



▼ Ovo je Peter Schreyer, glavni dizajner u Kiji. Novi Cee'd je njegovih ruku djelo, kao i novi Sportage, nova Optima...

PEČAT EVOLUCIJI

■ Napredan, moderan, prostran, vrhunskog izgleda, ali sa nedostatkom snage.

□ SAFET ŠATARA

IMAMO NOVI DOKAZ evolucije i novog "profesora" koji je zaslužan za otkrivanje tog dokaza. Profesor je, dakako, Peter Schreyer glavni dizajner KIA-e, i on je zaslužan za evoluciju bržu od svake koju je zapamtila naša civilizacija. Dramatični preobražaj krenuo je prvim Cee'dom i Pro_cee'dom, a sada nas ponovo iznenađuje i to opet Cee'dom.

Nova Kia Cee'd, čak ni ne liči na stari model. Sve je drugačije. Prednji "nasmijani" dio, sada su zamijenili agresivni farovi obogaćeni LE diodama, a između njih je prilično velika sačasta maska. Donji dio prednjeg kraja čine velika svjetla za maglu koja su uspješno povezana velikim otvorom za zrak. Jasno je da sada Cee'd budi puno drugačije osjećaje u posmatračima u odnosu na prethodnika.

Budući da se linija ispod stakala polako diže prema zadnjem dijelu, i zadnja svjetla su

"Nikada nije postojala Kija sa ovako izraženim agresivnim izgledom. Treba joj još samo nekoliko KS više"

postavljena prilično visoko. Recimo da je donji dio zadnjih svjetala na istoj visini, kao i gornji dio prednjih svjetala. Tako se i dobio neki prividan napadački stav ovog automobila, koji podsjeća na rješenje sa nove Opelove Astre.

Zbog posebnog uređenja oko vozačke pozicije, kabina vozaču nikada neće izgledati kao kabina kompakta, jer sve izgleda kao da je iz većeg automobila. Volan je pun tastera, iza volana je

TEST KIA c'eed 1,4 CVVT

Cijena do registracije: 30.290 KM

Troškovi registracije: 563 KM

Iznos kasko-osiguranja: 1.575 KM

Servisni interval: 15.000 KM

Cijena servisa: 220 KM

Motor: benzinski; 1.396 ccm;

Snaga: 74 kW/100 KS

0-100 km/h / Max: 12,8 s / 182 km/h

Potrošnja: 6 l/100 km (nom)

Masa vozila: 1.260 kg

Prtljažnik: 380/1.318 l

Emisija CO₂: 139 gr/km

Početak prodaje u BiH:

Juni 2012.



PERFORMANSE

0-100 km/h 12,8 s; Max 182 km/h

1,4-litarski benzinac je dovoljan, ali nije eksplozivno, ni brutalan. Ipak, neće nikada iznevjeriti.

ogromna tabla sa instrumentima, a na dijelu konzole djelimično zakrenutom prema vozaču nalazi se radio/CD/mp3 plejer, tasteri za klima-uređaj i, naravno, ventilacioni otvori. To je svakako standardni raspored elemenata u kabini, međutim, cijeli kokpit potpuno izlazi iz klasičnih oblika kakve vidamo na svim ostalim kompaktima. Štaviše, tako je elegantno i skladno da nas cijeli kokpit pomalo podsjeća na kokpit prethodne generacije Volva S60. Bez obzira na sve, novi Cee'd je jedinstven i potpuno nekonvencionalan, ali se ne ponaša kao buntovnik u klasi, nego kao elegantno skrojena mašina, koja bi mogla nositi i bilo kakav drugi "plemeniti" znak na poklopcu. Jedino što se kosi sa elegantnim uređenjem u kabini su ručice iza



PRTLJAŽNIK

380/1.318 l

volana. Radijus kretanja ručica je preveliki, a kada se recimo, ručica za aktiviranje brisača pomjeri maksimalno prema gore, nekako naruši cijeli sklad u

Opel Astra?!

Nazad liči na Astru. Možda i previše, jer je prilično teško sa udaljenosti veće od tridesetak metara uopšte raspoznati o kojem automobilu se radi.





▼ Kabina je najveća prednost novog Cee'da. Uopšte ne izgleda kao da sjedimo u kompaktu.

Ovo je prvi

➔ Prvi Cee'd došao je još 2007. godine. I tada je napravio prilično veliku revoluciju u Kijinom svijetu, a i tada ga je nacrtao Peter Schreyer. Postao je hit na tržištu, a ne sumnjamo da će to postati i novi, iako nosi isti motor kao u starom. ➔

kabini. Naravno, na to slobodno možete zaboraviti kada pogledate u cjenovnik i vidite da zadovoljavajuće opremljen Cee'd košta 25.590 KM. Istina, naš je koštao 30.290 KM, ali je i spisak opreme bio podugačak. Naj-

zanimljiviji dio opreme bio je takozvani sistem Flex Steer. On omogućava podešavanje "tvrdoće" volana. Postoje tri načina rada ovog sistema - Normal, Comfort i Sport. Flex Steer odnosi se samo na volan, tako da se odabirom bilo kojeg od ova tri načina rada ništa ne dešava sa amortizerima, oprugama ili bilo kojim drugim elementom ovjesa. Recimo, način rada Comfort značajno pojača servo asistenciju, te omekša upravljanje, što je recimo odlično za gradsku vožnju. Sa druge strane, Sport djelimično smanji servo asistenciju, ali i poveća osjetljivost volana.



POTROŠNJA

6 l/100 km (nominalna)

Ovaj mod nam se najviše svidio tokom otvorene vožnje na nekoj zavojitoj cesti, kada se relativno malim pokretom volana automobil navodio na zamišljenu putanju. Konačno, mod Normal je sredina između dvije krajnosti. Ipak, sa 1,4-litarskim benzincem sa 100 KS, sistem Flex Steer zapravo nije ni potreban. Ovaj motor je dovoljan za sve uobičajene zadatke, ali za temperamentniju vožnju ipak preporučujemo najsnažniji u ponudi - 1,6-litarski benzinac sa 135 KS. Za taj motor doplatili biste 2.000 KM. Mislimo da se isplati, jer bi ovako atraktivan izgled morao pratiti temperamentniji motor. Daleko od toga da 1,4-litarski motor nije zadovoljavajući. Troši oko 8 litara goriva, solidno se nosi sa međuubrzanjima, jedino mu opterećenom ponestane daha na uzbrdici.

Cee'd ima veliku i iskoristivu kabinu, koju će najviše cijeniti oni vozači koji imaju još četiri člana porodice. Zadnja klupa može lako primiti troje putnika, a prtljag i njihov prtljag. To je prilično neobično, jer Cee'd nije prevelik

- ★ Snaga motora
- ★ Dizajn
- ★ Prostor
- ★ Potrošnja
- ★ Unutrašnje uređenje

automobil, što znači da je prostor iskorišten na najbolji način.

Evolucija je primjetna i u ovom slučaju potpuno dokazana. Novi Cee'd je prevazišao staru generaciju u svakom smislu, a to znači da je prevazišao i dobar dio kompakta starih dvije ili tri godine. Ovako zaoštren i sklopljen Cee'd je jedno od najvećih osvježenja među kompaktima. ■

