

Test

KIA CLARUS 1.8 SLX

# POSLOVNOST PO KOR



# EJSKO

V Koreji še nisem bil. Ampak prav rad bi spoznal deželo, kjer je razvoj tako hiter, da zmorejo evropsko, japonsko in ameriško avtomobilsko industrijo ujeti v tako kratkem času.

Kia, na primer.



**Armatura plošča: preveč sivine**

ske tovarne, zasnovana na mehaniki mazde 626, to pomeni prav to.

Toda pri Kii so se odločili za nekoliko drugačno pot, saj pri njih ne snujejo avtomobilov tako, da predstavijo licenčni avtomobil z nekoliko spremenjeno karoserijo. Kia clarus na primer je toliko samosvoj avtomobil, da bi kakršnokoli sorodnost le stežka prepoznali.

spominja na tiste pet- in večmetrske ameriške limuzine, čeprav clarus meri v dolžino »le« dobro štiri metre in pol. Prav, a tudi to pomeni dvojje: da clarus vseeno vsaj po evropskih merilih ni ravno majhen avtomobil in da razmeroma velika dolžina obljublja tudi prostorno notranjost.

Se o obliki: morda clarus res ni avtomobil, v katerega bi se ljudje kar po vrsti zaljubljali, prav go-

*Tam je vse sivo.*



zadnjih luči, pogledjte ravno pravnjo količino kroma, da clarus ni videti kičast in pogledjte ravnovesje med izbočenimi in vbočenimi karoserijskimi deli. Solški primer sodobnega oblikovanja avtomobila! Nič fantazije, a brez pripomb.

Na ameriški okus me spominja tudi voznja clarusa, saj je ta vedno lahkotna in neutrudljiva. Pa vendar bi clarus znotraj lahko



Pred nekaj leti za Kio marsikdo še slišal ni. Potem so se nenadoma pojavile sephie in sportagi. To, da Kia tesno sodeluje z japonsko Mazdo, ni prav nič narobe, saj takšna zveza prinese le dobre rezultate. Če nič drugega ima kupec nekaj manj strahu pred mehaniko: njeno kakovostjo, zanesljivostjo in navsezadnje tudi sodobnostjo. Če sedajle povem, da je clarus, sveža limuzina te južnokorejske avtomobil-

Nekaj je res: da hoče biti clarus tako po obliki in merah zunanjosti kot po počutju v notranjosti vseč predvsem Američanom. Prednji del me, morda še najbolj zaradi oblike rež v maski hladilnika in oblike same s kromom obrobljene maske nasploh,

tovo pa še bolj velja tudi naspotno: da jih je malo, ki bi lahko mirne duše trdili, da jim ni vseč. Pogledjte mehke, pravilne linije, ki so vse po vrsti le rahlo zaobljene, da človek ne bi dobil vtisa o pretiranih okroglinah. Pogledjte zanimivo plastiko

bil drugačen, kot je, saj je res, da zunanost obljublja več, kot ponuja notranjost. Tam je vse sivo: od trde plastike na armaturni plošči, sredinski konzoli in vratih do blaga na stropu, sedežih, vratih in tleh. K sreči sivino razbijajo rumeno-zeleno-rdeče-modri vložki na sedežih, ki pa bi lahko bili izrazitejši. No, sedeža sta sicer čisto solidno oprijemljiva, manj pa navduši zadnja klop: njeno naslonjalo je za nor-

*Clarus res ni avtomobil,  
v katerega bi se ljudje kar po vrsti zaljubljali.*

malno sedenje preveč nagnjeno, pa tudi občutka varnosti pred (v primeru trka) letečo prtljago iz prtljažnika ne daje, saj je naslonjalo (ki je zložljivo po tretjini) vpeto le na robovih, v sredini pa ne.

Tudi clarus ima digitalno uro na takšnem mestu (na sredinskem delu armaturne plošče), da nanjo v sončnem vremenu ni mogoče videti, in tudi clarus ima



### Šolski primer sodobnega oblikovanja avtomobila!

ki bi si jo vsaj ob prehitevanjih želel. Je dobro prožen in nasploh več kot le soliden do 4500 vrtljajev ročične gredi v minuti, njegove zmogljivosti pa so najboljše nekje pri vrednosti 3000 na merilniku vrtljajev. Nad 4500 vrtljaji se nerad vrtili in postaja čedalje glasnejši, elektronika pa ustavi trpinčenje šele pri 7200 vrtljajih v minuti. No, nekoliko dolg menjalnik preprečuje vrte-



pretanek volanski obroč. Toda glavna odlika clarusa je prostornost: tako v notranjosti kot v prtljažniku. Centimetri in litri v tehničnih podatkih povedo vse.

Testni clarus je bil bogato opremljen: z daljinsko ključavnico, z električnimi pomikom prednjih šip, odpiranjem prtljažnika in nastavitvijo snopa žarometov, z ročno klimatsko napravo, z dvema

zračnima vrečama, z zavornim ABS, z litimi platišči, z višinsko nastavljenim voznikovim sedežem (na dveh mestih) in volanskim obročem, s predalom in hkrati komolčno oporo med sedežema ter s tretjinsko zložljivostjo naslonjala zadnje klopi. Prosim vas, večina opreme s tega seznama je serijska, začuda pa je treba pri vsem tem zunanji ogledali nastavljeni ročno.

**Prtljažnik: veliko litrov, visok nakladalni del**



**Motor: glasen in »žejen« v višjih vrtljajih**

Pripravo je tudi držalo za pločevinki pred prestavno ročico, toda takrat, ko ga uporabljate, ne morete uporabljati ne pepelnika ne vžigalnika, kar je posebej nerodno v primeru, da potrebujete dvanajstvoltni priključek. V notranjosti še dve zameri: prižgani žarometi nimajo kontrolne lučke, pa tudi tista za dolge žaromete je zelo slabo vidna, komolec sopotnika pa skoraj vsakokrat pritisne na stikalo za spust šipe na vratni opori. Nerodna reč.

Clarus je na voljo z dvema motorjema, mi pa smo preskusili šibkejšega od obeh. Ta sicer s svojimi 85 kilovati ni šibak, vendar pa v njem ni tiste iskrosti,

nje motorja do te vrednosti že v četrti prestavi, saj tam le stežka in po dolgem času doseže 7000 vrtljajev v minuti.

Nekako enako sliko, kot jo daje motor, daje tudi menjalnik. Njegovi gibi so dovolj natančni in hitri za voznje, ki jim je clarus namenjen, le hitro pretikanje iz pete v četrto prestavo je nenatančno. Udobno vožnjo zagotavljajo tudi štirikrat posamične obese, prečne nagibe zavirata stabilizatorja in za varno ustavljanje poskrbijo zavore. Zanimivo je, da je občutek med zaviranjem ravno nasproten: pedal se med močnim zaviranjem pogrezne skoraj povsem do tal, a meritve pokažejo zelo dober rezultat.

\*\*\*

Kia clarus je tako očiten poskus dokazati evropskim poslovnem, da se spleča ozreti tudi po avtomobilih te znamke. Le malce ameriško-japonskega okusa morate imeti, pa bo.

**VINKO KERNIC  
Foto: UROŠ POTOČNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štirilinkni - vrstni - nameščen spredaj, prečna - vrtna in gib 81,0 x 87,0 mm - gibna prostornina 1793 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 85 kW (116 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,7 m/s - specifična moč 47,4 kW/liter (64,4 KM/liter) - največji navor 152 Nm pri 4500/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večločkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch) - vodno hlajenje 7,0 litra - motorna olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,307; II, 1,833; III, 1,310; IV, 1,030; V, 0,795; vzvratna 3,166; diferencial 4,105 - platišča 5,5J x 14 - gume 195/65 HR 14 (kumho powermax II), katalni obseg 1,84 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,6 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4695 mm - širina 1770 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2660 mm - kolotek spredaj 1505 mm, zadaj 1510 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1730 mm - širina (kramolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1430 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 - 970 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 910 - 1120 mm, zadnja klop 920 - 700 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normal) 351 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1295 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1650 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe (ni podatka)

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 194 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,7 s - poraba goriva [ECE]: 12,1/7,8/9,3 litra neosvinčanega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
190 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**  
0-60 km/h: 5,6 s  
0-80 km/h: 8,4 s  
0-100 km/h: 11,9 s  
0-120 km/h: 17,4 s  
0-140 km/h: 24,8 s  
1000 m z mesta:  
34,1 s (155 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV):  
37,4 s (143 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V):  
43,3 s (122 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h: 96,2 m  
od 100 km/h: 39,5 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
**kazalec na: resnično:**  
60 56,9 km/h  
80 80,9 km/h  
100 103,7 km/h  
120 113,7 km/h

**Trušč v notranjosti (dB):**  
**Prestava III IV V**  
**Hitrost**  
50 km/h 60 60 59  
100 km/h 67 67 66  
150 km/h 78 72 71  
Prosti tek 59

**Poraba goriva:**  
Testno povprečje  
12,9 litra/100 km

## Cena

29.890 DEM  
(KIA Motors Import d.d.)

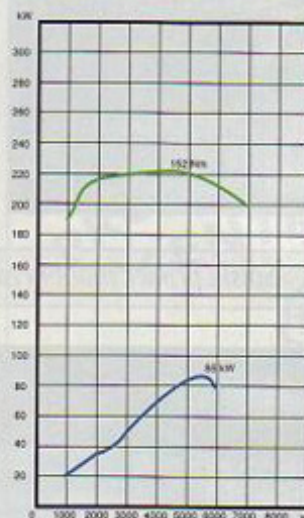


DIAGRAM MOTORJA

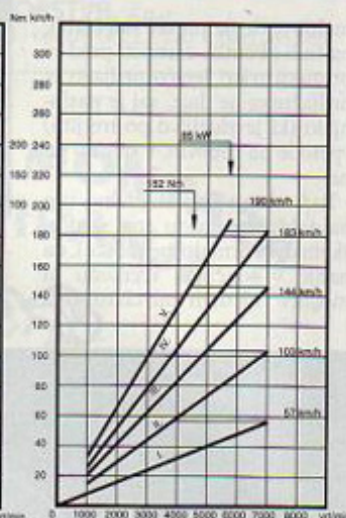


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- prostornost v notranjosti
- oprema
- zanimiva oblika
- prožen motor
- učinkovitost zavor
- hvalimo ceno

## Grajam

- nezanesljivost merilnika hitrosti
- sivina v notranjosti
- tresenje zunanjih ogledal pri večjih hitrostih
- nevarno izstopanje ključavnice pokrova prtljajnika
- glasen motor pri višjih vrtljajih
- drobne pomanjkljivosti armaturne plošče
- poraba goriva

## Iz oči v oči

*Očitno hoče postati velika limuzina, kar na pogled tudi je. Z leti bo najbrž pridobila zlahtnost, vendar bo takrat tudi cena višja.*

Igor Pucihar

*Tisti, ki si bo kupil kio clarus, ve, zakaj jo bo kupil. V njej bo dobil obilico prostora, za malo denarja si bo lahko dokupil »udobje« s seznama dodatne opreme, vse tiste stvari, ki jo razlikujejo od audijev, mercedesov ..., pa bo pametno opravičeval z vloženim denarjem.*

Matevž Korošec