



Sudar dveju KOREJA

Nekada su svi „korejci“ bili jeftini i neugledni, danas je situacija drugačija. Upravo to demonstrira nova „kija sid“ čije su ambicije sam vrh klase, a evo kako se nosi u odnosu na južnokorejskog „tradicionalistu“ – „ševrolet kruz“

Od proizvođača jeftinih i neuglednih vozila, južnokorejska automobilska industrija je izrasla u respektabilnu silu koja obimom proizvodnje i kvalitetom ozbiljno ugrožava najveće proizvođače na svetu. Svojim novim modelima Hyundai, Kija i nekadašnji Daevu, sada Ševrolet, uspešno pariraju evropskim proizvođačima u svim segmentima. Tako je nedavno i na naše tržište stigla druga generacija „kije sid“, prvog modela ovog proizvođača namenjenog isključivo Evropskim kupcima, a mi smo je suprotstavili već uveliko etabliranom „ševroletu kruz“ u verziji sa petoro vrata.

Iako pripadaju istom segmentu, ovi

modeli se poprilično razlikuju, što vizuelno, što tehnički. Dok „ševrolet kruz“ propagira pomalo američki stil sa jasnim crtama i predimenzioniranim

je „kruz“ namenjen prodaji u celom svetu.

Ipak, iza amerikanizovane spoljašnjosti krije se evropska tehnika.

Dok se „kija sid“ proizvodi i prodaje samo u Evropi, „ševrolet kruz“ se u posebnim fabrikama pravi za američko, evropsko, azijsko pa čak i rusko tržište

usisnikom za vazduh, dizajn „sida“ je daleko razigraniji i dinamičniji i, slobodno možemo reći dizajniran da se sviđa prvenstveno evropskom kupcu. Ovo i nije neko iznenađenje ako znamo da se „sid“ prodaje samo u Evropi, dok

Naime, „ševrolet kruz“ deli mnoge tehničke detalje sa aktuelnom „opel astrom“. Mnoge, ali ne sve, to se vidi i po unutrašnjosti koja je delom preuzeta od aktuelne „ševrolet korvete“ (instrument-tabla i upravljač), a delom



Ovo su aktuelni modeli iz Koreje. Na prvi pogled, ni najmanje se ne razlikuju od evropskih konkurenata, zapravo, ni na drugi...

Foto: Dejan Živančević

od pomenute „astre“ (centralni stub). Rezultat je iznenađujuće dobar. Čak i tri godine od predstavljanja, „kruz“ unutra deluje sveže i atraktivno, a posebno nam se sviđa položaj sedenja, udobna prednja sedišta i precizan upravljač dobrog odziva. Naravno, kako je ovo automobil namenjen da ponudi što više za što manje novca, kvalitet plastike u unutrašnjosti nije na vrhunskom nivou, mada je solidno uklopljena.

Sa druge strane, enterijer, tačnije njegov kvalitet je jedna od glavnih vrlina novog „sida“. Naime, najveći napredak u odnosu na prethodnika postignut je prilikom izrade unutrašnjosti „sida“ druge generacije. Potpuno

novi enterijer svojim kvalitetom i dizajnom može se, bez problema, nositi sa evropskim konkurentima. Zavisno od paketa opreme, on se razlikuje po detaljima i ukrasima enterijera, testirana verzija bila je sa vrhunskim paketom „EX maks“, a osnovna verzija je, ipak, dosta skromnija. Osim izgleda enterijera, novi „sid“ donosi i niz tehnologija kakve nismo vidali u ovom segmentu. Primera radi, instrument-tabla skupljih verzija je u stvari ekran od tečnih kristala visoke rezolucije. Grafika i preglednost su vrhunski, čak i po jakom suncu. Takođe, tu je i sistem automatskog parkiranja vozila, upozorenje za prelazak preko isprekidane linije, a i

multimedijalni sistem koji uključuje i navigaciju sa mapama Srbije. Posebno je impresivan upravljač prepun raznih komandi. Sa druge strane, upravo on

standardni i sportski, čak ni u sportskom modu odziv nije vrhunski. Jednostavno je previše lagan i ne pruža dovoljno povratne informacije o po-

Iako imaju istu zapreminu, benzinski agregati u ovim modelima se prilično razlikuju. „Kruz“ ima klasičan benzinac, dok motor „sida“ ima direktno ubrizgavanje goriva

otkriva i jednu manu ili vrlinu, zavisno kako to shvatite, novog „sida“. Naime, prema odzivu upravljača, jasno je je „sid“ više turistički orijentisan. Iako se posebnim tasterom na upravljaču može birati između tri nivoa – lagani,

ložaju točkova. Vozači koji pre svega cene udobnost ovo će pozdraviti dok će oni koji vole i malo sportske vožnje biti zadovoljniji sistemom upravljanja kod „ševroleta“. Iako ne nudi mogućnost podešavanja nivoa odziva, u ►



Uprkos godinama, unutrašnjost „kruza“ je i dalje atraktivna i funkcionalna



Motor „kruza“ po performansama zaostaje za onim iz „sida“ ali zato „ševrolet“ ima jasnu prednost kada je u pitanju prtljažnik



Unutrašnjost „sida“ u vrhunskom paketu „eks maks“ donosi čak i instrument tablu od tečnog kristala



GDI benzinski motor po navodima proizvođača troši manje od šest litara. Prtljažnik je za tridesetak litara manji od onog kod „kruza“



CHEVROLET CRUZE	
Motor	četvorocilindrični, napred
Zapremina	1.598 kubika
Snaga	124 KS pri 6.400 o/min.
Obrtni moment	154 Nm pri 4.200 o/min.
Pogon	na prednjim točkovima
Menjač	5-stepeni, manuelni
Dimenzije	4.510/1.797/1.477 mm
Osovinsko rastojanje	2.685 mm
Masa	1.305 kg
Prtljažnik	413-883 litara
Rezervoar	60 litara
Ubrzanje	12,0 sek.
Maksimalna brzina	190 km/h
Cena	od 11.999 evra

KIA CEED 1.6	
Motor	četvorocilindrični, napred
Zapremina	1.591 kubika
Snaga	135 KS pri 6.300 o/min.
Obrtni moment	165 Nm pri 4.850 o/min.
Pogon	na prednjim točkovima
Menjač	6-stepeni, automatski
Dimenzije	4.310/1.780/1.470 mm
Osovinsko rastojanje	2.650 mm
Masa	1.268 kg
Prtljažnik	380-1.318 litara
Rezervoar	53 litara
Ubrzanje	9,9 sek.
Maksimalna brzina	195 km/h
Cena	od 11.990 evra*

*sa promotivnim popustom za vozila na lageru

svom osnovnom i jedinom načinu rada precizniji je i direktniji od onoga kod „kije sid“. Naravno, ovo se odnosi samo na upravljač, što se tiče ogibljenja, kod oba modela je ono podešeno pre za „peglanje“ rupa i neravnina na putevima nego za sportsku vožnju. Tu je „kija“ nešto uspješnija, odnosno njeno savremenije ogibljenje sa multilink sistemom na zadnjoj osovini pokazalo se dorašlim zadatku, a dodatno udobnost putnika povećava i dobra, ne i vrhunska, ali zaista dobra zvučna izolacija. Inače, oprema je kod oba modela slična. Tu su ABS, ESP, klima-uređaj, elektropodizači, putni računar, CD MP3 radio... ukratko, sve što prosečnom vozaču treba, pritom, „sid“ uz doplatu nudi brojne veoma savremene sisteme kakve

„kruz“ jednostavno nema. Što se tiče motora, tu priča postaje zanimljiva. Iako oba agregata u testiranim modelima imaju istu zapreminu, tehnološki se poprilično razlikuju. Kijin GDI agregat je tehnički prilično zanimljiv i napredan, dok je „kruzov“ benzinac čista, proverena, klasika. GDI ima direktno ubrizgavanje goriva, što iz ugla vlasnika znači nižu potrošnju goriva i neznatno bolje performanse. Istovremeno, tehnologija ovakvih agregata zahteva i visok kvalitet goriva, a da li je naše doraslo ovom zadatku pokazaće vreme. Istina, verujemo da je Kija pre početka prodaje GDI agregata na našem tržištu analizirala domaći benzin. Sa druge strane, Ševroletov agregat je, kako smo naveli, čista klasika. Iz-

držljiv i proveren benzinac, poreklom od Opela, već se pokazao i dokazao na našim putevima i sa našim gorivom kroz dve prethodne generacije „opel astre“. Kod „kruza“ je doživeo manje izmene, a dobio je i nekoliko konja više, ukupno 124, što je ipak i dalje manje u odnosu na 135 koliko ima „sid“. Sveukupno, performanse i potrošnja su na strani „kije sid“, ali ne i cena. Dok najjeftiniji „kruz“ opremljen 1.6 benzinskim agregatom košta oko 12.000 evra, osnovni „sid 1.6 GDI“ čak i sa promotivnim popustom od 500 evra staje za pune 2.000 evra više pa bi u cenovnom smislu ipak pravi takmaci bili „kruz 1.6“ i „sid“ sa 1.4 litarskim benzincem od 100 KS.

Miloš Jovanović

ZAKLJUČAK

Iako spadaju u istu kategoriju, „kruz“ i „sid“ su dva sveta. „Kija sid“ dizajnom, tehnologijom, bogatom opremom i ponudom motora cilja na kupce koji su doskoro izbegavali južnokorejske modele kao inferiorne u odnosu na evropske, a tu je i sada već čuvena garancija od sedam godina kao dodatni argument. Sa druge strane cena više nije tako povoljna kao nekada. Upravo tu „ševrolet kruz“ ima šta da kaže. Iako su ga već stisle godine, nudi mnogo opreme, solidne motore, prijatnu unutrašnjost po poštenoj ceni. Uz petogodišnju garanciju dobija se formula koja je do sada davala rezultat kod domaćih kupaca, da li će se to dolaskom nove „kije sid“ izmeniti, ostaje da se vidi.