

ČISTI VISOKOSED

Majhni SUV-ji so vedno bolj iskani, vedno več pa jih je naprodaj z **elektromotorjem**. So ti boljši od svojih konvencionalnih bratov? Preizkusili in primerjali smo tri srednjekategorijske.



► **Peugeot e-2008**
100 kW, 318 km

► **Kia e-Niro**
150 kW, 407 km

► **Mazda MX-30**
107 kW, 204 km

Nova mazda MX-30 pred prav tako novim električnim nirom in peugeotom e-2008.

! SUV-ji so problematični zaradi obremenjevanja okolja, zato je skrajni čas, da postanejo električni.

O tem smo že velikokrat pisali in le redki se ne strinjajo s trditvijo, da je vožnja v SUV-jih prijetna, ker imamo boljši občutek varnosti, boljši pregled nad okolico in tudi kabina je v glavnem prostornejša kot pri drugih karoserijskih različicah. Slabosti? Večja površina v prometu in višja poraba, s tem pa tudi večja obremenitev okolja. Človek se vpraša, ali ni rešitev ravno električni pogon.

Avtomobilski proizvajalci si niso povsem enotni, a trend je opazen. Mazda je pred nedavnim predstavila model MX-30, ki je prav tako

oster in robat kot drugi bratje japonske znamke. A Mazda je vedno bila nekaj posebnega, tako je tudi pri MX-30 ubrala nekoliko drugačno pot in vanjo vgradila majhen paket baterij, ki naj bi bil več kot zadosten.

107 kilovatov močan MX-30 stane vsaj 34.490 evrov, če ne upoštevamo državne subvencije za nakup električnega vozila. Četudi je avtomobil zelo dobro opremljen, je to kar precej visoka nakupna cena.

Mazda pa seveda ni sama. Tukaj je tudi Kia z električnim nirom. Kompaktni SUV s 150-kilovatnim

elektromotorjem (204 KM) stane v osnovi 40.299 evrov, prav tako brez upoštevanja subvencije. Tretji v primerjavi nastopa francoski SUV, električni 2008, ki ima vgrajen 100-kilovatni elektromotor in stane najmanj 34.295 evrov.

Zanima nas torej, kateri v tej trojici je najboljši in kateri nudi največ za zahtevan denar. Na koncu koncev se je pri nakupu električnega avtomobila treba prilagoditi in proizvajalci vozil nas morajo prepričati, da je nakup dobra odločitev. Res pa je to: vsi trije so čisti, prijetni in zelo dobri avtomobili za vsakodnevne potrebe. 🚗



Kupejevski SUV s tekočimi oblikami!



Lepo! Sedeži so prijetni in nudijo dobro oporo.

ČISTO DRUGAČEN

537 točk

varno, udobno in istočasno dinamično vožnjo, vedenje, fini detajli

kratek doseg, visoka poraba, prostor in dostop v drugo vrsto slabša, slabša preglednost

3

NAŠA UVRSTITEV

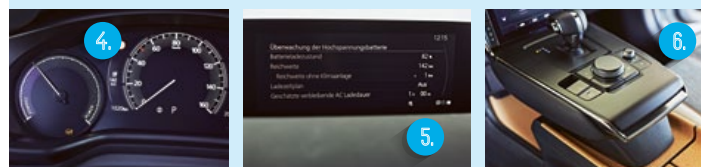
MX-30 ima v resnici samo en problem in to je doseg. Saj je smiselno, kar govori Mazda, in tudi jasno je, da je nekako treba zmanjšati težo in nakupno ceno. Morda se res sliši dovolj, saj 204 kilometrov res ni malo, a istočasno to pomeni, da s svojim MX-30 ne boste mogli iz Ljubljane v Maribor in nazaj, ne da bi ga vmes polnili. 35,5 kWh

MX-30 ima samo en problem: doseg.

se bo polnilo štiri ure. To je velika škoda, kajti vse ostalo pri MX-30 nam je prav všeč. Avtomobil je udoben, pelje se absolutno suvereno in tudi hitre spremembe smeri ga ne spravijo iz tira, vožnja je zato tudi zabavna. Prednja sedeža sta zelo udobna, le sedalni del bi lahko bil malce daljši. Počutje potnikov je torej dobro. No, vsaj počutje prednjih dveh, kajti zadnja klop je bolj za silo kot za resne prevoze (očitno skladno z dosegom). Vstop na zadnje sedeže je težak, pa še z glavo lahko hitro udarimo v mehanizem za zapiranje vrat. Poleg tega je avtomobil slabše pregleden, a po drugi strani je obdelava notranjosti izjemna, logika upravljanja pa samoumevna. Hvalimo tudi prikaz instrumentov.



Vse enostavno. (1) Haptično brezhibni gumbi za radio in multimedijo. (2) Visoko postavljen zaslon, krmiljenje preko vrtilnega gumba na konzoli. (3) Nizko postavljeno kontrolno območje za klimo. (4) Lep prikaz instrumentov. (5) Prikaz porabe. (6) Enota za upravljanje.



Višina 705 mm
Največja globina 1.505 mm
Najmanjša 750 mm
Širina 1.015 mm



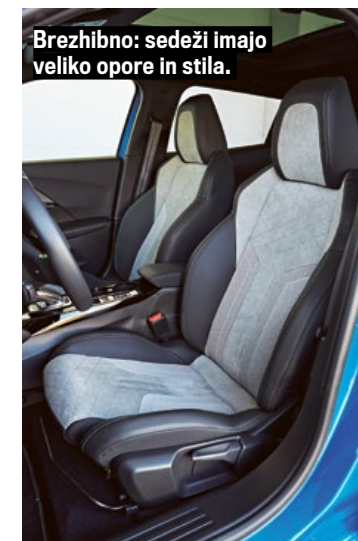
Ozko! Prostora v drugi vrsti je malo, počutimo se zabetonirano.



Koncept vrat brez B-stebrička.



Majhen, a še vedno postaven.



Brezhibno: sedeži imajo veliko opore in stila.

ČISTO DRUGAČEN

541 točk

relativno ugodna cena, udobni sedeži, lahkotna vožnja, prostornost na zadnji klopi

upravljanje zapleteno, razigran kokpit, hrup med vožnjo, hitro podkrmljenje

2

NAŠA UVRSTITEV

Peugeot je dal vse karte na mizo in ne skriva dejstva, da je doseg njegovega vozila močno odvisen od okoliščin, v katerih se avtomobil pelje. Vozite poleti z nizko hitrostjo? Prevozili boste 400 kilometrov. Zunaj je mraz, vam se mudi, peljete hitreje od 130 km/h? Kakšnih 130 kilometrov boste prevozili. Razlika je velika, a iskrenost je treba ceniti. Na naši testni vožnji smo prevozili 318 kilometrov, ob tem pa smo vozili sproščeno, brez skrbi pred hitrim praznjenjem in tudi pospeševanja nas ni bilo strah. Sedeži so čvrsto oblazinjeni in so nam tudi zelo všeč, avtomobil je zelo natančen, vodljivost je dobra, vožnja pa je v celoti lahkotna in prijetna. Peugeot e-208 ne mara športne vožnje, česar mu tudi ne zamerimo. Če pretiravamo, pa rad podkrmlili, preden ga stabilizira ESP. Tipično pospeševanje električnih avtomobilov ne manjka niti pri francoskem električarju, a ni tako očitno kot pri e-niru (normalno, navora je 135 Nm več). Pri pospeševanju je sicer francosko flegmatičen, želeli bi si malo več spontane odzivnosti. Če je sedenje prijetno, pa je upravljanje malo manj, nanj se je pač treba navaditi. Vse se prične s tipično majhnim volanom in razigranim kokpitom. Je pa multimedija odlična.

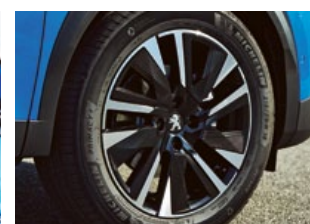
Tipičen majhen volan!



Posebna stvar (1) je majhen volan, nad njim pa so instrumenti. Ko se namestite, je ta kombinacija odlična. (2) Levica s stikali za klimo in druge nastavitve. Ni samoumevno. (3) Instrumenti bi lahko bili večji. (4) Prikaz polnjenja. (5) Ročica menjalnika iz veselja? (6) Stikala in gumbi za menije.



Višina 540 mm
Največja globina 1.525 mm
Najmanjša 710 mm
Širina 1.010 mm



Pnevmatike z nizkim kotalnim uporom.



Hitro polnjenje traja 30 minut.



Položaj za volanom je dober.



Zglajen in nevpadljiv.

PELJE HITRO IN MOČNO

546 točk

vsakodnevno uporaben
avtomobil, dober doseg,
močan, dobro opremljen

hitro polnjenje z
doplačilom, višja
osnovna cena

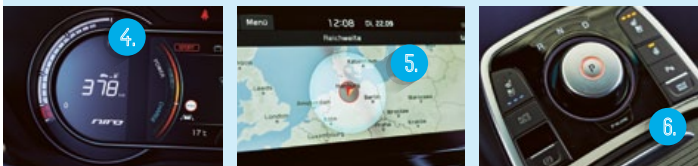
NAŠA UVRSTITEV

Kia se nikakor ne strinja z Mazdo. Doseg mora biti dovoljšen, velikost baterij in moč motorja pa temu primerna. Kia e-niro igra v ligi višje. 64 kWh paket baterij in 150 kilovatov močan elektromotor pomenita, da je korejski SUV hitrejši in prevozi več od mazde in peugeota. Pa tukaj v resnici ne gre samo za številke, subjektivni občutek med vožnjo je boljši, pospeški so bistveno bolj občutni, nastop pa precej bolj samozavesten in suveren. Električni niro bi po podatkih tovarne prevozil do 600 kilometrov z enim polnjenjem baterij, a na našem testu vsakdanje vožnje prevozi 407 kilometrov, kar je še vedno dober rezultat. Niro je morda res najdražji v primerjavi, a ima vključeno skoraj vse, kakor hitro izberete paket opreme nad osnovnim (od 42.999 evrov). Moč rekuperacije energije lahko nastavimo v več stopnjah, voznik lahko nastavlja različne vzorne načine, poraba pa je s 15,7 kWh/100 km še dovolj nizka, da govorimo o varčni vožnji. Mazda porabi okoli 2 kWh več.

Sicer pa je treba pohvaliti vožnjo v e-niru, ki je uravnotežena in dobro dene. Volan je prav tako dobro nastavljen, pri močnem zapuščanju zavojev pa bo hitro posegel ESP. Na zadnjih sedežih se najbolje sedi v niru. Če boste želeli polniti hitro, boste morali dokupiti kabel.



Digitalni svet. (1) Glavni zaslon na dotik s samoumevnim upravljanjem. (2) Regulator za klimo je postavljen nekoliko prenizko. (3) Merilnik hitrosti digitalen, doseg prav tako. (4) Prikaz dosega. (5) Navigacija z jasnim glasovnim upravljanjem. Pomaga, če znate pomemben tuj jezik. (6) Upravljanje preko vrtilnega gumba, nastavitve voznega načina.



Prostora na zadnji klopi je veliko!



CCS-priklop za hitro polnjenje.

PODATKI O AVTOMOBILU

	KIA	MAZDA	PEUGEOT
Motor	elektromotor	elektromotor	elektromotor
Tip baterij	litij-ionske polimer	litij-ionske	litij-ionske
Kapaciteta baterij	64 kWh	35,5 kWh	50 kWh
Sistemska moč kW (KM)	150 (204)	107 (145)	100 (136)
Sistemski navor Nm	395	271	260
Največja hitrost	167 km/h	140 km/h	150 km/h
Menjalnik	enostopenjski	enostopenjski	enostopenjski
Pogon	prednji	prednji	prednji
Zavore spredaj/zadaj	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne	kolutne/kolutne
Pnevmatike na preizkusnem vozilu	215/55 R 17 W	215/55 R 18 W	215/55 R 18 V
Model pnevmatik	Michelin Primacy 3	Falken Azenis FK 510 SUV	Michelin Primacy 4
Platišča	7,5 x 17"	8 x 18"	8 x 18"
Polnjenje DC, do 80 %	80 kW - pribl. 54 minut	50 kW - pribl. 40 minut	100 kW - pribl. 30 minut
Poraba/100 km*	15,9 kWh	19,0 kWh	17,8 kWh
Emisije CO ₂	0 g/km	0 g/km	0 g/km
Doseg	455 km	200 km	320 km
Hladilno sredstvo klimatske naprave	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Hrup	71 dB(A)	63 dB(A)	64 dB(A)
Prikolica (zavirana/nezavirana)	-/-	-/-	-/-
Prtljajnik	451-1.405 l	366-1.171 l	405-1.467 l
Mere D/S/V	4.375/1.805-2.035**/1.560 mm	4.395/1.848-2.035**/1.555 mm	4.300/1.815-1.987**/1.530 mm
Medosje	2.700 mm	2.655 mm	2.605 mm

*Kombinirano po WLTP normi; ** širina z zunanjimi ogledali

STROŠKI/JAMSTVO

Norma o izpušnih plinih	-	-	-
Cestnina/zavarovanje na leto*	-/791,00 EUR	-/603,00 EUR	-/529,00 EUR
Servisni intervali	15.000 km/1 leto	1 leto	25.000 km/1 leto
Jamstvo/omejitev km	7 let/150.000 km	3 leta/100.000 km	2 leti/brez
Jamstvo na baterije	7 let/150.000 km	8 let/160.000 km	8 let/160.000 km
Jamstvo na prerjavenje	12 let	12 let	12 let
Mobilno jamstvo	7 let	neomejeno	neomejeno

*informativni podatki pridobljeni na lpp.si

MERITVE

Pospeski	0-50 km/h	3,3 s	3,7 s	3,5 s
	0-100 km/h	7,3 s	9,8 s	9,4 s
	0-130 km/h	11,3 s	16,6 s	16,1 s
Vmesni pospeški	60-100 km/h	3,3 s	5,2 s	5,1 s
	80-120 km/h	4,3 s	7,1 s	7,0 s
Teža praznega/obremenitev		1.768/462 kg	1.668/451 kg	1.618/412 kg
Porazdelitev teže spredaj/zadaj		54/46 %	55/45 %	55/45 %
Obračalni krog levo/desno		11,3/11,3 m	11,5/11,4 m	11,4/11,3 m
Višina sedenja		630 mm	580 mm	630 mm
Zavorna pot od 100 km/h (hladne)		35,6 m	34,5 m	36,3 m
Zavorna pot od 100 km/h (ogrete)		36,9 m	34,7 m	36,8 m
Hrup v notranjosti	50 km/h	57 dB (A)	57 dB (A)	56 dB (A)
	100 km/h	65 dB (A)	66 dB (A)	64 dB (A)
	130 km/h	69 dB (A)	70 dB (A)	68 dB (A)
Testna poraba		15,7 kWh	17,4 kWh	15,7 kWh
Povprečje na 155-kilometrskem AUTO BILD testnem krogu*				
Tovarniški podatek		15,9 kWh	19,0 kWh	17,8 kWh
Odstopanje		-1%	-8%	-12%
CO ₂ (testna poraba)		0 g/km	0 g/km	0 g/km
Doseg (testna poraba)		407 km	204 km	318 km

CENE/OPREMA

Model	Kia e-niro	Mazda MX-30	Peugeot e-2008
Paket opreme	EX Limited	Launch Edition	GT
Parkirni senzorji	S	S	S
Parkirna kamera	S	S	S
LED-žarometi	S	S	S
Navigacijski sistem	S	S	S
Samodejna klimatska naprava	S	S	S
Digitalni radio	S	S	S
Head-up prikaz	N	S	n.p.
Osnovna cena ¹	44.999,00 EUR	34.900,00 EUR	38.505,00 EUR

¹točkovane cene brez prodajalčevih popustov

PRIMERJAVA

TOČKOVANJE

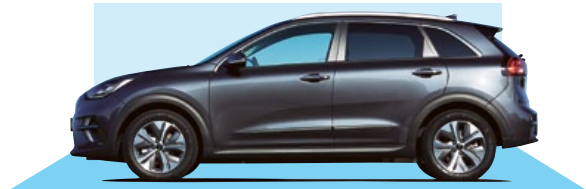
	Največ točk	KIA	PEUGEOT	MAZDA
KAROSERIJA				
Prostornost spredaj	15	11	10	9
Prostornost zadaj	15	8	1	4
Občutek prostora	5	3	2	2
Prtljažnik	15	9	6	8
Prilagodljivost	10	4	4	5
Nosilnost	10	6	6	5
Teža prikolice	5	0	0	0
Preglednost	10	7	5	6
Vtis kakovosti	20	15	16	14
Funkcionalnost	10	6	6	7
Varnostna oprema	10	5	7	5
Vmesni seštevek	125	74	63	65
UDOBJE				
Vstop	10	7	4	6
Položaj sedenja	10	5	6	6
Sedeži spredaj	15	10	10	11
Sedeži zadaj	10	8	5	8
Upravljanje	10	7	7	7
Vzmetenje	30	22	25	24
Hrup v kabini (merjeno)	10	7	6	8
Vtis hrupa	10	7	8	7
Oprema za udobje	15	13	9	13
Klima	10	5	5	5
Asistenčni sistemi	20	11	11	13
Vmesni seštevek	150	102	96	108
POGON				
Pospeški	15	12	9	10
Vmesni pospeški	15	13	10	10
Največja hitrost	5	2	1	1
Kultura delovanja	15	15	15	15
Odzivnost/doziranje	10	8	9	8
Menjalnik	15	15	15	15
Točenje goriva/polnjenje baterij	10	8	8	8
Poraba goriva/elektrike	30	25	24	25
Doseg	10	4	2	3
Vmesni seštevek	125	102	93	95
VOZNA DINAMIKA				
Vozna varnost	20	17	18	17
Stekanje koles	5	5	5	5
Agilnost/zabava	20	13	13	11
Krmiljenje	20	14	17	15
Oprijem	5	4	4	4
Obračalni krog	10	5	5	5
Zaviranje	20	13	16	12
Vmesni seštevek	100	71	78	69
OKOLJE				
Zunanje mere	15	8	8	9
Teža praznega	15	9	10	10
CO ₂	20	20	20	20
Razred učinkovitosti	5	5	5	5
Hrup	5	2	5	5
Okoljevarstvena tehnika	40	35	35	35
Vmesni seštevek	100	79	83	84
TOČKOVANJE LASTNOSTI	600	428	413	421
Vmesna uvrstitev		1.	3.	2.
POVEZLJIVOST				
Telefon	10	8	6	8
Navigacija	25	13	13	11
Spletne funkcije/aplikacije	20	13	11	13
Audio	10	10	10	10
Glasovno upravljanje	10	6	5	5
Vmesni seštevek	75	50	45	47
Uvrstitev Povezljivost		1.	3.	2.
STROŠKI				
Osnovna cena	70	38	46	51
Ponovna prodaja*	10	5	5	5
Obvezno zav. in nad. za ceste	15	10	12	11
Vzdrževanje	15	2	6	6
Tovarniška garancija	15	14	4	6
Vmesni seštevek	125	69	73	79
SKUPNI SEŠTEVEK TOČK	800	547	541	537
UVRSTITEV		1.	2.	3.
Cena v evrih		45 123	33 134	40 892
Cena po točki v evrih		82,64	61,36	75,87
Zmagovalec cena-točke		3.	1.	2.

* po Schwacke



Trije električni SUV-ji, ki lokalno ne sproščajo emisij. Lepo!

UVRSTITEV Največje število točk 800



1. **Kia e-niro** Močan nastop, vztrajen, prostoren za potnike in prtljago. Kia je najbolje združila SUV-obliko in električno mobilnost. **546 točk**



2. **Peugeot e-2008** Dober avtomobil, dovolj varčen, praktičen doseg, a ne tako močan kot niro. **541 točk**



3. **Mazda MX-30** Zelo dober avtomobil, a njegov električni pogon zmanjša uporabnost. Kot drugi avtomobil je lahko dobra izbira. **537 točk**



POD ČRTO

Kia je v tej primerjavi zmagala. Kot SUV deluje zelo dobro, kot električni avtomobil prav tako. Mazda nam je močno pri srcu, a ima majhen doseg, kar prej ali slej prične motiti. Tudi peugeot smo vzljubili, je lep in vpadljiv in tudi ugoden. JH/DH