

Uporedni test

KIA CEED NA PRVOM POREĐENJU

PRAVO KROZ

Sa novim „sidom“ Kija je dospela u sredinu kompaktne klase gde polako, ali sigurno postaje tesno, pogotovo za nove takmace

Fotograf se pitao:
hoće li nova „kija sid“
zaista dospeti na sam
vrh klase? „Golf“ kao
poznati pobednik se
tome izuzetno protivi,
a mora da brine i o
ostatku konkurencije
koja je vrlo jaka

↙
**Opel Astra
1.4 Turbo**

125 KS
7,4 l/100 km
od 21.845 evra

↙
**VW Golf
1.5 TSI**

130 KS
6,1 l/100 km
od 24.050 evra*

CENTAR

Automobili iz Koreje su iz generacije u generaciju sve bolji. Takva je situacija već godinama na našim testovima u kojima učestvuju Hyundai i Kija. Možda vam zvuči kao fraza, ali to je činjenica, što naravno ima i svoje posledice.

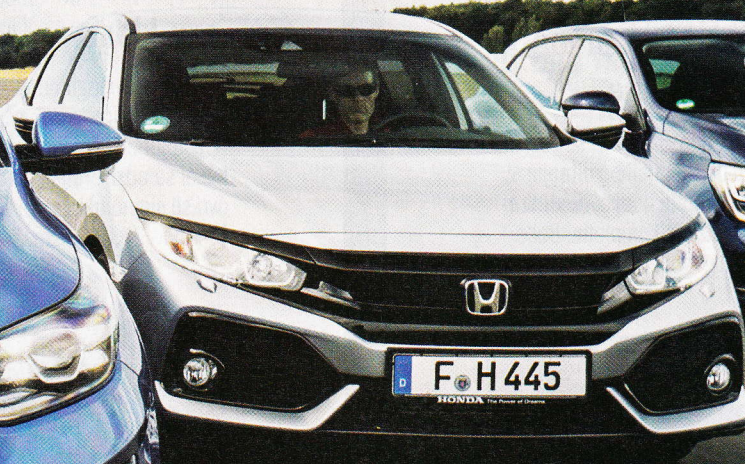
Ali, idemo redom. Već tokom prve vožnje nam se svideo novi Kijin „sid“, ali sada i ovde mora da se izбори sa vrlo jakom konkurencijom. Pre svega sa „VW golfom“, koji je izvorna mera klase, ali takođe i sa „hondom sivik“, „opel astrom“ i „reno meganom“, a svi oni imaju oko 130 KS i troše malo benzina.

Izvršili smo detaljne provere i zaključili da je „golf“ gubio poene u nekoliko poređenja do sad. Doduše retko, ali ipak: 2002. godine je izgubio od „reno megana“ i 2007. godine od „tojote auris“ i ove godine od „honde sivik“ dizel. Ali, to je bilo to – tada su novi „megan i „auris“ bili u najboljoj formi ikad. Inače, „golf“ je uvek pobeđivao sve i svakoga. Ali, još jedna po sebi poznata stvar je da sve ima svoj kraj. I, automobili iz Koreje su, kao što rekospo, sve bolji. Ali, pročitajte sami detalje ovog uporednog testa. >>>



↓
**Kia Ceed
1.4 T-GDI**

140 KS
7,0 l/100 km
od 22.090 evra*



↓
**Honda Civic
1.0 VTEC**

129 KS
7,0 l/100 km
od 22.790 evra*



↓
**Renault Mégane
TCE 130**

132 KS
6,8 l/100 km
od 20.690 evra*

* cene u nemačkoj



Elegantna linija

RENAULT MEGANE TCe 130 | 477 Poena

Ugladen stil, povoljna cena, bogata oprema. Pet godina garancije.

Ograničen prostor pozadi, iritirajuće komande. U poređenju sa drugima vožnja je umerena, tvrde ogibljenje.

„Megan“ se već dve godine vozi kod nas. Izgleda još uvek sveže kao prvog dana i veoma je elegantan. Dobar ukus dizajnera pokazuje i enterijer sa uspravnim ekranom osetljivim na dodir od sedam inča. Ono što je manje lepo je iritirajuće rukovanje ovim ekranom sa tonom koji nervira, sa puno funkcija i menijem koji i te kako zbunjuje. „Megan“ mora da stane na kraj reda i po pitanju ponude prostora. U ovoj grupi je najmanji, što se u prednjem delu i ne primećuje toliko, ali prostor pozadi to ipak otkriva – za odrasle je uzano.

„Renoa“ pokreće motor od 1,2 litre sa 132 KS. Malo je umoran pri niskim obrtajima, ali vožnja je nežna i tiha. „Megan“ se vozi umereno i u direktnom poređenju sa drugima je udoban, ali po pitanju ogibljenja reaguje prilično kruto i rastresito. Dodatne poene, međutim, dobija za pristupačnu cenu od 25.490 evra, kao i za kompletnu Bose Edition opremu. A uz to tu je i veoma pristojna garancija od pet godina.

„Megan“ izgleda sveže kao prvog dana



UGLAĐEN DIZAJN

Moderan kokpit, ali zbunjujuće rukovanje. Mesto u zadnjem delu je knap.



Divlji dizajn: „sivik“ upada u oči

HONDA CIVIC 1.0 VTEC | 484 Poena

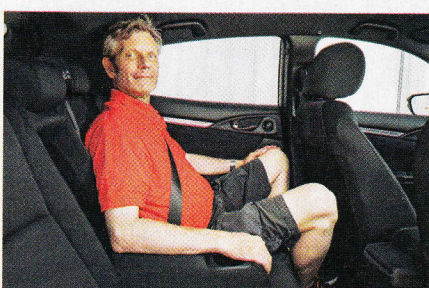
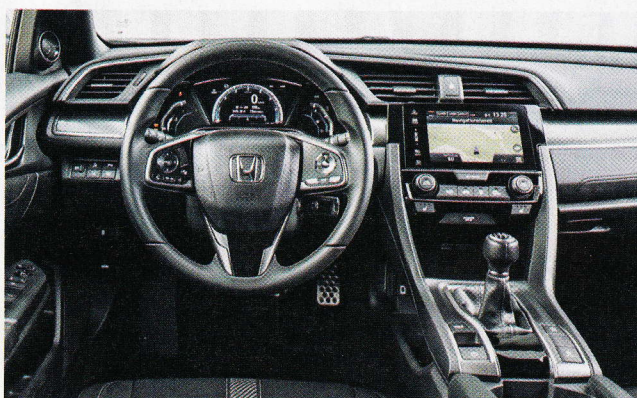
Veoma veliki prtljažni prostor, precizan menjač, snažne kočnice, komforan.

Ograničen prostor za glave u zadnjem delu, malo slabije karakteristike u žustrijoj vožnji.

TRADICIJE treba negovati. To važi i za novo izdanje „sivika“, inače već deseto, ali od 1972. godine uvek je spektakularno oblikovan. Divlji dizajn unosi promenu u inače prilično smernu kompaktnu klasu. A, ima čak i jake prednosti: Prtljažnik je sa prostorom od 478 litara izvanredno izdašan. Ponuda prostora je u redu, pogotovo uzimajući u obzir da se u „hondi“ sedi niže nego u drugim vozilima, odnosno ona je najbliže asfaltu od svih. „Sivik“ je ovde jedini kog pokreće motor sa tri cilindra – pri niskim obrtajima je trom i jasno traži težu nogu na gasu, kada krene da reži.

Dizajn unosi promenu u ovu klasu

Međutim, ono što zabavlja je precizno menjanje brzina i postojane kočnice. Upravljanje pri nižim brzinama kasni sa odzivom, ali pri većim postaje direktinije. Sve ovo se sjajno uklapa sa šasijom i udobnim ogibljenjem. Cena je solidna - 25.490 evra, što „sivika“ čini toplom preporukom.



KOKPIT POKAZUJE ODVAŽNOST

Menjač je pozicioniran nešto više. Mesta na zadnjoj klupi ima dovoljno, ali je prostor za glave putnika ograničen.

„Astra“ izgleda sjajno



OPEL ASTRA 1.4 TURBO

501
Poena

+ Pristojna ponuda prostora, hvaljena AGR sedišta su za preporuku. Živahan motor ispunjava 6d-TEMP emisijski standard.

- Šasija je za naš ukus isuviše jednostavna. Navigacija je sa zastarelom grafikom.

Trenutno aktuelno u Riselshajmu je da je u prvom polugodištu Opel dostigao dobit od 502 miliona evra, nakon praktično 20 godina gubitka. Nije ni čudo (samo to možemo da kažemo), jer su njihovi automobili sasvim u redu. To pre svega važi za „astru“. Ona u poređenju sa drugima deluje vrlo ozbiljno, skoro kao da je kupe, međutim nudi zapanjujuće puno prostora, samo ga „golf“ ovde ima više. Kao

i uvek, savetujemo dobro konstruisana AGR sedišta (akcija: zdrava leđa, AGR sedišta za vozača od Dinamik paketa). Svideo nam se i motor od 1,4 litre sa 125 „konja“. Vuče silovito, ima dovoljno snage pri niskim obrtajima ali pri promeni brzina reaguje naglašeno sporo. I on, kao i „kija“, ispunjava 6d-TEMP emisijski standard. Šasija je po našem ukusu nešto

kruće konstruisana i blago nemirna, ali još uvek dobra. Sa svojih 1.252 kilograma „astra“ je ovde najlakši automobil. Ko želi, može i te kako da se zabavlja, čak i sa povoljnom cenom od 26.015 evra.

Opelu je krenulo jer sada prave dobre automobile



Plasman



ENTERIJER SA LEPOM LINIJOM

Kokpit je impresivan. Prostora pozadi ima sasvim dovoljno.

Najatraktivniji još od četvrte generacije



VW GOLF 1.5 TSI

520
Poena

+ Najbolja ponuda prostora. Najštedljiviji motor. Veoma izbalansirana vožnja.

- Ne ispunjava Euro 6d-TEMP standard. U poređenju sa drugima ima najslabije kočnice, kratka garancija.

Skoro neverovatno, ali „golf VII“ se pravi još od 2012. godine. A ovakav je osećaj u njemu: sazeo i izbalansiran. On ima najviše prostora, sve je organizovao kako treba, i ima najbolji pregled na instrumente. Motor od 1,5 litara TSI je vrlo živahan, nastupa ubedljivo, zvuči vrlo prijatno. A sa potrošnjom od 6,1 litre troši najmanje goriva u ovoj

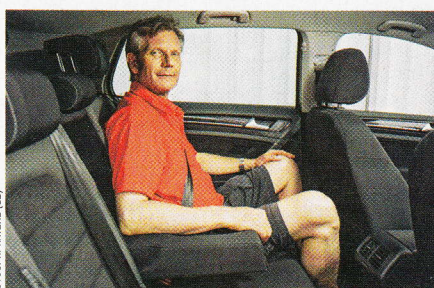
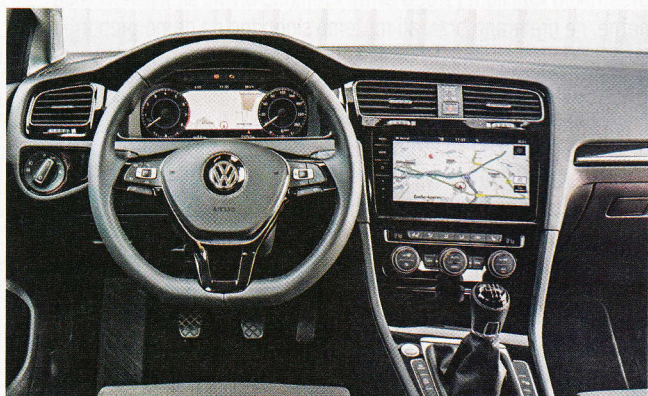
„Golf“ je došao bez DCC šasije, ali ona mu čak i ne treba

ekipi. „Golf“ koji smo testirali nije imao adaptivnu DCC šasiju, ali i ovako se vozi lako i udobno. I upravo zbog ovakvih kvaliteta, po pitanju vrednosti nalazi se skoro na vrhu liste. Ali zašto onda ne pobeđuje? Bitni razlozi za to: motor ispunja-

va standard 6C, kočnice su slabije, a Volkswagen nudi oskudnu garanciju od samo dve godine, a osim toga, za cenu od 29.980 evra je i prilično skup. To ga stavlja na 2. mesto. Ah, da, „golf VIII“ dolazi sredinom sledeće godine.



Plasman



VISOK KVALITET I ŠIK, ALI...

... odlična navigacija bez rotacionog kontrolera. Displej je preniško. Puno prostora u zadnjem delu vozila.

FOTOS: R. BÄCKE (12)



Njuška tigra je karakteristična za čitavu gamu. Iza toga slede mirne, svedene forme

7

Plasman

Samo su apostrof između E i D izostavili – „kija“ se zvala „Cee´d“. „Sid“ je skromno dizajniran, ali nije dosadan. Unutra je stilski ubedljiv i prilično dobro obrađen. Sa velikim i dobro čitljivim instrumentima i, što se ne može dovoljno često isticati, jednostavnim i neproblematičnim komandama, što nije slučaj kod svih takmaca. Pri tom „sid“ velikodušno nudi prostor. I u zadnjem delu vozila su odrasle osobe dobro zbrinute. Sedišta su dobila na konturi i nude dobro bočno držanje. Pri tome „sid“ poseduje Spirit bogatu opremu.

Motor od 1,4 litre sa 140 KS je simpatičan, sa energičnim karakterom pogotovo pri startu, i zatim glatkom vožnjom. Tih samo pri srednjim obrtajima, sa blagom naklonošću ka brujanju. Za ovo poređenje bila je na raspolaganju verzija sa 7-stepenim menjačem sa dvostrukim kvačilom (1.600 evra). Promene brzina su iznenađujuće nežne, ne preterano brze, ali možemo slobodno da damo preporuku. Puno posla je urađeno na šasiji, koja je „sidu“ sada obezbedila da bude udobna, i da upravljanje i kočenje bude upravo onako kako mi to volimo. Evropski. Kija je utegnula ogibljenje na ovom modelu, verovatno da bi se razgraničila od komfornog brata „hjundaija i30“. Direktno, ne baš previše preosetljivo upravljanje je ok, a pažnju su nam privukle i veoma dobre kočnice. „Sid“ sa zagrejanim kočnicama pri brzini od 100 km/h staje za 1,7 metara bliže od „golfa“. Da zaključimo. Nova „kija sid“ u mnogim oblastima ide rame uz rame sa „golfom“. Pobedu, međutim, odnosi zato što već sada nudi motor koji ispunjava 6d-TEMP standard, zato što ima bolje kočnice, nudi odličnu garanciju (od sedam godina!) i zato što manje košta.

KIA CEED 1.4 T-GDI

525
Poena



Prilično dobra ponuda prostora, motor sa 6d-TEMP, puno opreme, snažne kočnice, dugačka garancija



Blago brujanje motora pri srednjim obrtajima, relativno glasni šumovi u vožnji.

Jasne linije i na zadnjem delu, pravi auspuh

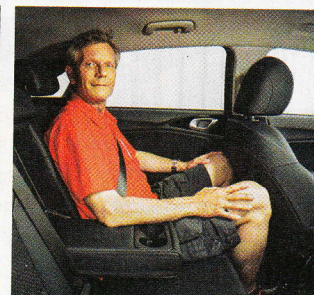


Dobro došla Kija! Ne u sredinu, već na vrh!



LEPA ATMOSFERA, JEDNOSTAVNO KOMANDOVANJE

Kokpit sa velikim, jasnim instrumentima, ekran navigacije stoji samostalno i sve je čitljivo. Veoma dobra završna obrada. Prostran zadnji deo sa udobnim sedištim.



OVOLIKO PROSTORA NUDE NOVA KOMPAKTNA VOZILA UNUTRA

1 Visina sedišta napred

2 Prostor za noge napred

3 Sedeća površina napred

4 Visina naslona napred

5 Unutrašnja visina napred

6 Prostor za noge pozadi

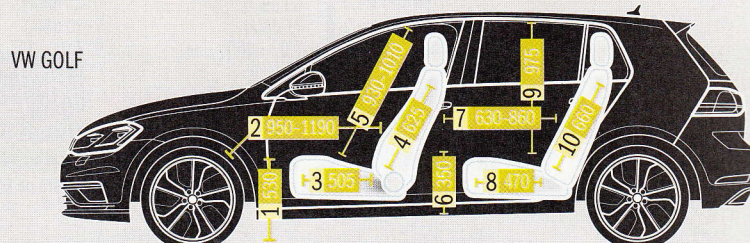
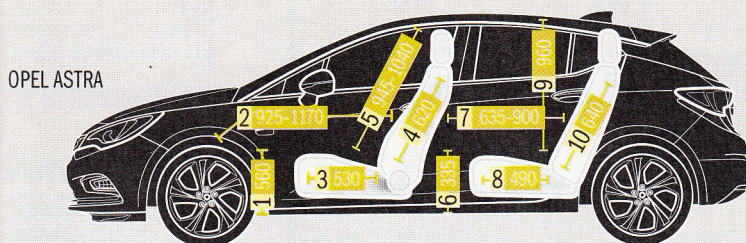
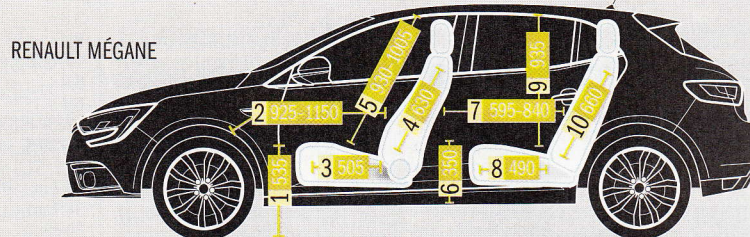
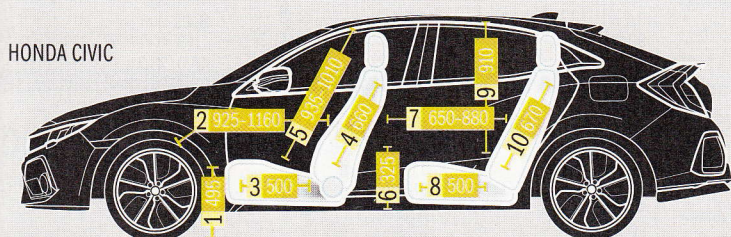
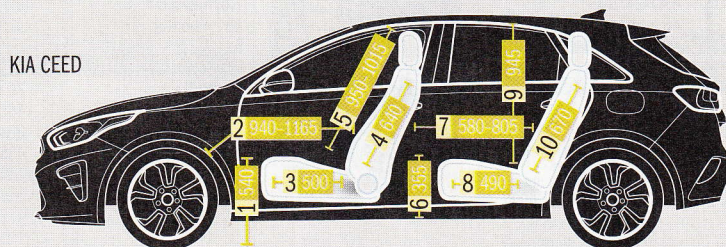
7 Visina prostor za noge pozadi

8 Sedeća površina pozadi

9 Unutrašnja visina pozadi

10 Visina naslona pozadi

sva
merenja su
prikazana u
milimetrima



**DNEVNIK
U 19:00**

sa Majom Žeželj

N
EXCLUSIVE
CHANNEL

UPOREDNI TEST KIA CEED NA PRVOM POREĐENJU



Modeli

	HONDA	KIA	OPEL	RENAULT	VW
motor/cilindri	tri cilindra, turbo	četiri cilindra, turbo	četiri cilindra, turbo	četiri cilindra, turbo	četiri cilindra, turbo
Položaj	napred poprečno	napred poprečno	napred poprečno	napred poprečno	napred poprečno
Ventili/bregaste osovine	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2
Pogon bregaste	Kaš	Lanac	Lanac	Lanac	Kaš
Zapremina	988 cm ³	1353 cm ³	1399 cm ³	1197 cm ³	1498 cm ³
Snaga kW (KS) pri o/min	95 (129)/5500	103 (140)/6000	92 (125)/4000	97 (132)/5500	96 (130)/5000
Obrtni moment Nm pri o/min	200/2250	242/1500	245/2000	205/2000	200/1400
Maksimalna brzina	203 km/h	206 km/h	205 km/h	198 km/h	210 km/h
Menjač	6-stepeni, manualni	7-stepeni, dvostruko kvačilo	6-stepeni, manualni	6-stepeni, manualni	6-stepeni, manualni
Pogon	napred	napred	napred	napred	napred
Kočnice napred/nazad	diskovi / diskovi	diskovi / diskovi	diskovi / diskovi	diskovi / diskovi	diskovi / diskovi
Dimenzije pneumatika	235/45 R 17 W	225/45 R 17 W	225/45 R 17 V	205/50 R 17 Y	225/45 R 17 V
Tip gume	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3	Michelin Pilot Sport 4	Dunlop Sport Maxx RT
Dimenzija točkova	8 x 17"	7 x 17"	7 x 17"	7 x 17"	7 x 17"
Emisija CO ²	117 g/km	129 g/km	133 g/km	120 g/km	110 g/km
Potrošnja	6,4/4,4/5,1 l	6,7/5,0/5,7 l	7,6/4,8/5,8 l	6,2/4,0/5,4 l	6,2/4,0/4,8 l
Rezervoar/vrsta goriva	46 l / benzin	50 l / benzin	48 l / benzin	47 l / benzin	50 l / benzin
Filter čestica	-	S	S	-	-
Klima uređaj	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Buka	67 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)	68 dB(A)
Kapacitet prikolice	1200/500 kg	1000/450 kg	1450/620 kg	1650/660 kg	1315/485 kg
Kapacitet prtljagnika	478-1267 l	395-1291 l	370-1210 l	384-1247 l	380-1270 l
Dimenzije D/S/V	4518/1799/2076**/1434 mm	4310/1800-2055**/1447 mm	4370/1871-2042**/1485 mm	4359/1814-2058**/1438 mm	4258/1790-2027**/1492 mm

*potrošnja u gradu/na putu/kombinovano; **širina sa retrovizorima



Merenja

Ubrzanje	0-50 km/h	4,0 s	3,6 s	3,2 s	3,3 s	3,4 s
	0-100/0-130 km/h	11,2 s	9,4 s	9,5 s	10,1 s	10,3 s
	0-160/0-200 km/h	18,5/29,5 s	15,4/25,1 s	15,8/26,8 s	16,4/27,6 s	16,0/25,7 s
Međuubrzanje	60-100 km/h	6,2 s	5,0 s	5,2 s	5,5 s	5,6 s
	80-120 km/h	7,5 s	6,4 s	6,9 s	7,2 s	6,9 s
Masa praznog vozila/nosivost		1299/476 kg	1369/481 kg	1252/563 kg	1294/512 kg	1315/485 kg
Raspored mase n/p		61/39 %	61/39 %	60/40 %	62/38 %	59/41 %
Prečnik zaokreta levo/desno		11,7/11,5 m	11,2/11,2 m	11,2/11,1 m	11,2/11,4 m	11,0/11,0 m
Put kočenja od 100 km/h hladne		34,7 m	34,7 m	36,1 m	36,0 m	36,0 m
od 100 km/h zagrijane		34,8 m	34,7 m	35,9 m	35,9 m	36,4 m
Buka u kabini pri 50 km/h		60 dB(A)	59 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	59 dB(A)
pri 100 km/h		69 dB(A)	67 dB(A)	67 dB(A)	66 dB(A)	66 dB(A)
pri 130 km/h		71 dB(A)	70 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)
Potrošnja na testu		7,0 l - 165 g/km	7,0 l - 165 g/km	7,4 l - 176 g/km	6,8 l - 161 g/km	6,1 l - 145 g/km
Autonomija		650 km	710 km	640 km	690 km	810 km
Sportska potrošnja		9,7 l	8,9 l	9,2 l	9,3 l	8,0 l
Potrošnja na testu		7,0 l	7,0 l	7,4 l	6,8 l	6,1 l
Štedljiva potrošnja		5,3 l	5,8 l	5,5 l	5,5 l	5,3 l

● 54 km na auto-putu, 20 km punim gasom; ● Prosečno 155 km, test ruta po izboru AUTO BILD-a; ● 101 km po gradu i na otvorenom putu, što manje gasa

Dizajn koji najviše privlači pažnju nudi „honda“. Ostali više vode računa o tome da budu svestrani. „Kija“ je i više nego solidna



OCENE

Karoserija

	Maks. bodova	KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Prostora napred	20	16	17	16	17	15
Prostora pozadi	20	14	16	14	13	12
Osećaj prostranosti	10	7	8	7	7	7
Prtljažnik	20	11	11	11	13	11
Varijabilnost	10	5	6	2	2	1
Korisna nosivost	10	6	6	8	6	7
Prikolica	5	1	3	3	2	5
Kvalitet spojeva	15	10	11	10	9	8
Utišak o kvalitetu	20	16	17	16	16	15
Funkcionalnost	10	8	9	8	8	8
Sigurnosna oprema	10	5	6	4	4	5
ZBIR	150	99	110	99	97	94

Pogon

Ubrzanje	15	11	10	11	9	10
Međuubrzanje	20	13	12	12	11	12
Maksimalna brzina	5	3	3	3	3	3
Refinjenost rada	15	13	13	13	12	13
Odziv gasa	10	7	7	7	6	6
Menjač	20	17	14	13	14	11
Potrošnja na testu	30	22	23	21	22	22
Autonomija	10	4	5	3	4	4
ZBIR	125	90	87	83	81	81

Dinamika vožnje

Osećaj u vožnji	20	18	18	18	17	17
Elektronska asistencija	5	5	5	5	5	5
Držanje pravca	20	17	17	16	17	15
Agilnost	20	17	17	16	16	14
Upravljanje	5	4	4	4	4	4
Krug okretanja	10	5	5	5	4	5
Kočnice	20	18	15	16	18	16
ZBIR	100	84	81	80	81	76

Povezanost

Telefon	5	4	5	4	5	4
Navigacija	10	4	8	4	5	6
Onlajn aplikacije	10	6	7	8	6	7
Audio uređaj	5	5	5	5	5	5
Sistemi asistencije	20	15	16	13	12	11
Connected-Car-Wertung	50	34	41	34	33	33

Ekologija

Spoljne dimenzije	15	9	9	7	7	8
Masa	15	11	11	12	12	12
Emisija CO ₂	20	13	14	12	13	13
Klasa efikasnosti	5	4	4	4	4	4
Spoljna buka	5	3	5	4	5	4
Zaštita životne sredine	40	20	10	20	10	10
ZBIR	100	60	53	59	51	51

Plasman

Maksimalan broj poena 750

1.	2.	3.	4.	5.
				
Kia Ceed 1.4 T-GDI 525	VW Golf 1.5 TSI 520	Opel Astra 1.4 Turbo 501	Honda Civic 1.0 VTEC 484	Renault Mégane TCe 130 477

Prvo mesto, jedan vrlo dobro osmišljen automobil.

Prostran, komforan, sazreo. Bez 6d-TEMP.

Prilično dobra ponuda prostora, živahan motor sa 6d-TEMP.

Smeo dizajn, ogroman prtljažni prostor, snažne kočnice.

Fin dizajn i lep motor, ali zadnji deo vozila je skučen.

Zaključak

Ogromno iznenađenje: „sid“ se nalazi na poziciji ispred „golfa“. I to sa punim pravom, jer jedva da poseduje slabe strane. Dakle, čestitamo Kiji, to nisu mnogi uspeali.

EKIPA
AUTO BILDA

Udobnost

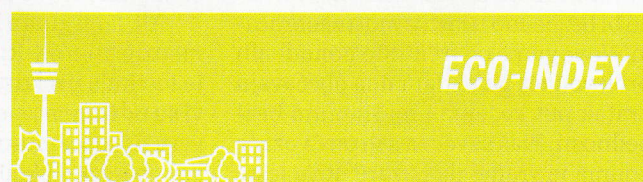
	Maks. bodova	KIA	VW	OPEL	HONDA	RENAULT
Ulazak u kabinu	5	4	4	4	3	3
Pozicija sedenja	10	9	9	9	9	9
Prednja sedišta	15	12	11	12	10	9
Zadnja klupa	10	8	8	8	6	6
Praktičnost	10	8	7	8	6	5
Ogibljenje	30	22	25	23	24	20
Buka u kabini	10	7	7	6	6	7
Izolacija kabine	10	8	8	7	7	7
Komfort u vožnji	15	15	12	11	12	13
Klima-uređaj	10	6	6	6	6	6
ZBIR	125	99	97	94	89	85
Ukupno bodova	650	466	469	449	432	420

Troškovi

Cena	50	27	25	31	32	32
Držanje vrednosti	15	9	10	7	6	5
Osiguranje	10	7	8	6	6	6
Održavanje	10	2	4	4	2	4
Garancija	15	14	4	4	6	10
ZBIR	100	59	51	52	52	57
Ukupno bodova	750	525	520	501	484	477

Plasman

	1.	2.	3.	4.	5.
Cena u evrima	28.670	29.980	26.015	25.490	25.490
Cena po rejtingu u evrima	54,61	57,65	51,93	52,67	53,44
Pobednik prema odnosu cene i performansi	4.	5.	1.	2.	3.



Ocene od 1 do 5**

UČEŠĆE U FINALNOJ OCENI	HONDA	KIA	OPEL	RENAULT	VW
Emisioni standard 40 %	5	2	2	5	5
Potrošnja na testu/emisija CO ₂ 30 %	4	4	5	4	3
Zagađenje saobraćaja 20 %	2	2	2	2	2
Klima-uređaj 10 %	5	5	5	5	5
Ukupna ocena	4,1	2,9	3,2	4,1	3,8
Plasman	4.	1.	2.	4.	3.

„Kija“ sa motorom 6d-TEMP dobija dvojku ispred zarez, mogla je da bude štedljivija. „Opel“ je takođe čist, a troši još više. Ostali su daleko iza njih.