

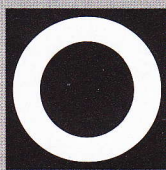
Ono po čemu je Kia prepoznatljiva jeste njena najduža fabrička garancija na kompletno vozilo. U pitanju je garantni rok od čak sedam godina ili 150.000 km (šta pre nastupi), s tim što u prve tri godine nema limita kilometraže. Garancija je potpuno prenosiva na svakog sledećeg vlasnika.

cee'd

Kia Cee'd 1,6 GDI EX Style

# Nezaobilazna ponuda

U saradnji sa dugogodišnjim partnerom „Auto magazina“, kompanijom Kia Auto Beograd, u narednim brojevima detaljno ćemo vam predstaviti nekoliko najzanimljivijih modela iz Kijine ponude. Prvi na spisku je novi „sid“



O d kako se pojavila, kompletna Kijina „sid“ familija privlači veliku pažnju kupaca. Pre svega zbog svoje zrelosti i kvaliteta konstrukcije kompletnog automobila koja se može meriti sa najpoželjnijim nemačkim konkurentima u klasi. Sedmogodišnja garancija, privlačan

dizajn, kvalitetni materijali i bogata oprema još više dobijaju na značaju kada se pomena cena – „kija sid“ ima sada ima cenu koja počinje od 10.490 evra.

Kijin evropski dizajnerski tim iz Frankfurta, krajem prošle godine predstavio je restilizovanu varijantu druge generacije „sida“. Značajna restilizacija je donela mnoštvo fino doteranih detalja, dizajniranih u sport-

skom, ali blago konzervativnom stilu. Ruku na srce, automobil nije previše izmenjen što itekako može da znači vlasnicima prethodne varijante, čija cena neće previše pasti s vremenom.

Sa dužinom od 4,31 metar, „kija sid“ spada u same klasike niže srednje klase, jer je gotovo u centimetar ista kao „opel astra“ i „folksvagen golf“, iako je desetak centimetara kraća

od „ford fokusa“. Prtljažnik ima zapreminu od 380 litara, što je u gornjem delu proseka klase. Zadnje sedište je podeljeno na trećini i dva nejednaka dela mogu da se nezavisno obore. Kada se cela klupa preklopi dobije se prostor od čak 1318 litara, što je dovoljno da se preveze kabasti teret, poput nekog standardnog komada bele tehnike. Napominjemo i to da prtljažnik ima pra-

### Oprema EX Style

Testirani auto ima najskuplji od šest ponuđenih paketa opreme. Ovakav auto ćete lako prepoznati po LED dnevnim svetlima, elektropreklapajućim retrovizorima sa integrisanim pokazivačima pravca u kućištu, kao i dodatno zatamljenim zadnjim staklima. U kabini se nalaze ukrasni elementi od „pijano lak“ plastike.



### Moderni motor

Benzinski motor od 1,6 litara je moderan. Opremljen je sistemom za direktno ubrizgavanje benzina u cilindre i sa uređajem za varijabilno otvaranje ventila. Ako želite još moderniju verziju benzina, tu je trocilindrični turbo zapremine jedan litar, koji ima nešto manju snagu, ali nešto veći obrtni moment i veću cenu.



### Cena vozila

Kia Cee'd 1,6 GDI  
EX Style

**15.690 €**



vilan oblik, tako da svaki njegov deo može da se iskoristi, pa se pokazao kao više nego dovoljan za prtljag četiri putnika.

Već prilikom ulaska u kabinu „kije sid“ stiće se utisak nesumnjivog kvaliteta i solidnosti. Materijali su najskuplji i najkvalitetniji za ovu klasu automobila, i pažljivo su odabrani tako da budu prijatni na dodir ruke i pogled oka. Ovde napominje-

mo da automobil koji je došao na dugački test u našu redakciju ima trenutno najbogatiji dostupan paket opreme - „EX Stajl“.

Dopalo nam se što je kompletna površina tapacirunga u vratima i gornjeg dela komandne table obložena mekanom plastikom prijatne teksture kakvu nismo videli ni u jednom drugom automobilu. Takođe, u „stajl“ paketu opreme, tapa-

cirunzi na vratima su obloženi atraktivno proštepanom eko-kožom, što svakako pravi razliku u odnosu na mnoge automobile u klasi koji na tom mestu imaju ili tvrdu plastiku, ili eventualno komad tkanine.

Boja tkanine na sedištima je crno-sive boje, osvežena upotrebom komada eko-kože svetle boje, iste kao na vratima. Uz najbogatiji paket opreme dolaze

još i lajsne od kvalitetne plastike ofarbane „pijano lakom“, kao i detalji od hroma koji svakako atmosferu podižu na viši nivo i ovako opremljen auto jasno razdvajaju od ostalih automobila u ponudi.

Kabina je vrlo prostrana, mada će pozadi najudobnije biti putnicima prosečne visine. Ovo je priča koju ponavljamo prilikom testa svih automobila niže ▶

Auto magazin je pre oko pet godina imao prilike da na višemesečnom testu detaljno upozna kupe varijantu prve generacije „kije sid“, model „prosid“ opremljen turbo-dizel motorom, koji je razvijao 115 konjskih snaga.



Auto Magazin broj 36,  
april 2011. godine

... Obično su razlike kod automobila C-segmenta između verzija sa troje i petoro vrata vrlo male. Dizajnerski posmatrano, sve se svodi na izbacivanje zadnjeg para vrata i povećanje prednjeg. Kijin evropski dizajnerski tim iz Frankfurta, predvođen Miklošem Kovačem, potrudio se da pobegne od klišeja, tako da je verzija „sida“ sa troje vrata dobila potpuno drugačiji zadnji kraj u odnosu na onu sa petoro. To je bio i dovoljan razlog da se neznatno promeni ime – dodat je prefiks „pro“. Auto je odmah postao privlačan čak i onima koji su do tada tvrdoglavo odbijali da napuste tabor evropskih automobila...

srednje klase i zato ne smatramo da je mana. Pozicija vozačevog sedišta je prilično visoka, čak i u najnižem položaju. Pa ipak, zavaljen položaj za volanom omogućava i vrlo visokim osobama da se udobno smeste, s obzirom da upravljač ima vrlo dug hod prilikom podešavanja po dubini. Još jedan detalj koji boravak za volanom čini prijatnim jeste blago zakrivljena konzola ka vozaču, ali tako da ne otežava suvozaču kontrolisanje ventilacije i audio uređaja.

Činjenica je da je ovo vrlo atraktivan auto sa bogatom opremom i za relativno malo novca, ali ono što izbija u prvi

plan jesu njegove vozne karakteristike. Ogibljenje i upravljački mehanizam odlično su uklopljeni; auto bespogovorno prati svaku reakciju upravljačem do krajnjih granica koje su vrlo visoko postavljene. Zanošenja gotovo da i nema, a prilikom naglih korekcija volanom „sid“ se ponaša vrlo neutralno i poslušno prati zadatu putanju. Za to su zaslužni točkovi prečnika 16 inča, koji „lepe“ auto za asfalt.

Ogibljenje se ne može nazvati ni tvrđim ne mekim (mada je nešto „čvršće“), ono predstavlja dobar balans između udobnosti pa i sportskih voznih karakteristika. To omogućava

vrlo brze prolaskе kroz krivine bez naginjanja, kao i vrlo prijatno neutralisanje kratkih uzastopnih neravnina. Kija je ostavila vozaču da bira između tri nivoa servo asistencije, tako da auto pritiskom na taster na volanu u trenutku možete prilagoditi svom trenutnom raspoloženju, ili putu po kojem vozite.

Najprodavanija benzinska varijanta bila je, i ostala, benzinac od 1,4 litra koji sada ima 100 konjskih snaga. Međutim, smatramo da je, kada su u pitanju cena i vozne osobine, najbolja verzija sa benzinskim motorom od 1,6 litara snage 135 „konja“, pa smo upravo ovakav

auto i odabrali za super test. Možda je baš ovaj motor primer i razlog zašto benzinci ponovo postaju sve popularniji i traženiji od dizela.

Osetljiva papučica gasa reaguje na najmanji dodir, pa vas „sid“ uvek prijatno iznenadi svojim ubrzanjem. Reski zvuk koji ga prati ima malo sportskog šmeka, ali daleko od toga da je glasan ili neprijatan. Na posletku, ovde se ipak radi o prodičnom automobilu. U „leru“ je toliko tih da vam se čini kao da motor ne radi.

Međutim, živahan motor pristojne snage opremljen je sistemom za direktno ubrizgava-





## Moderan multimedijalni uređaj

U „kiju sid stajl” se ugrađuje moderni multimedijalni uređaj koji poseduje kolor ekran osetljiv na dodir dijagonale 4,3 linča. Audio uređaj podržava MP3 fajlove i poseduje USB i AUX priključke koji su smešteni u kaseti na donje delu centralne konzole. Tu je i kamera za vožnju unazad koja uveliko olakšava manevrisanje automobilom.



## Dvozonski klima uređaj

Najbogatiji paket opreme „stajl” sa sobom donosi i dvozonski klima uređaj koji ima opciju umerenog (soft) i snažnog (fast) rada. Kijini automatski klima uređaji su poznati po tome da poseduju detektor zamagljenosti vetrobranskog stakla, pa automatski pale kompresor klima uređaja kako bi sprečio nagli gubitak vidljivost, što može da predstavlja opasnost tokom vožnje.



## Obilje prostora za sitnice

Kija je u „sid” ugradila mnoštvo otvorenih i zatvorenih pregrada za odlaganje sitnica u kabini. Pored prostrane kasete ispred suvozača, tu je i velika zatvorena ostava ispod naslo-na za lakat vozača i suvozača. Iza ručice menjača su držači za čaše, a ispred menjača je velika pregrada koja je praktična za odlaganje telefona.



Obloge vrata presvučene su eko-kožom, pa auto deluje ekskluzivno

Volan je dobro ergonomski zamišljen, ali je obruč nešto tanji nego što smo navikli

Kvalitetan audio uređaj ima i internu memoriju za smeštaj muzike

Dvozonski klima uređaj prijatno kontroliše atmosferu u kabini

Plastika komandne table je kvalitetna, meka i prijatna na dodir



■ Luksuzni trodimenzionalni instrumenti



■ Položaj tastera se brzo zapamti



Kvalitetan audio uređaj ima i internu memoriju

nje benzina u cilindre i sa uređajem za varijabilno otvaranje ventila, uz obrtni moment od 164 Nm pri 4.850 obrtaja u minutu. Iako je maksimalni obrtni moment postavljen prilično visoko, motor lepo vuče i na niskim obrtajima. Nije potrebno menjati brzine iznad tri-četiri hiljade obrtaja, dovoljno je elastičan i možete se udobno opustiti ne koristeći menjač često. Šestostepeni menjač preciznih hodova je odlično izbalansiran i

u stanju je da podjednako dobro podnese i one sa ciglom na gasu i one kojima više prija „penzionerski“ stil vožnje.

Testirali smo „sid“ na deonici od oko 500 kilometara po auto putu i zaista uživali u mirnoj, komfornoj vožnji. Prihvatljiva brzina tek nešto iznad dozvoljene, od nepunih 130 kilometara na sat, putnicima daje priliku za opušten razgovor, vozaču mir i potpunu kontrolu u vožnji. Potrošnja goriva u ovakvom

režimu je ispod sedam litara, a ako ne ubrzavate (pre)naglo i vozite ustaljenim ritmom skala se približava oznaci od šest litara goriva.

Ono što je najbitnije jeste da ćete uvek imati dovoljnu rezervu snage koja će vas izvući iz rizičnih preticanja. Naravno, ne treba preterivati jer je ovde ipak reč o 135, a ne 200 ili više konjskih snaga. To znači da ako vozite natovaren auto, ili naiđete na zahtevnu uzbrdicu ipak

imate posegnuti za ručicom menjača i spustiti dve, pa možda i tri brzine naniže.

Ukoliko ste pažljiviji prema papučici gasa, „sid 1,6“ će znati da vas nagradi niskom potrošnjom. Normalnom vožnjom po magistralnim putevima, naš testni „sid“ trošio je 5,7 litara benzina. Na auto-putu je proseka, logično, skočio, a najveća potrošnja u gradskoj gužvi bila je oko 8,2 litra. Prosek na testu je bio oko sedam litara, što je vi-



■ Komforan prostor za dve odrasle osobe



■ Presvlake sa umecima od eko-kože samo u „stajl“ paketu opreme



■ USB i AUX priključci audio sistema



■ Prostrana kasetna je osvetljena



■ Prtljažnik zapremine 380 litara je nešto iznad proseka u klasi



■ Atmosferski benzinac traži visoke obrtaje kako bi pokazao sve šta ume

## Kia Cee'd 1,6 GDI EX Style

**MOTOR:** zapremina 1591 ccm, snaga 99 kW/135 KS pri 6300 o/min, obrtni moment 164 Nm pri 4850 o/min, menjač ručni šestostepeni  
**DIMENZIJE:** 4,310/1,780/1,470 mm, međuos. rastojanje 2650 mm, masa 1534 kg, prtljažnik 380/1318 l, rezervoar 53 l, pneumatice 205/55 R16  
**PERFORMANSE:** maks. brzina 195 km/h, ubrzanje 0-100 km/h za 9,9 s, potrošnja 4,7/5,8/7,8 l/100 km  
**Emisija CO2** 135 g/km

## Oprema

Oprema „EX stajl” podrazumeva dvozonski klima uređaj, fabrički radio CD/MP3 sa komandama na volanu i USB/Aux utičnicom i „blutut” sistemom, tempomat, senzore za kišu i farove, kameru za vožnju u nazad, parking senzore pozadi, podešavanje volana i vozačevog sedišta, aluminijumske felne prečnika 16 inča, dodatno zatamnjena zadnja stakla, LED dnevna svetla, samosklapive retrovizore, umetke od „pijano lak” plastike, obloge od eko-kože na vratima, hromirane detalje. Bezbednost je takođe na visokom nivou, a o tome se brinu četiri disk kočnice, ABS, EBD, TCS, HAD, VSM, četiri vazdušna jastuka i dve bočne vazdušne zaves.

še nego zadovoljavajući rezultat imajući u vidu gužve na beogradskim ulicama.

U ovom prvom predstavljanju „kije sida”, koji će na našem dugotrajnom testu ostati nekoliko meseci, upoznali smo vas sa osnovnim karakteristikama, ličnom kartom ovog benzinskog modela. Već u narednom broju pripremamo konkretniju matematiku: koliko košta kilometar pređenog puta, cene servisa i održavanja, kao i kako se automobil uklapa u život prosečne porodice u Srbiji.