



Velika očekivanja

Druga generacija popularnog Kijinog kompakta osmišljena je, razvijena i proizvedena u Europi. No, je li to dovoljno da pomrsi račune vladaru klase, Golfu?

Prema rečenome na press konferenciji, Cee'd i ne "puca" na Golfa. Zdravo je imati takvu jaku konkurenciju. Njegov cilj, a i cilj cijele tvrtke su, i to ne taje, francuski i japanski konkurenti. Naime, brojke su neumoljive, Kia je najbrže rastući brend na globalnom i europskom automobilskom tržištu sa sada potpuno obnovljenom paletom modela. Dobro, tu još nedostaje kompaktni monovolumen, a dotad će potencijalnim kupcima biti nudi Venga i karavanski Cee'd koji smo vidjeli još na salonu u Ženevi, ali ovoga puta smo vozili samo klasični hatchback s pet vrata.

Što se tiče dizajna, mag s perom u ruci, čovjek koji je odigrao važnu ulogu u opo-

ravku Kije u posljednjih nekoliko godina, Peter Schreyer opet zaslužuje aplauz. Dinamično oblikovan, s prednjim

Upravljač raspolaže s tri različita podešenja

svjetlima povučenim visoko uz blatobrane, mrežastom maskom motora i logom postavljenim na lim, prednji kraj ne ostavlja ravnodušnim. Bočna linija, neki će prigovoriti, malo podsjeća na Astru dok je straga to već na prvi pogled prepoznatljiva Kia.

Novi Cee'd je dimenzijama ostao gotovo jednak u odnosu na prethodnika. Ukupna duljina raste pet centimetara, do 4,31 metra, visina se lagano smanjuje na 1,47 metara,

dok je međuosovinski razmak ostao jednak. To je razvidno u unutrašnjosti: putnici na stražnjim sjedalima su zadovoljni s ponudjenim prostorom dok je s volumenom od 380 litara prtljažnik za 40 litara prostraniji nego ranije.

Vozačko okruženje impresionira privlačnim dizajnom i

kvalitetnim materijalima. Vesseli dobra pozicija za upravljačem i hrpa otvorenih i zatvorenih pretnaca (uz obavezne priključke za USB i iPod). Posebnost je opcijski sedam-inčni HD zaslon umjesto brzinojmera. Kazaljka i brojevi ovdje su generirani digitalno, osim toga, s velikim prikazom informacija u sredini. To

izgleda jako dobro, ali začudo, navigacijske se upute t ne mogu prikazati.

Uz uzornu vidljivost pred naprijed, stražnja se komplira širokim C-nosačem prilično velikim prozorom. Kome to nije po volji uz doplatu dobije parking senzor ili pak mogućnost automatskog parkiranja.

MOTORI	BENZINSKI		DIZELSKI		
	1,4 MPI	1,6 GDI	1,4 VGT	1,6 VGT 110	1,6 VGT 128
Cilindri/smještaj	R4	R4	R4, turbo	R4, turbo	R4, turbo
Obujam	1396 cm ³	1591 cm ³	1396 cm ³	1582 cm ³	1582 cm ³
kW (KS) pri o/min	73(100)/5500	99(135)/6300	66(90)/4000	81(110)/4000	94(128)/4000
Nm pri o/min	137/4200	164/4850	220/1500-2750	260/1900-2750	260/1900-2750
0-100 km/h	12,8 s	9,9 s	13,5 s	12,7 s	10,9 s
Najveća brzina	182 km/h	195 km/h	170 km/h	182 km/h	197 km/h
Potrošnja (EU norma)	6,0 l/100 km	5,8 l/100 km	4,1 l/100 km	4,0 l/100 km	4,1 l/100 km
Emisija CO ₂	139 g/km	135 g/km	109 g/km	104 g/km	100 g/km



Zanimljivije oblikovana i kvalitetnije izrađena, unutrašnjost novog Cee'da itekako je na razini najboljih konkurenata u klasi



Opcijska kamera za vožnju unatrag znatno olakšava parkiranje



Peter Schreyer ostavio je dizajnerski potpis na brojnim detaljima



Pokazivači smjera integrirani su u vanjske retrovizore

Novi Cee'd je prepoznatljiviji, ali i dinamičniji nego prije

Kia očekuje da će najveći udio kupaca izabrati benzin-
ski motor od 1,4 litre i 100
konjskih snaga. Deset konj-
skih snaga više nego prije
zvuči obećavajuće na papiru.
U praksi, s njim Cee'd ležer-
no klizi cestom te je za nor-
malnu svakodnevnu vožnju s
povremenim izletima na au-
tocestu ovaj motor sasvim
adekvatna solucija.

Od benzinaca tu je i novi
1,6-litreni motor s izravnim
ubrizgavanjem i 135 KS koji
može biti opremljen s prvim
Kijinim mjenjačem s dvostru-

kom spojkom. Ljubitelji dize-
la mogu birati između dva
stroja, sa 90 i 128 KS. Ispro-
bali smo i 1,6 CRDi sa 128 KS.
Kia je napokon zastarjeli če-
tverostupanjski automatski
mjenjač zamijenila novim še-
stostupanjskim prijenosom.
Nakon stotinjak provezenih
kilometara radije bi smo
umjesto njega imali mjenjač s
dvostrukim kvačilom. Jer,
spor je, predugo „razmišlja“
a ručni mjenjač nam je pružio
više zabave.

U vožnji je Cee'd ugodan,
podvozje je vrlo uravnoteže-

no, reagira tek kad naiđe na
grube poprečne neravnine ili
spojeve. Stvar rješavaju manji
kotači s većim gumama. Za-

Cee'd odsad ima i opciju mjenjača s dvije spojke

nimljiva inovacija je promje-
njiva, električna pomoć servo
sustavu Flex Steer. Tipkom
na upravljaču vozač može bi-
rati između tri načina: Com-
fort, Normal i Sport. Te razli-
ke su vrlo primjetne, ali za
prosječnog vozača ovo i nije

potrebno, osobito jer je u
standardnoj postavi upravljač
dobro podešen.

Cijena još nije poznata, ali
u Kiji kažu kako će ih nasto-
jati održati na sadašnjoj razi-
ni, s uvodnim modelom (100
KS i solidna oprema) za ma-
nje od 100 tisuća kuna. Oče-
kuje se da će za taj novac ku-
pac dobiti CD radio, električ-
ne prednje prozore, klimu,
ABS i ESP te set zračnih ja-
stuka i drugo. Naravno, i novi
Cee'd se hvali s jamstvom od
sedam godina ili 150.000 ki-
lometara.

Svida nam se
Dizajn, još privlačniji

Ne svida nam se
Automatski mjenjač, spor
i dugo „razmišlja“

Iznenaduje
Unutrašnjost, prostrana,
ugodna i kvalitetna

Ocjena



Od novog Cee'd-a Kia mnogo oče-
kuje. Uspjeh dosadašnjeg modela
i dokazana kvaliteta, kao i jam-
stvo, dodatni mu je vjetar u leđa.
Sudeći prema viđenome i voženo-
me, ambicije im nisu bez pokrića.
No, koliko je zapravo dobar novi
korejski kompakt, saznat ćemo u
usporednim testovi-
ma sa suparnici-
ma koje ćete moći
čitati u idućim bro-
jevima Auto Bilda.



Mato Pavličević

★★★★ = odlično, ★★★★★ = vrlo dobro,
★★★ = dobro, ★★ = dovoljno, ★ = nedovoljno



U vožnji se primjećuje veća profinjenost ovjesa, unatoč nešto većoj tvrdoći. S boka nova Kia djelomično podsjeća na Opel Astru