



Pa ni oglas

Morda je kdo med našimi bralci, ki mu je šlo ali mu še vedno gre na živce Kijino oglasno besedilo Več avta za vaš denar?

► Potem pa sedeš v prenovljeno Kio Cee'd in ugotoviš, da imajo morebiti celo prav. Preizkusili smo namreč Kio Cee'd v prostornejši karoserijski različici z oznako Sportswagon in najdražjo opremo GT-Line Navi. Po temeljiti študiji cenika smo pri distributerju preverili, ali res za vso opremo z dolgega spiska ne zahtevajo nobenega doplačila. Res ga ne, in če je tako, lahko potrdimo trditev iz oglasa: pri Kii dobite zares veliko opreme za tisto, kar plačate. Ob opremskih dodatkih, kot so TomTomova navigacijska naprava s precej aktualno vsebinsko podporo in tudi sedemletnim brezplačnim posodabljanjem, kamera za vzvratno vožnjo, pametni ključ, ki je zares tako pameten, da vam ga ne za odklepanje ne za zaklepanje ali zagon ni treba jemati iz torbice ali žepa, in zunanjih karoserijskih dodatkih je namreč prenovljena Kia Cee'd tudi v vseh uporabnostnih pogledih precej napredoval. Opremljen z dovolj zmogljivim, močnejšim 1,6-litr-



skim turbodizelskim motorjem, se je tudi na daljšem potovanju z uporabo nemških avtocest izkazal za odlično prevozno sredstvo, ob doseganju visoke povprečne po-

tovalne hitrosti pa je še testno povprečje porabljenega goriva presegljo pričakovanja – 6,2 litra na 100 kilometrov. Tudi na preizkusu v našem normnem krogu se je

gospodarnost potrdila, 4,9 litra je pokazal potovalni računalnik. S podobnimi podatki se je na našem testu Cee'd Sportswagon izkazal že na prvem testu pred nekaj leti, tako da lahko zapišemo, da gre za že preizkušen motor. Presenečenje je bilo podvožje, saj so bile na tem najdražjem Cee'du nameščene nizkopresečne pnevmatike. Običajne izkušnje s podobnimi so, da na račun lepšega videza in nekaj kilometrov višjih hitrosti v ovinkih trpi udobje. A se je tudi glede tega Cee'd Sportswagon kar dobro izkazal, celo na prislovično luknjastih cestah glavnega slovenskega mesta ali okolice. Ker je tudi sicer lega na cesti pri Cee'du ena od postavk, pri kateri so se Korejci v zadnjih letih precej popravili, lahko zares nekaj manj pohvalnega zapišemo le za volanski mehanizem. Ta ne nudi dovolj stika s cesto in dobrega občutka pri iskanju smeri, ne glede na to, katero od treh stopenj pomoči volanske elektronike smo izbrali.

Sportswagon je pač karavanska različica, a tudi tej karoseriji ne moremo glede videza česa očitati, posrečena oblika celo dobro skriva, da je Cee'd kar dolg (4,31 metra); s pomočjo dodatkov za parkiranje (tipal spredaj in zadaj ter dodatne kamere za vzvratno vožnjo) pa ga lahko zanesljivo usmerimo v skoraj vse parkirne 'luknje'. Tudi kar zadeva prilagodljivost in prostornost, ponuja dovolj (a ni največji v svojem razredu). Pravzaprav niti pri tem nismo mogli najti kakšne zares omembe vredne stvari za grajo. Pohvalno se zdi predvsem udobje za voznika in sovoznika na sprednjih sedežih, tu celo nekoliko kratki sedalni deli ne motijo dobrega ob-



čutka sedenja na daljših poteh.

Sredinski zaslon v Cee'du in dodatni zaslon med obema dovolj velikima merilnikoma omogočata zelo pregleden način sporočanja informacij ali preprosto navezovanje prenosnega telefona prek modro-zobe povezave – vse deluje, kot si voznik želi. Kar je treba zapisati tudi za sistem pametnega ključa: če je tak sistem že 'pameten', potem naj bo vsaj uporaben in ga imamo lahko ves čas pospravljenega. Tudi glede tega so pri Kii delo opravili tako, kot je treba, in premagali marsikaterega tekmeča, ki tega sploh ne ponuja ali pa za takšen preprost elektronski dodatek zahteva zasoljeno doplačilo.

Ne moremo šteti ravno za slabo, vendar dejstvo ostaja, da Cee'da s svojimi dodatnimi željami ne moremo podražiti:

ni možnosti nakupa aktivnega tempomata ali sistema za zasilno zaviranje v primeru nevarnosti naleta. No, ko bo Kia v Cee'du ponudila tudi ta naprednejši del avtomobilske tehnologije, bodo morda morali zasnovati kakšno drugačno oglasno sporočilo. ◀◀

Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi EX GT-Line Navi

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	16.390 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	21.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	21.490 EUR

triglav ZAVAROVANJE AO:	535 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO*:	1.291 EUR

NAŠE MERITVE	
Okolišne meritve:	
T = 27 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 5.184 km	

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,1 s
402 m z mesta:	17,2 s (129 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	10,8/19,1 s
80-120 km/h (V./I.):	13,4 s

TRUŠČ V NOTRANJOSTI		dB
Hitrost (km/h)	Vl. prestava	
90	62	

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	6,2 l/100 km
normni krog:	4,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.582 cm ³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 280 Nm pri 1.500-3.000/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/45 R 17 W (Hankook Ventus Prime).	
Masi: prazno vozilo 1.364 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.	
Mere: dolžina 4.310 mm - širina 1.780 mm - višina 1.430 mm - medosna razdalja 2.650 mm - prtljažnik 380-1.318 l - posoda za gorivo 53 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,1 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,4 l/100 km, izpust CO ₂ 115 g/km.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.