Primerjalni test

Kia cee'd 1.6 CRDi VGT TX, mazda3 SP CD110 TX, renault megane berline dCi 105, VW golf 1.6 TDI DPF bluemotion technology comfortline 4v

V nižjem srednjem razredu so najbolj cenjeni dizli. Tokrat smo primerjali štiri takšne, ki z lahkoto upravičijo svojo navzočnost na trgu, čeprav še vedno ni nobenega dvoma, kateri je objektivno najboljši. Pri dizlih je pomembna postavka poraba goriva, a tu so bile razlike minimalne. K sreči so okusi in potrebe različni in si brez slabe vesti izberete avtomobil, ne glede na uvrstitev v našem primerjalnem testu.

Naj najprej pojasnimo, da podatka o porabi goriva na testu ne gre jemati posebno resno in merodajno. Vsekakor je na enak način plin pritiskala ista noga in na popolnoma isti progi, toda vremenske razmere so bile silno različne, od zasnežene ceste in –18 stopinj do kopnega vozišča in +4 stopinje. To vpliva na porabo goriva in zaradi hudega mraza ni mogel golf niti pokazati, kaj šele izigrati svojega aduta, varčevalne blue motion technology.

Kia cee'd je velika prodajna uspešnica, ne samo na našem trgu. Seveda zaradi cene, a nikakor ne več samo zaradi nje – zelo močan adut je dolgotrajno jamstvo. Cee'd je kompleten, v vseh postavkah dober, privlačen avtomobil in se je prikupil celo ženskam. Njegov sodobni turbodizel je rad vžigal, toda v celem spodnjem območju vrtljajev je čutiti za kanec tresljajev, poleg tega je motor glasen, na visokih vrtljajih celo zelo glasen. Uporaben je tudi pod 1500 vrtljaji, toda takrat ne uživa, skoči pri 1700 vrtljajih, potem gre kar zvezno in energično do 4500 vrtljajev, od tam zelo nejevoljno do rdečega pri 4750. Najbolje se počuti med 1800 in 3000 vrtljaji, pri 140 km/h (po merilniku) se vrti v 6. prestavi z 2700 vrtljaji v minuti. Porabo goriva smo merili na delno mokri cesti, med –1 in +4 stopinjami Celzija. Menjalnik je dobro izračunan in sihroniziran, vendar ne zmagovito voljan. Vzmetenje je bolj trde vrste, dogajanje pod kolesi je precej slišno, vozne lastnosti pa so zelo dobre in povsem predvidljive. Elektro servovolan ima malo grobe impulze in vodljivost je bolj povprečna. Zavore so se nam zdele dobro odmerljive in učinkovite, kot pri tekmecih. Notranjost je nekako severnjaška, oblikovno čista, asketska, svetla, urejena, prijetna. Občutek kakovosti je podoben kot pri meganu, ne diha pa odličnosti kot golf in mazda. Ta stopnja opreme ima dobro dvoobmočno klimatsko napravo, merilniki so pregledni, prav vsa upravljala so decentno razsvetljena, sedeži so zelo dobri. Predvsem je v cee'du veliko prostora, zlasti zadaj. Prtljažnik z velikimi vrati je dobro obdelan in povečljiv z zlaganjem naslonjala in sedala na tretjini. Cee'd je zmagovalec, če dajete prednost prostornosti.



Čeprav zmagovalec ni bil znan vnaprej, je bil bolj zanimiv boj za drugo in tretjo stopničko.

Mazda3 kaže odlično, za razred boljše dojemanje kakovosti materialov in izdelave, podobno kot golf. Njen motor rad vžiga in je hitro miren, ima globlji zvok oziroma karoserija za drobec ojačuje zvok. Nasploh je obnašanje motorja zelo kultivirano, uporaben je pri nizkih vrtljajih, neizrazita stopnica je pri 1700 vrtljajih, močnejša pri 2100 vrtljajih in od tod gre zvezno do 4500, z upiranjem do 5000. Pri 140 km/h po merilniku se motor v 5. prestavi zavrti 2900-krat v minuti, najraje pa deluje pri enakih vrtljajih kot cee'd. Menjalnik je gladko delujoč in natančen, dobro sinhroniziran. Porabo goriva smo merili pri –4 do +1 stopinjah, delno na zasneženem cestišču. Potovalni računalnik je pri mazdi precej lažniv glede porabe. Vozne lastnosti so zelo dobre, lega na cesti brez pripomb, vzmetenje je malce udobnejše kot pri tekmecih – ko se ogreje. Delovno okolje je prav prijetno, ergonomija tudi, informacij je dosti (le termometra hladilne tekočine ni), a so nekam razmetane in ne vse dobro vidne. Presenečen si, da so si privoščili takšno nadležno površnost, kot je konec zamaha desnega brisalnika, ki spusti mokro srago naravnost pred voznikove oči. Sedeža vsaj meni še vedno nista ravno udobna, čeprav sta ogrevana. Mazda3 zbuja malo utesnjen občutek na marsikomu prijeten, športen način – bolje rečeno: objemajoč občutek. Zadaj je utesnjenost navadne vrste, posebno za stopala, na sredini lahko sedi otrok. Na tretjini se zloži samo naslonjalo, tako povečate dobro opremljen prtljažnik z velikimi vrati. Če gre za udobje dveh, je mazda3 prava.

Konjev meganu ne manjka, manjšo gibno prostornino pa prikriva z manjšo maso vozila. Motor ni več najbolj nov in hladen teče neenakomerno ter hrupno – sploh je cel avtomobil primerjalno hrupen. Pri nizkih vrtljajih motor ni posebno uporaben, stopnica pri 1700 vrtljajih je izrazita, potem deluje precej zvezno do 4500 vrtljajev, še 500 vrtljajev je samo za rezervo. Zdi se ti, da bo motor živahen, in prvi trenutek se res pogumno zažene, a navdušenje mu skoraj takoj uplahne. Pri 140 km/h po merilniku se motor zavrti 3000-krat v minuti. Meganu smo merili porabo goriva na delno zasneženi cesti, med –8 in –16 stopinjami. Vzmetenje je trše vrste, zavore so odmerljive in učinkovite kot pri tekmecih, vozne lastnosti so prav dobre, vodljivost je spet malo slabša od najboljšega. Menjalnik je dobro izračunan, primerno voljan in natančen. Menda ne samo pri našem primerku se dogaja, da se pri hladnem avtomobilu sliši trepetanje izpuha ob karoserijo. Spredaj je prostorno, odlagališča so bolj povprečna, sedeža sta čisto udobna. Kartica za vstop ni tista najboljša, pač pa ima radio odličen zvok in je priročen, naprednih merilnikov se je treba privaditi, potem so pregledni, le informacij ni preveč. Zadaj se sedi dostojno, razen seveda na sredini. Klop se zloži na tretjini sadih, kar zadeva udobje, bi jaz vseeno raje malo mehkejše vzmetenje in sedeže. Menjalnik je res samo petstopenjski, toda odličen. Pri 140 km/h je ta motor zadovoljen že s skromnimi 2500 vrtljaji. Tudi vse drugo je skoraj referenčno, v ostrem ovinku ti dodatno posveti meglenka, edino golf ima luknjo za smuči v zadnjem naslonjalu. Kolikor je opreme, je izvrstna, doplačilni seznam pa je neskončen. Čeprav je golf krajši od tekmecev, to nadomesti z višino in zadaj je skoraj tako prostorno kot v cee'du, na sredini seveda za silo – niti VW ne zna. Prtljažnik je spet podoben tekmecem in povečljivost ni nič boljša. Če res hočemo sitnariti in kaj očitati, sta to brezosebnost, ki izvira iz želje po popolnosti in ugajanju vsem, ter kakovosti primerna cena – najbrž ne previsoka. Golf je pač prepričljiv zmagovalec, celo ob zmrznjeni tehnologiji bluemotion.

ANDREJ KRBAVČIČ, besedilo in foto



Golf je opazno krajši in višji od preostalih treh, ki jih pač odlikuje kaj drugega, za vsak okus.

Primerjava serijske in dodatne opreme

	kia cee'd 1,6 CRDi VGT TX	mazda3 SP CD110 TX	renault megane berline dCi 105 dynamique	VW golf 1.6 TDI DPF bluemotion comfortline
elektronski nadzor stabilnosti ESC	S	S	S	S
zračne blazine: čelni / stranski / zavesi	S / S / S	S / S / S	S / S / S	S / S / S
klimatska naprava / samodejna	S / S	S / S	S / S	S / S
lahka platišča	S	S	S	466,11 €
ksenonske luči / prilagodljive	N / N	N / N	850,00 € / S	1482,87 €* / S
avdiosistem s CD / navigacija	S / 1200,00 €*	S / N	S / 450,00 ali 1320,00 €	S / 555,84–2406,80 €*
tempomat	350,00 €	S	S	S
električni pomik oken spredaj / zadaj	S / S	S / S	S / S	S / S
strešno okno	N	N	950,00 €	870,80 €
potovalni računalnik	S	S	S	S
sistem za pomoč pri parkiranju spr. / zad.	N / S	N / S	N / 330,00 €	532,43–842,61 €*
kovinska barva	350,00 €	350,00 €	440,00 €	459,47 €

DELO

S – serijska oprema, N – pri tem vozilu ni na voljo, * - samo v paketu opreme



Meganova notranjost je pri nekaterih detajlih napredna (merilniki), pri drugih nostalgična (radio in klimatska naprava).



Golf je kot ledena kraljica: popoln in čisto neoseben. Prisrčen ni, vendar se zato odkupi s profesionalno oliko.



Notranjost cee'da je prostorna in svetla, oblikovana skoraj malo strogo in čisto.



Mazda3 diha podoben občutek kakovosti materiala in izdelave kot golf, a žal ni dosledna.

Ocene in končna razvrstitev

	kia cee'd 1,6 CRDi VGT TX	mazda3 SP CD110 TX	renault megane berline dCi 105 dynamique	VW golf 1,6 TDI DPF bluemotion comfortline 4v
pogonski sklop				
kultiviranost (10)	8	8	8	9
prožnost (10)	7	8	7	9
zvok motorja (5)	3	4	4	4
menjalnik (10)	9	9	9	9
odzivnost motorja (5)	4	4	4	5
skupaj (do 40 točk)	31	33	32	36
oprema				
za udobje (10)	8	8	8	8
za varnost (10)	10	10	10	10
dodatna oprema (10)	7	7	9	10
skupaj (do 30 točk)	25	25	27	28
notranjost				
prostornost (10)	10	7	8	9
prtljažnik (10)	9	9	8	9
funkcionalnost (10)	9	8	8	9
počutje (5)	4	4	4	4
kakovost izdelave (5)	3	4	3	5
skupaj (do 40 točk)	35	32	31	36
vozne lastnosti				
vzmetenje (10)	7	9	8	8
voznost (10)	8	9	8	9
lega na cesti (10)	8	9	9	9
zavore (10)	9	8	9	9
skupaj (do 40 točk)	32	35	34	35
zmogljivost				
pospeški in hitrost (10)	8	8	9	8
poraba goriva (10)	9	8	8	9
skupaj (do 20 točk)	17	16	16	17
jamstvo (10)	10	9	8	8
cena (10)	10	8	9	8
skupno št. točk (do 190 točk)	160	158	158	168
razvrstitev	2.	3.	3.	1.

DELO

Tehnični in drugi podatki

	kia cee'd 1,6 CRDi VGT TX	mazda3 SP CD110 TX	renault megane berline dCi 105 dynamique	VW golf TDI DPF bluemotion comfortline 4v
motor / število ventilov na valj	vrstni, dizelski, štirivaljni / 4	vrstni, dizelski, štirivaljni / 4	vrstni, dizelski, štirivaljni / 4	vrstni, dizelski, štirivaljni / 4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	1582 / 85 (114) pri 4000	1560 / 80 (109) pri 4000	1461 / 78 (105) pri 4000	1598 / 77 (105) pri 4400
največji navor v Nm pri v/min	255 pri 1900 do 2700	240 pri1750	240 pri 2000	250 pri 1500 do 2500
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	prednji / ročni, 6	prednji / ročni, 5	prednji / ročni, 6	prednji / ročni, 5
dimenzija pnevmatik / zavore spredaj, zadaj	205/55 R16 / kolutni, kolutni	205/50 R17 / kolutni, kolutni	205/55 R16 / kolutni, kolutni	205/55 R16 / kolutni, kolutni
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1367 / 1820	1336 / 1830	1290 / 1761	1318 / 1840
dolžina × širina × višina / medosna razdalja v mm	4260 × 1790 × 1480 / 2650	4460 × 1755 × 1470 / 2640	4295 × 1808 × 1471 / 2641	4199 × 1786 × 1512 / 2575
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	340 do 1300 / 53	430 / 55	372 do 1160 / 60	350 do 1305 / 55
največja hitrost v km/h / pospešek 0–100 km/h v s	188 / 11,5	187 / 11,0	190 / 10,9	190 / 11,3
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO_2 v g/km)	5,3 / 4,0 / 4,5 (118)	5,8 / 3,8 / 4,5 (119)	5,5 / 4,0 / 4,5 (120)	5,0 / 3,5 / 4,1 (107)
izmerjena poraba v vožnji l/100 km	6,2	6,4	6,5	6,3
hrupnost v mirovanju / med vožnjo v dB(A)	77 /72	73 / 68	74 / 81	72 / 70
splošno jamstvo / jamstvo zoper prerjavenje	7 let ali 150.000 km / 10 let	3 leta ali 100.000 km / 12 let	2 leti / 12 let	2 leti / 12 let
uradni zastopnik, prodajalec	KMAG, Ljubljana	MMS, Ljubljana	Renault Nissan Slovenija, Ljubljana	Porsche Slovenija, Ljubljana
maloprodajna cena osnovne različice	17.690 €	20.790 €	18.340 €	21.109 €
Stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d. (cene premij so informativne, upoštevan je 4 % gotovinski popust)				
obvezno avtomobilsko zavarovanje	236,06 €	186,31 €	186,31 €	186,31 €
super kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 1% in asistenco AXA)	521,42 €	502,39 €	491,54 €	518,20 €
Financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev)				
kredit, obrestna mera 3M Euribor				
stroški odobritve in zavarovanja	734,68 €	792,82 €	761,68 €	838,23 €
mesečni obrok / EOM	325,92 € / 5,92 %	351,72 € / 5,92 %	337,90 € / 5,92 %	371,86 € / 5,92 %
finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati):				
polog in stroški odobritve	5.307,00 €	5.727,00 €	5.502,00 €	6.054,90 €
mesečni obrok / EOM	252,02 € / 8,47 %	271,97 € / 8,47 %	261,28 € / 8,47 %	287,54 € / 8,47 %

Vsi izračuni in EOM so informativni. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 27. 1. 2010.

DELO