

Z valjem manj na št. 1

Nova **astra** s tremi valji? Ali je lahko takšen motor dovolj dober za odraslo kombilimuzino? Napet četverboj, v katerem nastopa tudi aktualni serijski zmagovalec – **kia cee**.



Opel astra 1.2
96 kW

Kia cee
1.4 T-GDI
103 kW

Ford focus active
1.0 ecoboost
92 kW

Renault mégane
TCe140
103 kW

Opel mora varčevati! No, ne razumite napačno, kajti njihovi avtomobili so dobri, prodaja teče, številke so zelene. Težava, s katero se soočajo v glavnem vsi avtomobilski proizvajalci, sta visoka poraba, izpust CO₂. Spomnimo, da bodo v kratkem sledile kazni za proizvajalce, ki ne bodo dosegali emisijskih norm. V astri je zdaj vgrajen novi trivaljni motor, ki je bistveno varčnejši. Pred letom dni smo preizkusili astro z vgrajenim 1,4-litrskim bencinskim motorjem in 92 kW moči, na našem

! Opel astra z novim motorjem potrebuje liter manj za enako razdaljo kot prej.

testu je porabil 7,4 litra. Novi 1,2-litrski trivaljnik ima 4 kW moči več, porabi pa liter manj. Lepo!

V četverboju limuzin pa varčni opel ni najvarčnejši! Ta naziv prejme renault megane TCe 140, ki se zadovolji s 6,3 litra, in to z valjem več! To je dva decilitra manj kot porabi drugi trivaljnik v primerjavi, 1.0 ecoboost v ford focus active. Četrti borec v primerjavi ima prav tako štiri valje, porabi pa 7,2 litra. Kia cee je tako najbolj požrešen v četverici. Pa sicer? Žeja je eno, znanje drugo!

Pa si pogledjmo še druge razlike med tekmovalci. Renault megane

je edini, ki ima namesto običajne palice plinski blažilnik pokrova motorja – priročno in enostavno. Seveda pa brez negativnih primerov ne gre. Recimo pri focusu, ki ima sicer zelo praktično gumijasto zaščito na vratih, ki prepreči poškodbe na parkirišču, a dober vtis kvari neljubi črni pokrov med zadnjima žarometoma in prtljažnikom, ki ga raje več ne bi videli. Pri astri so dopisali tip motornega olja na pokrovček (zglej!), a tako v motornem prostoru kot tudi v kabini najdemo določena mesta z ostrimi robovi. Končna obdelava bi lahko bila za odtonek boljša, to je treba

priznati. Na področju kakovosti brez dvoma zmaguje korejska kombilimuzina. Dober primer tega je čvrsto dvojno dno prtljažnika, ki ga z enim potegom roke prestavimo stopnjo nižje. Čudovito!

Preidimo h glavnemu vprašanju. So lahko trije valji dovolj za zmago na takšni primerjavi? Vse avtomobile preizkusimo na testni progi, ki ima vse – od kratkih izboklin do lukenj v cesti. Pa še marsikaj drugega, kar simulira običajno vožnjo po cestah. Sanjski teren za preizkuševalce podvozja in zelo težko delo za testirance. Tudi za astro, ki se na dolgih valih precej nagiba, in to tako neobičajno, da smo se vprašali, ali gre za

opel. Astrino podvozje smo namreč stalno hvalili in ga postavljali na vrh, tokrat pa se nagiba, volan je nekoliko premehak, potem pa so še tu neobičajni zvoki škripanja med vožnjo po tlakovani cesti. Zelo všeč nam je novi trivaljnik, ki je rezultat Oplovega dela, PSA tukaj ni imel nič zraven.

1,2-litrski motor res potrebuje nekaj več vrtljajev, pod 2.000 se ne zadržuje rad. Nad to številko začetimo 225 Nm navora, ki ga motor skriva v sebi. Z mesta do 100 km/h pospeši v 8,6 sekunde, v četrti prestavi pa s 60 do 100 km/h pospeši pol sekunde hitreje kot trivaljni focus. S 1.272 kilogrami je astra tudi lahka. Sledijo ji megane (1.318 kg), cee (1.346 kg) in focus (1.351), ki je od astra težji za povprečnega moškega.

Da je focus toliko težji, med vožnjo ne opazimo. Njegov litrski

agregat se zelo rad zavrti visoko (do 6.000 vrtljajev), pretikanje je lahko in natančno, na srečo pa omogoča tudi precej umirjeno vožnjo v nizkih vrtljajih. Volan je uravnotežen in deluje izredno povezano, le redki avtomobili v tej ligi imajo tako dober krmilni mehanizem. Nam pa Ford v zadnjem času na teste pošilja različice Active, kar je po eni strani škoda, saj podvozje le-tega ni tako agilno naravnano kot pri običajnem focusu. V vsakem zavozu začetimo, da ima active višjo karoserijo, ta se bolj nagiba in je tudi nasploh manj dinamičen.

Kia zmaga vse naštetu bolje. Ima zelo uravnoteženo podvozje, ki ga poznamo le še pri golfu, na cesti leži čvrsto in solidno, volan je zelo natančen in tudi po meritvah je v ospredju. Za pospešek z mesta do 100 km/h potrebuje 9,1 sekunde, kar je najhitreje v primerjavi, >>

Dvakrat tri in dvakrat štiri. Astra in focus imata trivaljnik, cee in megane pa štirivaljnik.



Kia ceed 1.4 T-GDI

Idealen kokpit najdemo v ceeđu. Zaslon navigacije ravno prav visoko, pod njim tipke za hiter izbor radia in navigacije. Sredi osrednje konzole enota za klimatizacijo, nižje predal za mobilnik z induktivnim polnjenjem. Trikraki volan paketa GT-line je spodaj poravnan, sedeži so odlično oblikovani. Opazimo veliko potez premijskega razreda, le izbor materialov je ponekod malce slabši. Armaturna plošča je premijska, osrednja konzola v redu, držalo za napitke pa bi bilo potrebno izboljšati. Kia ima tudi problem s čevlji! Če ima prednji potnik sedež postavljen na najnižji nivo, zadaj pod njega ne moremo spraviti nog. Vse ostalo je praktično perfektno.



Ford focus active 1.0 ecoboost

Idealno sedenje zadaj je v focusu active. Avtomobil je tri centimetre višji, tako da je vstop v vozilo udoben. Tako po meritvah kot po občutku je zadaj prostora za potnike največ ravno v focusu, prtljžnik s 1.354 litri prostora pa je največji v primerjavi. Želeli bi gumb za hitri izbor, gumb za osnovni meni v zgornjem levem kotu je med vožnjo težko zadeti, zahteva preveč pozornosti. Pri induktivnem polnjenju včasih javlja napako, ker se mobilnik premakne, gumb za zagon motorja z voznikovega sedeža ni viden, saj je postavljen za ročico za volanom.



Opel astra 1.2

Idealen za sedenje spredaj je Opel Astra z vgrajenimi AGR-sedeži. Zadnji sedeži imajo tridelen naslon. Tudi kokpit je jasen in pregled, žal je zaslon navigacije postavljen prenizko in predalec od voznika. Med vožnjo je težko zadeti gumb multimedije. Opel bi lahko tu in tam pokazal več ljubezni do detajlov. Pod osrednjo konzolo bi lahko namestili neдрsljivo podlogo, tako da bi krama med vožnjo ostala na mestu in ne bi poskakovala vsenaokoli.



Renault megane TCe 140

Ideal za razvijanje nudi Megane. Hvalimo zelo pregleden kokpit s pokončnim zaslonom, na katerem lahko upravljamo skorajda vse. Zelo dobri so tudi sedeži v paketu opreme Bose. Gumbi za ogrevanje sedežev so dobro vidni na osrednji konzoli in ne več na sedežih. Je pa potenciala za razvijanje veliko. Može, višji od 1,80 metra, se bodo zadaj težko pripeli, potnika spredaj pa bosta v hrbtu čutila njihova kolena. Ozko je, tako da bo potnikom toplo in morda malce neprijetno. Notranji rob prtljžnika je previsok.



» pa tudi pojemek je najboljši ravno pri ceeđu. Da se s 100 km/h zaustavi, potrebuje samo 32,9 metra oz. 33,4 pri ogretyh zavorah. To je tri metre manj kot Megane. Niti Megane nima slabih zavornih poti, pravzaprav je Renault na številnih področjih prepričljiv. Nekaj kritik pa le imamo: recimo predolge poti ročice, volan bi lahko vračal več informacij s ceste, podvozje je manj

agilno ... Potem pa je tukaj še voznikov sedež našega testnega vozila, ki je cvilil kot star babičin naslanjač. Škoda, kajti motor se je izkazal kot eden najboljših do zdaj, poleg tega pa tudi porabi najmanj v primerjavi. Pa smo že pri cenah. Omenili smo, da je Kia postala samozavestna tudi na področju cen, a po drugi strani je opremljenost njihovih vozil dobra. Splača se tudi iskati aktualne akcije,

! Vzmete-nje, volan, motor: Kia Ceed je aktiven avtomobil. Korejski avtomobil nagovarja dinamične.

trenutno na primer stane 3.700 evrov manj, če avtomobil kupite preko njihovega financiranja. No, če ne upoštevamo vseh popustov in akcij, potem je Ceed bistveno dražji od Forda, ki je najcenejši, pa tudi od ostalih dveh. Kljub višji ceni pa v tej primerjavi zmaguje. Nabral je dovolj točk, da je ostal v prednosti. In še nekaj – s tremi valji tokrat Astra ni dosegla prvega mesta, temveč tretjega. ➔

Opel Astra s 4,37 metra, Kia Ceed 4,33, Ford Focus Active 4,39 in Renault Megane 4,36.



Odlične zavorne poti

Neverjetno je, kako kratke zavorne poti ima kia ceed. S hitrosti 100 km/h se s hladnimi zavorami zaustavi v 32,9 metra, z ogretim pa 33,4 m. Take vrednosti zmorejo le športni avtomobili.

Podatki o avtomobilu	FORD	KIA	OPEL	RENAULT
Motor	3-valjnik, turbo	4-valjnik, turbo	3-valjnik, turbo	4-valjnik, turbo
Vgradnja	spredaj prečno	spredaj prečno	spredaj prečno	spredaj prečno
Ventili/odmične gredi	4 na valj/2	4 na valj/2	4 na valj/2	4 na valj/2
Prenos odmične gredi	zobati jermen	veriga	veriga	veriga
Delovna prostornina	999 cm³	1353 cm³	1199 cm³	1332 cm³
kW (KM) pri min ⁻¹	92 (125)/6.000	103 (140)/6.000	96 (130)/5.500	103 (140)/5.000
Nm pri min ⁻¹	170/1.400	242/1.500	225/2.000	240/1.600
Največja hitrost	196 km/h	210 km/h	215 km/h	203 km/h
Menjalnik	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni
Pogon	prednji	prednji	prednji	prednji
Zavore spredaj/zadaj	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne
Pnevmatike na preizkusnem vozilu	215/50 R 18 V	225/45 R 17 V	225/45 ZR 17 Y	205/50 R 17 V
Model pnevmatik	Hankook Ventus Prime 3	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3
Platišča	7,0 x 18"	7,0 x 17"	7,5 x 17"	7,0 x 17"
Izpust CO ₂	138 g/km	141 g/km	137 g/km	144 g/km
Poraba goriva*	5,8 l	5,9 l	5,8 l	6,1 l
Posoda za gorivo/vrsta goriva	52 l/bencin	50 l/bencin	48 l/bencin	47 l/bencin
SCR-kat/AdBlue rezervoar	S	S	S	S
Hladilno sredstvo klimatske naprave	R1234yf	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Hrup	67 dB(A)	72 dB(A)	67 dB(A)	67 dB(A)
Prikolica (zavirana/nezavirana)	1.100/660 kg	1.410/600 kg	1.350/620 kg	1.650/650 kg
Prtljažnik	375-1.354 l	395-1.291 l	370-1.210 l	402-1.247 l
Mere D/Š/V	4.387/1.825-1.979**/1.482 mm	4.325/1.800-2.055**/1.442 mm	4.370/1.871-2.042**/1.485 mm	4.359/1.814-2.058**/1.438 mm

*mestna/izvenmestna/kombinirana; **širina z zunanjimi ogledali

Stroški/jamstvo

Norma o izpušnih plinih	Euro 6d-Temp Evap ISC	Euro 6d-Temp Evap ISC	Euro 6d-Temp Evap ISC	Euro 6d-Temp Evap ISC
Cestnina/zavarovanje na leto*	96,99/529,00 EUR	130,99/603,00 EUR	96,99/529,00 EUR	96,99/603,00 EUR
Servisni intervali	30.000 km/2 leti	15.000 km/1 leto	30.000 km/1 leto	30.000 km/1 leto
Tovarniška garancija/omejitev km	2 leti/brez	7 let/150.000 km	2 leti/brez	2 leti/brez
Jamstvo na prerjavenje	12 let	12 let	12 let	12 let
Mobilno jamstvo	neomejeno	neomejeno	1 leto	neomejeno

*informativni podatki pridobljeni na lpp.si;

Meritve

Pospeški	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130 km/h	3,6 s 11,0 s 17,6 s	3,0 s 9,1 s 14,6 s	3,8 s 10,3 s 17,1 s	3,1 s 9,5 s 14,7 s
Vmesni pospeški	60-100 km/h 80-120 km/h	9,1/13,1 s (4/5. prestava) 13,6/18,2 s (5/6. prestava)	6,7/8,5 s (4/5. prestava) 8,7/11,4 s (5/6. prestava)	8,6/12,3 s (4/5. prestava) 11,7/15,8 s (5/6. prestava)	7,1/9,7 s (4/5. prestava) 10,2/13,0 s (5/6. prestava)
Teža praznega/obremenitev		1.351/504 kg	1.346/474 kg	1.272/533 kg	1.318/496 kg
Razdelitev teže spredaj/zadaj		59/41 %	60/40 %	60/40 %	62/38 %
Obračalni krog levo/desno		11,1/11,1 m	11,2/11,2 m	11,2/11,3 m	11,2/11,2 m
Zavorna pot od 100 km/h (hladne)		35,6 m	32,9 m	33,8 m	36,4 m
Zavorna pot od 100 km/h (ogrete)		34,9 m	33,4 m	33,7 m	36,6 m
Hrup v notranjosti	50 km/h 100 km/h 130 km/h	58 dB(A) 65 dB(A) 67 dB(A)	58 dB(A) 66 dB(A) 68 dB(A)	60 dB(A) 63 dB(A) 68 dB(A)	58 dB(A) 66 dB(A) 69 dB(A)
Poraba goriva na testu - CO ₂ , v izpuhu		6,5 l S - 154 g/km	7,2 l S - 171 g/km	6,4 l S - 151 g/km	6,3 l S - 148 g/km
Doseg		790 km	690 km	750 km	750 km

Športna poraba	8,3 l S	8,8 l S	8,0 l S	7,6 l S
Testna poraba	6,5 l S	7,2 l S	6,4 l S	6,3 l S
(za primerjavo: tovarniški podatek)	5,8 l S (Ods. od tov. pod.: +12%)	5,9 l S (Ods. od tov. pod.: +22%)	5,8 l S (Ods. od tov. pod.: +10%)	6,1 l S (Ods. od tov. pod.: +3%)
Varčna poraba	5,5 l S	6,3 l S	5,5 l S	5,4 l S

■ 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

Model	Ford focus 1.0 ecoboost	Kia ceed 1.4 T-GDI	Opel astra 1.2 SHT	Renault megane TCe 140
Paket	Active	GT line	GS line	Bose edition
Samodejni menjalnik	2.020,00 EUR	1.500,00 EUR	-	-
Navigacijski sistem	610,00 EUR	S	500,00 EUR	S
Ogrevanje prednjih sedežev	230,00 EUR	S	400,00 EUR²	290,00 EUR
Vzratna kamera	380,00 EUR	S	300,00 EUR	S
Samodejna klimatska naprava	230,00 EUR	S	S	S
Parkirni senzorji zadaj	S	S	S	S
Vlečna kljuka	700,00 EUR	209,90 EUR	450,00 EUR	600,00 EUR
Kovinska barva	460,00 EUR	420,00 EUR	500,00 EUR	500,00 EUR
Osnovna cena¹	20.720,00 EUR	25.390,00 EUR	20.805,00 EUR	21.940,00 EUR

¹točkovanje cene brez prodajalčevih popustov; ²zimski paket: ogrevana prednja sedeža in volanski obroč, prezračevalne šobe zadaj

TOČKOVANJE

Karoserija

	Največ točk	KIA	FORD	OPEL	RENAULT
Prostornost spredaj	20	16	15	16	15
Prostornost zadaj	20	14	14	14	12
Občutek prostora	10	7	6	7	7
Prtljažnik	20	11	12	11	12
Prilagodljivost	10	5	5	6	2
Nosilnost	10	6	7	7	6
Teža prikolice	5	4	2	3	5
Preglednost	15	10	11	10	8
Vtis kakovosti	20	17	16	15	14
Funkcionalnost	10	8	8	8	8
Varnostna oprema	10	5	5	5	5
Vmesni rezultat	150	103	101	102	94

Pogon

Pospeški	15	11	9	10	11
Vmesni pospeški	20	16	11	13	15
Največja hitrost	5	3	3	4	3
Kultura delovanja	15	12	10	10	12
Zivahnost/odzivnost	10	8	7	6	7
Menjalnik	20	12	15	13	11
Testna poraba	30	21	23	23	23
Doseg	10	4	5	4	4
Vmesni seštevek	125	87	83	83	86

Vozna dinamika

Zanesljivost vožnje	20	17	18	18	17
Stekanje koles	5	5	5	5	5
Agilnost	20	17	16	15	15
Volan	20	18	18	15	14
Trakcija	5	4	4	4	4
Obračalni krog	10	5	5	5	5
Zavorna pot	20	20	17	20	15
Vmesni seštevek	100	86	83	82	75

Povezljivost

Telefon	5	5	5	5	4
Navigacija	10	5	7	6	6
Spletne funkcije/aplikacije	10	6	9	6	7
Avdio	5	5	5	5	5
Asistenti	20	15	16	13	11
Vmesni seštevek	50	36	42	35	33

Okolje

Zunanje mere	15	9	8	7	8
Suha teža	15	11	11	12	11
CO ₂	20	13	14	14	14
Razred učinkovitosti	5	4	4	5	4
Hrup	5	3	5	5	5
Okoljevarstvena tehnika	40	18	18	18	18
Vmesni seštevek	100	58	60	61	60

Udobje

Vstop	5	4	5	4	3
Položaj sedenja	10	9	9	9	9
Sedeži spredaj	15	13	11	12	10
Sedeži zadaj	10	8	8	7	6
Upravljanje	10	8	7	8	6
Vzmetenje	30	22	23	21	20
Hrup v kabini	10	8	8	8	7
Vtis hrupa	10	8	7	6	7
Oprema za udobje	15	15	11	12	13
Klima	10	6	3	6	6
Vmesni seštevek	125	101	92	93	87
Seštevek po lastnostih	650	471	461	456	435

Stroški

Osnovna cena	50	32	39	39	37
Ponovna prodaja*	15	10	8	7	4
Obvezno zav. in nad. za ceste	10	7	7	7	7
Vzdrževanje	10	2	8	4	4
Tovarniška garancija	15	14	4	4	4
Vmesni seštevek	100	65	66	61	56
SKUPNI SEŠTEVEK TOČK	750	536	527	517	491

UVRSTITEV	1.	2.	3.	4.
-----------	----	----	----	----

* po Schwacke

UVRSTITEV

Največ točk 750



1. Kia ceed Čvrsto podvozje se sreča z budnim motorjem. Sedem let garancije! 528 točk



2. Ford focus Prostorna kabina, dober pogon, kot active ne preveč dinamičen. 518 točk



3. Opel astra Odziven motor, nizka poraba, a majajoče podvozje. 509 točk



4. Renault megane Varčen motor, a želeli bi več prostora v kabini. 489 točk



DELEŽ SKUPNE OCENE		FORD	KIA	OPEL	RENAULT
Čiščenje izpušnih plinov	40 %	4	4	5	4
Testna poraba/CO ₂	30 %	2	1	2	3
Obremenitev prometa	20 %	4	4	4	4
Tehnika klimatske naprave	10 %	1	1	1	1
Skupna ocena		3,1	2,8	3,5	3,4
Uvrstitev		3.	4.	1.	2.

Opel dosega normo Euro 6d-ISC brez pripisa Temp, tako torej zmaguje na eko indeksu. Sledi mu megane z nizko porabo.



POD ČRTO

Iskrene čestitke, Kia! Ceed je ponovno zmagal in se izkazal za zelo dober avtomobil. Focus je njegov najostrejši konkurent, a s paketom opreme Active ni tako agilen. Astra je najbolj sveža od vseh, megane pa ostaja izbor za individualiste. AM/MK/DH

**Eko indeks kriteriji ocenjevanja

ČIŠČENJE IZPUŠNIH PLINOV

Ocena 5: Euro 6d, e-avto

Ocena 4: Euro 6d temp

Ocena 3: SCR + LNT¹, SCR, BPF²

Ocena 2: SCR, CNP

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

OBREMENTEV 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

¹LNT: NO_x katalizator

²BPF: bencinski filter trdih delcev