

Kijin model "sid" kao da se izborio da bude podbrend korejske kompanije, jer je na njegovoj platformi nastala čitava jedna porodica, koju čine hečbek, karavan šuting brejk, a sada i krossover kao novi član, koji bi trebalo da prevaziđe očekivanja. Upravo ovo prevazilaženje je i osnova njegovog naziva. Naime, "Xsid" se izgovara kao i engleska reč "exceed" koja u prevodu označava prevazilaženje očekivanja



**KIA
XCEED**

Poslednji detalj

Novi Kijin model je krossover, a dolazi kao predstavnik u klasi koja je sada najtraženija. Ukratko, „Xsid“ je „trendi“ model, dinamičnog dizajna, koji nudi bogatu opremu, dobru završnu obradu, ali i zabavnu vožnju. Istina, nije toliko prostran kao hečbek, ali koga briga za to u ovoj priči gde je važno biti upadljiv. I, odmah

da napomenemo najvažnije – „Xsid“ nije samo povišena verzija „sida“, to je model koji se lako izborio za samostalan imidž i nastup.

Proširenje porodice

Bilo bi potpuno nerealno da, u današnje vreme, proizvođač poput Kije ne odgovori na popularnost segmenta u kome se baškare

mali krossoveri. Ovaj jedan čudan „sid“ sa slovom „X“ ispred imena nudi mladalački dizajn i tri centimetra veće rastojanje od tla u odnosu na hečbek. Ima zadatak da privuče kupce koji ne žele dosadna vozila, a privlače ih krossoveri iz B-segmenta. To čini upadljivim izgledom, koji se donekle čak i izdvaja iz porodice, pogotovo

karakterističnim zadnjim delom. U Evropi potencijalni kupci su mladi kupci, kod nas su to često i porodice. Jer, Kijin „Xsid“ nije baš mali, dugačak je 4,4 metra i nudi međuosovinsko rastojanje od 265 cm, ali i prtljažnik od skoro 430 litara. Za neke koji bi rekli da je ovo samo povišeni „sid“, evo odmah glavnog podatka – „sid“ i „Xsid“

imaju zajedničko samo prednja vrata, motore i menjače. Ništa više.

Koreja za Evropu

Da je Kija ozbiljan rival evropskim modelima znamo odavno, tačnije od onog momenta kada su iz Evrope neki vrlo važni ljudi iz automobilske industrije prešli da rade za korejsku kompaniju. Od



mozaika

Novi model kupcima će pružati izbor između 12 boja karoserije, što samo dokazuje koliko je „lajfstajl“

tada Kijini modeli nude dosta toga na šta Evropljanin nije imun. Tu pre svega mislimo na bogatu opremu. Tako nam se odmah po ulasku u kabinu svideo dizajn, i činjenica da enterijer nije preslikan iz standardnog „sida“. Takođe, sve je vrlo jasno raspoređeno, a i korišćeni su kvalitetniji materijali u odnosu na onaj u hečbeku. Za svaku

pohvalu je i završna obrada. Jedino deo oko kasete za sitnice nije na visini „porodičnog“ zadatka.

Kako bilo, mogli smo da se opustimo i krenemo u upoznavanje sa digitalnim kokpitom, koje je, istine radi,

trajalo svega par minuta, budući da je sve vrlo jasno i lako se koristi, pa smo većinu radnji obavljali već u toku

prve vožnje. Digitalna instrument-tabla jasno prikazuje podatke, dok je u našoj verziji multimedijalni sistem bio bez navigacije, ali smo sve druge brojne funkcije i te kako koristili. Uživali smo tokom hladnih dana u opcijama grejanja sedišta ali i volana, kao i u prostranom prednjem delu kabine. Ipak,

► str. 29

U okviru standardne opreme tu su automatsko kočenje, održavanje vozila u traci i upozorenje na umor vozača

HVALIMO +



- Prtljažnik od 426 litara osnovne zapremine je za pohvalu i stavlja "Xsid" u top pet u čitavom segmentu.
- Iako je motor male zapremine, on ima dovoljno snage da vožnju učini zabavnom. Naravno da ona nije sportska, ali "Xsid" nam je pružio živahnu i bezbednu vožnju.

ZAMERAMO —



- Preglednost pozadi je zaista loša usled malog zadnjeg prozora i širokih zadnjih stubova, pa je kamera za vožnju unazad bila jedini spas.
- Potrošnja benzina je sa više od osam litara za naš ukus velika, pogotovo kada znamo da je motor male zapremine.



Kia Xceed

- 3 cilindra, benzin
- 998 cm³
- 88 kW (120 KS)
- 172 Nm pri 4.000 o/min.

VELIKI TEST

ENTERIJER

Kao da je naš

Nešto što je uglavnom rezervisano za Folksvagenove modele, pogotovo za „golf“, jeste osećaj koji pružaju u kabini, a to je kao da ste oduvek rukovali baš tim modelom. Ne moramo da se pitamo kako je moguće da i kija „Xsid“ to pruža, kada se prisetimo višegodišnjeg egzodusa Folksvagenovih inženjera koji su uhljebljenje našli u korejskoj kompaniji. Kako bilo, taj osećaj znači da smo sa lakoćom rukovali komandama u kvalitetno izrađenom enterijeru, koji ima dosta originalnih detalja u odnosu na „sid“. Veliki su instrumenti, površine u kabini mekane, a izražena je i pažnja posvećena detaljima, i što je najvažnije, nema nikakvih komplikacija. Zavisno od nivoa opreme, „Xsid“ nudi dve veličine digitalnih instrumenata, može imati grejna sedišta i upravljač, dvozonu klimu i tako dalje.

Pred nama nije najbogatiji izbor sačinjen od 12-inčne instrument-table i 10,25 inča ekrana multimedije, ali čak i u ovoj jeftinijoj verziji jasna je grafika na digitalnoj tabli (1), multifunkcionalni volan malo zaklanja neke komande sa leve strane (2), dok nam je to što kontrole za nameštanje spoljnih retrovizora nisu osvetljene zadalo malo muke tokom noći (3). Displej multimedijalnog sistema sadrži sve što treba od opcija i lako se koristi (4) s tim što naša verzija nije imala navigaciju (doplata). Ostava za mobilni telefon je manja (5), a „Xsid“ nudi i USB ulaz (6).



ne može sve biti idealno, pa je ovde prostor pozadi donekle žrtvovan u odnosu na hečbek. Ko sedi nazad ima, poređenja radi, četiri centimetra manje prostora za glavu nego u „sidu“.

Izgled ne vara

Kija „Xsid“ spolja deluje dinamično, a tako se i vozi.

Naša verzija je pod poklopcem motora imala jednolitarski benzinski agregat, sa tri cilindra i čak 120 KS. Kod ovog motora nam se dopalo sve, osim dve „sitnice“; malo neartikulisani rad pri nižim brzinama i nešto veća potrošnja benzina u uslovima gradske vožnje, koja se kretala preko osam litara. Kada

je reč o zamerkama na model „Xsid“, zasmetala nam je i lošija preglednost pozadi, za koju su krivi mali zadnji prozori i široki zadnji stubovi.

Sve što se tiče vožnje ide u prilog novom krossoveru iz Kije. Na autoputu ona nije najtiša na svetu, ali je u poređenju sa rivalima iz

segmenta, ipak tiša. Takođe, vrlo smo se obradovali činjenici da je oslanjanje napred tipa „mekferson“, a pozadi „multilink“, što doprinosi prilično udobnoj vožnji, koja je narušena jedino kada se prelazi preko većih rupa ili neprijateljski dizajniranih „ležećih policajaca“. Pomenuto oslanjanje se

istaklo i tokom testa na stazi centra NAVAK, pa je „Xsid“ uvek pružao predvidivo i balansirano ponašanje, a tokom naglih manevara odlično je sarađivalo sa elektronskim sistemom stabilnosti. Mali krossover je stabilan čak i pri brzooj vožnji kroz krivine, možda čak i

► str. 31

Sa 4.395 mm „Xsid“ je za 85 milimetara duži od hečbeka, i nudi 44 mm veće rastojanje od tla kao i prtljažnik od čak 426 litara, što je 31 litar više od „sida“



TEHNIČKI PODACI Kia Xceed 1.0 T-GDI 120

- **Motor:** napred, turbo, benzin – 3 cilindra, u liniji – zapremina 998 cm³ – maksimalna snaga 88,3 kW (120 KS) pri 6.000 o/min – maksimalni obrtni moment 172 Nm pri 4.000 o/min
- **Prenos snage:** pogon na prednjim točkovima, šestostepeni manualni menjač
- **Karoserija:** krossover, petora vrata, pet mesta – oslanjanje napred mekfereson, nazad „multilink“ – zapremina rezervoara 50 litara
- **Pneumatici:** 235/45 R18
- **Dimenzije i masa:** međuovosovinsko rastojanje 265 cm – dužina 440 cm – širina 182 cm – visina 148 cm – masa vozila na testu 1.320 kg – prtljažnik 426-1.378 litara

Bez obzira na veće rastojanje od tla, „Xsid“ nije namenjen vožnji po terenu. To potvrđuje i činjenica da se nudi isključivo sa pogonom na prednjim točkovima



Jedna od najvažnijih karakteristika novog krosovera iz Kije jeste atraktivni zadnji kraj

Performanse

izmerene na stazi centra NAVAČ



Ubrzanja

km/h	0-40	0-60	0-80	0-100	0-120
s	2,93	5,32	7,75	11,40	16,26

400 m iz mirovanja (s) **18,15**

brzina pri izlasku (km/h) **126,82**

Elastičnost - u VI

km/h	60-80	70-100	70-120
s	7,58	11,61	22,06

30-60 km/h u III **4,55 s**

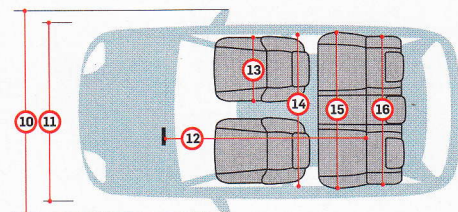
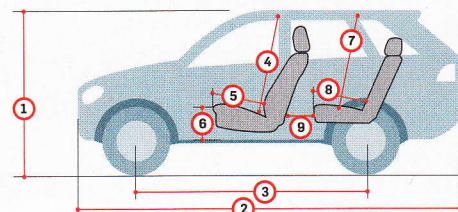
60-80 km/h u III **3,27 s**

UDOBNOST BORAVKA U KABINI

Mere u centimetrima

Bez obzira na to što ovo prvenstveno nije automobil za petoro, ipak nije nemoguće putovati pozadi. Naime, prostora za kolena i glave imaju svi sasvim dovoljno, osim putnika viših od 185 cm.

1	148
2	440
3	265
4	93-97
5	50
6	28-32
7	94
8	48
9	7-30
10	-
11	182
12	209
13	50
14	107
15	126
16	109



više od svojih glavnih rivala. Jedino gde smo očekivali malo više, pogotovo zbog ovako dobrog držanja na putu kojim nas je „Xsid“ obradovao, jeste upravljanje. Kada bi bilo da nijansu boljeg odziva, ovaj krosover bi bio čak i poželjan za vožnju po stazi. Naravno, sa snažnijim motorom koji ima u ponudi. Sa druge strane, upravljanje u gradu je gotovo idealno i lako, a manualni menjač precizan i zahvalan za česta „šaltovanja“. Ovo treba uzeti u obzir budući da su krosoveri pre svega gradu i namenjeni. Takođe, sa klirensom,

to jest rastojanjem od tla od 172 mm i kompaktnim dimenzijama nema brige oko parkiranja, rupa i visokih ivičnjaka. Još da je pozadi pregledniji, bilo bi sjajno, pa je zato savet da se na spisak

opreme doda i kamera za vožnju unazad.

Lajfstajl segment

Što pre shvatimo da segment malih krosovera, koliko god bio rastući i

popularan, nije neophodan, odnosno da je reč o pravoj lajfstajl klasi, biće nam lakše da svarimo i više cene koje idu uz ove modele. Iako nisu premium, svi novi krosoveri B-segmenta su u odnosu

na svoje prethodne generacije podigli lestvicu u onome što nude, bilo da govorimo o kvalitetu materijala, bogatoj opremi ili savremenim bezbednosnim sistemima i asistencijama. Kija sa „Xsidom“ nudi dosta toga i ne želi da to proda tek tako, a pogotovo činjenicu da nije samo „viša“ sestra hečbeka, što je i izdvaja među rivalima. Početna cena za novi korejski krosover je 17.990 evra, a pored benzinaca od 120 i 140 KS, tu su i dizel-verzije sa 1,6 motorima od 115 i 136 KS. ■

T. Vujanović

PRTLJAŽNIK

Mere u centimetrima

Prostora u prtljažniku „Xsida“ svakako ima, dubok je mada nešto nestandardnog oblika, ali svakako nudi više nego „sid“, preciznije 31 litar više. Nasloni zadnjih sedišta se mogu preklapati u razmeri 60 : 40, ali i u 40 : 20 : 40.

Zapremina **426-1.378** litara
Visina utovarne ivice **75** cm

