Šta znači Torsen?

Riječ Torsen nema veze ni sa kakvim skandinavskim stručnjakom niti nordijskim bogom, već je jednostavno skraćenica od **TOR**que **SEN**sitive diferencijal. Za Torque nema pravog prijevoda na naš jezik, mada može označavati okretanje, ili obrtni moment ako se radi o podacima motora, dok je "sensitive" - "osjetljiv". Torque Sensitive ili Torsen je najbolje prevesti kao "osjetljiv na klizanje", a zapravo označava konstrukciju sa lamelama između kojih je tečni silikon. Ako dođe do razlike brzina između lamela (znači poluosovina lijevo-desno), zbog unutrašnje frikcije molekula pomenuti silikon se nadme i ne dozvoljava lamelama da se okreću različitim brzinama. S obzirom na to da je tečni silikon izuzetno osjetljiv na svoju molekularnu frikciju, reakcija je skoro trenutna. Rally Lancia Integrale je imala Torsen naprijed, a nazad mehanički diferencijal kako bi između brzinaca podešavali jačinu "šperovanja" straga (što je kod Torsena neizvodljivo).

KIA Cee'd SW 2.0 CVVT

Motor	R4 benzin CVVT DOHC 16V
Zapremina	1975 kubika
Snaga	143 KS pri 6000/min
Obrtni moment	186 Nm pri 4600/min
Pogon	na prednje točkove
Mjenjač	5-stepeni ručni
Ubrzanje 0-100 km/h	10,7 sekundi
Maksimalna brzina	205 km/h
Prosječna potrošnja	7,3 lit/100km
Dimenzije	4470/1790/1525 mm
Međuosovinski razmak	2650 mm
Težina praznog vozila	1458 kg
Zapremina prtljažnika	534/1664 litra
Rezervoar za gorivo	53 litra
Gume	205/55 R16 V
Cijena	20.700 EUR

© GRAPHIC NEWS

U dvorištu stoje jedan pored drugog: KIA Cee'd Sporty Wagon i Volkswagen Golf Variant. Već je pogled dovoljan da se nametne poređenje – jedan iza drugog sreću se lovac i objekt njegovih želja. Zapravo, uporedni pogled isplati se već s obzirom na cjenovnu razliku između karavana iz Wolfsburga i Korejca iz Europe. Kada je riječ o dizajnu, karavan na bazi KIA Cee'da ni u kom slučaju ne stoji iza Golfa. Pokazuje samostalno lice sa jasnim pogledom i dinamičnim profilom.

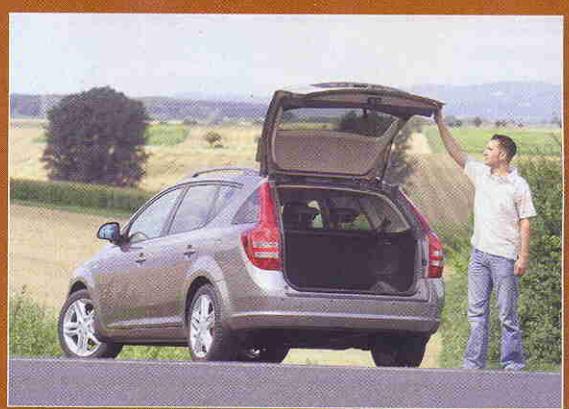
U ovu sliku uklapa se i bočna linija sa izvučenim blatobranima i nepotpuno istaknutim pragovima. Posmatrano iznutra, bočna linija KIA-e svakako predstavlja nedostatak za preglednost prema nazad. U oči upada široki, prema nazad nagnuti, C-stub u stilu Peugeotovih SW-karavana. Od pomenutih Peugeotovih kombija nimalo se ne razlikuju ni malo trougaono treće bočno staklo.

Na prvi pogled KIA iznutra djeluje jeftinije nego je opremljena. To je jednim dijelom zasluga sivila u donjem dijelu unutrašnje oplate, a s druge zbog armaturne ploče koja je očito štedljivo opremljena. Tek pri bližem upoznavanju primjećuje se: Materijali su bolji nego što djeluju, uz to su dobro obrađeni, a instrumenti, dobro čitljivi i po noći, nude jednim pogledom sve informacije neophodne za vožnju. Ostatak je KIA koncentrirala na mat-srebrenu srednju konzolu, ali i ovdje vozač pronalazi sve elemente dobro raspoređene i samorazumljive. Tako je, zajedno sa tasterima multifunkcionalnog upravljača, nastao ubjedljiv koncept korištenja. Sjedišta su dobrog kvaliteta, nude dovoljno bočnog držanja. U radno mjesto vozača ubraja se, između ostalog, i 5-stepeni mjenjač koji se daje glatko voditi između brzina, a jedino se naroguši pri "šaltanju" naniže.

Tako prostran, tako dobar: Dolazimo na područje pogona i ovjesa. Iza oznake '2.0 CVVT krije se 2,0 litarski 4-cilindraš sa 143 KS pri 6000 obrtaja u minuti i maksimalnim obrtnim momentum od 186 Nm pri 4600 o/min. Ako sportskim ciframa. Alternativu dizelašu predstavlja 2,0 litarski benzinac sa 165 KS. Jeftiniji je 1.230 eura, ali dolazi bez Q2 sistema koji je, dakle, zadržan samo za dizel.

Isto važi i za 147 Quadrifoglio Verde. Što se dizelaša tiče, pod haubom ima isti 1.9 JTD Multijet kao i GT, ali se u kompaktnom vozilu ipak drugačije ispoljava karakter motora. To znači da 1,9 litarski dizelaš u Alfi 147 mami vozača da ga jasnije zavrti i tako osjeti užitak u vožnji. Alfa 147 je na vagi lakša 75 kilograma i, uz jednaku maksimalnu brzinu, dostiže 100 km/h za četiri desetinke sekunde ranije od GT-a. Jednako dobro i kompletno je opremljen i ima gotovo isti kokpit kao i GT, ali košta 6.000 eura manje. Pritom, nudi više mjesta za putnike na zadnjoj klupi, ali i nešto manji prtljažnik. I uz Alfu 147 Quadriofoglio Verde je alternativno ponuđen benzinac bez Q2 koji razvija 120 KS.

Jens RIEDEL



▲ **Gigantski prtljažnik otvara se visoko, a može primiti između 534 i 1664 litra tereta**

KIA Cee'd Sporty Wagon 2.0 CVVT

Pogon, upravljivost i težnja ka kvalitetu su oblasti u kojima još postoji prostora za poboljšanja, ali KIA-in karavan sa najsnažnijim benzinskim motorom predstavlja atraktivnu cjenovnu ponudu

Pogled na Golf

▲ **Bočna linija djeluje atraktivno, ali je nepraktična zbog širokog C-stuba koji kvari pogled prema nazad**

ga se želi malo oživjeti, traži visoke obrtaje, pri čemu se vozač mora pripremiti na češće promjene brzina. Tako Sporty Wagon završava sprint do 100 km/h u 10,7 sekundi i dostiže maksimalnu brzinu od 205 km/h. Potrošnja je naravno viša od navedene EU-norme od 7,3 litara na 100 km (174 grama ugljendioksida po km).

Motor je promukla gazela koju će njegovi konstruktori u budućnosti morati optimizirati. Ponekad iskazuje slabosti pri startu, ponekad broj obrtaja naglo pada sa šaltanjem naniže. Ako se od motora puno traži, postaje čujan pa će pri visokim brzinama biti bučno u Sporty Wagonu. Utišavanje buke od guma, vjetra i motora trebali bi postati imperativ za naredni facelift modela. Ovjes pokušava na lošim cestama "ispeglati" rupe, "klepeće" preko kratkih udarnih rupa, mada zadnje točkove vodi multilink osovina sa stabilizatorima. U brzim krivinama KIA-u jasno gura preko prednjih točkova, ali karavan vraća na pravi put program elektronske stabilnosti.

Vratimo se pozitivnim osobinama. Unutrašnjost 4,47 metara dugog Sporty Wagona nudi mnogo mjesta i za putnike na zadnjoj klupi. Prtljažnik i tovarni prostor također ne potiču "od loših roditelja". Zadnji poklopac se visoko podiže i otvara prtljažnik zapremine 534 litra koji se preklapanjem naslona zadnje klupe može povećati na 1664 litra. Maksimalna nosivost leži na 450 kilograma. Pošto se posvuda u autu nalaze i dodatni pretinci, KIA Cee'd Sporty Wagon zaslužuje vrhunsko mjesto među korisnim i lijepim karavanima kompaktne klase.

Pogon, upravljivost i težnja ka kvalitetu su oblasti u kojima još postoji prostora za poboljšanja. Zato KIA Ceed Sporty Wagon 2.0 CVVT EX cijenom predstavlja veliki "plus". Sa skoro kompletnom opremom košta 20.700 Euro, oko pet hiljada manje od komšije iz našeg dvorišta.

Peter SCHWERDTMANN