

Priča o novom Kijinom modelu mora da počne od Mercedes. Ne zato što je on direktan rival, već zato što je, praktično, u prethodnim godinama imao „tapiju“ na ovakve prerade svojih limuzina, među kojima je „CLS šuting brejk“ najupečatljiviji. Pod pojmom „šuting brejk“ podrazumevaju se vozila koja donose deo praktičnosti jednog karavana, ali sa stilom koji podseća na veliki kupe. Ova nova potklasa nastala je zbog toga što su se proizvođači automobila

susreli sa problemom da karavani nisu više poželjni (barem ne na tržištu novih automobila), a kupci i dalje zahtevaju sve veću praktičnost vozila i, pojedini, greškom to traže u SUV modelu, koji bi pre trebalo da nudi prohodnost na terenu nego veliki prtljažnik. Rešenje je pronađeno u osnovnoj filozofiji „šuting brejka“: da se sa mnogo više stila poseduje sve ono što nudi karavan. Dakle, na jedan veoma moderan način, što je upravo karta na koju igra „prosid“.

Da odmah bude jasno, „sid“ u karavan verziji i dalje postoji, ali „prosid“ je nešto sasvim drugo, a slično.

Sličan karavanu

Sa silaskom „šuting brejk“ filozofije „međ narod“, kija „prosid“ želi da okupi pobunjenike koji se suprotstavljaju imperiji krossovera, mameći ih vitkim i zanosnim linijama, ugađajući im bogatom opremom i zadovoljavajući ih performansama motora i dinamičnošću vožnje. Od ponuđenih verzija, dve se guraju u

prvi plan, a mi vam donosimo precizna merenja i za jednu i za drugu. Obe varijante imaju automatski menjač sa sedam stepeni prenosa i duplim kvatilom. Razlikuju se u tome što je jedan dizelaš zapremine 1,6

litara sa 136 KS, a drugi benzinac sa istom zapreminom i 204 KS.

Izgled može da vara, pa najpre otkrivamo i to da je „prosid“ praktičniji nego što na prvi pogled deluje.

Sve verzije „sida“: hečbek, kao i novi krossover koji jedničku platformu K2. Svi to jest projektovani

KIA Proceed

- 4 cilindra, benzin
- 1.591 cm³
- 150 kW (204 KS)
- 265 Nm pri 1.500-4.500 o/min.

Kija sa „prosidom“, „šuting brejk“ karoserijom, zadnjim svetlom kao kod „poršea“ i natpisom modela na zadnjim vratima nudi jedan lajfstajl automobil, ali za narod. Ostaje samo pitanje da li narodu tako nešto treba



KIA PROCEED

Silueta koja mami

Namerno počinjemo priču ot-
pozadi, pa hvalimo veliki prt-
ljažnik. Odmah u tom delu
pronalazimo i zamerku, koja
se ogleda u malo lošijoj pre-
glednosti unazad. Sve to je
donekle i razumljivo imajući

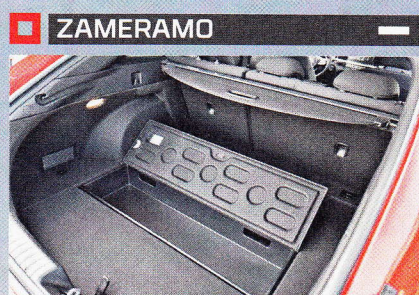
u vidu oblik karoserije, pa
je jasno da je to cena koja se
svesno plaća zbog stila.

Šta se dobija, a šta gu-
bi ovakvim automobilom?
Dobijaju se atraktivniji stil
► str. 43

karavan i „šuting brejk“,
uskoro stiže, koriste za-
imaju evropski „pasoš“,
su i proizvedeni u Evropi



- Multimedijalni sistem je na idealnoj poziciji, u nivou pogleda vozača, a uz to je vrlo pregledan i lako se koristi.
- Udobna prednja sedišta pružaju dobru bočnu podršku iako možda na prvi pogled tako ne izgledaju.



- Prtljažnik sa skoro 600 litara zapremine na papiru jeste veliki, ali je u realnosti vrlo plitak i nudi brojne pregrade za pakovanje u podu, što nije nimalo praktično.
- U kabini nije ujednačen kvalitet završne obrade, koji je mnogo bolji u prednjem delu.



Linija „šuting brejka“ više nije rezervisana samo za premium automobile velikih dimenzija i izuzetno visoke cene. Tehnološki napredna i prepuna opreme, nova Kijina kreacija „prosid“ je veoma zabavna u vožnji, a to posebno važi za verziju sa turbobenzinskim motorom. Ovaj model smo testirali neposredno pre nego što je na salonu automobila u Beogradu imao srpsku premijeru. Pomalo neobično, najpre smo upoznali „prosid“, a tek nam predstoji test „sida“, od koga je Kijin „šuting brejk“ nastao



Sedi se na 49 cm od tla, u udobnim sedištimajima koja imaju grejače i koja se elektronski mogu podešavati

ENTERIJER

Neujednačenost tretmana

Kada je reč o utisku koji je na nas ostavio enterijer, osećanja su pomešana. Sa jedne strane, prednji deo i sve ono što okružuje vozača i što mu je nadohvat ruke izuzetnog je kvaliteta za ovu klasu vozila. Tabla sa instrumentima je od mekane plastike prijatne na dodir, a završna obrada je u tom delu na visokom nivou. Svaka komanda je prijatna za korišćenje i sve deluje kao da je preuzeto iz vozila viših kategorija. Međutim, to se ne može reći i za zadnji deo kabine. Tačnije, završna obrada je kvalitetnija napred nego u zadnjem delu, u kome se obično rede boravi.

UDOBNOST

Mere u centimetrima

Kija je kupce stavila pred veliku dilemu, jer obe verzije, i „šuting brejk“ i karavan, imaju svojih prednosti.



PREGLEDNOST

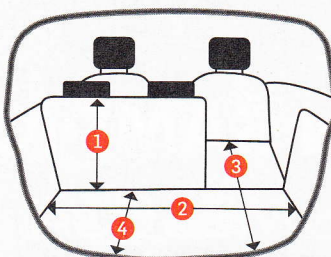
Uglovi u stepenima

Ukupno nepreglednih uglova	
Prosidi	122° (34%)
Sid SW	98° (28%)

PRTLJAŽNIK

Mere u centimetrima

Narodni „šuting brejk“ ili klasični karavan? Navodimo razlike u centimetrima, koje nisu velike, ali jesu u korist karavana.



	Prosidi	Sid SW
1.	40	43
2.	106-137	106-137
3.	169-200	171-203
4.	106	108

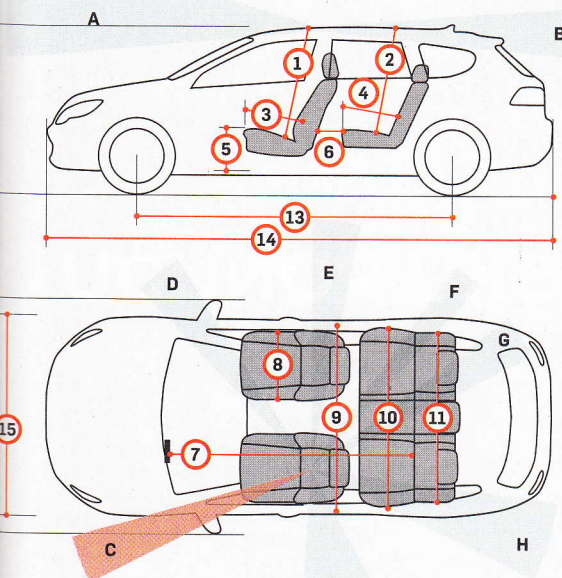
Prosidi
Sid SW

Zapremina prtljažnika
594 litra
625 litara

	Prosidi	Sid SW
1	81-97	88-100
2	92	96
3	52	52
4	48	49
5	26-35	27-36
6	6-38	5-38
7	203	204
8	50	50
9	134	139
10	128	130
11	133	134
12	142	147
13	265	265
14	461	460
15	183	183
16	203	204
A	20	20
B	5	7
C	11	11
D	10	9
E	11	11
F	13	5
G	24	11
H	19	17
I	34	34

i originalni imidž, to je odmah jasno. Određeni gubici se pronalaze u ključnim centimetrima. Naime, ponuđeni prostor se lako može porediti sa onim u modelu „sid karavan“, koji je pravi porodični automobil tradicionalnih linija. „Šuting brejk“ je niži od karavana, zato izgleda atraktivnije, ali putnici imaju nekoliko centimetara manje na raspolaganju. Unutrašnjost deluje usko i skućeno. U zadnji deo kabine se teže ulazi nego kod karavana, ali je prostor za kolena putnika iza vozača identičan, jer međuosovinsko rastojanje nije menjano. Najveće razlike su na planu preglednosti, zbog forme zadnjeg stakla i većeg broja nepreglednih uglova u odnosu na karavan. Što se tiče prtljažnika, „prosidi“ zaslužuje pohvale kada govorimo o brojkama, jer sa 594 litra, ima za 50% veći prtljažnik od „sida“, a samo malo

► str. 45





Zahvaljujući
"prosidu", stil kupea
a praktičnost
karavana više nisu
rezervisani samo
za skupe modele
iz premium segmenta



Performanse

izmerene na stazi VAIRANO



Brzina i režimi

■ T-GDi ■ CRDi

maksimalna (km/h)	230,0	198,0
režim u VI (o/min)	6.050	3.350
režim pri 130 km/h u VII (o/min)	2.900	2.350

Ubrzanja

km/h	0-60	0-100	0-130	0-140
s	3,5 4,3	6,9 9,6	11,0 16,0	12,7 19,0
400 m iz mirovanja (s)		15,1 17,0		
brzina pri izlasku (km/h)		152,7 133,4		
1 km iz mirovanja (s)		27,5 31,1		
brzina pri izlasku (km/h)		192,0 167,5		

Elastičnost

- u D pri min./maks. opterećenju

km/h	70-90	70-100	70-120
s	3,2/3,4 4,0/4,3	4,2/4,5 5,7/6,2	6,8/7,6 9,7/10,7

30-60 u III (spremnost motora) **3,8** **3,7**



Prosečna potrošnja

- predeni put (autonomija)

vrsta puta			
litara/100 km	8,20/608	6,49/772	7,04/709
(km)	6,29/792	5,85/853	5,88/848
opšti prosek	7,30/685 6,02/828		



Kočenje, put kočenja (usporeenje)

100 km/h (pri min. opterećenju, hladne kočnice)	36,9 m (1,07 g)	37,7 m (1,04 g)
100 km/h (po suvom asfaltu + kocka)	48,9 m (0,80 g)	43,5 m (0,90 g)
100 km/h (po mokrom asfaltu + led)	128,4 m (0,31 g)	133,3 m (0,30 g)



Dinamički testovi

- ležanje na putu i stabilnost

bočno ubrzanje (g) **1,00** **1,01**

zaostaje za karavanom, koji nudi 625 litara. Međutim, ne briljira kada je reč o organizaciji tog prostora. Prtljažnik je plitak, a u podu nudi brojne pregrade za pakovanje, što nije praktično rešenje, jer mi se pakujemo u torbe, a ne u pregrade prtljažnika.

Zadovoljstvo vožnje

Nakon što smo proverili kakva je praktičnost, logično je bilo da se zapitamo kakva je dinamičnost. Jer, silueta kupea ima smisla samo ako je i vožnja delimično u tom maniru. Sve krivine na stazi su pokazale da je „prosid“ dinamičan, odnosno da je poslušan pri napadanju teme-na. Nije sportista u maniru dosadašnje generacije modela „sid GT“, ali u poslušnosti ne zaostaje mnogo za njim. Za svaku pohvalu je značajno povećan nivo bezbednosti u odnosu na prethodni „sid“. Tačnije, „prosid“ se može pohvaliti sistemima pomoći koji odgovaraju autonomnoj vožnji „drugog nivoa“, pa je u

Tehničke karakteristike Kia T-GDI

• **Motor:** napred, poprečno, benzin, četiri cilindra, linijski, prečnik cilindra 77,0 mm, hod klipa 85,4 mm, zapremina 1.591 cm³, maksimalna snaga 150 kW (204 KS) pri 5.500 o/min, maksimalni obrtni moment 265 Nm od 1.500 do 4.500 o/min, blok od lakih legura, četiri ventila po cilindru, dva bregasta vratila, dupli fazni varijator, direktno ubrizgavanje turbo i interkuler, filter čestica • **Prenos snage:** pogon na prednjim točkovima, automatski menjač sa dvostrukim kvačilom i sedam stepeni prenosa • **Pneumatici:** mišlen „pilot sport 4“ 225/40 ZR18 (92Y), komplet za popravku • **Karoserija:** dvoprostorna, petora vrata, pet mesta, prednje oslanjanje nezavisno, „mekferson“, zadnje oslanjanje multilink, stabilizator, hidraulični amortizeri, disk-kočnice, prednje ventilisane, ABS i ESP, upravljač sa nazubljenom letvom, električni servo, zapremina rezervoara 50 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 265 cm, razmak točkova 156 cm, dužina 461 cm, širina 180 cm, visina 142 cm, masa 1.400 kg, prtljažnik od 594 do 1.545 cm³.

Tehničke karakteristike Kia CRDi

*Isto kao i T-GDi, osim: **Motor:** * dizel, hod klipa 85,8 mm, zapremina 1.598 cm³, maksimalna snaga 100 kW (136 KS) pri 4.000 o/min, maksimalni obrtni moment 320 Nm od 200 do 2.500 o/min, četiri ventila po cilindru, dva bregasta vratila, direktno ubrizgavanje komon rejla turbo i interkuler.

stanju da prati svoju kolovoznu traku, održava zadatu brzinu i usklađuje je sa uslovima u saobraćaju, čak i u stani-kreni stilu vožnje u gradskim gužvama. Na kraju, dobar utisak zaokružuju

kočnice: besprekorne su i na ispitu deset uzastopnih kočenja pokazale su put koji je kratak i konstantan, sa skoro nepromenjenim osećajem na pedali. ■

Test-ekipa revije SAT Plus

