

KIA CEE'D 1.6 CRDI

KORAK OD SEDAM

Druga generacija kije "sid" donosi evidentan skok ukupnog kvaliteta, pa ovaj model ne samo što se približio vodećim konkurentima u klasi nego namerava i da ih prestigne. Osim modernog izgleda i savremenih motora, poseban adut je nivo opreme koji je do sada bilo nemoguće naći u modelima ove klase, i to ne samo onim koji dolaze iz Koreje, već i vozilima drugih proizvođača

U tiske o novoj kiji „sid“ nemoguće je ispričati bez osvrta na prethodnika. Kada se pojavila 2007. godine, prva generacija „sida“ stigla je kao svojevrsno iznenađenje. Bio je prvi automobil korejske kompanije sposoban za veliki tržišni iskorak, neophodan da bi Kija

mogla da parira najboljim modelima na evropskom tržištu najpopularnijem C-segmentu. Istovremeno, „sid“ je omogućio da korejska fabrika svoj rešenje, od svojevrsnog početnika, Evropi uzdigne na nivo jedne od vodećih proizvođača.

Uostalom, samo do pre ne

Tajna "sidove" privlačnosti nalazi se u skladnim proporcijama, a sportski stil, osim modificiranog "tigrovog nosa", ističe bočna linija, koja se od farova lagano izdiže ka zadnjem delu



MILJA

liko godina pri pominjanju Kije mnogi su snobovski odmahivali rukom, ali ona danas ozbiljno ugrožava pozicije glavnih zapadnih proizvođača, što ne bi trebalo da čudi ako se zna da je grupacija Hjundai-Kija po veličini peti proizvođač automobila na svetu.

Svoju snagu korejska kompanija pokazuje upravo novim „sidom“, odnosno time što druga generacija stiže samo pet godina posle predavljanja originalne verzije – iako većina rivala održava životni ciklus svojih modela od sedam godina. Skraćeni

► str. 43

Hvalimo



Pozadi nema uobičajenog centralnog tunela, što omogućava udobniji boravak.

Bogata oprema i kvalitet izabranih materijala u kabini u maniru su većih i skupljih modela.

Zameramo



Brojne komande sada su i na volanu, ali ih je previše pa mogu nepotrebno da odvuču pažnju.

Široki zadnji stub smanjuje preglednost unazad, naročito prilikom parkiranja.

Kia Cee'd 1.6 CRDi

- 4 cilindra, dizel
- 1.582 cm³
- 94 kW (128 KS)
- 260 Nm pri 1.900–2.750 o/min

Model	1.4 CVVT	1.6 GDI	1.4 CRDi	1.6 CRDi	1.6 CRDi
Motor	benzin	benzin	dizel	dizel	dizel
zapremina (cm ³)	1.396	1.591	1.396	1.582	1.582
maksimalna snaga kW (KS) pri o/min	73 (100) pri 5.500	99 (135) pri 6.300	66 (90) pri 4.000	91 (110) pri 4.000	94 (128) pri 4.000
maksimalni obrtni moment Nm pri o/min	137 pri 4.200	165 pri 4.850	220 Nm pri 1.500–2.750	260 Nm pri 1.900–2.750	260 Nm pri 1.900–2.750
Performanse					
ubrzanje od 0 do 100 km/h (s)	12,8	9,9/10,8*	13,5	12,7/12,3*	10,9/11,7*
maksimalna brzina (km/h)	182	195/195*	170	185/180*	197/186*
Potrošnja goriva					
u gradu (l/100 km)	7,9	7,8/7,8*	5,3	4,7/7,2*	4,9/7,2*
na putu (l/100 km)	4,9	4,7/4,8*	3,6	3,6/4,5*	3,7/4,5*
prosečno (l/100 km)	6,0	5,7/6,1*	4,1	4,0/5,5*	4,1/5,5*
emisija ugljen-dioksida (g/km)	139	134/137*	109	104/145	109/145

* sa automatskim menjačem

PONUĐA MOTORA

Izbor motora na našem tržištu počinje od benzina 1.4, a dizelaš 1.6 dolazi u dve verzije, sa 110 i 128 KS. Svi motori opciono mogu da budu opremljeni i start-stop uređajem.

Tehnički podaci

Motor: napred poprečno, dizel, 4 cilindra u liniji – prečnik 77,2 mm, hod 84,5 mm – radna zapremina 1.582 cm³, maksimalna snaga 94 kW (128 KS) pri 4.000 o/min – maksimalni obrtni moment 260 Nm između 1.900 i 2.750 o/min – blok od sive čelika, glava od lake legure – dva bregasta vratila u glavi, 16 ventila – direktno ubrizgavanje komornim, turbokompresor varijabilne geometrije i interkuler • **Prenos:** 6 stepeni pogon, manuelni menjač sa 6 stepeni prenosa • **Pneumatici** (osnovne dimenzije): 225/65 R 17 91V – komplet za popravku • **Karoserija:** petora vrata, pet mjenjača – prednja osovina sa nezavisnim ogibljenjem, poprečno rame sa teleskopskim ogibljenjem (šema "mekferson"), koso rame, spiralna opruga, stabilizator. Zadnja osovina sa višestrukim ramenima, spiralna opruga – hidraulični amortizeri. Kočnice disk, na prednjoj i zadnjoj osovini – servo upravljač sa nazubljenom letvom, električni servo uređaj. Zapremina rezervoara za gorivo 53 litra • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 265 cm, trag točkova napred 156 cm, nazad 157 cm, dužina 431 cm, širina 178 cm – visina 147 cm – masa 1.375 kg, pod punim opterećenjem 1.920 kg – masa prikolice 1.500 kg. Zapremina prtljajnika od 380 do 1.318 dm³.

automobili
i putovanja
QUATTORUOTE

Razlika koja se vidi i oseć

Razlog što smo se ovoga ta opredelili za najbolje opre nu verziju u osnovi je jedno van – hteli smo da na ovom meru vidimo sa čime sve žel parira najboljima. Mnogi elem koje smo pronašli u ovom „s ranije se nisu ni nudili u mo a iz ove klase. Sa desne ne volana je dugme za start tora, tako da nema potrebe d vadi ključ iz džepa, jer auto bil „prepoznaje“ njegovo pris vo. Na volanu su ponovljene jne komande sa centralne ko le. Utisku premium kategorije prinosi i ekran navigacije vis rezolucije. Udobnost pozadi je prijatno iznenadila. Dve os le osobe mogu udobno putovati sa sedenjem neće biti probl čak ni za putnike više od 190 koji imaju dovoljno mesta za ge, kao i prostora iznad glavi

PAZI NA LINIJE 1

Deo opreme je i „lejn deparčer asist sistem“ (Lane Departure Assist System). Zvučni i svetlosni signal na kontrolnoj tabli obaveštavaju da je vozač nenamerno prešao preko bele linije – nije uključio pokazivač pravca.

GASI MOTOR KAD STOJI 2

Iza oznake ISG nalazi se start-stop uređaj (Idle Stop&Go) koji zaustavlja rad motora kada se automobil zaustavi na semaforu. Radi efikasno, bez primetnog trzaja kada automobil ponovo kreće. Na zahtev prati sve motore.

UPRAVLJANJE NA TRI NACINA 3

Jedna od novina u „sidu“ jeste „fleks stir“ (Flex Steer) uređaj. Njime se može birati način rada upravljača – komforni, standardni ili sportski.

PAMTE POZICIJU 4

Kada jednom podesite odgovarajuću poziciju sedišta (Power Seats), ona će biti zapamćena, što ovom automobilu daje dodir više klase. Sedišta su opremljena i električnim podešavanjem lumbalnog dela, a i suvozačevo se pomera po visini.

PREMIJUM PAKET 5

Obruč upravljača i ručica menjača presvučeni su kožom, hromirane unutrašnje ručice vrata, umeci na ručici menjača i dodatno osvetljenje u kabini čine „premium paket“.

PREPOZNAJE KLJUČ 6

Da bi se startovao motor, dovoljno je samo pritisnuti dugme (Smart Key & Button Start), jer automobil na daljinu prepoznaje ključ. Zato on može ostati u džepu vozača. Novost je elektronska parkirna kočnica.

KLIMA ZA SVE 7

Sa višim paketima opreme dolazi i automatski klima uređaj za dve zone. Nisu zaboravljeni ni putnici pozadi, za koje je predviđen poseban otvor.

SA VISOKOM REZOLUCIJOM 8

Navigacioni sistem je sada grisan u centralnu konzolu, ima ekran osetljiv na dodir. Navigacioni uređaj je opre kartama evropskih država, njegovom ekranu se vidi si kamere za lakšu vožnju un Za pohvalu je to što dolazi detaljnom mapom Srbije.

PRTLJAŽNIK



PROSEČAN I PRAKTIČAN

Kija „sid“ je automobil koji je konstruisan u prvom planu za porodične potrebe, pa u kabini ima dovoljno prostora i pregrada. Pravilni prtljažnik ima zapreminu od 380 litara, što je u skladu sa standardom kategorije, a obaranjem naslona teretni prostor se može povećati. Peta vrata su široka, pa se mogu transportovati i veći predmeti.



Izduženija silueta drugoj generaciji kije „sid“ donela je koeficijent otpora vazduhu od 0,30, što osim smanjenju buke doprinosi i umećenijoj potrošnji goriva

tržišni vek „sida“ istovremeno je pokazatelj samouverenosti, finansijske snage, tehnološkog napretka i efikasne poslovne politike kompanije.

Važan je prvi utisak

Za dobar start potrebna je dobra izgled. Prvi „sid“ iz ove dom nije izazivao uzdahe, dok se nije pojavio kao konkurent ali je bilo jasno da su to „auris“, ford „fokus“, pa i govo veličanstvo folksvagen „golf“ dobili ozbiljnog konkurenta. Utisak je popravljen modernizacijom koja je usledela već 2009. Sada novi model ide istim pravcem, s tim što već startu ima ubedljivu pojavu koja nosi primetno više odvažnosti, elegancije i dinamičnosti.

Visoke ocene dobija i enterijer, jer, a tu je između prve dve generacije pređen primet



UNUTRAŠNOST

U kabini je razlika najočitija na prednjem panelu. Osim izgleda razlikuje se i izbor materijala, koji u slučaju "sida" izgleda bolje i efektivnije. Poseban utisak elegancije stvaraju hromirani detalji kod "sida". Što se udobnosti sedišta tiče, bitnijih razlika nema, a pozadi se sedi praktično identično.



OPREMA

Veći broj paketa opreme, posebno dodatne, zapravo je ono što čini najbitniju razliku, pa se može reći da je za kiju "sid" predviđena pozicija luksuznije verzije. Zato se u "sidu" može naći i sistem koji omogućava da se automobil parkira sam (Smart Parking Assist System). Oprema za "i30" predviđena je u paketima, a kao opcija se nudi metalik boja. Mogućnosti za personalizaciju "sida" su veće.

Sličnosti i razlike

Kao i njegov prethodnik, i novi "sid" je dizajniran i konstruisan u Kijinom evropskom centru u Frankfurtu, kao i novi hundai "i30". Proizvodi se u Slovačkoj, dok se "i30" pravi u Češkoj.

SPOLJAŠNOST

Za početak, dizajneri su se potrudili da jasno razdvoje dva modela. "Sid" ima izduženiju siluetu i zaobljenije linije, čime se ističe njegova sportska energičnost, što jasno cilja na mlađu publiku. Nasuprot njemu, "i30" ima nešto klasičniju pojavu koju očekuju tradicionalni kupci.

Ispod "kože" mehanički je praktično identičan "bratu blizancu", modelu hundai "i30". Imaju praktično iste dimenzije i motore, što kupcima daje mogućnost da se lakše usredsrede na druge ključne parametre, dizajn, opremu i cenu. Sve to zajedno ova dva modela čini zanimljivim tržišnim protivnicima.

NA DRUMU

U poređenju sa modelom "i30", novi "sid" na drumu, u vožnji daje utisak neznatno udobnijeg automobila. To konkretno znači da "sid" ima mogućnost da nešto bolje priгуsuje vibracije i udare od rupa i neravnina, što duža putovanje može da učini prijatnijim. Zbog istih motora, i platforme, razlike u performansama su simbolične.

CENA

Razlika u osnovnim varijantama nije velika – "sid" je 500 evra skuplji. Kako rastu paketi opreme, i "konji" u motorima, raste i cena oba modela, ali je u slučaju kije "sid" primetno više i opreme, posebno dodatne, pa je takva i cena. S obzirom da nudi veće mogućnosti personalizacije, najskuplja kija "sid", u poređenju sa hundaijem "i30", znatno je skuplja.

veći put. Sasvim je očigledno da je uloženi veliki napor da se dobije ambijent racionalne i odmerene elegancije, pa "sid" obiluje opremom koja se do sada nije mogla naći u automobilima iz ovog segmenta. Osim novina koje su namenjene komforu, vozaču su na raspolaganju broj-

ne asistencije u vožnji, pa je, na primer, vožnja sigurnija, a parkiranje mnogo lakše.

Iako korejska fabrika nema dugu tradiciju u proizvodnji dizel-motora, svedoci smo da su na tom planu sve bolji. To potvrđuje i 1.6 dizelaš koji u snažnijoj verziji raspo-

že sa 128 KS. Sa njim na drumu "sid" u velikoj meri može da parira vodećim konkurentima, prvenstveno zbog toga što motor radi ravnomerno i progresivno. U stanju je da energično i ravnomerno povuče već od niskih režima, a najbolji raspon obrtaja rada motora je od

2.000 do 3.500, pa nema potrebe da se insistira da idu preko 4.000 obrtaja.

Umeren potrošač

Šestostepeni menjač se odlikuje dobro odmerenim prenosnim odnosima, a kvačilo je lako, što omogućava pri-

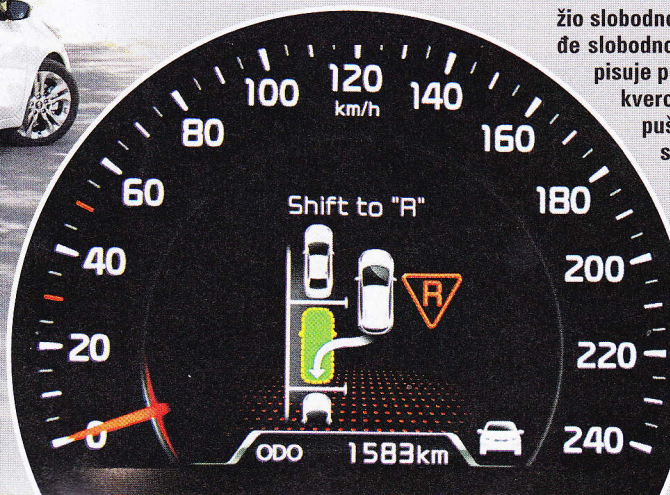
jatnu vožnju u gradu, u kojima. Naš "sid" je kao opremu imao i "fleks stir" sistem odnosno mogućnost da upravljač radi na jedan od tri načina – komforni, sportski i standardni. U komfornom, pa i standardnom režimu



SAM SE PARKIRA

Jedan detalj iz bogate ponude smo posebno izdvojili. Kija "sid" je dobila "pomoćnika za parciparno parkiranje" (Smart Parking Assist System). Zanimljivo je što samostalno ume da

se parkira na obe strane ulice. Doduše, n potpuno samostalan, jer od vozača očekuje ubacuje u prvu brzinu i rikverc, ali zauzvrat sebe preuzima okretanje volana. Procedura je jednostavna. Vozač lagano vozi pored parkiranih vozila na ulici, brzinom kojom bi inače tražio slobodno mesto. Kada između dva vozila nađe slobodno mesto, sistem radarom vozaču piše poruku da zaustavi vozilo i ubaci u rikverc. Nakon što to uradi, vozač lagano pušta kvačilo, ali i ruke sa volana, samo vodi računa o tom da se motor ne ugasi – sistem sam zakreće volan onako kako je to neophodno za uspešno parkiranje. Za razliku od većine sličnih sistema, kija "sid" se najčešće nudi u skupljim varijantama, "sid" može da ponudi i samostalno parkiranje sa leve i sa desne strane.



PERFORMANSE

Bez obzira na veoma dobre utiske koje je na nas ostavila snažnija i maksimalno opremljena verzija "sida 1.6 CRDi", smatramo da će našem tržištu biti zanimljivija varijanta sa istim motorom ali sa 110 KS, prvenstveno zbog toga što njena cena kreće od 16.090 evra. Zato pored naših utisaka iz vožnje o verziji sa 128 KS, koju smo vozili u centru NAVAK u Subotiču, dajemo i tabelu sa preciznim merenjima slabije verzije obavljenim na stazi u Vairanu pored Milana.

BRZINA I REŽIMI KIA Cee'd 1.6 CRDi 110 KS	
maksimalna (km/h)	183,116
režim pri maks. brzini (o/min)	3.850
režim pri 130 km/h (o/min)	2.250

POTROŠNJA – vožnja u V

brzina	l/100 km
90	4,0
100	4,6
130	6,9
140	7,8
otpornost pri 100 km/h (kW/KS)	16,7/22,7
učinak pri 100 km/h (%)	34,9

PROSEČNA POTROŠNJA – pređeni put (autonomija)

uslovi vožnje	l/100 km (km)
gradska vožnja	7,7 (684)
regionalni put	5,4 (970)
autoput	7,6 (694)
opšti prosek	6,9 (758)

UBRZANJA

brzina u km/h	vreme u sekundama
0–60	4,3
0–100	10,7
0–130	18,6
0–160	26,8
400 m iz mirovanja	17,4
brzina pri izlasku (km/h)	126,4
1 km iz mirovanja	32,3
brzina pri izlasku (km/h)	159,1

ELASTIČNOST u V – pri min./maks. opterećenju

brzina u km/h	vreme u sekundama
70–90	10,5/12,6
70–100	14,7/17,5
70–120	23,6/27,9
70–130	28,7/34,1
1 km od 70 km/h	34,3
brzina pri izlasku (km/h)	139,7

KOČENJE – put kočenja (usporeenje)

brzina u km/h	metara (g)
100 (pri min. opterećenju, hladne kočnice)	42,2 (0,93)
100 (pri maks. opterećenju, hladne kočnice)	41,0 (0,96)
100 (pri maks. opterećenju, zagreane kočnice)	42,1 (0,93)
130 (pri min. opterećenju, hladne kočnice)	69,6 (0,95)
100 (po suvom asfaltu + kocka)	50,0 (0,79)
100 (po mokrom asfaltu + led)	109,6 (0,36)

BUKA – pokazatelj artikulacije/dB(A)

brzina u km/h	AI/dB(A)
50 (po kocki)	74,9
50 (po asfaltu)	58,5
maksimalna pri ubrzanju	76,5

DINAMIČKI TESTOVI

ležanje na putu i stabilnost	
bočno ubrzanje (g)	1,00
promena trake po mokrom asfaltu (brzina km/h)	93

IZMERENE OPŠTE VREDNOSTI

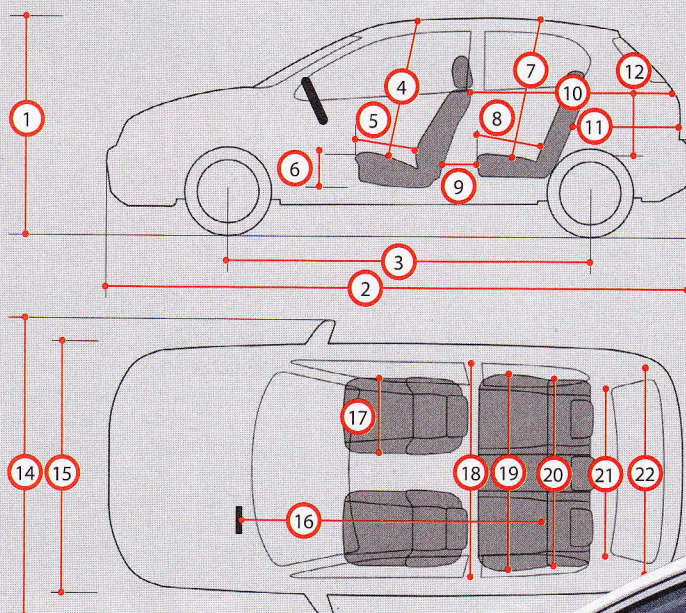
prečnik zaokreta između zidova (m)	11,3
okretaji upravljača / kvačila	2,8
sila za okretanje upravljača (kg)	1,4/10,0
odstupanje brzinomera pri 130 km/h (%)	4,2
zapremina prtljagarnika (l)	378
masa vozila tokom probne vožnje (kg)	1.441
raspored mase napred/nazad (%)	63/37

STABILNOST I UPRAVLJIVOST



UDOBNOST BORAVKA U VOZILU • Mere u centimetrima

1	147
2	431
3	265
4	95–100
5	53
6	32–33
7	97
8	51
9	35
10	231
11	70
12	55
13	72
14	212
15	178
16	233
17	50
18	131
19	123
20	117
21	113
22	137



Prostora ima napretek i za visoke vozače, a pozicija za vožnju je zadovoljavajuća, pre svega zbog sedišta sa brojnim mogućnostima podešavanja. Zahvaljujući dimenzijama i obliku zadnje klupe, komotno je i pozadi, pa i za visoke putnike.

Novi "sid" je duži i niži od prethodnika, što verziji sa petora vrata daje više sportske dinamičnosti. Dužina je povećana za 50 mm i sada iznosi 4.310 mm, a visina je za 10 mm smanjena i iznosi 1.470 mm. Međuosovinsko rastojanje je 2.650 mm što je jedno od najvećih u C-segmentu. Atletskom izgledu doprinose veliki točkovi od 17 ili 18 cola

ABAVAN ZA VOŽNJU

U krivanama staze centra NAVAK novi "sid" se pokazao bavnim za vožnju. Tome je u velikoj meri doprinela njegova dobra uravnoteženost, pa se u kritičnim situacijama automobil lako smiri i kontroliše. ESP uređaj nije preterano agresivan i grub, ali kada treba zadržati zadatu putanju, adekvatno interveniše.



41,0
40,9
41,0
41,1
41,7
42,0
41,5
41,9
41,4
42,1
40
50 m
odlično
srednje
loše

EFIKASNOST KOČNICA

Deset kočenja sa 100 km/h, pod punim opterećenjem, zaustavni trag u metrima

Kočnice su dobre, a rezultati pokazuju da se odlikuju pre svega velikom uravnoteženošću. Tek pri poslednjim ostrim kočenjima put se neznatno produžava.

GARANCIJA

SEDAM GODINA ILI 150.000 KM

Automobili sa Kijinim amblemom su jedinstveni i po tome što dolaze sa osnovnom garancijom, koja iznosi sedam godina ili do 150.000 pređenih kilometara, bez ograničenja u prve tri godine. Garancija je panevropska i prenosiva na buduće vlasnike.



SUPERTEST

VELIKE AMBICIJE KOREJSKOG "GOLFA"

Prethodnu generaciju smo dobro upoznali kroz niz standardnih testova, kao i kroz šestomesečni Supertest. Sa konačnom ocenom 83 od mogućih 100 bodova kija "sid" prve generacije na Supertestu je prevazišla naša očekivanja. Tada smo zaključili da ovaj evropski korejac kupce osvaja prostorom, kvalitetno izrađenom kabinom i povoljnom cenom.

Kada se na to doda i sedmogodišnja garancija, postaje jasno zašto smatramo da bi uobičajeni stav o južnokorejskim proizvođačima mogao da se promeni.



njegov odgovor zna da bude pomalo izveštačen, što i jeste čest slučaj kod električnih servo-komandi. Nama se najviše dopalo da ga uvek držimo u sportskom režimu kada je odgovor najprecizniji, a da pri parkiranju bira komforni.

Što se udobnosti tiče, izolacija od buke je na zavidnom nivou, a osećaj da ste u izuzetno udobnom automobilu trenutno je i očigledan. Malo "cupkanja" preko blisko raspoređenih neravnina neće vam previše smetati. Nema ni previše vibracija motora jer ih dizelaš emituje umereno.

U pogledu buke, "sid" ostaje prijatno tih svim do maksimalne brzine (dovodljene na nekim autoputevima od 130 km/h. Tada se još može razgovarati bez podizanja tona. Dizelaš nije bučan ni ujutru kada je hladan.

Kod ovog "sida" nismo uočili ni preterane zahteve za gorivom. Opšta prosečna potrošnja je oko 6,7 litra na 100 kilometara, a pristojne granice ne prelazi, čak ni u najtežim situacijama, kao što su, na primer, onog trenutka kada troši oko 7,0 litra na 100 kilometara.

Malo prostora za kritiku

Kija „sid“ druge generacije je prijatna u vožnji, udobna sa konkurentnom cenom i najdužom garancijom na našem tržištu. To nam ostavlja malo prostora za kritiku, koja je ograničena uglavnom na detalje, poput već pomenutog "fleks stira" sistema ili nedostatka rezervnog točka. Ipak, primetna je velika razlika u odnosu na nedavnu prošlost, ali najvažnije je da, kao i prva verzija, novi "sid" ostavlja utisak solidno izrađenog i dobro konstruisanog automobila, a to je upravo ono što većina kupaca u ovoj kategoriji traži.

Test-ekipa revije SAT Plus