

UZMI ILI OSTAVI

BOGATA, A PRITOM I JEDINA OPREMA DIŽE CIJENU U NEBO

Korejski kompaktni monovolumen skrojen je po europskom ukusu, lijepo se ponaša na cesti i nudi sve potrebno za opušteno obiteljsko krstarenje, s čime je u skladu i dizelaš od 115 KS kojemu nedostaje živahnosti. Ipak, cijenom teško može konkurirati brojnoj konkurenciji...

Tekst MARIJAN PROJIĆ • Foto MASSIMILIANO SERRA



Aluminijski naplaci, kromirane letvice, maglenke i tonirana stakla dio su serijske opreme, a vozaču preostaje tek izabrati boju



Vjetrobransko staklo u ravni ni je s poklopcem motora, što je pomaklo prednje krovne nosače i otvorilo prostor dodatnom staklu



Uz čiste linije, za elegantan i dinamičan izgled zaslužni su aluminijski naplaci te stražnji spojler, kojim je produžena krovna linija



Peter Schreyer ispunio je obećanje, izrečeno tek godinu nakon prebjega iz Audija u Kiju. Predstavljajući proptip Kee 2007. u Frankfurtu, naime, najavio je da će svi modeli u budućnosti imati napadnu masku dizajniranu po uzoru na tigrov nos. I tako je i bilo. Najavljeni ciklus zaključen je u Parizu 2012., kad se pod svjetlima reflektora pojavila četvrta generacija Carensa. No, Schreyer nije samo pronašao formulu kojom će Kia postati prepoznatljiva. U samo par godina uspio je usaditi zapadnjački stil i dizajn je postao jedan od aduta kojima se privlače novi kupci. Novi Carens stoga više ni po čemu nije iznenađenje. Privlačan izgled, kvalitetna izrada, uzo- rito ponašanje u vo- žnji i bogata opre- ma svojstva su koja kupci danas oče- kuju od Kije, čak i prije nego uđu u prodajni salon.



Carens tako odlučno uskače u klasu kompaktnih monovolumena, gdje će svoje mjesto pod suncem tražiti otimajući kup- ce Forda C-Max, C4 Picas- sa, VW Tourana... Nastao je na platformi Cee'da, prigod- no produženoj za 10 cm me- du osovinama kako bi se u karoseriju dugu 4.56 metar- a omogućilo ubacivanje i trećeg reda sjedala (doplata 5900 kn). Izuzmemo li ime i zaštitni znak, nema ni naj- manje poveznice s bezlič- nim, potpuno anonimnim prethodnikom. No- vi Carens izgleda moderno, a sa- vršen miks elegancije i dinamičnosti ostvaren je bez značaj- nih promjena u dimenzi- jama. U odnosu na pret-

hodnika kraći je 2 cm, 1,5 cm je uži i 4,5 cm niži, ali pomicanjem prednjeg krovnog no- sača prema naprijed izbrisan je kombijevski profil. Uz čiste linije bez suviš- nih ukrasa, te već spomenutu masku sa sačastom rešetkom i razvučena svjetla, Carens zbi- lja izgleda sasvim privlačno... Istom filozofijom izrađena je i unutrašnjost. Naglaskom na jednostavnost i funkcional- nost stvoren je ugođaj koji uve- like podsjeća na Volkswagene, što i nije slučajno. Istodobno, materijali i kvaliteta izrade ostavljaju odličan dojam. Tek dublja analiza najudaljenijih kutaka otkriva poneku površ- nost i želju za uštedom. Primje- rice, gumene prirubnice na vratima lako ispadaju iz ležišta, a podne presvlake ne pokrivaju cijelu zonu iza papučica. No, ri- ječ je o detaljima koji nimalo ne kvare po-

Unatoč atraktivnom izgledu, Carens je klasičan monovolumen, stvoren za vožnju ustaljenim ritmom bez previše agresivnosti



TEHNIČKI PODACI

MOTOR	
Vrsta	turbodizelski
Cilindri/ventili	4/16
Obujam	1685 ccm
Snaga	85 kW/115 KS pri 4000/min
Okr. moment	260 Nm pri 1250-2750/min
PODVOZJE	
Pogon	na prednje kotače
Mjenjač	ručni, 6 stupnjeva
Ovjes	sprijeda opružne noge McPherson, straga multilink
Kočnice	sprijeda samoventilirajući diskovi, straga diskovi, ABS, EBD, BAS
Gume	225/45 R 17, Hankook Ventus Prime 2
KAROSERIJA	
Dimenzije	452,5x180,5x160,5 cm
Osovinski razmak	275 cm
Prtljažnik	536/1649 litara
Spremnik goriva	58 litara
Težina/nosivost	1533/577 kg
PERFORMANSE	
Najveća brzina	181 km/h
0-100 km/h	13,0 sekundi
Potrošnja	4,3/4,9/6,1 l/100 km
Ispuh CO ₂	129 g/km

MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA	
Najveća brzina	175 km/h
Okretaji pri najvećoj brzini	4300/min (V)
Okretaji pri 130 km/h	2800/min (VI)
UBRZANJE	
0-60 km/h	4,8 sekundi
0-80 km/h	6,9 sekundi
0-100 km/h	11,7 sekundi
0-120 km/h	19,2 sekunde
0-140 km/h	26,9 sekundi
ELASTIČNOST	
60-100 km/h	12,3 sekunde
80-120 km/h	16,8 sekundi
KOČENJE	
100-0 km/h	38,6 metara
POTROŠNJA	
Otvorena cesta	5,8 l/100 km
Grad	7,1 l/100 km
Prosječno	7,0 l/100 km
OSTALE VRIJEDNOSTI	
Okretaji upravljača	2,8
Krug okretanja	11,6 metara
EuroNCAP	5 zvjezdica
Proizvodnja	Gwangju, Južna Koreja

SUPARNICI*

Ford C-Max 1.6 TDCi (115 KS)	140.600 kn
Renault Scenic 1.5 dCi (95 KS)	133.900 kn
C4 Picasso 1.6 HDi (115 KS)	150.815 kn
Seat Altea XL 1.6 TDI (105 KS)	151.141 kn
Peugeot 3008 1.6 HDi (115 KS)	151.490 kn
Toyota Verso 2.0 D-4D (124 KS)	163.328 kn
Mazda 5 1.6 CD (115 KS)	189.986 kn
VW Touran 1.6 TDI (105 KS)	194.596 kn
Kia Carens 1.7 CRDi (115 KS)	194.990 kn

* tvornički podaci

*S osnovnim paketom opreme



Analogni instrumenti su pregledni i čitljivi u svim uvjetima, a dodatne informacije donosi digitalni zaslon



Pozicija za upravljačem zasluhuje pohvale, tim više što su svi prekidači nadohvat ruke. No, pri vožnji unazad dobro dođu parking senzori i prikaz kamere na središnjem zaslonu



Prednja sjedala podatnih su dimenzija i fino profilirana, dok se sva tri stražnja mogu zasebno uzdužno pomicati, podešavati u nagibu naslona ili po potrebi potpuno preklopiti



Zbog ravne podnice, jedva primjetnog praga i mogućnosti obaranja naslona suvozačkog sjedala, u prtljažnik se mogu smjestiti i predmeti duži od 2,5 metara



Dvostruka podnica skriva pribor za krpanje gume, a nudi i dodatni prostor za sitnice. U prtljažniku je i prenosiva svjetiljka...



zitan osjećaj prisutan već pri prvom sjedanju za upravljač. Dimenzijama izdašno sjedalo djeluje zaštitnički. Naslon dobro podržava tijelo, a nasloni za glavu su odlično dimenzionirani. Dužina sjedeće površine je 53 cm (širina 51) i pruža izvrsnu podršku za noge, ali za one nižeg rasta s kraćim bedrima to može postati i smetnja. No, više od toga nas je zasmetala regulacija pomoću poluge i zubaca, s kojom je teško baš u milimetar pogoditi željeni kut naslona.

Prednjom armaturom vlada apsolutni red. Svi prekidači su nadohvat ruke, uključujući i komande na upravljaču među kojima je i regulator opterećenja upravljača u tri

stupnja (normal, comfort i sport). Red vlada i među instrumentima, preglednim i dobro vidljivim u svim uvjetima. A isto vrijedi i za zaslon smješten na središnjoj konzoli, na kojem se projicira i slika stražnje kamere, od velike pomoći pri vožnji unatrag. Dvozonski klima uređaj se pritom pokazao učinkovitim i na stražnjim sjedalima, zahvaljujući dodatnim ventilacijskim otvorima. Za dodatni stupanj udobnosti osmišljen je i niz naoko nevažnih detalja. Primjerice, sustavom hlađenja opremljen je pretinac ispred suvozača, u podnici između prednjih i stražnjih sjedala iskopana su spremišta za skrivanje brojnih sitnica, a

među prednjih i stražnjih sjedala iskopana su spremišta za skrivanje brojnih sitnica, a

u prtljažniku je smještena prijenosna ručna svjetiljka koja se odložena na svoje mjesto automatski puni za sljedeću upotrebu.

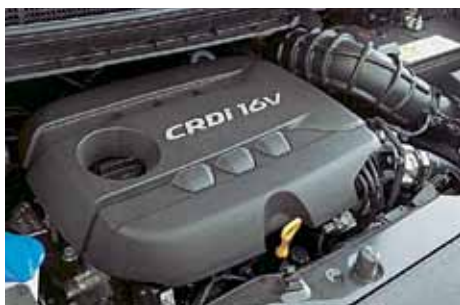
No, ono što Carens uistinu čini pravim monovolumenom je količina i prilagodljivost unutarnjeg prostora. Umjesto klasične klupe, straga su tri sjedala sa zasebnim regulacijama. Uz mogućnost uzdužnog pomicanja, te regulaciju nagiba naslona, idu i uobičajene mogućnosti preklapanja. U standardnoj postavci prtljažnik ima obujam od 435 litara, a kada tome pridodamo prostor u podnici (umjesto rezerve nudi se pribor za krpanje), penje se na 493 litre. Solidno, makar još uvijek 40 litara manje od deklariranih 536. Obaranjem svih triju stražnjih sjedala podnica ostaje ravna, što uz jedva primjetan prag olakšava upotrebu. Prtljažnik do prednjih naslona tada broji čak 200 cm, a obujam raste na prilič-

nih 1649 litara. Postoji i mogućnost obaranja naslona prednjeg sjedala, čime se otvara prostor za utovar predmetmeta dugačkih preko 2,5 metara...

Premda dijeli platformu sa sportski nastrojenim Cee'dom, novi Carens se na cesti ponaša potpuno drugačije. Upravlja se lakoćom, ali ugođaj koji pruža je turistički. Sve započinje od prokušanog turbodizelaša 1.7 CRDi, koji je u testnom modelu razvijao 115 KS. Snažnija izvedba sa 136 KS, nažalost, nije u ponudi na hrvatskom tržištu. Motor u korejskom monovolumenu na nižim okretajima ima rupu i djeluje inerton u startu. Nedostaje mu živahnosti, ali sve pokriva precizan ručni mje-

njač sa šest dobro raspoređenih stupnjeva. Dugački šesti stupanj (2800 okretaja pri 130 km/h) nije pogodan za pretjecanje na magistralnim pravcima i svaki put kada se želi odlučnije ubrzati potrebno je spustiti u nižu. U sporijoj vožnji, ali i pri srednjim brzinama, upravljač nikada precizno ne otkriva što se događa s prednjim kotačima. Reakcije upravljača uvijek su u malom zaostatku i nedovoljno precizne, što se najbolje osjeti pri pokušaju malih korekcija. Moguće je promijeniti opterećenje na upravljaču (prekidačem na desnoj strani upravljača), ali bez obzira koji od tri programa izabrali, rad upravljačkog sustava se ne mijenja značajno. Puno uvjerljivije su kočnice. Uz zautstavni put od solidnih





U zavojima Carens ulijeva povjerenje, no dizelaš od 115 KS se teško nosi s visokom karoserijom i nedostaje mu živahnosti, a elektroupravljaču preciznosti i brzine



38,6 metara pri brzini od 100 km/h, na što gotovo ne utječe broj putnika, kočnice pokazuju i ekstremnu otpornost, te mogućnost doziranja kočione sile.

Pohvalu zasluhuje i ovjes Carensa, spreman za nagle izmjene pravca. Naginjanje karoserije je umjereno, a u plesu između čunjeva nema pretjeranog proklizavanja prednjim dijelom, dok je stražnji stabilan i pri naglom oduzimanju gasa usred zavoja. ESP pritom spremno reagira na svaku najavu snažnijeg zanošenja, ali ne pretvara vozača u putnika. Udobnost? Na prednjim sjedalima vibracije i udarci od naleta na neravnine i rupe jedva se osjete, no isto ne mogu re-

ći i putnici na stražnjim sjedalima. Također, pri razvlačenju motora ili na gruboj podlozi među putnike prodire i poneki decibel viška, ali sve je u granicama prihvatljivosti. Sa spremnikom u koji stane 58 litara i potrošnjom od 5,8 litara zabilježenu na otvorenim pravicima, autonomija je gotovo 1000 km. Kada tome dodamo grad (7,1 l/100 km) i autocestu (8,0 l/100 km) prosječna potrošnja se penje na 7 litara, što je i dalje izvrstan rezultat. No, kada je riječ o cijeni, tu će teško biti oduševljenih. Nudi se jedan jedni, doduše bogat, ali time i skup paket opreme, što Carensa onemogućuje da cijenom prati najtraženije konkurente...



CIJENE I TROŠKOVI

Osnovni model (1.6 GDI)	179.990 kn
Testni model (1.7 CRDI)	194.990 kn
Testni s doplatama	198.040 kn
Obvezno osiguranje	2556 kn
Kasko-osiguranje	4870 kn
Godišnji porez	600 kn
Prvi servis	nepoznato
Jamstvo	7 godina/150.000 km

OPREMA

OPREMA FAMILY

dvozonkska automatska klima • alu-naplaci od 16 cola
• prednji i bočni zračni jastuci • zračne zavjese • ABS/ESC • dnevna svjetla • pomoć pri kretanju na uzbrdici • parking senzori straga + kamera • radio/CD/Mp3 s komandama na upravljaču • el. podesivi, sklopivi i grijani vanjski retrovizori • putno računalo • maglenke • uzdužni krovni nosači • pribor za krpanje guma • grijanje prednjih sjedala • uzdužno pomična i zasebno preklopiva tri stražnja sjedala • upravljač i ručica mjenjača presvučeni kožom • krovni spojler • automatsko paljenje svjetala i brisača • pretinci u podnici • središnji naslon za ruke • regulator opterećenja upravljača • tempomat i limitator brzine • dodatno osvjetljenje kuta pri skretanju

DOPLATE

metalik lak (3050 kn)

SVI MOTORI

BENZINSKI

1.6 GDI (135 KS)..... 179.990 kn

DIZELSKI

1.7 CRDI (115 KS)..... 194.990 kn

VRLINE I MANE

PLUS

kvaliteta korištenih materijala i izrada • bogata oprema i funkcionalnost unutrašnjosti • privlačan dizajn • prostranost • veličina prtljažnika

MINUS

udobnost na stražnjim sjedalima • preciznost upravljača • inertnost motora na nižim okretajima • tvrda spojka • cijena