voznikom: 1324,07 evra, super kasko: 2395,64 evra.

redko znajde pod desetimi litri na sto kilometrov.



Vozili smo: **Kia Pro_cee'd 1,6 CRDi VGT**

Ja, to je kia

PETER ZORENČ

Zdaj že stari znanec na slovenskem tržišču, Kijin cee'd, nas je že prepričal o inženirskem napredku te znamke, tokrat pa nas je navdušil predvsem z oblikovalske plati. Oblikovalci so sicer tudi pri modelu s petimi vrati dobro opravili delo, a so se pri trivartni izvedenki še bolj izkazali. Avtomobil deluje bistveno bolj športno, kar je posledica nižje karoserije ter dinamično oblikovanega zadka. Pod slednjega se je podpisal glavni oblikovalec pri Kii Peter Schreyer, nekoč oblikovalec pri Audiju, zato navidezna podobnost z najmanjšim audijem ni povsem naključna.

Velika bočna vrata, ki omogočajo dostop do zadnjih sedežev in povzročajo veliko preglavic na ozkih parkirnih mestih, so pač "davek" trivratnih modelov. Prtljažnik bo zadovoljil potrebe para, ki se odpravlja na dopust, družinskega poslanstva pa takšna zasnova tako ali tako nima v genih. Pa zakaj tudi bi, saj je pro_cee'd namenjen mlajšim in dinamičnim ljudem. Notranjost je povsem enaka kot pri petvratni različici. To pomeni, da so dolgočasne barve in trda plastika preteklost. Vozniki ne morejo nergati, saj je v usnje odeti multifunkcijski volan po višini in globini izdatno nastavljiv, le sedeži bi lahko bili nekoliko bolj športno oblikovani, z več bočnega oprijema. Za glasbene užitke poleg klasičnega AUX-priključka skrbi še vmesnik USB, ki je za številne druge proizvajalce, tudi tiste renomirane, očitno še vedno nekakšen tehnološki čudež, saj je še vedno prava redkost, pa čeprav si vsakdanjega življenja brez prenosnih diskov skoraj ni več mogoče predstavljati. Turbodizel je znan in preizkušen, gre za tistega z manjšo prostornino, a za zmogljivejšo različico 1,6-litrskega štirivaljnika, ki se lahko pohvali z uglajenostjo in prožnostjo. Povezan je s petstopenjskim ročnim menjalnikom, ki je potreboval nekaj časa, da se je unesel. Testni pro_cee'd je bil ob prevzemu namreč povsem nov, kar se je še najbolj občutilo pri zatikanju ročice menjalnika. Pri nekaj več kot tisoč prevoženih kilometrih pa se je že pokazal v boljši luči in s tekočim pretikanjem. Nekaj kritike si zasluži še volanski mehanizem, ki deluje "gumijasto" in posredno, vendar se pro_cee'd oddolži s tiho delujočim in dobro uglašenim podvozjem.

K nakupu pa kupce prepriča še z ugodno ceno in seveda sedemletno garancijo, ki je v avtomobilski industriji še vedno edinstvena. Hja, počasi se bo treba navaditi, da tudi iz Koreje prihajajo kakovostni in zanimivi avtomobili, ki si ne zaslužijo podcenjevanja.



V primerjavi z modelom s petimi vrati deluje pro_cee'd bistveno bolj športno, kar še dodatno poudarja dinamično oblikovan zadek z veliki lučmi.

Notranjost je povsem enaka tisti v cee'd-u, torej pregledna in urejena, z na otip mehko plastiko. (Igor Napast)



TEHNIČNI PODATKI

MERE: d/š/v: 425/179/145 cm, teža: 1358 kg, prtljažnik: 340/1130 l, posoda za gorivo: 53 l.
MOTOR: štirivaljnik, postavljen prečno, prostornina: 1582 ccm, največja moč: 84,6 kW (115 KM) pri 4000 vrt./min, največji navor: 255 Nm pri 1900 vrt./min, prenos moči: prek petstopenjskega ročnega menjalnika poganja prednji kolesi.
ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost: 188 km/h, pospešek: 11,4 s do 100 km/h, poraba goriva (MVEG): 4,7/6 l na 100 km, poraba na testu: 6,8 l na 100 km.
ZASTOPA IN PRODAJA: KMAG, Ljubljana, cena: 14.775 evrov.
STROŠKI ZAVAROVANJA pri Zavarovalnici Maribor: obvezno zavarovanje z voznikom: 643,96 evra, super kasko: 610,57 evra.

Večer, 4.12.2008