

# 3 vprašanja, s katerimi se sreča vsak kupec kievced

**F** UROŠ BOŽIN  
uros.bozin@finance.si

**Novo generacijo kievced smo temeljito spoznali že pozimi. Navdušila nas je z dobrim položajem za volanom in vzornimi voznimi lastnostmi. Volan je neposreden, kabina dobro zvočno zatesnjena, paketi opreme preimšljeni. Novi ceeed je skoraj povsem izgubil korejski predznak, saj je zasnovan in izdelan v Evropi. Tokrat smo preizkusili še dizelski motor v karavanski izvedbi (sportswagon) in samodejni menjalnik. Novi karavanski ceeed v C-razred avtomobilov pri naša daleč največji prtljažnik v razredu. Kaj vse smo spravili vanj?**

## Kombilimuzina ali karavan?

Vprašanje, vredno 1.500 evrov. Največja razlika je seveda v prtljažniku, tako kombilimuzina kot karavan imata enako medosno razdaljo (265 centimetrov). V karavanu so zaradi daljše strešne linije na zadnji klopi trije centimetri več v predelu glave. Sicer je prostornost kabine enaka, spredaj bodo udoben položaj za volanom našli tudi višji, zadaj pa je prostor za kolena odvisen tudi od prizanesljivosti potnikov spredaj. Kako pa se primerjata prtljažnika?

Prtljažni prostor v kombilimuzinski izvedbi s 395 litri sodi med največje v razredu. Po nekaj poskusih nam je z nekaj več truda vanj uspelo spraviti tri večje kovčke. V tem primeru je treba odstraniti trdo polico nad prtljažnikom. Kljub temu je prtljažnik solidne velikosti, za dodatno uporabnost je na vsaki strani še kljuka za obešanje vrečk. Če izberete manjšega ceeeda, boste večje kose prtljage lažje spravili v prtljažnik brez dvojnega dna.

V karavanu se prostornina poveča na 625 litrov, kar ni le največja prostornina v razredu, temveč prekaša tudi karavane večjega razreda D. Ob tem se v dnu skriva še šest predalov, v katere je ob prtljažnem roloju mogoče spraviti marsikaj. Karavan ima v prtljažniku tudi 12-voltno vtičnico. Ob pospravljenem prtljažnem roloju smo v prtljažnik spravili kar pet kovčkov (štiri večje in manjšega), ne da bi vozniku občutno zmanjšali vidljivost. Ob podrtju zadnjih naslonjal je prostora za skoraj 1,7 kubičnega metra. Tovorili boste lahko tudi 1,8 metra dolge predmete. Nakladalni rob je nizek, oblika prostora pa kvadratna brez motečih izboklin.

## Dizel ali bencin?

Dizel pri Kii še ni odklenal zadnje. Večina kupcev se pri ceeedu vseeno odloča za bencinske motorje. A po preizkusu dizelskega motorja bi se sam odločil



JURE MAKOVEC

## Primerjava motorjev kievced (bencin vs. dizel)

Motor	Gorivo	Poraba (v l)	Cena na 100 km	Cena (v EUR)	Razlika	Po koliko km se splača dizel
1,6 CRDI	dizel	5,2	6,7	20.090	-	-
1,0 T-Gdi	bencin	6,7	9	17.290	2.800 €	121.000
1,4 T-Gdi	bencin	7,0	9,4	18.290	1.800 €	67.000

težje. Dizel prostornine 1,6 litra s sto kilovati, ki je zamenjal starega 1,7-litrskega, se je na testu izkazal za varčnega. Zaganjanje je presenetljivo tiho, dva od kolegov, ki sta sedela v avtu, sta najprej mislila, da gre za bencinski motor. Svoje oktane razkrije le ob močnejših pospeševanjih in v hladnem vremenu. Avtu se lepo poda, z njegovo maso opravi brez težav, pospeševanja so dovolj hitra in delovanje presenetljivo tiho.

Majhni ceeed je med preizkusom na avtocesti porabil 5,5 litra, z ekonomično vožnjo po odprtih cestah pa le dobre štiri litre. Skupno se je poraba na testu - z njim smo se odpeljali do Ženeve - ustavila pri 5,2 litra. V večjem karavanskem ceeedu s samodejnim menjalnikom je bila poraba večja. Nekaj si vzame samodejni menjalnik in še nekaj večja masa (dodatnih 64 kilogramov). Avtocestna vožnja zahteva približno 6,5 litra, odprta cesta 5,2, z varčno vožnjo tudi manj kot pet. Na koncu je poraba obstala pri natančno šestih litrih.

Ob tem smo predpostavljali, da če se zanimate za starejši litrski motor z dna ponudbe, vas dizelski motor ne zanima. Oba bencinska motorja smo primerjali z močnejšim dizelskim motorjem, saj smo tega testirali. Bencinski ceeed je porabil dobrih sedem litrov, liter in pol oziroma slaba dva litra več od dizelskega. Izračun pokaže, da se doplačilo za dizelski motor kljub občutno manjši porabi v primerjavi s trivaljnim bencinskim motorjem splača šele po okoli 121 tisoč kilometrih. Cenovna stopnica v višini 2.800 evrov je previsoka. Pri primerjavi zmogljivejšega bencinskega motorja pa se dizel splača po 67 tisoč prevoženih kilometrih. Izračun je odvisen predvsem od tega, koliko kilometrov letno prevozite.

## Kateri paket opreme?

Pri Kii niso med tistimi, ki v vsakem paketu opreme vzamejo enega izmed zelenih priboljškov. Vseeno priporočamo, da preskočite opremo active in izberete drugo stopnjo edition

za doplačilo 1.200 evrov, ki ponuja skoraj vse, kar potrebuje. Vratno kamero, pomagalo za ohranjanje znotraj pasu, dvopodročno samodejno klimatsko napravo, sedempalčni osrednji zaslon, tempomat, samozatemnitveno vzvratno ogledalo, senzor za dež, samodejne dolge žaromete, meglenke, osvetlitev zavojev, v usnje odet volan in prestavno ročico.

Oprema fresh, ki je od vstopne opreme active dražja za 3.200 evrov ter s katero je bil opremljen karavanski ceeed, doda večja in lepša 17-palčna platišča, večji osempalčni zaslon z navigacijo, pametni ključ z gumbom za zagon motorja, zadnje parkirne senzorje, elektronsko zložljiva zunanja ogledala s smerniki, zatemnjena stekla ter zadnje LED-lučiče. Sedeži so oblečeni v lepši tkanini. Vožnja z lepšimi in večjimi platišči v opremi fresh je občutno trša, za slabše ceste morda celo malo pretrda. To smo še posebej občutili v karavanski različici, kjer je vzmetenje zaradi večje nosilnosti ojačano. Se je

## Podobnosti z evropskimi modeli

Da so ga oblikovali v evropskem studiu, je hitro jasno. Zgledovali so se kar po nemških avtih. Štiri dnevne LED-lučiči v sprednjih žarometih spominjajo na tiste v porschejih, karavanski zadek pa po postavi na prejšnjo generacijo audija A6.

Okrogli obrobi merilnikov v kovinski barvi sta kot tisti v prejšnji generaciji Mercedesovega razreda GLE. Zvočniki pod vetrobranskim steklom pa so po obliki podobni tistim v BMW, le da niso iz aluminija. Pod motornim pokrovom so plastiko motorja oblikovali tako, da posnema oglikovna vlakna kot v kakšnem eksotičnem supersportniku.

pa karavan presenetljivo dobro držal vijugaste ceste tudi ob večjih hitrostih in bi vas lahko na katerem od potovanj zvalil na bolj zavito pot.

Paketa motion in GT-line sta občutno dražja, razen seveda, če si želite športni videz ali usnjene sedeže, kar med kupci v tem razredu ni najpogostejša izbira. Gretje sedežev in volana je serijsko na voljo le v najdražjem paketu GT-line, za doplačilo 240 evrov pa ga vgradijo v katerokoli stopnjo opreme.