

Rubikova kocka

besedilo: **Aljoša Mrak** ▪ foto: **Aleš Pavletič**

Še pred nekaj leti so nas avtomobilski oblikovalci prepričevali, da je okroglo lepo.

Zdaj prihajajo z Daljnega vzhoda nove modne smernice – na vrsti so kocke!

▸▸ Kia Soul je skupaj z Daihatsujem Materia (žal se pri nas slabo prodaja) začela revolucijo, ki bo morda prinesla nov veter v avtomobilsko oblikovanje. Le poglejte še enkrat vodilno fotografijo testnega Soula: pomanjkanja sveže oblike temu avtomobilu vsekakor ne moremo očitati. Duško (soul kot duša) ljudi ločuje: ali ga takoj vzljubite ali pa ga ne boste nikoli. Zadnji ste, vsaj po izkušnjah sodeč, v manjšini.

Se spomnite testa Citroëna C3 Picassa v deveti letošnji številki? Francoski šarmer je resda neposredni tekmec korejskemu novincu, vendar sta si avtomobila tako različna, da ju je zelo težko primerjati. Velikostno sta si res blizu, njuna namembnost pa je povsem drugačna. Če hoče biti C3 Picasso družinski avtomobil, ki razvaja predvsem s prilagodljivostjo potniškega in prtljažnega prostora, je Soul v tem pogledu povsem nebogljen. Prtljažnika je premalo pa še zadnje klopi nima pomične. Če ima C3 Picasso mizice v drugi vrsti in dodatno notranje ogledalce za nadzor nad dogajanjem na zadnji klopi (otroci!), je Soul predvsem dobro opremljen z najnovejšimi elektronskimi pripomočki

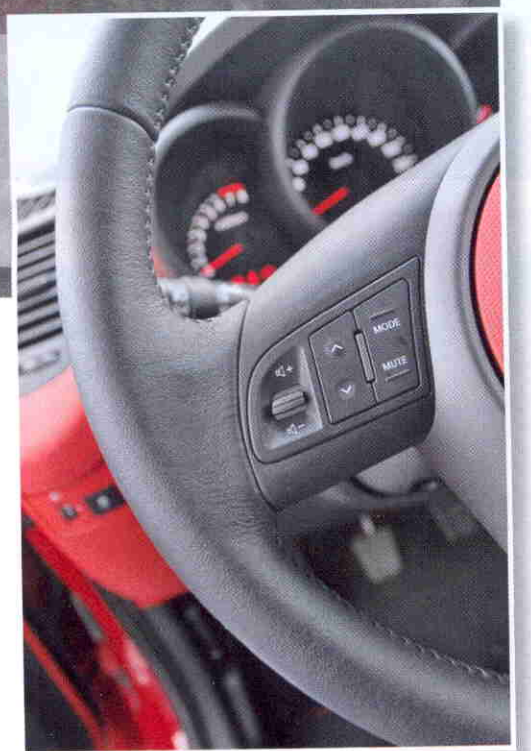




za zabavo. Priključki za AUX, iPod in USB dopolnjujejo všečno rdeče-črno kombinacijo notranjosti in zunanjosti. In medtem ko je C3 Picasso udoben, je Kia Soul predvsem zabaven med vožnjo. Pa tudi drag, saj v Koreji niso hoteli slišati, da bi ponudili slabše opremljen avtomobil za nižjo vstopno ceno.

Na cesti ga boste težko zgrešili. Testni je bil všečno popisan, kot bi se z barvami igral petletni otrok, in celo zgolj lepotno dodanih rež za prezračevanje okrog bočnih smernikov mu nismo šteli v zlo. Vtis smo dobili, da je večina naključnih opazovalcev z odobravanjem sprejela ravne in odsekane živobarvne ploskve. Čeprav sem v prodajnem katalogu videl črnega, ki je tudi pravi lepotec ... Testni je imel tudi 18-palčna platišča, pod katerimi (za čuda) celo štirikrat kolutne zavore niso bile videti izgubljeno. A prav velika platišča (v osnovi ga dobite s 15 oziroma 16 palci) v kombinaciji z nizkopresečnimi gumami veliko pripomorejo k temu, da Soul ljubi ravno cestno površino, nikakor pa ne cestnih neravnin. Na vsaki luknji boste morali močneje poprijeti za volanski obroč pa tudi trušč izpod koles se bo nenadoma pojavil v notranjosti potniške kabine, kar se na novem asfaltu ni dogajalo. Servovolan je zaradi manjše porabe električno krmiljen, deluje pa predvidljivo in pogojno športno. Podobno je s položajem voznika: če bi bil volanski obroč še izdatno vzdolžno pomičen, bi takoj zapisal, da je ergonomija tega avtomobila izvrstna, tako pa morata roki grabiti predaleč, da bi si Soul zaslužil to oceno. Tudi v notranjosti vas bo razvajal tako vizualno (barve) kot oblikovno (oblike tipk). Predalov in odlagalnih mest je kar nekaj, čeprav so vsi predali le pogojno uporabni, saj predmeti v njih drsijo. Pa še tista luknja na vrhu sredinske konzole mi je do konca testa ostala neznanka. Čemu bi ta služila – mogoče kot idealno pritrdilno mesto za lončnico? Seveda smo se na ta račun malce pošalili, a vsekakor priporočamo, da na

"Čemu bi ta služila – mogoče kot idealno pritrdilno mesto za lončnico?"







police (no, testni zadnje sploh ni imel, imel pa je zadnje zatemnjene šipe) ne postavljate velikih in težkih stvari, ki pri prometnih nesrečah delujejo kot izstrelki. Soul je v osnovi zelo dobro varnostno opremljen. Vse različice imajo šest varnostnih blazin in stabilnostni ESP, prekinitev dovoda goriva in samodejno odklepanje v primeru trka, zato se v kombinaciji s togo kletko in z zmečkljivimi deli karoserije počutite varno kot doma v fotelju. Edina zamera pri varnosti gre (kot je bilo že pri Kijinih avtomobilih) gumam: če so se dokazale v suhem, pa gume Nexen nikakor niso izpolnile naših kriterijev v mokrem. Škoda in za to ceno nedopustno varčevanje.

Aluminijast motor kljub spremenljivemu krmiljenju ventilov ni revolucionaren, je pa zelo prijeten sopotnik na vsakodnevnih križarjenjih. Čeprav je bencinska različica Soula opremljena le s petstopenjskim menjalnikom, šeste pri normalni vožnji nismo pogrešali. Hrup je tudi pri avtocestni hitrosti povsem znosen, kar lahko pripišemo razmeroma dobri zvočni izolaciji in tudi dobremu ozvočenju notranjosti, saj se le stežka upreš 'navijanju' glasnosti. Šesto prestavo smo pogrešali le zato, ker je upravljanje menjalnika zelo prijetno. Na ovinkasti cesti bo motorček lepo predel (čeprav se s prožnostjo ne more prav hvaliti), menjalnik bo z užitkom prehajal iz prestave v prestavo, voznik pa bo kljub slabšim gumam zlahka nadzoroval dogajanje. Podvozje (platforma je predelana iz Kie Rio oziroma upo-









"Skromne pomanjkljivosti ne pokvarijo dobrega vtisa, ki ga daje za volanom."

rabljena tudi pri Hyundaiu i20) je namreč kljub zadnji poltogi premi tako predvidljivo, da tudi pri drsenju ne boste imeli občutka, da ste za volanom zgolj sopotnik. Morda bi si želeli le boljši servosistem, saj ima pogosto napako električno gnanih sistemov: dokler zavijaš, deluje lepo, pomanjkljivost je le na začetku zavijanja, ko se sistem opazno prebuja. Skratka, majhni popravki na volanu utegnejo zmotiti občutljive voznike.

Kia Soul je – kar malce netipično za Kio – uživaški avtomobil. Veliko več kot le lepa podoba. Skromne pomanjkljivosti ne pokvarijo dobrega vtisa, ki ga daje za volanom, čeprav njegovo poslanstvo ni družinska tlaka, kot bi dejali na prvi pogled in po kateri blesti-

jo tekmeci. Podobno kot vsem poznana Rubikova kocka, ki jo je leta 1974 izumil madžarski kipar in izumitelj Erno Rubik: zelo prijetna zabava, čeprav le pogojno uporabna. A na koncu te zasužnji. ⏮





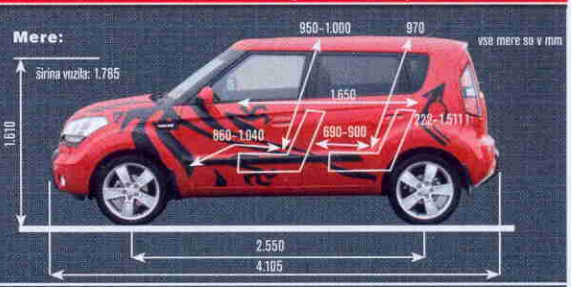
Tehnični podatki

KIA Soul 1.6 CVVT (93 kW) EX Soul!

CENA: (Kia Motors Adria Group, d. o. o.)
Osnovni model: 17.690 EUR
Testno vozilo: 18.090 EUR

Moč: 93 kW (126 KM)
Pospešek: 11,1 s
Največja hitrost: 174 km/h
Povpr. poraba: 9,2 l/100 km

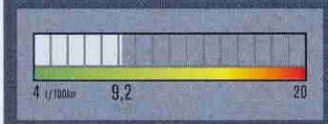
Mere:



NAŠE MERITVE

T = 14 °C / p = 1.095 mbar / rel. vl. = 37 % / Stanje kilometrskega števca: 5.804 km

Vozne lastnosti	
Pospeški	**s**
0–100 km/h:	11,1
402 m z mesta:	17,8 (126 km/h)
Prožnost	**s**
50–90 km/h (IV.):	15,0
80–120 km/h (V.):	20,5
Največja hitrost	174 km/h (V. prestava)
Poraba goriva	**l/100 km**
najmanjše povprečje	8,8
največje povprečje	9,5
skupno testno povprečje	9,2



Trušč v notranjosti			dB
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	54	52	52
90 km/h	62	61	60
130 km/h		68	66
Prosti tek			35

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	40,4 (AM meja 42 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

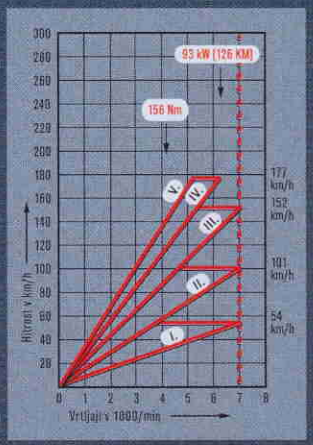
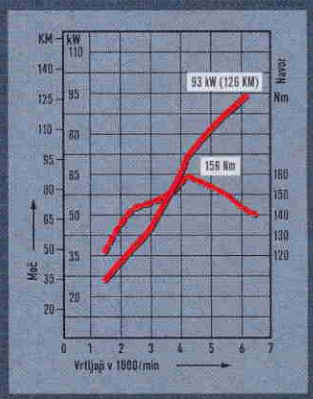


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Tri ali štiri? Boljše gume in močnejši motor (mogoče celo turbodizel?) bi verjetno dodala še tisto malo, kar manjka do dobre štirice. A od povprečne trojke je vsekakor boljši!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 1.591 cm³ – največja moč 93 kW (126 KM) pri 6.300/min – največji navor 156 Nm pri 4.200/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/45/R18 V (Nexen CP643a). **Voz in obese:** kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijačni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 10,5 m – posoda za gorivo 48 l. **Mase:** prazno vozilo 1.179 kg – dovoljena skupna masa 1.680 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 177 km/h – pospešek 0-100 km/h 11,0 – poraba goriva (ECE) 7,9/5,7/6,5 l/100 km.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × nahrbtnik (20 l);
1 × letalski kovček (36 l) ;
1 x kovček (68,5 l)



Ocena

Udobnost (15)	14	Kvadratno je lepo, pravijo pri Kii, in v večini jim pritrjujemo.
Notranjost (125)	94	Čeprav je sodobna, je notranjost najslabši del avtomobila. No, bolj kot na sprednjih sedežih boste morali potrpeti na zadnjih in pri nalaganju prtljage. Navdušil kakovost izdelave.
Motor, pogon, podvozje (65)	44	Spodoben motor, čeprav prožnost ni njegova vrlina. Podvozje je po zaslugi velikih koles pretrdo, dober (zgolj petstopenjski) menjalnik.
Vozne lastnosti (70)	55	Po dežju razočarajo gume, se je pa prav takrat izkazalo podvozje z nevtralno lego. Malce slabši občutek pri zaviranju in smerni stabilnosti.
Zmogljivosti (35)	20	Povsem dovolj, čeprav bi mu bolj pristajal napovedani dvolitrski motor in mogoče celo turbodizelski 1.6 CRDi VGT.
Varnost (45)	31	Dobro varnostno opremljen, čeprav to pomeni tudi višjo osnovno ceno.
Gospodarnost (65)	37	Višja cena (ob dobri opremljenosti), povprečna poraba goriva in dobra garancija. Na žalost pa pri Kii ne zagotavljajo mobilne garancije.
Skupaj	**295**	Nekateri smo bili pečeni že ob prvih fotografijah, drugi so ga vzljubili na prvi vožnji, spet tretji sploh nočejo slišati o njem. Kia Soul je avtomobil, ki je pogosto tema gostilniških debat, saj se o njem kar krešejo mnenja. Zato verjemite, da ni zgolj nenavaden, ampak tudi dober!

OCENA avto magazin 1 2 **3** 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- videz
- kakovost izdelave
- bogata serijska oprema
- menjalnik

- velikost prtljažnika in njegova prilagodljivost
- nima vzdolžnega pomika volanskega obroča
- udobje zaradi 18-palčnih koles
- gume po mokrem
- osnovna cena