

## TESTY

Kia Carens 1.7 CRDi

# Trzeci rząd tylko dla dzieci

Kia Carens obecnej generacji to idealny samochód dla rodziny. Nie tylko dlatego, że ma przestronne i funkcjonalne wnętrze, lecz także z racji oszczędnego silnika wysokoprężnego

**P**ierwsze skojarzenie z Kia? Najczęściej dotyczy korzystnej ceny i atrakcyjnej 7-letniej gwarancji. Jednak podczas testu minivana o nazwie Carens przekonaliśmy się, że ten samochód kusi przede wszystkim innymi zaletami.

Atrakcyjne wizualnie nadwozie skrywa wnętrze, w którym nawet wysokie osoby będą czuły się swobodnie. Nie dotyczy to jednak opcjonalnego trzeciego rzędu siedzeń. Z tyłu pojazdu wygodnie będzie tylko dzieciom. Na usprawiedliwienie dodamy, że ograniczona ilość miejsca na fotelach szóstym i siódmym to typowa cecha większości kompaktowych minivanów.

Dużym atutem jest natomiast możliwość różnorodnego wykorzystania przestrzeni. Indywidualne fotele w drugim i trzecim rzędzie można złożyć i w ten sposób uzyskać idealnie równą podłogę w pojemnej części ładunkowej. Jednak to nie wszystko, bo fotele umieszczone w środkowym rzędzie wzbogacono o możliwość wzdłużnego przesuwania i regulowania kąta ustawienia oparcia. Poza tym, gdy samochodem podróżu-

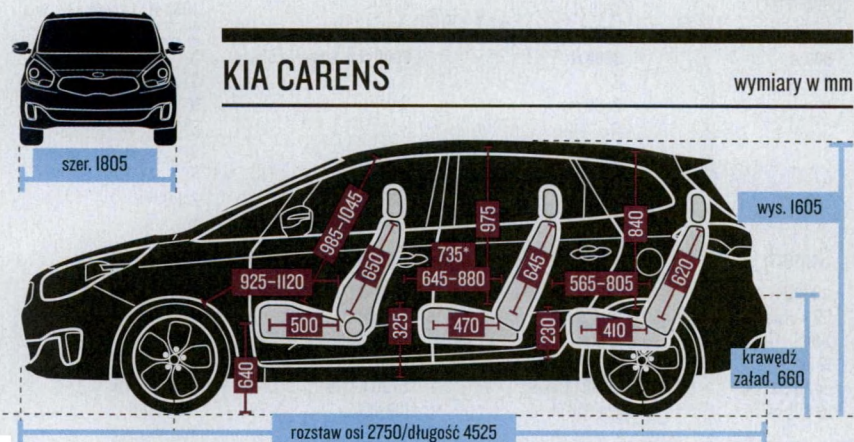
ją cztery osoby, pasażerowie siedzący z tyłu mogą złożyć oparcie środkowego fotela i w ten sposób powstanie stolik z miejscami na kubki z napojami.

Radości z podróżowania może również dostarczyć silnik. Pracujący w testowanym Carensie topowy diesel o mocy 136 KM pozwala na dynamiczne przyspieszenie. Wprawdzie w trakcie rozpędzania auta trzeba się liczyć z turbodziurą, ale na szczęście jest ona na tyle nieduża, że zbytnio nie przeszkadza w płynnym zwiększaniu prędkości. Dodatkowym atutem silnika okazuje się cicha praca – tę zaletę doceniliśmy przede wszystkim podczas szybkiej jazdy autostradą. Natomiast mieszane uczucia mieliśmy w kwestii zużycia paliwa. Średnie spalanie na poziomie 5,9 l/100 km to ni- by całkiem dobry wynik, jednak z drugiej strony są na rynku rywale, którzy przy zbliżonej mocy motoru i nawet wyższej masie potrafią spalić o około pół litra oleju napędowego mniej.



Nadwozie koreańskiego vana jest zgrabne, a w wersji L ozdobiono je chromowanymi listwami wokół bocznych szyb

Trochę nietypowo jak na minivana zestrojono zawieszenie w Carensie. Przecież w takim aucie spodziewalibyśmy się miękkich nastawów i komfortowego pokonywania wybojów. Tymczasem mamy tutaj sztywne resorowanie, które sprawia, że pasażerowie niezbyt dobrze będą czuli się na nierównościach. Za to kierowca ze sportowym usposobieniem powinien być zachwycony możliwością szybkiego pokonywania zakrętów. Jednak i w tym przypadku odnotowaliśmy mały minus – nieprecyzyjne działanie układu kierowniczego zakłóca przyjemność z prowadzenia.



\*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)

Po złożeniu drugiego i trzeciego rzędu foteli uzyskuje się równą podłogę



W zależności od położenia foteli 2. i 3. rzędu kufer ma pojemność: 103 l (przy wykorzystaniu 7 miejsc), 492 l (przy pięciu) lub 1650 l (przy dwóch)

ZDJEŚCIŁ ADAM MIKOŁAJ





Sztwne zawieszenie sprawia, że pasażerowie mogą narzekać na obniżony komfort na wybojach



Kokpit wygląda nowocześnie. Układ kierowniczy może pracować w trybach: Normal, Comfort i Sport – ten gadżet niewiele zmienia działanie kierownicy



W dwóch pierwszych rzędach siedzeń jest wygodnie. W trzecim na długich trasach wytrzymają dzieci



## Dane producenta

Silnik: typ/cylindry/zawory	t.diesel/R4/I6
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	common rail
Pojemność skokowa (cm³)	1685
Moc maksymalna (KM/obr./min)	136/4000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	331/1750
Prędkość maksymalna (km/h)	191
Skrzynia biegów	man. 6
Napęd	przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t
Pojemność bagażnika (l)	492-1650
Opony testowanego auta (p; t)	205/55 R 16
Poj. zbiornika paliwa (l)	58
Emisja CO <sub>2</sub> (g/km)	132
Dł./szer./wys. (mm)	4525/1805/1605
Rozstaw osi (mm)	2750



## Wyniki testu

Przyspieszenie	0-50 km/h	3,8 s
	0-100 km/h	10,9 s
Elastyczność	60-100 km/h	7,1 s (4. bieg)
	80-120 km/h	14,4 s (6. bieg)
Masa rzeczywista/ładowność		1567/543 kg
Rozdział masy (przód/tył)		61/39 proc.
Śr. zawracania (w lewo/w prawo)		11,8/11,3 m
Hamowanie ze 100 km/h (zimne)		37,1 m
	ze 100 km/h (gorące)	37,4 m
Hałas w kabinie	przy 50 km/h	59 dB (A)
	przy 100 km/h	65 dB (A)
	przy 130 km/h	68 dB (A)
Spalanie testowe		5,9 l/100 km
Zasięg		970 km



## Wposażenie

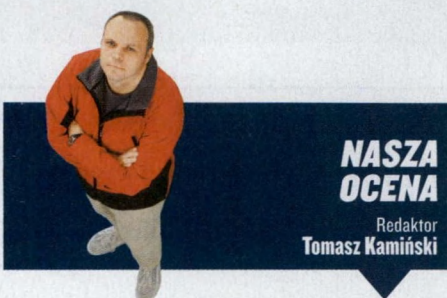
Wersja	L
Airbagi czołowe/boczne/ESP	S/S/S.
Kurtyny powietrzne/7 miejsc	S/2500 zł
Klimatyzacja aut./komputer	S/S
Tempomat/szklany dach	S/4000 zł
Radio z CD/sterow. na kierownicy	S/S
Podgrzew. kierownica i siedzenia	1000 zł
Elektr. sterowane szyby/lusterka	S/S
Alufelgi/lakier metalik	S/2000 zł



## Gwarancja/ceny

Cena podst. testowanej wersji	90 490 zł
Gwarancja mechaniczna	7 lat
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km
Cena po doposażeniu*	99 990 zł

\*brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji



**NASZA  
OCENA**

Redaktor  
Tomasz Kamiński

## ATRAKCYJNY, ALE ZA DROGI

Świetnie nadaje się dla rodziny, ale typowy atut koreańskich modeli w postaci korzystnej ceny nie dotyczy testowanej odmiany. W przypadku minivana nie zależy mi na osiągnięciach, dlatego wybrałbym słabszego, 115-konnego diesla, który w wersji M kosztuje 78 490 zł.

OCENA

★★★★☆