

Čista ekologija



PRE GODINU DANA PRVI PUT SMO SE SUSRELI SA „NIROM“.

PRVI UTISAK BIO JE DA JE OVAJ AUTOMOBIL NAMENJEN ONIMA KOJI IMAJU RAZVIJENU EKOLOŠKU SVEST ALI NE ŽELE ONAJ SNOBOVSKI, HOLOVUDSKI OBIČAJ DA PRATI SVE ŠTO JE VEZANO ZA EKOLOGIJU.

POSLE DUŽEG TESTA, POTVRDILI SMO NAŠE MIŠLJENJE

Ekologija je, na žalost postala više priča a manje akcija, nešto o čemu se priča više da bi osoba bila „in“ nego što stvarno oslikava nečije postupke. Stučnjaci Kije su napravili veoma zanimljiv potez i odlučili da konstruišu automobil koji će biti kao stvoren za

one koji žive svoj život misleći na planetu ali bez potrebe da se time opterećuju svi koji ih poznaju. Izabrana je „krossover“ kategorija vozila koja dosta obećava pre svega zbog svoje praktičnosti. Funkcionalnost karavana, nešto viša pozicija sedenja koja omogućava i dobru preglednost, i sve to upakovano u prilično kompaktnih 4,35 metara lima garantuju da će se za volanom „nira“ svako osećati

prijatno. Eksterijer je lep za oko, ali bez nekih „vrištećih“ detalja koji skreću pažnju. Mirno i svedeno, nenametljivo ali simpatično. Recept dobro nam znanog proizvođača iz Volsburga je vešto primenjen kako bi se distancirali od direktnog rivala „tojote prijus“. Iako oba modela koriste ista tehničke rešenja kada je sistem pogona u pitanju, u Kiji su želeli da se obrate potpuno drugačijoj publici. Naravno, ni ovo-

ga puta niko nije razmišljao o kupcu sa, popularno nazvanog, Zapadnog Balkana, pa možda ni Evrope, već se nišaniilo na tržište SAD. Ima dosta detalja koji su urađeni po ukusu kupaca sa one strane „bare“ poput nožne parkirne kočnice koja je mogla biti rešena i nekim tasterom.

U svakom slučaju „niro“ svojim izgledom jasno pokazuje kojoj porodici pripada. Ima zajedničkih „crta lica“ sa novim „spor- ➔



tidžom" ali je nastao na potpuno novoj platformi koja je kreirana specijalno za ovaj model. Po dimenzijama „niro“ se „ugurao“ između „sida“ i „sportidža“, rame u rame sa „soulom“ koji pak, ima neku sasvim drugu priču iza sebe. „Soul“ više vuče ka nekoj hipsterskoj, mladalačkoj strani, dok je „niro“ pre za one koji cene komfor i praktičnost. Kod „soula“ je primetan i taj premium utisak u kabini, dok je kod „nira“ sve nekako komercijalnije i konvencionalnije. Eko varijantu „soula“ („soul EV“) pokreće samo elektromotor kao egzotičnije rešenje, dok je za „nira“ upotrebljena klasična hibrid varijanta. Sa treće strane, pak, postoji i „optima plug in hibrid“ koja predstavlja hibridnu verziju sa priključkom na električnu mrežu radi dopune baterija. Sasvim racionalno razmišljanje marketing stručnjaka iz Koreje koji su pokrili sve najpoznatije varijante alternativnog pogona uz minimalno preklapanje proizvoda unutar game tako da kupci „nira“ nisu oni koji bi birali ni „soula EV“ ni

„optimu“. Ako bi ga uporedili sa Kijinim najuspešnijim SUV-om, „sportidžom“, „niro“ ima za 30 milimetara veće međuosovinsko rastojanje što ga čini prostranim i udobnijim na dužim relacijama. Mesta u kabini ima više nego dovoljno za četiri visoke osobe, a prtljažnik je više nego pristojan sa svojih 427 litara i gomilom pregrada kako stvari ne bi „lital“ po prtljažnom prostoru i stvarale nepotrebnu buku.

Za pogon „nira“ izabran je benzinski motor sa direktnim ubrizgavanjem (GDI) zapremine 1,6 litara. Ovaj motor raspolaže sa 105 konjskih snaga (što znači da je malo „umiren“ u odnosu na agregate koji idu u „sid“ i „sportidž“). Uz ovaj motor u paru ide i elektromotor od 43,5 KS.

Startovanje motora ne prati nikakva drama, jer se, uglavnom, prvo pokreće elektromotor. Da nema indikatora na instrument tabli pomislili biste da se ništa nije ni dogodilo. Kad smo već kod ključa, moramo da priznamo da nam je malo neshvatljivo da se Kija odlučila da u prva

dva paketa opreme ne nudi opciju startovanja motora bez ključa. Mislimo da bi bilo mnogo upečatljivije da ova kategorija vozila od samog starta ima „pametna ključ“. Ipak je reč o vozilima cenovne kategorije od preko 25.000 evra. Bilo kako bilo krenuli smo u vožnju prvo uz elektromotor, da bi se koji trenutak kasnije priključio i benzinski. Lepa strana hibrida je ta da vozač uopšte ne mora da razmišlja koji je pogon trenutno aktivan. Vaše je samo da vozite. Uključivanje i isključivanje benzinskog agregata u samoj vožnji je neprimetno, nema nikakvih trzaja, seckanja ili nečeg sličnog. Jedino ukoliko uključite šematski prikaz na ekranu možete videti koji je trenutni status sistema. Grafika je vrlo pregledna i interesantna i pokazuje koji motor isporučuje snagu na točkove i ujedno na koji način se pune baterije. Naravno prioritet mora da ostane pogled na put. Sa skoro 150 konjskih snaga, „niro“ ima više nego dovoljno snage za svakodnevnu upotrebu. Uvek ima dovoljne rezerve za preticanje i tu je elektromotor od velike važnosti jer gotovo trenutno dobijate maksimalni obrtni moment na raspolaganju. Klasičnog merača obrtaja nema, jer i ne bi imao neku svrhu, a samo bi zbunjivao vozača prilikom uključivanja jednog, drugog ili pak zajedničkog rada oba motora. Umesto toga imate kazaljku koja pokazuje da li ste u režimu rada kada se puni baterija, u eko modu ili „pauer“ modu kada su

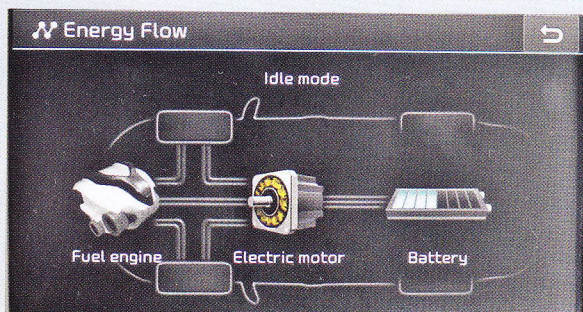
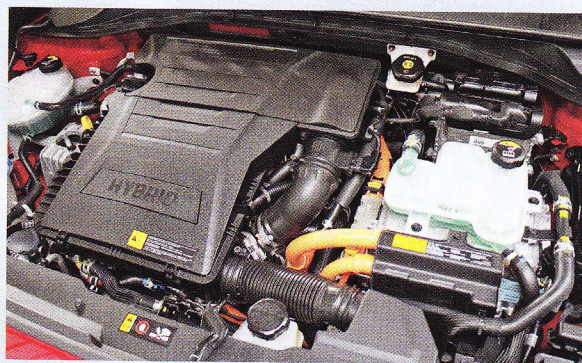
Ginisov rekord

„Niro“ je uz nekoliko priznanja za dizajn i tehnologiju postao i nosilac jednog rekorda ubeleženog u Ginisovu knjigu rekorda. Naime jedan „niro“ je poneo titulu za Hibridno vozilo sa najmanjom potrošnjom na putu od istočne do zapadne obale SAD (što je još jedan dokaz da je SAD primarno tržište za ovaj model). Ova neobična vožnja započela je ispred Siti hola tj. gradske skupštine na Menhetnu u Njujorku i završila se posle 3.715 milja (skoro 6.000 km) u Los Angelesu. Za celo putovanje, „niro“ je potrošio svega 4,1 rezervoar goriva tj. 184 litara goriva. Prosečna potrošnja na ovom putovanju bila je svega 3,07 litara na 100 kilometara.



Bez subvencije nema ni prodaje

Ono što najviše koči masovniju prodaju automobila na hibridni i elektro pogon u Srbiji jeste visoka cena. Sofisticirana tehnologija mora da košta tako da ova vozila nisu jeftina. „Niro“ se na našem tržištu prodaje u četiri paketa opreme. Sa svim popustima cena osnovnog modela iznosi 26.490 evra. Testirani model u paketu „EX urban“ staje 28.000 evra, dok je za najopremljeniju varijantu potrebno izdvojiti 31.490 evra. Slažemo se da je ovo suma za koju se može kupiti više nego pristojan automobil, ali jednostavno to su cene za ovu vrstu vozila i Kija tu ništa ne odskaje od (malobrojne) konkurencije. Ono u čemu mi odskaćemo jeste odsustvo sluha države za stimulisane nabavke ovakvih vozila. Da ne idemo daleko u zemlje Beneluksa, već da se osvrnemo na okolne države. I Hrvatska i Slovenija imaju više nego pristojne subvencije kako prilikom same nabavke ovakvog vozila, tako i prilikom eksploatacije jer se troškovi poreza na upotrebu motornog vozila obračunavaju prema emisiji ugljen dioksida. Kako „nira“ ima emisiju CO2 od svega 88 g/km jasno je da se nalazi u povlašćenoj kategoriji. U Srbiji je bilo nekih pokušaja da se izađe u susret onima koji kupuju ovakva vozila, ali ta ideja je posle veoma kratkog vremena pala u zaborav. S obzirom da je domaći kupac „osuđen“ da plaća punu cenu, jasno je da će se samo nekoliko primeraka „nira“ naći na domaćim putevima. Ako je za utehu, a nije, još tužnija je sudbina elektro automobila poput „soula EV“. Cenovno on je još skuplji od „nira“ (reda veličine 30-35.000 evra). Međutim još veći problem je postavljanje punjača za ova vozila gde Srbija katastrofalno kaska za Evropom, a što je najgore ne naziru se ni neke promene na ovom polju.





Pregledni instrumenti



Ručica ista kao kod klasičnog automatika



Kabina nosi američki prizvuk



Klima uređaj ima dve zone

angažovana oba motora kako bi se postigle maksimalne performanse. Jedna od opcija putnog računara je i ta da vam pokazuje da li je vaš način vožnje u nekom trenutku ekonomičan, normalan ili pak agrasivan.

Što se menjača tiče, na ovom modelu izbor je pao na provereni DSG automatizovani menjač. Iako neke druge kompanije preferiraju menjače sa kontinuiranim prenosom (bez promene brzina), inženjeri u Kiji su se odlučili za rešenje koje je klasičnije, ali koje kupci smatraju za zabavnije. I zaista prilikom naglog dodavanja gasa „niro“ reaguje

poput motora sa turbo punjačem i snažno povuče napred. S obzirom da je reč o automobilu iz „krossover“ porodice, ne treba očekivati čuda ali nema neprijatnog naginjanja u krivinama, automobil ide lepo, dosta dobro drži pravac i prilično je krotak tako da neće zadavati probleme ni onima koji nisu previše vešti kada je vožnja u pitanju.

Kod hibridnih automobila veoma je bitno kontrolisati ukupnu masu vozila jer baterije predstavljaju dodatni teret. Ovde su smeštene između osivina kako ne bi poremetile ukupni balans vozila. Naravno, bilo je

neophodno da se neke stvari olakšaju, tako su, recimo, hauba i poklopac prtljažnika u potpunosti izrađeni od aluminijuma. Iako možda ne deluje tako, ali dosta se vodilo računa i o aerodinamici tako da „niro“ poseduje veliki broj aerodinamičkih rešenja koja nisu vidljiva na prvi pogled ali utiču na smanjenje koeficijenta otpora vazduha kako bi se smanjila potrošnja goriva. Kad smo već kod potrošnje goriva treba reći da se ona kod modela sa hibridnim pogonom malo razlikuje od onih sa konvencionalnim benzinskim motorima. U gradu se često koristi

samo elektromotor, a i baterije se zbog čestih kočenja brže napune. Sa druge strane na auto-putu se koriste zajedno i benzinski i elektromotor pa je potrošnja u ovom slučaju veća od gradske. Na našem testu prešli smo oko 600 kilometara sa otprilike podjednakim udelom gradske vožnje, magistralnog i auto puta. Kada smo vratili vozilo na putnom računaru stajala je brojka od 4,7 litara na 100 km. U gradu je potrošnja padala na 4,2 do 4,3 litra dok se na auto-putu pela do pet litara uz konstantno uključen klima uređaj. Nismo preterivali sa brzinom ali nismo ni razmi-



Sedišta lepo drže telo u krivinama



Više nego pristojna ponuda prostora pozadi



„Tigrov nos“ je jasan znak da „niro“ pripada Kia porodici

šljali o ekonomičnoj vožnji tako da možemo da zaključimo da je ovo sasvim realna potrošnja kojom smo više nego zadovoljni jer je ipak reč o vozilu koje ima 1500 kilograma. Što se stanja napunjenosti baterija tiče, one su bile na nivou od 50 do 75 posto. Sa rezervoarom od 45 litara, ugrubo možete preći oko 950 kilometara, što prema trenutnim cenama goriva u proseku dođe oko 7 dinara ko kilometru.

Posle nedelju dana druženja sa „nirom“ načisto smo sa tim da su u Kiji odlično pozicionirali svoj novi model. Nalazi se u popularnoj kategoriji kao što su krossoveri

čija popularnost iz godine u godinu raste. To je veliki plus. Iako se „prius“ nameće kao glavni suparnik ne možemo da kažemo da je plan bio da „niro“ bude „ubica prijusa“. On to jednostavno nije. Reč je od dva potpuno različita pristupa vozilu na hibridni pogon tako da je ovde prava reč kohabitacija. Pod hibridnim nebom ima mesta za oba modela. S obzirom na privlačan izgled i praktičnost verovatno se mnogi pitaju – hoće li biti ovog automobila sa klasičnim dizel motorom ili klasičnim benzincem.

Pitali smo se to pre godinu dana, a pitamo se i danas. Odgovor je isti – ne! „Niro“ je od prve skice do poslednjeg šrafa konstruisan kao vozilo na hibridni pogon i samo kao hibrid će se i prodavati. Verujemo da bi zbog svojih karakteristika sigurno uzeo dobar deo prodaje „sida“ i „sportidža“ ali to mu nije namera. Namera mu je da stvori jednu sasvim novu liniju vozila u porodici Kija i u tome će verovatno i uspeti. Na evropskim i naročito američkim drumovima će sigurno biti česta pojava.

Na našim će, na žalost, biti egzotika.

Armen Derbogossian



Kia Niro

MOTOR

benzinski 1.580 ccm GDI plus elektro motor
snaga: benzinski 77 kW (105 KS) pri 5.700 o/min,
elektro 32 kW (43,5 KS) pri 1.798-2.500 o/min,
kombinovano 104 kW (141 KS) pri 5.700 o/min
obrti moment: benzinski 147 Nm pri 4.000 o/min,
elektro 170 Nm pri 0 - 1.798 o/min,
kombinovano 265 Nm pri 1.000 - 2.400 o/min
menjač 6-stepeni automatizovani sa dva kvačila
(DSG), pogon na prednje točkove

DIMENZIJE

DxŠxV 4.355x1.805x1535 mm
međuosovinsko rastojanje 2.700 mm
zapremina prtljavnika 427 / 1425 litara

PERFORMANSE:

maksimalna brzina 162 km/h
ubrzanje 0-100 km/h 11,5 s
prosečna potrošnja: 3,8 lit / 100 km

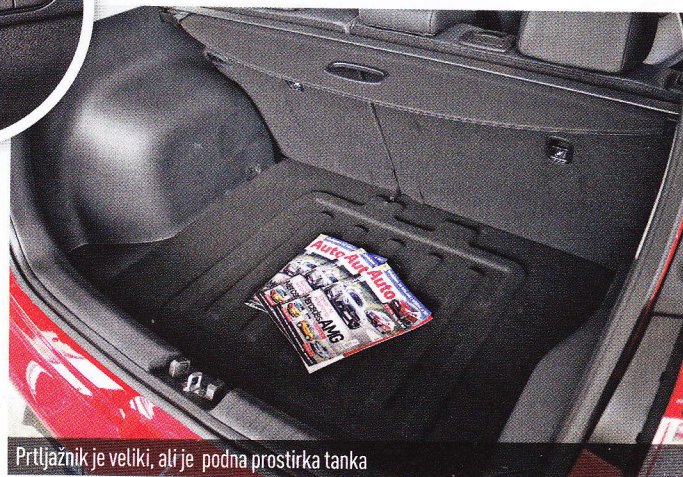
Emisija CO2 88 gr/km

OPREMA:

Vazdušni jastuci za vozača i suvozača, bočni vazdušni jastuci i bočne vazdušne zavese, vazdušni jastuk za kolena vozača, ESC, TCS, VSM, pomoć pri kretanju na uzbrdici, ABS, EDB, BAS, LKAS – sistem za detekciju nenamernog napuštanja vozne trake, Zadnji parking senzori sa kamerom, dvozonski klima uređaj, senzor za kontrolu pritiska u pneumaticima, Bluetooth sistem za telefoniranje sa komanda na upravljaču i glasovnim komandama, audio sistem sa satelitskom navigacijom od 7 inča, senzori za kišu, elektrohromatski retrovizor, LED dnevna svetla napred i pozadi točkovi od 16 inča...

Bezbedni u svojoj traci

Sistem održavanja vozila u saobraćajnoj traci (LKAS) je već viđen na novom „sportidžu“. Pritiskom na taster sa leve strane volana aktivirate sistem, a da bi sve funkcionisalo kako treba, morate da držite obe ruke na volanu. Ovaj sistem ima tri moda. U prvom slučaju samo vas zvučnim signalom opominje da napuštate voznu traku (ukoliko ste dali migavac nema upozorenja jer računar shvata da svesno menjate traku). U drugom modu, ako posle zvučnog signala i dalje vozilo nastavi da napušta traku, računar sam pomera volan toliko da vas vrati nazad u saobraćajnu traku. Treći najnapredniji nivo je onaj u kome vas vozilo aktivno održava u traci odnosno gleda da vozilo bude po 60 cm od leve ili desne linije puta. Uz aktiviran tempomat to praktično znači da računar vodi računa i o gasu i o kočnici ali i o upravljanju vozilom. Na korak ste od autonomnog automobila koji sam upravlja. Ovaj sistem funkcioniše pri brzinama većim od 55 km/h.



Prtljajnik je veliki, ali je podna prostirka tanka