

# Igranje

Samoumevno je, da se otroci radi igrajo. Ko odrastejo, ne več. Otroci imajo glede igrač drugačne zahteve kot odrasli, pri njih je pomembno to, da igrača ropota in da jo je mogoče razstaviti. Med odraslimi pa je pojem igračke nekoliko kompleksnejše narave.



Avtomobil ima dobro zasnovan pogon, zato ga boste lahko pognali marsikam.



Vozilo je na pogled mladostno in zato namenjeno ožjemu krogu kupcev.

na navadnih cestah pa to ni tako opazno. Pri vožnji po terenu je mogoče k zadnjemu pogonskemu kolesnemu paru, ki ima zaporo diferenciala, priklopiti še prednji kolesni par, v kočljivih okoliščinah pa navor motorja še ojačati z reduktorjem, in tako je omenjena pomanjkljivost tudi v praksi zelo dobro odpravljena. Motor po zasnovi ni ravno tehnološki bisser. Temu primerna je tudi poraba goriva, ki je za to prostornino in sposobnosti motorja, s povprečnimi 13,3 litri, vsekakor prevelika.

Zavore glede na izmerjene vrednosti niso ravno čudežne, vendar so v kombinaciji z dodatkom ABS in dobrim odmerjanjem zavorne sile učinkovite.

Na zunanji je bil avto deležen manjših optičnih popravkov. Prenovili so masko motorja, prednje in zadnje luči in morda še kakšno malenkost, ki je nepoučeno oko ne opazi. Notranjost je iz korejsko povprečnih materialov, med katerimi prevladujeta trda plastika na armaturni plošči in ceneno blago na sedežih. Da so varčevali, je opaziti tudi na prednjih sedež in sistemu za preklon naslonjal. Zato vam toplo odsvetujem plezanje na zadnji sedež na voznikovi strani, saj tam ob preklopu naslonjala ne morete sedeža pomakniti naprej. Na sovoznikovi strani je to sicer možno, vendar morate vsakokrat, kadar preklonite naslonjalo, sedež ponovno nastavljati v želeni položaj. Zelo velika možnost je tudi, da vas bosta prednja varnostna pasova med vožnjo spravljala ob živce, saj se zaradi stresa avtomobila ne prestando samodejno zategujeta in s tem utegnijeta voznika in sovoznika. Med manevriranjem na parkirišču in sploh med vožnjo bosta voznika ovirala tudi zelo zajetna srednja stebrička, ki zelo zmanjšata zorni kot in otežita nadzor nad dogajanjem na cesti.

Oprema, ki vam bo lajšala vožnjo, zajema ročno klimatsko napravo z možnostjo notranjega kroženja zraka, električno pomična prednja stekla in zunanja vzvratna ogledala, osrednjo ključavnico, ki poveljuje le prednjim vratom, avtoradio s štirimi zvočniki in električno pomično anteno ter osrednji naslon za roke spredaj, z možnostjo vzdolžne nastavitve.

Cena vozila 3,5 milijona slovenskih tolarjev je, če upoštevamo opremo, ki je v testnem vozilu vsa všteta v ceno, v primerjavi z izdelki konkurence dokaj primerna in ugodna. A morate se vprašati, ali ste pripravljeni neprestano razmišljati o varovanju avtomobila proti vlomom, saj je v ta avtomobil mogoče priti povsem brez uporabe sile.

Peter Humar

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm<sup>3</sup> - kompresija 9,2 : 1 - največja moč 94 kW (128 KM) pri 5300/min - največji navor 175 Nm pri 4700/min - ročnična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 9,0 l - motorno olje 4,7 l - uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja zadnja kolesa (priklopljivi štirikolesni pogon) - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,717; II. 2,019; III. 1,363; IV. 1,000; V. 0,804; vzvratna 3,445 - reduktor, prestavi 1,000 in 1,981 - diferencial 4,778 - gume 205/70 R 15 S (Hankook Dynamic 4x4)

**Voz in obesa:** 3 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, poševna vodila, Panhardov drog, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS - volan s kroglicami, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4115 mm - širina 1764 mm - višina 1650 mm - medosna razdalja 2360 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1440 mm - rajdni krog 10,0 m - najmanjša oddaljenost od tal 216 mm - **notranje:** dolžina 1610 mm - širina 1390/1380 mm - višina 970/900 mm - vzdolžnica 910-1070/760-590 mm - prtljažnik (normno) 368-1117 l - posoda za gorivo 53 l

**Mase:** prazno vozilo 1450 kg - dovoljena skupna masa 1850 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 465 kg - obremenitev strehe ni predvidena

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,7 s - poraba goriva (ECE) 15,4/9,4/11,6 l na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**Terenske zmogljivosti (tovarna):** premagovanje vzpona 36° - dovoljen bočni nagib 48° - vstopni kot 30°, prehodni kot 21°, izstopni kot 33° - dovoljena globina vode 380 mm

### NAŠE MERITVE

| Pospeški:       | Natančnost | merilnika             |
|-----------------|------------|-----------------------|
| 0 - 60 km/h:    | 5,5 s      | hitrosti:             |
| 0 - 80 km/h:    | 8,5 s      | kazalec na: resnično: |
| 0 - 100 km/h:   | 13,1 s     | 60                    |
| 0 - 120 km/h:   | 19,6 s     | 80                    |
| 0 - 140 km/h:   | 31,3 s     | 100                   |
| 1000 m z mesta: | 35,2 s     | 120                   |
|                 | (144 km/h) | 140                   |
|                 |            | 130,3 km/h            |

### Največja hitrost:

171 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 39,6 s (133 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 47,1 s (110 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 97,5 m

od 100 km/h: 41,8 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 13,3 l/100km

Najmanjše povprečje 12,2 l/100km

### Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 30 °C

50 km/h 61 59 57 p = 1015 mbar

100 km/h 71 70 68 rel. vl. = 33 %

150 km/h 76 73

Prosti tek 42

### Napake med testom:

- brez napak

### KONČNA OCENA

Igranje s takšnim avtomobilom je lahko sila zabavno. Prepričan sem, da boste s tem pa je dosežen osnovni namen tega vozila. Edina težava je varovanje avtomobila.

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> občutek »svobode«                            | <input checked="" type="checkbox"/> stara zasnova motorja                    |
| <input checked="" type="checkbox"/> veliko drobnih odlagalnih prostorov v kabini | <input checked="" type="checkbox"/> poraba goriva                            |
| <input checked="" type="checkbox"/> zavore                                       | <input checked="" type="checkbox"/> sistem preklona prednjih sedežev         |
| <input checked="" type="checkbox"/> zasnova pogona                               | <input checked="" type="checkbox"/> stresanje avtomobila                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> snemljiva streha                             | <input checked="" type="checkbox"/> ni predvidenega prostora za sneto streho |
|  | <input checked="" type="checkbox"/> zajeten srednji stebriček                |

CENA: 3.499.900 SIT (Kia Motors Import)

FOTO: UROŠ POTOČNIK

Korejska Kia se je pojma »igračka za odrasle« lotila na že poznan način. Krajši različici modela Sportage so odstranili zadnji del strehe in jo nadomestili s platneno, novo nastalo izvedbo pa poimenovali Soft Top. Namen »mehke strehe« je vsekakor narediti močnejši preprih v potniškem prostoru, da bi se potniki med vožnjo počutili svobodnejše. Na žalost pa ima ta različica še mnogo slabo premišljenih rešitev, ki lahko uporabnikom avtomobila povzročijo več težav kot užitkov. Tako je v avtomobilu sicer zelo veliko prirodnih odlagalnih prostorov, a niti enega, ki bi ga lahko zaklenili. Posledica tega je, da morate neprestano vse nositi s seboj, saj je iz predalov mogoče pobrati stvari brez vsakršnega nasilnega vdora. Streha se namreč snema od zu-

naj. Postopek sicer ni težaven, a kljub temu posamezniku vzame dve do tri minute življenja. Obraten postopek, torej nameščanje strehe na vozilo, zahteva malo več spretnosti, zato vam bo mogoče prvič vzel celih trinajst minut, pozneje pa v najboljšem primeru najmanj šest, zato vam ne priporočam vožnje brez strehe ob »sumljivem« vremenu. Če pa že, bodite pripravljeni na kar zajeten preprih in zunanji smrad, ki se v zaprtih prednjem delu kabine, kljub preprihu, zadržuje. Ta nezaželeni učinek se zelo učinkovito izniči, če imate med vožnjo vklopljen ventilator gretja.

Sama vožnja je svojevrsten »užitek«. Mirno lahko zapišemo, da je zelo dinamična in vsekakor nedolgočasna, saj je stresanje avtomobila zaradi kratke medosne razdalje in zelo

trdega vzmetenja stalni sopotnik. Ta neprijetnost pa naredi daljše poti zelo utrudljive. Morda ste pomislili, da bo zaradi trdega vzmetenja avto kot ustvarjen za preganjanje po ovinkih, vendar boste dvakrat premislili, saj zaradi visokega položaja za volanom hitro dobite občutek, da se bo avto v ovinku zdaj zdaj prevrnil, čeprav se, v primerjavi z drugimi terenci, v ovinkih dokaj malo nagiba.

Štirivaljni 2,0-litrski motor, poznan iz Sportageovega večjega brata, deluje spodobno in takšnemu tipu vozila primerno. Ob mrzlem zagonu vedno malo pocuka, toda ko je začeti del ogrevanja opravljen, steče lepo in brez nadaljnjih težav. Za terensko vožnjo je v spodnjem območju vrtljavej mogoče opaziti pomanjkanje navora, za vsakdanjo uporabo



V notranjosti, v nasprotju z zunanostjo, ni opaziti sprememb.

Za sneto streho v avtomobilu ni poskrbljeno, tako vam ne preostane drugega, kot da jo odložite v prtljažnik.



Snemanje strehe: snamemo obe stranici, odstranimo zadnje okno, sprostimo zadnja »stebrička«, odstranimo platno. Voilà!