

**KIA CEED  
1.0 T-GDI**

# Igra na **sigu**

## KIA Ceed 1.0 T-GDI

- 3 cilindra, benzin • 998 cm<sup>3</sup>
- 74 kW (100 KS)
- 172 Nm pri 1.500-4.000 o/min.
- Prosečna potrošnja: 5,2-5,5 l/100 km\*
- Maksimalna brzina: 183 km/h\*;
- \*fabrički podaci

## UNUTRAŠNJOST

### Po meri prosečnog kupca

U priči o Kijinim automobilima, koju dugo prati-  
mo, novi "sid" nije izuzetak. Sledi filozofiju koja  
obraća pažnju na funkcionalnost najvažnijih ele-  
menata. Unutrašnjost, iako nije izrađena od luk-  
suznih materijala, praktično je besprekorna, po-  
čev od prednjeg panela, sa mekim i pažljivo uklo-  
pljenim elementima, kao i lepim komandama pri-  
jatnim za rukovanje. Tek ako se pozabavite skri-  
venim detaljima, mogu se primetiti uštede, pre  
svega u skromnijim plastikama. Verzija na testu  
se u najkraćem može opisati kao ekonomični pa-  
ket koji je prilagođen prosečnom kupcu u Srbiji,  
pa je na primer klima-uređaj ručni (efikasan), a  
ne automatski. Naravno, u kabini nije sve što Kija  
može da ponudi, ali se to nalazi na spisku visokih  
paketa i dodatne opreme i ima svoju cenu. U ka-  
bini dominira veliki ekran multimedijalnog siste-  
ma od osam inča, pregledan i jednostavan za ko-  
rišćenje. Podseća na tablet, zbog čega delimično  
izgleda kao da je naknadno postavljen, a ne deo  
opreme. Raspolaze "android auto" i "kar plej" si-  
stemima, a ispred vozača je manji ekran putnog  
komputera sa osnovnim funkcijama.



# ran dobitak



I treća generaci-  
ja kije “sid” nastav-  
lja putem stalnog  
unapređenja, pa  
ne samo što drži  
korak sa vodećim  
konkurentima u  
klasi, nego namera-  
va i da ih prestigne.  
Zato se može reći  
da igra na siguran  
dobitak, a uz mode-  
ran izgled, aduti  
su ekonomični  
benzinski motor  
i dobro izrađe-  
na i organizo-  
vana kabina –  
po nemačkom  
receptu

Treća generacija „sida” je izgubila prepoznatljivi apostrof u imenu, ali što je važnije, dobila je novu platformu i izgled. Naravno, novi model je i ovoga puta dizajniran i konstruisan u Evropi, a nastaje u Slovačkoj, gde je, kako statistika kaže, od 2006. proizvedeno 1,28 miliona primeraka ovog automobila. Evropsko poreklo, možda bolje rečeno nemačko, pošto je nastao u Kijinom centru u Frankfurtu, simbolično ističe i ime, koje zapravo predstavlja skraćenicu od “Community of Europe, with European Design”.

## Više sportskog stila

Oštrije linije zamenjuju zaobljene ivice prethodnika, a na prednjem delu je tradicionalni “tigrov nos”, ovoga puta po ugledu na onaj na sportskom kupeu “stinger”. Nema nikakvih stilskih ekstravagancija, jer preterana originalnost ponekad može i da škodi, a sa druge strane kupci u ovom segmentu po pravilu traže i očekuju poznate stilske vrednosti. Novi model može biti opremljen i LED dnevnim svetlima u formi “kockica leda”, što je prethodno bio dodatak koji je krasio “GT” i “GT lajn” verzije.

U poređenju sa prethodnikom, “sid” je za 20 mm širi (1.800 mm) i 23 mm niži (1.447 mm), dok je međuosovinsko rastojanje ostalo isto,

► str. 36



## HVALIMO +



- Sedalni deo prednjih sedišta ima umetke koji omogućavaju komforniji boravak.
- Na prednjoj konzoli su jedan USB i dva priključka za struju.

## PONUDA MOTORA

### Nije predviđen dizelaš

Osim osnovne verzije 1.0 sa 100 KS, u ponudi je i snažnija sa 120 KS, kao i turbobenzinac 1.4 T-GDI sa 140 KS. Pored šestostepenog menjača, nudi se i automatski sa sedam stepeni i dvostrukim kvačilom. Nažalost, dizel-verzije 1.6 CRDi sa 85 ili 100 KS nema na domaćem tržištu.

## ZAMERAMO -



- Zadnji stubovi su široki i otežavaju parkiranje, pa je kamera od velike pomoći.
- Izbor jezika u multimedijalnom uređaju ne predviđa srpski.



# VELIKI TEST

## Performanse

izmerene na stazi centra NAVAČ



| km/h | 0-40        | 0-60        | 0-80        | 0-100        | 0-120        | 0-130        |
|------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| s    | <b>2,85</b> | <b>5,33</b> | <b>7,93</b> | <b>11,80</b> | <b>16,59</b> | <b>19,70</b> |

400 m iz mirovanja (s) **18,18**

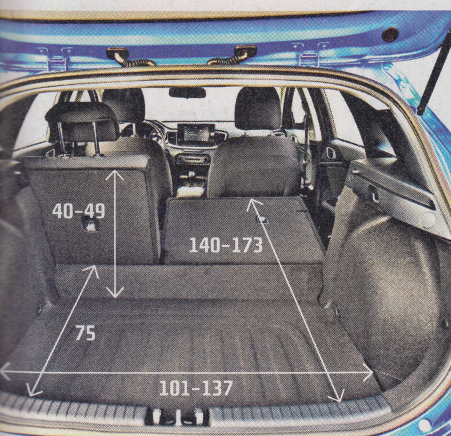
brzina pri izlasku (km/h) **125,33**

### Elastičnost - u III

| km/h | 30-60       | 60-80       |
|------|-------------|-------------|
| s    | <b>4,66</b> | <b>3,20</b> |

### Elastičnost - u VI

| km/h | 60-80       | 70-100       | 70-120       |
|------|-------------|--------------|--------------|
| s    | <b>6,98</b> | <b>10,40</b> | <b>18,89</b> |



Zapremina prtljažnika: **395 litara**

## PRTLJAŽNIK

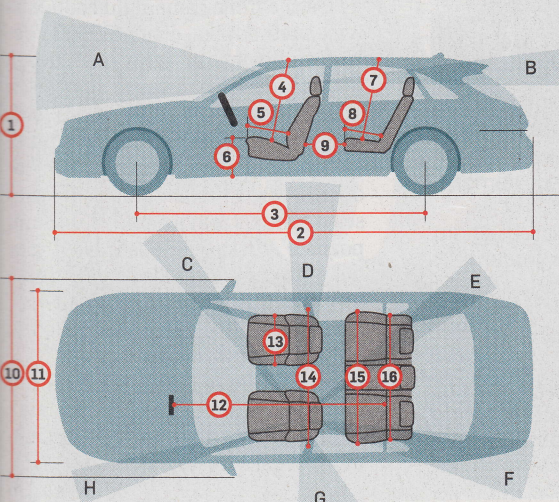
### Pri vrhu kategorije

Po zapremini u svojoj kategoriji kija "sid" je pri vrhu, jer većina glavnih konkurenata nudi nešto manje litara. Naslon zadnjeg sedišta je deljiv na dva dela u odnosu 40 : 60, a nema dodatnog otvora za transport dugih predmeta kao što su skije na primer. Kada se obori naslon, zapremina se povećava na 1.291 litar.

## Udobnost/preglednost boravka u vozilu

Mere u centimetrima/uglovi u stepenima

Sa dužinom od 4,3 metra, "sid" je uobičajen predstavnik "C" segmenta ili, kako se popularno kaže, "golf klase". Međutim "tajna" udobnosti leži u međuosovinskom rastojanju od 2,65 metara, kojim se može pohvaliti malo konkurenata. Pun komfor je rezervisan prvenstveno za putnike napred, a onima pozadi na dužim relacijama može da smeta mali prostor za noge. Preglednost unapred je dobra, pa nema bitnijih problema, pre svega zahvaljujući velikim staklenim površinama. Nasuprot tome, široki zadnji stubovi otežavaju vožnju unazad i parkiranje, pa je u tom slučaju kamera od velike pomoći.



|    |        |
|----|--------|
| 1  | 145    |
| 2  | 431    |
| 3  | 265    |
| 4  | 88-103 |
| 5  | 52     |
| 6  | 27-36  |
| 7  | 94     |
| 8  | 49     |
| 9  | 5-38   |
| 10 | 204    |
| 11 | 183    |
| 12 | 204    |
| 13 | 50     |
| 14 | 139    |
| 15 | 130    |
| 16 | 134    |
| A  | 20     |
| B  | 7      |
| C  | 8      |
| D  | 12     |
| E  | 20     |
| F  | 16     |
| G  | 34     |
| H  | 10     |

## Mali motor 1.0 sa tri cilindra svoj posao pokretanja automobila mase od 1,2 tone obavlja bez napora

odnosno iznosi 2.650 mm. Za 20 mm skraćen je prednji prepust (na 880 mm), dok je zadnji produžen za 20 mm (na 780 mm). Rezultat neznatno izmenjenih proporcija je nešto više sportskog stila u maniru kupea, pa se "sid" čini energičnijim. Bez obzira na odvažniju pojavu, jasno je da ovaj automobil nema sportske ambicije u pravom smislu, ali čim se nađete za upravljačem, sposoban je da ponudi različita zadovoljstva u pogledu performansi i uživanja u vožnji.

Spreman je da poskoči i dovoljno energičan u gradskom saobraćaju, a opremljen je i ogibljenjem koje efikasno prigušuje uticaj većine neravnina na putu. Ipak, one veće se jasno osećaju, pogotovo ako sedite pozadi. Jednolitarski motor sa tri cilindra je svojevrsna "ulaznica" u ponudi, a naš je poznanik još iz prethodnog izdanja,

od vremena uobičajene modernizacije na pola tržišnog veka. Dolazi u dve varijante, sa 100 KS, kao u verziji na testu, i sa 120 KS.

Uobičajeno iskustvo govori da ovako mali motor traži visoke obrtaje, međutim kreće bez napora i nastavlja da ide mirno i ispod 2.000 obrtaja. No, svega nekoliko kilometara koje ćete provozati biće dovoljni da nesigurnost, oklevanje i nepoverenje nestanu. Zbog tihog rada na malom broju obrtaja, i iskusnom vozaču je od koristi "savetnik" na instrument-tabli koji sugerise promenu stepena. Zahvaljujući njemu, promene su pravovremene, rad motora efikasniji, i naravno potrošnja je ekonomičnija.

### Putovanje bez napora

Sušтина je da mali motor svoj posao pokretanja automobila mase od 1,2 tone obavlja bez napora. Jednostavno, nema mnogo promišljanja, a pritom nema neprijatnih vibracija, kako se to obično očekuje od motora sa „manjkom“ cilindara. Treba reći i da je zvuk tri cilindra nešto drugačiji od onog koji daju uobičajeni četvorocilindarski, ali posle privikavanja to se više ne primećuje.

Zato je moguće gotovo jedva čujno putovanje na auto-putu u srednjem opsegu obrtaja. Na primer, pri 120 km/h motor se vrti na oko 2.500 o/min, dok je "sidu" potrebno tek nešto više od 1.500 o/min, što zaokružuje dobar utisak, a sa druge strane najavljuje i umerenu potrošnju.







## STABILNOST I UPRAVLJANJE Predvidljiv i precizan

U oštrim manevrima i naglim izbegavanjima prepreka "sid" je veoma dobar. Volan je direktan, a ponašanje predvidivo. Naginjanje karoserije nije veliko, a pomoć ESP-a, kada se baš pretera, nije nagla i gruba, pa ne može da uplaši vozača neprijatnom i preteranom reakcijom.

Doprinos radu na malom broju obrtaja daje ručni menjač sa šest stepeni, za razliku od drugih sličnih modela koji gotovo po pravilu imaju samo petostepene. Šesti je primeren krstarenju pa je, na primer, prilikom preticanja sporijeg vozila neophodno menjač prebaciti u niže stepene prenosa. U tom slučaju dopašće vam se i nešto oštiji ton kada se obrtaji podignu, pa motor skoro sportski počinje da „reži“.

### Korak u dobrom pravcu

Međutim, kada je reč o ubrzanjima, čim se pređe 100 km/h, mali turbobenzinac nije podjednako ubedljiv. Za utehu ostaje činjenica da je u većini evropskih zemalja maksimalna

brzina ograničena na 120 ili 130 km/h. Tako putujući, brzo ćete shvatiti da promena stepena prenosa iznad 3.000 obrtaja nudi bolju ekonomičnost nego performanse. U krivinama,

obrotni moment raspoloživ u širokom rasponu obećava zabavnu vožnju, ali ne treba očekivati sportsku energičnost, jer je ovo pre svega ekonomični porodični model. Nije brz, ali nema

### TEHNIČKE KARAKTERISTIKE

- **Motor:** napred, 3 cilindara, redni, prečnik 71,0 mm, hod 84,0 mm, zapremina 998 cm<sup>3</sup>, najveća snaga 74 kW (100 KS) pri 4.500 o/min, najveći obrtni moment 172 Nm pri 1.500 – 4.000 o/min, 4 ventila po cilindru, turbokompresor
- **Prenos:** na prednjim točkovima, ručni menjač sa šest stepeni prenosa
- **Pneumatici:** 205/55 R16 (osnovne dimenzije), rezervni točak smanjenih dimenzija
- **Karoserija:** hečbek, petora vrata, pet sedišta, prednje oslanjanje nezavisno "mekferson", spiralne opruge, amortizeri, disk-kočnice, ABS i ESP, upravljač sa zupčastom letvom, električni servo-uređaj, rezervoar za gorivo 50 litara
- **Dimenzije i masa:** dužina 431 cm, širina 180 cm, visina 145 cm, međuosovinsko rastojanje 265 cm, masa praznog vozila 1.273 kg, najveća dozvoljena masa 1.800 kg, prtljažnik 395 dm<sup>3</sup>.

razloga za nezadovoljstvo. Uostalom, izmerene performanse na stazi centra NAVAK u Subotičtu to ilustruju.

Pošto smo ga provozali i izmerili performanse, dolazimo do zaključka – i „sid“ treće generacije je dobro uravnotežen automobil, na ujednačenom, visokom opštem nivou, naročito u pogledu elemenata koji i jesu najvažniji, poput dinamike vožnje, mehanike i performansi. Adut je pažnja koja je posvećena stilu, mladalačkom, gotovo sportskom, bez nepotrebnih ekstravagancija. Možda još uvek nije "savršeni konkurent" Folksvagenovom "golflu", ali sigurno jeste veoma ozbiljan korak u tom pravcu. ■

Test-ekipa revije SAT Plus

**U krivinama, obrtni moment raspoloživ u širokom rasponu obećava zabavnu vožnju, ali ne treba očekivati sportsku energičnost**

