

Varčevanje



Avtomobili so dragi, predragi. Vsaj tako se nam dozdeva. Ampak brez avtomobilov danes ne gre, tako pač je. Toda še dobro, da obstajajo tudi takšni avtomobili, s katerimi lahko privarčujemo nekaj denarja. Na primer z dizli.

To vsekakor vedo tudi pri Kii, ki je po obdobjih, ko so v njihovih avtomobilih prevladovali bencinski motorji, 'preklopila' na plinsko olje. Da, mali 1,5-litrski turbodizel s skupnim vodom je dobrodošel in vsaj v Evropi težko pričakovan motor. Pri Kii je ta dizel, ki zmore 102 KM, sicer le ena od štirih možnosti, ki so na voljo. Obstajajo še močnejši dizel z dvolitrskim motorjem CRDi in s 112 KM ter dva bencinska, 1,6-litrski s 105 KM in 2,0-litrski s 143 KM. Od tega, ki smo ga imeli na testu, je cenejši le manjši od bencinskih motorjev, in to občutno - za okroglih 400.000 tolarjev. Čemu

vse to razlagamo, čeprav gre za test le enega avtomobila? Preprosto zato, ker menimo, da je potrebno. Le tako vam namreč lahko omogočimo celotno sliko. Nakup Kia Cerato Sedan je v večini primerov povezan s pretehtano odločitvijo, kaj dobimo za svoj denar. Če sodite med povprečne voznike v Sloveniji, ki na leto ne prevozijo več kot 15.000 kilometrov, razum, številke in debelina denarnice govorijo v prid 1,6-litrskemu bencinskemu motorju. Razlika v ceni do najcenejšega dizla je namreč zelo velika in bi morali prevoziti še enkrat toliko kilometrov, torej krepko več od slovenskega povprečja, da bi, gledano s stališča financ, upravi-

čili nakup dizla. A to še ni konec zgodbe. Dizel je res dražji, vendar svojo ceno upraviči; na primer z udobjem med vožnjo, ko motorja ni treba gnati v visoke vrtiljaje, saj ima dovolj navora za povsem sproščeno vožnjo brez pogostega pretikanja. O njegovi prožnosti pričajo tudi naše meritve, saj od 80 do 120 kilometrov na uro v peti prestavi pospeši v 11,6 sekunde. Tudi sam pospešek od 0 do 100 kilometrov na uro ni slab (ne moremo pa govoriti o športnosti); 12,6 sekunde je za tak avtomobil povsem dovolj.

Cerato Sedan namreč ni in tudi noče biti športnik. To postane jasno med pretikanjem ne najbolj natančne prestavne ročice menjalnika in tudi ob zaviranju, saj zavorna pot s 47,8 metra (AM meja je 40 metrov) ni med najkrajšimi.

Cerato Sedan ima druge adute. Recimo udobje, ki ga je največ v notranjosti, zato je sedenje spredaj in zadaj povsem v skladu s pričakovani povprečno raslih potnikov. Tudi volan je



»Cerato Sedan ni in tudi noče biti športnik.«

nastavljiv po višini, tako da voznik sedi dovolj udobno tudi na zelo dolgih poteh. Notranjost, ki je sicer nekoliko preveč umirjena (pusta sivina), a na srečo uporabna (veliko predalčkov, pregledni merilniki), tako naredi pozitiven vtis.

Tudi podvozje je naravnano na udobje in bo vseh voznikom, ki najraje vozijo v umirjenem tempu do svojega cilja. Kia namreč ne mara športnega priganjanja, kar jasno pokaže z nagibanjem karoserije med hitro vožnjo po ovinkih in z nemirnostjo na avtocesti, ko hitrost preseže z zakonom določeno omejitev.

Kljub vsemu ne moremo zapisati, da avto ni varen, saj za varnost skrbijo elektronska pomagala, kot so ABS, elektronska porazdelitev zavorne sile EBD in samodejna ojačitev zavorne sile BAS.



S presenetljivo dobrim dizelskim motorjem, ki je na testu popil zmernih 7,3 litra plinskega olja na 100 kilometrov in zaradi svoje prožnosti omogoča udobno vožnjo ter nikakor ni počasen (avto doseže hitrost 170 kilometrov na uro), je težko oceniti, kaj je bolje. Ali slediti razumu in se odločiti za bencinski motor ali se pustiti razvajati z dražjim dizelskim motorjem. V vsakem primeru se boste odločili pametno, saj nobena od omenjenih variant ni draga. Ali vsaj nadpovprečno draga, če smo natančnejši. ■

Kia Cerato Sedan 1.5 CRDi LX

Cena osnovnega modela:	3.399.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.399.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T= 0 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 60 % / Stanje km števec: 15895 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	12,6 s
402 m z mesta:	18,4 s [123 km/h]
1000 m z mesta:	33,6 s [156 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [IV]:	7,9 s
80-120 km/h [V]:	11,6 s

NAJVEČJA HITROST

170 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 47,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,3 l/100 km

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 240 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/65 R 16 H (Hankook Optima K406).

Mase: prazno vozilo 1344 kg - dovoljena skupna masa 1805 kg.

Mere: dolžina 4480 mm - širina 1735 mm - višina 1470 mm - prtljajnik 345 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,5 s - poraba goriva [ECE] 6,3/4,4/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ predalčki
- ▲ prostornost
- ▲ paket opreme LX

- ▼ nenatančen menjalnik
- ▼ odpiranje prtljajnika samo s ključem in z gumbom v kabini
- ▼ malce preslaba zvočna izolacija
- ▼ cenen avtoradio
- ▼ smerna stabilnost pri hitrosti nad 120 kilometrov na uro

Končna ocena

V tem avtomobilu nas je resnično navdušil motor. 1,5-litrski turbodizel s skupnim vodom je idealen za vse, ki želijo med vožnjo varčevati. Če Cerato malce šepa pri voznih lastnostih na ovinkastih cestah in pri največjih hitrostih, to nikakor ne velja za notranjost. Prostora v njem res ni malo.