

POBJEDA U GOSTIMA

Da je cee'd 1.6 CRDi samo malo lakši i žustriji... Ma koga zavaravamo, nova je kia odličan auto zbog kojeg se mnogi lupaju po glavi



Kad vozač VW golfa ili toyote aurisa zastane pored „tamo nekog korejskog“ auta, onda vam je sve jasno. E, upravo takve reakcije izaziva novi cee'd! Provezli smo ga cijelom Hrvatskom, od Slavonije, preko Rijeke i Like do Dalmacije i svuda nas je dočekao isti komentar. Vauuu, pa to je auto koji se pojavljivao u reklamnim blokovima Eura 2012. Odlično izgleda! Da, to je model zbog kojeg se čini da su upravo Korejci osvojili europsko nogometno prvenstvo. Travnjaci su bili okruženi Hyundaievim reklamama, a videobloкови su pripali Kii. I ne samo ti reklamni blokovi, nego i ukupna pobjeda jer cee'd je očito stilski puno više napredovao nego brat blizanac hyundai i30. Zato su u Kii jako ponosni na svoju novu veliku naljepnicu Made in Europe, iza koje stoji i potpis poznatog Audijevog dizajnera Petera Schreyera. Prva naljepnica je, dakako, jamstvo od sedam

godina zbog kojeg si i Nijemci „režu žile“.

Uglavnom, kažu da je Peter Schreyer jako sretan u Kii i da se tu nije našao zbog novca, nego zbog slobode i kreativnosti. Više nema strogih VW-ovih ograničenja i šablona, pa sad vidimo koliko znače „slobodne ruke“. Rezultat je odličan, pa je cee'd postao i jedan od najatraktivnijih kompaktnih modela. Pogotovo kad ga vidimo u novoj, zanimljivoj smeđoj boji. Oduševljava nas izgled prednjeg kraja (tu je cee'd najjači), bok vozila otkriva more izlomljenih linija, a straga vidimo previše Opelove astre da bismo bili objektivni. No, prosječnog vozača to ne zamara. Više ga muči što ne može zatvoriti usta i što više ni on neće moći samo tako pljuvati po korejcima. Novi cee'd je vizualno puno veći od prethodnika, a zapravo je duži samo pet centimetara. Niži je centimetar, a trag kotača mu je osjetno proširen. Sprijeda 17, a straga 32 mm pa razmak u oba slučaja premašuje 1.5 metara, što je prilična vrijednost za kompaktnu klasu. Unatoč zadržanom međuosovinskom razmaku, već je tu jasno da je ovo posve nov automobil. Sa 4,3 metra dužine kia cee'd je u središtu zbivanja, pa nudi i pregršt prostora u kabini.



MJENJAČ NIJE SPORTSKI, ALI JE LAGAN I NJEŽLJIV U BRZINE



Oprema Najbogatije opremljeni cee'd može se učiniti preskupim zbog cijene od 189 tisuća kuna, ali u njemu je sva moguća oprema. Tu su kamere, navigacija, sjedala s memorijama, pa čak i grijanje volana te program podešavanja težine volana. Također, taj se model pali pritiskom na gumb. Slika gore pokazuje zanimljivo riješen limitator brzine, koji se može probiti ako nabijete gas do daske.



Prema brojkama je to jedan od prostranijih modela u klasi, a solidan je i prtljažni prostor, koji je narastao sa 340 na 380 litara. Na prednjim sjedalima mjesta ima za sve uzraste vozača i putnika, a komfor straga iznenađuje čak i kad su prednja sjedala pomaknuta prilično unazad. Dosta prostora ima i za glave putnika straga, gdje vrlo često mnogi „dizajnerski auti“ kiksaju.

Pred izgledom kokpita je teško srediti misli, tako da na odgovor na pitanje - sviđa li ti se? - redovito treba pričekati nekoliko trenutaka. Tu je toliko toga što treba pogledati i opipati da je doživljaj bogatog uređenja zamjenjen. Tako smo i sami tek nakon nekoliko dana otkrili sve opcije koje nudi novi cee'd. Zamislite, ima čak i grijanje sjedala! Broj prekidača na volanu (oko 15) u prvi mah nas je uplašio, ali je vožnja pokazala da je, iako se Kia možda i previše trudi izgledati pretenci-

ozno, ipak sve na svome mjestu. Nakon 500 kilometara lako smo rukovali i skrivenim opcijama. Recimo, podešavali smo tvrdoću volana. Nakon samo dva dodira gumba birali smo između modova normal, comfort i sport. I da, uključite sport čim izidete iz gradskih gužvi, a dotad se vozite u comfortu.

Gotovo smo se zabrinuli kad cee'du nismo našli manu tijekom statičnog pregleda. To je, jednostavno, dobro promišljen auto s dovoljno mjesta, velikim brojem pretnaca i pravim dubokim europskim sjedalima.

Nakon prvih kilometara s početnim 1,4-litrenim benzincem od kojeg ne trebate puno očekivati prelazak u najjači cee'd u ponudi zainteresirao nas je maksimalno. Cee'd je stigao sa 1,6-litrenim dizelom sa 128 KS i 260 Nm raspoloživih od 1900 do 2750 o/min. Prvi je dojam nakon anemičnog benzina, naravno, fantastičan. Ali, kako su kilometri prolazili,

Instrumenti Veliki su, pregledni i jasni, jer je Kia u odnosu na prethodni model brojke povećala 10 posto. Bogatije izvedbe cee'da imaju moderniji i bogatiji središnji ekran među instrumentima, kao i onaj na središnjem grebenu

a mi se prisjećali kako dizelskih 130 KS mora ići, zadovoljstvo je splašnjavalo. Cee'd je jedva prebacivao 180 km/h, a po papirima je trebao loviti 197 km/h i stotku za 10,9 sekundi.

No, čak mu se ni tada vrhunska uglađenost nije mogla osporiti - 1,6 CRDi je na startu miran kao da je neki 2,2-litreni stroj, a komešanja nema ni pri višim okretajima, niti gubi snagu ako ga stisnete preko 3500 o/min. Zaista sjajan motor - ali zašto ne ide dobro!? Tri su mu se stvari našle na putu, a jednu smo na koncu eliminirali. Kao prvo, cee'd je prilično težak, a čak mu i tehnički podaci govore o masi od 1375 do 1499 kg, a onda su tu bile i ljetne temperature od 30 i više sparnih stupnjeva. No, radost nam se vratila na lice kad smo okrenuli 1600 km. Naime, testirani je model bio potpuno nov i s vremenom je išao sve bolje i bolje, pa smo na koncu ostvarili i obećanu najvišu brzinu, ali otkrili i iznenađenje. Naime, Kia je cee'd limitirala na 200 km/h, nakon čega se prekida dovod goriva i cee'd prestaje ubrzavati. Zamjerki motoru na koncu nemamo, jedino bismo željeli da je karoserija nešto lakša, pa bi i 1,6 CRDi išao bolje. Ono gdje nas je cee'd oduševio, a dijelom i dizelski motor, jest ponašanje pod velikim i maksimalnim opterećenjem od 545 kg. To je inače bila boljka „uvoznih“ modela, ali ne i u ovom slučaju. Cee'd sa 500 kg tereta čuče kao da je u pretovaru, ali se gipki ovjes ne da smesti. Takvog smo ga tjerali zavojitom i neravnom cestom, a problema s ogibljenjem nije bilo. Jednako je dobro upijao neravnine, a handling je ostao gotovo nenaarušen. Naravno, veća se masa osjetila, ali nije bilo onog lošeg



Mjenjač je vrlo ugodan i ne zahtijeva nikakav napor pri izmjeni brzina. Ali, nije sportski oštar i brz - što nam nije ni nedostajalo. Proračunat je dugačko pa se pri 2000 o/min putuje brzinom od 106 km/h

KAŽU - KIA VIŠE NIJE JEFTINA!

Da, kažu da Kia cee'd više nije jeftina, ali što reći kad jednako opremljeni konkurenti stoje i 40 tisuća kuna više? Gotovo je tolika razlika između, recimo, najbogatijeg cee'da 1,6 CRDi ex maxx kakav se našao na testu i VW golfa 1,6 TDI highline s potrebnim doplatama. Testirani cee'd stoji 189.990 kuna, odnosno 192.900 nakon doplate za metalik, a ekvivalentni se golf 1,6 TDI teško može kupiti za manje od 225 tisuća kuna. Vrijednost kije cee'da je u bogatoj serijskoj opremljenosti, za razliku od drugih koji, primjerice, naplaćuju USB-priključak, Kia ga daje besplatno. Najveće su razlike u cijeni između oprema LX dynamic i EX style jer bogatiji donosi sve, od dvostruke automatske klime, LED-svjetala, aktivnog volana, detalje od eko-kože, piano black umetke u kabini, aktivni volan... Zato nije čudno što je razlika između ta dva modela čak 17 tisuća kuna. Dakle, model poput testiranog zaista nije potrebno kupovati jer, ako želite impresivan nastup, osigurajte ga već i oprema EX style za 154 tisuće. Ako vam ni LED-svjetla nisu „napeta“, kao ni nabrojene detalji, nego trebate samo osnovno, cee'd sa 128 dizelskih KS može biti vaš za 131.990 kuna. Već taj ima sve potrebno.



Sjedala Na slici su sjedala iz bogatijih paketa opreme koja nisu kožna, ali imaju kožne umetke. Neki kažu da sprečavaju klizanje, ali mi prepoznamo samo estetsku funkciju. Straga je cee'd jedan od najprostranijih u razredu



IAKO TAKO IZGLEDA, VRLO SPORTSKI, NOVI CEE'D NIJE SPORTSKI PROFILIRAN. TO JE DOBRO ZA VEĆINU KOJA CIJENI STIL, ALI JOŠ VIŠE UŽIVA U KOMFORU. U CEE'DU JE ZAISTA UDOBNO

osjećaja na volanu ili popuštanja kočnica. Da, definitivno, cee'd je postao jako, jako ozbiljan automobil koji može stati uz bok najboljima čak i kad se ne trudi. Cee'd nije toliko sportski automobil koliko najavljuje izgledom. Ali, što je još važnije, uz sasvim pristojan ovjes izuzetno je udoban. Tu je osjećaj plovitbe iz više klase, a minimalna je količina stresa koja od podloge stiže do kabine. Posebno nas je dojmila količina gripa pod prednjim kotačima, zbog kojeg cee'd možete „zavariti“ u bilo koji zavoji i - da kažemo - preživjeti. Ta činjenica u kombinaciji s komforom daje i više nego dobru ukupnu vozačku ocjenu.

Mjenjač mu nije sportski brz, ali je fantastično lagan i kao da sam tone u brzine. Ženska, ali i umorna ruka to će posebno cijeniti. Pozicije papučica su također dobre, a nema zamjerki ni na preglednost instrumenata. Kako bi i bilo kad su ih dizajneri povećali 10 posto! Jedino možda pokazivač količine goriva izgleda malo prazno, no tako barem jasno vidite kad ste na rezervi. Jedan dio testa proveli smo vozeći punim gasom, i na autocesti i na otvorenoj cesti, a potrošnja nam čak ni tada nije prešla 8,5 litara. Ako se možete suzdržati i magistralom voziti oko 80 km/h, računajte na prosjek ispod pet litara, a ako ipak volite i preteći nekog pospanog turista, čak biste i to mogli odraditi uz potrošnju od 5,6 l/km. Otprilike toliko treba da krstarite brzinom 100 km/h pri kojih 1850 o/min.

Dvozonkska klima radi vrlo dobro, a to kažemo zbog opcije „soft“. Naime, preko ljeta je vrlo teško držati kabinu ugodno rashlađenom bez onog agresivnog puhanja hladnog zraka po čelu, a opcija „soft“ to omogućuje. Tempomat i limitator brzine sa zgodnom grafikom također rade bez mana, a nismo ne natezali ni s elektronskom parkirnom kočnicom koja

se pravovremeno sama spušta. U cee'du smo naišli i na aktivni nadzor vozne trake. Stvar radi tako da vizualno i zvučno signalizira kad naidete na traku bez „žmigavca“. Još nismo skloni takvim sustavima, a ovdje nam se čini i da se malo prekasno pali. Krug okretanja od 10,3 metra je vrlo dobar, a dovoljno je velik i spremnik goriva od 53 litre. Informacije radi, točili smo ga čim nam se upalila lampica rezerve i stalo nam je 45 litara. Na koncu, jedini detalji koji podsjećaju na prethodni model bili su prekidači brisača i pokazivača smjera - no to je sad zaista traženje dlake u jajetu. Odličan auto kojem će redizajn definitivno osigurati dobru dijetu i gubitak kilograma, što bi značilo još bolje performanse i nižu potrošnju. Zaključit ćemo, nije čudno što su pored odličnih talijana, čvrstih nijemaca i drugih europsko nogometno prvenstvo Euro 2012. osvojili upravo korejci. Da, s ovim vaaauu automobilom koji se pojavljivao u reklamama. Odličan posao!

Tekst: Marko Tomac

Foto: GEC



A KAKAV SU POČETNI MOTOR 1,4 CCT I POČETNA OPREMA?

U prošlom ste broju mogli čitati test hyundaija i30 s istim takvim početnim 1,4-litrenim benzincem od 100 KS. Jednostavno, za raskošni cee'd početni je benzinac previše anemičan. Mnogima će biti dovoljan, ali u njemu s četiri osobe na uzbrdici na autocesti nećete moći preko 130 km/h. Ali, realno, više ni ne smijete. Motor je inače vrlo kultiviran i jako nježno nabire brzinu i razvija snagu. Zato, ako se planirate voziti samo gradom ili relacijama poput Varaždin-Čakovac ili Bjelovar-Darugar, čak će vam i taj biti dovoljan. Početna oprema ima sve potrebno osim daljinskog zaključavanja, pa savjetujemo kupnju modela najmanje s opremom ex urban.

Kia cee'd 1.6 CRDi VGT EX MAXX

TEHNIČKI PODACI

Motor

Četverocilindarski redni dizel (common rail) smješten sprijeda s turbopunjačem i hladnjakom stlačenom zraka, radilica u pet ležaja, dvije bregaste osovine u glavi motora, četiri ventila po cilindru s hidrauličnim podizačima, filter čestica

Snaga 94 kW (128 KS) pri 4000/min

Obujam 1582 cm³

Provrt x hod 77,2 x 84,5 mm

Specifična snaga 59,4 kW/l (80,9 KS/l)

Kompresijski omjer 17,3:1

Tlak turbopunjača 0,8 bar

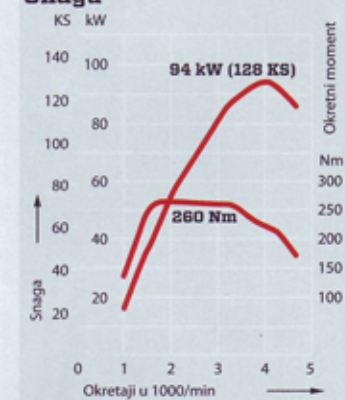
Okretni moment 260 Nm pri 1900 o/min

Prosječna brzina klipa 11,3 m/s

Količina ulja u motoru 5,3 l

Količina rashladne tekućine 6,9 l

Snaga



Prijenos snage

Prednji pogon, ručni mjenjač sa 6 stupnjeva, prijenosni omjeri: I. 3,63, II. 1,96, III. 1,18, IV. 0,84, V. 0,70, VI. 0,59, R. 3,58. Omjer osovine 3,94:1.

Podvozje

Neovisni ovjes sprijeda i straga, sprijeda poprečna ramena, McPhersonove opružne noge, straga poprečna i uzdužna ramena, spiralne opruge, amortizeri, stabilizatori sprijeda i straga, nazubljena letva volana s elektrohidrauličnim servoujačavačem, prijenos volana 14,2:1. 2,75 okreta od kraja do kraja, sprijeda ventilirani diskovi (280 mm) straga diskovi (284 mm), ABS, kotači 6,5 J x 17 Veličina guma 225/45 R 16 H, continental premium contact 2 E

Održavanje

Svaki 30.000 km ili jednom godišnje

NEDC-potrošnja goriva

Grad 4,1 l/100 km
Otvoreno 3,5 l/100 km
Prosječno 3,7 l/100 km

Ekologija

Ekološka norma Euro 5
HC+NOx (dopušteno) 0,162 (0,23) g/km
NOx (dopušteno) 0,142 (0,18) g/km
Partikel (dopušteno) 0,000 (0,005) g/km
CO (dopušteno) 0,129 (0,50) g/km
CO₂ 97 g/km
Statička i buka u vožnji (EG) 77/72

Jamstvo

Sedam godina ili 150.000 kilometara, 12 godina protiv prhrđavanja

MJERENJA

PERFORMANSE

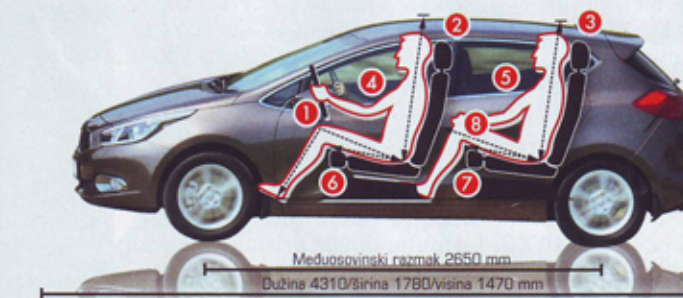
	s	Unutarnja buka	dB (A)
Ubrzanja		Stupanj prijenosa	IV. V. VI.
0 - 40 km/h	2,4	pri 80 km/h	62 62 62
0 - 80 km/h	7,1	pri 100 km/h	65 64 63
0 - 100 km/h	10,5	pri 130 km/h	70 69 69
0 - 120 km/h	15,8	Statično	43
0 - 130 km/h	18,9	Maksimalno u III. stupnju	73
0 - 140 km/h	22,6		
400 m	17,4 (125 km/h)	Točnost brzinomjera	km/h
Najviša brzina	188 km/h	80/100	76/96
Elastičnost		130	126
60 - 100 km/h u IV./V./VI.st.	10,1/14,3/21,4	Testovi dinamike	km/h
80 - 120 km/h u IV./V./VI.st.	10,8/14,1/19,6	Slalom 18 m prazan/pun	59,6/59,5
		ISO-test prazan/pun	120,7/119,6
Kočnice	m	VDA-test	
sa 100 km/h hladne (prazan)	38,5	Ulazna/izlazna brzina	71/46
sa 100 km/h tople (opterećen)	38,3		
sa 100 km/h tople (opterećen)	38,4	Potrošnja eurodizel	l/100 km
Kočenje s više brzine(140 km/h)	80	minimal (ams-testna ruta)	4,2
		maksimalna	8,4
		Prosjeck na testu	5,8
		Doseg in km	913

dobro do 39,0 m
prihvatljivo od 39,1 do 43,0
loše od 43,1

Ujeti testiranje:
Temperatura 21°C
Tlak zraka 1033 mbar

DIMENZIJE I MASE

1 Prostor sprijeda	930-1145 mm	5 Širina straga	1475 mm
2 Visina sprijeda	1050 mm	6 Dužina prednjih sjedala	480 mm
3 Visina straga	960 mm	7 Dužina stražnjih sjedala	495 mm
4 Širina sprijeda	1470 mm	8 Prostor straga	625-860 mm



Velik prtljažnik

Baš kao i brat blizanac hyundai i30, i kia cee'd ima golem prtljažnik, veći od prosjeka klase

380 l

Kia cee'd

380 l

350 l

VW golf

Loša najviša brzina

Dizelski motori snažni preko 100 KS s lakoćom love 180 km/h, a cee'd sa 128 KS nudi samo 188. Ekologija?

188 km/h

Kia cee'd 1.6 CRDi

188 km/h

195 km/h

Fiat bravo 1.6 multijet 120 KS

Prostor za sjedenje (spec.)	725 mm
Promjer volana	365 mm
Visina utovarnog ruba	730 mm
Visina ispod petih vrata	1845 mm
Trag kotača spr./str.	1549/1557 mm
Krug okretanja desni/lijevi	11,6/11,4 m
Masa vozila	1375 kg
Ukupna dopuštena masa	1910 kg
Nosivost	535 kg
Raspodjela mase spri./str.	60,8/39,2%
Vučena masa/kočena	650/1500 kg
Nosivost krova	80 kg
Prtljažnik	380-1318 l
Spremnik goriva	53 l
Koeficijent otpora zraka c _w	0,30

TROŠKOVI

Testirani model

cee'd 1.6 CRDi VGT ex maxx

Početna cijena **189.990 kn**
Konačna cijena **192.990 kn**

Greške na testnom vozilu: nema

Serijska oprema ex style: šest zračnih jastuka, TCS, pomoć pri kretanju uzbrdo, isofix, audiosustav s podrškom za USB i iPod te komandama na volanu, maglenke, bluetooth, 16-colni aluminijški kotači, dvozonkska klima, tempomat i limitator brzine, volan podesive težine flex steer, sjedala s kožnim detaljima, dnevna

LED-svjetla, sjajna maska motora, tamni krom detalji, nadzor vozne trake, pomoć pri parkiranju, senzor za kišu, pokretanje motora na gumb, navigacija i kamera za vožnju unazad, TFT brzinomjer, ksenon AFLS, LED, 17-colni kotači, grijani volan i sjedala, memorija sjedala...

Dodatna oprema na ex style

✓ Metalik lak 3000 kn
✓ Automatizirani mjenjač 10.200 kn
✓ Grijani volan i sjedala 3250 kn
✓ Stražnja LED-svjetla 2500 kn
✓ Instrumenti TFT LCD 3000 kn
✓ Navigacija s kamerom 10.000 kn
✓ Nadzor vozne trake 3500 kn

✓ Električna sjedala s memorijom 3800 kn
✓ Ksenonska svjetla 9600 kn

Cijene modela

1.4 CVVT 100 KS LX fun	99.990 kn
1.4 CVVT LX urban	108.990 kn
1.6 CVVT LX dynamic	120.990 kn
1.4 CRDi LX urban	125.990 kn
1.6 CRDi LX urban (110 KS)	131.990 kn
1.6 CRDi LX urban (128 KS)	133.990 kn
1.6 CRDi LX dynamic	137.990 kn
1.6 CRDi LX style	154.990 kn
1.6 CRDi LX maxx	189.990 kn

* masine su označeni preporučeni modeli

OCJENA

★★★★☆

Iznimno ugodan i bogat kompaktni auto koji nema jedino sportske vozne osobine. Performanse bi također trebale biti bolje i to je sve što ga dijeli od pete zvjezdice. Sjajna potrošnja, sjajna oprema...

Karoserija

+ Jako dobra ponuda prostora sprijeda i straga
Vrlo dobra završna obrada
Priličan broj polica i odlagališta za sitnice
Velik i praktičan prtljažnik
Kvalitetni materijali
Dobra preglednost
Dobra nosivost
- Krug okretanja

Udobnost u vožnji

+ Udobna sjedala
Podvozje odlično guta neravnine čak i s petero putnika
Opuštena pozicija za volanom

Pogon

+ Raspoloživost snage
Precizan i lagan mjenjač kultiviran rad
- Najviša brzina

Vozna svojstva

+ Vrlo sigurno ponašanje na cesti
Dobro držanje pravca
Dobar osjećaj na volanu
Rad ESP-a
- Samo prosječna dinamika

Sigurnost

+ Bogata serijska oprema koja uključuje i ESP
Solidne kočnice
Dobra svjetla

Ekologija

+ Niska potrošnja goriva
Rad sustava start-stop

Troškovi

+ Niska početna cijena
Vrlo bogata serijska oprema
Prihvatljiva cijena doplata
Jamstvo od sedam godina
- Početna oprema nema daljinsko zaključavanje i LED-svjetla

1500 KILOMETARA S NOVIM CEE'DOM JASNO JE POKAZALO DA JE NOVI MODEL JOŠ OZBILJNIJI AUTO

