

Kia Cee'd 1.6 CRDi Ex Maxx

KOREJSKI HIT



Lahko druga generacija Kiinega cee'da kapitalizira na uspehu svojega predhodnika in se postavi po robu vzpostavljeni evropski konkurenci?



Ze dolgo je tega, odkar je katerakoli kia na trg vstopila kot nefavorit. Odlična prodaja korejskih avtomobilov, od ria, sportage-a in elegantne optime pomenijo, da se od vsakega novega modela podjetja pričakuje velik uspeh. Nov, drugogeneracijski cee'd ni nobena izjema. Nasploh je vzpon korejske Kia/Hyundai skupine v preteklih desetih letih ena bolj dramatičnih in signifikantnih svetovnih zgodb s korenitimi implikacijami za mednarodno poslovno, politično in ekonomsko ravnesje. Kot pri indijski skupini Tata, lastnici Jaguar Land Roverja, je Zemljina os klonila pod težo genialno orkestriranega napada grupacije Kia/Hyundai. Od propadajoče, bankrotirane lupine do svetovnega igralca v samo enem desetletju in ob tem pošteno zagroziti gigantom na Japonskem, v Ameriki in Evropi je transformativni dosežek, po svoje še bolj osupljiv kot tisti od Facebooka, Googlea ali Amazona. No, khm, mogoče že malo pretiravam.

Tako kot model, ki ga zamenjuje, je tudi novi cee'd bil dizajniran v Kiiniem evropskem štabu v nemškem Frankfurtu. Pod kožo je praktično identičen svojemu hyundai i30 sestrskemu avtu, a se kia ponaša z bolj zapeljivo, sofisticirano podobo, predvsem na račun mehkejših in bolj prostotekočih linij. Kiin tigrov gobec, dobro izvedena LED osvetljava, okusna platišča ravno prave velikosti in športni spojlerček so bombončki, ki so poskrbeli, da je naš testni korejček izgledal zavidljivo.

Stopite v kabino in ugotovili boste, da se pri Kii niso prav nič manj posvečali dovršenosti vsakdanjega habitata voznikov. Atraktivno izoblikovana in pametno

razporejena armaturna plošča se panoramsko razprostira okoli voznika in ne skriva, da se zgleduje po večji optimi, medtem ko so vse plastike in pretikala skorajda na vrhunskem nivoju. Če kak element kvari luksuzno ambianco je to brez dvoma le cenena digitalna ura nameščena vrh armaturke.

Širok razpon prilagodljivosti sedežev in volanskega stolpiča pomeni, da se v novem cee'du brez težav konkretno razkomotite, na ceniku najvišje ležeča različica pa je opremljena z gizmi, ki so ponavadi rezervirani za nekoliko dražje modele: dvopodročna klima, bluetooth in USB povezljivost z možnostjo pretakanja glasbe, gumb za zagon motorja, vzvratna kamera, dotikabilni ekran, prek katerega upravljamo z navigacijo in multimedijo in še in še. Tudi prostora je vsepovsod dovolj. Potniki v drugi vrsti razpolagajo s skoraj toliko prostora nad glavo in za noge kot pri prostornem golfu, malenkost širša zadnja klop pa poskrbi, da tja brez občutka krivde stlačite tudi tri odrasle.

Jasno je, da je bil cee'd zasnovan predvsem, oziroma recimo raje »tudi« za družine, saj je poln priročnih odlagalnih čoškov, med katerimi prednjačijo odlagališča v vratih, tako spredaj kot zadaj, gromozanski sovoznikov predal in skrito držalo za dve ~~ceca coli~~ cockti v zadnjem naslonu za roke. Praktično oblikovan *gepek* je večji od focusovega in s 380 litri enak golfovemu. Sedeži se seveda poklopijo, dvignite še bazi zadnjih sedežev in dobite povsem plosko površino. Vračunajte še nizki rob prtljažnika in nalaganje ali razlaganje večjih predmetov nenadoma postane dosti manj sitno.





Na cesti se cee'd ne počuti nič manj v elementu kot tekmeci. 94 kW (128 KM) kurilec olja z izpodrivom 1582 ccm ostaja uglajen skozi vso delovno območje, ročni šestganger je morda nekoliko težak (nikakor ne slab, le ne odličen) vendar natančen, povrh tega pa so zavore (relativno) zmogljive in zavorna moč predvidljiva in progresivna. Kar zna koga zmotiti, je glasen – v primerjavi z obnašanjem med vožnjo – agregat v *šandgasu*, prostem teku, ki se trese, kot kak star poljedelski stroj. Poženite novega cee'da na Bazo 20 in spet navzdol in odkrili boste, da kljub vsemu niste v Volkswagnovem golfu. Čeprav v ozkih, naglih kombinacijah ni hvalevredno obvladan in oprijema ni na pretek, mu tega ne gre očitati. Kia ga ne trži kot takega in temu tudi ni namenjen, zato tu tudi nisem bil razočaran – prej navdušen, saj je v primerjavi s prvim cee'dom prišlo do občutnega napredka. Je pa nekatere kolege zmotil Flex Steer sistem za prilagajanje trdote volana, ki je prenešen iz prej omenjenega i30 hyundaija in vozniku omogoča izbiro treh načinov krmiljenja. Comfort je izjemno, nak, ultra peresno lahek in ponuja samosvoj bizaren užitek,

Sport ustvari pretirano umeten upor in, pretiravam, me je ob trenutkih spomnil na muke obračanja volana Lamborghinijevega diavla, ki še ni, oziroma ni želel poznati servo asistence. Med dvema ekstrema se nahaja še način Normal, ki ne potrebuje opisa. Sam sem večino časa za volanom prebil v komfortnem načinu in svoj čolniček krmaril z prstkom ali dvema, pa še parkiranje in manevriranje po pakirirščih je bilo otročje lahko. Čeprav je mehansko identičen sestrskemu hyundaiju, sem bil presenečen, da je bil cee'd bolj prijeten pri vožnji čez buškast teren, a vseeno tu še precej zaostajajo za evropsko konkurenco. Kjer pa so jo dohiteli, je akustična izolacija – tako vetra kot kotalečih se pnevmatik. Kjer novi cee'd res blesti, je v vrednosti. S svojimi €11.850 (z jokerji) izpodbije mnoge konkurente, plega tega pa pride še s sedemletno garancijo, ki pokrije celotno optimalno življenjsko dobo sodobnega avtomobila. Želite stil? Kia ga ima. Želite vso možno tehnologijo in gizme? Kia jih ima. Tudi tehnično dovršenost? Kia.

Tekst in foto: Rok Tomlje



Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	1582 ccm
moč	94 kW
navor	262 Nm/1900-2750 /min
menjalnik	ročni 6-stopenjski
pospešek	10,9s (0-100 km/h)
največja hitrost	197 km/h

poraba	4,8/3,7/ 4,1 l/100 km
emisije CO₂	108 g/km
mere	4310/1780/1470 mm
teža	1375 kg
posoda za gorivo	53 l
prtljažni prostor	380 l
cena vozila	23.710 EUR