

20 LET EVRA

NAJBOGATEJŠI SLOVENC

CENE NEPREMIČNIN

POGLED V LETO 2019

PLAČE

FOKUS...

Kia cee'd: nevsiljiva in izjemno dobra izbira 🔍

Čas branja: 6 min



7

24.01.2019 21:00 Dopolnjeno: 25.01.2019 07:56

Vzporedni test: kia cee'd 1.0 T GDI EX fresh in 1.4 T GDI LX edition



MIŠO MILAČ





[Pokaži teaser...](#)

Več iz teme:

[testi vozil >](#)

[avtonomna vozila >](#)

[Kia >](#)

[Hyundai >](#)

[TomTom >](#)

Nova, že tretja generacija **kia** ceed prinaša kopico dobrih rešitev, zelo posrečeno mozaik lastnosti – od tehnike, prostora, udobja do oblike – ter znova dokazuje, da klasičnim kompaktnim avtomobilom v primerjavi z SUV istega ali številko manjšega razreda še zdaleč ni odklenkalo.

Novi ceed je skoraj povsem izgubil korejski predznak, saj je zasnovan in izdelan v Evropi. To v praksi pomeni, da od kupcev zahteva še manj privajanja na drugo tehnično kulturo in da je izgubil tudi nekaj značaja, kar v tem primeru ni prav slabost.

Korejski pristop je preteklost



Na korejski značaj oziroma, bolje rečeno, pristop so vezani predvsem izstopajoče obline prejšnjih generacij, dobra oprema za skromno ceno, a v osnovi slabša kakovost, veliko cenene plastike, prekratki sedeži, slabša ergonomija in podobno. Torej slabša osnova kot pri evropskih in japonskih tekmecih. Vse to je sicer veljalo za kie sephio in morda prvega ceeda, za drugega vse manj, pri tretjem pa se korejski značaj popolnoma skrije.

To pomeni, da nova kia ceed stavi na prave vrednote, ne le tiste, ki jih je mogoče trženjsko poudariti kot dobro ponudbo. To se seveda pozna tudi pri ceni, a na srečo ne tako zelo kot pri nekaterih tekmecih.

Eurotax: rabljen ceed odlično ohranja vrednost

Dobro vsebino in zaupanje kupcev ceeda potrjuje tudi nedavna raziskava nemškega Eurotaxa, ki se nanaša na vrednost rabljenih vozil. Ceed z litrskim turbomotorjem po treh letih še vedno ohrani 63,3 odstotka vrednosti novega vozila, golf okoli 60, astra in megane pa le okoli 50 odstotkov. Podobna slika je po petih letih, ceed je vreden še 44,3 odstotka vrednosti novega, golf ima primerljiv rezultat, astra in megane pa sta vredna le še dobro tretjino prvotne cene.

Gremo po vrsti. Oblika ceeda je podobno, a spet ne toliko, bolj umirjena kot pri bratrancu **hyundaiu** i30. Torej zrela, skladna, ne preveč izstopajoča, a še vedno simpatična in privlačna. Takšna se bo počasneje starala kot prejšnje generacije, sporoča pa tudi precej samozavesti, ki kaže, da jo prodaja vsebina, ne le oblika. Tigrova maska je postala in ostala prepoznavni znak, iskanja identitete ni več.



Mersko je ceed nekaj širši (1,8 metra) in nižji (1,45 metra) kot prej. Dolžina in medosje sta ostala enaka (4,31 oziroma 2,65 metra). Obenem se je skrajšal prednji previs ter izboljšala prostornost kabine in prtljažnika, ki s 395 litri sodi med največje v razredu.

Spredaj nadpovprečen



Prostorsko je ceed predvsem v prednjem delu velikodušen, v vse smeri, ergonomija pa je skoraj brezhibna. Tudi sedeža nista več prekratka kot v preteklosti. Zato je zelo dobra tudi ergonomija za armaturno ploščo, razdeljeno v dva dela – spodnjega sestavlja s klasičnimi stikali, zgornjega pa zaslon na dotik mer sedem ali osem palcev (velikost določa opremski paket). Kakovost izdelave je brez pripomb, plastika je izgubila vtis cenenosti, deluje kakovostno in lično.

Zadaj povprečen

V zadnjem delu ceed prostorsko sodi v sredino razreda. Z 69 centimetri prostora za kolena sicer za nekaj centimetrov zaostaja za focusom, astro in civicom. Višina stropa bo zadoščala za približno 185 centimetrov visoke potnike, karavanski ceed je v tem delu še radodarnější.

Udoben, dobro zatesnjen



In že smo pri vožnji, kjer ceed ostaja zvest filozofiji. Vzmetenje je, denimo, nastavljeno na udobje, kar pomeni dobro in dovolj tiho blaženje neravnin, obenem pa tudi nekaj več nagibanja v zavojih. A ker gre za klasično gnani ceed brez športnega predznaka, več športnosti nismo niti pričakovali. Volan ob tem deluje lahkotno, odziv s ceste je dober, sicer ne športno oster. Šeststopenjski ročni menjalnik ima nekoliko predolge hode, a je zadovoljivo natančen.

Sodobna bencinska motorja

Motorja pa sta posebno poglavje, ki ceeda dvigata iz povprečja. Pri razmerju cene in zmogljivosti sta namreč tako izenačena, da je izbira med njima precej zahtevna. Hkrati sta oba res dobra alternativa dizelskemu motorju.



Oba sta turbobencinarja, litrski ima tri valje in 88 kilovatov (120 konjskih moči), 1,4-litrski pa štiri valje in 103 kilovate (140 konjskih moči).

Litrskemu ne manjka nič ...

Litrski razvaja z res tihim delovanjem ne glede na motorne vrtljaje in z dovolj dobrimi zmogljivostmi, da si srednje zahteven kupec ne bo želel niti ne bo potreboval močnejšega stroja. Pri polnem plinu do stotice pospeši v 11,1 sekunde. Sicer precej skromnih 172 newtometrov navora pa je na voljo med 1.500 in 4.000 vrtljaji, s čimer omogoča ležerno vožnjo, značilno za dizelske motorje, in tudi ugodno porabo pod šestimi litri. Testno povprečje je doseglo 7,2 litra, kar prav tako ni pretirano.

... a dodatnih 20 konjev prinaša opazno razliko

Izbiro bi lahko hitro končali, če ne bi preizkusili še 1,4-litrskega turbomotorja z razmeroma skromnim prirastkom moči 15 kilovatov (zmore 103 kilovate oziroma 140 konjskih moči). A v praksi je večji motor še precej bolj živahen od trivaljnika, na kar opozarjajo velikodušen navor 242 newtonmetrov in že skoraj športni pospeški v 8,9 sekunde do stotice.

Značajsko je večji motor sicer drugačen, v spodnjem območju je podobno uglajen kot trivaljnik, v višjem pa postane glasnejši in precej preglasi manjšega brata. To ni pretirano moteče, če ga ne priganjate. Prožnost pa tega nikakor ne zahteva. Poraba je s 7,5 litra le tri decilitre večja, tudi zaradi boljše prožnosti, ki zahteva manj priganjanja. Ob tem je doplačilo za močnejši stroj razumnih tisoč evrov, izbira med njima pa zato vse prej kot lahka.

Več opreme ali močnejši motor?



Zaplete jo še izbira opreme. V primeru testnih ceedov je bil litrski opremljen s paketom EX fresh, ki je ceno z osnovnih 15.800 evrov dvignil na 19 tisočakov. Za ta denar kupec v primerjavi s cenejšim paketom LX edition dobi nekaj šminke (kromirane kljuge, sijočo plastiko na armaturni plošči), osempalčni zaslon na dotik z navigacijo **TomTom** in sedemletno brezplačno posodabljanje zemljevidov, 17-palčna aluminijasta kolesa, samodejno zložljiva stranska ogledala, zadnje LED-žaromete, zadnje parkirne senzorje in brezkontaktni ključ.

Prej omenjeni LX edition je za dva tisočaka cenejši, cena 1,4-litrskega turba s tem motorjem je bila torej 18 tisoč evrov, s paketom EX fresh pa bi dosegla 20 tisočakov.

Za varnostne sisteme je treba seči globoko v žep



Kaže pa poudariti, da je ceed ne glede na izbrani paket razumno vrednoten oziroma ni predrag glede na vsebino, ki jo ponuja. Ob tem ima že osnovni ceed LX active dobro varnostno opremo – poleg zračnih blazin, ABS in ESP še sistem za preprečevanje naleta, opozorilnik pri prekoračitvi voznega pasu in samodejni vklop dolgih luči.

Moti pa dejstvo, da se nabor dodatne varnostne opreme in sistemov z dražjimi opremskimi paketi ne bogati. LX edition in EX fresh sta na tem področju tako rekoč enaka kot osnovni LX active.

Šele pri najbogatejšem EX motionu, ki v kombinaciji z litrskim turbomotorjem stane 19.800 evrov, boste dobili nekaj več varnosti – pri preprečevanju naleta še prepoznavo pešcev, opozorilo za vozila v mrtvem kotu, radarski tempomat ter aktiven sistem za ohranjanje voznega pasu – pa še ta le v povezavi s samodejnim menjalnikom z dvema sklopkama in najdražjo opremo EX motion (paket menjalnik/oprema sicer stane le 1.800 evrov doplačila, oziroma 1.200 evrov pri EX fresh brez omenjenih dodatkov). S seznama dodatne opreme še priporočljiv dodatek – brezžično polnjenje mobilnega telefona stane le 90 evrov.

Foto: Miloš Milač



Več iz teme:

[testi vozil >](#)

[avtonomna vozila >](#)

[Kia >](#)

[Hyundai >](#)

[TomTom >](#)

