



U dvoboju korejskih kompakata jednakih motora i podjednake opreme Kia prva prolazi kroz cilj premda je u startu skuplja. U detaljima je opremljenija i rafiniranijih materijala, nijansu dinamičnijeg podvozja te duljeg jamstva

[Tekst **ZLATKO HORVAT** • Foto **ŽELJKO PUHOVSKI**]

Malo kada se oko dolaska nekog korejskog auta podigla takva prašina kao kod druge generacije Hyundai-ja i30 i Kije Cee'd. Slučajno? Ni malo. Korejski koncern brzo uči i još brže ruši predrasude, pa na nekim tržištima već steže omču oko vrata Fiatu, Citroënu, Peugeotu, Fordu... Na ovom usporednom testu sučelili smo stoga potencijalno najprodavanije verzije novog i30 i Cee'da, oba s početnim 1,4-litrenim benzincem snage 100 KS. Riječ je o poznatom motoru koncerna Hyundai-Kia, identičnom u oba auta, koji je u dosadašnjim modelima razvijao 90 i 109 KS.

Što se opreme tiče, Hyundai zasada nudi skromniji izbor te nam je stigao u drugom i zasada najsnajnijem paketu iLike. Cee'd već u opremi LX Urban, tek drugoj od čak pet ponuđenih, izgleda potpunije i privlačnije, no kao takav je skuplji 9000 kuna. Početne verzije opreme (s klimom), startaju sa 99.990 kuna, a budući da su cijenom dostigle europske konkurente, jasno je da unatoč brojnim kvalitetama, ni Hyundai ni Kiji neće biti lako. No, odličan, napet dizajn, za kojeg se u oba slučaja pogledi doslovce lijepe, lako bi mogao slomiti prvi otpor proeuropski orijentiranih kupaca, nakon čega bi sve trebalo biti lakše. Većina promatrača ipak je s više zanimanja bacala oko na Cee'd, djelomice i zbog doplatnih aluminijskih naplataka od 16 cola. Doima se većim i ozbiljnijim od Hyundai-ja, premda je duži tek za centimetar.

Unutrašnjosti su u oba slučaja zapravo preslik vanjštine. Razlike u izvedbi ipak nijansu pretežu na stranu Kije, što je dobrim dijelom posljedica strategije svake marke. Naime, Hyundai i30 globalni je proizvod namijenjen svim svjetskim tržištima, dok je Kia europsku izvedbu Cee'da razvijala zasebno, ravnajući se prema ukusima europskih kupaca. Što to znači u konačnici? Potpuniji vizualni i osjetilni doživljaj, nešto mesnatijim materijalima te s više rafiniranosti u izradi i detaljima te boljom opremom. Tako, primjerice, vratašca suvozačkog pretinca u Hyundai-ju jeftino padnu, dok se u Kiji lagano spuštaju. Kia je više europeizirala i vozačko okruženje, kako dizajnerski, tako i funkcionalno. Recimo, noćno osvjetljenje u Hyundai-ju je već godinama plavo, što nekako više baš i ne pristaje modernom automobilu, a u Kiji zagasito crveno, s kazaljka koje se pri paljenju zavrtte do konačne brojke i potom vrate u početni položaj, kao u sportskim autima. U Cee'du su instrumenti nešto preglednije složeni i brže se ulovi gdje je koja kontrola, no i u Hyundai-ju, u kojem su nekako više korejski raštrkani, sve brzo sjeda na svoje mjesto. Potpunija oprema Cee'da također je plus u korist Kije. Najveći Hyundai-jev minus samo su dva zračna jastuka, dok Kia već u osnovnom paketu nudi i zračne zavjese (u Hyundai-ju to stiže za doplatnih 4490 kuna). Ima još pojedinsti koji Cee'du daju mrvicu zreliji dojam, poput serijskog USB

HYUNDAI i30 1.4 iLike

- 1396 ccm
- 100 KS/137 Nm
- 182 km/h
- 13,2 sekunde
- 6,0 l/100 km

CIJENA
106.840 kn

Snamljeno u City Centeru one

KIA Cee'd 1.4 LX Urban

- 1396 ccm
- 100 KS/137 Nm
- 182 km/h
- 12,8 sekundi
- 6,0 l/100 km

CIJENA
115.990 kn

CEE'D ZA



Novi i30 je globalni proizvod, jednak na svim svjetskim tržištima, a za Europu se radi u Češkoj





RH NOSA ISPRED i30



Prtljažnik je obujma 378 litara, a ispod podnice skriva se umanjena rezervna guma



Novi Cee'd, koji se prodaje u Europi, razvijen je ciljano za to tržište, a proizvodi se u Slovačkoj



Prtljažnik mjeri pristojnih 380 litara, a ispod podnice nije rezervna guma nego kit za krpanje





Dizajnerski trend unutrašnjosti uveden teren-
cem ix35 nekima je zanimljiv, drugima prešaren...



Šesterostupanjski mjenjač
stiže već s osnovnim bezincem,
a straga je ugodno prostrano



Linije unutrašnjosti vuku korijene iz Optime, a
zbog brojnije opreme dojam je bolji nego u i30



Šesterostupanjski mjenjač
jednak je Hyundaijevom, a bitne
razlike nema ni u prostranosti

ulaza, središnjeg naslona za ru-
ku, radio-uređaja sa šest umje-
sto četiri zvučnika... U mekoći i
lakoći zatvaranja vrata nema raz-
lika, mada Cee'dova vrata u ru-
kama djeluju veća i teža. Kia se
općenito doima masivnijom, a
posljedica toga je nijansu niža
razina buke u vožnji, kako mo-
tora tako i podvozja. Međutim,
u oba je automobila buka (ili bo-
lje rečeno tišina) negdje na razi-
ni europskih modela.

A prostranost? Zanimljivo,
Kia se unatoč većim sjedalima
subjektivno doima prostranijom
od jednako dugačkog Hyundai-
ja, načinjenog na jednakoj plat-
formi istog osovinog razma-
ka. Mjerenja djelomice potvrđuju
osjećaj koji daje oko. Za koljena
sputnika straga i za glave spri-
jeda doista ima centimetar više
prostora, za koljena putnika spri-
jeda tri više, no zato je Hyundai
u prednjem dijelu širi za centi-
metar. Sve su to zapravo nijanse,
jednako kao u prtljažnom pro-

storu, gdje je Cee'dov obujam ve-
ći za dvije litre, a Hyundaijev uto-
varni prag niži za centimetar...

Ispod poklopca motora kucaju
identični atmosferski 1,4-litreni
benzinci snage 100 KS. Riječ je o
osnovnim motorima, sasvim do-
brih mogućnosti za svakodnev-
ne vožnje. Pristojnih su ubrzanja
i konačne brzine, solidne elasti-
čnosti pri pretjecanju i prosječne
potrošnje od 6 litara na otvore-
noj cesti do oko 8 litara u gradu,
pa kod prosječnog vozača (ko-
ji vodi računa o ekonomičnosti
i neplaćanju kazni zbog prebrze
vožnje) ne izazivaju potrebu za
većom snagom.

Razlike u performansama su
nezamjetne, u potrošnji također,
a više konja i momenta u oba auta
poželjeli smo na niskim okreta-
jima ili pri opterećenju, na duljoj
uzbrdici i pri brzim pretjecanji-
ma. Mjenjači precizno klize u
stupnjeve, tu nema gotovo nika-
kvih razlika, pa čak ni u dizajnu
samih ručica. Svakako je pohval-

no što već i osnovni motor ima
mjenjač sa šest stupnjeva, što
blagotvorno djeluje na potroš-
nju i buku pri višim brzinama.
Kad smo već kod buke, manja je i
uglađenija nego u prijašnjim mo-
delima, a dojam je da je Kia ipak
za nijansu tiša.

Vruće korejce smo podvrgli i
malom slalomu kroz zavoje. Pod-
vozje je konstrukcijski jednako,
ali u vožnji ima razlika. Ne veli-
kih, prosječnom vozaču zapravo
nezamjetnih, ali Kia ipak za dla-
ku čvršće leži pri forsiranoj vo-
žnji i daje nijansu bolji osjećaj na
upravljaču i kočnicama. Hyun-
dai se također vrlo lijepo vozi,
malen upravljač jednako lijepo
sjeda u ruke te u konačnici uzi-
ma mjeru i nekim europskim su-
parnicima. Kad se podvuče crta,
Kia ostavlja nešto uvjerljiviji do-
jam, ali i Hyundai ulazi u klinč s
europskim suparnicima s nika-
da većom pozitivnom drskošću
i arogancijom. Obzirom na kva-
litete - posve opravdano.



Korejski ljepotani ozbiljno prijete japanskoj i europskoj konkurenciji. Cee'd je pritom nešto konkretniji i
cjelokupnom izvedbom postao je gotovo pa europski auto. Hyundai? Diše mu za vratom...

TEHNIČKI PODACI

MODELCee'd..... i30

MOTOR

Vrsta	benzinski, atmosferski
Cilindri/ventili	4/16
Obujam (ccm)	1396
Snaga (KS/min)	100/5500
Moment (KS/min)	137/4200

PODVOZJE

Pogon	prednji
Mjenjač	ručni, 6
Ovjes	multilink
Kočnice (mm)	disk 280/262, disk 260/230
Gume (testni)	205/55 R 16

KAROSERIJA

Dimenzije (cm)	431x178x147
Osovinski razmak (cm)	265
Prtljažnik (l)	380/1318
Spremnik goriva (l)	53
Težina (kg)	1260

PERFORMANSE

Najveća brzina (km/h)	182
0-100 km/h (s)	12,8
Potrošnja (l/100 km)	7,9/4,9/6,0

MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina (km/h)	181
-----------------------	-----

UBRZANJE

0-60 km/h (s)	7,1
0-80 km/h (s)	9,5
0-100 km/h (s)	13,1
0-120 km/h (s)	18,3

ELASTIČNOST

60-100 km/h (s) V	14,5
80-120 km/h (s) VI	20,5

KOČENJE

100-0 km/h (m)	37,8
----------------	------

POTROŠNJA

Otvorena cesta (l/100 km)	6,0
Grad (l/100 km)	8,4
Prosječno (l/100 km)	7,2

OSTALE VRIJEDNOSTI

Krug okretanja (m)	10,4
EuroNCAP (bodova)	5 (106)
U prodaji od	6/2012
Proizvodnja	Slovačka

CIJENE I TROŠKOVI

Obvezno osiguranje (kn)	2140
Kasko osiguranje (kn)	3115
Godišnji porez (kn)	600
Osnovno jamstvo	7 godina

OPREMA

OPREMA	LX Urban	iLike
Metalik lak	3000	2995
Alu naplaci	4320	4120
Maglenke	+	+
Klima	ručna	ručna
El. prozori	sprijeda	sprijeda
Putno računalo	+	+
ESP	+	+
Zračni jastuci	6	2

KAKO SMO IH OCIJENILI

Unutrašnjost	9	8
Prtljažnik	8	8
Udobnost	8	8
Opremljenost	9	8
Motor	8	8
Mjenjač	8	8
Ponašanje u vožnji	9	8
Osjećaj na upravljaču	9	8
Cijena	8	9

UKUPNO76.....73