

Test | Kia Cerato 1.5 CRDi H/B

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Pesem za dinar?

Ne - Kia za tolar.

Tako, skupaj z drobnim tiskom, vabi oglas.



Ceprav predvsem s svojimi prototipi pri Kii napovedujejo naskok na višje cenovne razrede (za vzor jim je menda kar Audi), je trenutno stanje še vedno takšno kot že nekaj let: Kia je zvečine avtomobil, ki ponuja solidno kombinacijo tehnike, oblikovanja in opreme za sprejemljiv denar. Ali drugače: veliko avtomobila za malo denarja.

Gledati zviška kljub temu ni priporočljivo; tudi pri Kiah je napredek opazen na vseh pravkar naštetih področjih. In Cerato je dober primer, saj ni elementa, ki bi kazal na stopicanje na mestu ali celo na nazadovanje.

Prav potiho je Cerato na našem trgu že precej časa, ampak šele z drugo karoserijsko različico je, ker smo topogledno Slovenci zelo podobni





»Motor je mogoče bistveno bolje izolirati proti trušču in tresljajem, ampak če zmorete to preskočiti, ima dva asa v rokavu: zmogljivosti in porabo.«

Evropejcem, postal zares zanimiv. Petvrtna kombilimuzina je morda (ker so okusi zelo različni) 'manj žlahtna' od klasične štirivratne limuzine, je pa približno enako lična, a (česar menda ni treba posebej razlagati) krepko uporabnejša. In če smo že pri videzu: da nosi italijansko zveneče ime, sicer nič ne pomaga, ne moremo pa oblike karoserije uvrstiti med manj všečne. Trendna morda res ni, je pa povsem korekten izdelek in povsem dostojen, da mu med dražjo in nasploh žlahtnejšo konkurenco (recimo na parkirišču) ni treba biti nerodno. Tudi tistemu ne, ki se mu približuje, ga odklene in sede vanj. In seveda odpelje.

Tista cenovna razlika je veliko opaznejša znotraj. Da ni prestižne sorte, dobi človek občutek takoj, ko sede vanj, gre pa pretežno za stvari, ki ne vplivajo na uporabnost: za notranje poteze, barve in predvsem materiale. Merjenje na specifičnega kupca je jasno opazno tudi na elementih upravlja-

nja: merilniki, denimo, so veliki, čedni, a nič kičasti, dobro berljivi, a preprosti. Tudi stikala ne kažejo oblikovne izvirnosti, so pa zvečine pri roki in dovolj veliki, da se težko zmotite, ko hočete na katero od njih pritisniti.

Povsem izstopa radijski sprejemnik. Če se zatakne le pri upravljanju: gumbov (in seveda funkcij) je ogromno in vsi so filigransko majhni. Povsem nasprotno torej kot preostali del notranjosti. Vzrok je jasen: radijski sprejemnik je naknadno vgrajen in takšen, kot je, neprimerno izbran, ker se ne sklada s preostalo notranjostjo. Tudi z videzom ne. Toda izbira avdiosistema je prepuščena lastniku, z volanskim obročem pa ni povsem tako. Ker je dokaj velik, tanek in plastičen, ni prav prijeten za uporabo, pa tudi sedeži bi lahko bili boljši. Zamerimo jim občutek med sedenjem, res pa je, da zagotavljajo dovolj bočnega oprijema med vožnjo in da na daljši poti niso utrujajoči.

Test | Kia Cerato 1.5 CRDi H/B



»Cerato dokazuje, da ni treba, da je drag, da je dober ali boljši od dražjih.«



Da ni treba, da je drag, da je (v nekaterih postavkah) dober ali boljši od dražjih, dokazuje tale Cerato s številnimi uporabnimi predali v kabini (no, manjkata žepa na hrbtisčih sedežev) pa z lepo lastnostjo, da so zadnjemu brisalniku namenili prekinjen in neprekinjen tek, kar boste v svetu avtomobilizma redko našli. In če smo že pri dežju: tipala za dež Cerato nima, so pa vsi brisalniki učinkoviti do največjih hitrosti. Kar tudi ni pravilo pri avtomobilih. In če gledamo s trezno glavo, ugotovimo, da pravzaprav v Ceratu ne manjka veliko; od opreme bi morda pogrešali le nastavljanje zunanjih ogledal s pomočjo elektrike ter potovalni računalnik ali vsaj merilnik zunanje temperature. No, in če koga žuli varnost, bo pogrešal več kot le dve varnostni blazini.

Če boste pogledali pod dvignjen pokrov prtljajnika, ne boste zazijali od presenečenja, saj osnovni prtljajnik ni zelo velik, a ima tri dobre lastnosti: je lahko dostopen, je preproste (in zato uporabne) oblike in s podiranjem zadnje klopi

po tretjini ali v celoti ga lahko podaljšate. Nič posebnega sicer, ampak če smo ravno omenili Cerata v limuzinski različici, je to edina bistvena razlika med njima. Notranja prostornost na sedežih, ki se uvršča v lepo sredino, pa je v obeh primerih povsem enaka.

Skoraj v isti sapi s takšno, petvratno karoserijo, je Cerato pridobil še en zelo močan argument: motor. Ki znova dokazuje, da ni treba, da je drag, da je dober ali celo boljši od dražjih. Na prvi pogled sicer morda res ne vzbudi pozornosti, saj se 1,5 litra v takšni karoseriji ne zdi navdušujoče. Tudi njegovo predgrevanje je precej dolgo in praksa kaže, da ga je mogoče bistveno bolje izolirati proti trušču in tresljajem. Sploh ker je turbodizelski. Ampak če zmorete to preskočiti, ima dva asa v rokavu: zmogljivosti in porabo. Oboje je sicer spretno dopolnjeno z nenavadno izračunanimi prestavnimi razmerji menjalnika: prve štiri prestave so dokaj kratke (v četrti pokaže merilnik hitrosti okrog 140 kilometrov na uro), peta pa je nena-

vadno dolga (do največje hitrosti okrog 180 kilometrov na uro), ampak kdor ni pozoren, tega ne opazi - in navsezadnje, le zakaj bi.

Se pravi: motor. Čeprav je prostornina razmeroma majhna in (litrski) moč dokaj velika, je tako prožen, da ('le') pet prestav menjalnika povsem zadostuje. Nič sicer ne bi bilo narobe, če bi bila v menjalniku še šesta prestava, a kljub temu ni treba pogosto prestavljati, saj je uporaben od malo nad prostim tekom pa do nekaj nad 4000 vrtljaji v minuti. Res pa je, da se v peti prestavi motor zavrti skoraj do rdečega polja (pri 4500) - natančneje do 4200 vrtljajev v minuti, kar bi šesta prestava omilila - pri porabi goriva in pri trajnosti motorja.

Od motornih lastnosti je nekoliko slabša njegova odzivnost, kar daje slutiti, da mu pri dihanju pomaga turbopuhalo (pre)velike vztrajnosti, a gre za neizrazit in zato nemoteč pojav. Najslabšo oceno pa si pri pogonski mehaniki zasluži prav menjalnik, in sicer s svojim značilnim slabim občutkom med prestavljanjem. Če voznik tako

zahteva, sicer omogoča hitro pretikanje, a vsakokrat pusti nedoločen, gumast občutek med prestavljanjem in še zlasti ob vsakokratnem vklopu posamezne prestave.

Lastnik, ki mu je takšen Cerato namenjen, bo verjetno le redko preskušal meje, do kod zmore podvozje slediti željam, a velja vseeno omeniti, da je razmerje med udobjem in aktivno varnostjo zelo dobro. Cerato je na mejah predvidljiv, a se ne nagiba izrazito in je tudi na slabi cesti spodobno udoben. Med vsakokratnim preskušanjem zmogljivosti na cesti pa se velja zavedati, da je celotna mehanika, vključno z volanom in zavorami, namenjena lahkotni vožnji in ne surovim dirkaškim rokam.

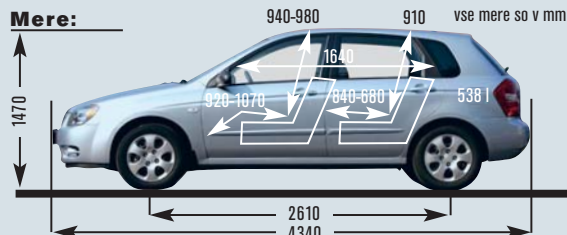
Ker, veste, pesem za dinar ni tiste vrste, zaradi katere bi dvakrat na dan klical na radio za glasbeno željo. Tudi Cerato ni takšen, da bi ga ponoči sanjal. Ampak če se vidite kot možen kupec in uporabnik in ko sešetejete, kaj ponuja, je vredno dvakrat premisliti. Drobnemu tisku v reklamah navkljub. ■



Kia Cerato H/B 1.5 CRDi LX Active

CENA:	(KMA)
Osnovni model:	3.400.000 SIT
Testno vozilo:	3.400.000 SIT
Moč:	75 kW (102 KM)
Pospešek:	12,3 s
Največja hitrost:	180 km/h
Povpr. poraba:	7,8 l/100 km

Mere:



NAŠE MERITVE

(T=17 °C / p= 1029 mbar / rel. vl.: 55 % / Gume: 185/65 R 15 T (Michelin Energy / Stanje km steka: 12229 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,3
402 m z mesta:	18,3
	(125 km/h)
1000 m z mesta:	33,3
	(157 km/h)

Prožnost

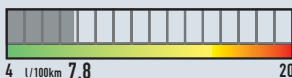
	s
50-90 km/h (IV):	8,6
80-120 km/h (V):	11,3

Največja hitrost

	180 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100 km
najmanjše povprečje	6,1
največje povprečje	11,7
skupno testno povprečje	7,8

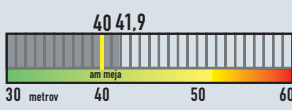


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava	60	59	58
50 km/h	60	59	58
90 km/h	66	64	62
130 km/h	66	64	62
Prosti tek	66	64	62

Zavorna pot

	m
od 100 km/h:	41,9
(AM meja 40 m)	



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

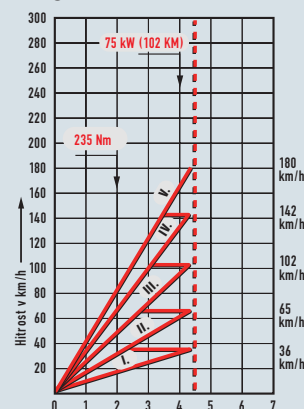
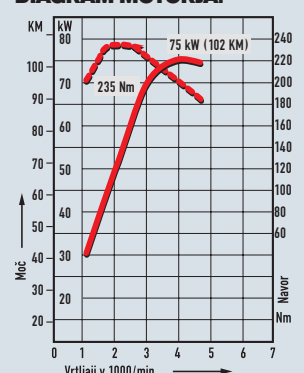


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Čeprav ga poganja zares odličen in dovolj zmogljiv motor, bi se zaradi takšnega Cerata zbudili le zaradi more v sanjah - gotovo pa ne zaradi nestrpnosti, kdaj boste končno spet sedli za volan.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1493 cm³ - največja moč 75 kW (102 KM) pri 4000/min - največji navor 235 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/65 R 15 T (Michelin Energy).

Voz in obese: kombibilizacija - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodili, vzdolžni vodili, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajenje), zadaj kolutni - rajdni krog 11,3 m - posoda za gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1371 kg - dovoljena skupna masa 1815 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h ni podatka - poraba goriva (ECE) 6,4/4,0/4,9 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	12	Korejsko natančna izdelava karoserije pa tudi vsečen videz zunanosti.
Notranost (140)	100	Tudi tu je kakovost izdelave pred kakovostjo materialov. Moti sivina, navdušujejo številni predali.
Motor, menjalnik (40)	28	Pri pogonski mehaniki je upravljanje menjalnika najslabši del, a je na drugi strani odličen motor!
Vozne lastnosti (95)	53	Podvozje je naravnano na udobje in ne na uživanje v vožnji. Volan je nekomunikativen.
Zmogljivosti (35)	23	Poskočen v mestu in zadovoljivo hiter na avtocesti, pa tudi dovolj prožen za hitra prehitevanja.
Varnost (45)	27	Varnostna oprema je zadovoljiva, a brez novejših elementov (dežno tipalo, varnostne zavese, ESP).
Gospodarnost (50)	33	Čeprav je motor poskočen, je tudi zelo varčen celo ob priganjanju. Hitra izguba vrednosti.

Skupaj

276

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti in poraba
- ▲ družinska uporabnost
- ▲ brisalniki
- ▲ notranji predali

- ▼ radijski sprejemnik
- ▼ nima merilnika zunanje temperature
- ▼ pretikanje menjalnika
- ▼ notranost: materiali, videz