

Konkurenčnost prost

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

| Kia Cee'd Sporty Wagon 1.6 CRDi VGT EX Europe+



▶▶ Verjamemo, da so se Kijini inženirji pri vsakem modelu kar najbolj potrudili, a zdi se, da jim je s Cee'dom uspelo nekaj, česar še nikoli niso dosegli. To je ne nazadnje potrdil tudi naš test petvratne kombilimuzine (AM 11/2007), iz katere je izpeljana tudi kombijevska različica s pomenljivim imenom Sporty Wagon. Od petvratnega Cee'da je Sporty Wagon daljši za 235 milimetrov, torej se je skupna dolžina že močno približala štirim metrom in pol. Oblikovno sicer ne ruši tabujev o zadržano oblikovanih kombijih, je pa vseeno eden izmed bolj posrečenih izdelkov. Zlasti zanimive so njegove zadnje luči, ki objemajo zadnja stebrička, oblikovno pa izstopajo tudi trikotne šipe na zadnjem delu boka. Oblika je podrejena velikemu zadku, kjer se bohota eden največjih adutov te Kie, to je 534-litrski prtljažnik, ki ima dvojno dno s predalčki, katerih skupna prostornina je 55 litrov. Glede litrov, namenjenih prtljagi, se takšna Kia zlahka postavi ob bok kombijem, kot so VW Golf Variant (505 litrov, brez dvojnega dna 560 litrov), Opel Astra Caravan (540 litrov), Focus Karavan (482 litrov), Renault Megane Grandtour (520 litrov) in drugi. Čeprav so vrata prtljažnika velika in težka, se lahko odpirajo in še lažje zapirajo (teža). Vzorna je tudi velikost odprtine. Nakladalna višina je nizka, nakladalnega robu pravzaprav ni (če upoštevamo na majhne predale razdeljeno dvojno dno), prtljažnik je lepo obdelan, ima 12-voltno vtičnico, rolo, če zložimo zadnje klopi, ki je deljiva v razmerju 40 : 60, pa ga lahko še povečamo. Ob podrti zadnji klopi nastane ravno dno, s čimer se prostornina prtljažnika poveča na zelo praktičnih 1.664 litrov. V tovornem delu smo pogrešali le zaščitno mrežo (zanke za njeno vpetje sicer so), ki bi preprečila, da bi

drobnarije med vožnjo nabirale kilometrino po prtljažniku! Poleg prtljažnika razveseljuje tudi notranja prostornost, ki bo še posebej razveselila kolena in glave v drugi sedežni vrsti. V Cee'du Sporty Wagonu lahko povsem udobno "živi" štiričlanska družina.

Večja prostornina je prinesla daljšo in težjo karoserijo ter predelano podvozje, ki so mu na zadnji premi spremenili nastavitve vzmeti in blažilnikov, kar se v praksi v pri-

Kia Cee'd Sporty Wagon 1.6 CRDi VGT EX Europe+

Cena osnovnega modela: 18.090 EUR

Cena testnega vozila: 18.090 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.020 mbar / rel. vl. = 61 % / Stanja kilometrskega števca: 3.450 km

POSPŠKI

0-100 km/h: 11,5 s

402 m z mesta: 18,1 s (124 km/h)

1.000 m z mesta: 33,2 s (155 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 10,1 s

80-120 km/h (V.): 13,3 s

NAJVEČJA HITROST

188 km/h

(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.582 cm³ - največja moč 85 kW (115 KM) pri 4.000/min - največji navor 255 Nm pri 1.900-2.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Nexen Winguard M+S).

Mase: prazno vozilo 1.367 kg - dovoljena skupna masa 1.820 kg.

Mere: dolžina 4.480 mm - širina 1.790 mm - višina 1.490 mm

- prtljažnik 534-1.664 l - posoda za gorivo 53 l

Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s

- poraba goriva (ECE) 5,4/4,2/4,7 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ sedemletno jamstvo (150 tisoč km) na pogonski sklop

▲ prostornost

▲ kakovost izdelave (notranjost)

▲ zanesljiva lega

▲ izklopljiv ESP

▲ motor

▲ zvočna izolacija

▲ cena

▼ plastičen pokrov volana

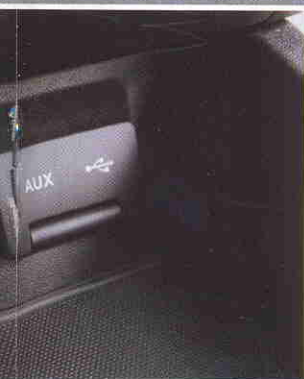
▼ ni šeste prestave

▼ udobje vzmetenja

▼ ESP ni na voljo pri vseh opremah

Končna ocena

Sporty Wagon navduši s prostornostjo ter razmerjem med opremljenostjo, motorizacijo in ceno. Tudi poraba goriva je ugodna, zaradi ugodnega jamstva pa imate lahko manj skrbi kot kupci tekmecev, ki te Kie v marsičem sploh ne prekašajo. Časi, ko je Kia vozila za Evropo, so dokončno mimo. Pozabljeni pa bodo, ko bodo Korejci dodali šesto prestavo in povišali raven udobja vzmetenja.



lora

Tako resno, kot se je Kia s petvratnim Cee'dom lotila evropske konkurence, je (upravičeno) prišla po svoj kos pogače tudi v razredu kompaktnih kombijev.

merjavi s petvratnim Cee'dom jasno čuti kot poslabšano vozno udobje. Posebej na kratkih neravninah in grbinah je ob ne preveč obteženem kombiju jasno, zakaj ima SW v imenu besedo Sporty. Priznamo, od Kijinega kombija smo pričakovali večjo mero voznega udobja, in ne občutka, da korejka ne zamudi nobene cestne luknje. Pripravljene smo bili še na večjo občutljivost za bočni veter, pričakovali pa smo tudi povsem zgledno vodljivost. In tu nas SW ni razočaral. Cee'd Sporty Wagon leži na cesti povsem zanesljivo, veliko pa k dobrim občutkom prispeva tudi stabilizacijski sistem ESP, ki je pri opremljenosti Ex Europe+ serijski. Stabilizacijska elektronika dovoli, da pogonsko kolo ob pospeševanju malo zdrсне (na mokrem se vam ni treba niti truditi, da z navorom založeni kolesi izgubita stik), potem pa opazno

“Sporty (Športni) Wagon bi bil lahko tudi Roomy (prostorni) Wagon.”



(z zaviranjem) umiri vozilo. Žal ESP-ja pri nižjih ravneh opreme ni mogoče izbrati na seznamu dodatne opreme, so pa na njem parkirna tipala (150 evrov), ki olajšajo upravljanje dolgega, a preglednega zadka. Nakupa vsekakor ne odsvetujemo!

Notranjost Kie Cee'da Sporty Wagon je prijetno presenečenje. Vsi gumbi so na doseg, dovolj malo jih je, da ne povzročajo zmede, osvetljeni so vsi, razen tistih za upravljanje električno pomičnih in ogrevanih vzvratnih ogledalc (ah, ta azijska klasika). Vse štirih stranske šipe se pomaknejo samodejno navzdol ali navzgor z enim dotikom na posamezno tipko, vsaka meglenska (spredaj, zadaj) se vklopi in izklopi posebej, volan je nastavljen po višini in globini ter razumno servoojačan, tako da voznik vso vožnjo dobro občuti položaj koles. Voznik hitro najde ugoden položaj za volanom. Potovalni računalnik je sicer enosmeren, za njegovo upravljanje je treba pritisniti tipko

na sredini armaturne plošče, a informira o najpomembnejših stvareh. Tipke na volanu, s katerimi upravljamo radijski sprejemnik, bi bile lahko manj plastične (radio ima RDS, MP3-predvajalnik, prek AUX- in USB-izhoda se poveže tudi z drugimi predvajalniki ali pomnilniškimi ključi), vendar pa je notranjost tega Cee'da med prijetnejšimi v tem razredu, saj je poleg drugega dovolj odlagalnih mest za vse drobnarije. Mogoče bo kdo v drugi sedežni vrsti pogrešal bralni (stropni) lučki in boljše bočno oporo prednjih sedežev. Zadnje velja za voznike (voznice) z bolj drobno postavo. Za varnost je dobro poskrbljeno; avto se ponaša s petimi zvezdicami Euro NCAP (Cee'd), ima sidrišči Isofix zadaj, štiri varnostne blazine in dve varnostni zavesi ter ABS, pri tej opremljenosti tudi ESP. Pozitivno preseneti še kakovost zvočne izolacije potniškega prostora, pa čeprav 1,6-litrski turbodizel ni ravno tiha voda. Ta 115-konjska zverinica lahko še

kako dere bregove. Motor potrebuje zjutraj nekaj časa za predgretje, nato pa se oglasi z za dizle značilnim robotim zvokom, ki se kasneje, ko je agregat ogret, razgubi in ga je mogoče slišati le pri višjih vrtljajih. Čreda 115 'konj' in zbirka 255 Nm je pravnjena, da je vožnja s tako motoriziranim SW-jem v veselje. Najbolj se razživi med 1.900 in 4.000 vrtljaji; takrat je priporočljivo imeti volanski obroč pod popolnim nadzorom.

Menjalnik, ki mu pri predmetu vzorno vedenje in hitro pretikanje ne bi škodila še kaka ura prakse, je le petstopenjski, šesto prestavo pa voznik pogreša predvsem na avtocestah. Tam pri hitrosti 130 kilometrov na uro (podatek merilnika hitrosti avtomobila) ob dobro izolirani potniški kabini pri 2.800 vrtljajih zasrbi predvsem poraba goriva, ki bi bila lahko še manjša. Na testu je Kia za 100 prevoženih kilometrov v povprečju zahtevala 72 decilitrov plinskega olja, kar je ugoden podatek. ◀◀