погонски агрегат солидног потенцијала

Корејски произвођач возила "Кија" представила је концептни модел "сид", што на енглеском језику значи коријен, с намјером да се у Европи етаблира као озбиљна компанија. Већ сад изузетно популарни "сид" полако, али сигурно, попуњава европске путеве. Интересантно је да су два основна погонска агрегата,

Технички подаци:			
Мотор	бензин, 4 цилиндра	Пртљажник	340 / 1300 литара
Вентили	4 по цилиндру	Резервоар горива	53 литара
Запремина	1396 ццм	Дужина/ширина/висина	4.23/1.79/1.48 м
Снага	80 kW (109 КС) при 6200/мин	Маса празног возила	1.263 кг
Обртни момент	137 Нм при 5000/мин	Носивост	437 кг
Мјењач	5-степени мануелни	Гаранција	5 година/150.000 км
Погон	предњи	Мјерења	
Огибљење напријед	McPherson	Убрзање 0-100 км/ч	11,6 с
Огибљење назад	мултилинк	Максимална брзина	188 км/ч
Кочнице напријед/назад	диск/диск	Заустављни пут 100-0 км/ч	39,00 м
Димензије		Круг окретања	10,4 м
Гуме	185/65R16	Просјечна потрошња (л/100 км)	4,7 л

СЕРИЈСКА СПОРТ ОПРЕМА: ABS + ESP, EBD, аутоматска клима, даљинско закључавање, централна брава, електрични подизачи стакала, алуминијумски наплаци, преклопива задња клупа, CD-MP3 уређај...

ДОДАТНА ОПРЕМА: Темпомат, грijачи предњих сједишта, паркинг сензори, металик боја...

Цијена тестираног модела:
27.990 КМ



* 1.4-литарски агрегат одликују изузетно тих рад, мала потрошња, добар одзив на гас, као и рекордних 109 КС

које купци бирају 1,6-литарски дизелаш и наш тестни 1,4-литарски бензинац. Са 109 коњских снага, колико извлачи из 1.396 кубних центиметара запремине, овај агрегат тренутно је најјачи бензинац у класи. Његова снага није као код неких конкурента, попут "Тојоте", "Пежоа" или "Хјундаја" - само обећавајући податак на папиру - већ реална мјера солидног потенцијала какав за сада не пружа ниједан сличан бензинац, који смо имали прилику да тестирамо. Иако највећу снагу развија при 6.200 обртаја у минуту, мотор се изненађујуће брзо одазива на гас при нижим обртајима. У комбинацији са прецизним петобрзинским мјењачем овако моторизован "сид" довољан је за остваривање солидних брзинских просјека, па 11,6 секунди колико треба из мјеста до 100 километара на час у стварности изгледа лако достижно. Претицања су брза и сигурна, док ће спортски оријентисани возачи пожељети краћи ход ручице мјењача, али и више "коња". То се посебно односи на пуно оптерећење или на успон, када 1,4-литарски агрегат показује да представља тек прву степеницу у палети "сидова" моторизације. Подсјећања ради, поред њега у понуди су још 1,6-литарски бензинац са 122 и расположени дволитарски DOHC агрегат са респектабилне 143 коњске снаге.

Дизајн - угодан оку, без вишка детаља

Најмањи бензинац намеће се као разуман избор и због потрошње, која се на нашем тесту задржала у оквиру изненађујућег 7,1 литра на стотину километара. "Кијин" бензинац изненадио нас је и својим тихим радом, који говори о одличној уравнотежености свих његових система, али и доброј изолацији моторног простора.





* Угодан ваљски дизајн, без нападних и сувишних детаља

Ваљски дизајн "сида" представља успјешан спој савремених и оку угодних рјешења без ијединог нападног и сувишног детаља, па се слободно може рећи да представља школски примјер дизајна компактног аутомобила. Вишка детаља нема ни у унутрашњости, која у "LX фреш" пакету опреме возачу и путницима нуди прегршт корисних електронских помагала. Ту је готово све што имају и остали компактни аутомобили - аутоматска клима, подизачи предњих и задњих стакала, електрично подесиви ретровизори, централна брава, хлађени претинац испред сувозача...

Све то у очима возача постаје много вреднije када се погледа коначна цијена, која у оквиру акције и попуста од 3.000 марака износи примамљивих 27.990 вриједносних папирића. На то треба додати пет година гаранције и погледати шта нуди конкуренција, а сигурно мање него "сид".







* Нема непотребних детаља у унутрашњости. Већ у основној опреми долази са аутоматским клима-уређајем, CD-MP3 уређајем, електричним подизачима...