

VOLTAGE & TopSpeed



TEST

Honda CR-V

• IZA ZAVESE

Audi Q3 za 2024.

• TEHNIKA

Motor sa varijabilnom kompresijom: Nissan VC-Turbo

• CLASSIC TEST

Gizeta Moroder V16T



U PARTNERSTVU SA:  **Zed's MS**
**MASERATI
POSTER-KALENDAR**



TEST

KIA EV9

EKSKLUZIVNO

74 ELEKTRIČNA MODELA NA UPOREDNOM TESTU

ČIJA SE BATERIJA BRŽE PUNI I ZAŠTO?

Cena: SRB 249 din., CG 3 €, BIH 6 KM,
CRO 26 HRK/3,5 €, SLO 3,5 €

ISSN 2955-9189
9 772955 918006 >

AUTOMOBIL U KOME MOŽE DA SE ŽIVI

PORODIČNI

KVADRATNE FORME I UNUTRAŠNJI PROSTOR SA SEDAM MESTA LEPO SE SLAŽU SA STILOM OVOG KOREJSKOG SUV MODELA KOJI SE FOKUSIRA NA TO DA PONUDI IZUZETAN KOMFOR, ALI PO POTREBI ZNA DA POKAŽE I NEOČEKIVANU ŽIVAHNOST. TAKOĐE MOŽE DA SE POHVALI I BRZIM PUNJENJEM



AUTOBUS

Nešto više od pet metara od jednog do drugog branika, prohodan prostor skoro kao dvosoban stan i stil koji ne može da se ignoriše. Sve je upakovano u jak, polarizovan dizajn. Ostavljajući na trenutak po strani čvrstu i čistu racionalnost koja obično treba da upravlja

našim izborima, posebno ako se spremate da napišete ček na preko 80.000 evra, ovakav električni automobil može da ima smisla.

IZUZETNA PRAKTIČNOST

Postoje brojne mogućnosti da se potvrdi koliko ima smisla kupiti ovakvo vozilo. Uzmimo, na primer, najjednostavniji

svakodnevni život, kao što je vođenje dece u školu i potom odlazak na posao. Ako su deca dovoljno velika i ako su već pre nekog vremena napustili posebno dečje sedište, takmičiće se ko će da sedi napred. Pritiskom na dugme, suvozačevo sedište postaje takozvani „chaise-lounge“ kako bi se još malo produžio san ili da bi se posmatralo nebo koje prolazi ➔



AUTONOMIJA
FABRIČKI PODACI: **505** km
NA TESTU: **450** km



Kvalitet i finalna obrada

Iako ne dostiže izuzetan nivo u pogledu korišćenih materijala, „EV9“ daje ideju da ste dobro potrošili vaš novac. To smo potvrdili dubljom analizom, tokom koje nismo našli veće nedostatke, već samo neke detalje koji bi mogli da se poboljšaju. Finalna izrada eksterijera je gotovo besprekorna. U kabini primećujemo da je donji deo komandne table od čvrste plastike, ali nema nepreciznosti u montaži delova. Ono što smeta je nedostatak gumiranog dna u prednjim i zadnjim odeljcima za držače čaša, kao i u džepovima na panelima vrata. Prtljažnik je obložen samo u donjem delu, ali ne i na stranicama. Ta plastika može lako da se izgrebe tokom odlaganja težih i glomaznijih paketa.



iznad staklenog krova, između jednog i drugog ponavljanja lekcija za školu. A čak i oni koji sede u drugom redu mogu da se osećaju udobno, s obzirom na to da nasloni zadnje klupe imaju brojna podešavanja nagiba. Ima dosta prostora za noge, a sedišta mogu da se greju ili hlade (na sreću, komande na panelima vrata su „fizičke“, a ne digitalne, kako je sada moderno). A ako je porodica zaista

velika, znajte da će deca u poslednjem redu takođe da imaju na raspolaganju dva namenska USB-C ulaza tako da mogu da napune svoje pametne telefone pre početka školskog dana.

Kad smo kod trećeg reda, nemojte da mislite da se radi o improvizovanim sklopivim sedištima, koja su tu reda radi u kojima niko ne može da se smesti. Ima dovoljno

prostora za prosečno visoku osobu, doduše ako ne očekuju previše komfora za kolena. Ta sedišta su uža od ostalih, ali su adekvatno tapacirana. Pokreću se električno, tasterima koji se nalaze na ivici prtljažnika. Pomoću ovih kontrola možete da ih izvadite iz poda i da podesite nagib naslona. Da budemo jasni, čak i odrasli mogu da putuju u trećem redu, ako putovanja nisu preduga. ➔



Impresivna i pažljivo urađena kontrolna tabla ima umetke od recikliranog materijala.

1. Dugme za otvaranje vratanca utičnice za punjenje.
2. Nivo 2 pomoći pri vožnji.
3. Digitalni panel od 12,3 inča (koji ne može da se rekonfiguriše).
4. Birač režima vožnje.
5. Dugme za napajanje i satelit za upravljanje režimom vožnje.
6. Tablica osetljiva na dodir trozonske klimatizacije.
7. Infotejment od 12,2 inča.
8. Komanda za kontrolu jačine zvuka, 4 migavca i tasteri za podešavanje temperature, protoka vazduha i brzine ventilatora klima uređaja.
9. USB, tip C i 12 V ulazi.
10. Odeljak za odlaganje sitnica.
11. Platforma za bežično punjenje.
12. Držač za čaše.
13. Tasteri za obaranje sedišta.
14. USB ulazi za putnike u drugom redu.

Enterijer

Unutrašnjost može da se uporedi sa malim, svetlim studio apartmanom, sa sedam sedišta.

- Vozačevo sedište može da se pretvori i u fotelju, da se vozač odmara dok čeka na punjenje.
- Ravan pod i ogroman broj dostupnih centimetara – teško da možete da se osećate skućeno u „EV9“.
- Pristup trećem redu nije previše problematičan. Da biste odblokirali sedišta drugog reda dovoljno je samo da pritisnete dugme.
- Putnici pozadi imaju držače za čaše i dva USB ulaza.



Nezgodno mesto na kome se nalazi taster za startovanje motora (iza upravljača). Ključ nije dizajniran tako da u privesku sadrži metalni deo koji je neophodan u slučaju kvara.

Jedino što je potrebno uraditi pre upotrebe trećeg reda sedišta je ukloniti strukturu rolo-poklopca za prtljag, za koji nema mesta u automobilu i koga morate da ostavite u garaži. U treći red se ne ulazi preterano teško, jer drugi red (koji je deljiv u odnosu 60:40) može značajno da klizi napred, olakšavajući ulazak u putničku kabinu. Dakle, sedam putnika može da putuje bez prevelikih problema, ali nema mesta da ponesu prtljag, jer iza sedamoro putnika ostaje prostora samo da svako od njih spakuje laptop.

TIHO PUTOVANJE

Dakle, apsolvirali smo – prostora ima na pretek. Sada malo o detaljima enterijera. Svaki put kada se uđe u vozilo potrebno je da se prisete gde se startuje motor, posebno ako, kao mi, često menjate automobile jer preskačete iz jednog u drugo test-vozilo. Iako je dugme za startovanje motora osvetljeno, nije dostupno tamo gde se nalazi (iza upravljača). Tu je i menjač na istoj ručici. I u ovom slučaju morate malo da se naviknete kako biste njime bolje upravljali.

Zatim, napola skrivena obručem upravljača nalazi se digitalna kontrolna tabla trozonske automatske klimatizacije. Međutim, mora se priznati da jednom kada podesite temperaturu u kabini možete slobodno da zaboravite na klima uređaj. I u svakom slučaju, idealnu temperaturu možete da kreirate i putem fizičkih tastera u centru konzole koji vam takođe omogućavaju da po želji prilagodite brzinu rada ventilatora. ➔



TEHNIKA

Može da čuva struju

Platforma na kojoj počiva „EV9“ je ista ona koja se nalazi ispod karoserija drugih premium proizvoda iz grupe Hyundai – Kija, kao što su „ajonik 6“ ili „EV6“. Platforma se zove „E-GMP“ a podrazumeva električni sistem pod naponom od 800 volti, što omogućava brže punjenje na punjačima veoma velike snage (do 240 kW) i takođe omogućava da se gubici energije tokom punjenja svedu na minimum. Između ostalog, zahvaljujući

V2L (Vehicle to load) tehnologiji, automobil može da donira energiju drugim potrošačima. Isporučena snaga je 3,7 kW, pa kada nešto od električnih aparata uključite u „kiju“ to je praktično isto kao da je priključen na kućnu utičnicu. Dovoljno je da se ugradi konektor, koji nije deo standardne opreme. Litijum-jonska baterija (99,8 kWh bruto) postavljena je ispod poda i čeličnom konstrukcijom visoke čvrstoće je dobro zaštićena od udaraca.

Oslanjanje predviđa multilink sa pet poluga na zadnjoj osovini. Na ovaj način postoji posebna poluga za svako pomeranje točka, povećavajući udobnost bez žrtvovanja dobrog ponašanja u krivinama. Kod ovog modela je čak i kapacitet vuče značajan, do 2.500 kilograma, ili 900 kg kod slabije verzije sa samo jednim motorom.



NA FOTOGRAFIJI SE VIDE DVA MOTORA KOJI STVARAJU ELEKTRIČNU VERZIJU 4X4 POGONA. DOSTUPNA JE I JEFTINIJA VERZIJA SA JEDNIM MOTOROM OD 204 KS KOJI JE SMEŠTEN POZADI I POKREĆE ZADNJE TOČKOVE. KAPACITET BATERIJE JE ISTI U OBA SLUČAJA.

Na sreću, multimedija nije u potpunosti istisnula dugmiće (od bioplastike) kojih ima u razumnim količinama. Ako bismo poredili „EV9“ sa nekim premium automobilom, lako možemo da primetimo da je kod multimedijalnog sistema ove „kije“ grafika ekrana od 12,3 inča veoma jednostavna. Takođe, primećujemo i to da tabla sa instrumentima ne nudi opcije načina prikaza, što je danas veoma jednostavan način da se čak i taj detalj personalizuje. Ipak, ovaj nedostatak je delimično nadoknađen bojama head-up displeja. Centralni ekran osjetljiv na dodir ima brojne funkcije uključujući i navigaciju sa neizbežnim

planiranjem puta. Funkcije mogu da se prošire (uz doplatu) zahvaljujući ažuriranjima „over the air“. Zvučno iskustvo je na visokom nivou. Pored omiljene muzike, 14 zvučnika odličnog Meridijan audio-sistema mogu u putničku kabinu da emituju različite unapred podešene zvukove koje je kreirao Jung Jae-il, tvorac muzike za filmove kao što su „Parazit“ ili čuvenu seriju „Squid Game“. Ponuđeno je svašta, od zvuka koji možete da čujete po kišnom danu do vetra koji duva kroz jedra čamca, preko meditativne relaksacije. Međutim, smirenost izazvana ovim melodijama rizikuje da bude često narušena zvučnim upozorenjima koja se čuju

KIA EV9

Karoserija	SUV, petora vrata, sedam mesta, međuosovinsko rastojanje 310 cm – razmak prednjih točkova 168 cm, zadnjih 168 cm – dužina 501 cm – širina 198 cm – visina 178 cm – masa 2.631 kg – prtljag napred 90 dm ³ , pozadi 333 dm ³ .
Motor	prednji električni, sinhroni sa permanentnim magnetima – maksimalna snaga 141,5 kW (192,5 KS) – maksimalni obrtni moment 350 Nm; zadnji električni, sinhroni sa permanentnim magnetima – maksimalna snaga 141,5 kW (192,5 KS) – maksimalni obrtni moment 350 Nm – maksimalna snaga sistema 283 kW (385 KS) – maksimalni obrtni moment 700 Nm
Baterija	litijum-jonska, ispod platforme, napon 552 volti, energija 99,8 kWh (bruto), masa 567 kg
Punjenje	trofazni punjač od 11 kW na jednosmernu struju na 240 kW na 800 volti
Prenos snage	integralni pogon, reduktor sa fiksnim odnosom
Oslanjanje	prednje oslanjanje „mekerson“, spiralne opruge, stabilizator – zadnje oslanjanje multilink sa pet poluga, spiralne opruge, stabilizator – hidraulični amortizeri, disk-kočnice, prednje ventilisane, ABS i ESP
Pneumatici	285/45 R21 113V/XL – set za reparaciju

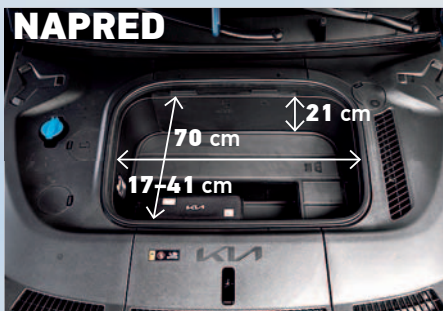
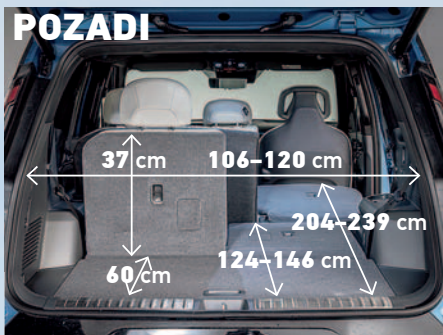
REJTING

- ▲ Izuzetno velike dimenzije karoserije i veoma veliko međuosovinsko rastojanje pružaju izvanredan unutrašnji prostor i to ne samo za one koji sede napred. Pažljiv rad na izolaciji kabine obezbedio je komfor visokog nivoa.
- ▼ U vožnji, glomazan stub i veliki spoljašnji retrovizor malo komplikuju preglednost prednje tri četvrtine. Bezbednosni sistemi su brojni, ali neki od njih u vožnji interverisišu previše naglo.

tokom vožnje. Uređaj koji kontroliše pažnju vozača i onaj koji očitava ograničenja brzine prilično su uporni u svojim intervencijama, pa gotovo neizbežno budu deaktivirani.

VELIKI DOMET

Lepota vožnje „EV9“, kao i kod većine električnih vozila, leži u tome što je ona glatka, ali se u ovom slučaju na to može dodati i žustrina. Kao što su pokazali testovi, munjevit je startnost koju garantuju 385 KS i 700 Nm. Ali to što je sposoban za izuzetnu startnost nije najvažnija specijalnost velikog ko-rejskog SUV-a, takođe zato što masa ➔

NAPRED

POZADI

SVESTRANOST

Možete da je konfigurirate kako želite

Pomeranje drugog i trećeg reda sedišta je prilično jednostavno, takođe zahvaljujući električnim oslobađanjima naslona koji su smešteni na zidovima prtljažnog prostora. Dovoljno je samo da pritisnete dugmad i sedišta se preklapaju, bez napora, stvarajući tako, kao što može da se vidi na slici pored, savršeno ravne i pravilne površine za utovar. Svemu tome dodaju se i prednja sedišta sa opcijom „Relaxation“. Preko platforme postavljene na unutrašnjim stranama naslona, moguće je spustiti naslon sedišta sve dok ne zauzme poluležeći položaj. Savršeno za odmor tokom dužih putovanja ili tokom zaustavljanja radi punjenja baterije. Sa preklapljenim drugim i trećim redom sedišta, Kija deklariše da je maksimalna zapremina prtljažnika 2.318 litara, što je dovoljno za selidbu ili za postavljanje par dušeka i svega što vam je potrebno za kampovanje u prirodi.



(2.742 kilograma u radnom stanju) i dimenzije ne podstiču vozača da jurca. Putuje se opušteno, uživajući u svetu koji prolazi pored vas i udobnosti na visokom nivou. Na komfor minimalno utiče blago šuštanje u oblasti vetrobranskog stakla pri brzinama na autoputu i zadnja ogibljenja koja se lagano bore da apsorbuju kratke prepreke.

Što se ostalog tiče, atmosfera je prigušena i ne morate da dižete glas da biste razgovarali, bar ako se obraćate putnicima u drugom redu. Oni koji sede u trećem redu moraju da se suoče sa nešto višim nivoom decibela, ne od motora, naravno, već od huka vetra i kotrljanja točkova. Ipak, i tamo je audio-doživljaj više nego prihvatljiv.

Ukratko, ovo je automobil kao skrojen za porodična, a zašto da ne i za duga

putovanja. Baterija od 99,8 kWh garantuje u proseku 450 kilometara sa jednim punjenjem. Doduše, manje na autoputu, što je veliko opterećenje za sve električne automobile. Mi smo izmerili da na autoputu može da preveze 333 km. Na sreću, „električna arhitektura“ od 800 volti omogućava brzo punjenje na hiperpunjačima. Povezivanjem na njih, punjenje od 20-80% kapaciteta dostiže se za nekih dva-desetak minuta.

Dakle, ovaj „porodični autobus“ je svakako brz, i kada treba da pretiče, ali i kada se dopunjuje. Za višočlanu porodicu koja može sebi da priušti ovu cenu, kija „EV9“ nudi sve – i prostranost i prestiž i uglađenost vožnje na nivou najskupljih premium vozila. ■

Quattroruote/Voltage & Top Speed

KIA EV9

Performanse izmerene na stazi Vairano kraj Milana

BRZINA I REŽIMI			
maksimalna			206,5 km/h
90 km/h			4,5 s
100 km/h			4,0 s
130 km/h			2,9 s
140 km/h			2,6 s
PROSEČNA POTROŠNJA			
gradska vožnja	18,9 kWh/100 km	581 km	
regionalni put	22,2 kWh/100 km	495 km	
autoput	33,3 kWh/100 km	333 km	
opšti prosek	24,4 kWh/100 km	450 km	
UBRZANJA			
0–60 km/h			2,4 s
0–100 km/h			5,1 s
0–130 km/h			8,4 s
0–140 km/h			9,8 s
400 m iz mirovanja			13,6 s
brzina pri izlasku			161,3 km/h
1 km iz mirovanja			25,4 s
brzina pri izlasku			199,9 km/h
ELASTIČNOST pri min/max opterećenju			
70–90 km/h			2,0/1,9 s
70–100 km/h			2,8/2,8 s
70–120 km/h			4,8/5,0 s
70–130 km/h			6,1/6,3 s
70–140 km/h			7,5/7,8 s
30–60 km/h u III			1,8 s
KOČENJE – put kočenja (usporenje)			
100 km/h (pri min. opterećenju)	40,4 m	0,97 g	
180 km/h (pri min. opterećenju)	99,4 m	1,01 g	
160 km/h (suv asfalt + kocka)	47,5 m	0,83 g	
100 km/h (mokar asfalt + led)	108,9 m	0,36 g	
Uprkos velikoj masi, četiri diska su pokazala veoma dobar zagrižaj čak i kada je u pitanju bio test otpornosti za zamor.			
BUKA			
50 km/h (po kocki)			70,4 dB(A)
50 km/h (po asfaltu)			52,3 dB(A)
maksimalna kod ubrzavanja			64,7 dB(A)
DINAMIČKI TESTOVI			
bočno ubrzanje			0,97 g
promena trake po mokrom asfaltu			80 km/h
IZMERENE OPŠTE VREDNOSTI			
prečnik zaokreta između zidova			12,9 m
okretaji upravljača			2,8
sila za okretanje upravljača/kvačila			1,2 kg
masa vozila tokom probne vožnje			2.742 kg
raspored mase napred/nazad			48% - 52%

LEPOTA VOŽNJE „EV9“,
KAO I KOD VEĆINE ELEKTRIČNIH
VOZILA, LEŽI U TOME ŠTO JE ONA
GLATKA, ALI SE U OVOM SLUČAJU
NA TO MOŽE DODATI I ŽUSTRINA