

KRATKI TEST KIA PRO_CEE'D 1.6 GDI LX CHAMPION

Podvozje sa potpisom njemačkih stručnjaka jednako dobro guta krivine i pruža odličnu udobnost

TURBO ELIMINATOR

Ako u startu odbacujete lošu preglednost unazad, masivna i glomazna vrata koja će osujetiti svaki oblik ležernog ulaska i izlaska na gustom parkingu, te akrobacije prilikom ulaska na zadnje sjedište, onda čitajte jedan od starih izdanja Bihamkovog magazina gdje smo objavili test o petovratnoj izvedbi. Ovaj kupe iznenađuje svojim šarmom, besprijeckornom izradom, te na kraju sa zavidnim ležanjem na cesti

Piše: **Admir Muharemović**

Foto: **Emir Burlović**

Iako je došao kada i tata-mata Golf 7, od samog starta druge generacije lansirane 2012. Cee'd i njegovi derivati su prihvaćeni kao potpuno zreli i konkurentni u kompaktnoj tržnici. Međutim, u ofanzivi evropskih kompakata posljednjih nekoliko godina (P308, Astra i Megane) redizajnirani Cee'd kod nas je došao potpuno tiho.

DINAMIČNIJI I UGLAĐENIJI

KIA se u kompaktnoj klasi drži utabanih staza. Pored hatchbacka i karavana i dalje "gura" klasični trovratni kupe Pro_Cee'd distanciran od verzije sa pet vrata, što je evropska konkurencija poprilično izgusturala i skoro odbacila iz ponude. Kada je riječ o "prelaznoj" – facelift verziji, očekivano je zadržana osnovna forma, a urađeno je tipično osvježanje maske, svjetlosne grupe i maglenki, potencirajući više hromiranih detalja i pročišćenosti sekcija. KIA stil je ostao nepromijenjen, ali je dinamičnost postala izraženija.

Iznutra se stil nije mijenjao, jer je u star-

tu pogođen po ukusu većine vozača u Evropi, ali i u ostatku svijeta. Iz aktuelne perspektive i trendova, maleni ekrančić je prošlost, pa integracija konkretnijeg displaya koji obuhvata kontrole klimatizacije, audio uređaja i postavki vozila, prelazi u fazu neophodnog. Takvo rješenje ujedno čisti šumu prekidača kojih u Cee'du sada već ima viška.

Završna obrada materijala, uklopljenost

međusekcija i teflonske presvlake i dalje odišu njemačkom solidnošću, koju ćete itekako cijeniti.

Lagano pomicanje naslona prednjih sjedišta olakšava ulazak u bunker odzada, gdje ima dovoljno prostora za prosječno visoke. Prtljažnik od 380 litara sa zahvalnim bočnim stranicama i dubinom jako je iskorisitiv čak i na dužim putovanjima, a jedino treba računati da nema klasične

rezervnog točka, već pomodni kit za krpljenje probušene gume, koji je u suštini kompenzirao zahvalnu zapreminu gepeka.

DVA LICA

Vodeći se prioriteto prodajnom cijenom, 1.4-litreni atmosferski benzinac sa 100 KS bio je najčešće biran, a znao je "proći" i pokoji dizelaš. GDI benzinac sa ubrizgavanjem direktno u cilindar kao jača benzinska opcija bio je anonimus, a s dolaskom downsize turbaka (takođe sa direktnim ubrizgavanjem), postao je čini se davljenik gurnut u vir iz vlastitih redova. No, da li je to zaista tako? Prije nego ga stavimo u okove finansija i uporedimo sa ostatkom motorne ponude, ispričaćemo njegovu stranu dobrih i manje dobrih manira. Prije svega, 1.6 GDi je iznenađujuće tih i ugađen u radu. Brzinu bez pojačane rezonance i vibracija održava od niskih obrtaja radilice poput dizelaša, što se može zahvaliti mudro odmjerenim omjerima u šestostepenom ručnom mjenjaču. Sa 135 KS omogućava Pro_Cee'du da lako prebaci 200 km/h na brzinomjeru i to je u suštini to. Sa svega 164 Nm obrtog mometa pri skoro 5.000 obrtaja u minuti radilice, ovaj motor linearno i bez velikog uzbuđenja ulazi u proces harmoničnog rezanja obrtaja i postignute brzine. Taman kada ga razljutite na visokim obrtajima i krenete upijati rasniji zvuk usisnog benzina, stigne vas elektronska blokada i vrati vas na početak igre. Shodno vrtnji radilice odvija se i potrošnja, koja ima dva lica. Na prvih 520 kilometara, gdje smo



Tipično osvježanje maske, svjetlosne grupe i maglenki, uz potenciranje više hromiranih detalja i pročišćenosti sekcija

jurili obrtaje i učili manire ovog benzina, iskapili smo skoro rezervoar i potrošili tačno 52 litra bezlovnog benzina, odnosno 10 litara na svakih 100 pređenih kilometara. Kada smo promijenili ploču i počeli držati obrtaje u donjim vrijednostima potrošnja je spala na 6 litara. Međutim, svaki kilometar odlučnije vožnje, a ovaj kupe tako fino podsjeća na zlatna vremena japanskih automobila iz 90'ih, koja su imala izražen senzibilitet u kretanju i povratnim informacijama prema vozaču, a uz to sa sigurnošću drži zadati pravac zahvaljujući njemačkom inženjeringu na podvozju, GDi će vas uvijek podsjetiti da nema milosti sa prihvatljivom potrošnjom.

ATAK NA DOWNSIZE

Finansijska strana otkriva nekoliko lica. Usisni GDi je 2.000 KM skuplji od baznog 1.4 benzina i povoljniji čak 6.000 KM od jednakoopremljenog turbaka sa direktnim ubrizgavanjem (1.0 T-GDi sa 120 KS). Sa tačke kupovine benzina ovaj motor ima zeleno svjetlo, pogotovo što proizvođači nakon vrlo kratkog hira za redukcijom potrošnje i CO2 sa downsize arhitekturama izlaz vide u rightsize formatima. Ipak, na pola puta između 1.6 GDi i 1.0 T-GDi benzina ulogorio se uvijek poželjni 1.4 CRDi dizelaš sa 90 konja i 240 Nm obrtnog momenta pri 1.500 o/m, koji

motor ima zeleno svjetlo, pogotovo što proizvođači nakon vrlo kratkog hira za redukcijom potrošnje i CO2 sa downsize arhitekturama izlaz vide u rightsize formatima. Ipak, na pola puta između 1.6 GDi i 1.0 T-GDi benzina ulogorio se uvijek poželjni 1.4 CRDi dizelaš sa 90 konja i 240 Nm obrtnog momenta pri 1.500 o/m, koji



Lagano pomicanje naslona prednjih sjedišta olakšava ulazak u bunker odzada, gdje ima dovoljno prostora za prosječno visoke



GDi je iznenađujuće tih i ugađen u radu, te fino razvija snagu. Međutim, dok kod turba nema oklijevnja, ovdje ga ipak ima i neophodno je gurati obrtaje u statosferu i dosta raditi sa mjenjačem

ne pati od visoke potrošnje, a istovremeno je izuzetno agilan. Zajedničko svima je da KIA daje rekordnu garanciju od 7 godina, a to je i dalje daleko najjači adut koji dobijete pri kupovini, iako ovaj alat marketinški nije iskorišten koliko bi zaista mogao. ■

TEHNIČKI PODACI
D-Š-V: 4,31 x 1,78 x 1,43 m
Međuosovinski razmak: 2,65 m
Prtljažnik: 380 lit
Snaga kW/KS: 99/135 pri 6.300 o/m
Ob. moment: 164 Nm pri 4.850 o/m
Mjenjač: Ručni, 6-stepeni
Ubrzanje: 9,9 s
Max brzina: 195 km/h
Potrošnja: (o/g/p): 4,7/7,8/5,8 lit
Masa: 1.188 kg
Tank za gorivo: 53 lit
Dimenzije točkova: 205/55 R16
Garancija: 7 god/150.000 km
Cijena test modela: 33.490 KM

Pored hatchbacka i karavana, KIA i dalje "gura" klasični trovratni kupe Pro_Cee'd distanciran od verzije sa pet vrata, što je evropska konkurencija poprilično izgusturala i skoro odbacila iz ponude

