



Uprkos dugom stažu na tržištu, »prosid« uz pomoć redizajna ali i dobre ponude motora i opreme i dalje privlači dosta kupaca. Najjača verzija turbo dizela od 1,6 l nudi sjajan balans između dobrih performansi i ekonomičnosti

Automobili niže srednje klase s troja vrata, nisu baš popularni na ovim prostorima. Utoliko je veći uspeh dobar plasman »kije prosid«. Najlakše bi bilo to objasniti kao spoj dobrog izgleda i povoljne cene, u čemu svakako jeste deo istine, ali ima tu koječega još. Na primer sedmogodišnja garancija (ili 150.000 pređenih kilometara), pa zadovoljstvo kupaca, dobre marketinške poruke...

Kako je poslednji redizajn labudova pesma za gamu »sid« biće zaista zanimljivo kako će južnokorejska kompanija zameniti svoj evropski prvenac novom generacijom. To nikako neće biti lak posao, što pokazuje i testirani »prosid« s najjačom verzijom turbo dizel motora od 1,6 litara.

Karoserija je i dalje dovoljno sveža da bi privukla pažnju zainteresovanih kupaca. Naročito je dobro skrojen zadnji deo, zaobljen s istaknutim spojlerom iznad trećih vrata. Kupeovska forma svakako privlači mlađe osobe, samce i parove bez dece, mada nije redak slučaj da se zbog dobrog izgleda za ovaj automobil opredeljuju i porodice s manjom decom. Pristup zadnjoj klupi nije previše težak a kada se smestite ima dovoljno mesta za noge i glavu. To je do-

voljan razlog da dilema »sid« ili »prosid« prevagne na stranu ovog drugog, pogotovu ako vam je važnije da automobil izgleda atraktivnije nego da ima petora vrata. Gubici zaista nisu (pre)veliki, pa je tako i transportni potencijal identičan. Prtljažnik startuje od 340 litara i može da se poveća delimičnim ili potpunim obaranjem zadnje klupe. Maksimalni korisni prostor za transport stvari je 1.300 litara, više nego dovoljno da se utovari »pola« supermarket.

Pozicija za upravljačem je veoma dobra, a isto važi i za smeštaj suvozača jer i njegovo sedište može da se podešava po visini. S prijatno ispruženim nogama i logično ras-

poređenim komandama uređaja, na dohvata ruke, koncentracija na događaje na putu je odlična a vožnja samim tim bezbednija. I u njoj se više uživa jer »komon rej« agregat, maksimalne snage 128 »konja« i najvećeg obrtnog momenta od 260 Nm (dostupnog između 1.900 i 2.750 obrtaja!), omogućava puno toga. Ubrzanja su jaka ali i istovremeno tečna, bez previše istaknute »turbo rupe«, tako da je snaga u svakom trenutku dovoljno a i nema negativnih posledica po komfor (i stomake) putnika.

Kad snažnije pritisnete papučicu gasa, na scenu stupa sistem oslanjanja koji pravi dobar kompromis između udobnosti i stabilnosti. Snaga servo-

uređaja upravljača slabi sa povećanjem brzine pa je i kontakt s podlogom sve direktniji kako ubrzavate, čime se dodatno poboljšava kontrola. Ona je i inače veoma dobra za ovu klasu i cenovni razred vozila, pa ni manje

Vešto k

Čuvar BATERIJE

Žurba, problemi o kojima razmišljate, nestrpljiva deca... Sve su to uzroci zbog kojih možete da zaboravite da isključite neki od potrošača (obično svetla, od kad je njihova upotreba postala obavezna i preko dana). Zato nije loše znati da je »Kija« ponudila serijski uređaj (Battery Saver) koji brine o tome da se akumulator ne isprazni ispod granice koja bi onemogućila normalan start motora.





rije godine

vešti vozači neće imati problem s privikavanjem na »prosid«.

Paket »EX čempion«, pored standardnog ABS-a s podsistemom za elektronski nadzor distribucije kočne sile (EBD), donosi i preostale uređaje

iz ponude za unapređenje voznih karakteristika VSC (Vehicle Stability Control), BAS (Brake Assist System), TCS (Traction Control System) i VSM (Vehicle Stability Management), plus

HAC (Hill Start Assist Control) za lakši start na uzbrdicama. Komplet na »elektronika« namenjena »prosidu« dodatno učvršćuje vezu s podlogom i asistira vozaču u kritičnim situacijama, mada su

one zaista retke jer je sistem oslanjanja, već smo istakli, dobro izbalansiran a upravljanje prilagodljivo brzini kretanja. Ipak, dodatnih kontrola nikad dosta - naročito ako deštvuju logično i očekivano, pa >>>



- ▲ vozne karakteristike
- ▲ položaj za upravljačem
- ▲ odnos plaćeno-dobijeno
- ▼ preglednost pri vožnji unazad



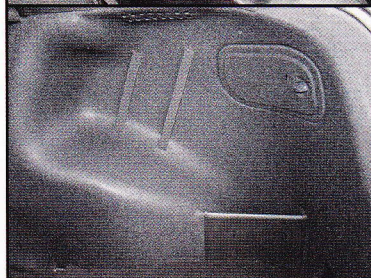
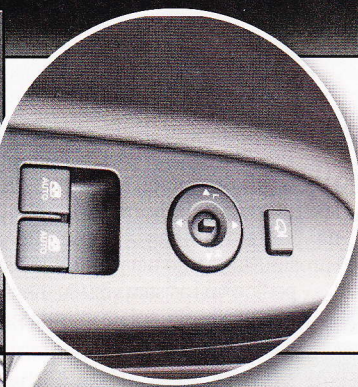
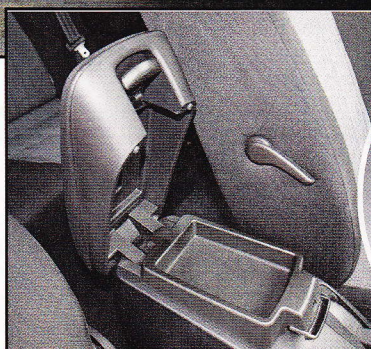
ne izazivaju nelagodu ni kod putnika ni kod neiskusnijih vozača.

U vreme jake ekonomske krize dobro je znati i da se vožnja za svoju dušu, kod »prosida 1.6 CRDi« ne plaća mnogo. Realnost je svakako iznad onih fabrički obećanih 4,5 litara na 100 kilometara pređenog puta (ipak su to merenja u idealnim uslovi-

ma), ali i dalje veoma povoljna. Tokom testa zabeležili smo 6,3 l/100 km evrodizela što, priznaćete, nije mnogo pogotovu ako se ne pazi prilikom ubrzavanja i ne deaktivira klima uređaj čim se temperatura u kabini spusti na pristojan nivo. Naravno, prosek može da bude i manji ali se onda postavlja pitanje opravdanosti ulaganja u najjači dizel jer na raspolaganju su i verzije sa 90 i 115 »konja«.

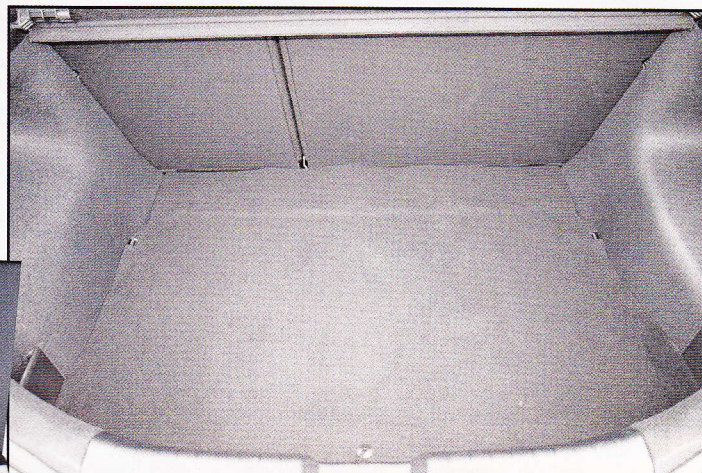
Pored motora, pohvale zaslužuje i šestostepeni manuelni menjač čiji su hodovi precizni i dovoljno meki, tako da ni češće posezanje za ručicom ne bi predstavljalo problem a ne ovaj nivo »rada« koji zahteva odličan raspored snage turbo dizela od 1,6 litara.

Po visini se podešava i prednje desno sedište



Kaseta je povezana s klima uređajem





Prtljažnik startuje od 340 l, a obaranjem naslona može da se poveća do 1.300



Na sve dobre strane »prosida 1.6 CRDi EX čempion« nadovezuje se i razumna cena. Naravno, ona s većitim popustom (-1.500 EUR) koja je i realna jer za 15.650 evra s PDV-om i svim drugih troškovima – nema baš mnogo dizel automobila ove veličine i sadržaja.

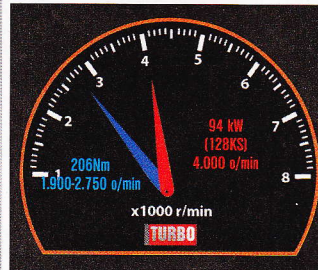
TurboTestTeam

Lakši start **UZBRDO**

Elektronska pomoć za lakše kretanje na uzbrdici HAC (Hill Start Assist Control) nije više retkost u automobilima, čak ni nižih klasa, a u slučaju »kije prosid« dobija se s paketom »EX čempion« koji je stepenik niže od najopremljenije verzije »EX sport pak«. Prilikom starta na uzbrdicama elektronika sprečava da vozilo krene unazad, taman koliko vam je potrebno da ubacite u prvi stepen i otpustite pedalu kvačila.



motor redni četvorocilindrični, turbo dizel s direktnim ubrizgavanjem goriva, prečnik i hod klipa 77,2 x 84,5 mm, radna zapremina 1.582 ccm, stepen kompresije 17,3:1, četiri ventila po cilindru, dva bregasta vratila u glavi, maksimalna snaga 94 kW (128 KS) pri 4.000 o/min, najveći obrtni moment 260 Nm pri 1.900-2.750 o/min



dužina 4.250 mm, širina 1.790 mm, visina 1.450 mm, međuosovinsko rastojanje 2.650 mm, prečnik okretanja 10,34 m, masa 1.283 kg, nosivost 577 kg, prtljažnik 340-1.300 l



pogon napred, šestostepeni manuelni menjač, prenosni odnosi: I 3,636:1; II 1,962:1; III 1,189:1; IV 0,844:1; V 0,702:1; VI 0,633, hod unazad 3,583; finalni prenos 3,941



napred: »mekferson«
nazad: dve poprečne i jedna uzdužna veza na svakoj strani



napred: samoventilirajući diskovi
nazad: diskovi
elektronski sistemi: ABS, EBD, BAS, TCS, ESC, VSM, HAC



naplaci: 6,0J x 16
pneumatici: 205/55 R16



gorivo: evrodizel,
zapremina rezervoara 53 l
potrošnja
(autoput/grad/prosek): 4,1/5,3/4,5 l



maksimalna brzina: 197 km/h
ubrzanje 0-100 km/h: 11,0 s



Kia Pro_ceed EX Champion: vazdušni jastuci za vozača i suvozača, bočni vazdušni jastuci i vazdušne zavese, aktivni nalonci za glavu na prednjim sedištim, imobilizator, automatsko zaključavanje u vožnji, ISOFIX, prednja sedišta podešiva po visini s potporom u lumbalnom delu, automatski dvozonski klima uređaj s hladnom kasetom, progresivni servo-upravljač podešiv po visini i dubini, putni računar, radio-CD-MP3 sa AUX i USB utičnicama i 6 zvučnika, kožna obloga upravljača, električne komande prozora u vratima, električne komande i grejanje sklopivih spoljnih ogledala, centralna konzola s dvostrukom pregradom, deljiv naslon zadnje klupe, tonirana stakla, maglenke, centralna brava sa sigurnosnim alarmom, alu-naplaci, »bluetooth«, »i-pod« konekcija, pregrada za naočare, indikator tečnosti za vetrobran, dodatno zatamnjena zadnja stakla... Dodatno: metalik boja (370 evra). Cena test vozila s uračunatim PDV-om je 16.020 evra.