vzporedni test **mazda3 CD116 sport TX** in **kia cee'd 1,6 CRDi TX sport pack**

Upor na azijski barki

Andraž Zupančič

Nekoč je bil svet urejen: nemški avtomobili so bili prestižni in trdi, francoski mehki in nenavadni, angleški ne povsem logični in z veliko tradicije, italijanski pa z manj zanesljivo tehniko, a velikim srcem in temperamentom. Japonska avtomobilska industrija se je takrat še prebijala na evropske trge, o kakšnih korejskih štirikolesnikih ni bilo ne duha ne sluha. Ko so japonci prebili led in so jih Evropejci vzeli za svoje, so prišli na vrsto dolgo zasmehovani korejci. In glej ga, zlomka, upor na azijski avtomobilski barki se je zgodil hitreje, kot bi pričakovali, o zmagovalcu pa lahko iz generacije v generacijo bolj dvomimo. Korejci se namreč ne dajo hitro odpihniti.

S kio cee'd, ki več kot očitno cilja na izredno širok krog kupcev, saj je na voljo v 3- in 5-vratni različici ter kot karavan, kupcem tako ponujajo veliko avtomobila za zelo zmeren denar. Lahko bi rekli, da je 4,26 metra dolg avto, kolikor meri 5-vratna različica, zadetek v polno. Odlikujejo ga sprejemljivo udobje in zmogljivosti, kakršnih še pred nekaj letih Kiinim avtomobilom ne bi mogli priznati. Mazda3 je s 4,46 metra kar za 20 centimetrov daljša, a ti centimetri se porazgubijo oziroma ne prinesejo tistega, kar bi pričakovali. Dobro, mazda3 je tudi izredno udoben avtomobil, ki se bolj očitno spogleduje s športnostjo, a presenetljivo imata oba kandidata kljub centimetrski razliki enako velik prtljažnik. Ta meri 340 litrov pri obeh modelih, kar je dovolj za vsakdanjo uporabo.

Korejski upor se sicer kaže še v drugih detajlih. Ko že vse kaže, da bodo lahko vzpostavili novo oblast na ladji, pa jim jo zagode ergonomija. Ta v cee'du ni tako izpopolnjena kot v mazdi3, s katero se voznik hitreje spoprijatelji. Pri cee'du moti sredinska konzola, ki se rada zažre v voznikovo desno koleno. Le z nekaj truda si lahko voznik poišče kolikor toliko optimalen položaj za volanom, s čimer pri mazdi ni težav. Tudi sicer je armaturna plošča v mazdi3 bolj prijazna uporabniku, cee'd pa zahteva nekaj privajanja. Smo pa pri mazdi našli drugo napako, ki zna kravžljati živce vodilnim častnikom na krovu: prtljažna vrata je naravnost nemogoče odpirati, če motor še deluje. Glede tega bi si lahko Japonci zamislili kaj bolj prijaznega.

Tukaj je vodilna garnitura dobila lep udarec upornikov, ki so vse skupaj nadgradili še z motorjem, s katerim so zmagi že zelo blizu. Mazdin dizelski štirivaljnik ni slab, deluje mirno in se dobro odziva na voznikove ukaze, a ne prepriča z zmogljivostmi. 85 kilovatov (116 KM) je za avtomobil njegovih apetitov in porekla prej premalo kot dovolj. Kiin štirivaljnik z enako delovno prostornino je bolj prepričljiv, ne toliko zaradi delovanja kot zavoljo zmogljivosti. 94 kilovatov (126 KM) pri 4000 vrtljajih spremeni upornika v živahnega borca na cesti. Mazdin motor je torej na prvem mestu namenjen tistim, ki dajo več na pojavo kot na hitrost (avto do stotice pospeši v 11 sekundah in doseže končnih 185 kilometrov na uro), Kiin pa je za tiste, ki navzven ne želijo pokazati, kaj zadeva zmore (11,5 sekunde do stotice in končnih 197 kilometrov na uro). Tako z enim kot z drugim se je mogoče hitro peljati, a cee'dov je bolje založen z močjo, pa čeprav ima vsega 10 konjičev več. V praksi se ti izkažejo v vsej svoji uporabni veličini.

In ponovno se je izkazalo, da je manj lahko tudi več. Več konjičev namreč porabi manj goriva, saj je treba mazdo3 malce bolj »ožemati«, če želite voziti bolj dinamično, zato nam porabe nikakor ni uspelo zmanjšati na manj kot 6,7 litra goriva na 100 kilometrov. Že ta številka je spodbudna, še bolj pa je veselil pogled na potovalni računalnik v cee'du. Tam se je ob nekoliko bolj zmerni vožnji poraba ustavila tudi pod šestimi litri, ob malce težji nogi pa se je vrtela do največ 6,5 litra.

Še en dejavnik, morda največji, pa govori upornikom v prid: cena. Logično, danes je bolj kot kadar koli pomembno, kaj dobi kupec za svoj denar. Pri mazdi tako več kot solidno opremljen avtomobil z vsem, kar danes potrebuje voznik: ABS, ESP, zračne blazine in zavese, električni paket, radio s CD, avtomatska klima, tempomat, parkirni senzorji zadaj... Enako velja za cee'da, ki pa je skoraj 4500 evrov cenejši! Da, prav ste prebrali, za primerljivo opremo, močnejši in varčnejši motor in malo manj agresivno obliko boste za **kio cee'd 1,6 CRDi TX sport pack** odšteli **16.700 evrov**, medtem ko **mazda3 CD116 sport TX** stane **21.140 evrov**.

Torej, upor na azijski avtomobilski jadrnici se preveša v korist upornikov. Dosedanji kapitani se sicer še dobro držijo, a uporniki imajo vedno znova nove adute v rokah, ki presenečajo. Če bodo dosedanji vodilni na trgu boj nadaljevali z enakim orožjem kot do zdaj, bo bitka še dolga in verjetno do zadnjega neodločena. A sprememba taktike bo potrebna, sicer se bo kaj hitro zgodilo, da bo bič komandanta zamenjal lastnika.

več fotografij na **www.dnevnik.si**









fotografija Andraž Zupančič

Mazda3 (zgoraj) je klasični dinamični izdelek japonske industrije, Korejci pa so se ji uspešno postavili po robu z močnejšo in cenejšo kio cee'd.

Tehnični podatki	mazda3 1,6 CD 116 sport TX	kia cee'd 1,6 CRDi VGT TX sport pack
moč motorja v kW/KM pri v/min	85/116 pri 3600	94/126 pri 4000
največji navor Nm pri v/min	270 pri 1750	260 pri 1900
pospešek 0–100 km/h v s	11,0	11,5
najvišja hitrost v km/h	186	197
povprečna poraba goriva v l/100 km	4,4/6,7	4,5/6,3
emisije CO_2 g/km	117	118
maloprodajna cena v evrih	21.140	16.700
Summit Leasing Slovenija		
Finančni lizing (obvezni kasko)		
Polog in stroški odobritve	6.342,00 EUR	5.010,00 EUR
Mesečni obrok (EOM 9,44 %)	307,66 EUR	243,04 EUR
Kredit (največ 20.000 EUR)		
Stroški odobritve in zavarovanja	843,02 EUR	703,93 EUR
Mesečni obrok (EOM 6,95 %)	377,10 EUR	314,88 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 28. 4. 2011. Obrestna mera za finančni lizing 12M Euribor in kredit 3M Euribor. Doba vračanja 60 mesecev. Informacije 01/548 33 60. www.summit-leasing.si



pika na i

Mazda3 bolj vpadljiva, kia cee'd pa cenejša

Mazda3 je soliden primerek japonske avtomobilske industrije, ki zna kupca zadovoljiti z vsem, kar potrebuje, in se mu oddolžiti tako, kot znajo le njihovi avtomobili. Soliden motor, dobra ergonomija in predvsem bolj vpadljiva zunanjost so pisani na kožo tistim, ki zaupajo tehniki iz dežele vzhajajočega sonca, pri tem pa vseeno ne zahtevajo od avtomobila preveč. To ima seveda svojo ceno, ki pa jo Korejci pri kii cee'd dojemajo povsem drugače. Cee'd sicer ni tako vpadljiv, a je še vedno soliden izdelek, ki je opremljen z močnejšim motorjem, malo manj dovršeno ergonomijo in predvsem dobro ceno. Da, za tiste, ki iščejo manj vpadljiv avtomobil z dobrimi zmogljivostmi in dejstvom, da ponujajo 7-letno garancijo, je cee'd (če ste le premagali začetno nezaupanje) odlična izbira.

