

**Test**

**KIA SEPHIA  
1.6 GTX**

# UMETNOST PREO



Pri Kii prav nič ne skrivajo, da je njihova sephia nastala v sodelovanju z Mazdo. Pravzaprav pod njenim pokroviteljstvom. Na osnovi priljubljenega modela 323 sedan.

Pa tudi, če bi hoteli to sorodstvo prikriti, ostremu očesu podobnost ne more uiti. Veliko majhnih in velikih rešitev je čisto v Mazdinem slogu: mehak in zelo neposreden volan, osvetlitev ključavnice za vžig, oblika armaturne plošče ter namestitev stikal in vzvodov na njej, opozorilni, kar malce neprijeten zvočni signal za varnostni pas, odprta vrata ter prižgane luči ob odvzetem kontaktu v ključavnici za vžig in navsezadnje tudi zunanja oblika, ki le nekoliko spominja na original.

Oblikovalec se na karoserijo sicer ni podpisal, treba pa je priznati, da je sephia zelo simpatične oblike: nizke prednje luči, rahlo vzpenjajoča se bočna linija, zelo položna prednja šipa, panoramsko oblikovana zadnja šipa in elegantno zaobljena karoserija nasploh. K sodobnemu videzu pripomore še v diskretni spoiler podaljšan prednji odbijač z velikimi režami za dotok hlad-

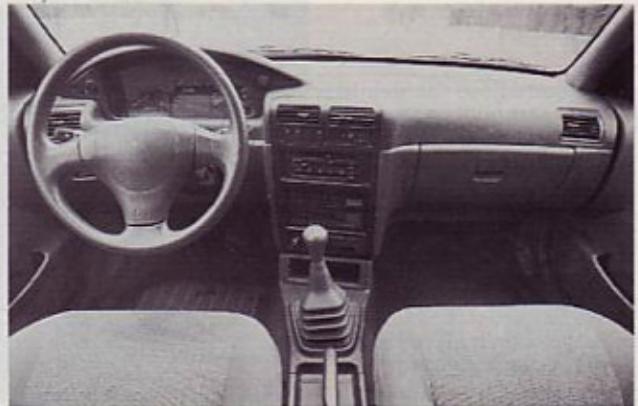
# BLIKOVANJA

nega zraka k motorju in dvojna izpušna cev na zadku. Tako ima sephia neodvisno od originala povsem samosvojo obliko, ki omogoča prepoznavnost tudi na daleč.

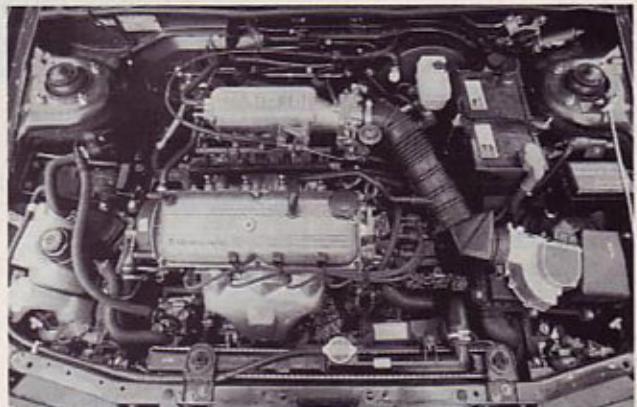
Sephia je trenutno na voljo le kot limuzina (kombilimuzino bodo predstavili v kratkem) in z dvema paketoma opreme. Testni avto je nosil oznako GTX, kar pomeni bogatejšo serijsko opremo: osrednja ključavnica, elektrika za vse bočne šipe, zunanji ogledali (ki sta v tem primeru tudi v barvi karoserije), nastavitev snopa žarometov, radio s kasetofonom in samodejno teleskopsko anteno, merilnik motornih vrtljajev in digitalna ura, po višini nastavljiv, servojačan volan, pet varnostnih pasov (prednja sta sicer po višini nastavljiva, a kljub temu s preniz-

kim vpetjem zgornje točke), štirje zglavniki, klimatska naprava, brisalniki z nastavljivim intervalom, zatemnjena stekla in vzvoda za odpiranje prtljažnika ter odprtine za dolivanje bencina iz notranjosti - to je nepopoln seznam, ki vozniku in sopotnikom lajša tudi daljše vožnje ter obenem delno skrbi za varnost potnikov v primeru trka. K varnostnim dodatkom spadajo tudi ojačitve v vratih, žal pa sephia nima zračne blazine, pa tudi zavorni ABS ni na voljo.

Sephia želi biti sodobna limuzina srednjega razreda, a ji to v vseh pogledih ne uspeva najbolje. Lepo karoserijske linije kvari pod zadnjim odbijačem (in s tem tudi prenizko) nameščena meglenkna, ki bi jo snovalci zlahka namestili v luči, ki so razpotegnjene čez cel zadek. Plas-



**Notranjost: v Mazdinem slogu**



**Motor: povprečno zmogljiv in varčen**



## Test

tika v notranjosti (na tleh in v vratih, ne pa tudi na armaturni plošči) je manj kakovostna in nekoliko kvari splošen vtiš. Položna prednja šipa v prid dobrji aerodinamiki, in premajhen pomik prednjih sedežev pomeni višjerasemu vozniku hkrati omejenost prostora za glavo. Tudi sedeži ne zaslužijo pohvale: od njih nihče ne pričakuje športne oblike, pač pa vsaj malenkostni bočni oprijem; tako je tudi v blagih ovinkih telo izpostavljeno delovanju sredobezbežne sile in celo zmerna vožnja lahko kaj kmalu postane zelo naporna.

Pa ne samo zaradi sedežev, tudi zaradi udobju naklonjenega podvozja s sephio ni pripomoreljivo podirati hitrostnih rekordov. Prednji kolesi slonita na vzmetnih nogah, zadnji pa vodijo vzdolžna in dvojna prečna vodila. Čeprav je stabilizator med prednjimi in zadnjimi kolesi, pa je v obeh primerih zelo mehak in tudi to, v kombinaciji z mehkimi vzmetmi in blažilniki, vpliva na dokaj močna nagibanja karoserije. Pri zmernih hitrostih je to porok za udobje, pri ostreje voženih ovinkih pa začne karoserija nihati. Pri kratkih zaporednih ovinkih odreče poslušnost tudi zadek, ki pa ga je moč po zaslugu odličnih gum in neposrednega volana zlahka nadzirati, seveda le, če ste tega vešči.



Prtljažnik: limuzinski, a povečljiv

*Veliko majhnih in velikih rešitev  
je čisto v Mazdinem slogu.*

### Kia v Sloveniji

Ekskluzivni uvoznik in distributer za korporacijo Kia Motors, ljubljansko podjetje KIA, uvoz-izvoz d.o.o., je začelo širiti prodajno mrežo pooblaščenih prodajalcev in serviserjev na področju Slovenije. Da so zadevo vzeli resno, priča podatek o številu prodajalcev, saj lahko ta trenutek kdo kupite pri podjetjih Adriatik Novo mesto, AR Avto Gornja Radgona, Avto Pivon Šempeter pri Gorici, Coopring Avto Ljubljana, Kovinotehna (program avtomobilij) Celje, P & D (avtosalon) Maribor in PS ZA Avto iz Ljubljane.



Sedeži: visoki, brez bočnega oprijema

K zmerni vožnji sili tudi motor oziroma njegove zmogljivosti. Tisočeststokubični štirivaljnik s po dvema ventiloma na valj zmore 120 Nm pri 3500 vrtljajih in 60 kW (81 KM) pri 5000 vrtljajih v minutni. Navora in moči torej ni na pretek in to kaže upoštevati. Se pa rad vrti in tudi po zaslugu dobre aerodinamike sephia doseže razmeroma veliko končno hitrost. Motor in piš vetra sta pri tem skoraj neslišna, ustavljanje pa po zaslugu zanesljivih zavor (pa tudi gum) ne bo pomenilo večje težave. Sicer je motor tipičen primer klasične "japonske" šole: brezhibno vžiga topel ali hladen, hitro se ogreje, dobro se odziva na ukaze s pedala za plin in porabi malo bencina. Tudi ravnanje z menjalnikom je lagodno: gibi so mehki, morda za spoznanje predolgi (predvsem za peto prestavo), le v vzvratno prestavo je včasih težko pretakniti.

Tako. Pri Kii se jim je posrečilo z veččim preoblikovanjem zasnovati zadovoljiv, simpatičen in uporaben avtomobil. In temu lahko, po rezultatu sodeč, mirne duše rečemo umetnost. Okusi pa so seveda različni.

Tekst: VINKO KERN  
Foto: MATEJ DRUŽNIK



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štitnikasti - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtlina in gib 78,0 x 83,6 mm - gibna prostornina 1598 kubikov - kompresija 9,3:1 - največja moč 60 kW (81 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,9 m/s - specifična moč 37,5 kW/liter (50,7 KM/liter) - največji navor 120 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vibrigrad in elektronski vzglj - vodno hlajenje 6 litrov - motorno olje 3,8 litera - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnavani katalizator

**Prenos moći:** motor pogarja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,42; II: 1,84; III: 1,29; IV: 0,92; V: 0,73; vzvratna 3,21; diferencial 4,11 - plastična 5J x 13 - gume 175/70 R 13 T (Michelin MXT), kotačni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,2 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija -  $C_x = 0,32$  - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna volida, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna in dvojna prečna volida, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehansko ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavijljajev od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4260 mm - širina 1675 mm - višina 1335 mm - medosna razdalja 2500 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1435 mm - rajdn krog 10,6 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1090 mm, zadnja klop 870-650 mm - premer volanskega obroča 380 mm - priljaznik (normalno) 354 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

**Teža:** prazno vozilo 1040 kg - dovoljena skupna teža 1520 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1420 kg, brez zavore 700 kg - obvezna streha ni predvidena

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 171 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,8 s - poraba goriva (ECE): 5,2/7,0/9,6 litera neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

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

### Pospeški:

0- 60 km/h	5,3 s
0- 80 km/h	8,1 s
0-100 km/h	12,9 s
0-120 km/h	18,8 s
0-140 km/h	30,0 s

1000 m z mesta:  
34,1 s (145 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):  
38,1 s (140 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):  
42,5 s (125 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,4 m

### Natančnost

### merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	57,4 km/h
80	76,1 km/h
100	94,5 km/h
120	112,5 km/h

### Poraba goriva:

testno povprečje  
9,8 litera/100 km

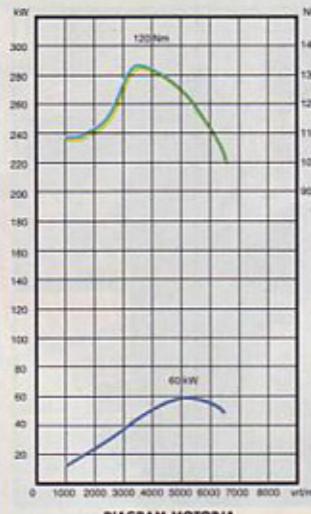


DIAGRAM MOTORJA

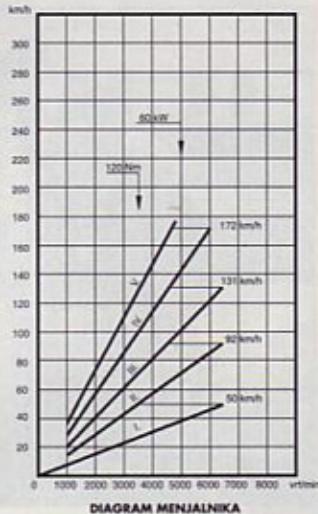


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- lahkoten in neposreden volan
- serijska oprema
- zavore
- tiha motor in karoserija
- majhna poraba bencina

## Grajamo

- zelo neudobni sedeži
- namestitev zadnje meglenke
- kakovost plastike (na nekaterih delih)
- prostor za voznika
- ABS in zračna blazina nista na voljo
- nagibanje karoserije

**Cena** DEM 23.450

(KIA, uvoz-izvoz d.o.o., Ljubljana)

## Končna ocena

Kia sephia je še en dokaz o napredku korejske avtomobilske industrije. Čeprav je nastala na osnovi mazde 323 sedan, je to oblikovno povsem samosvoj avtomobil, ki je kakovostno na visoki ravni, z bogato serijsko opremo in z, za povprečnega voznika, dovolj zmogljivim motorjem. Kia sephia je tudi za družino dovolj prostoren avtomobil.