

Druga generacija zadržava sedmogodišnje jamstvo, a izvedbom, prostranošću i opremom puše za vrat europskim suparnicima. Uz očekivano povoljnu cijenu, bit će to ponuda koja se neće moći zanemariti



Tekst **ZLATKO HORVAT** • Foto **GUDRUN MUSCHALLA**

Sada stvarno više nem

Prije desetak godina Kiju gotovo nitko nije ozbiljno shvaćao. A danas? I najveći strepe, jer zajedno s Hyundaiem, drži visoko peto mjesto na svjetskoj ljestvici proizvođača. Impresivan i strelovit uzlet zapravo je započeo krajem 2006., skladnim, solidno izrađenim i cijenom povoljnim Ceedom, prvom Kijom sa sedmogodišnjim jamstvom.

Drugu generaciju zato smo dočekali s velikim zanimanjem. Već pri prvom susretu na novinarskoj promociji na jugu Španjolske shvatili smo da kupce dočekuje pošten komad kompakta. Pet centimetara dulji i centimetar niži od dosadašnjeg modela, izgleda moderno i prostrano, a pogled se zadržava na

masci u obliku tigrovih usta i svjetlima koja se protežu gotovo do polovice poklopca motora.

Da je pristup bio temeljit shvatili smo u trenutku kada smo vrata zatvorili mekano i tiho, kao kod uglednih europskih suparnika. Jako dobar prvi dojam upotpunjuju ugodniji materijali oplemenjeni kožom, lakiranom plastikom i kromom, udobna sjedala te bogata i napredna oprema. Odmah je bilo jasno da je primjerak u koji smo sjeli na određeni način bio demonstracija korejskog napretka.

Uređaji kao što su automatsko bočno parkiranje, upozorenje

izlaska iz trake, start/stop, prilagodljiva tvrdoća upravljača (Normal, Comfort, Sport), pomoć pri kretanju na uzbrdici i parkirna kamera u sklopu s navigacijom, dokaz su da s korejskim kompaktom više nema šale. Grafički je zanimljivo ilustrirana instrumentna ploča, kojoj je moguće povećavati veličinu LCD oznaka za 10 posto(!). Barem u ovakvoj izvedbi, Ceed je nebo i zemlja prema dosa-

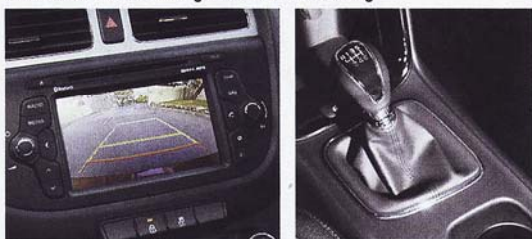
dašnjem, makar će sitničavi i dalje prigovarati ponekom konfekcijski izvedenom detalju. Kakve će biti slabije verzije, vidjet će se u lipnju, kada kreće prodaja. No, prostranost je odlična. U karoseriji dugačkoj 4,31 metar s osovinskim razmakom od raskošnih 2,65 metara primjetno je više mjesta.

Za prvu vožnju odabrali smo osnovni 1,4-litreni benzinac sa 100 KS. U normalnoj vožnji gradom i prigradskim cestama posve zadovoljava, a da se mora nositi s gotovo 1,3 tone teškim kompaktom pokazalo se tek na autocesti, na usponima i pri potrebi za bržim pretjecanjem. Zato nam se više dopao dizelski 1.6 CRDi sa 128 KS, iz druge vožnje. Zbog uvjerljivijih među-





Unutrašnjost je dizajnerski i izvedbeno osjetno kvalitetnija od dosadašnje, a zvučna izolacija je izvrsna. Novi Ceed je vrlo tih u vožnji



Najskuplje verzije imaju parkirnu kameru, a klima-uređaj i mjenjač sa 6 stupnjeva dolaze u osnovnom paketu opreme



a šale

ubrzanja ugodniji je u svim prilikama, čak i na visokim okretajima. Naime, ugodno nas je iznenadila prigušenost buke motora, posve netipično za korejske aute. No, dizelaš će biti znatno skuplji od oko 100.000 kuna, koliko se očekuje da bi mogao stajati osnovni benzinac. Uz sve motore dolazi solidan mjenjač sa šest stupnjeva, a automatski s dvije spojke DCT opcija je uz snažniji benzinac 1.6 GDI.

Na lošijim dionicama do izražaja je došla udobnost ovjesa i čvrstina nove platforme, a serpentine u zaleđu Marbelle pokazale su da podvozje sasvim dobro podnosi i oštrije izazove. Nakon Sportagea, Picanta, Rija i Optime, Ceed je još jedna jako dobra Kia.

KIA CEED

TEHNIČKI PODACI

Motor	benzinski, atmosferski
Obujam	1396 ccm
Snaga	100 KS pri 5500/min
Moment	137 Nm pri 4200/min
Mjenjač	ručni, 6 stupnjeva
Dimenzije	431x178x147 cm
Osovinski razmak	265 cm
Težina	1258 kg
Najveća brzina	182 km/h
0-100 km/h	12,8 sekundi
Potrošnja	6,0 l/100 km

OSTALI MOTORI

Benzinski	1.6 GDI (135 KS)
Dizelski	1.6 CRDi (90 KS), 1.6 CRDi (128 KS)



Snažniji 1,6-litreni benzinac ima izravno ubrizgavanje GDI. Prtljažnik je narastao do 380 litara i praktične je, ravne podnice

