Kia procee'd 1,6 CRDi TX sport pack

Bazeni, reformator in maratonec

Matej Štakul

Vožnja s helikopterjem. Nepozabna izkušnja, ki si jo morate privoščiti, na svet boste gledali z drugačnimi očmi. Tudi na Slovenijo. Ko smo bili pred nekaj tedni med oblaki, se kar nismo mogli načuditi, koliko bazenov krasi dvorišča slovenskih hiš, kako zelo zelena je Slovenija tudi iz zraka in kako zelo pridni smo Slovenci, da v red spravimo premnoge obdelovalne površine, predvsem nasade hmelja, vinske trte, krompirja in zelenjave.



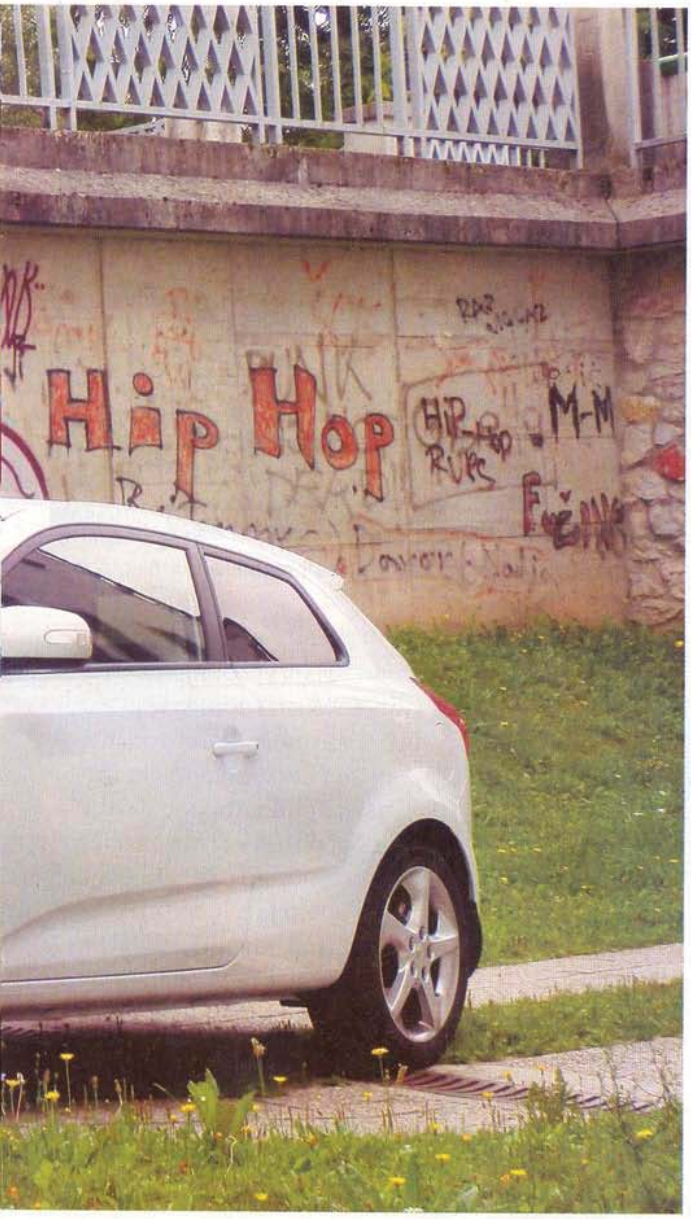
In kot skorajda vsaki slovenski družini še iz časov socializma ob stanovanju ali hiši pripada vikend, bodisi v hribih ali na morju, se lahko mnogi pohvalijo, da si lastijo (manjšo) njivo s pridelki, ki so namenjeni predvsem lastnemu trebuščku. Nekaj podobnega velja tudi za nas, le da njiva v bližini Borovnice ni ravno najmanjša, z dobrotami pa zalagamo tudi prijatelje.

Zadnji metri makadamske poti do njive so polni grbin, zato smo vsakič, ko se vrnemo domov, veseli, da imamo avto, ki jih zlahka prevozi in se tudi kasneje, ko sta prtljažnik in zadnja klop dodobra založena z gajbicami zelenjave, prav nič ne pritožuje. Kia procee'd.

Priznamo, nismo si ga kupili zato, ker nam je blizu razmišljanje Vuka S. Karadžića, reformatorja srbskega jezika, »piši kao što govoriš«, in bi tako ime štirikolesnika poimenovali »sid«, kot v angleškem jeziku izgovorijo besedo seme. Seme in njiva pač gresta drug z drugim! Ne, bili smo pač prepričani, da je bilo tedaj razmerje med ceno in dobljenim optimalno, pa še zelo privlačen se nam je zdel že na prvi pogled. Od nakupa je preteklo že precej vode, zato smo bili veseli, ko smo na test dobili prenovljeno različico, z najmočnejšim dizelskim motorjem in visoko stopnjo opremljenosti, z dodatki, ki jih naš domači procee'd ne premore.

Lepotec je še vedno, pa čeprav mnogim spremenjeni prednji del z novimi masko in lučmi ni več tako všeč. No, prava barva karoserije, za večino kupcev tudi edina izbira, ostaja bela. Deviško bela, če želite, pa čeprav v procee'du ni prav nič deviškega, prej vražjega. Želi si biti športnik po duši, zato se ne čudite, da imajo delno v usnje oblečeni sedeži izrazit bočni oprijem, volan je trikrak, športne stopalke so iz aluminija, lita platišča 17-palčna, centralna konzola pa obrnjena proti vozniku (mar vonjamo bavarski prestiž?), da so mu vsa pomembna stikala še lažje dosegljiva. Toda športnik tale 4,25 metra dolgi štirikolesnik vseeno ni, saj bi za to kljub poudarjeni kupejevski nravi (le par prednjih vrat) moral imeti tudi hitro bijoče srce. A ga nima. Ne glede na to, za kateri motor iz ponudbe se odločite.

Namesto šprinterja na 100 metrov smo tako dobili maratonca in ugotovili, da mu je vloga vseeno pisana na kožo. Seveda se vam lahko zgodi, da vas bo kupe kakšne druge znamke in z voznikom, ki se požvižga na hitrostne omejitve, zlahka prehitel, a nič zato. Dizelsko srce našega procee'da namreč bije dovolj hitro, 128 konjičkov pa še vedno čaka na ukaz, da jih spravite v dir. Kot pričajo tehnični podatki, je tudi dizelska kia dovolj zmogljiva (197 km/h, 11 s), predvsem pa



Priznamo, nismo si ga kupili zato, ker nam je blizu razmišljanje Vuka S. Karadžića, reformatorja srbskega jezika, »piši kao što govoriš«, in bi tako ime štirikolesnika poimenovali »sid«, kot v angleškem jeziku izgovorijo besedo seme. Seme in njiva pač gresta drug z drugim!



Notranjost

Centralna konzola je po vzoru nekaterih bolj prestižnih znamk obrnjena proti vozniku, uporabljeni materiali so tudi zavoljo visoke stopnje opremljenosti testneža kakovostni, voznikov sedež v kombinaciji blaga in usnja ponuja dovolj bočnega oprijema.



Motor

Najmočnejši dizel v ponudbi s 128 konji moči razveseljuje s prožnostjo že pri nizkih vrtljajih in ugodno porabo goriva pod mejo 7 litrov. Moč se na prednji kolesi prenaša prek 6-stopenjskega ročnega menjalnika, samodejni je na voljo za doplačilo.

voznika nagrajuje z ugodno porabo, ki s povprečjem pod sedmimi litri zagotavlja doseg z enim polnjenjem blizu 800 kilometrov.

Uporabljajta jo dva. Seveda se z nekaj gimnastičnimi prvinami lahko odrasli prebijete tudi do zadnje klopi in tam sedite, toda z glavo blizu stropa in koleni (skorajda) v prednjem sedežu. In v primeru, da je voznik dolgin, gajbice s sadjem in zelenjavo tam sedijo veliko udobneje... Zato pa je udobje dveh potnikov pisano z veliko začetnico, oprema TX spot pack pa razvaja z udobjem (potovalni računalnik, radio s CD in MP3, dvopodročna samodejna klima, električni paket, tempomat...) in zagotavlja varnost (zračne blazine in zavese, ABS, ESP, aktivna prednja vzglavnika, parkirni senzorji...). Akcijski prihranek trenutno vrednotijo na evrskega tisočaka, sedemletna garancija je dodana vrednost.

P. S. Odpeljali smo ga na njivo in ugotovili, da zahtevni makadam prevozi enako suvereno kot naš domači. V zahvalo smo na zadnji klopi pustili gajbico zelenjave...

Tehnični podatki

motor: dizelski 1,6-litrski 4-valjni
menjalnik: ročni, 6-stopenjski
moč (kW/KM pri vrtljajih): 94/128 pri 4000
navor (NM pri vrtljajih): 260 pri 1900–2750
povprečna poraba/na testu (l): 4,5/6,9
maksimalna hitrost (km/h): 197
pospešek (s): 11
izpusti CO2 (g/km): 118, euro5
cena/testni (EUR): 16.040/16.540

+/–

+ motor
+ serijska oprema
– prostor zadaj
– visok najnižji položaj sedenja



Prtljažnik

Glede na kupejevsko nrav procee'da je prtljažnik že z osnovnimi 340 litri dovolj razkošno odmerjen, saj zlahka pogoltne dva večja kovčka ali štiri gajbice z zelenjavo, s podiranjem zadnje klopi pa prtljažna luknja naraste na še bolj uporabnih 1210 litrov.