

Šesta prestava



Cee™d GT je prepoznaven že na prvi pogled in želi, ne glede na karoserijsko različico, ohraniti vsakodnevno uporabnost. (Kia)

Korejski GTI

Pri Kii so se le opogumili in ponudbo modela Cee™d obogatili z bolj športno različico in dodatno oznako GT

PETER ZORENČ

Šport je sestavni del avtomobilizma - in tako bo tudi v prihodnje. Znamke s tovrstnimi modeli krepijo svoj ugled in seveda pritegnejo kupce, ki se ne zadovoljijo s povprečjem. Le pobrskajte po ponudbi evropskih proizvajalcev, kjer se že nekaj let v kompaktnem segmentu odvija prava bitka za najboljši, najhitrejši in sploh naj primerek. Nič čudnega torej, da so tudi Korejci storili ta pomemben, vendar na zahtevnem evropskem trgu tvegan korak.

Zakaj tvegan? Ko govorimo o športnih različicah, smo namreč predstavniki medijev manj prizanesljivi, saj cena nima več tolikšne teže, pa tudi uporabnost je postavljena nekoliko bolj v ozadje. Morda so tudi zato potrebovali pri Kii nekaj več časa, saj lahko ima negativna publiciteta neprijazen učinek na celotno prodajno paleto nekega modela.

Tokrat me pot v Kitzbühel ni vodila, da bi se na dolgo in široko posvečal zunanosti avtomobila Cee™d v tri- in petvrtni karoserijski različici, saj sta oba stara znanca. Pa vendar moram pri tem izpostaviti posebno - GT-jeve podobe, ki je še kako vpadljiva. Prednji odbijač je povsem nov in agresivnega izgleda ter ima posebno led dnevno osvetlitev, vpadljivi so tudi stranski pragovi, posebna poslastica pa je zadek z ločenim dvojnimi zaključkom izpušnega sistema. Seveda vse skupaj ne bi bilo nič brez koles prave velikosti. Ta merijo namreč 18 palcev, nanje pa so natakne pnevmatike širine 225 milimetrov. Še ni dovolj? Potem je le treba pogledati skozi prečke platišč, kjer za zaviranje skrbijo v rdečo barvo odete zavorne čeljusti. Kako evropsko, mar ne? Seveda, ko pa sta tudi obe različici GT-ja nastali pod taktirko oblikovalca **Petra Schreyerja** na evropskih tleh.

In da je mera polna, pade zadnjica v Recarov sedež. Volan je prešit z rdečimi šivi, stopalke so kakopak kovinske, vrh ročice menjalnika pa je okrogel, da bi prijetno legel v dlan. Zanimiv je tudi povsem "digitaliziran" osrednji merilnik armaturne plošče, ki ponuja dva načina prikazovanja podatkov. Prvi je povsem običajni s klasičnim merilnikom hitrosti in osnovnimi podatki potovalnega računalnika, medtem ko je zgolj s pritiskom na gumb GT na volanu na voljo bolj športen s številčno oznako hitrosti ter s prikazom izkoristka navora na levi in obremenjenosti turbine na desni strani.



Tudi zadek ne pušča dvomov o poreklu, saj ponuja domovanje difuzorju in dvojnemu zaključku izpušnega sistema. (Kia)



Pri Kii očitno niso varčevali, saj skrbijo za športni pridih Recarovi sedeži, kovinske stopalke, osrednji digitalni merilnik in rdeči šivi na volanu. (Kia)

Seveda bi bil ves oblikovalski trud zaman, če ne bi v dlan pljunili tudi korejski inženirji. Končno so se lotili zasnove prisilno polnjenega stroja in za osnovo vzeli 1,6-litrski štirivaljnik, ki ga z dodatnim pritiskom oskrbuje turbo puhalo. Rezultat je moč 150 kW (204 KM) in 265 Nm navora v širokem območju delovanja od 1750 do 4500 vrtljajev. Pa je ta zgolj prvi v vrsti prisilno polnjenih agregatov, saj pri Kii menda razvijajo še tri povsem nove motorje z manjšo prostornino. A nazaj h GT-ju, ki bi moral biti - sodeč po tehničnih podatkih - pravi ljubitelj gorskih cest.

In verjemite, da jih v okolici Kitzbühla ni težko najti. Zato brez oklevanja sedem v trivratno različico avtomobila Pro—cee™d in se napotim proti prvemu večjemu vzponu. Morda podatek o pospešku 7,7 sekunde ni presunljiv, vendar motor prepriča s prožnostjo, zdi se, kot bi bil v sorodu s kakšnim turbodizlom. Zato je poseganje po ročici šeststopenjskega ročnega menjalnika redko, še bolj pa me na prvih kilometrih prepriča podvozje. Seveda je to nastavljeno bolj športno, pravzaprav neprimerno bolj čvrsto. Ne

vem, če vam te številke kaj pomenijo, vendar so vsekakor zgovorne: vzmeti spredaj in zadaj so namreč trdnješe za 10 odstotkov, neprimerno zmogljivejša sta stabilizatorja (prednji meri v premer dodatnih 18 in zadaj 19 milimetrov), največjih sprememb pa so bili deležni blažilniki, sploh na zadnji osi, saj je zgolj kompresija večja za 200 odstotkov. Prav zato deluje GT na prvih kilometrih izjemno uravnoteženo, z dobrim nadzorom nagibanja karoserije, vendar nikoli neudobno. Kot bi uspelo Kijinim mozem najti pravo mero športnosti in udobja, da je GT povsem vsakodnevno uporaben avtomobil, kot je to že leta konkurent iz koncerna Volkswagen z dodatno črko I na koncu oznake.

Vsekakor se veselim prihoda testnega primerka, ki bo dal jasnejši vpogled v zmogljivost, saj so pogoji na slovenskih cestah zaradi številnih udarnih jam neprimerno zahtevnejši. Žal pa bo treba najprej počakati na konec poletja, saj naj bi cee™d GT in pro—cee™d GT k nam zapeljala šele septembra, in sicer zgolj z najvišjim paketom opreme ter s ceno 26.990 evrov. Brez popusta, seveda.