



Prvi utisak je zaista impresivan. Novi „sid“ izgleda, što bi rekli Amerikanci, proketo dobro. Ono što je kreirao Kijin šef dizajna, Piter Šrajer, zaista se ni po čemu ne može povezati sa nekadašnjim poimanjem korejskog dizajna. Sve, ali baš sve na njemu napravljeno je da se sviđi evropskom kupcu. Izbalansirane proporcije, uzbudljive, oble površine i izražena ljubav prema detaljima čine „sid“ zaista atraktivnim. Pritom, pomenuta ljubav prema detaljima može se videti u spoljašnjem, a još više u unutrašnjem izgledu novog modela.

Enterijer nudi obilje prostora napred, ali i putnicima pozadi, zatim komforna sedišta sa dobrim držanjem u krivini, a i prtljažnik je sada veći. Sa 340, koliko ima stari „sid“, porastao je na 380 litara. Prtljažni prostor ima duplo dno sa par praktičnih ostava, a ispod njega, u testiranom vozilu nalazio se rezervni točak standardnih dimenzija, što je potez koji svakako pozdravl-

jamo. Što se ostalih dimenzija tiče, novi „rio“ je, u odnosu na prethodnika, porastao za pet centimetara po dužini dok je, sa druge strane, uži i niži za po centimetar. Međuosovinsko odstojanje je ostalo jednako kao kod prethodnika, ali je drugačijim, odnosno pametnijim unutrašnjim rasporedom dobijeno više mesta za putnike i prtljag. Primera radi, za glavu putnika sada ima 15 milimetara, a za noge 9 mm više.

Osim prostranog enterijera, pažnju svakako privlači i nova instrument tabla, infotejment sistem sa ekranom osjetljivim na dodir kao i

posebnom delu teksta.

Pored opreme, osvežena je i ponuda motora. Svi agregati su dorađeni, a ponuda je i proširena novim GDI benzincem

Zapremina prtljažnika novog „sida“ je sa 340 povećana na 380 litara, a sa oborenim sedištima dobija se 1.318 l

pojedini zanimljivi detalji opreme. Kako se ne bismo ponavljali, njih smo istakli u

i dizelašem od 1.4 litre. Čine je četiri agregata zapremina od 1.4 i 1.6 litara. Osnova je

poznati benzinac 1.4 koji je modifikovan pa sada ima 135 KS, a za njim sledi štedljiviji GDI sa 135 konja. Što se tiče dizelaša, u ponudu je uvršten 1.4 CRDi sa 90 KS poznatiji kao „rija“, a vrh ponude čine dizelaši od 1.6 litra sa 110 i 128 konjskih snaga.

Mi smo isprobali ekološki varijantu sa osnovnim 1.4 litarnim agregatom od 90 KS. Osnovni motor praktično je preuzet iz manjeg „rija“, a nije bio ponudi u prethodnoj generaciji.



Fokus na detaljima i opremi

Dobro ide i još bolje izgleda. Ovo je kratak opis nove „kije sid“. Druga generacija je, poput prve, pravi evropski automobil sa vrhunskom opremom, odličnom završnom obradom i zapanjujuće velikom pažnjom posevećenom detaljima. Sa jedne strane to je odlična vest, a sa druge zvanična potvrda da „kija“ više nije jeftin automobil

raciji „sida“. Sa 90 konjskih snaga deluje skromno, pa je pri startu je prilično neodlučan, međutim na oko 2.000 obrtaja počinje ozbiljno da vuče i prvobitni utisak nedostatka snage ubrzo se gubi. U normalnim režimima vožnje, po gradu i auto-putu osnovni dizelaš ispunjava sve želje, a pažljivu vožnju u stanju je da nagradi niskom potrošnjom. Na momente smo uspevali da je spustimo i na četiri litre, koliko fabrika navodi kao zvanični podatak, ali ipak smatramo da je prosek od pet i po do šest litara na 100 km realnija vrednost. Dakle, za svakog ko godišnje prelazi veliku kilometražu, a niska potrošnja mu je prioritet, dizelaš od 1.4 litra je solidan izbor. Svakako vredno razmisliti i o „eko“ varijanti snažnijeg dizelaša od 1.6 litara jer ona, osim više snage, nudi i emisiju ugljen-dioksida od 97 g/km pa se time ovaj model kvalifikuje za državnu subvenciju u iznosu od 100.000 dinara.

U vožnji novi „sid“ ne osta-



Tehnički podaci Kia Ceed 1.4	
Dimenzije DxŠxV (mm)	4.310 x 1.780 x 1.470
Međuosovinsko odstojanje (mm)	2.650
Motor Tip/Cilindri	komon reil/R4
Ventili	4 po cilindru
Zapremina (ccm)	1.396
Snaga (kW/KS) pri o/min	(66/90) pri 4.000
Obrtni moment (Nm) pri o/min	220 pri 1.500 do 2.750
Menjač	6-stepeni, manualni
Pogon	napred
Kočnice (napred/nazad)	diskovi/diskovi
Pneumatici	195/65 R15
Zapremina rezervoara (l)	53
Masa (kg)	1.365
Zapremina prtljagarnika (l)	380/1.318
Ubrzanje 0-100 km/h (sek.)	13,5
Maksimalna brzina (km/h)	170
Emisija CO2 (g/km)	109
Prosečna potrošnja (l/100 km)	4,1

vlja utisak sportske već udobne, porodične limuzine. Jedan od noviteta koje je druga generacija ovog modela donela

je i aktivni servo-upravljač. Tokom vožnje mogu se menjati tri moda – komfor, normal i sport. Na ovaj način menja se



Zadnji kraj nove „kije sid“ prati savremene trendove sa svetlima koje deli poklopac prtljagarnika





Za test smo izabrali najosnovniju varijantu koja je bila u ponudi test vozila jer će se upravo takva vozila najviše i prodavati na našem tržištu, ali nas to nije sprečilo da zavirimo i u bogatije verzije, a tu, zaista, ima šta da se vidi



1 VARIJABILNI SERVO-UPRAVLJAČ

Nazvan je „felks-stir“, a za razliku od poznatog Fiatovog „siti serva“ nudi tri opcije. Pritiskom na taster koji se nalazi na obruču volana vozač menja između komfor, normal i sport moda odziv servo-asistencije. Dok u komfor modu upravljač deluje potpuno bezosećajno, normalni a naročito sport mod deluju daleko ubedljivije, posebno u poređenju sa prethodnom generacijom ovog modela

2 UKRASI U ENTERIJERU

U višim paketima opreme, „kija“ enterijer oplemenjuje umecima visokog sjaja po centralnoj konzoli, držačima za ruke i naslonima na unutrašnjem delu vrata. Deluju zaista kvalitetno, a sa njima „sid“ deluje kao model više klase





težina okretanja volana, dok osećaj preciznosti upravljača u svakom od njih ostaje sasvim prosečan, što još jednom govori u prilog porodične name- ne ovog modela. Slično je i sa performansama, pa u svim režimima vožnje i bez obzira na motor, „sid“ pre ostaje pre udobna i osvežavajuće prijatna, nego dinamična limuzina. Delom je za to kriva i težina koja kod „sida“, zavisno od motora, varira između 1,2 i 1,3 tone. Očigledno, visoka

gume kakve smo imali na testiranom modelu. Dakle, novi „sid“ nudi sve, a u nekim segmentima čak i više nego evropski konkurenti. Na žalost, ili na radost pomenutih Evropljana, to ima i svoju cenu. Jednostavno, uz bogatu opremu, kvalitetan dizajn i završnu obradu i motore, „kija“ jednostavno više ne može biti jeftina. Očekivana početna cena za novi „sid“ biće oko 13.000 evra, što znači da će čak biti

Prva generacija „kije sid“ prodana je u preko 630.000 primeraka, od novog modela očekuje se da tu brojku nadmaši

čvrstina karoserije, obimna zvučna izolacija i savremeni sistemi za asistenciju ostavili su svoj trag i na ovom modelu. Kada već pominjemo zvučnu izolaciju, treba reći da ona veoma uspešno blokira buku koju inače stvaraju ekološke

i skuplji od pojedinih velikih imena evropske auto industrije. Sa druge strane „sidu“ u korist idu dokazani kvalitet i sedmogodišnja garancija. Ostaje da se vidi da li će i kupci to prepoznati.

Tekst i fotografije M. Jovanović



3 HD LED INSTRUMENT TABLA

Veoma savremeno rešenje - umesto klasičnih, analognih pokazivača centralni instrument nazvan „Supervižn“ u stvari je ekran visoke rezolucije, što nudi mnoge mogućnosti, pa se, na primer, veličina teksta i brojeva može podešavati po želji. Zgodno za starije osobe, zar ne?



4 INFOTEJMENT SISTEM

Kija je posebno ponosna na svoj integrisani infotejment sistem. Lak je za upotrebu i može se kontrolisati na čak tri načina - pomoću ekrana osetljivog na dodir, tastera na obruču volana i što je najzanimljivije - glasom. Grafički sistem izgleda veoma atraktivno i nudi brojne opcije za personalizaciju