



Korak od sedam milja Kia je obavila predstavljanjem prve generacije cee'da. Druga danas sitnim koracima hvata korak s prvacima u kompaktnom segmentu. Jesu li Korejci uhvatili pravi ritam, otkrivaju prvi kilometri za upravljačem

FINO UŠTIMAVANJE

U kompaktnom segmentu velika je gužva. U trenutku pisanja ovog teksta čak 40 različitih modela natječe se za naklonost europskih kupaca. Opet, upravo cee'd Kia apostrofira kao temelj svog uspjeha na Starom kontinentu. Jasno je da prostora za grešku nema. Problem je, međutim, što cee'd više ne može igrati na pozitivan šok koji je donijela prva generacija, koja je završila kao četvrta u izboru europskog automobila 2007. godine. Uspjeh je to koji ni jedan drugi model nije ponovio, no Kia već dugo nije iznenađenje. Šef dizajna Peter Schreyer (ex Audi) zato pozornost skreće s tradicionalnih korejskih vrijednosti kao što su dobar omjer uloženog i dobivenog na atraktivnu pojavu. Nešto što je već uspješno primijenjeno na riu ili sportageu.

Tako je, usprkos zadržanom međuosovinskom razmaku, novi cee'd pet centi-

metara duži, ali i centimetar niži nego prije. I karoserija je uža centimetar, ali sa znatno proširenim tragom kotača, sprijeda 17 mm, straga čak 32 mm, i položenim stražnjim svjetlima, pa je konačni izgled naglašeno sportski. Sve to donosi prednosti i unutar kabine, u kojoj dvometraši lako nalaze idealnu poziciju za upravljačem, a putnici straga najviše profitiraju prostorom oko ramena.

Izdašniji je i prtljažnik, koji je porastao na dojmljivih 380 litara (prije 340 l), dok se činjenica da je cee'd potpuno razvijen u Europi iskazuje najprije u detaljima poput potpuno ravne podnice jednom kad se na-

sloni stražnje klupe polože. Nepravedno bi bilo reći da tu Kiina maštovitost ili tehnološki napredak staju jer će cee'd ugradnjom električne parkirne kočnice osloboditi prostor između prednjih sjedala, opcionalnim LED-(sprijeda i straga) ili pomoćnim svjetlima u vanjskim retrovizorima

Novi je cee'd duži, ali niži. Povoljna je kupnja dobila novi predznak. Atraktivna

rima donijeti atraktivnost, a serijskim ESP-om ili lane assistom dodatno podići, ionako visoku, razinu sigurnosti.

U dodatne opcije ubrajamo i tri moda upravljača (normal, sport i comfort) gdje, ovisno o potrebi ili želji, električna pruža više ili manje otpora. Korist je ipak upitna



Parkirna kočnica Kompaktne dimenzije otvaraju prostor za dodatni pretinac

TEHNIČKI PODACI

MODEL		1.4	1.6 GDI	1.4 CRDi	1.6 CRDi
Tip motora		R4	R4	R4	R4
Obujam	ccm	1396	1591	1396	1582
Snaga	kW(KS)	73 (100)	99 (135)	66 (90)	94 (128)
	pri o/min	5500	6300	4000	4000
Okretni moment	Nm pri o/min	137/4200	164/4850	220/1500-2750	260/1900-2750
Masa/nosivosti		1258/562	1268/552	1365/545	1375/545
Dužina x širina x visina	mm	4310 x 1780 x 1470			
Međuosovinski razmak	mm	2650			
Prtljažnik		380/925			
Ubrzanje	0-100 km/h s	12,8	9,9	13,5	10,9
Najviša brzina	km/h	182	195	170	197
EU-potrošnja	l/100 km	6,0	5,8	4,1	4,1
Emisije CO2	g/km	139	135	100	109
Cijena u Hrvatskoj	kuna	očekivana početna od 99.000 kuna			

jer, usprkos činjenici da novi ovjes koristi kombinaciju mcphersona sprijeda i multi-linka straga (od koje mnogi radi smanjenja troškova odustaju), nakon prvih kilometara postaje jasno da cee'd po pitanju dinamike ne može konkurirati golfu ili focusu. Dok udobnost ni u jednom trenutku nije upitna, vezani prolasci zavojima otkrivaju sklonost teške karoserije da prebacivanjem opterećenja izbaci auto iz željene putanje. Masa je ipak detalj koji ćemo podrobnije obraditi kada cee'd stigne na test, tim više jer smo na naš upit o ekstrova kilogramima dobili diplomatski odgovor kako je višak moguć jedino kao dodatna oprema koja je u međuvremenu postala serija.

Da ih ipak ima, pokazuje i početni benzinac (1.4, 100 KS) koji u novom cee'du ubrzava za 13,5 sekundi, iako bi prema službenim navodima trebao biti lakši nego prije. Bez obzira na duže prijenosne omjere, u želji za što nižom potrošnjom i emisijama CO2, 1,2 sekunde zaostataka u odnosu na deset KS slabijeg prethodnika nije malo. Osjetno agilnijim pokazao se 1.6 GDI sa 135 KS koji je prvi put dostupan s mjenjačem s dvostru-

kom spojkom DCT (Kijinih inženjera djelo) i paketom ušteda eco dynamics (start-stop, rekuperacija, eko-gume...).

Ubrzanje ispod 10 sekundi i prosječna potrošnja od 5,2 litre na papiru zvuče bolje nego sam motor u odnosu na konkurentske TSI-je. Slično vrijedi i za dizele, gdje početni motor od 90 KS znatno bolje djeluje jednom kada uhvatite ritam nego pri čestim kretanjima, dok snažnija izvedba (128 KS) posebno harmonično djeluje u kombinaciji sa šestostupanjskim automatikom.

Srećom, veća, ljepša i opremljenija kia, čini se, neće zaboraviti svoje temeljne postulate, dakle dobar omjer uloženog i dobivenog, jer bi cijena početnog benzina, s klimom i ESP-om u seriji, trebala biti oko 100 tisuća kuna. Bude li tako i u lipnju kada cee'd stiže u salone, bit će to sjajna vijest za kupce, a loša za konkurenciju.

Tekst: Igor Doležal



Instrumenti Osnovna verzija (gore) nasuprot zaslonu optivision koji nudi brojke u dvije veličine



Unutrašnjost Iza više mjesta oko ramena, u prtljažniku s ravnom podnicom 1318 l do krova



IZDVOJENO

Veliki zaslon radio-uređaja ne ide nužno sa skupom navigacijom, već se za znatno manje novaca može kombinirati sa stražnjom kamerom. Optivision-zaslon ima potencijala, no za sad nudi relativno malo. Osim uvodnih grafika stariji će cijeniti povećanje brojki brzinomjera na 110 posto.



Kokpit Polugice iza obruča u slučaju DCT-mjenjača, ali i sva sila gumbiju na upravljaču



Vožnja Udoban i vrlo tih zahvaljujući niskom otporu zraka. Motori nude mjesta za napredak