

Restilizovani "Korejci" protiv nove generacije japanske "trojke"

Rivali sa istoka

Južno korejska automobilska industrija proistekla je direktno iz japanske, a naš uporedni test još jedan je dokaz da su Korejci više nego dobri učenici

■ tekst: **Pavle Barta** ■ foto: **Predrag Rakić**

Učenje zanata nije lak posao. Majstor je onaj koji poseduje znanje i koji to znanje treba da prenese svojim učenicima. Često, da bi on bio taj koji se pita, za vreme svog radnog veka, majstor ne otkrije baš sve svojim šegrtima. Mudro, jer da bi šegrt, odnosno kalfa, jednoga dana postao pravi majstor, pored znanja kojeg je stekao, mora da ima „dobro“ oko, da bude intuitivan, da nauči da gleda unapred, i sam stekne svoj ugled.

U našoj priči „učitelj“ je Mazda, a „učenik“ KIA. Južnokorejska automobilska industrija, na neki način, direktan je izdanak japanske, i u poređenju koje je pred nama pokušaćemo da damo odgovor na pitanje, da li je učenik uspeo da nadmaši učitelja.

Uspešno osveženje

Tri godine je prošlo od kada je KIA lansirala Cee'd u Evropi. Taman kada je došlo vreme za restilizaciju, nju smo i dobili, i to prilično temeljnu jer je pored spoljašnjosti, izmene doživela i mehanika. KIA je bez dileme ozbiljan proizvođač, koji se hrabro suprotstavio evropskoj konkurenciji u „prenatrpanom“ C segmentu, u kome nemate šta da tražite ukoliko ne posedujete izvesne adute. U ovom slučaju, aduti pulena KIA-e jesu praktičnost, ekonomičnost i upotrebljivost. Restilizovani Cee'd dobio je korporativni gril hladnjaka koji je uveden sa crossoverom Soul, i to je detalj koji se prvi primećuje. Kabinski prostor je osvežen, a standardna oprema obogaćena. Ono što je primetno je da sve izgleda veoma slično kao i pre restilizacije, ali ipak vidno

svežije. Promenjen je dizajn upravljača i ručice menjača, instrument tabla poseduje crveno osvetljenje, a revidirana je i centralna konzola. Restilizovana zadnja signalna grupa zaokružuje transformaciju, a novi Cee'd sveukupno izgleda „oštrije“ spolja i kvalitetnije iznutra.

Što se mehanike tiče, reviziju je doživeo sistem oslanjanja, i to sa ciljem poboljšanja komfora, ali i upravljanja, kao i voznih osobina. Rezultat se oseti, a očitava se u višem nivou rafiniranosti i komfora, odnosno, boljem ponašanju pri vožnji preko neravne podloge, dok je osećaj na upravljaču direktniji i progresivniji u odnosu na model pre restilizacije.

Uz sve izmene, jedna bitna stvar, koja je jedan od najjačih aduta Kije nije promenjena, a to je dug garantni rok. Za novog Cee'da je osnovna garancija 5 godina ili 150.000 pređenih kilometara, odnosno 7 godina (150.000 km) na sve pogonske sklopove.

Bogata oprema, odličan pogon

Testirani model je u LX Fresh paketu opreme, pogonjen 1,6-litarskim CRDi dizel agregatom od 115 KS, dostupnih pri 4000 o/min. Maksimalni obrtni moment ovog motora iznosi 255 Nm između 1900 i 2750 o/min. U odnosu na standardnu opremu, koja je više nego bogata, treba spomenuti neke komponente koje su uključene u LX Fresh paket. To se pre svega odnosi na sistem zaključavanja vozila pri brzini većoj od



vožnji. Što se tiče vožnje na auto-putu, Trojka je obavlja uglađeno, mada je trim ogi-
bljenja nešto tvrdi u odnosu na Cee'd.

Pogonska jedinica modela na testu je 1,6-litarski common-rail turbo dizel sa 109
KS i 240 Nm maksimalnog obrtnog momenta. Uparen je sa petostepenom manuel-
nom transmisijom koja u kombinaciji sa ovim agregatom funkcioniše odlično.
Prenosni odnosi idealno su izbalansirani, tako da se uz maksimalno iskorišćenje ka-
paciteta motora, potrošnja svodi na minimum, i identična je potrošnji modela Cee'd,
bez obzira na šestostepenu menjačku jedinicu korejskog modela.

Oprema testirane Mazde 3 bogatija je u odnosu na korejskog konkurenta, i pripada
višem nivou, a razliku prave detalji poput alu-naplataka od 17 cola, zadnjih parking
senzora, tempomata sa komandama na upravljaču i senzora za kišu i svetla.

Garancija za Mazdu 3 traje 3 godine ili 100.000 pređenih kilometara, što je se-
gment u kome KIA dominira. Garancija na karoseriju iznosi 12 godina.

Ipak, sa cenom od 19.090 evra sa PDV-om i doplatu od 370 evra za metalik boju,
Mazdin model je značajno skuplji. Pokušaćemo da odgovorimo na ključno pitanje -
da li razlika u ceni pokazuje pravi odnos stvari?

Atraktivnija Mazda

Počecemo od eksterijera. Mazda 3 je atraktivnija u odnosu na Cee'd bez obzira na
lične afinitete. Ne želim to da istaknem kao ključnu prednost japanskog modela u
odnosu na korejski, već da naglasim da ova dva automobila ciljaju relativno heteroge-
nu grupu kupaca. Bez obzira na različitu karoserijsku konfiguraciju, možda bi su-
štinski bliži takmac Mazdi 3 bio Pro_cee'd, jer je naklonjeniji mladim, sportski ori-
jentisanim vozačima.

Mazda 3 pleni svojim izgledom, a posebno u „crystal“ beloj metalik boji koja na-



Enterijer je obogaćen, a nov je
upravljač i ručica 6-stepenog
menjača

1,6-litarski CRDi agregat, iako
iste zapremine, potpuno je nov
motor iz ekonomične U2 serije

Nešto viša pozicija sedenja ne
odražava se na opštu udobnost
u modelu Cee'd



40 km/h, što je vrlo korisno ukoliko često vozite decu, USB+AUX priključak za audio
uređaj, daljinsko centralno zaključavanje sa sklopivim ključem, kao i prednja sedišta
podesiva po visini, sa potporom u lumbalnom delu. U LX Fresh paket uključen je i še-
stostepeni manualni menjač. Što se spoljašnjosti tiče, tu su ručice vrata i elektropode-
sivi retrovizori sa grejačima.

Cena modela Kia Cee'd LX Fresh iznosi 15.250 evra sa PDV-om.

Japanski maneken

Mazda 3 u limuzinskoj verziji bez dileme je jedan od najatraktivnijih modela u
svom segmentu. Pojava ovog automobila odlična je uvertira u performanse i zabavu u
vožnji koje ćete imati na pretek „za sve novce“. Japanski proizvođač poznat je po kom-
paktним i dinamičnim modelima, a nova Trojka u sedan verziji ne odstupa od date fi-
lozofije. Pored toga, vizuelni efekat koji Mazda 3 ostavlja je izuzetan, jer ćete se često
susretati sa pogledima prolaznika.

Kabinski prostor Mazde 3 impresivan je u smislu obraćanja pažnje na detalje, mada
se malo zakomplikovalo sa instrumentacijom, koja je u odnosu na konkurenciju, reše-
na na bespotrebno složeniji način. Materijali, s druge strane, u samom su vrhu klase,
tako da se ima osećaj „dobre kupovine“. Pozicija sedenja je možda za nijansu viša no
što bi se očekivalo, ali dobar položaj može se naći, u kombinaciji sa podesivim uprav-
ljačem po visini i dubini, mada bi po dubini, hod mogao biti i nešto duži.

Sportski doživljaj, pre svega

Sama konstrukcija automobila je podređena performansama. Osetno je redukova-
nje uzdužnog ljuljanja karoserije, a potrebna doza prijanjanja za podlogu obezbeđena
je u svakom momentu. To u mnogome diže „vozački ego“, odnosno samopouzdanje u

►► LX Fresh paket opreme kod
Cee'da prva je „nadogradnja“
standardnog, ali bez obzira na to,
nudi zaista mnogo ◀◀



glašava dinamiku forme automobila, dok je Cee'd konzervativniji i neupadljiviji. Dodatno, Mazda leži na aluminijumskim naplacima od 17 cola, koje su mnogo atraktivnija opcija od Cee'dovih čeličnih točkova od 15 cola, pokrivenih ratkapnama. Dakle, spoljni izgled je na strani japanskog proizvođača, a u tom domenu, retko ko može da konkuriše Mazdi 3 u limuzinskoj verziji, barem što se C segmenta tiče.

Praktičniji cee'd

Priča se nastavlja i kada je enterijer u pitanju, ali tu već ocene nisu kategoričke, kao kod dizajna spoljašnjosti. Ovde je element „ukusa“ mnogo naglašeniji. Smireniji dizajn KIA-e, kao i više ravnih površina, mnogima će se svideti više u odnosu na naglašene detalje kod Mazde 3. Premium utisku kod „Japanca“ u velikoj meri doprinosi izdašna upotreba aluminijuma, i završna obrada koja je na višem nivou. Upotrebljeni materijali kvalitetni su kod oba vozila, ali ponovo Mazda 3 odnosi pobeđu u dizajnerskom smislu, jer je kompletan trim enterijera, uključujući i sedišta, uokviren u jedinstvenu ideju, i to prija oku, a prijaće i kupcima kojima je taj aspekt bitan.

Sa praktične strane, čini se da je prednost na strani Cee'da. Komande su jednostavnije i preglednije, a ručica menjača mnogo bolje leži u šaci nego ona kod Mazde, koja je sportski orijentisana i traži vrlo odlučnu ruku. Zvuk je kvalitetniji i puniji kod japanskog modela, ali se isto tako, unutar kabine, u većoj meri čuje rad motora nego što je to slučaj sa Cee'dom. Agregat KIA-e je tiši, ugađenijeg je rada, mada je buka kotrljanja točkova kod južnokorejskog modela izraženija nego kod Mazde.

Što se tiče zadnje klupe, ona zadovoljava i kod jednog i kod drugog automobila, ali ne treba očekivati neko obilje prostora. Kada je pozicija sedenja u pitanju, nema neke fundamentalne razlike. Mazda 3 nudi „ušuškaniji“ osećaj, bolju lateralnu potporu, dok je Cee'dov adut bolja preglednost. Udobno ćete se osećati i u jednom, i u drugom automobilu.



Enterijer Mazde daleko više odiše sportskom notom nego što je to slučaj kod Cee'd-a

Iako nešto slabiji, 1,6-litarski turbodizel ostavio je nešto bolji utisak pri dinamičnoj vožnji

Sedišta su udobna i pružaju solidan komfor i na dužim relacijama



»» Kada su vozne osobine, dinamika, i upravljivost u pitanju, tu nema dileme - Mazda 3 jednostavno dominira ««

Agilnija Mazda

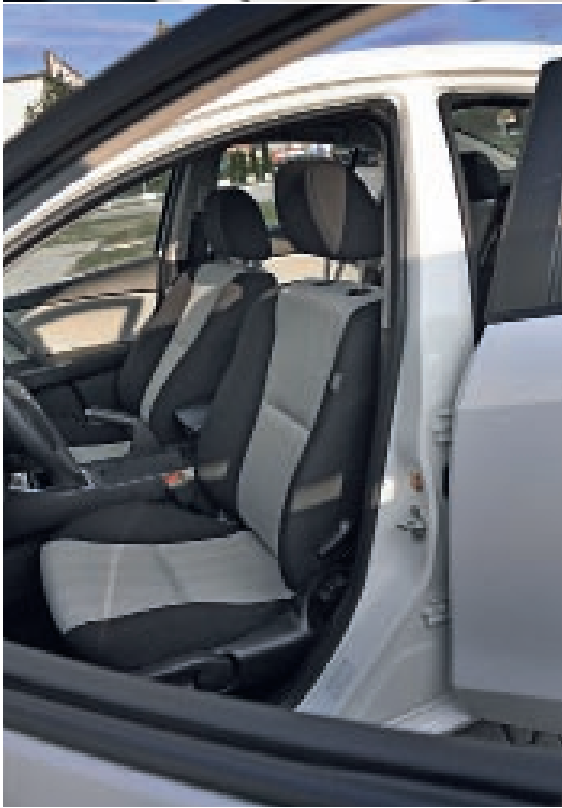
Kada su vozne osobine, dinamika, i upravljivost u pitanju, tu nema dileme. Mazda 3 jednostavno dominira. Bez obzira što je motor kod Cee'da nominalno snažniji za 6 KS, u vožnji se ta razlika ne oseti. Čak je agregat Mazde nešto elastičniji sa maksimalnim obrtnim momentom od 240 Nm dostupnih pri 1750 o/min. Cee'd ima maksimalni obrtni moment od 255 Nm pri 1900 o/min. U praksi, Mazdin motor zahteva manje «zabave» sa ručicom menjača, «poteže» bolje iz niskih obrtaja, i deluje „živahnije“ bez obzira što su specifikacije na strani Cee'da.

Međutim, razlike su mnogo izraženije kada govorimo o ponašanju automobila na putu. Osim ogibljenja, koje obezbeđuje odlično prijanjanje za podlogu, treba pohvaliti i krutost šasije, na kojoj su u Mazdi očigledno ozbiljno poradili. Jednostavno, Mazda 3 ima izražene sportske atribute, dok Cee'd mogu prvenstveno oceniti kao porodični hatchback koji će zadovoljiti potrebe ogromne većine potencijalnih kupaca automobila iz C segmenta.

Uparenost agregata i menjača je tradicionalno Mazdina teritorija. Bez obzira što se radi o petostepenoj manualnoj jedinici naspram šestostepene kod KIA-e, nema izrazitih benefita koje donosi šestostepeni menjač u ovom poređenju. Parametri potrošnje su identični, zahvaljujući odličnim prenosnim odnosima menjača Mazde koji eliminišu „minus“ u vidu jednog stepena prenosa manje.

Mazda 3, takođe, ima preciznije upravljanje, manje uzdužnog naginjanja, ali je i nešto „tvrđa“. Dakle, ponovo dolazimo do priče o „kompromisima“, i stavljanja u ponudu kupcima automobile koji zadovoljavaju što veći broj zahteva. KIA Cee'd nudi „mekšu“ vožnju, možda manje individualnosti, ali je zato njen adut to što sa praktičnog aspekta zadovoljava gotovo sve što je potrebno za jedan automobil iz C segmenta.

Mazda 3 je za nijansu agilnija i do „stotke“ stiže za 11 sekundi, što je za pola sekunde bolji rezultat od južnokorejskog modela. Maksimalna brzina je identična – 188 km/h,





►► Mazda 3 sedan u većoj je meri name-njena „vozački“ nastrojenim kupcima, koji pored upotrebljivosti, od automobila traže da im bude i deo ličnog imidža ◀◀

dok se potrošnja i kod jednog i kod drugog takmaca može svesti na 4,5 litre na otvore-nom putu, 5,5 u kombinovanom režimu, i 6 litara u gradskim uslovima vožnje.

Povoljniji Cee'd

Ključni segment ovog uporednog testa, rekao bih, jeste oprema, odnosno cene ja-panskog i južnokorejskog modela. Da ponovim, reč je o jednom limuzinskom i jed-nom hatchback modelu, što odmah u startu pravi jasnu distinkciju.

Spolja gledano, Mazda 3, pored atraktivnijeg dizajna karoserije, ima, kao što sam već spomenuo, aluminijumske naplatke od 17 cola, koji deluju mnogo impresivnije od Cee'dovih čeličnih točkova od 15 cola. Naravno, treba spomenuti da je razlika u ceni pneumatika dimenzija 205/50 R17V (Mazda 3) znatno veća od 185/65 R15H. Detalji koji su najbitniji kada govorim o opremi Mazde 3 CD110 TX, jesu prvensteno tempo-mat sa komandama na upravljaču i zadnji parking senzori. Tu su još i senzori za kišu i svetla, ali bi njih stavili u drugi plan, jer nisu neophodni.

I što se opreme tiče, kod Kije Cee'd ponovo je istaknut onaj praktičan aspekt. LX Fresh paket opreme prva je „nadogradnja“ standardnog, ali bez obzira na to, nudi zai-sta mnogo. Ovoga puta neću govoriti o vazdušnim jastucima i već poznatim sistemi-ma pasivne i aktivne bezbednosti, koje poseduju gotovo sva vozila danas, već želim da istaknem bogatstvo standardne opreme kod Cee'da, u koje su uključene komponente poput putnog računara sa komandama na upravljaču, progresivni servo upravljač po-desiv po dubini i visini, kao i solidan audio sistem sa četiri ugrađena zvučnika. LX Fresh paket donosi i USB+AUX priključak za audio-uređaj, uz visokotonske zvučni-ke. Za prijatan ambijent u Cee'du je zadužen manuelni klima-uređaj, dok kod Mazde to obavlja automatska, dvozonnska jedinica. Kod oba modela upravljači i ručice menja-ča presvučene su kožom.

Razlika u ceni između Mazde 3 CD110 TX i KIA Cee'd 1.6 CRDi LX Fresh iznosi tačno 4210 evra! Upravo tu leži i mali paradoks u vezi sa uporednim testiranjem ova dva modela.

VG pavle.barta@vrelegume.rs



Zaključak

Ovde imamo posla sa dva pripadnika istog segmenta, ali u mno-go čemu različita. Pozicionirani su na taj način da „gađaju“ različite grupe kupaca, s tim što je ciljna grupa Kije Cee'd poprilično šira. Prvi razlog je razlika u ceni, a drugi se tiče praktičnosti i svakodnevne upotrebljivosti. Daleko od toga da Mazda 3 nije praktičan i upotre-bljiv automobil, naprotiv, ali Cee'dova hatchback konfiguracija daje blagu prednost u ovom domenu, kao i nešto mekši trim ogibljenja, koji donosi više komfora u vožnji. Razlika u zapremini prtljažnika po-stoji – KIA Cee'd 340 litara, Mazda 3 430 l. Međutim, kada se sklope zadnja sedišta, Cee'd raspolaže sa više nego izdašnih 1300 dm3. KIA se ističe i bogatom osnovnom opremom, tako da već sa LX Fresh pa-ketom dobijate sve što vam je potrebno. S druge strane, Mazda 3 CD110 TX je atraktivniji automobil, koji pored toga što služi kao pre-vozna sredstvo, omogućava vam da u mnogo većoj meri „komunici-rate“ sa okolinom. Detalji koji podsećaju na Mazdu RX-8, kao i domi-nantni „stav“ izazivaju poglede prolaznika i kolega vozača, a to „za-dovoljstvo“ košta 4210 evra, koliko iznosi razlika u ceni automobila na našem uporednom testu. Mazda 3 sedan u većoj je meri name-njena „vozački“ nastrojenim kupcima, sportski orijentisanim, koji po-red upotrebljivosti, od automobila traže da im bude i deo ličnog imidža.

Pavle Barta



Kia cee'd 1.6 CRDi LX Fresh	
Motor	
Tip/broj cilindara	turbo dizel, redni/4
Radna zapremina ccm	1582
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/common rail
maks. snaga kW/KS/o/min	85/115/4000
obrtni moment Nm/o/min	255/1900-2750
Karoserija	
tip/broj sedišta/vrata	hečbek/5/5
D x Š x V mm	4260/1790/1480
međuosovinski razmak mm	2650
masa vozila/nosivost kg	1367/453
zapremina prtljažnika l	340/1300
Ogibljenje	
napred	McPherson, spiralne opruge, gasni amortizeri, popr. stabilizator
pozadi	Multi-link, spiralne opruge, gasni amortizeri, popr. stabilizator
Kočnice	
napred/pozadi	ventilirajući diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	185/65 R15
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/6
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	11,5
maksimalna brzina km/h	188
prosečna potrošnja l/100 km	4,4
Cena (sa PDV-om) €	15.250

+ praktičnost, garancija, oprema, dobar porodični automobil			
- šum kotrljanja točkova			
Dizajn	★★★★	Performanse	★★★★
Funkcionalnost	★★★★	Kočnice	★★★★
Kvalitet	★★★★	Motor	★★★★
Udobnost	★★★★	Menjač	★★★★
Vozne osobine	★★★★	Cena	★★★★
Prosečna ocena: ★ ★ ★ ↓			

Mazda 3 CD110 TX	
Motor	
Tip/broj cilindara	turbo dizel, redni/4
Radna zapremina ccm	1560
Broj ventila/tip ubrizgavanja	16/common rail
maks. snaga kW/KS/o/min	80/109/4000
obrtni moment Nm/o/min	240/1750
Karoserija	
tip/broj sedišta/vrata	limuzina/4/5
D x Š x V mm	4580/1755/1470
međuosovinski razmak mm	2640
masa vozila/nosivost kg	1320/510
zapremina prtljažnika l	430
Ogibljenje	
napred	McPherson, spiralne opruge amortizeri, popr. stabilizator
pozadi	Multi-link, amortizeri, spiralne opruge
Kočnice	
napred/pozadi	ventilirajući diskovi/diskovi
Pneumatici	
dimenzije	205/50 R17
Prenos snage	
pogon	na prednje točkove
tip menjača/stepeni prenosa	manuelni/5
Performanse	
ubrzanje 0-100 km/h, s	11,0
maksimalna brzina km/h	188
prosečna potrošnja l/100 km	4,5
Cena (sa PDV-om) €	
19.090	

+ spoljni izgled, vozne osobine, stilski izraz			
- zvuk motora unutar kabine, komplikovana instrumentacija			
Dizajn	★★★★	Performanse	★★★★
Funkcionalnost	★★★★	Kočnice	★★★★
Kvalitet	★★★★	Motor	★★★★
Udobnost	★★★★	Menjač	★★★★
Vozne osobine	★★★★	Cena	★★★★
Prosečna ocena: ★ ★ ★ ★			