

KOREJAC PLA



Odbojnost prema automobilima iz Koreje polako, ali sigurno počinje jenjavati, posebno gledajući iz KIA-ine perspektive, koja je za relativno kratko vrijeme, predstavljanjem nove porodice automobila cee'd, napravila veliki korak naprijed. Posljednji član porodice je pro_ceed, a trovratni kupe-kompakt oduševljava upravljivošću kao i atraktivnim izgledom. Naime, linije preuzete sa cee'da su dorađene i ispeglane, čime se dobila odlična nova kombinacija dizajnerskih zamisli, koja je za kratko vrijeme napravila pravu eksploziju na tržištu.

□ SAFET ŠATARA

Posljednji koji je došao kao pojačanje u odličnu cee'd porodicu je trovratni, sportski kupe pro_ceed. Očekivano, sami spomen sporta u istoj rečenici sa KIA-om, malo je nezahvalan, međutim, pro_ceed zaslužuje epitet jeftinog sportskog automobila, prvenstveno zbog oblika, koji je između ostalih, potpisao dizajner legendarne prve generacije Audiya TT, Peter Schreyer. Upravo Audijev dizajner sa nekoliko poteza "olovkom" snizio je izvornog cee'da, produžio ga za nekoliko centimetara, "skinuo" dvojica vrata i dobio kupe verziju koja bez srama može stati rame uz rame sa sličnim evropljanima. Štaviše, trovratni cee'd svojom pojavom, prvo u obliku koncepta, pa onda i kao serijskog automobila, izazvao je veliku

pometnju i zainteresovanost mnogih za sportskim korejcem. Naravno, KIA je sa peterovratnim modelom napravila veliki posao, predstavivši sedmogodišnju garanciju, kao i mnoge druge pogodnosti, time pripremajući odličan teren za predstavljanje i popularizaciju pro_ceeda. S obzirom na to, pro_ceed je došao na već pripremljen teren, a KIA upravo od njega očekuje mnogo više od dobrih prodajnih rezultata. KIA očekuje konačnu integraciju u umove kupaca, kao ozbiljan i kvalitetan proizvođač automobila.

IZGLED INSPIRISAN EVROPOM

Trovratna vezija porodičnog kompakta cee'da, izašla je na scenu kao malo koji automobil današnjice, a brзом integrisanju najviše je doprinio izgled, sa

VE KRV



kojim je "pogoden" ukus mnogih, prvenstveno mladih, vozača. Prednja strana trovratnog kompakta, već je videna na cee'du, ali za razliku od peterovratne verzije, jednostavnim izduženjem farova "slatki" cee'd postao je "ljuti" pro_cee'd. Također, za razliku od obične verzije, prednji odbojnik dobio je veći otvor za zrak, a maska hladnjaka dodatno je sužena. Slučajno ili ne, izgled prednjeg odbojnika podsjeća na onaj sa novog Audi A4 ili redizajniranog A3, ali i pored toga prati harmoniju cjelokupne kreacije. Naravno, dizajneri nisu puno odstupali od koncepcije zamišljene na peterovratnom

modelu, pa dvije linije koje se protežu krajevima poklopca motora izgledaju naglašenije na ovom modelu, što je markantnost podiglo za stepenicu više. Postavljanjem svjetala za maglu mnogo većih nego na običnom modelu zaokružilo je atraktivan izgled, a koliko je pro_cee'd ustvari atraktivan najbolje pokazuje zainteresovanost, kako slučajnih prolaznika tako i vozača koji bez srama "zure" u KIA-u. Naravno, promjene su primjetne i na boku, a iako suptilno i gotovo nesvjesno, ipak prvi pogled otkriva da je sportska krv počela teći i u KIA-i. To je postignuto dodatnim naglašavanjem već postojećih

linija sa p e - terovratnog cee'da. Prvi potez bio je dodatno širenje "ramena" neposredno ispod stakala. Postavljanjem mnogo "snažnije" linije, neprimjetno i efikasno je izmijenjena cijela namjena automobila. Cee'd je postao odličan sportski kupe, a karakter "ljute mašine" naglašen je i dodatnim "strukiranjem". Naime,

pri pogledu na donji dio vrata, primjetno je da je cee'd mnogo vremena proveo u "fitness centru", u kojem je doveo u liniju struk koji je dosta uži od onoga na običnoj verziji. Očeki-



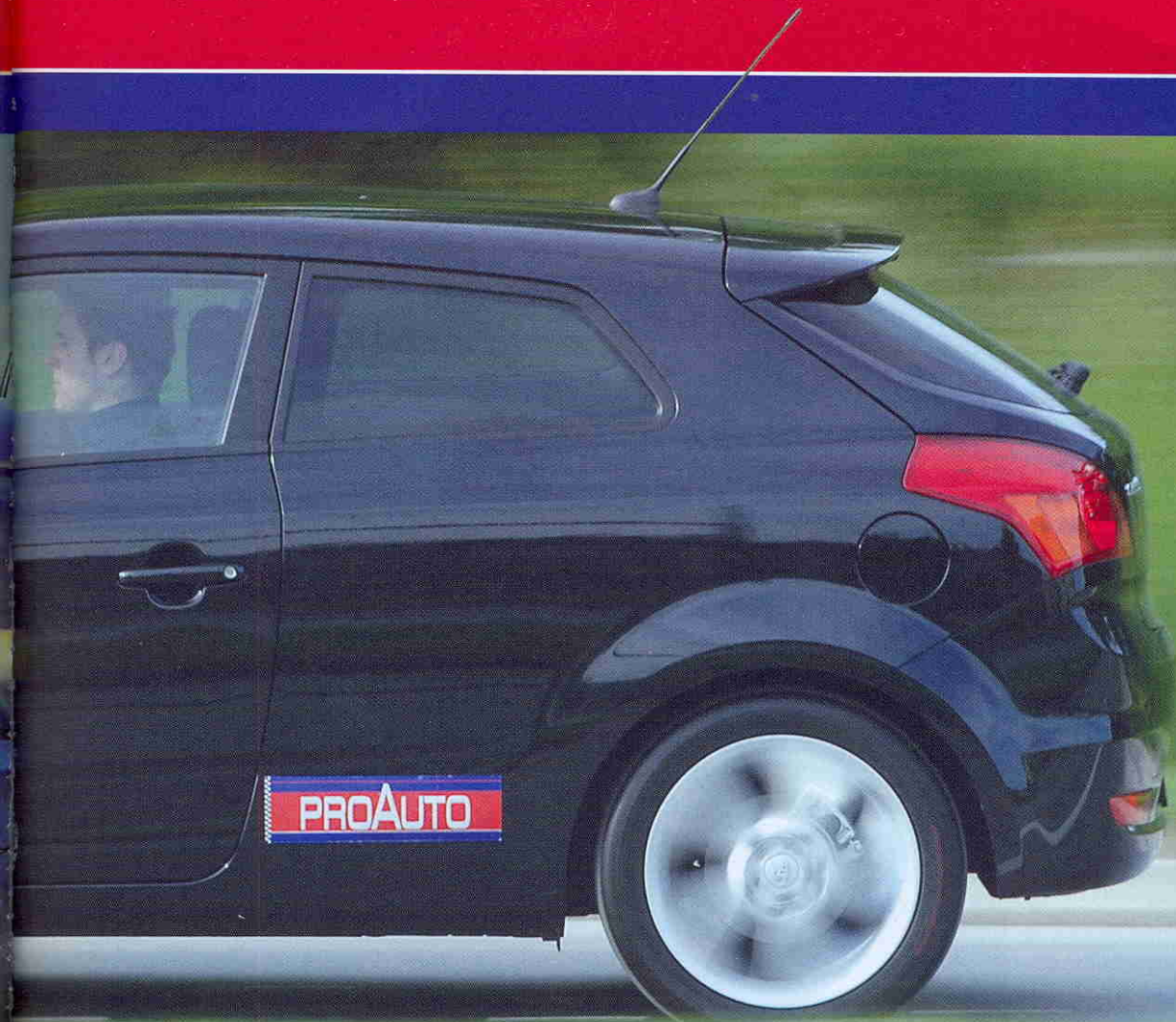
▲ *Unutrašnjost trovratnog cee'da jasno se naslanja na peterovratnu verziju, međutim, postavljanjem aluminijumskih detalja i imitacije aluminijuma na konzoli jasno se sugerije da ovo ipak nije obični cee'd. Također, ono što potpuno odvaja pro_cee'da od cee'da su aluminijumske pedale.*

vano, kupeovskom izgledu kumovala su i zadnja stakla, koja su zbog koncepcije krova, kao i nedostatka drugog para vrata, postala neobično mala. Konačnu sliku bočnog dijela zaokružuju fenomenalne 17-inčne felge sa pet krakova uz

koje pro_cee'd izgleda veoma ozbiljno i agresivno. Zadnji dio, ipak je pretrpio najviše promjena u odnosu na običnog. Stop-svjetla potpuno su drugačija, na pro_cee'du mnogo više zalaze u bok, a nepravilan oblik svjetala koji je integrisan u široka "ra-

mena", predstavlja kombinaciju kao iz snova. Također, zadnje vjetrobransko staklo postavljeno je pod mnogo nižim uglom, a oblik stakla potvrđuje nadahnutost dizajnera cee'dom. Takvo rješenje, već je viđeno, recimo, na Opelovoj Astri GTC,

međutim, integriranjem spojlera iznad zadnjeg vjetrobranskog stakla, KIA je učinila da se svi ostali zaborave. Pogled na zadnji dio pro_cee'da kada se brzo gubi u daljini ne ostavlja ravnodušnim ni "okorjele" kritičare korejskih četverotočkaša.



Sjetićemo se, takvo nešto nije postignuto u klasi kompakta još od legendarnih automobila iz osamdesetih sa značkama GTI, GSI i slično.

SPORTSKE PERFORMANSE, "HIBRIDNA" POTROŠNJA

KIA je sa pro_cee'dom napravila nešto sasvim neočekivano i poprilično originalno, a konačno je i sport pokucao na vrata KIA-e. Iako se čini malo čudno, osjećaj moći koju su pružali sportski kompakti osamdesetih, budi upravo pro_cee'd i to osjećaj tako snažan da ostali sudionici u saobraćaju, ma kakav god automobil vozili postaju samo predmeti koje treba percipirati jedino zbog sigurnosti saobraćaja. Naime, unutrašnjost i cijelo vozačko okruženje čini se da je namijenjeno samo vozaču i iskorištenju maksimalnih mogućnosti u svakom trenutku. Takvom utisku, KIA-ini stručnjaci doprinijeli su ugradnjom jeftinih (da, jeftinih) materijala koji svojim izgledom neodoljivo podsjećaju na materijale korištene u sportskim izvedbama nekih skupljih automobila.



▲ Polukožna sjedišta, iako poprilično sportski dizajnirana, ipak bi trebala biti "školkastija", a iako nedostaju dvojna vrata, prostora na zadnjim sjedištima sasvim je dovoljno, jer je pro_cee'd postao duži od običnog cee'da za 15 milimetara.

Ulazak u automobil posebna je priča. Prvo što se mora primijetiti je aluminijumska lajsna na pragu na kojoj piše cee'd (ko zna zašto ne piše pro_cee'd!). Aluminijumska lajsna asocira samo na jednu stvar – sport, a pored nje, ono prema čemu ruka prvo krene je trokraki multifunkcionalni volan obložen kožom. Jedino što "sportske entuzijaste" može razočarati su sjedišta koja bi morala biti "školkastija", posebno kada se vozi po krivudavim cestama, kada sportski profilisan ovjes i gume dimenzija 225/45 17 ne dopuštaju bilo kakav oblik proklizavanja i gubljenja trakcije. U tim prilikama, često je ponovno namještanje u krajnje neadekvatnim sjedištima što odvlači pažnju od vožnje.

Trovratna verzija cee'da zaista ostavlja poseban utisak na vozača nakon vožnje. Naime, izuzetno tvrdi ovjes, uparen sa malim, ali snažnim, 1,6-litarskim dizelom sa 115 "upregnutih konja", daje izvrsne rezultate na svim putevima. Svaki prolaz kroz krivinu ulijeva dodatno pouzdanje pa "napad" na sljedeću krivinu sigurno će biti još agresivniji. No i pored

KIA pro_ceed 1.6 CRDi EX Sport Leather

Motor:	dizelski; 1582 ccm;
	85 kW/115 KS; 255 Nm/1750 obr/min
Performanse:	185 km/h;
	11,8 s 0-100 km/h; 4,7 l/100 km
Dimenzije (d/š/v):	4250/1790/1450 mm
Međuosovinsko rastojanje:	2650 mm
Masa vozila:	1360 kg
Zapremina prtljažnika:	340/1130 l
Rezultati sa crash testa:	***** EuroNCAP
Emisija izduvnih gasova:	Euro 4
Početak prodaje u BiH:	2008.
Cijena do registracije:	37.990 KM
Troškovi registracije:	626 KM
Iznos kasko-osiguranja:	1.949 KM
Troškovi osnovnog servisa:	280 KM
Servisni interval:	15.000 km
Garancija:	7 godina ili 100.000 km i 10 godina na prohrđavanje
Mjesečna rata kredita na 3 i 5 godina (36 i 60 rata):	1.192 KM i 785 KM
Mjesečna rata leasinga na 5 godina (60 rata):	649 KM (+učesće 7.498 KM)

Serijska oprema testiranog modela:

ABS, ESP, TCS – elektronski kontrolisano proklizavanje pogonskih točkova, šest zračnih jastuka, centralno daljinsko zaključavanje, elektropodesivi vanjski retrovizori sa grijanima, svjetla za maglu, automatski klima-uređaj, električni podizači prednjih stakala, CD/MP3 audio sistem sa 6 zvučnika, USB i aux port, zatamnjena zadnja stakla, upravljač, ručica mjenjača, centralni naslon za ruke i ručica ručne kočnice obloženi kožom, sjedišta u kombinaciji kože i tkanine ukrašena bijelim koncem, aluminijumske sportske pedale, hromirane ukrasne lajsne u unutrašnjosti, prednja pregrada za naočale, prednja svjetla sa tamnom podlogom, zadnji senzori za pomoć pri parkiranju, ručice na vratima u boji karoserije, aluminijumske 17-inčne felge sa pet krakova...

PRIBLIŽNA KONKURENCIJA

- Opel Astra GTC Cosmo 1.9 CDTI (120 KS) **41.135 KM**
- Audi A3 Ambiente 1.9 TDI (105 KS) **44.562 KM**
- Citroen C4 Coupe VTR Pack 1.6 HDi (110 KS) **47.693 KM**



- dizajn
- vozne osobine
- oprema



- pad vrijednosti



▲ Mali 1,6-litarski motor sa 115 KS pruža sasvim zadovoljavajuće performanse, a osim na lice postavlja i mala količina potrošenog goriva na 100 kilometara.

svega, i pored čudotvorne tehnologije 1,6-litarski dizel i njegovih 115 KS ne čine prevelika čuda. Sav potencijal do izražaja dolazi samo u idealnim uslovima, pa će se u ekstremnim slučajevima pokazati nedostatak još kojeg decilitra više u cilindrima. Naravno, to je daleko od toga da je motor slab, naprotiv, pruža sasvim zadovoljavajuće performanse, a zbog toga što cijene nafte ni u najludim snovima ne misle "spadati", mali motor uz potrošnju od samo 4,7 litara i pored svega postaje odličan izbor. Međutim, kao mnogo primjereniji vjerovatno bi bio dvolitarski dizel sa 141 KS, koji ima neznatno višu potrošnju, ali pruža znatno više snage. Štaviše, čak ni cijena nije puno veća!

Testni model sa 1,6-litarskim CRDi-jem, ponašao se veoma agilno i



▲ Iako je pro_ceed trovratni automobil koji bi trebao svoje postojanje zasnivati na sportu, ipak ga je KIA ostavila dovoljno praktičnog, pa zapremina prtljažnika iznosi isto kao i kod peterovratnog modela, 340 litara.

dinamično, a ni nagla ubrzanja nisu izostala pa za sprint iz mjesta do 100 km/h pro_ceedu treba samo 11,4 sekunde. Iako sve te brojke izgledaju impresivno za automobil pogonjen malim dizelskim motorom, ipak

potpuna suprotnost je vožnja unazad, jer zbog izuzetno malih zadnjih bočnih stakala i uskog zadnjeg vjetrobranskog stakla, čak ni senzori za parkiranje integrisani u testni model ne mogu biti od velike pomoći. Najveći uga





zaklone zadnji "C stubovi", a ako se na njih nekim čudom i uspije naviknuti, onda problem predstavljaju veliki naslonjači za glavu integrisani na sjedištima. To je danak karoserije kupea.

POVOLJNIJI OD OSTALIH

Oni koji žele automobil razumne cijene i izgleda

pravog gradskog sportiste, od pro_ceeda gotovo sigurno neće naći boljeg i isplativijeg. Naime, izvrstan dizajn posebno zamišljen za Evropu, ukomponovan sa preporodenom Hyundaijevom tehnologijom, namijenjen je da se prvenstveno svidi mladima, koji bi, zapravo, i trebali biti glavni kupci.

Za testni model na prvi pogled potrebno je izdvojiti poprilično mnogo novca, 34.990 KM, ali uz tu cijenu dolazi i najbogatiji paket opreme uz koji se dobiju "perverzije" kao što su polukožna sjedišta, parkirni senzori, automatski klima-uređaj i slično. Stoga, tolika cijena ovako opremljenog pro_ceeda je i više nego fer, a ako je to ipak previše,



Zbog pravljenja sportske atmosfere u unutrašnjosti, KIA je ugradila detalje koji sugerišu na sportske automobile, kao što su aluminijumska lajsna na pragu i imitacija aluminijuma na vratima.

▲ Za razliku od peterovratnog cee'da, trovratni pro_ceed ima agresivnije stilizovane prednje i zadnje farove. Prednji su jednostavnim izduženjem doprinijeli agresivnosti, dok je nepravilan oblik zadnjih farova odlično integrisan u cjelokupni izgled KIA-inog "kupea".

mnogi će se zadovoljiti i sa osnovnim modelom koji je imao više opreme od osnovnih modela konkurenata. ■