

# Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi EX Komfort



**Kia är Sveriges snabbast växande bilmärke och Cee'd Sportswagon deras mest sålda personbil – till privatpersoner. De som kan låta arbetsgivaren betala väljer något större, dyrare och tyskare. Betyder det att C'eed är det förnuftigaste valet?**

## **Ny, längre, lägre, snyggare, men inte rymligare**

Nya Kia Cee'd Sportswagon kom i mitten av oktober 2012, utvecklad och tillverkad endast för Europa. Den är längre, lägre och snyggare än föregångaren, bland annat med den nya, gemensamma Kia-fronten. Akterut är inte den gemensamma identiteten lika tydlig, men på designens altare har ändå lite innerutrymme offrats.

Detta är en viktig bil för Kia, inte minst i Sverige, där 25 000 personer redan kör Cee'd kombi, förlåt Sportswagon. Den kostar 10 000 kr mer än vanliga Cee'd, men det har inte avskräckt tidigare.

## **Kia Cee'd Sportswagon 1.6 CRDi EX Komfort**

**Pris:** 208 900 kr

**Miljöpåverkan:** 117 g CO<sub>2</sub>/km.

**Bränsleförbrukning:** 0,45 liter diesel/mil.

**Motor:** 4 cylindrar, volym 1582 cm<sup>3</sup>, 128 hk vid 4000 varv/minut, vridmoment 260 Nm vid 1750 varv/min.

**Mått:** L 451 cm, B 178 cm, H 149 cm, axelavstånd 277 cm.

**Vikt:** Totalvikt 1 920 kg, tjänstevikt ej fastställd, släp 1 500 kg.

**Kupéutrymme/bagagevolym:** 5 platser, 528 l, 1 642 l med nedfällt baksäte.

**Kraftöverföring:** Framhjulsdrift, manuell växellåda med sex växlar.

**Prestanda:** 0–100 km/h 11,2 sekunder, toppfart 193 km/h.

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro NCAP. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar och sex airbags standard.

**Förmånsvärde:** 3 533 kr/mån (50% skatt)

**Garantier:** 7 års nybil, 3 års vagnskadegaranti, 12 års rostskyddsgaranti samt 5 års lackgaranti.

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad 5 år om registrerad före 1 januari 2013, gratis parkering i vissa kommuner.



### Vaddå Sports?

I tider av SUV:ar, CUV:ar och crossovers duger det inte att kalla en bil för kombi, även om det är just vad den är. Kia försöker fylla Sports-epitetet med ett innehåll, främst med FlexSteer som innebär att bilen med en knapp kan ställas i lägena Sport, Normal eller Komfort. Men det är bara styrningen som ställs om, och skillnaden är hårfin. I alla tre lägena är styrningen okänslig, och det gör ingenting – så länge man inte låtsas att det är en sportbil man kör.

Vägegenskaperna är på samma sätt; det känns tryggt och går bra att köra långt, men ingenting känns sportigt eller inspirerar till en omväg på slingriga vägar. Gott så.

Dieselmotorn har heller inga sportiga egenskaper, den är svag på låga varv, med relativt modest vridmoment för en diesel, dessutom i ett smalt spann. Därtill brummar den som en gammaldags diesel, särskilt vid tomgång.

Båda dieselmotorerna klarar officiellt med några grams marginal den gamla miljöbilsdefinitionen, men bommar 2013 års med god marginal. I verklig körning snittar vi 0,52 liter milen, vintertid med dubbfria vinterdäck. Till viss hjälp är en växelindikator som hjälper att ha rätt växel, men Cee'd saknar stopp-start-system som flertalet konkurrenter infört, och har heller inte andra hjälpmedel för minskad förbrukning.

### Wagon absolut!

Designmässigt är bilens akterända det minst spännande, prioriteten har varit att ge ett rejält bagageutrymme. Trots att det faktiskt är något mindre än föregångarens, är det ett rejält utrymme vi erbjuder, därtill med en baklucka som öppnar hela 189 cm. Därtill finns praktiska småfack under bagageutrymmet, liksom krokar, fästen och eluttag.

Baksätet delas bara i två delar, medan t.ex. Volvo delar i tre. Cee'd har ingen genomlastningslucka, inte heller fälls baksätet med en knapp i bakluckan, som hos Peugeot, och bagageluckan öppnas inte med en vink med foten, som hos Volkswagen. Men värst är att det är så omständigt att fälla, den nedre delen måste först fällas fram, sen fälls ryggstödet.

I baksätet är mittplatsen onödigt okomfortabel, medan man sitter fint i de två yttre platserna. Att Sportswagon är något lägre än föregångaren märks inte, takhöjden räcker gott även bak. Däremot gör de högt uppdragna bakre sidorutorna att utsikten blir dålig och kupén mörk – om man inte väljer till panoramasoltaket. Tyvärr har baksätet inga egna värmekanaler utan är helt beroende av luftmunstyckena fram.

Fram bjuder Cee'd på sköna, lagom fasta stolar där det är lätt att hitta rätt körställning genom att stolen kan höjas/sänkas och ratten är ställbar i alla led. Dock hamnar en kort förare väldigt nära den extremt



vinklade framrutan, och att bedöma var nosen tar slut är närmast omöjligt. Sikten snett framåt är inte bra, inte heller snett bakåt på grund av de högt uppdragna, små sidorutorna.

### **Komfort med förarmissar**

Instrumenteringen är i grunden enkel, men med många missar. Ratten är full av knappar för diverse funktioner som man omöjligt kan hålla reda på utan att ta blicken från vägen. Fler knappar finns nedanför ratten, strax ovanför knät. Värmereglagen sitter långt nere och är inte belysta så i mörkret får man gissa sig fram – så är det med de flesta andra reglage också, så feltryckningarna blir många.

Bilen har såväl farthållare som inställningsbar maxfart, men använder man dessa kan färddatorn inte samtidigt visa aktuell förbrukning mer än någon sekund åt gången. Tankmätaren är fullständigt enorm, medan t.ex. motortemperatur enbart nås genom flera tryck genom färddatorn. Bilen har inte riktig halvljusautomatik utan varseljus, vilket betyder att den knappt alls syns bakifrån förrän man slår på halvljuset.

Kia är inte längre någon billig bil, men den numera rätt höga prislappen motsvaras av en rejäl utrustningslista. Testbilen har utrustningspaketet Komfort, vilket bl.a. innebär stereo med sex högtalare, CD-växlare, ingång för Ipod och USB, en rejäl luftkonditionering. Därtill eluppvärmbart ratt, som det är

märkligt att inte fler bilar utrustas med. Förutom att det är skönt när det är kallt, är det säkert att kunna köra utan handskar. Tyvärr är Kias värme så stark att man måste slå av den snabbt för att inte bränna sig, då blir ratten kall igen, så man slår på den igen, och så vidare tills hela kupén är varm vilket tar sin lilla tid trots att dieselmotorn som standard har extra kupévärmare.

### **Säkert utan guldkant**

Cee'd känns säker och stabil att köra, och det förstärks av att bilen inte inspirerar att trycka extra på gasen. Låsningfria bromsar, nödbromssystem, antisladdsystem och stabiliseringssystem undviker att olyckan sker, hjälp för start i backe och backkamera (tillval) undviker förargliga plåtskador. Om det ändå skulle smälla har Cee'd sex krockkuddar, med högsta möjliga krockbetyg i Euro NCAP:s test, fem stjärnor. Men i nästa skärpning ryker toppbetyget eftersom varken city stopp eller aktivt fotgängarskydd finns ens som tillval. Att vingelskydd går att köpa till räcker inte långt.

### **Vårt val: Stor diesel, manuell låda – eller en Focus**

Sportswagon finns med två bensin- och två dieselmotorer. Dieselmotorerna uppfyller den gamla miljöbilsklassningen men inte den nya, och inte heller kommande Euro-lagstiftning för avgaser. Billigaste bensinaren kostar bara 173 900 kr, men den är svag och törstig, och vi tycker Kia skulle kunna inspireras av

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.





andra importörer som inte ens tar in dem. Dieselmotorerna kostar genomgående 10 000 kr mer än motsvarande bensinversion, vilket är väl värt merkostnaden. Förutom vår testdiesel, finns en mindre 1.4 litersdiesel på blott 90 hästar. Eftersom den knappt är snålare är valet av den större dieseln enkel.

Automatlådan för 7 000 kr extra är av det gamla, bränsleslående slaget och väljs med fördel bort. Likadant är det med de flesta andra tillval, vi gillar i och för sig backkameran men förstår inte att den ingår i paket med en onödig navigator för 12 900 kr – en smartphone kan detta lika bra. Vår testbil har helt glassoltak för 9900 kr, vilket vi tycker är ett skönt tillval eftersom det gör kupén ljus och luftig och dessutom är öppningsbart. Dock irriteras vi av att soltaket öppnas av sig självt när vi bara vill öppna innertaket för att få in ljus. Vi ratar däremot utrustningspaketet Executive för 44 000 kr; det är knappast värt pengarna för startknapp, parkeringssensorer fram, filövervakningssystem, läderklädsel och självparkeringssystem.

Så långt valet inom Kia-familjen. Men som årsmodell 2013 är detta inte en särskilt imponerande bil. Förbrukningen är högre än många konkurrenters, dieselkänslan mer gammaldags, många bilar är mer praktiska och få bilar är så oinspirerande att köra. Utan den tidigare miljöbilsstämpeln kommer Cee'ds popularitet att dala, och vi rekommenderar spekulanter att till exempel kolla in Ford Focus istället – som supersnål

diesel, trecylindrig turbobensinare, i klassisk etanolversion eller i ny gastappning. Alternativen är många, och flera av dem slår Sportswagon på fingarna, både som Sports och som Wagon.

#### Vi gillar:

- + Garantier
- + Komfort
- + Utrymmen

#### Vi ogillar:

- Trist motor
- Brist på bränslesparande teknik
- Brist på utrymmesfinesser

#### Överväg också:

- Ford Focus snåldiesel/snålbensin/etanol/gas
- Renault Megane snåldiesel
- Opel Astra snåldiesel



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** November 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.