

TEST - KIA SPECTRA SEDAN 1.6I 16V LS

Spekter občutkov



Avtomobili z Daljnega vzhoda pri ljudeh vzbujajo različne občutke. Eni jih cenijo zaradi njihove kakovosti in vzdržljivosti, drugi zaradi dostopnih cen in garancijskih rokov (velja predvsem za korejske avtomobile), tretji pa - ravno nasprotno - grajajo njihovo obliko, skrb za varnost potnikov, ekološko neosveščenost in še bi lahko naštevali.

Če bi trdili, da so linije avtomobilov z Daljnega vzhoda evropskim kupcem prikupne, bi se zlagali. Spectrin nizek nos, na primer, v katerega so postanejo občutki, ko odprete pokrov simpatično zaključene zadka. Tam je na voljo le 416 litrov, tkanina, s katero je prevlečen, je podpovprečna,

Še en dokaz, da Spectra ni narejena povsem po meri evropskega kupca.

združeni skoraj elipsasta, s kromom obrobjena maska in optično povsem premajhna žarometna, ne vzbujajo pretirano pozitivnih občutkov. Tudi boki ne. Pa tokrat ni kriva stranska linija - ta se proti zadku dviguje natančno tako, kot to določajo današnji trendi - ampak premajhna kolesa. Evropski avtomobilski proizvajalci namreč 14-palčna kolesa natikajo le še na predstavniko nižjega in najnižjega avtomobilskega razreda. In to vas lahko pri Spectri še kako zmoti. Vas pa lahko zato prav prijetno preseneti zadek. Optično ni videti premajhen, oblikovno zanimive zadnje luči in prtljažni pokrov, zaključena v spojler, pa znajo zadovoljiti tudi evropske okuse.

Toda ali bi ob pogledu na Kio Spectro verjeli, da v dolžino meri dobre štiri metre in pol? Renault Mégane Classic na primer meri kar 70 milimetrov manj, torej Spectri ni pravi tekmelec. Celo Opel Vectra je še vedno za 15 milimetrov krajša, povsem pa se ji med evropskimi tekmelec približa Škoda Octavia. To pomeni, da je Spectra v primerjavi s Sephio II, katero je pravzaprav nadomestila, zrasla za 65 milimetrov, kar je precej spodbuden podatek. Precej manj spodbudno pa je dejstvo, da stoji na povsem enako dolgi medosni razdalji. Še manj spodbudni

prav tako obdelava, odprtina, skozi katero je mogoče poriniti daljše predmete v potniško kabino, pa je premajhna. Toda grajanje prtljažnika se s tem še ne zaključuje. Namesto teleskopskih nosilcev sta tu še vedno klasična, pokrov prtljažnika je z notranje strani povsem gol, naluknjana pločevina, ki bi z nekaj domišljije lahko služila

Armatura plošča: v korejskih avtomobilih nič novega.



Kot velja za večino »korejcev«: premeško vzmetenje in povprečna lega.



Presenetljivo lično urejen strop. Podobnost s Hyundaiom ni naključna!

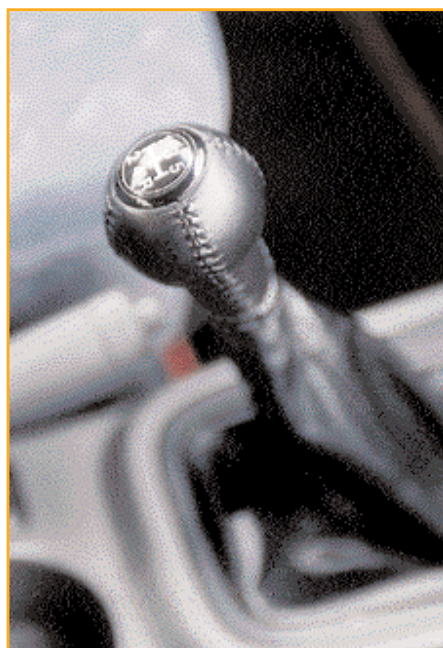


kot roč za zapiranje pokrova, pa ima tako ostre robove, da vtikanje prstov vanjo nikakor ni priporočljivo. Torej vam, če želite prtljažnik zapreti, ostane le eno - pokrov prijeti z zunanje strani in si tako umazati roke. Toda ko že nekoliko razburjeni storite tudi to, vas dočaka še eno presenečenje. Barvno neskladje! Zadnji odbijač se namreč od drugih karoserijskih delov za nekaj odtenkov razlikuje. Saj ne more biti res?! Pa je! Tudi prednji se.

Da pri Kiah ne dobite daljinskega upravljalnika, s katerim bi ukazovali srednji ključavnici, je že dolgo znano. Vsaj tako dolgo, kot je poznana notranjost potniške kabine. Plastika je še vedno turobno siva in precej trda. Črni dodatki, ki poživijo sredinsko konzolo in



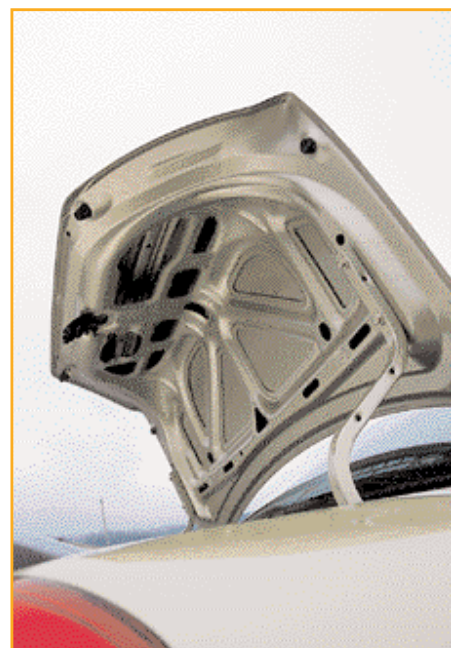
Spectrina silhueta je dovolj prikupna, zmotijo le (pre)majhna (14-palčna) kolesa.



V usnje oblečena prestavna ročica je na pogled mnogo kakovostnejša kot menjalnik.



Volanski obroč in voznikov sedež sta sicer po višini nastavljiva, toda prostora za noge med njima kaj hitro zmanjka.



Klasični nosilci pokrova, gola pločevina in ostri robovi!

predel okoli merilnikov, ostajajo gladki in na otip povsem enake (podpovprečne) kakovosti. Merilniki so pregledni, toda preveč preprosti, osvetlitev rumenkastozelena, ob tem pa merilnik hitrosti še vedno ponuja obe skali (kilometrsko in tisto z miljami). Tudi stikala na armaturni plošči so še vedno nelogično razporejena in mnoga od njih ponoči neosvet-

ljena. Občutek, da vendarle ni vse tako kot v Sephii II, pa nekoliko popravita prednja sedeža. Predvsem voznikov, ki sicer ne ponuja hvale vrednega bočnega oprijema, je pa primerno trd, da ne utruja na daljših poteh, in predvsem izdatno nastavljiv. Slednje velja tudi za volanski obroč, če pri tem odmislimo globinsko nastavitev. Toda to vam ne bo v

pomoč! Edini sprejemljivi položaj, primeren povprečnemu evropskemu vozniku, je takrat, ko je sedež v najnižji, volanski obroč pa v najvišji točki, saj v nasprotnem primeru - ne boste verjeli - prostora za noge med njima kaj hitro zmanjka. Še en dokaz, da Spectra ni narejena povsem po meri evropskega kupca. To pa dokazuje tudi s prostornostjo na zadnji klopi.

Tam je prostora sicer dovolj, nikakor pa ne toliko, kot bi ga pričakovali od avtomobila, ki v dolžino meri štiri metre in pol. Za to dolžino avtomobila je v primerjavi z evropskimi tekmeči skromna tudi motorna paleta, saj ponuja le 1,5- in 1,6-litrski štirivaljnik. Torej le dva bencinska motorja, od katerih močnejši zmore zgolj povprečnih 75 kW/102 KM in 144

