



Kompakt za ligu naroda



Tehničke karakteristike

•• Motor: 4-cilindarski, turbodizelski, common-rail, intercooler, 16V; Obujam: 1582 ccm; Snaga: 128 KS pri 4000/min; Okretni moment: 260 Nm pri 1900-2750/min; Mjenjač: ručni, 6 brzina; Pogon: prednji; Dimenzije: 4310 x 1780 x 1470 mm; Ubrzanje: 10,9 s; Najveća brzina: 197 km/h; Potrošnja: 3,8/4,3/5,2 l/100 km; Prtljažnik: 380/1318 l; Cijena: 26.265 eura

Druga generacija korejskog kompakta već od osnovnog paketa nakrcana je opremom, dizajnom je vrlo atraktivna, dok je najsnažniji dizelaš od 128 KS prava mjera za uživanje u vožnji

PIŠE ZDRAVKO JURIČKO SNIMIO JOŠKO ŠUPIČ/CROPIX

13.330

EURA KOŠTA OSNOVNI
MODEL S
BENZINCIM OD
100 KS



tun" smješten na prednjoj armaturi, desno od volana. Na upravljaču je veliki broj tipki među kojima je i ona za sustav kojim se podešava tvrdoća volana ovisno o željenom načinu vožnje. Tu je i navigacijski sustav integriran u središnju konzolu sa zaslonom osjetljivim na dodir, kamera za vožnju unatrag...

Ugladeni 1.6-litreni turbodizelaš s common-rail sustavom izravnog ubrizgavanja goriva i turbopunjačem promjenjive geometrije, nije za jurnjavu, bez obzira što do stotke stiže za 10,9 sekundi i postiže maksimalnu brzinu od 197 km/h. Ipak, u svakodnevnoj vožnji najviše oduševljava okretni moment od 260 Nm koji je dostupan između 1900 i 2750 "obr/min". Ekstremno razvučeni šesti stupanj prijenosa idealan je za vožnju autocomom. Pohvale zaslužuje i ručni mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa čiji je hod vrlo precizan. U svakom slučaju, motor se bez problema nosi s karoserijom teškom 1,3 tone.

KIA gazi sve pred sobom nastavljajući nemilosrdan razvoj, a u kompaktnom modelu Cee'd Korejci imaju sjajnog igrača za napad na sam vrh klase. Svaka čast konkurentima, poput VW Golfa, Ford Focusa ili Opel Astre, ali KIA Cee'd u drugom generacijskom izdanju izgleda fenomenalno, uz pouzdane i štedljive motore, mjenjače sa šest stupnjeva prijenosa, dotjeran ovjes, bogatu opremu... Iznad svega plinjeni vrhunski izrada i kvalitetni materijali koji su svjetlosnim godinama ispred nekadašnjih modela KIA-e. Kad se svemu tome pridoda jedinstveno, sedmogodišnje jamstvo, onda se čini da je Cee'du samo nebo granica.

Na testu smo imali najsukuplju inačicu s 1.6-litrenim CRDi turbodizelskim agregatom snage 128 KS i najbogatijim paketom opreme EX Maxx, čija je cijena za kompaktnu klasu astronomske 26.265 eura. Međutim, osnovni model 1.4 LX Fun, koji je bogato opremljen (šest zračnih jastuka u usporedbi s dva airbaga tehnološkog blizanca Hyundaija i30, s klimom, ESP-om, sustavom za pomoć pri kretanju na uzbrdici...), košta 13.330 eura. Između njih su tri razumno složene razine opreme i pristojan popis doplata, što samo govori o korejskoj prilagodbi ukusu europskih kupaca.

Zavodljiv dizajn samo je jedan od aduta novog Cee'da koji na prvi pogled izgleda kao da je narastao, da je broj veći. Ali to je samo optička varka koju stvaraju izdužene linije i niže postavljen krov. Meduosovinski razmak je ostao isti (2650 mm), dok je dužina povećana za pet centimetara, na 431 cm, ali samo zahvaljujući izvlačenju prednje maske.

Oblik stražnjih svjetala i maleno staklo na petim vratima pomalo podsjećaju na Astru, ali tko koga što pita.

Unutrašnjost je vrlo ugladena i kvalitetno napravljena što se vidi i na korištenim

materijalima. Testni model imao je vozačko sjedalo podesivo na struju i s memorijom, a uz upravljač podesiv po visini i dubini bez problema se nađe pravi položaj. Motor se pali pritiskom na "bo-