

KIA CARENS
1.7 CRDi

MEĀ ZA PRAKTICNOST

Nova generacija korejskog minivena "karens" sada nudi privlačniji izgled, kao i mnogo bolje organizovanu unutrašnjost. Porodična "kija" je prostrana, a što je važnije, praktična je i upotrebljiva u različitim prilikama. U verziji sa 1.7 dizelašem nedostaje samo malo više živahnosti

Predstavljanjem nove generacije kompaktnog minivena Kija je zaokružila ponudu, ali i stilsku transformaciju koja je započela dolaskom novog „sida“. Atraktivna i moderna spoljašnjost je prvi adut „karensa“. Kroj nove karoserije je moderan i odaje jednostavnu ravnotežu dinamike i elegancije. Crna maska sa hromiranim ramom koji okružuje „pčelinje saće“, razvučena između dva neobično velika prednja svetla, odmah privlači pažnju, i upravo to je element zbog koga se ovaj automobil vizuelno razlikuje od drugih.

Višestruka namena

Ipak, ono što se kod minivena, ili MPV-a zaista raču-

na i što ga razlikuje od bilo kog drugog vozila jesu njegova upotrebljivost i praktičnost. Sa tog stanovišta, tri razdvojenog sedišta pozadi, svako sa nezavisnim podešavanjima, pružaju široke mogućnosti za višestruku upotrebu kabine. Za razliku od evropske konkurencije, poput na primer Forda i

Šestougaona maska sa hromiranim ramom je prepoznatljiv simbol korejske fabrike

Renoa, koji su svoje MPV modele ponudili u dve verzije, „C-maks“ i „grand C-maks“, odnosno „senik“ i „grand senik“ sa pet odnosno sedam sedišta u grand verziji, „karens“ dolazi samo u jednoj verziji karoserije, a na kupcima je da se odmah odluče da li će imati pet ili sedam sedišta.



bađa ispod tovarne površine rezervisan je za velike pregrade za smeštaj različitih manjih predmeta.

Turistička priroda

Od „karensa“ na stazi, ali i na drumu sasvim je uzaludno očekivati sportski energične vozne osobine. Ali u svakom trenutku možete da računate na njegov poznati i potvrđeni turbodizelaš (ovde u verziji sa manje snage, odnosno sa 115 KS, dok se snažnija sa 136 očekuje krajem godine). Mali dizelaš je pomalo inertan na niskom broju obrtaja, a ipak

► str. 37

VODIČ ZA IZBOR

Konkurentna cena

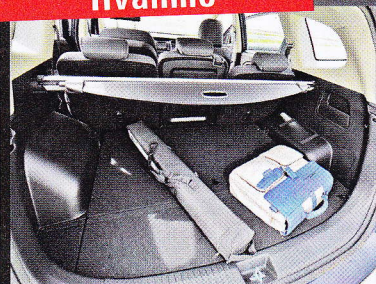
Za „karens“ je predviđen izbor od dva motora – benzinac 1.6 i dizelaš 1.7 u dve verzije sa 115 i 136 KS. Benzinaska verzija se uskoro očekuje, kao i snažniji dizel, a kupcima je trenutno na raspolaganju 1.7 dizel sa pet sedišta (koji smo vozili) po ceni od 21.990 evra. Varijanta sa sedam sedišta košta 22.790 evra. Što se tiče opre-

me, predviđen je samo jedan, ali bogat paket, a uz doplatu se može birati jedino boja. Standardni bezbednosni paket podrazumeva šest vazdušnih jastuka, ESP, sistem kontrole proklizavanja točkova. Napred su LED dnevna svetla, a u kabini šest zvučnika i ekran osetljiv na dodir sa blutut konekcijom i kontrolom glasom.

Model	1.6 GDI	1.7 CRDi	1.7 CRDi HP
gorivo	benzin	dizel	dizel
zapremina (cm ³)	1.591	1.685	1.685
snaga (kW/KS pri o/min)	99 (135) pri 6.300	85 (115) pri 4.000	100 (136) pri 4.000
maks. obrtni moment (Nm pri o/min)	164 pri 4.850	260 pri 1.250–2.750	330 pri 2.000–2.500
maksimalna brzina (km/h)	185	181	191
ubrzavanje 0–100 km/h (s)	11,3	13,0	10,4
prosečna potrošnja (l/100 km)	6,8	4,9	5,1



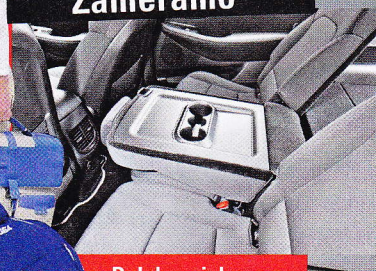
Hvalimo



Prtljažnik je lako prilagodljiv i može se koristiti za transport različitih stvari.

Udobnost boravka – prostor koji je putnicima na raspolaganju izdašan je i fleksibilan.

Zameramo



Dok levo i desno zadnje sedište imaju „izofiks“ kopče, na srednjem sedištu ih nema.

Predviđen je samo jedan paket, doduše veoma bogate opreme.

- 4 cilindra, dizel
- 1.685 cm³
- 85 kW (115 KS)
- 260 Nm pri 1.250–2.750 o/min

UNUTRAŠNOST

U nemačkom stilu

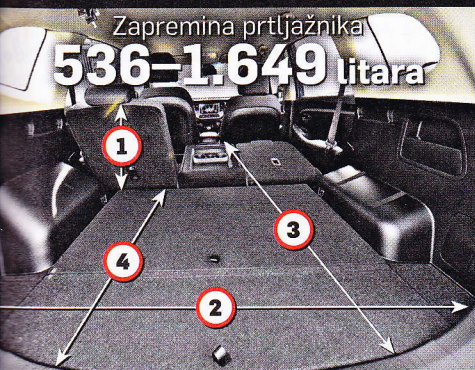
Kabinu „karensa“ karakteriše funkcionalnost, čak i po cenu da u pojedinim detaljima deluje isuviše jednostavno, pomalo nalik na više rasprostranjene i bolje cenjene nemačke modele. Materijali, kvalitet i nivo opremljenosti odmah ostavljaju dobar utisak, koji se potvrđuje i kada se nadete za volanom. Instrument-tabla je pregledna, glavne komande su nadohvat ruke, uključujući tu i one smeštene na multifunkcionalnom volanu, odakle je moguće menjati čak i otpor volana na tri načina – standardan, komforan, ili sportski. Pozadi su tri razdvojena sedišta koja se mogu podešavati na različite načine. Predviđene su i „izofiks“ kopče za dečja sedišta, ali nažalost nalaze se samo na levom i desnom sedištu, a nema ih na srednjem.

Prtljažnik

Lako je dostupan kroz vrata, a ima prag u visini poda. Tri naslona pozadi se mogu obarati nezavisno jedan od

drugog, a unapred može da se preklopi i sedište suvozača.

1.	40 cm
2.	108–136 cm
3.	170–206 cm
4.	99 cm



Zapremina prtljažnika
536–1.649 litara



Malo ukrasa, mnogo suštine

- 1 Komande radija za jačinu zvuka i za biranje kanala ponovljene su i na volanu
- 2 Komande glasom i telefon
- 3 Instrument-tabla sa četiri standardna pokazivača i displejom putnog kompjutera
- 4 Komande za regulaciju brzine
- 5 Podešavanje režima upravljača i tasteri za upravljanje putnim kompjuterom
- 6 Ekran osetljiv na dodir, radio-uređaj sa CD/MP3

čitačem i TV kamera pozadi

- 7 Mala instrument-tabla klime za dve zone
- 8 Položaj za utičnice AUX, iPod i USB
- 9 Taster za uključivanje-isključivanje senzora za parkiranje napred
- 10 Pregrada za odlaganje predmeta
- 11 Centralna konzola sa mestom za odlaganje flašice i velikim zatvorenim spremištem između dva prednja sedišta



Kako se obaraju nasloni

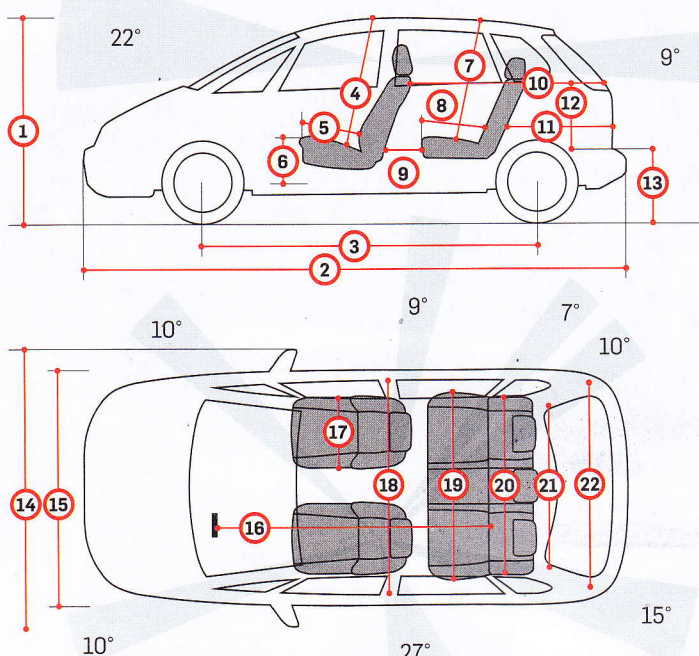
Klupa pozadi je podeljena u tri zasebne fotelje, podesive nezavisno jedna od druge. Izuzetno je praktična mogućnost preklapanja naslona prednjeg sedišta, što omogućava transport i predmeta dužih od dva metra.

UDOBNOST BORAVKA U VOZILU

Mere u centimetrima

Klupa pozadi je podeljena na tri nezavisna sedišta jednakih dimenzija, ali ne i naročito udobnih kada putuje petoro ili četvoro. Međutim, prostora ima više nego dovoljno, posebno za noge.

1	161
2	453
3	275
4	91–107
5	53
6	34–41
7	97
8	47
9	0–47
10	170–206
11	99
12	40
13	68
14	210
15	183
16	210
17	52
18	137
19	134
20	132
21	108
22	136



PREGLEDNOST

Nepregledni uglovi izmereni laserom: **88°**

Nepregledni uglovi su uglavnom mali, a razdvojeni prednji stubovi dosta pomažu u krivinama, po uskim planinskim putevima i u blizini raskrsnica i pešačkih prelaza.

je elastičan. U manuelnom menjaču sa šest stepeni prenosa našao je pouzdanog partnera.

Šesti stepen je dugačak, zbog čega poziva da pređete na niže stepene prenosa svaki put kada treba da se pedala odlučno pritisne pri preticanjima. S druge strane, ovakav automobil je zaslužio da ima i malo jasniji upravljač. Zapravo, naš je utisak da je njemu, mada u gradskoj vožnji nemamo zamerki, servoasistencija previše pojačana, pa ne šalje vozaču jasnu sliku o tome šta rade točkovi. Odgovori na njegovu komandu nisu očekivano precizni, a posebno kada se traže sasvim male korekcije. Doduše, može se promeniti opterećenje na

upravljaču (tasterom sa desne strane volana) kako bi se dobio osećaj sa više sportskog odgovora, a to ne utiče bitnije na prethodni utisak.

Ubedljive kočnice

U vožnji je „karens“ prijatan. Uopšte uzev, tih je i dobro neutrališe neravnine sa površi

Na stazi i autoputu „karensu“ nedostaje nešto više živahnosti, premda je ljuljanje suzdržano. U krivinama obezbeđuje sigurnost, bez obzira na nedovoljan entuzijazam u odgovoru upravljača

ne puta. Postoje situacije u kojima se decibel više čuju, a po skakivanje je nešto intenzivnije, na primer, po kocki. Dobar utisak upotpunjuje potrošnja goriva. Opšti proseki je na regionalnim putevima sasvim dobar i iznosi između 6 i 7 l/100 km. Međutim na autoputu taj utisak nije podjednako zadovoljavajući, jer potrošnja nije očekivano umerena



PERFORMANSE

izmerene na stazi
VAIRANO kraj Milana

Od „karensa“ na stazi i na drumu ne treba očekivati sportski energične osobine. To je posledica prvenstveno njegove turističke koncepcije. Zato je u vožnji prijatan, uopšte uzev tih i dobro neutrališe većinu neravnina površine puta. Kočioni sistem je efikasan, a zaustavni putevi konstantni.

BRZINA I REŽIMI

maksimalna (km/h)	174,855
režim pri maks. brzini (o/min)	4.300
režim pri 130 km/h (o/min)	2.800

UBRZANJA

0–60 km/h	0–100 km/h	0–130 km/h	0–160 km/h
4,8 s	11,7 s	21,2 s	32,6 s
400 m iz mirovanja	18,2 s		
brzina pri izlasku (km/h)	121,7		
1 km iz mirovanja	33,7 s		
brzina pri izlasku (km/h)	151,7		

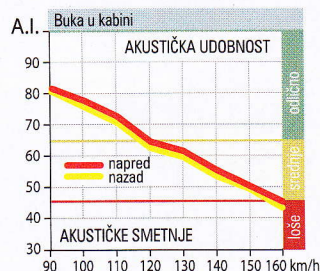
ELASTIČNOST

u VI – pri min./maks. opterećenju

70–90 km/h	70–100 km/h	70–120 km/h	70–140 km/h
6,9/7,7 s	4,9/5,2 s	8,6/9,2 s	8,6/9,2 s
1 km od 70 km/h	32,0 s		
brzina pri izlasku (km/h)	147,1		
30–60 km/h	4,7 s		

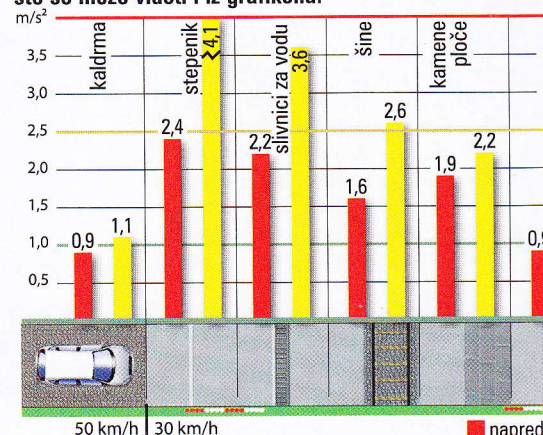
AKUSTIČKA UDOBNOST

Ne prelazi prag akustičkih smetnji, čak ni kada se prekorači ograničenje brzine na autoputu. Dobar nivo zvučne izolacije uspeva da diskretno izoluje motor, ali istinu govoreći, to je malo manje dobro u fazi jakih ubrzanja. Aerodinamičke smetnje su minimalne, kao i šum kotrljanja pneumatika.



UDOBNOST OSLANJANJA

Prednje oslanjanje uglavnom dobro prigušuje neravnine, uključujući tu i stepenike i slivnike – po prirodi stvari osetljivije prepreke. Manje je efikasno oslanjanje zadnje, što se može videti i iz grafikona.



Tehničke karakteristike

KIA Carens 1.7 CRDI

- **Motor:** napred poprečno, dizel – 4 cilindra u liniji – prečnik 77,2 mm – hod 90,0 mm – radna zapremina 1.685 cm³ – maksimalna snaga 85 kW (115 KS) pri 4.000 o/min – maksimalni obrtni moment 260 Nm između 1.250 i 2.750 o/min – blok cilindara od livenog gvožđa, glava od lake legure – 2 bregasta vratila u glavi, 16 ventila – direktno ubrizgavanje komonrejl, turbokompresor (promenljive geometrije) i interkuler
- **Prenos:** pogon na prednjim točkovima – manuelni menjač sa šest stepeni prenosa
- **Pneumatici (osnovne dimenzije):** 205/55R16 91V – komplet za popravku
- **Karoserija:** jednozapreminska, petora vrata, pet mesta – prednje oslanjanje nezavisno, poprečna ramena (šema „mekferson“) i kosa ramena, spiralne opruge, stabiliza-

tor – oslanjanje pozadi multilink, spiralne opruge, amortizeri – kočnice disk, prednje samoventilirajuće, ABS i ESP – upravljač sa nazubljenom letrničnom servo-komandom – zapremina rezervoara 58 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 254 cm – razmak prednjih točkova 157 cm – razmak pozadi 159 cm – dužina 453 cm – širina 181 cm – masa 1.557 kg, pod punim opterećenjem 1.750 kg – zapremina prtljagarnika od 536 do 1.649 dm³



Kroj nove karoserije je moderan i odaje jednostavnu ravnotežu dinamike i elegancije



EFIKASNOST KOČENJA

Put kočenja u metrima (10 kočenja sa 100 km/h pod punim opterećenjem)

Kočioni uređaj je efikasan i prikazuje konstantan nivo efikasnosti čak i kada je izložen povećanom naporu. Putevi kočenja su ravnomerni i pod opterećenjem. Osim toga, pri intenzivnoj upotrebi hod i izdržljivost papučice se ne menjaju.

1	42
2	41
3	41
4	41
5	41
6	42
7	42
8	42
9	42
10	42
30	5
40	5
50	5

odlično srednje



DINAMIČKI TESTOV

Ležanje na putu
i stabilnost

Test je dobro prošao, pri čemu je prikazao sigurnost veću nego što bi se očekivalo od jednog MPV-a sa turističkom namjenom. Sasvim umereno se ljuljao, a to je bilo potpomognuto efikasnom kontrolom stabilnosti koja je precizno intervenisala, nikad ne dovodeći u pitanje mogućnost vozača da sam kontroliše pravac

POTROŠNJA VOŽNJA U VI

90 km/h	100 km/h	130 km/h	0-140 km/h
4,5 s	5,1 s	7,2 s	8,1 s
Potrošnja pri 100 km/h (kW/KS)			
19,6/26,6			
Efikasnost pri 100 km/h (%)			
35,9			

PROSEČNA POTROŠNJA

gradska vožnja	regionalni put	autoput	opšti prosek
l/100 km (km)	l/100 km (km)	l/100 km (km)	l/100 km (km)
7,1 s	5,8 s	8,0 s	7,0 s
(810)	(987)	(721)	(825)

KOČENJE put kočenja (usporeenje)

0 km/h (pri minim. opterećenju, hladne kočnice)	42,2 m (0,93 g)
0 km/h (pri maksim. opterećenju, hladne kočnice)	42,2 m (0,93 g)
0 km/h (pri maksim. opterećenju, zagrejane kočnice)	42,2 m (0,93 g)
0 km/h (pri minim. opterećenju, hladne kočnice)	68,4 m (0,97 g)
0 km/h (po suvom asfaltu + kocka)	46,0 m (0,85 g)
0 km/h (po mokrom asfaltu + led)	93,1 m (0,42 g)

BUKA

0 km/h (po asfaltu)	57,8 dB(A)
0 km/h (po dreniranom asfaltu)	65,0 dB(A)
0 km/h (po kocki)	75,1 dB(A)
Maksimalna kod ubrzanja	77,5 dB(A)

DINAMIČKI TESTOVI

Ležanje na putu i stabilnost

Brzina ubrzanje (g)	-
Premena trake po mokrom asfaltu (brzina pri km/h)	92
Premena trake na ravnom (brzina km/h)	160
Premena trake u krivini	-

IZMERENE POSRE VREDNOSTI

Činik zaokreta između zidova (m)	11,6
Upravljač	2,8
Upravljač/kvačila (kg)	1,3-1,5/12,4
Upravljač pri 130 km/h (%)	3,4
Prema prtljaku (l)	536-1.649
Upravljač tokom probne vožnje (kg)	1.630
Prema mase napred/nazad (%)	61/39

Razlog treba tražiti u samoj masi automobila od 1,5 tona, ali i tome što se motor u šestom stepenu prenosa vrti na oko 3.000 o/min. Nasuprot tome, kočenje je mnogo ubedljivije, pa su putevi kočenja na suvoj podlozi kratki, a besprekorna je i otpornost papučice.

Od „karensa“ na stazi, ali i na dru- mu sasvim je uzaludno očekivati sportski energične vozne osobine

Sve ovo govori da se, posle izvesnog perioda odsustva, korejski miniven vratio temeljno promenjen, a u kombinaciji sa privlačnim izgledom. Prethodne generacije su prvenstveno raču-

nale na umerenu cenu i praktičnost i nisu se previše obazirale na dizajn i kvalitet upotrebljenih materijala. Sa novim „karensom“, odnos između cene i onoga što nudi i dalje je konkurentan, ali je opšti kvalitet prijetno veći, kako spolja, tako i u kabini. ■ Test-eкипа revije SAT Plus

	Carens 1.7 CRDI	
VOZAČEVO MESTO	★★★★★	Volan je nisko postavljen, ali je odgovarajućih dimenzija i podesiv u dva pravca. Sedište je široko, posebno u donjem delu, što može smetati osobama nižeg stasa.
KOMANDNA TABLA I KOMANDE	★★★★★	Dizajn komandne table je jednostavan. Favorizuje ergonomski raspored komandi, koje su dobro uočljive i nadohvat ruke.
INSTRUMENTI	★★★★★	Uređaji za informisanje i zabavu su dobrog kvaliteta, ali ipak nisu naročito sofisticirani. Intuitivno je upravljanje radiom.
KLIMATIZACIJA	★★★★☆	Automatski uređaj za dve zone ima jednostavna podešavanja i neophodne funkcije. Predviđeni su i otvori za putnike pozadi.
PREGLEDNOST	★★★★★	Vidno polje je zadovoljavajuće. Prednji stubovi su pomereni unapred i razdvojeni kako bi se dobilo više bočne preglednosti.
ZAVRŠNA OBRADA	★★★★★	Brižljivo je izvedena po standardu prethodnih modela Kije. Enterijer je dobru urađen, a lim pažljivo sreden.
OPREMA	★★★★☆	Zaista je bogata, ali je na našem tržištu predviđen samo jedan paket. Može se doplatiti jedino za izbor boje.
BEZBEDNOSNA OPREMA	★★★★★	Šest vazdušnih jastuka i standardni uređaji za pomoć u vožnji pružaju visok stepen bezbednosti.
BORAVAK U KABINI	★★★★☆	Kod verzije sa pet mesta (treći red je u posebnoj verziji) svi će znati da cene mogućnosti prostora i fleksibilnost zadnjih sedišta.
PRTLJAŽNIK	★★★★☆	Promenljiv je u zavisnosti od položaja sedišta pozadi. I kad ima pet putnika, kapacitet od 536 litara je sasvim zadovoljavajući.
UDOBNOST	★★★★☆	Buka je prihvatljiva, mada kod ubrzanja motor malo „podigne glas“, a po kocki broj decibela zna da naraste. Zadnji kraj je pomalo tvrd.
MOTOR	★★★★☆	Dobro odgovara na srednjim režimima, ali mu na nižem broju obrtaja nedostaje energičnost. Kod ubrzanja se previše čuje.
UBRZANJE	★★★★★	Pokazao se kao bolji od nekih kompaktnijih i lakših konkurenata. Kad se sve uzme u obzir, možemo da budemo zadovoljni.
ELASTIČNOST U VOŽNJI	★★★★☆	Pomalo je lenj u šestom stepenu i zahteva često korišćenje menjača, ako želite jači potisak kada ponovo polazite iz niskih režima.
MENJAČ	★★★★	U dobrom je skladu sa motorom, međutim ponekad pokazuje „otpor“ prilikom manevrisanja, a posebno ako ga odlučnije koristite. Kvačilo je teško.
UPRAVLJAČ	★★★★	Trebalo bi mu malo popraviti odziv. Nije očekivano progresivan, bez obzira na to što ima tri režima rada.
KOČNICE	★★★★☆	Veoma su efikasne. Putevi kočenja po suvom su dobri i veoma su kratki. Dobra je i izdržljivost.
NA PUTU	★★★★★	Vožnja je uslovljena turističkim karakterom, ali nema nikakvog popuštanja kada je u pitanju bezbednost.
POTROŠNJA	★★★★★	Umerena je, uz standardnu vožnju po regionalnim putevima. Na autoputu raste, prvenstveno zbog same mase automobila.
CENA	★★★★★	Sa cenom od 21.990 evra nije jeftin, ali zauzvrat nudi zaista mnogo, pogotovu kada su u pitanju oprema i funkcionalnost kabine.
GARANCIJA	★★★★★	Sedam godina ili 150.000 kilometara. Nijedna druga fabrika nije u stanju da pruži tako izdašnu garanciju.