

PRVI TEST

Kia Pro_Ceed 1.4 CRDi EX Spirit

ZA ŠMINKERE

I u nesvakidašnjoj kombinaciji osnovnog dizelskog motora sa 90 KS i najbogatijeg paketa opreme druga generacija trovratnog korejskog kompakta pokazuje se odlično promišljenim i privlačnim coupeom. I nije bezumne cijene...

[Tekst ZLATKO HORVAT • Foto ŽELJKO PUHOVSKI]



BEZ PUNO PARA





Klavrski lak i kromirani ukrasi samo naglašavaju bogatstvo opreme, u kojoj se nalaze i grafički indikator položaja kotača prilikom davanja kontakta te dodirni info-zaslon. Materijali su većinom ugodni, izrada besprijekorna, a ima i dosta mjesta za sitnice



Straga ima sasvim dosta mjesta za koljena i glave, a i široka prednja sjedala pružaju lijepu udobnost. Lagan mjenjač precizno pogađa stupnjeve i lijepo sjeda u ruku



Pro_Ceed je 5000 kuna jeftiniji od standardne peterovratne izvedbe, pa osnovni 1.4 sa 100 KS stoji tek 94.990 kuna

I mat ćemo problema – zabrinuto su govorili europski proizvođači krajem 2006., promatrajući tada novu prvu generaciju Ceeda, iznenađujuće solidnog kompakta i to još s (tada) rekordnim petogodišnjem jamstvom. I doista, problemi Europljana (i Japanaca) samo bubre. Sve ljepšim i kvalitetnijim ključnim modelima sa sedmogodišnjim jamstvom, čija je proizvodnja prebačena u Europu, Kia svake godine otkine novi dio kolača, pa danas ostvaruje najveću stopu rasta prodaje u Europi (2012. čak 14,6 posto), i to u doba kada tržište u cjelini pada za više od 5 posto. Sa Kijom, dakle, definitivno više nema šale.

Dodatni zamašnjak držanju dobrih pozicija je novi trovratni

Pro_Ceed, važan model za Kiju naročito na hrvatskom tržištu, koje je po prihvaćenosti prve generacije bilo među prva tri u Europi (53 posto udjela u prodaji Ceeda). Razlog velikim očekivanjima nije samo cijena, niža za 5000 kuna u odnosu na standardnu peterovratnu izvedbu, nego i atraktivan, pravi coupeovski dizajn, snažnije usredotočen na mlade kupce, koji su i činili većinu publike prvog modela. Pro_Ceed je pritom nešto skuplji od trovratnog, također lijepo skrojenog izo, ali dok Hyundai više sliči

standardnom modelu, samo bez stražnjeg para vrata, Kiju krase originalni stražnji dio pravih coupeovskih proporcija i jače istaknutih ramena. Odmak od stan-

darnog Ceeda je očita, a sportski čvrstoj figuri pridonose vidljiva, za četiri centimetra manja visina te središnji stup pomaknut za 22 centimetra unatrag, kako bi se dobio prostor za velika vrata i osnažio dojam dinamike. Veliku ulogu u privlačnosti igraju kromirani rubovi bočnih prozora, no dolaze samo u najskupljem paketu opreme EX Spi-



Mali bočni trokutasti prozor, kao na monovolumentima, doista poboljšava preglednost pri skretanju



rit. Pečat prednjem dijelu i ovdje daju velika, ledeno bijela diodna dnevna svjetla, unoseći dozu agresivnosti.

I unutrašnjost zrači zrelim coupeovskim ugođajem, bez obzira što pogled puca na armaturu i upravljač jednake standardnom Ceedu. No, najskuplji paket opreme EX Spirit, koji opako miriše na luksuz, pa čak pomalo i impresionira, te niži strop i položaj sjedenja, daleko odmaknuto prednje staklo i dugačak bočni prozor čine scenografiju koju u prijašnjem Pro_Ceedu nismo doživljavali u tolikoj mjeri. U to su uklapaju i masivni nosači koji uvelike ograničavaju preglednost pri parkiranju bočno unatrag. Dobar i zapravo nužan oslonac su zato parkirna kamera i senzori, a premda ulazak na



Kazaljke velikih instrumenata pri paljenju odvrte pun krug kao u sportskim modelima. Podešavanje tvrdoće upravljača u tri stupnja (Flex Steer) dolazi serijski već u srednjoj opremi LX Edition



stražnje sjedalo nije tako komotan kao u peterovratnom modelu, što je i očekivano, nije ništa manje zahtjevan nego kod suparničkih modela. Ne smeta niti držač sigurnosnog pojasa uvijek izvučen horizontalno prema prednjem sjedalu kao u rasnim coupeima i cabrioletima, jer ga se u slučaju potrebe lako prisloni natrag uz središnji stup. Još više od putničkog prostora profitira prtljažnik (+40 litara), koji sa svojih 380 litara sada pruža uporabljivost klasičnog obiteljskog kompakta. Praktičnost niti u putničkom dijelu nije potisnuta u drugi plan, pa mjesta za sit-

nice ima dovoljno, veliki instrumenti među najvećima u klasi jasno su osvijetljeni i pregledni, a tipke, čija brojnost otprve može zbuniti, zapravo su jednostavne i logične za korištenje, pa nije potrebno puno vremena da se pohvataju sve njihove funkcije. Općenito je položaj za upravljačem iza daleko odmaknutog vjetrobrana coupevski opušten, a visoku ocjenu zaslužuju i kvalitetne plastične površine, tek ponegdje u odnosu na klavirski lak i krom možda prejednostavne. Izrada i na visokoj razini, a temeljit pristup primjećuje se i u detaljima poput

mekanog zatvaranja vrata i poklopaca, ali i izuzetno dobro prigušenog rada motora. Zvuk mu je uvijek ugodan, ugladen i tih, čime nas Pro_Ceed podsjeća na Volkswagen Golf. Doduše, može se činiti da 1,4-litreni dizelaš sa 90 KS kapacitetima nije u skladu sa sportskom fasadom koja ga okružuje, što donekle i jest istina, ali u aktualnim tržišnim prilikama bit će to adekvatan izbor za kojim će mnogi posegnuti. I neće zažaliti. Premda motor nije predviđen za jurnjavu i nedostaje mu žustrine, pa više naginje mirnoj i smirenoj vožnji, u trenucima kad zatreba povuče dovoljno snažno, ujednačeno i bez zastajkivanja, pa čak ostavlja dojam većeg i snažnijeg motora nego što jest. Zasluge upućujemo



TEHNIČKI PODACI

MOTOR

Vrsta	turbodizelski,
	turbina promjenjive geometrije
Cilindri/ventili	4/16
Obujam	1396 ccm
Snaga	66 kW/90 KS pri 4000/min
Moment	220 Nm pri 1500-2750/min

PODVOZJE

Pogon	prednji
Mjenjač	ručni, 6 stupnjeva
OVjes	sprjeda McPherson opružne noge, straga multilink
Kočnice	diskovi 280/284 mm
Gume	205/55 R 16, Hankook

KAROSERIJA

Dimenzije	431x178x143 cm
Osovinski razmak	265 cm
Prtljažnik	380/1225 litara
Spremnik goriva	53 litre
Težina	1305 kg

PERFORMANSE

Najveća brzina	170 km/h
0-100 km/h	13,5 sekundi
Potrošnja	5,4/3,8/4,3 l/100 km
Ispuh CO ₂	114 g/km

MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina	172 km/h
Okretaji pri max. brzini	3600/min
Okretaji pri 130 km/h	2500/min

UBRZANJE

0-60 km/h	5,9 s
0-80 km/h	10,2 s
0-100 km/h	13,8 s
0-120 km/h	19,2 s
0-140 km/h	25,9 s

ELASTIČNOST

60-100km/h	13,8 s
80-120km/h	16,6 s

KOČENJE

100-0 km/h	38,2 m
------------	--------

POTROŠNJA

Otvorena cesta	4,4 l/100km
Grad	6,3 l/100km
Prosječno	5,8 l/100km

OSTALE VRIJEDNOSTI

Okretaji upravljača	3,0
Krug okretanja	10,4 m
EuroNCAP	5 zvjezdica
Proizvodnja	Žilina (Slovačka)



* tvornički podaci



Vozite li coupe, ne znači da se morate odreći velikog prtljaga. Štoviše, Pro_Ceedovih 380 litara posve je jednako kao u peterovratnom modelu



turbini promjenjive geometrije, ali od velike koristi je i solidan okretni moment od 220 Nm već na 1500 okretaja. Zato niti kretanja u pretjecanja, posebice od trećeg do petog stupnja, rijetko zahtijevaju spuštanje u niži stupanj. Limit kapaciteta izlazi na vidjelo na najvišim brzinama ili forsiranoj vožnji, ali za normalan uobičajeni ritam dizelaš sa 90 KS je sasvim pristojan mjera. Za pohvalu je što i tako mali motor dolazi u kombinaciji s preciznim mjenjačem sa šest stupnjeva, pomoću kojeg na otvorenoj cesti potrošnja može pasti na samo 4,5 litara, a na autocesti na manje od 6. Šesti stupanj smanjuje broj okretaja (pri 100 km/h motor radi na samo 1900/min) što znači i veću tišinu, komfor i ugodu u vožnji.

Ovjes je neobično udoban i na

lošim cestama, a za dva centimetra širi trag prednjih kotača, te čak za tri stražnjih u odnosu na obični Ceed, umiruje ponašanje i smanjuje potrebu rada upravljačem pri brzjoj vožnji neravnom podlogom. Istovremeno, spušta težište, pa je i ponašanje u zavoju neutralnije i čvršće nego u peterovratnom modelu. Premda dinamika podvozja u sklopu sa 16-colnim gumama nema sportske pretenzije, grip je odličan, a nagnjanje i podupravljanje umjereno, pa se i u kombinaciji s osnovnim dizelskim motorom osjeća da je riječ o dobro osmišljenom coupéu. Upravljač jest možda nijansu pretanak i lagan, ali



Umjesto rezervne gume dolazi komplet za krpanje, a poželite li serijske 16-colne naplatke zamijeniti 17-colnim to stoji 5160 do 6920 kn, ovisno o modelu



moćnost podešavanja tvrdoće, naročito prebacivanjem iz programa Normal ili Comfort u Sport, poboljšava osjećaj. Na najvišim brzinama i ravnom pravcu Pro_Ceed se drži čvrsto i sigurno, upravljačem ne treba apsolutno ništa raditi, pa uz ugodno nisku buku motora i karoserije ostavlja dojam temeljitosti i masivnosti svojstvene europskim modelima. Kočnice ne daju mjesta primjedbama, posebice finiča doziranja kočne snage.

A čini li vam se 132.000 kuna previše za dizelski Pro_Ceed upakiran svom mogućom opremom, pogled na cjenike europskih suparnika brzo će vam promijeniti mišljenje.



CIJENE I TROŠKOVI

Osnovni model (1.4 LX).....	94.990 kn
Testni model (1.4 CRDi)	130.990 kn
Obvezno osiguranje	1940 kn
Kasko osiguranje	3390 kn
Godišnji porez	400 kn
Prvi servis (20.000 km)	1200 kn
Jamstvo (opće)	7 god/150.000 km

OPREMA

PAKET EX SPIRIT

- alumijski naplaci • svjetla za maglu s paljenjem u zavoju • diodna dnevna prednja i stražnja svjetla • stražnji parkirni senzori • ukrasi od kroma • dodatno zatamnjivi stražnji prozori • el. preklopivi vanjski retrovizori s noćnim osvjetljenjem • obloge od tkanine i umjetne kože • upravljač i mjenjač u koži • polirane površine unutrašnjosti • dodirni info zaslon • parkirna kamera • bluetooth • senzor kiše • odmrzavanje prednjih brisača • automatska dvozonska klima • putno računalo • tempomat • kožni upravljač • podešavanje tvrdoće upravljača u tri stupnja • radio/CD s kontrolama na upravljaču • USB ulaz • bluetooth • prozori i retrovizori na struju • središnji naslon za ruku • djeljivo stražnje sjedalo • ABS i ESP • 6 zračnih jastuka • pomoć pri kretanju na uzbrdici...

DOPLATE

- crvena boja

UKUPNO 900 KUNA



SUPARNICI

130 1.4 CRDi (90 KS).....	99.990 kn
Pro_Ceed 1.4 CRDi (90 KS)	108.990 kn
Megane Coupe 1.5 dCi (90 KS)	120.900 kn
Leon SC 1.6 TDI (90 KS)	123.630 kn
Astra GTC 1.7 CDTi (110 KS)	162.740 kn

SVI MOTORI*

BENZINSKI

1.4 (100 KS).....	94.990 kn
1.6 GDI (135 KS).....	107.990 kn

DIZELSKI

1.4 CRDi (90 KS)	108.990 kn
1.6 CRDi (128 KS).....	122.990 kn

VRLINE I MANE

PLUS

privlačan dizajn, umjerena potrošnja, dovoljno snage, bogata oprema, udoban ovjes, sedmogodišnje jamstvo

MINUS

slabija preglednost bočno unatrag, start/stop uređaj niti u doplaci, jednostavnost plastičnih površina, mali info zaslon