

KRATKI TEST KIA Pro_Cee'd 1.6 CRDi LX Sport Leather

BOLJI OD ORIGI

KIA je modelom *Cee'd* konačno skinula negativan publicitet stečen ranije. To je pravi auto koji konkuriše evropskim rivalima. Ograničeni jednom izvedbom, Korejci krenuli sa širenjem. Porodica *Cee'd* nakon petovratnog *hatchbacka* i karavana nudi i trovratnu izvedbu nazvanu *Pro_Cee'd*, izazivača *Opel Astre GTC*, *Citroena C4 coupe*, *Renault Meganea coupe*, pa ako hoćete i premium dvojca *A3* i *Volvo C30*. Tu negdje je i novi *Scirocco*...



ORIGINALA

Piše: Admir Muharemović

Mušterije trovratnih modela svjesno se odriču faktora praktičnosti. S takvim se izazovom odlučno bori i treći iz porodice *Cee'd*. Nekada su trovratni modeli uz sportsko tijelo podrazumijevali i našpanovaniju konjicu pod prednjim poklopcem. Me-

đutim, današnji coupei galopiraju najčešće laganim kasom kako bi se približili široj publici. KIA-in predstavnik boluje od nedostatka brutalnije i modifikovane izvedbe koji suparnici nose pod značkom: VTS, OPC, Sport...

DIZAJN: Naoštren dizajn s pečatom Petera Schreyera, tvorca *Audija TT* i *VW Bube*, ne odriče se previše osnovnih

SPORTSKI PEDIGRE

Naoštren dizajn s pečatom Petera Schreyera, tvorca *Audija TT* i *VW Bube*, ne odriče se previše osnovnih linija *hatchbacka*. Ipak, stražnji kraj po kojem se ovaj model i identifikuje ima sportski pedigree sa novim stop lampama koje u noći emituju dinamičan snop osvjjetljenja



KRATKI TEST KIA Pro_Cee'd 1.6 CRDi LX Sport Leather



Geometrija ovjesa je prilagođenija sportskoj vožnji nego je to slučaj sa običnim Cee'dom

linija *hatchbacka*. Ipak, stražnji kraj po kojem se ovaj model i identifikuje ima sportski pedigree sa novim stop lampama koje u noći emituju dinamičan snop osvetljenja. Atraktivna karoserija naslonjena je na identičnu platformu kao kod *Cee'da*, dok su ostale mjere vrlo malo izmjenjene. Fluidna karoserija proizvodi uzoran koeficijent otpora zraka u klasi, 0,33 cW.

Prednji kraj uglavnom se bazira na standardnom modelu. Male preinake, poput svjetlosnog kućišta sa naglašenijom formom, kromom obrubljenih maglo-farova, te niže postavljenog i otvorenijeg odbojnika otkrivaju lojalnost *hatchbacku*.

Profil pored padajuće linije krova vidljivog na stražnjim staklima obilježen je izduženim vratima za čak 27,6 cm čime je potvrđen sportski karakter ovog kosookog kompakta. Točkovi na testnom modelu od 17 inča reflektuju izuzetno atraktivnu sliku. Sigurni smo da uz 15 i 16 colne uvodnih verzija ne bi dobi-

li ni približan efekat. (★★★★)

UNUTRAŠNJOST: U ovom segmentu kupci svjesno prihvataju skučen prostor na stražnjoj klupi u predjelu glave i ramena. Redizajnirana linija krova u tom dijelu prožeta je sportskim duhom što je za posljedicu imalo rekonstrukciju stražnje klupe. Ukratko, svi viši iznad 1,7 metara

neće moći računati na komfor. Ulazak je olakšan uz *easy-entry* sistem, koji ni u ovom modelu nema savršen mehanizam, tačnije, sjedište se ne vraća na prethodnu poziciju nakon što klizne potpuno naprijed. Za posjetioce stražnje klupe ostavljeni su duboki pretinci u obliku džepova u karoseriji za odlaganje putnih namirnica.

Međutim, kreatori *Pro_Ceeda* nisu svoje kupce zakinuli u prtljažniku gdje je osnovni kapacitet sa odmjerenih 340 litara ostao na razini petovratne izvedbe. Mali deficit u odnosu na obični *Cee'd* od 170 litara osjetit će oni koji pokušaju oboriti naslon stražnje klupe za prevoz gabaritnijih predmeta. Uspješno uređeni i solidno kvalitetni kokpit identičan je kao u *hatchbacku*. Standard kod svih modela je CD audio uređaj koji podržava i MP3 zapis sa priključcima za USB, AUX. (★★★★)

MOTOR, MJENJAČ: Trećinu prodaje *Pro_Ceeda* trebali bi zauzeti 1.6 agregati. Poznava-



ZADNJA KLUPA Svi viši iznad 1,7 metara neće moći računati na komfor. Ulazak je olakšan uz *easy-entry* sistem, koji ni u ovom modelu nema savršen mehanizam, tačnije, sjedište se ne vraća na prethodnu poziciju nakon što klizne potpuno naprijed



UNUTRAŠNOST Uspješno uređeni i solidno kvalitetni kokpit identičan je kao u hatchbacku. Standard kod svih modela je CD audio uređaj koji podržava i MP3 zapis sa priključcima za USB, AUX

jući puls domaćih kupaca, to je srednja dizelska verzija od 115 KS kao kompromis solidnih performansi i ekonomičnosti. Istina je da *Pro_Cee'd* u svojoj ponudi nema čistokrvni sportski agregat što je kod konkurencije standard. Dizelski 1.6 CRDi radi tiho i ugladeno. Uz asistenciju varijabilne turbine isporučuje 115 KS uz obrtni moment od 255 Nm pri 1.900 obrtaja u minuti. Iako je maksimalni obrtni moment nominalno na raspolaganju od 1.900 obrtaja, u praksi motor treba zavrtjeti iznad 2.000 obrtaja u minuti da bi se osjetio dizelski efekat. Ovim motorom moguće je postići skoro 190 km/h maksimalne brzine i ubrzati do stotke za 11,4 sekundi.

Prijenosni omjeri su proračunati kratko u prva tri stepena prijenosa ručnog petobrzinskog mjenjača koji traži nešto nježniju ruku kod šaltanja zbog izražene mlitavosti. U vremenu stalnog razvijanja transmisije, stepen prijenosa više ponudio bi bolje performanse. Potrošnja varira od 5 do 8,5 litara. (☆☆☆☆)

VOZNE OSOBINE:

Geometrija ovjesa je prilagođenija sportskoj vožnji nego je to slučaj sa običnim *Cee'dom*. Modifikacija u pravcu povećanja stražnjih dijametara antistabilizatora, dopušta *Pro_Cee'du* osjetno stabilnije upravljanje, posebno na zavojitim dionicama gdje je izraženo manje podupravljanje. Ovaj efekat proizveden je i ukrućenom i torzijski otpornijom karoserijom, te smanjenom težinom za oko 84 kg u odnosu na druga dva modela. Manje smetnje izaziva nešto teži dizelski

nos remeteći ravnotežu pri bržim prelascima zavojitim dionicama. Inače, *Pro_Cee'd* odlučno i bitno siječe zavoje.

U serijskoj opremi su ABS upotpunjenim razdjelnikom sile kočenja EBD-om, dva ventilirana diska naprijed (280 mm) i dva puna straga (262 mm). Naš test zaustavnog puta nije se bitno razlikovao od fabričkog (39,5m). Kočnice ujedaju!

Testni *Pro_Cee'd* imao je i elektronski program stabilnosti (ESP) koji nije dio početnih verzija. Uz ovaj sistem upregnuti su i TCS kontrola trakcije i BAS pomoć pri naglom kočenju. (☆☆☆☆)

ZAKLJUČAK I KONAČNA OCJENA:

Manje praktičnosti ovog modela donosi više samo kada ga se posmatra u skupi-

ni sa svojim rivalima. Osnovni model sa benzinskim 1.4 agregatom košta 23.490 KM. To je paket sa neprivlačnom optikom, ali sa svim potrebnim dijelovima opreme od klime, ABS-a, el. paketa... Srednji dizelski agregat moguće je kombinovati samo sa top opremom *LX Sport Leather* koja sadrži i 17 colne felge, parking senzore ESP, kožnu unutrašnjost. Ovakav *Pro_Cee'd* sa trenutnim popustom košta 35.290 KM. Konkurencija je skuplja ili slična cijenom, ali i sa manje opreme. *Pro_Cee'd* je okrunjen i 7-godišnjom garancijom. Ta finesa je popravila krvnu sliku, a sam model i imidž KIA-e. ■

Ukupna ocjena ★★★★★



Tehnički podaci i konkurencija

Kia Pro_Cee'd 1.6 CRDi

D-Š-V:	4,25 x 1,79 x 1,45 m
Međuos. razmak:	2,65 m
Prtljažnik:	340 l.
Snaga kW/KS:	85/115 pri 4.000 o./min.
Ob. moment:	255 Nm pri 1.900-2.750 o./min.
Ubrzanje:	11,4 s
Max. brzina:	188 km/h
Potrošnja:	4,5/5,0/6,1 l
Masa:	1.358 kg

Cijena test modela: 33.790 KM



Citroen C4 1.6 HDi (109 KS)

Cijena: 41.535 KM



Opel Astra GTC 1.7 CDTi (110 KS)

Cijena: 32.291 KM



Renault Megane 1.5 dCi (105 KS)

Cijena: 31.000 KM (cca)