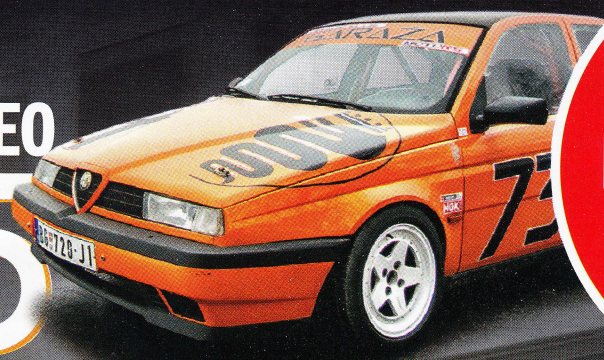


Auto Bild

TUNING

ALFA ROMEO

155



KO JE
OSVOJIO
NAGRADE
U NAŠOJ
AKCIJI

SPECIJAL POLA VEKA JAGUARA XJ

POSTER
XJ FAMILIJA



SRBIJA I CRNA GORA

KIA CEE'D

PRVI ZA VOLANOM



ŠTA KAŽU STRUČNJACI
POVODOM MERENJA
PROSEČNE BRZINE



UPOREDNI TEST
**BMW
X3**
PROTIV
RIVALA

Prva vožnja



Prerušeni prototip: krajem juna „sid“ kreće u ofanzivu, mi smo vozili kamufliranu verziju



NOVA KIA CEED

Predviđamo rat u seg

Krajem juna novi „sid“ stiže kod dilera. Redakcija Auto Bilda imala je ekskluzivnu priliku da provede novi Kijin kompakt. Evo utisaka iz prve vožnje

U okviru velikog godišnjeg Auto Bild događaja „Test the best“ (o kome ćete čitati detaljno u sledećem broju) naša redakcija dobila je jedinstvenu priliku da se nađe za volanom novog Kijinog kompakta. Ovaj model je posebno cenjen u Srbiji jer je do sada nudio zaista dosta za pristojnu sumu novca. Zato nam je među svim drugim modelima na ovom događaju, treća generacija „sida“ bila posebno zanimljiva. Test primerak je bio kamufliran (potpuno nejasno jer već smo videli kako će izgledati novi „sid“), stoga na ovim fotografijama ipak gledate u model kakav će biti na svojim prvim vožnjama do dilera u junu. Kako bilo,



„Kija sid“ nije model koji postavlja standarde, ali je uprkos tome vrlo dobar automobil

vozili smo ga po stazi punoj krivina, zatim na ovalu, ali i na posebnom poligonu gde se proverava udobnost. Na probi smo imali benzinsku i dizel varijantu.

Ukratko, možete reći sve samo ne Koreja. I molimo vas, ne pominjte činijsku pirinča. Jer, ovaj automobil to zaista nije. Novi „sid“ je Slovak sa nemačkim korenima. Dizajniran u Frankfurtu, razvijen u Riselshajmu, napravljen u Žilini (Slovačka). Prvi utisak je bio: „Sid“ je stvarno dobar! Kao mali „stinger“ sa tim „tigrovim nosom“ na prednjoj masici, sa velikim usisima za vazduh, dugačkom haubom, širokim C-stubovima (kao kod „golfa“). Ali, ova „kija“ se opasno i snažno bori u segmentu sa best-

selerom iz Wolfsburga. Dugačka je 4,31 metar, ima 395 litara prtljažnog prostora, mesta za četvoro odraslih, koji ako sede pozadi ne bi trebalo da budu viši od 185 cm.

I, zašto bi trebalo da kupite „sid“, a ne „golf“? Pa, imate sedam godina garancije, što je sedam godina mira. A ova „kija“ se čak i ne trudi da postavlja standarde i da bude digitalni mag na točkovima. A dobar je automobil!

Počnimo od motora. Tri benzina (100, 120 i 140 KS), dva dizela (115 i 136 KS), svi do jednog čisti u skladu sa Euro 6d normom. Vozili smo benzinsku verziju sa 140 KS i novim 1.4 T-GDI motorom. Zahvaljujući obrtnom momen-



Kijin dizajn iz Nemačke:
LED zadnja svetla, krovni
spoiler, široki C-stubovi



Stiže „tigrov nos“:
novajlija ima
tipičan Kijin „gril“.
Dugačak je kao i
stari „sid“ (4,31 m),
ali je širi i niži

mentu



Dobra ergonomija:
kokpit sa tač-skrin
navigacijom, monitorom
postavljenin visoko



395 litara prtljažnog prostora, duplo dno

tu od 242 Nm, gasa uvek ima dovoljno, šestostepeni manuleni menjač radi vrlo precizno, upravljanje odličnog odziva. Dovoljno?

Da, znamo da je „sid“ brat „hundaiju i30“ i da se slično voze. Ali, Kija kaže: prosečna potrošnja 5,4 litre, dok je na kraju našeg testa iznosila 6,7 litara na bord-kompjuteru, dok je „i30“ sa istim motorom na testu Auto Bilda zabeležio potrošnju od 7,3 litre. Nova „kija sid“ je vrlo solidan, praktičan i jedan sasvim zaokružen i uspešan automobil. Ali, pogledajmo malo i unutra. Digitalan, i navigacija je velika. Instrumenti su vam mali? „Kija sid“ nije kotrljajući „ajped“, već kompaktni automobil stare škole. Ali, sa sobom donosi dosta najmodernije tehnologije. Multimedija reaguje vrlo brzo, navigacija takođe, monitor je podignut tako da je u ravni pogleda vozača, a tu su i kontrole kli-

ma-uređaja. Sa pravim tasterima, a ne na dodir ili „svajp“.

A po želji može ponuditi i luksuz: bežično punjenje indukcijom za smartfone, grejanje ali i hlađenje kako prednjih tako i zadnjih sedišta, tu su automatska duga svetla, upozorenje na umor, održavanje vozila u traci, automatsko kočenje u slučaju potrebe sa opcijom prepoznavanja pešaka. Uz doplatu, nudi se čak i asistencija u slučaju

saobraćajnih gužvi, prepoznavanje saobraćajnih traka i održavanje „sida“ na autoputu u svojoj traci, dok samostalno koči, ubrzava i upravlja i tako sve do brzine od 130 km/h. Da, to je dobra fora, ali više volimo da vozimo sami.

A sada malo i o dizel agregatu koji smo probali. Reč je o 1,6-litarskom CRDi motoru sa 136 KS, SCR katalizatorom i „edbluom“. Tako bi „kija“ trebalo da troši 4,1 litru dizela, (na bord-kompjuteru je pisalo 4,7 litara) a mi smo iskusili dosta zabave za volanom. Tome je doprineo sedmostepeni DSG menjač sa dvostrukim kvačilom: brze promene brzina, bez trzaja pri startu (Čudite se u VW-u? I treba.)

I koja je cena ove zabave? Aktuelni „sid“ (kao i „hundai i30“) u osnovnim verzijama koštaju ispod 15.000 evra. „Sid“ sa 140 „konja“ možda bude i preko 20.000 evra. ➔

PRVI UTISAK



Digitalno prete-rivanje? Ne, novi „sid“ vas ne prepada infor-matičkim zada-cima. Zadnja polica je za cen-timetar veća ne-go što treba ka-ko bi pravilno nalegla u duplo dno. Prilično bezveze.

Zaključak

„Sid“ je i te kako dobar predstavnik Kije. Novi korejski kompakt je odličan automobil. Tehnički napredan, uzbuđljiv za vožnju, startan i udoban. A imate i sedam godina mira.

EKIPA
AUTO BILDA