

Fleet Cars & Trucks



Minivan niepozorny

Carens nie jest mistrzem pierwszego wrażenia, ale po każdym przejechanym kilometrze przekonuje nas do siebie coraz bardziej – komfortem, ergonomią i praktycznością. A te cechy w segmencie minivanów liczą się bardziej niż efektowny wygląd.

Kto: Przemysław Dobrosławski

Co: Kia Carens 2.0 XL

Gdzie: Warszawa

Kiedy: 27.07–3.08.2015

Ile: 1400 km

RV: 45,8%

Carens w zakresie wizualnym z pewnością nie chwyta za serce, podobnie jak większość współczesnych minivanów. Jest to poprawny, nieco nudnawy stylistycznie, ale nowoczesny samochód, którego największą zaletą ma być praktyczność. I właśnie w tej kategorii minivan Kii błyszczy najbardziej. Wnętrze Carensa wyścielono niezłej jakości tworzywami, które w zdecydowanej większości są przyjemnie miękkie. Na pochwałę zasługuje również wygodą przednich foteli i ich wyprofilowanie. W kabinie nie brakuje schowków, ale drobne zmiany uczyniłyby ją bardziej funkcjonalną, np. zwiększenie średnicy wnęki na butelkę w drzwiach o niecały centymetr pozwoliłoby zmieścić półtoralitrową butelkę.

W drugim rzędzie foteli zkomponowano trzy indywidualne, przesuwane siedzenia

z pochylanymi oparciami. W Kii nie brakuje miejsca w pierwszym i drugim rzędzie. Grymasić mogą jedynie trzej rośniejsi pasażerowie posadzeni na dość wąskich fotelach drugiego rzędu. W testowanym egzemplarzu znajdziemy również trzeci rząd siedzeń. W miarę komfortowo poczuć się w nim najwyżej dzieci o wzroście do ok. 160 cm. Po złożeniu tych foteli uzyskujemy bagażnik o pojemności 536 litrów, a gdy złożymy na płasko jeszcze drugi rząd foteli kubatura ta wzrasta do 1667 litrów.

Producent daje możliwość wyboru siły wspomagania układu kierowniczego (Comfort, Normal i Sport), ale w praktyce różnice między nimi są mało odczuwalne. Układ kierowniczy w każdym trybie nie daje dobrego wyczucia, co dzieje się z przednimi kołami. Na pochwałę zasługuje zestrojenie zawieszenia. Mimo wysokiego (161 cm) i ciężkiego nadwozia (1445 kg) Carens prowadzi się pewnie, przyzwyczajając do nierówności nawierzchni.

Testowany egzemplarz napędzany był przez 2-litrowy

silnik benzynowy o mocy 166 KM współpracujący z 6-biegową skrzynią automatyczną. Mocnym punktem Carensa jest wyciszenie silnika, ale już nie nadwozia. Pierwsze szumy opływającego powietrza dobiegają naszych uszu od ok. 100 km/h, a przy prędkości 140 km/h są już dokuczliwe. Na biegu jałowym silnik jest praktycznie niesłyszalny. Nieco więcej dźwięków dobiega do naszych uszu przy łagodnym przyspieszaniu. Wyraźnie gorzej jest, gdy chcemy przyspieszyć dynamicznie – silnik wówczas wchodzi na bardzo wysoki poziom obrotów, zaczynając nie miłosiernie wyć. Mimo to osiągi pojazdu wówczas nie są imponujące. Pojazd przyspiesza od 0 do 100 km/h w niecałe 11 sekund, jednak na co dzień przydałaby się lepsza dynamika podczas wyprzedzania innych pojazdów. Nieakceptowalne w Carensie jest wysokie spalanie, zwłaszcza jak na samochód dedykowany do długich rodzinnych podróży. Podczas spokojnej jazdy miejskiej zmieszanie się w zużyciu 10 litrów na setkę

było wyzwaniem. Podróżując z prędkością autostradową, spalanie zawsze było dwucyfrowe. Należy się dobrze zastanowić, czy droższy, ale dobrze oceniany, diesel lub wariant benzynowy 1.6, bardziej oszczędny, ale wyraźnie tańszy, nie będą lepszym wyborem.

Ceny Carensa zaczynają się od 67,99 tys. zł za wariant S z silnikiem benzynowym 1.6/135 KM. Diesel 1.7 CRDi/115 KM jest droższy o 9,5 tys. zł. Dopiero od drugiego poziomu wyposażenia L możemy zamówić Kie ze 141-konnym dieslem (ceny od 91,49 tys. zł) lub testowaną jednostką 2-litrową (od 86,99 tys. zł). Tylko te najmocniejsze warianty mogą współpracować ze skrzynią automatyczną, która wymaga dopłaty 5,5–6 tys. zł.

Fleet

Kia Carens 2.0 XL

+ Wygodne fotele, praktyczne nadwozie, niezły komfort jazdy, dobre warunki gwarancji.

- Wysokie spalanie wersji 2.0, wysokie ceny diesla.