



»VOZILI SMO
BMW 550i



plus

ena:
9 DIN
9,00

20
KVI, 18. maj 2017.
merstvu sa **QUATTORUOTE**

»NOVI IZAZOV ZA VOZAČE

**PRESRETAČI
MENJAJU
NAČIN RADA**

»ISPITUJEMO

**TEST PRECIZNOSTI
BRZINOMERA**

»OTKRIVAMO

**KAKO SE
BAZDARE RADAR**



MCC

ila za članove
auto saveza Srbije



»PRVA VOŽNJA
Suzuki Swift

»PRVA VOŽNJA
**Renault
Captur**



»DA LI SE
BUDUĆNOST ISPLATI
Električni Golf i U
na testu potrošnje

»DOBRO JE DA ZNATE
Kako najlakše
očistiti „klimu“?



»VELIKI TEST

KIA Niro

- ▣ 4 cilindra, benzin ▣ 1.580 cm³ ▣ 77 kW (105 KS)
- ▣ el. motor 32 kW (44 KS) ▣ ukupna snaga hibridnog

VOJNIK ZA VIŠE

Zasnovan na istoj osnovi kao "ajonik", rođak iz Hjundaija, Kijin prvi hibridni model "niro" predstavlja se sa potpuno drugačijim imidžom, jer je ujedno reč i o veoma originalnom i praktičnom krossoveru. Ipak, i pored napredne tehnologije, u prvom planu su tišina i lakoća komforne vožnje, kao i prostranost kabine koja ga kandiduje za pravi porodični hibrid



Itako je nezahvalno koristiti konkurente dok se opisuje i objašnjava neki model, prosto je nemoguće u priči o „niru“, prvom hibridnom Kijinom modelu, izbeći „ajonik“, koji stiže iz Hjundaija, kao i rodonačelnika hibridnih vozila, tojotu „prijus“. Korejci su „ajonikom“ napali „prijus“ na nedvosmislen i nediskretan način. Sa druge strane, kija „niro“ nema

tako precizno određen položaj na tržištu i to je ono što pomalo buni. Ovaj model za sebe bira rizičan put, koji, ako se pokaže uspešnim, može Kiji da doneše mnoge nove kupce. Naime, u vreme dok se svaka kompanija trudi da ima u ponudi i hibridnu verziju nekog modela, ili automobil koji postoji isključivo kao hibrid, godinama unazad smo svedoci i toga da pravi

bum na tržištu prave krossoveri – cenom bliski hečbecima, a stilom i praktičnošću kompaktnim SUV modelima. I dok je Hjundai odlučio da posle skoro dve decenije najzad odgovori na „prijus“ istom merom, pa se predstavio kao sedan, Kija se opredelila da spoji i potražnju za hibridnim vozilima, kao i popularnost krossovera. I tako je nastao „niro“, prvi Kijin

hibrid, koji je ujedno i njen najnoviji krossover.

Redak put

Tu treba odmah napomenuti najvažniji podatak u vezi sa „nirom“, a to je da će ovaj krossover uvek postojati samo kao hibrid – neće postojati isključivo benzinska verzija ili dizelaš. Ovakav sinhronizovan ulazak i među krossovere i među

hibride je veliki napredak Kiju, koja je do pre neku godinu pratila druge, a sada ve diktira trendove. Prvo što nas se dopalo jeste to što je „niro“ potpuno drugačiji i ništa u v žnji nas nije podsećalo na „ajonik“ koji smo nedavno testirali. Na stranu potpuno različite zajn, ali „niro“ je ujedno i k čići i viši od „ajonika“. U entejeru, razlikuje se i po stilu

■ **147 Nm pri 4.000 o/min.**
sistema **104 kW (141 KS)**

FRONTOVA



■ HVALIMO +



- Veoma tiha vožnja, za koju je, pre svega, zaslužan automatski menjač sa dvostrukim kvačilom, koji malo proizvođača hibridnih vozila koristi.
- Prostrana i praktična kabina nudi dovoljno komfora za četvoročlane porodice, čak i ako krenu na more.

■ ZAMERAMO -

- Parkirna kočnica, koja nije „ručna“ već „nožna“, smeta sa leve strane i može se nehotice aktivirati dok je noga na odmorištu.
- Uprkos solidnoj zapremini prtljagnika, visok prag otežava utovar stvari.



• U segmentu u kojem dominira nissā „kaškai“, svaki novi model mora imati svoju specifičnost kojom se razlikuje od ostalih kako bi skrenuo pažnju. Ili je to dizajn ili terenske sposobnosti, tehnologija ili premium sadržaj. „Niro“ na tržište dolazi sa namerom da bude i prvi Kijīn hibrid i njen najnoviji krossover

trumenata i po ručici menjača. Unutrašnjost je prijatna, ali je najvažniji utisak to što je kabina izuzetno prostrana i veoma praktična. Osim toga, položaj za volanom je zaista dobar. Doduše, vozačevo sedište se podešava ručno, mehaničkim komandama, a ne uz pomoć elektronike kao kod „ajonika“. Tada je reč o premium osećanju, koji je evidentan kod „priju-

sa“, recimo, kod „nira“ je ukupna atmosfera, barem kada je o stilu reč, pomalo spartanska. Ni lista opcija nije dugačka, a sve što „niro“ nudi od opreme spakovano je u četiri paketa.

Tiho prebacivanje „brzina“

Za jedan hibrid je logično da je startovanje motora tiho, jer se tada u potpunoj tišini ak-

tivira samo električni motor. U nivou opreme „EX urban“, drugom po redu paketu kojim je bio opremljen primerak sa testa, startovanje motora nije na dugme, već okretanjem ključa, što je malo prevaziđeno i zastarelo rešenje za vozila sa ovako naprednom tehnologijom. Pri startovanju, važno je da sačekate da se na displeju pojavi zeleno svetlo da je sistem spre-

man, što prati i određena muzika koja podseća na podizanje operativnog sistema kod računara, na šta su nas Kijina vozila već navikla. To napominjemo zbog toga što, ako se okrene ključ za startovanje motora i odmah prebaci automatski menjač u „drajv“ položaj, vozilo neće krenuti, već se ceo postupak mora ponoviti – menjač u „P“, novo startovanje motora,

strpljenje od dve sekunde da se „ne podigne sistem“, tek onda ručica menjača u „drajv“ pa gas.

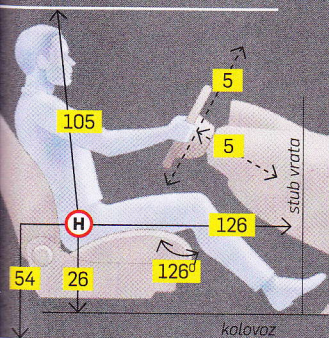
Atmosferski motor dozvoljava da se na struju vozi samo u malim brzinama. Recimo u javnim garažama moglo bi se preparkirati „niro“ vozilo se isključivo na struju, ali u realnom saobraćaju proš▶ str.



„Niro“ u kabini ne ističe da je reč o vozilu sa neobičnom tehnologijom, kako to, na primer, čini „prijus“. Tabla sa instrumentima je veoma slična kao kod „sportidža“, samo što je umesto obrtometra ugrađen pokazatelj toka energije

VOZAČEVO MESTO

Mogućnosti podešavanja upravljača su dobre, pa svako može pronaći idealnu poziciju. Naslon se podešava u skokovima.



ENTERIJER

Porodični krossover

Kabina je veoma prostrana i za vozača i suvozača, ali i putnike iza njih. Putnici na zadnjoj klupi na raspolaganju imaju i ventilacione otvore, što je retko u ovoj kategoriji. Osim toga, tu je i naslon za ruku sa nosačima za čaše. Šteta jedino što između putničkog i prtljažnog dela nema malog otvora, koji bi, recimo, bio koristan za transport skija. Multimedijalni sistem dobija odličnu ocenu, koristi se veoma jednostavno, poseduje i klasične prekidače kao i one koji su osetljivi na dodir.

Razočaravajuća je komanda parkirne kočnice, koja je nožna, što je na neobjašnjiv način postala karakteristika japanskih i korejskih hibridnih modela. Nekada je to bio Mercedesov znak prepoznavanja, ali je sve samo ne praktična, i osim što zna zasmetati levoj nozi, zaista ne priliči inače toliko modernim rešenjima.



PRTLJAŽNIK

Mere u centimetrima

Baterije postavljene ispod zadnje klupe ne oduzimaju prostor od prtljažnika, koji je solidnih dimenzija. Naslon se obara u odnosu 60/40. Nema otvora za skije, a ni visina poda se ne podešava. Serijski se dobija komplet za popravku pneumatika, a može se doplatiti za rezervni točak smanjenih dimenzija. Zapremina je dovoljno velika za odlazak manje porodice na more. Prtljažnik je pravilnog oblika, ali se obaranjem naslona stvara stepenik. Utovarni prag je visok.



Putnici na zadnjoj klupi imaju svoje zasebne ventilacione otvore

nemoguće od jednog do drugog semafora voziti koristeći samo električnu energiju. Dovoljno je pedal gasa stisnuti samo malo jače od minimalnog i četvorocilindarski benzinac će se pokrenuti. U vožnji su utisci veoma pozitivni. „Niro“ živahno ubrzava zahvaljujući saradnji električnog motora i benzina. Zapremina 1,6 litara, koji zajedno nude 141 KS, što je više nego

dovoljno za vozilo sa masom od oko 1.500 kg i, što je Korejcima verovatno najvažnije, to je skoro 20 KS više nego kod „prijusa“.

Ispred vozača, na ekranu putnog kompjutera, pokazuje tok energije pokazuje kada se koristi energija iz baterija, a kada se one troše sa ciljem ekonomične i ekološke vožnje. Naravno, u toku vožnje hibridni sistem sve radi sam, nije potrebo

no čak ni birati režim vožnje. Ovo je jedna od glavnih razlika u odnosu na hibridne verzije Tojotinih modela koje nude komandu „EV“, koja služi da prebaci režim rada u isključivo električni mod. Kod njih je moguće isključivo na struju preći par kilometara. „Niro“ zauzvrat mora da ubrza do željene brzine u hibridnom režimu, dakle donekle koristeći i benzinski

motor, posle čega može nekoliko kilometara da održava brzinu. Koliko dugo može da održava brzinu u električnom režimu, zavisi od same brzine, ali i konfiguracije terena.

„Niro“ ne nudi režime rada, ali taj „nedostatak“ nadoknađuje zaista sjajnim menjačem. Dok japanska vozila decenijama biraju kontinualno varijabilni CVT menjač, pa su sko-

ro praktično patentirali električnu verziju ovog sistema pod nazivom e-CVT, Korejci su se odlučili za „pravi“ automatski menjač sa šest stepeni prenosa i duplim kvačilom koji radi brzo i efikasno. Sve je veoma slično kao kod verzija koje nisu hibridne, na primer kod „sida“ i „sportidža“ i, što je najvažnije, tokom vožnje su promene „brzina

► str. 3

Kija „niro“ je prostrano vozilo, prijatno za vožnju, koje podjednako uspešno ispunjava zadatke u gradu, ali i na porodičnom putovanju



STABILNOST I UPRAVLJIVOST

Udoban i upravljiv

Prilično mekana postavka i ne preterano velika masa omogućavaju „niru“ svoju udobnost. Primećuje se lagano nagnjanje karoserije, tipično za „mekane“ krossovere, ali to nije neprijatno. Upravljač je dovoljno spravan, postavljanje u krivine brzo i lako.

mekane i skoro neprimetne. Nema „skuterovskog“ osećaja kao kod konkurenata iz Tojote, kod kojih tokom celog ubrzavanja motor glasno radi u visokim obrtajima, pa zato ubrzavanje i pod-

seća na vožnju skutera. Kod „nira“ rad menjača je besprekoran u gradu pa i van grada do srednjih brzina. Drugim rečima, baš zbog ovakvog menjača vozač ne mora uopšte da prilagođava stil vožnje

hibridnoj tehnologiji, kao kod vozila drugih proizvođača.

Relativno mala masa, kao i mekano podešeno oslanjanje, omogućavaju udobno putovanje, uz vrlo dobre vozne osobine.

Naravno, ne baš sportske, s obzirom na to da se nakon jednog oštrog kruga po pisti isprazne baterije, ali ipak sasvim solidne. Atmosferski motor od 1.6 litara čini šta može i

omogućava sasvim zadovoljujuću vožnju u svim okolnostima. Veoma dobre utiske iz vožnje malo kvari osećaj na pedalima – na testu deset uzastopnih kočenja, pedala je posle 5-6

TEHNIČKI PODACI

Motor: napred poprečno, benzinac – 4 cilindra u liniji – prečnik 72,0 mm – hod 97,0 mm – radna zapremina 1.580 cm³ – maksimalna snaga 77 kW (105 KS) pri 5.700 o/min – maksimalni obrtni moment 147 Nm pri 4.000 o/min – blok i glava od lake legure – 2 bregasta vratila u glavi, dupli variator faze, 4 ventila po cilindru (lanac) – sinhroni električni motor sa permanentnim magnetima – maksimalna snaga 32 kW (44 KS) – ukupna snaga hibridnog sistema 104 kW (141 KS) • **Prenos:** prednji pogon – automatski šestostepeni menjač sa duplim kvačilom • **Pneumatici:** 225/45R 18 91W – komplet za reparaciju • **Karoserija:** krossover, 5 vrata, 5 mesta – prednje oslanjanje „mekferson“, spiralna opruga, stabilizator – zadnje oslanjanje multilink sa tri i po poluge, spiralna opruga, stabilizator – hidraulični amortizeri – kočnice disk – napred ventilisane, ABS i ESP – upravljač sa nazubljenom letvom, električni servouredaj – zapremina rezervoara 45 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 270 cm – dužina 436 cm, širina 181 cm, visina 154 cm – masa 1.446 kg, pod punim opterećenjem 1.930 kg – zapremina prtljajnika između 427 i 1.425 dm³

Baterija od litijumskih jona kapaciteta 1,6 kWh, postavljena ispod zadnjeg sedišta

Benzinski motor zapremine 1.580 cm³ sa direktnim ubrizgavanjem i Atkinsonovim ciklusom

Električni motor od 44 KS i šestostepeni menjač sa duplim kvačilom

TEHNIKA

Visoka iskorišćenost

Kija „niro“ i Hyundai „ajonik“ imaju istu hibridnu tehnologiju. Srce čini benzinski motor zapremine 1,6 litara sa direktnim ubrizgavanjem specijalno razvijen za hibridna vozila. Zbog toga funkcioniše u Atkinsonovom ciklusu, koji predviđa kraću fazu kompresije od ekspanzije (postignutu dužim trajanjem otvaranja usisnih ventila putem variatora faze). Time se povećava iskoristljivost (koja dostiže 40%) nauštrb snage (105 KS). Međutim, manjak snage benzina se kompenzuje uz pomoć električnog motora od 32 kW

(44 KS). Ta dva motora zajedno razvijaju 141 KS. Električni motor je smešten između konvencionalnog i menjača sa duplim kvačilom, šest stepeni prenosa i još jednog dodatnog kvačila koje omogućava da se koristi sam ili zajedno sa benzinskim motorom. Kompaktna baterija od 1,56 kWh, postavljena ispod zadnjeg sedišta ispred rezervoara zapremine 45 litara je litijum-jonska, koja se najčešće ugrađuje kod plug-in hibrida (klasični hibridi najčešće imaju nikl-metalne baterije).



PERFORMANSE

izmerene na stazi
VAIRANO kraj Milana

Kada se uporede performanse kije „niro“, ali i dva modela sa kojima je on u vezi, hundaia „ajonik“, koji je nastao na istoj osnovi, kao i tojote „prius“, koja im je glavni konkurent, vidi se da razlika u performansama i te kako postoji. Sa više snage, „korejci“ su brži, a „niro“, kao najkomfortniji među njima, po performansama je u „zlatnoj sredini“.

Kia Niro, Hyundai Ioniq, Toyota Prius

UBRZANJA

0-60 km/h

4,7 s

4,6 s

5,25 s

0-100 km/h

11,1 s

10,7 s

11,3 s

400 m iz mirovanja (s)

17,8

17,5

18,0

brzina pri izlasku (km/h)

124,9

128,0

129,7

ELASTIČNOST – pri min./maks. opterećenju

70-100 km/h

6,3 s

5,8 s

5,1 s

70-120 km/h

11,2 s

10,2 s

9,9 s

postajala sunderasta. To nas je neprijatno iznenadilo jer su korejska vozila na tom testu uglavnom bila izuzetna. Za utehu je to što produženi hod pedale ne pravi i produženje puta kočenja.

Na kraju, nekoliko reči o potrošnji goriva. Zahvaljujući čestom krstarenju, korejski hibrid u proseku troši ispod pet litara goriva na 100 km. Ukratko, u svakodnevnom korišćenju, auto-

mija sa jednim punjenjem rezervoara je oko 800 km – skoro kao da je reč o dizelašu. Žao nam je samo što je, u odnosu na koncept koji smo 2013. godine videli na salonu automobila u Frankfurtu,

izgubio dosta od svog vizionarskog duha i šarma malog sportskog SUV-a sa vertikalnim vratima i spojlerom. Ipak, treba mu priznati da je on prvi hibridni krossover kompaktnih dimenzi-

EFIKASNOST KOČNICA

Deset kočenja na 100 km/h pod punim opterećenjem

1	42,8
2	43,0
3	43,3
4	42,9
5	43,5
6	43,5
7	43,1
8	42,7
9	43,4
10	44,2

30	40	50 m
Odlično	Srednje	Loše

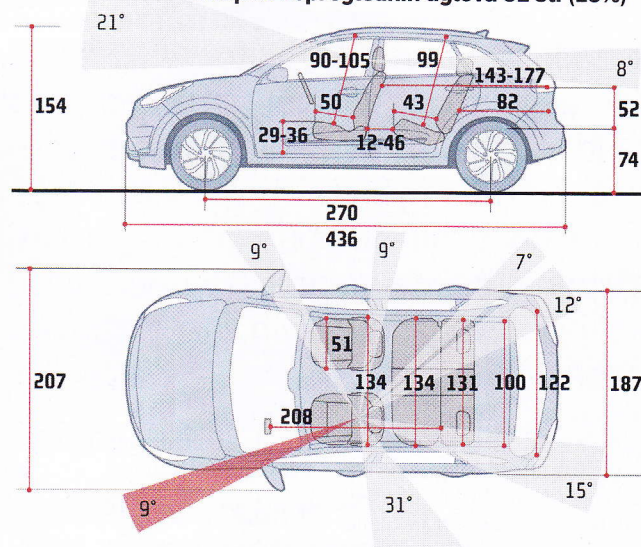
Nakon polovine testa javlja se određeno zamaranje kočnice. Pedala postaje sunderasta, što je prvi put da na testu korejskih vozila imamo ikakve zamerke na kočenje. Ipak, puta kočenja, iako nije kratak, veoma je konstantan

BORAVAK U KABINI I PREGLEDNOST

Mere u centimetrima, uglovi u stepenima

Sa međuosovinskim rastojanjem od 270 cm i dužinom od 436 cm, „niro“ je ipak veliko vozilo. Pozicioniran je negde između malih i srednjih krossovera. Prostora ima u izobilju za četiri osobe. Preglednost unapred je dobra, a pri vožnji unazad pomaže kamera.

Ukupno nepreglednih uglova 92 st. (25%)



Od „sportidža“ je manji za 12 cm, ali zahvaljujući dugačkom međuosovinskom rastojanju, četiri osobe mogu udobno putovati. Veliki međuosovinski razmak omogućuje odlične unutrašnje dimenzije, mesta za nogu putnika ima u izobilju.

