

Kia na prehitevalnem pasu!

Varčen in čist. Trije dizelski **kompaktniki** s čistim izpuhom, zmaguje korejski predstavnik.

Še ni tako daleč nazaj, ko si nismo mogli niti predstavljati, da bi lahko model iz hiše Kia postavljala nova merila v svojem razredu. Ceed se je v vseh neposrednih primerjavah odrezal resnično dobro. Tako kot tudi tokrat, ko smo ga postavili ob bok civicu in novemu focusu. Focus je na trg prispel šele pred kratkim, civic pa je tukaj slabi dve leti.

TAKŠNI SO: VSI NISO DOVOLJ UDOBNI

Vstop v vsakega od teh treh je preprost. Prostora je veliko. Sedeži v civicu bi lahko bili udobnejši, to je že res ... Občutek, da sedimo previsoko, srečamo v focusu. Drama je tudi na zadnjih sedežih. Če odrasli ne bomo pozorni, se bomo zadaj udarili z glavo v strop, v focusu pa bomo imeli pri vstopu težave z namestitvijo nog. No, morda le nekoliko pretiravamo, a potniki v ceedu se bodo ob tem le prijetno nasmihali. Po preprostem dostopu do zadnjih sedežev bodo imeli težave s prostorom za kolena le, če bo pred njimi potoval potnik, visok dva metra ali več. Za mlade družine

bo sicer več kot dovolj prostora v vseh treh.

Seveda pa ne gre brez prtljavnika. Ford ima prostora za 375 litrov, kia 395, civic pa občutno več – 478 litrov. Razlika je pričakovana predvsem zato, ker je civic daljši, za skoraj dva decimetra ga je več kot ceeda.

TAKO SE PELJEJO:

KIA JE GLASNA, A DOBRO BLAŽI Pod pokrovom v vseh treh testnih avtomobilih klenkajo dizelski motorji. Majhni so in čisti, porabijo malo in niso pretirano močni. Gospodarna izbira torej. V focusu in civicu je moči za 88 kW, ceedu 100. Po občutku sodeč pa ta razlika ni prav izrazita. >>

Z majhnimi dizelskimi motorji so idealni za vsakodnevne prevoze.

Ford focus
1.5 ecoblue
titanium

Honda
civic 1.6
i-DTEC
elegance

Kia ceed
1.6 CRDi
EX fresh



**FORD
FOCUS**

1.6 CRDi je prijetno močan in nudi dovolj rezerve, tudi pri vmesnih pospeških je tako, a veliko hitrejši od konkurentov ni. Nad 3.000 vrtljaji prične povzročati več hrupa, zaradi česar je občutek med vožnjo slabši. Rustikalna zvočna kulisa nima nobene zveze z vzdržljivostjo motorja, to

je Kia že večkrat dokazala na naših vztrajnostnih testih.

1,5-litrski Fordov motor deluje mehkeje in bolj zaokroženo, vsaj kakor hitro se zagreje na delovno temperaturo. Najkasneje na avtocesti se izgubi v mešanici hrupa vetra in stekanja koles. Motor je res

Zaradi visokega položaja sedeža na kokpit gledamo od zgoraj. Četudi je upravljanje slabše pregledno, je kakovost materialov dobra.



Fordovi sedeži so udobni, le zadnji imajo morda malce preveč plosk sedalni del, vrata so ozka, stopala včasih težko spravimo pod prednji sedež.



prijeten, nekako pa deluje, kot da bi bil umetno zadržan, kar se čuti tudi pri vmesnih pospeških. Za to so kriva dolga prestavna razmerja. V želji po več dinamike boste pretikali več, kar pa je na srečo lahkotno delo, saj je menjalnik natančen in lahen. Tudi Kijin menjalnik je takšen, tako da

Igralna konzola na kolesih. Zaslon bi lahko bil postavljen višje, obdelava je zadovoljiva, upravljanje je težavno in v vsakdanu načenja živce. Civic tukaj razočara.



**HONDA
CIVIC**



Zadaj sedalni del preveč plosk, malo prostora nad glavo. Je nizek, tako da sta vstop in izstop težja kot pri nekaterih konkurentih.



pravzaprav samodejnega sploh ne pogrešamo. Malce bolj hrustavo je v hondi, a mnogim je takšno mehnično pretikanje pravzaprav všeč in tudi dejansko nas nekoliko spominja na veliko bolj asketske civice iz preteklosti. Seveda visokih vrtljajev kot pri starih VTI-jih ni pričakovati, na koncu koncev gre za čisto drugačen motor. A v tej primerjavi je ravno Hondin dizel prepričal najbolj. Moč proizvaja zelo enakomerno, ne glede na območje vrtljajev je živahnejši in v pripravljenosti.

Škoda, da tak začetek športnosti hitro prične zavirati podvozje. Tudi prazen je premalo blažen. V kratkih luknjah se globoko potopi, ob dvigu pa potnike precej pretrese. Slabše zvočno izoliran civic je pri udobju nasploh precej slabši od focusa, ki je miren in čvrst. Morda tudi za odtenek preveč čvrst. Po zgledu drugih koncernskih modelov je tudi focus čvrstejši, kar sicer pomeni, da je med stebrički učinkovit in hiter, a prav zares se nikoli ne pomiri in zato je tudi udobja v kabini manj. Na drugi strani še ostaja ceed, ki pa z lahkoto odpravlja večje napake s ceste, a se med resnično ambiciozno vožnjo ne znajde najbolje, kar pravzaprav ne pomeni nič drugega, kot da bo za vsakdan najprimernejši od treh.

TOLIKO STANEJO: PO OLJE VSAKIH 10.000 KM

Zelo močan argument v tem avtomobilskem segmentu je strošek uporabe avtomobila. Ti trije ne bodo pretirano pogosti obiskovalci bencinskih servisov. Najmanj je porabil civic, v povprečju 5,6 l/100 km, sledil pa mu je ford z decilitrom več. Kia je z več moči in tudi večjim motorjem porabila 6,1 l/100 km, kar je bilo tudi pričakovano. Ta rezultat sicer ni prav sijoč, a je dovolj dober.

A kaj je to? Civic potrebuje novo olje vsakih 10.000 km? Enako kot v osemdesetih je tudi z novim civicom tako. Tisti, ki se bodo vozili veliko, bodo zato raje izbrali drug avtomobil. Ford potrebuje sveže olje 5.000 kilometrov kasneje, ceed pa enkrat na dve leti oz. vsakih 30.000 km. S sedmimi leti garancije oz. 150.000 prevoženimi kilometri je ceed eden tistih, ki nas dolgo časa spravlja v dobro voljo. Poleg vsega bo še najmanj izgubil na ceni. Pa še nekaj. Tudi najcenejši v primerjavi je! S paketom EX fresh ISG slabih 800 evrov od forda in 1.500 evrov od civica. Prav lepo je videti takšne podatke, kajne? ➔



**KIA
CEED**



Rutinirana obdelava, najbolj obdelan kokpit s konvencionalnimi, a idealno berljivimi instrumenti. Potniki zadaj bi za srečo potrebovali nekaj dodatnih centimetrov za kolena.

➔ RAZLAGA TEHNIKE

ČISTI TUDI BREZ ADBLUE

Vsi trije dosegajo emisijsko stopnjo Euro 6d-temp (Euro 6.2). Samo Kia se je odločila vgraditi tehniko s tipičnim SCR-katalizatorjem z dodatno obdelavo izpušnih plinov (AdBlue). Ford in Honda vgrajujeta v svoje avtomobile katalizatorje, optimizirane za dušikove okside. Pri teh se s kemičnim krogotokom dušikovi oksidi pretvorijo v nenevaren dušik. Honda se zanaša na dve tehniki za doseganje stroge emisijske stopnje. Uporabljajo namreč opisan katalizator, poleg tega sistema pa so inženirji povečali toplotno odpornost na material, ki

vsrkava dušikove okside. Izboljšano je razmerje plemenitih kovin, gostota celic pa je povečana za 23 %. Tako se zgorevanje finega prahu poveča za 40 %. Dodelave so tudi pri motorju. Jekleni bati imajo izboljšano toplotno učinkovitost, zmanjšano je trenje. Na nižje trenje so optimizirani tudi ležaji v turbo polnilniku, kar še dodatno pomaga. Honda in na podoben način tudi Ford sta tako izpolnila trenutno najstrožje zahteve za varovanje okolja brez stalnega dotakanja tekočine AdBlue.

Podatki o avtomobilu

	FORD	HONDA	KIA
Motor	4-valjnik, turbo	4-valjnik, turbo	4-valjnik, turbo
Vgradnja	spredaj prečno	spredaj prečno	spredaj prečno
Ventili/odmične gredi	2 na valj/1	4 na valj/2	4 na valj/2
Prenos odmične gredi	zobati jermen	veriga	zobati jermen
Delovna prostornina	1499 cm³	1597 cm³	1598 cm³
kW (KM) pri min ⁻¹	88 (120)/3.600	88 (120)/4.000	100 (136)/4.000
Nm pri min ⁻¹	300/1.750	300/2.000	280/1.500
Največja hitrost	196 km/h	201 km/h	200 km/h
Menjalnik	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni
Pogon	prednji	prednji	prednji
Zavore spredaj/zadaj	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne
Pnevmatike na preizkusnem vozilu	215/50 R 17 V	235/45 R 17 W	225/45 R 17 V
Model pnevmatik	Continental SportContact 5	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4
Platišča	7 x 17"	8 x 17"	7 x 17"
Izpust CO ₂	120 g/km	118 g/km	130 g/km
Poraba goriva*	4,5 l/100 km	4,5 l/100 km	4,9 l/100 km
Posoda za gorivo/vrsta goriva	47 l/dizel	46 l/dizel	50 l/dizel
SCR-kat/AdBlue rezervoar	LNT/-	S/-	S/12 l
Hladilno sredstvo klimatske naprave	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Hrup	71 dB(A)	67 dB(A)	72 dB(A)
Prikolica (zavirana/nezavirana)	1.400/680 kg	1.400/600 kg	1.200/600 kg
Prtljažnik	375-1.354 l	478-1.267 l	395-1.291 l
Mere D/Š/V	4.378/1.825-1.979**/1.452 mm	4.518/1.799-2.076**/1.434 mm	4.310/1.800-2.055**/1.447 mm

* mestna/izvenmestna/kombinirana; **S = serijski; N = ni dobavljivo; ***širina z zunanjimi ogledali

Stroški/jamstvo

	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp EVAP	Euro 6d-Temp
Norma o izpušnih plinih			
Cestnina/zavarovanje na leto*	96,00/437,00 EUR	96,00/437,00 EUR	96,00/555,00 EUR
Servisni intervali	15.000 km/1 leto	10.000 km/1 leto	30.000 km/2 leti
Tovarniška garancija/omejitev km**	2 leti/brez	3 leta/100.000 km	7 let/150.000 km
Jamstvo na prerjavenje	12 let	12 let	12 let
Mobilno jamstvo	neomejeno	3 leta	7 let

*informativni podatki pridobljeni na amzs.si; **jamstva uvoznikov

Meritve

Pospeški	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130 km/h	3,4 s 10,0 s 17,2 s	3,3 s 9,9 s 17,1 s	3,4 s 9,5 s 16,2 s
Vmesni pospeški	60-100 km/h 80-120 km/h	7,5/11,8 s (4./5. prestava) 10,7/15,3 s (5./6. prestava)	7,6/10,5 s (4./5. prestava) 10,4/13,7 s (5./6. prestava)	7,8/10,2 s (4./5. prestava) 10,8/13,6 s (5./6. prestava)
Teža praznega/obremenitev		1.314/581 kg	1.331/504 kg	1.404/476 kg
Razdelitev teže spredaj/zadaj		61/39 %	61/39 %	60/40 %
Obračalni krog/levo/desno		11,1/11,1 m	12,0/11,8 m	11,0/11,3 m
Zavorna pot od 100 km/h (hladne)		35,3 m	35,5 m	35,1 m
Zavorna pot od 100 km/h (ogrete)		34,5 m	34,9 m	34,7 m
Hrup v notranjosti	50 km/h 100 km/h 130 km/h	59 dB(A) 66 dB(A) 69 dB(A)	61 dB(A) 67 dB(A) 71 dB(A)	60 dB(A) 67 dB(A) 69 dB(A)
Poraba goriva na testu - CO ₂ v izpuhu		5,7 l D - 150 g/km	5,6 l D - 149 g/km	6,1 l D - 163 g/km
Doseg		820 km	810 km	810 km
Športna poraba	7,8 l D	7,5 l D	8,5 l D	
Testna poraba (za primerjavo: tovarniški podatek)	5,7 l D Odstopanje od (4,5 l D) tovarniških podatkov: +27%	5,6 l D Odstopanje od (4,5 l D) tovarniških podatkov: +24%	6,1 l D Odstopanje od (4,9 l D) tovarniških podatkov: +24%	
Varčna poraba	4,6 l D	4,6 l D	4,8 l D	

■ 54 km avtocesta, od tega 20 km polni plin ■ Povprečje na 155-kilometrski testni progi ■ 101 km po mestu in izven mesta, varčno

Cene/oprema

	Ford focus 1.5 ecoblue	Honda civic 1.6 i-DTEC	Kia ceeD 1.6 CRDi
Model			
Paket	Titanium	Elegance	EX Fresh
Samodejni menjalnik	1.810,00 EUR	-	1.200,00 EUR
Navigacijski sistem	760,00 EUR	S	S
LED-žarometi	885,00 EUR	-	490,00 EUR
Ogrevanje prednjih sedežev	230,00 EUR	S	240,00 EUR
Vzratna kamera	380,00 EUR	S	S
Aktivni tempomat	S	S	-
Dvopodročna klimatska naprava	S	S	S
Panoramska streha	1.280,00 EUR	-	990,00 EUR
Parkirni senzorji spredaj in zadaj	460,00 EUR	S	-
Viečna kljuka	700,00 EUR	416,42 EUR	209,90 EUR
Kovinska barva	460,00 EUR	550,00 EUR	420,00 EUR
Osnovna cena¹	22.560,00 EUR	23.290,00 EUR	21.790,00 EUR

¹točkovane cene brez prodajalčevih popustov

TOČKOVANJE

Karoserija

	Največ točk	KIA	FORD	HONDA
Prostornost spredaj	20	16	15	17
Prostornost zadaj	20	14	14	13
Občutek prostora	10	7	7	6
Prtljažnik	20	11	12	13
Prilagodljivost	10	5	4	2
Nosilnost	10	6	8	7
Teža prikolice	5	2	3	3
Preglednost	15	10	11	9
Vtis kakovosti	20	16	15	14
Funkcionalnost	10	8	8	7
Varnostna oprema	10	5	5	4
Vmesni rezultat	150	100	102	95

Pogon

Pospeški	15	10	10	10
Vmesni pospeški	20	14	14	14
Največja hitrost	5	3	3	3
Kultura delovanja	15	10	11	12
Živahnost/odzivnost	10	6	5	7
Menjalnik	20	16	16	15
Testna poraba	30	23	24	24
Doseg	10	5	5	5
Vmesni seštevek	125	87	88	90

Vozna dinamika

Zanesljivost vožnje	20	18	19	17
Stekanje koles	5	5	5	5
Agilnost	20	17	17	18
Volan	20	17	18	17
Trakcija	5	4	4	4
Obračalni krog	10	5	5	4
Zavorna pot	20	18	18	17
Vmesni seštevek	100	84	86	82

Povezljivost

Telefon	5	5	5	5
Navigacija	10	4	8	5
Spletne funkcije/aplikacije	10	6	8	7
Avdio	5	5	5	5
Asistenti	20	15	17	12
Vmesni seštevek	50	35	43	34

Okolje

Zunanje mere	15	9	8	8
Suha teža	15	10	11	11
CO ₂	20	13	14	14
Razred učinkovitosti	5	5	5	5
Hrup	5	3	3	5
Okolievarstvena tehnika	40	20	20	20
Vmesni seštevek	100	60	61	63

Udobje

Vstop	5	4	4	4
Položaj sedenja	10	9	8	9
Sedeži spredaj	15	11	11	10
Sedeži zadaj	10	7	7	6
Upravljanje	10	8	8	6
Vzmetenje	30	22	22	21
Hrup v kabini	10	7	7	6
Vtis hrupa	10	6	7	6
Oprema za udobje	15	15	13	13
Klima	10	6	6	6
Vmesni seštevek	125	95	93	87
Seštevek po lastnostih	650	461	473	451

Stroški

Osnovna cena	50	38	36	35
Ponovna prodaja*	15	9	6	5
Obvezno zav. in nadomestilo za ceste	10	7	7	7
Vzdrževanje	10	8	2	1
Tovarniška garancija	15	14	4	6
Vmesni seštevek	100	76	55	54
SKUPNI SEŠTEVEK TOČK	750	537	528	505

UVRSTITEV

* po Schwacke



Prav dobrega pregleda nazaj ne nudi noben izmed treh.

UVRSTITEV

Največ točk 750



1. Kia ceeD Uravnotežena, dobro obdelana, brez pravih slabosti. Zasluži si zmago. 537 točk



2. Ford focus Tih, dinamičen volan in podvozje, a manjka mu veselja do visokih vrtljajev. 528 točk



3. Honda civic Odličen motor, a premalo udoben, slaba sta tudi kakovost materialov in upravljanje. 505 točk



EKO INDEKS

Ocene od 1 do 5**

	HONDA	FORD	KIA
Čiščenje izpušnih plinov	4	4	4
Testna poraba/CO ₂	3	2	2
Obremenitev prometa	4	4	4
Tehnika klimatske naprave	2	2	2
Skupna ocena	3,5	3,2	3,2
Uvrstitev	1.	2.	2.

Honda dosega najboljši rezultat na eko indeksu, saj porabi najmanj goriva in s tem v ozračje sprostí najmanj ogljikovega dioksida. Vsi trije so sicer relativno prijazni do okolja in de-narnice. Tudi dodatna obdelava izpušnih plinov je primerna.



POD ČRTO

Zabava za vola-nom, a tudi na bencinskem ser-visu. Vsi trije so odličen primer te-ga, da se tudi z di-zelskim motorjem še vedno lahko ži-vi. Najboljša izmed treh je kia, ki se je izkazala kot odli-čen vsestranski avtomobil. Na ra-čun nižjih stroškov se postavlja pred sicer zelo primerljiv ford, honda pa se uvr-šča občutno slab-še. MB/HK

**Eko indeks kriteriji ocenjevanja
ČIŠČENJE IZPUŠNIH PLINOV
Ocena 5: Euro 6d, e-avto
Ocena 4: Euro 6d temp
Ocena 3: SCR + LNT, SCR, BPF²
Ocena 2: SCR, CNG
Ocena 1: ostali
TESTNA PORABA/CO₂
Ocena 5: do 100 g/km CO₂
Ocena 4: do 130 g/km
Ocena 3: do 150 g/km
Ocena 2: do 170 g/km
Ocena 1: ostali
OBREMENITEV PROMETA (dolžina x širina x višina)
Ocena 5: do 6
Ocena 4: do 12
Ocena 3: do 15
Ocena 2: do 18
Ocena 1: ostali
TEHNIKA KLIMATSKE NAPRAVE
Ocena 5: CO₂ (serijsko)
Ocena 4: CO₂ (doplačilo)
Ocena 3: R1234yf z varnostno tehniko/e-avto
Ocena 2: R1234yf v bencins-kem ali turbodizelskem
Ocena 1: ostali
LNT: NO, katalizator
BPF: bencinski filter trdih delcev