Supertest (50.000 km)

Kia cee'd sporty wagon 1.6 CRDi EX europe + sports pack

Kia cee'd sporty wagon ni bila prva kia, ki smo jo vozili daljše obdobje, je bila pa prvi res široko uporaben in praktičen avtomobil tega v Evropi in Sloveniji vse bolj uveljavljenega proizvajalca. Po 50.000 prevoženih kilometrih vožnje lahko opažanje redakcijskih voznikov strnemo v nekaj svežnjev.



Kia cee'd sporty wagon 1.6 CRDi EX europe + sports pack je obupno dolgo ime kiinega avtomobila, ki je v resnici spodoben dizelski karavan.

Najprej povejmo kaj dobrega in tu je treba začeti z oblikovno zasnovo avtomobila. Verjetno ni pretirano zapisati, da je cee'd sporty wagon eden prvih avtomobilov, ki s celotno svojo podobo potrjuje, da je južnokorejski dizajn ujel evropskega. Tudi znotraj se je kia izkazala, posebno s prostornostjo. Še najbolj je to veljalo za prtljažnik s prijazno odsekanimi robovi, njegovo ravno dno je mogoče podaljšati s podiranjem zadnje klopi, pod njim pa je še en skrit predal.

Celotna ureditev notranjosti je bila naslednje pozitivno presenečenje, še posebno če vemo, kakšni so bili znotraj cee'dovi predniki. S tem mislimo tako na postavitev inštrumentov in merilnikov kot grafično zasnovo in izvedbo z uporabo dokaj dobre plastike. Ta je delovala mehko na otip in je bila prijetna na pogled. Celo sedeži so bili dokaj primerni, niso se več zdeli azijsko premajhni. Ampak obstajajo boljši. Še vedno pri Kii niso odpravili neuravnovešenega delovanja klimatske naprave. Tudi radijski sprejemnik je postaje lovil precej mrzlično, igral pa je v svoji najboljši formi kvečjemu solidno.

Cee'da je poganjal dizel srednje velikosti, o katerem lahko zapišemo marsikaj pozitivnega, imamo pa tudi kak pomislek. Ne ravno majhen avto je bilo mogoče ob umirjenem ritmu na relacijski vožnji voziti s spodobno povprečno porabo šest litrov, s polno posodo goriva se je dalo prekrižariti tja do 800 kilometrov. A to ni bil kak zamorjen stroj, temveč precej živahen poganjač, ki se je predvsem hitro odzival v zgodnjem območju vrtljajev. Tak značaj se je dobro ujel z dobro vodljivim avtomobilom. Podvozje je prav tako delovalo dokaj natančno, bilo pa je nastavljeno bolj trdo, tudi pnevmatike so bile precej nizke.

Čeprav tehnični pregled ni pokazal nič slabega, se v zadnjih mesecih uporabe nismo mogli izogniti vtisu, da uvodoma skoraj vzorni dizel postaja glasen, posebno ob zagonu v mrzlih jutranjih urah je že kar pretirano rožljal. Tu ni šlo več le za neuglajenost, ampak nekaj, kar uporabnika preprosto moti. Naslednja stvar, ki ji je bilo posvečenih več različnih vpisov v redakcijskem zvezku, sodi v poglavje »nepojasnjeno škripanje«. Avto se je že na začetku oglašal z različnimi neugotovljivimi zvoki, nekdo je po vožnjah čez luknje poročal o cviljenju iz smeri prtljažnika, več drugih o škripanju vrat pri vozniku. Tega niso razjasnili na nobeni servisni analizi. S črički, še nekaj praskami in razpokami, za katere smo bili krivi sami, smo se od avta tudi poslovili.

Dizelska karavanska kia cee'd ni bila brez napak, a v nekaj več kot letu uporabe nas ni presenetila z niti eno resnejšo. Vsekakor je bila to daleč najboljša kia doslej.

Gašper Boncelj,
foto Bruno Kuzmin



Prtljažnik je v izvedbi sporty wagon prava stvar – navduši po prostornini in urejenosti.

Sedanja vrednost karavanske kie cee'd

eurotaxGLASS's
Automotive Business Intelligence

Ljudski glas pravi, da korejski avtomobili hitro izgubijo svojo vrednost. Zato smo še toliko bolj z zanimanjem poklicali slovensko podružnico podjetja Eurotax, saj so tam zaposleni izurjeni ravno za izračun kotacije rabljenih avtomobilov. Podatkov o supertestni kii cee'd ni veliko. Poleg izbrane opreme je k prodajni ceni prispevala samo še kovinska barva, za celoto smo ob prevzemu oktobra 2007 plačali neakcijsko ceno 19.290 evrov. No, kovinska barva je zdaj vredna še 247 evrov, kar ne pokrije niti zmanjšanja vrednosti zaradi preveč prevoženih kilometrov. V 18 mesecih smo jih namreč opravili 18.500 več, kot bi jih povprečni voznik tega avtomobila, kar je v končni ceni upoštevano kot odbitek v vrednosti 762 evrov. S seštevanjem in odštevanjem so pri Eurotaxu dobili končno številko 13.213 evrov, mi pa dodajamo še deljenje in ugotavljamo, da je supertestni cee'd med našim druženjem izgubil 6077 evrov oziroma 31,5 odstotka prvotne vrednosti. Glede na izkušnje z drugimi supertestnimi avtomobili lahko mirno zapišemo, da ljudski glas iz uvoda vsaj pri kii cee'd ne drži. Morda tudi zato ne, ker je izdelana v Evropi ... **B. O.**

Stroški supertesta: kia cee'd sporty wagon 1.6 CRDi

starost vozila prevoženih kilometrov			18 mesecev 50.000
servisni pregled (delo)	2x		102,06 €
motorno olje	10,6 litra	91,38 €	
čistilec olja	2 kosa	17,62 €	
čistilec zraka	1 kos	16,81 €	
čistilec klime	2 kosa	49,24 €	
čistilec zraka v kabini	1 kos	23,57 €	
čistilec goriva	1 kos	25,04 €	
zavorna tekočina	1 liter	14,47 €	
drobni material		18,51 €	
skupaj stroški materiala			256,64 €
povprečna poraba goriva	7,21 l/100 km		
stroški za gorivo (dizel)	3604,32 litra		3.564,67 €
stroški obveznega zavarovanja			786,87 €
sedanja vrednost vozila (Eurotax)		13.213,00 €	
izguba vrednosti		31,50 %	6.077,00 €
skupaj stroški supertesta			10.787,24 €
stroški na prevožen kilometer	50.000 km		0,2157 €

DELO



Armaturna plošča je delovala sveže in dokaj kakovostno. Manj smo bili zadovoljni z radiem.

Tehnični podatki

	kia cee'd SW 1,6 CRDi EX europe + sports pack
motor / število ventilov na valj	dizelski, vrstni, štirivaljni / 4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	1582 / 85 (115) pri 4000
največji navor v Nm pri v/min	255 pri 1900 do 2700
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	prednji / ročni, 5
dimenzija pnevmatik / zavore spredaj, zadaj	245/45 R17 / kolutni, kolutni
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1419 / 3320
dolžina x širina x višina / medosna razdalja v mm	4470 x 1790 x 1525
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	534 do 1664 / 53
največja hitrost v km/h / pospešek 0-100 km/h v s	188 / 11,5
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO_2 v g/km)	4,7 / 125
hrupnost v mirovanju / med vožnjo v dB(A)	78 / 72
splošno jamstvo / jamstvo zoper prerjavenje	7 let ali 150.000 km* / 10 let
uradni zastopnik, prodajalec	KMAG, Ljubljana
maloprodajna cena testnega vozila: ob prevzemu / danes	19.290 € / 19.830 €
stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d. (cene premij so informativne)	
obvezno avtomobilsko zavarovanje	524,58 €
super polno kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 1 %)	716,67 €
financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev) kredit, obrestna mera 3M Euribor	
stroški odobritve in zavarovanja	609,82 €
mesečni obrok / EOM	367,94 € / 5,73 %
finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati):	
polog in stroški odobritve	5.949,00 €
mesečni obrok / EOM	282,84 € / 8,51 %

vsi izračuni in EOM so informativni in veljajo za današnjo vrednost supertestnega vozila. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 24. 4. 2009.

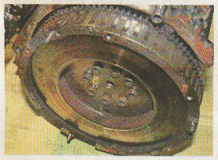
DELO

*5 let za motor in menjalnik

Mehanska prepričljivost s sedemletnim jamstvenim pečatom

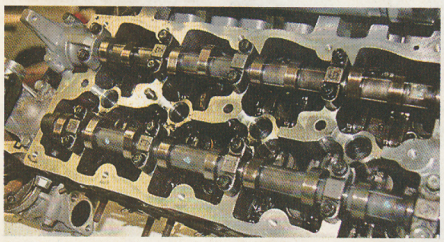
Preizkus trdoživosti se je za našega, zdaj že nekdanjega cee'da končal uspešno. Avtomobilski predstavnik nižjega srednjega razreda, ki že vse od uvedbe na trg izstopa s sedemletnim jamstvom na pogonsko mehaniko in je zadnje čase celo najbolje prodajano vozilo na slovenskem trgu, nam je zvesto služil tako v mrzlih zimskih kot vročih poletnih dneh. Dokaze o njegovi trdoživosti in morebitnih slabostih smo po 50 tisoč neproblematično prevoženih kilometrih poiskali še v tehničnem centru Avto-moto zveze Slovenije, kjer smo ga razdrli in strokovno pregledali.

V tehničnem poročilu, ki smo ga sestavili s strokovnjakom podjetja Avto Novak in mojstri iz tehnične baze Avto-moto zveze Slovenija, ni pri cee'du niti ene omembe vredne neprijetnosti. Mehansko drobovje je delovalo brezhibno in brez vidnejših znakov staranja in obrabe. Celo na najbolj izpostavljenih mestih, kjer smo pričakovali vsaj manjša odstopanja, teh ni bilo! Začeli smo z blažilniki, po domače amortizerji, ki so pri nekaterih nekdanjih supertestnih avtomobilih iz tako imenovanega golfovega oziroma nižjega srednjega razreda kazali kar nekaj slabosti. Meritev na preizkusni stezi je takšne bojazni ovrgla, saj sta prednji in zadnji par blažilnikov delovala ustrezno in brez omembe vredne medsebojne razlike.



Poleg sklopke se je dobro odrezal vztrajnik, na katerem smo opazili le nekaj lokalnih znakov pregrevanja.

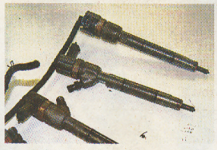
Enako spodbudne rezultate je dal preizkus zavor na merilnih valjih. Razlik med zavornimi učinki nismo odkrili ne na prednjih ne zadnjih kolesih. Enako je obveljalo za ročno zavoro. Naslednje meritve smo opravili na podvozju, kjer nas je zanimalo morebitno povečanje primarnih in sekundarnih kotov zaostajanja, nagibov in stekanja. Vsi podatki so še vedno enaki tovarniškim oziroma znotraj predpisanih kotnih toleranc, kar je hkrati potrditev, da smo tudi mi cee'du prizanašali, recimo z močnejšimi udarci v cestne robnike in pločnike. Sledil je pregled izpušnih plinov. Količina do okolja škodljivih emisij je bila pod zakonsko dovoljenimi oziroma v tovarniško pričakovanih okvirih.



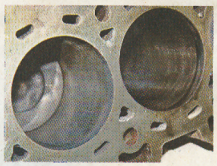
Na obeh odmičnih gredeh (z odmikači vred) je bilo nekaj znakov obrabe, vendar komaj vrednih omembe.



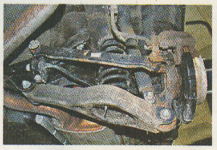
Prednja zavorna koluta smo obrabili za 0,7 milimetra. To pomeni, da bosta ob podobnem tempu obremenjevanja zdržala še zelo dolgo.



Za vbrizg skrbijo elektromagnetne šobe z zmožnostjo delitve posameznih brizgov goriva na več faz, kar pripomore k bolj uglajenemu in gospodarnemu delovanju.



Na valjih, kjer so še vidni sledovi površinske obdelave, smo izmerili le 0,01-milimetrsko povečanje vrtin in skoraj nobene ovalnosti.



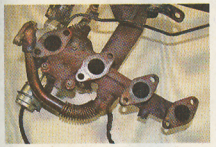
Na podvozju nismo odkrili neprijetnosti, delovanje blažilnikov ostaja korektno, o morebitnih geometrijskih spremembah ni sledi – kar dokazuje tezo o čvrsti zasnovi.

Preizkušnja se je nadaljevala z mehanskimi posegi na motorju, ki so ga pred tem razstavili mojstri AMZS. Iz stroja so odstranili večino za obrabo dovzetnih delov, potem pa se jim je posvetil Viktor Novak iz podjetja Avto Novak. Za sklopko je ugotovil, da je izgubila le malo prvotne debeline in bo še dolgo opravljala zadano nalogo. Vztrajnik in potisna plošča sta bila prav tako »sveža« ter brez omembe vrednih in izmerljivih obrabnih znakov. Na drsnih površinah smo opazili le nekaj sledi lokalnega pregrevanja, ki spet povedo več o načinu naše vožnje kot dejanski vzdržljivosti. Bati so bili na drsnih bočnih površinah skoraj neobrabljeni. Pa tudi sajavost površin, ki mejijo na zgorevalni prostor, je bila za dizelski motor majhna. Z minimalno obrabo so se prav tako odlikovali valji, na katerih so se še vedno poznale sledi tovarniške obdelave – tukaj smo izmerili zgolj za stotinko milimetra povečane vrtine.

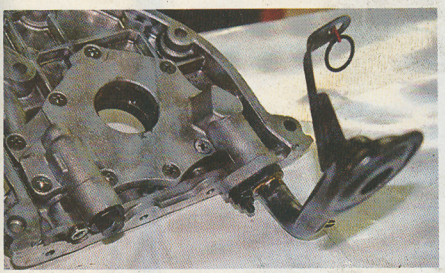


Sklopka, na kateri smo opazili zgolj minimalno obrabo drsnih površin, bo ob enakem tempu obremenjevanja še lep čas opravljala zadano poslanstvo.

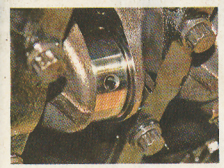
Nobenih pripomb nismo imeli glede motorne glave. Prva ugotovitev se je nanašala na njeno čistost.



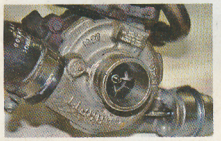
Izpušni zbiralnik, ki je izdelan iz jeklene litine, je prestal preizkušnjo brez omembe vrednih zagat. Sajavost je bila minimalna.



Ena izmed tehnično najbolj zanimivih in konstrukcijsko elegantnih rešitev je ob spodnji motorni okrov integrirana oljna črpalka.



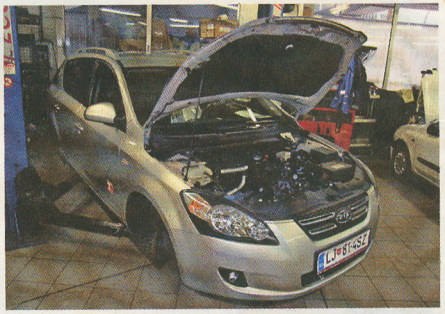
Na glavni gredi in njenih ležajih bi lahko obrabo povzročilo morebitno slabo oziroma nepravilno mazanje naležnih in drsnih površin. Cee'd ni imel takšnih težav.



Pri dizelskem štirivaljniku, ki je bil razvit na evropskih tleh, skrbi za boljšo oskrbo z zrakom turbopolnilnik ameriške znamke Garrett. Na njem ni bilo znakov kakšne utrujenosti.

Količina saj je bila zmerna, ventili pa lepi in brez skrb zbujajoče zračnosti. Enako je obveljalo za tesnilo. Le na odmični gredi oziroma njenih odmikačih smo, kakor smo že vajeni, opazili nekaj posameznih risov in sledov obrabe v obliki svetlejših lis, ki nastajajo zaradi nepopolnega oljnega filma med vrtečimi in premikajočimi se kovinskimi deli pri hladnem zagonu. Tudi drugi deli niso odstopali od tovarniških toleranc oziroma predpisanih mer. Glavna gred ni bila nič obrabljena. Njene drsne površine so bile povsem brez ris. Enako je bilo z ležaji – zračnost med ojničnim ležajem in gredjo je znašala 0,05 milimetra, kar ustreza normativom.

Med tehnično zanimivejšimi deli velja omeniti še turbopolnilnik s tlačno regulacijo, kjer nismo opazili zračnosti na osi med izpušnim in tlačnim prekatom. Pregled smo končali z zavornim sistemom. Prednja zavorna koluta sta se s prvotnih 26 milimetrov stanjšala zgolj za 0,7 milimetra, kar je manj kot pri večini doslej razdrtih avtomobilov. Malo večjo obrabo smo namerili le na zadnjih kolutih, ki sta shujšala z začetnih 10,6 milimetra na 9,6 milimetra.



S kio cee'd smo po nekaj več kot enoletnem druženju in 50.000 prevoženih kilometrih zapeljali v ljubljansko delavnico Avto-moto zveze Slovenije. Tam je korejski karavan evropske izdelave še zadnjič dokazal svojo mehansko dovršenost.





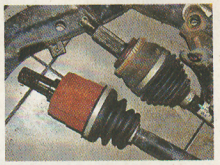
Pri številnih dizlih smo v preteklosti odkrili sajaste bate, na najbolj obremenjenih bočnih delih tudi z znaki obrabe. Tokrat je bilo drugače! Bati so bili skoraj novi.

Razdiranje avtomobilov, s katerimi prevozimo 50.000 kilometrov, je včasih vsaj malce nerodna zadeva. Še posebno če ne ugotovimo omembe vrednih znakov obrabe, torej večjih, kot bi smeli biti. In prav to se je zgodilo pri cee'du ter njegovem dizelskem motorju, za katerega lahko brez zadržkov trdimo, da nastopa prav tako suvereno, kot obeta njegovo sedemletno jamstvo.

BRUNO KUZMIN, besedilo in foto



Na potisnem ležaju sklopke nismo odkrili simptomov, ki bi opozarjali na kakšne bližajoče se težave.



Prednji polosi, ki prenašata pogonsko moč z menjalnika na prednji kolesi, sta prestali preskus (razen nekaj pričakovane površinske rje) brezhibno.