

Da li je restilizacija modela Cee'd samo puki *facelifting*?

Više od igre

Nakon dve i po godine tržišnog života, prvi pravi evropski automobil kompanije KIA, model Cee'd, doživeo je svoju prvu restilizaciju, koja, prema svemu prikazanom, predstavlja znatno više od "zatezanja bora"

■ iz Beča, **Đorđe Pavićević** ■ foto: **Đ. Pavićević**

I ako je već model Rio, koji je lansiran 2000. godine, ostvario solidan tržišni uspeh širom Starog kontinenta, tek je naredna generacija automobila iz južnokorejske kompanije KIA u pravom smislu reči postala "evropski automobil". Naravno, govorimo o modelu Cee'd, koji predstavlja prvi automobil te kompanije u potpunosti razvijen i proizveden u Evropi, odnosno, model koji namenski cilja "evropskog kupca".

Modernog dizajna, naprednih agregata i visokih bezbednosnih standarda (prvi južnokorejski automobil sa 5 zvezdica na EuroNCAP testu), ovaj vrlo kvalitetan proizvod, uz pristupačnu cenu, nije dugo čekao na titulu "Best Buy" automobila. Sa preko 360.000 prodatih primeraka od 2007. godine, uveo je kompaniju KIA na velika vrata u Evropu. Uz karavan verziju (SW) koja se pojavila jula 2007. godine i vrlo atraktivan kupe Procee'd u decembru iste godine, celokupna Cee'd familija nametnula se evropskom C segmentu kao itekako ozbiljna, da ne kažemo i dobitna kombinacija.

Osveženje

No, kako je automobilsko tržište izuzetno aktivno, gde se i najmanje gubljenje koraka kasnije vrlo skupo plaća, KIA je odlučila da svoj udarni model donekle podmladi, odnosno, da "ispegla" sve one zamerke i "dečje bolesti" uočene do sada. Pored toga, ova prilika iskorišćena je i za "osveženje" spoljašnjeg izgleda, čime se i Cee'd pridružio Sorentu II, restilizovanom Magentisu (Optima u SAD) i modelu Forte, koji se za sada ne prodaje u Evropi.

Novi, unificirani izgled prednje maske, obogaćen hromom, u mnogome doprinosi agresivnosti, ali i utisku luksuza. Ovakav nastup, ne samo da će naći na opšte odobravanje, već će vrlo verovatno ubediti i "neverne Tome", potvrđujući konstataciju da su južnokorejska vozila u proteklih deceniju i po, napredovala koracima od sedam milja. Novi Cee'd, dakle, sada je dopadljiviji i na prvi pogled, sa moderno dizajniranim grilom i svetlosnom grupom napred, dok se pozadi "odomaćila" LED tehnologija.

Opšte proporcije automobila ostale su iste, što će reći da je međuosovinsko rastojanje od 2650 mm ostalo nepromenjeno, dok su razlike u širini i visini u odnosu na prethodnika unutar svega par desetina milimetara (25 mm po dužini). "Zatezanje bora" doprinelo je i boljem koeficijentu otpora vazduha, koji sada iznosi 0,33 što će reći da je bolji od, recimo, VW Gofla ili Ford Focusa.

Sve po meri

Prateći trend spoljašnjeg izgleda, i enterijer je osetno modernizovan, pri čemu je dosta vremena posvećeno poboljšanju ergonomije. Potpuno nov je upravljač koji sada ima četiri paoka, pomalo nalik na najnovije modele Renaulta, na kojima se nalaze tasteri za putni računar, Bluetooth sistem, kao i komande audio sistema. Takođe, modernizovan je klaster sa instrumentima, koji sada poseduje displej (tzv. Message center) na kojem se prikazuju gotovo sve poruke.

Manje izmene pretrpela je i centralna konzola, na kojoj je promenjen raspored tastera kojima se komanduje audio uređajem. No, najbitnija i najprijatnija modifikacija jeste ručica menjača, koja je sada potpuno drugačijeg oblika, prijatna na dodir, sa kratkim hodovima, opremljena tasterom umesto dosadašnjeg

prstena koji treba aktivirati prilikom odabiranja hoda unazad. Sedišta su pretrpela sitnije modifikacije, sve u cilju bolje ergonomije, te su sada prijatna i na dužim relacijama, kako napred, tako i pozadi.

Ispod lima

Postojeća gama agregata je zadržana, sa izuzetkom 1,6 CRDi, s tim da su određene modifikacije pretrpeli skoro svi agregati kako bi zadovoljili sve strožije ekološke standarde, te tako benzinci od 1,4 i 1,6 litara sada ispunjavaju i Euro 5 normu. Kada smo već pomenuli 1,6 CRDi, koji smo imali prilike da vozimo, treba naglasiti da je ovo potpuno nov motor, oznake U2, razvijen u Russelsheimu, a koji se proizvodi u Slovačkoj. Odlikuje ga *common-rail* ubrizgavanje najnovije generacije, koje, prema tvrdnjama proizvođača, omogućava i prosečnu potrošnju na otvorenom putu od svega 4,4 litre. Uz 115 KS pri 4000 obrtaja i 255 Nm koji su na raspolaganju već pri 1900 o/min, ova jedinica itekako je sposobna da se nosi sa gotovo svakakvim zahtevima koji se pred nju postave. Pored toga, treba naglasiti i da je KIA modele Cee'd dizel opremila i novim šestostepenim manuelnim menjačem, dok su benzinci zadržali postojeću 5-stepenu transmisiju.

Novost je i primena ISG (Idle Stop & Go) sistema, odnosno automatskog gašenja motora kada se automobil zaustavi, ručica menjača prebaci u neutralan položaj i otpusti pedala kvačila. Pored smanjenja potrošnje, sigurno će u nekoj meri uticati i na odluku pri kupovini onih koji "razmišljaju zeleno". Za sada, ISG-om opremljeni su benzinci od 1,4 i 1,6 litara, kao i novi 1,6 CRDi U2. Viši paketi opreme dolaze i sa HSA (Hill Start Assist) sistemom koji pomaže pri kretanju na

uzbrdici, a integrisan je u ESC (Electronic Stability Control), zajedno sa BAS (Brake Assist System) i TCS (Traction Control System) sistemima. Sve u svemu, zaokružena i vrlo bogata ponuda najmodernijih uređaja i sistema aktivne bezbednosti.

Na putu

Restilizovan Cee'd koji smo vozili na odličnim austrijskim planinskim putevima, pokazao se u vrlo dobrom svetlu. Pre svega, automobil je vrlo jednostavan i lak za vožnju, drugim rečima, ne iziskuje veći napor od vozača. Tome doprinosi i nešto izmenjen prenosni odnos upravljača sa električnim servo-uređajem, kojem je sada potrebno 2,7 okretaja od krajnje leve do krajnje desne tačke.

Uz to, Cee'd je opremljen i nešto mekšim oprugama, čime je dobijeno na udobnosti dok je *anti-roll* poluga nešto tvrđa. Ručicu menjača pravo je uživati koristiti, iako je motor dovoljno "elastičan" da česte promene stepena prenosa nisu neophodne.

Naravno, pored spomenutog hečbeka, sličan tretman pretrpeo je i karavan (Sporty Wagon), s tim da je zadnja svetlosna grupa kod njega ostala nepromenjena što se tiče oblika, ali je zato obogaćena LED tehnologijom. Za kraj, treba naglasiti i da sličan, gore spomenut "paket mera" uskoro očekuje i kupe Pro Cee'd, čime će kompletna ponuda KIA u C segmentu biti zaokružena i upotpunjena, a s obzirom da će cene restilizovanih modele biti tek nešto više od aktuelnih, ne treba sumnjati da je i pred ovom generacijom izuzetna budućnost.

VG

djordje.pavicevic@vrelegume.rs



KIA Cee'd 1,6 CRDi

Motor	
Tip/broj cilindara	turbo dizel, redni/4
Radna zapremina ccm	1582
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/turbo, direktno
maks. snaga kW/KS/o/min	85/115/4000
obrtni moment Nm/o/min	255/1900-2750
Karoserija	
tip/broj sedišta/vrata	hečbek/5/5
D x Š x V mm	4260x1790x1480
međuosovinski razmak mm	2650
masa vozila kg	1367
zapremina prtljagnika l	534
Ogibljenje	
napred	McPherson, spiralne opruge, gasni amortizeri, popr. stabilizator
pozadi	multilink, spiralne opruge, gasni amortizeri, popr. stabilizator
Kočnice	
napred/pozadi	samovent. diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	195/65 R15
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/6
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	11,5
maksimalna brzina km/h	188
prosečna potrošnja l/100 km	4,5
Cena (sa PDV-om) €	od 15.250

Motor 1,6 CRDi U2 sa 115 KS potpuno je nov, opremljen common-rail sistemom najnovije generacije



Enterijer sada deluje luksuznije, a potpuno novi su upravljač i ručica menjača