vzporedni test mazda3 sport CD110 TX in **kia cee'd 1,6 CRDi VGT LX city**

Z nikotinom prekajen star maček

Boštjan Istenič

Za tokratni dvoboj smo izbrali zanimiva avtomobila nižjega srednjega razreda. Z nosovi sta si nasproti stala ter sem in tja zarenčala petvratna mazda3 sport in kia cee'd. Resda mnogi znajo sedeti na dveh stolih hkrati, pa vendar nam to v primeru avtomobilskega testa ni uspelo. Najprej smo zato sedli v mazdo, pozneje pa še v kio. A ker na vreme žal nimamo nobenega vpliva, se je primerilo, da vzporedni test ni mogel ves čas potekati v enakovrednih razmerah. Z mazdo smo še ujeli obdobje suhega vremena, s kio pa smo zapeljali v sneg in dež, kar se je na koncu predvsem pokazalo pri porabi goriva. A o tem malo pozneje.

Po merah sta si avtomobila podobna. Mazda3 je s 4,415 metra nekoliko daljša od kie (4,260), z 1,755 metra malo ožja (1,790) in z 1,465 metra za malenkost nižja od cee'da (1,480). Obe vozili premoreta prtljažnik s po 340 litri prostornine, tako da lahko glede prostora ugotovimo, da je bolj ali manj vseeno, s katerim od obeh avtomobilov bi se želeli popeljati, saj je občutek za kolena in glave potnikov tudi na zadnjih sedežih podoben, čeprav brez izrazitega prostorskega razkošja. Cee'd se nam je zdel malce bolj praktičen glede številnih predalčkov in odlagalnih mest za razne predmete, medtem ko je bila Mazdina trojka pri tem malce bolj skopa. Zato pa Japonci pri mazdi niso varčevali pri gumbih na volanskem obroču. Zdi se, da jih je že skorajda preveč in da bodo prsti med vožnjo ušli na napačno stikalo tudi vozniku, ki je za volanom že povsem domač.

340 litrov meri osnovni prtljažnik tako v mazdi3 kot tudi kii cee'du.









fotografija Boštjan Istenič

Petvratna mazda3 je daljša od Kiiniga cee'da, a se to pri prostornosti ne pozna kaj prida. Pri obeh ni občutka cenenosti, mazda pa ponuja več serijske opreme.

No, zdaj že dregamo na področje opremljenosti obeh avtov. Mazda z opremo TX na tem področju zanesljivo vodi, saj je trojka opremljena zares bogato. Na elektriko so vsa štiri okna in obe ogledali, avto ima tempomat, samodejno klimatsko napravo, parkirne senzorje zadaj, potovalni računalnik, gretje prednjih sedežev, odličen avdiosistem, bluetooth za prostoročno telefoniranje, sprednji in stranski varnostni blazini, varnostni zavesi, ESP... Cee'd, ki smo ga peljali, je imel opremo LX city, ki je nekoliko manj razkošna, saj ni imela parkirnih senzorjev, klimatska naprava je ročna, zadnji šipi se odpirata ročno... Najbolj pa smo pogrešali sistem stabilnosti ESP, ki je na voljo pri višji stopnji opreme EX, kar cee'da podraži za dobrih 1000 evrov. Je imela pa kia šeststopenjski ročni menjalnik (mazda žal le petstopenjskega), ki je 1,6-litrskemu 85-kilovatnemu (115 KM) motorju ukazoval prijetno in učinkovito. Pri nizkih obratih je šlo lažje kot pri mazdi (1,6-litrski motor z 80 kW moči oziroma 110 KM), kjer je bilo treba vselej pretikati v nižjo prestavo, če si želel, da motor, nemočen v pridobivanju hitrosti, ne godrnja kot z nikotinom prekajen star maček.

Pri pospeških in končni hitrosti sta mazda3 in cee'd poravnana (glej razpredelnico s tehničnimi podatki), pri porabi goriva nista bila, čeprav sta tovarniška podatka izenačena – oba naj bi na sto kilometrov pri kombinirani vožnji popila zgolj po 4,5 litra dizelskega goriva. Na testu sta bili številki precej večji. Mazda je požrla 6,4 litra nafte, kia pa celo liter na sto kilometrov več. Razlog za tako veliko razliko gre gotovo iskati v razmerah za vožnjo, ki so bile v času testiranja cee'da povsem nemogoče. Visok sneg, v glavnem mestna vožnja, precej stanja na mestu so pustili posledice pri delovanju motorja, ki je bil zaradi vseh teh tegob precej žejen.

Za **mazdo3 sport CD110 TX** je treba odšteti **20.790**, za **kio cee'd 1,6 CRDi VGT LX city** pa **15.990** evrov.

več fotografij na **www.dnevnik.si**

Tehnični podatki	mazda3 sport CD110 TX	kia cee'd 1,6 CRDi VGT LX city
moč motorja v kW/KM pri v/min	80/109 pri 4000	85/115 pri 4000
največji navor Nm pri v/min	240 pri 1750	250/1900-2750
pospešek 0–100 km/h v s	11	11,5
najvišja hitrost v km/h	187	188
povprečna poraba goriva v l/100 km	6,4	7,4
emisije CO_2 g/km	119	113
maloprodajna cena v evrih	20.790	14.990
Summit Leasing Slovenija		
Finančni lizing (obvezni kasko)		
Polog in stroški odobritve	6.237,00 EUR	4.470,00 EUR
Mesečni obrok (EOM 8,47 %)	296,19 EUR	212,28 EUR
Kredit (največ 21.000 EUR)		
Stroški odobritve in zavarovanja	863,43 EUR	618,81 EUR
Mesečni obrok (EOM 5,92 %)	383,04 EUR	274,52 EUR

Vsi izračuni in EOM so informativni. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za kredit oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 27. 1. 2010. Obrestna mera za finančni lizing 12M Euribor in kredit 3M Euribor. Doba vračanja 60 mesecev. Informacije 01/548 33 60. www.summit-leasing.si

z leve in desne