

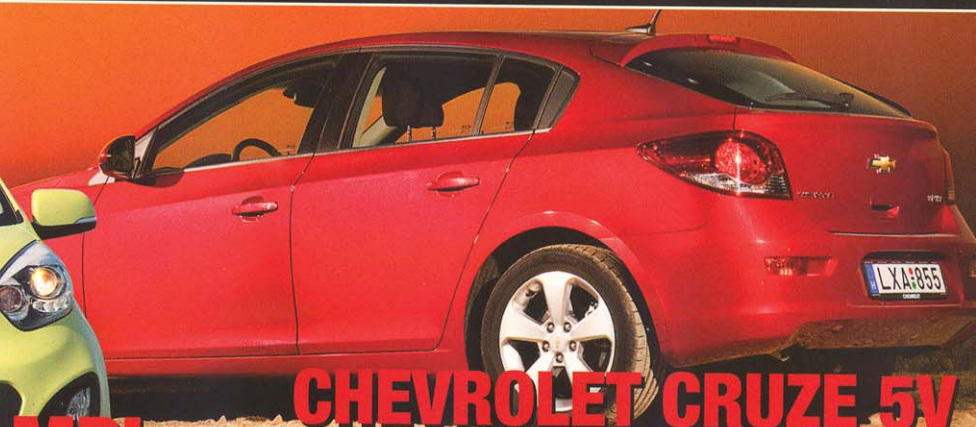
največja slovenska avtomobilistična revija in foto oglasnik

avto foto market

260 | OKTOBER 2011 | CENA 3,50 EUR



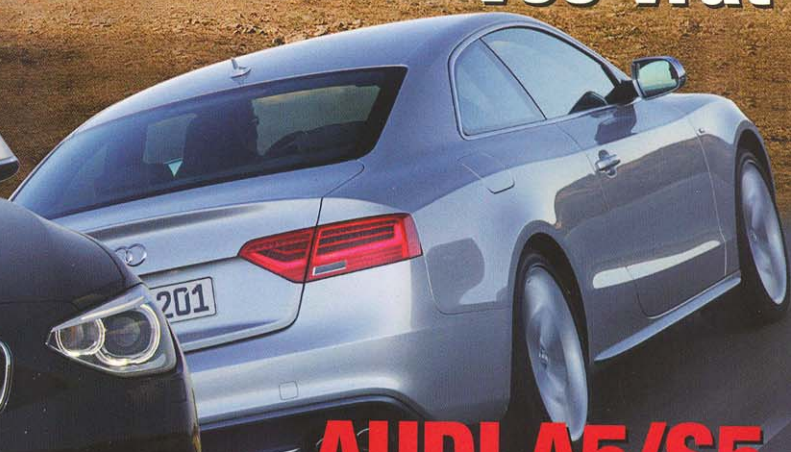
KIA PICANTO 1,2 MPI
Svežina okusa



CHEVROLET CRUZE 5V
Več vrat



BMW 118d
Druga generacija



AUDI A5/S5
Filigranstvo



VW UP!
Salon Frankfurt

FERRARI
430 SPIDER
Zložljiva trdota



9 771318 316022

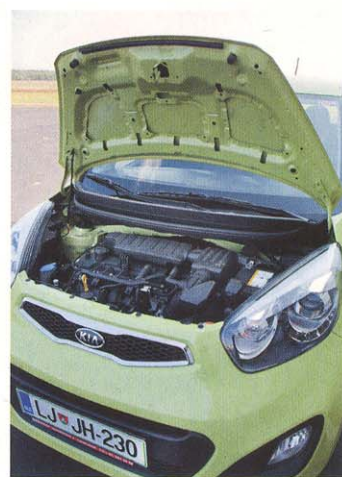
Pikant(n)o, začinjeno

Kia prihaja na slovenski avtomobilski trg z drugo generacijo Picanta. Že prva generacija, ki je na trgu od leta 2004, je do danes prepričala več kot 1,1 milijona kupcev na vsem svetu, v Evropi pa kar 300 tisoč. Od druge generacije zato najbrž pričakujejo še večji uspeh. Bo uspelo?

tekst IGOR PUCIHAR / foto ŽARE MODLIČ







Glede na to, kaj so pokazali prvi testni kilometri, večjih problemov ne bi smelo biti. Avtomobil namreč lahko navduši (skoraj) v vseh pogledih. Je izredno prostoren in prvič na voljo tako s tremi kot petimi vrati. Mestni malček preseneča tako z dovolj atraktivno zunanostjo, premišljeno izrabo prostora, moderno tehniko, kot s spiskom dodatkov za varnejšo in udobnejšo vožnjo. Treba si je le izbrati dovolj bogat opremski paket. V najbogatejšem, kakršnega smo imeli priložnost preskusiti - ampak s tem motorjem druge izbire tudi ni - so LED dnevne luči (spredaj), ESP, kolenska voznikova varnostna zračna blazina (vseh skupaj je torej sedem), prednja aktivna zglavnika, varnostna alarmna naprava, samodejna klimatska naprava, Bluetooth, električno ogrevana prednja sedeža, električno ogrevani volanski obroč, vzratna parkirna pomoč, pametni ključ, gumb za zagon motorja, električno pomični, ogrevani ter zložljivi stranski ogledali... Ste v tem avtomobilskem razredu že kje naleteli na ogrevani volanski obroč? Najbrž ne.

Kakor koli že, novi Picanto je daljši od predhodnika za 60 milimetrov, ima daljšo medosno razdaljo, je udobnejši in ponuja tudi za 27 odstotkov več prtljažnega prostora (200 l). Zadnja sedežna klop se da zložiti po tretjini, tako sedalni del kot naslonjalo. Nakladalni rob je sicer nekoliko višji, zato pa je dno ravno. In neverjetna prostornost prtljažnika za ta avtomobilski razred zasije v vsem razkošju. Tudi z nadomestnim kolesom tokrat niso izgubljali prostora. Je pa zanimivost v ponudbi (sicer s šibkejšim motorjem) plinska različica, ki ima v dnu vgrajeno 35-litrsko posodo za plin in še 10-litrsko posodo za bencinsko gorivo. Vredno razmisleka?

Voznik in sopotnik imata dovolj prostora, odlagalnih predalov je dovolj, eden je celo pod sovoznikovim sedežem. Verjetno je tudi zato ta nameščen malce visoko in brez možnosti nastavljanja višine. Osvetljevanju notranjosti služi le ena luč (spredaj), kar je malce skromno. Merilniki so enostavno pregledni. Tam je, v LCD zaslonu, tudi prikaz potovalnega računalnika, na žalost



pa je tam (zelo odročno) tudi gumb za spreminjanje podatkov. Tudi prikaz zunanje temperatura je, denimo, tam in neprestano poseganje z roko prek volanskega obroča je vsaj nerodno, če že ne nevarno. Bolj uporaben je vsekakor prijeten volanski obroč, na katerem so gumbi za radijske funkcije in Bluetooth. Samodejna klimatska naprava hladi nadpovprečno, zapiranje sredinskih vpihovalnih šob pa na žalost ni možno. Vendar, pomembno je, da se voznik počuti prijetno in da je vse več ali manj pri roki.

Motorna paleta je sestavljena iz dveh bencinskih motorjev, šibkejšega trivaljnika in močnejšega štirivaljnika. Ne vem, kako je s šibkejšim motorjem, a močnejši, 1,2-litrski, je vreden vseh pohval. Je neverjetno poskočen in zmogljiv za svojo velikost. Tudi na avtocestnih odsekih ste lahko (skoraj) vedno med prvimi. Voljo do vrtenja mu jemljejo le izrazito dolgi klanci, sicer pa je navdušujoče »neuničljiv«. »Prav, ampak potem bo gotovo goltal bencin kot za stavo,« je bil prvi pomislek. Pa tudi s tem

ni preveč pretiraval. Ob zmernejši vožnji se zadovolji tudi z dobrimi petimi litri goriva, pri testnem povprečju pa tudi ni šlo prek sedmih litrov. Pa nismo bili prav nič prizanesljivi, priznam! Motor so torej obdelali odlično. Solidno delo so opravili tudi z menjalnikom, ki ima dosti logično in uporabno razporejena prestavna razmerja. Tudi prestavna ročica je lahkotna in predvidljiva. Za pomoč neveščim so med merilnike skrili prikazovalnik za pravočasno pretikanje, a, kot rečeno, je dobro skrit in se je treba pošteno truditi, če ga hočemo opazovati in upoštevati. Veliko bolj uporaben in v pomoč je vsekakor HAC, pomočnik pri speljevanju na klancih. Prav tako je uporaben daljinski ključ v kombinaciji z gumbom za zagon motorja. Zakaj? Zato, ker ključa ni potrebno jemati iz žepa ali torbice. Ko se enkrat navedi, ga težko pogrešaš. Le zares izgubiti ga ne smeš, kar se ti pri takem načinu uporabe lahko kaj hitro zgodi.

Volanska elektrika je seveda že dobro znana, varčna in zato ekološka, znano pa je tudi, da površnost pri nastavitvah



lahko povzroča težave pri vodljivosti. Pri manjših hitrostih se ne pozna in sploh ni moteče, je pa lahko moteče pri večjih hitrostih. Neprestano, sicer minimalno popravljjanje smeri na daljših vožnjah vsekakor ni prijetno. Je pa zato Picanto igrivo okreten pri mestnih podvigih. Je tudi dobro pregleden in (še) dovolj majhen za parkiranje. Pet vrat omogoča lahek dostop do notranjosti. Tudi na ozkih parkiriščih. Če ste »večjih dimenzij« pa razmislite o trivratni različici ne bi bil odveč.

Kia bo torej z novim Picantom gotovo igrala eno pomembnejših vlog v tem avtomobilskem segmentu. S prostornostjo, uporabnostjo in prijaznostjo do uporabnikov ne bo težav. Z motorno poskočnostjo in učinkovitostjo tudi ne. Morda bi bilo potrebnih le nekaj ergonomskih in elektronskih popravkov? Ampak potem pa obstaja bojazen, da bi lahko postala preveč popolna...

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Bencinski, štirivaljni, vrstni, 8 ventilov, 1248 ccm, 63 kW (85 KM) pri 6000/min, 121 Nm pri 4000/min. Poraba goriva (EU) 5,8/3,8/4,5 l/100 km. CO₂: 105 g/km.

Prenos moči

Pogon na prednji kolesi. Petstopenjski ročni menjalnik. Gume 165/60 R 14H (Hankook).

Podvozje in karoserija

Spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator. Zadaj posamični obesi, dvojna prečna in vzdolžna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator. Spredej kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne zavore. ABS, EBD, ESP, HAC. Volan z zobato letvijo, električni servo, 3,4 zavrtljaja, rajdni krog 9,8 m. Kombilimuzina, 5 vrat, 5 sedežev. Cx = 0,31. Dolžina 3,595 m, širina 1,595 m, višina 1,480 m. Medosna razdalja 2,385 m. Prtljažnik (normno) 200/985 l. Gorivo 35 l. Mase: prazno vozilo 930 kg, dovoljena obtežba 440 kg. Prikolica z zavoro/brez zavore 1350/697 kg, obtežba strehe 40 kg.

Cena

Osnovna: 11.690 EUR.

Testni avto: 11.990 EUR.

NAŠE MERITVE

Vremenski pogoji

Zunanja temperatura zraka 23° C

Testna proga suha

Največja hitrost (km/h) 173

Pospeški (s)

0 - 60 km/h 5,0

0 - 80 km/h 7,6

0 - 100 km/h 11,9

0 - 120 km/h 16,9

0 - 140 km/h 25,7

1000 m brez zaleta 33,6 (151 km/h)

Prožnost (s)

50 - 90 km/h (IV.) 13,5

90 - 130 km/h (V.) 23,0

Vodljivost (km/h)

Losov test, 50 m (povprečno) 66,2

Slalom, 150/15 m (povprečno) 48,4

Zavorna pot (m)

Od 100 km/h 41,6

Poraba goriva (l/100 km)

Normni krog 5,6

Testno povprečje 6,8

OCENA

+ oblika, prostornost, motor, menjalnik, okretnost, poraba goriva, dokaj bogata oprema, ogrevani volanski obroč, preglednost;

- preobčutljiv volanski mehanizem pri večjih hitrostih, rokovanje s potovalnim računalnikom.

Napake testnega avta: brez napak.