



O dvojčkah



Da sta dvojčka, ni dvoma. Magentis in Sonata sta si preveč podobna, da bi lahko prikrila skupne starše in hkratno spočetje. Morda bi Magentisu, glede na časovno zaporedje prihoda na trg, lahko rekli tudi Sonatin klon. Se sliši bolj sodobno.

Sodoben ali, morda bolje rečeno, moden je način, kako je Magentis zares nastal. Po vzoru evropskih in japonskih platformskih družin so se tega lotili tudi pri Hyundaiu, ki je nedavno pod okrilje vzel takrat šepavo avtomobilsko blagovno znamko Kia. Zdravljenja Kie se je bilo treba lotiti hitro, časa pa ni bilo na pretek, zato sta si Magentis in Sonata tako močno podobna. Celo bolj, kot je videti.

Ni treba biti ravno avtomobilski strokovnjak, da v Magentisu najdete Sonatine oblikovne poteze, a je Kia vseeno predvsem po zaslugi povsem samosvojega prednjega in zadnjega dela prepoznaven avtomobil. Čeprav Magentis najbrž ne bo šel na lepoto tekmovanje, je zunanost spodobna: z nekaj nežno ostrimi robovi, z rahlo dvigajočo linijo boka, z limuzinsko dolgo medosno razdaljo, z rahlo vpadljivimi žarometi

(a še zdaleč ne tako kot pri Sonati), z natančnimi spoji pločevinastih delov in s čisto všečno obliko v celem. In seveda z obilico kroma: na bokih (v zaščitnih letvicah, kljukah, okvirju stekel, celo v sredini ulitih platišč), motorni maski in popolnoma diskretno na pokrovu prtljažnika. Ja, Magentis hoče biti imeniten.

Če ste se zmrdnili nad barvo testnega avtomobila v kombinaciji s pridevnikom imeniten, se motite; tudi bela barva je lahko lepa. Takšna, torej biserna bela, obliki in velikosti Magentisa pristoji, pod neposrednimi sončnimi žarki pa daje svojevrsten lesk. Če ste še vedno močno proti - na barvni karti so tudi temnejši odtenki.

Ne glede na izbrano barvo ima Magentis pri Kii odgovorno

vlogo. Pokazati in dokazati mora čvrstost blagovne znamke in ji obenem prinesiti tudi nekaj prestiža. Če se bodo pri tem zaradi Magentisa nekoliko dvignile še prodajne številke, je poslanstvo uspešno opravljeno. Prav zaradi takšne naloge je Magentis razvit z razmeroma majhnimi stroški, in to na enem od večjih Hyundai-jev. Že na pogled nizka in široka karoserija vpliva nekaj občutka

Ni treba biti ravno avtomobilski strokovnjak, da v Magentisu najdete Sonatine oblikovne poteze.

prestiža, velika medosna razdalja pa obljublja prostoren potniški prostor.

Izmerjeni milimetri v kabini so pokazali, da s prostorom res ne bi smelo biti težav. Še najmanj iz povprečja sili višina (predvsem na zadnji klopi), ki pa je kljub temu zadovoljiva. Nasploh so se udobju potnikov precej posvetili, saj je poleg prostornosti v Magentisu cela vrsta drobnih, a razveseljivih stvari. Če se v njej peljejo le štirje, bodo vsi zadovoljni z zelo dobrimi komolčnimi nasloni v sredini, ki skrivajo še dodatne predale. V prednjem sta kar dva, eden pod drugim, v zadnjem je eden, vsi pa so razveseljivo veliki. V zadnjem je še prostor za dve pločevinki, prednja potnika pa imata mesto za prav tako dve ob



V notranjosti prevladujeta svetlo rjava in bež barva; nekaj je tudi usnja.

ročici ročne zavore. Magentis ima še dodaten predal na stropu za očala in še nekaj drugih mest, kamor potniki lahko odložijo drobnarije. Še najbolj razveseljiva je barva notranjosti, ki končno ni več japonsko-korejsko siva. Plastični deli so bež, oblažljenje pa svetlo rjave barve. Predvsem spre-daj je še obilica močno svetlečega »lesa«, črnina pa ostaja le za merilnike ter za nekaj drugih elementov armaturne plošče. Na primer za komande klimatske naprave.

Ta je samodejna in elektronsko vodena, pri tem pa tudi zelo učinkovita. Kljub veliki prostornosti zmora naprava hitro in učinkovito ohladiti notranjost. Izza voznikovega sedea je pripomb nasploh zelo malo. Volanski obroč je (tako kot prestavna ročica) odet v usnje, zunanji ogledali sta veliki (in z velikim vidnim pol-

jem), sedežu je moč nastaviti višino, nagib sedalnega dela in uslo-čenost ledvenega dela, volanski obroč je (le) višinsko nastavljiv in merilniki so veliki ter pregledni. Edino, kar izstopa, je kratka armaturna plošča, a splošnega vtisa to ne pokvari.

Že bežen pogled na fotografijo notranjosti izda, da je Magentis znotraj precej bolj podoben Sonati kot zunaj. Pravzaprav je povsem enak, z malenkostnimi razlikami v opremljenosti. Magentis 2.0 16V na primer nima potovalnega računalnika. In ker je platforma obeh avtomobilov enaka, je logično, da je enako tudi podvozje. To je naravnano na udobje, kar pomeni, da lepo blaži udarce izpod koles, a hkrati tudi, da se karoserija precej nagiba, če hitreje poženete skozi ovinek. Lega na cesti je tudi po zaslugi različnih gum zelo dobra in varna;

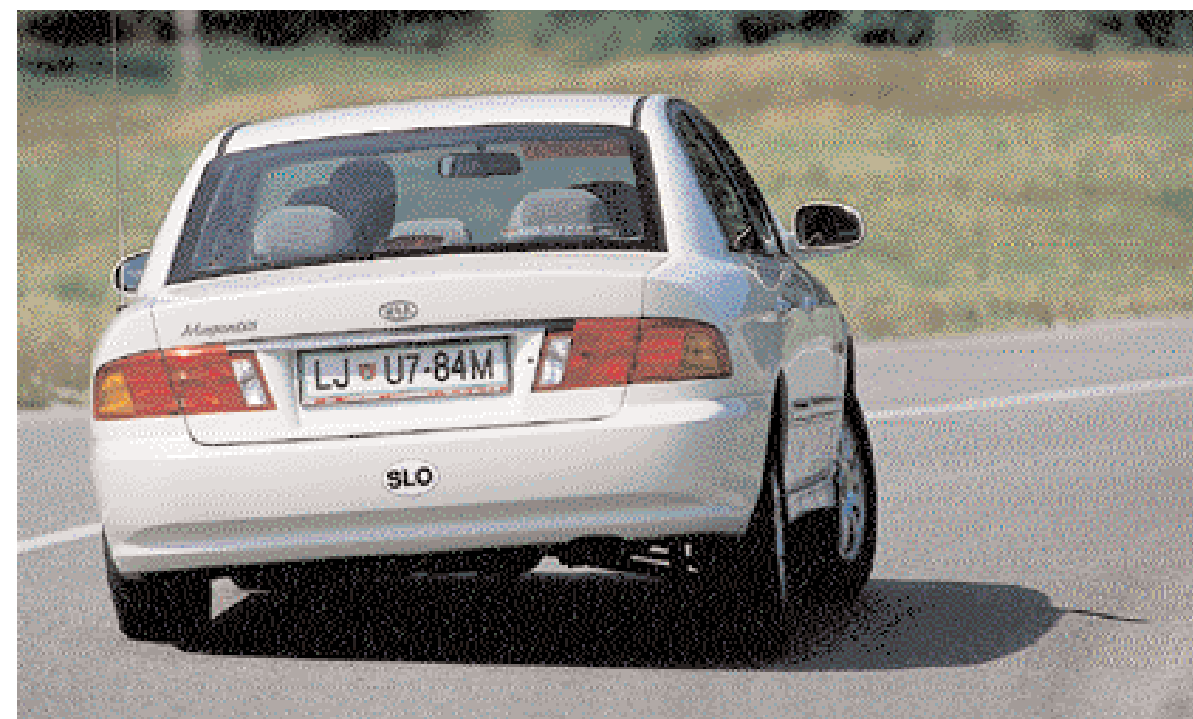


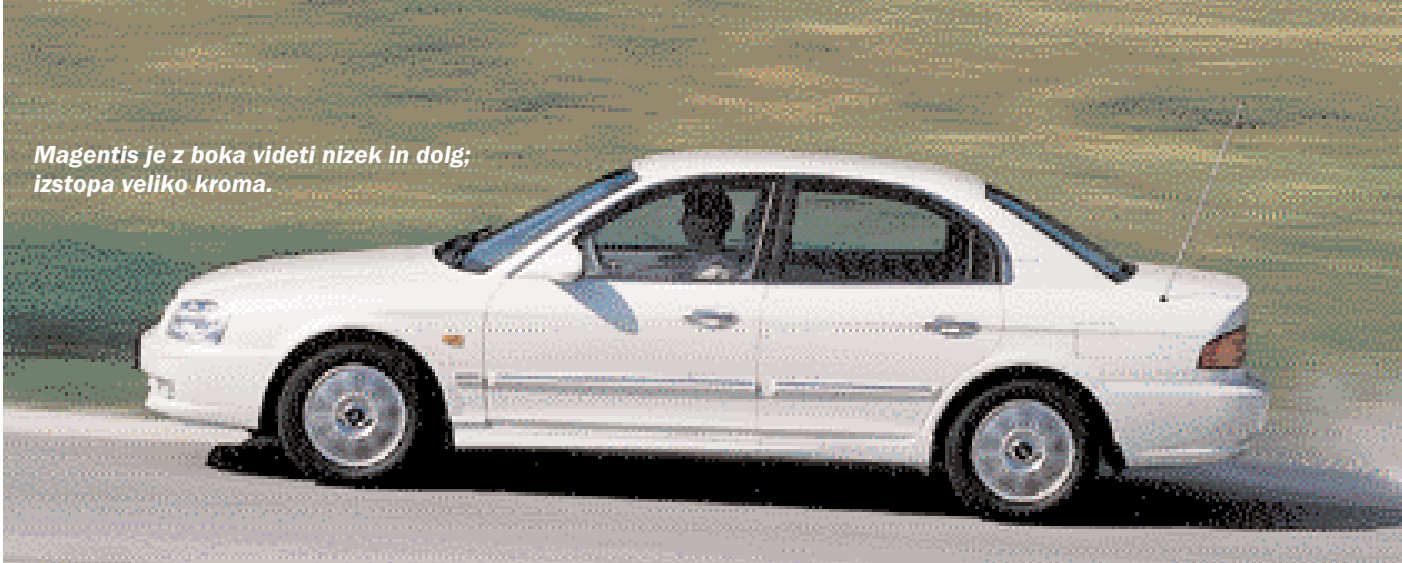
Merilniki so pusti, a pregledni; poleg merilnika prevožene poti sta nameščena še dva »dnevna« števca kilometrov.



Med sedežema je prostor odlično izkoriščen; predalov je dovolj, tam je tudi dodatna 12-voltna vtičnica.

V hitro peljanem ovinku se Magentis zaradi mehкости podvoza močno nagiba; zato pa udobno blaži talne neravnine.





Magentis je z boka videti nizek in dolg; izstopa veliko kroma.



Kolenskega prostora je tudi na zadnji klopi ob povsem nazaj postavljenem prednjem sedežu veliko; zmanjka le prostora za glavo.



Motor je zmogljivostni povprečnež; poraba ni ravno navdušujoča.

Magentis lepo sledi ukazu z volanskega obroča do skrajnih meja, nos malce sili iz ovinka in ob odvzetem plinu čisto narahlo oddrsne zadek, ko je podlaga spolzka. Še posebej se izkaže na hitrih srednjih in daljših ovinkih zaradi svoje dolge medosne razdalje. Kljub temu pa ta limuzina ne podpira športnih ambicij, saj je nagibanje preveč izrazito, če pa boste v kratkih zavojih grobi, boste iz podvozja zaslišali zvoke, ki niso ravno vzpodbudni.

Izmed dveh motornih možnosti smo tokrat preskusili šibkejšo. To pomeni, da je za pogon služil dvolitrski štirivaljni s šestnajstim ventili in z okroglimi 100 kilovatni največje moči. Razmerje med težo in motornimi zmogljivostmi je takšno, da lahko s tem Magentisom vzorno hitro potujete, vendar boste v skrajnostih, ko bo avtomobil do kraja obremenjen vozil v daljši klanec, začutili potrebo po kakšnem dodatnem kilovatu ali Njutnetru. Motor, ki se zavrti do 6500 vrtljajev v minuti, največ daje med 3500 in

5500 vrtljaji. Tam je presek krivulj navora in moči najbolj ugoden za vožnjo, pa tudi poraba bo pri vožnji v tem intervalu najbolj ugodna, čeprav na našem testu ni bila ravno vzorna. V nobenem primeru povprečje ni padlo pod 11 litrov za 100 prevoženih kilo-

Če boste v kratkih zavojih grobi, boste iz podvozja zaslišali zvoke, ki niso ravno vzpodbudni.

metrov, pri priganjanju (meritve) pa smo izmerili povprečje celo preko 16 litrov na 100 kilometrov. Brez dvoma bo z varčno vožnjo moč priti pod številko 10, vendar je naše testno povprečje kar dobra orientacijska vrednost porabe tega avtomobila.

Takšna je torej zgodba o dvojčkih, o njunih podobnostih in o njuni drugačnosti. Magentisu (oziroma Kii) pa je kljub temu uspelo ohraniti samostoj-

nost. Morda zaradi nekoliko drugačne podobe znamk, morda zaradi drugačne zunanosti. Na koncu pa je to pravzaprav vse-

eno, štejejo le cena in malenkosti. Na primer to, kateri je komu bolj všeč.

Vinko Kernc

Iz oči v oči



Zakaj pa ne! Če so podobno pot ubrali pri Volkswagnovem koncernu, ni hudič, da ne bo uspešna tudi pri Korejcih. Kia Magentis je, in tega nikakor ne skriva, pravzaprav Hyundai Sonata. Seveda tega ne gre jemati povsem dobesedno. Oblikovno seveda ni Hyundai, čeprav bi za notranjost to težko trdili, podobno pa

bi lahko zapisali tudi za mehaniko, predvsem za motor in menjalnik.

Matevž Korošec



Magentis želi biti sodobna limuzina, to je jasno predvsem po zunanji obliki. Škoda pa je, da ob prevzemanju Hyundaijeve mehanike niso pomislili tudi na menjalnik. Ta je namreč daleč najslabši del avtomobila. Če ste na to pripravljeni pozabiti, postane Magentis zelo uporabna in cenovno ugodna reč. Pa čeprav ga značka na njegovem nosu ne postavlja v kategorijo prestižnežev. Vsega se pač ne da imeti.

Dušan Lukič

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeshi	s
0-60 km/h:	4,9
0-80 km/h:	7,6
0-100 km/h:	11,5
0-120 km/h:	16,4
0-140 km/h:	23,6
0-160 km/h:	34,3
1000 m z mesta:	33,1

(158 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.):	38,3
(125 km/h)	
1000 m od 40 km/h (V.):	43,2
(125 km/h)	

Največja hitrost

205 km/h

(V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km

najmanjše povprečje	11,3
največje povprečje	16,1
skupno testno povprečje	13,6

Trušč v notranjosti

dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	56	56
100 km/h	64	63	62
150 km/h		70	68
Prosti tek			36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na resnično km/h

60	56,1
80	74,4
100	94,1
120	112,5
140	130,8
160	149,0

Zavorna pot

m

od 150 km/h:

93,2

od 100 km/h:

39,9

Okoliščine meritev

T = 23 °C

p = 1000 mbar

rel. vl. = 42 %

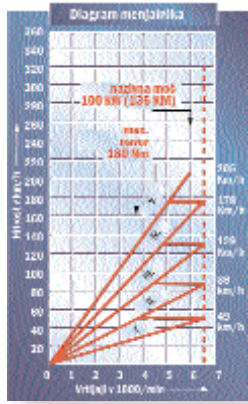
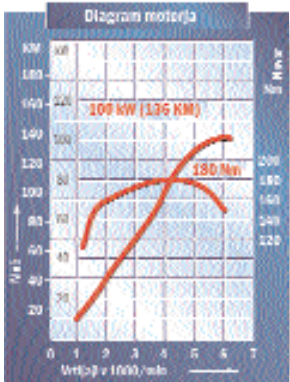
Napake med testom

- Naprava za nadzor koles proti zdrsu ne deluje.

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija: 3 leta ali 100.000 prevoženih kilometrov splošne garancije, 5 let ali 160.000 kilometrov garancije na motor in menjalnik, 6 let na prerjavanje.

Obvezno zavarovanje: 110.000 SIT
Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost): 170.000 SIT



CENE

Testirani model

SIT

4.311.590

(Kia Motors Import)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	4.216.890
Ogrevanje prednjih sedežev	49.950
Tempomat	49.950
Kovinska ali MICA barva	77.700
Usnjeno oblažinjeno	193.140
Dvižna streha/električna	111.000

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	42.990
Prednja meglenka	15.990
Prednji odbijač	65.000
Prednja maska	39.990
Vetrobransko steklo	64.990
Znak	1.450
Prednji blatnik	39.990
Zadnji odbijač	44.450
Zunanje ogledalo	27.990
Lahko platišče	25.000

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 85,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,6 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 180 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,3 l - motorno olje 4,4 l - akumulator 12V, 68 Ah - alternator 90 A - uravnani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,455; II. 1,947; III. 1,296; IV. 0,943; V. 0,775; vzvratna 3,455 - prestava v diferencialu 4,060 - platišča 6J x 15 - gume 205/60 R 15 V (Goodyear Eagle F1), kotalni obseg 1,89 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,1 km/h

Voz in obese:

limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, poševna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne (prilno hlajene)/bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4720 mm - širina 1815 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2700 mm - kolotek spredaj 1540 mm - zadaj 1520 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 10,4 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1710 mm - širina (komolci) spredaj 1480 mm, zadaj 1460 mm - višina nad sedežem spredaj 940-970 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1130 mm, zadnja klop 930-700 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 530 mm, zadnja klop 480 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 386 l - posoda za gorivo 65 l

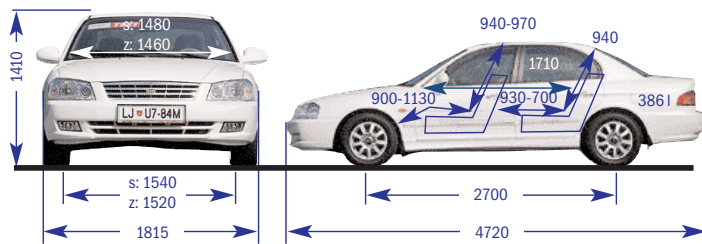
Mase:

prazno vozilo 1268 kg - dovoljena skupna masa 1790 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 12,6/7,1/9,1 l/100 km (plinsko olje)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Ne gre drugače, ker je (spet) res: Kia Magentis 2.0 16V SE je tipičen korejski avtomobil. Ob ceni ponuja veliko avtomobila, tako skozi dolžinske metre kot skozi opremo. Po svoji tehniki je v sivem povprečju, a je kljub temu lepo vozen avtomobil. Je odlična izbira za vse, ki želijo večji, udoben avtomobil za sprejemljivo ceno.

- prostornost notranjosti
- uporabnost notranjosti
- vrednost glede na ceno
- oprema
- 5 samodejnih varnostnih pasov
- lega na cesti

- pokanje podvozja pri priganjanju
- prevelika poraba
- povprečno zmogljiv motor
- premalo prostora za glavo na zadnji klopi
- volanski obroč v spodnji legi zakrije merilnike