

| **Rekordna prodaja novih automobila u Srbiji**

Auto[®]

magazin



Kia Picanto 1,2 MPI X-Line



Renault Rafale

prvi test u Sevilji



AMG Broj 174 / Cena 200 dinara / 2 evra\CG / 3,50 KM\BIH / 100 den\MK

VW Tiguan R-Line 2,0 TDI DSG 4Motion



Honda HR-V e:HEV 1,5 i-MMD



BMW X6 30d



Zeleni auto

**Nissan X-Trail
e-4orce Tekna
Premium**



Sport auto

**BMW
M4 CS
xDrive**



Noviteti

**Mercedes
AMG GT63 SE
Performance**

Kia Picanto 1,2 MPI X-Line

Rešenje za krizu

Iako je jedan od najjeftinijih automobila na našem tržištu, „kia pikanto“ nudi mnogo. Ima dobru opremu, lepo se vozi, malo troši, a na broju su i bezbednosni sistemi

i mali automobili nisu što su bili. Oдавno to nije nužni prevoz, već jednostavno potreba za vozilom manjih dimenzija. Lako se parkiraju i provlače kroz gradske gužve, smanjujući stres u svakodnevnom životu. Naravno, zadržali su i ekonomičan karakter, što zbog nabavne cene, što zbog male potrošnje i niskih troškova redovnog održavanja. Neretko su omiljeni u porodici, bez obzira na veći i luksuzniji auto parkiran u garaži. Nove generacije jednostavno imaju sve od opreme, pa komfor i bezbednost nisu kompromitovani. Dok Italijani popuštaju sa prisustvom u A segmentu

suludim prelaskom na struju, Korejci su sve dominantniji. Imaju daleko ozbiljniju ponudu, koja je u posljednje vreme toliko unapređena da smo se i sami iznenadili. Dugo nismo vozili „kiju pikanto“, pa je susret sa aktuelnom generacijom pravo otkrovenje. Nekada je, osim kompaktnih dimenzija, nudio skromnu opremu. Sada je situacija potpuno drugačija.

Na test smo preuzeli najbolje opremljenu verziju čija je cena 15.799 evra bez doplate za boju. Za razliku od osnovne varijante koja košta 13.299 evra, ovde se odmah primećuju brojni stilski detalji koji su sastavni deo „iks lajn“ (X-Line) paketa. Krossover izgled je upotpunjen specifičnim branicima i rubovima oko točkova. Svetla su dobrim delom u LED tehnologiji, a tu su i alu-felne prečnika 15 inča.

CENA OD 13.299 EVRA

Sa cenom od 13.299 evra „pikanto“ je jedan od najjeftinijih automobila na našem tržištu. Za tajznos dobija se 1,0 benzinac sa tri cilindra i 67 konjskih snaga sa „fan“ (Fun) paketom opreme, odnosno bez „ofrud“ dodatka kao na testiranom „iks-lajn“ paketu.



Kia Picanto 1,2 MPI X-Line
15.799 €
 sa PDV-om



”Kao i na sve ostale Kia modele, fabrička garancija traje punih sedam godina, ili do 150.000 kilometara

Bez obzira što pripada najmanjem segmentu, „pikanto“ je vrlo upotrebljiv. Čak i na zadnjem sedištu se sedi iznenađujuće komforno. Naslon je relativno zavaljen, pa je udobnije nego kod većine konkurenata. Istovremeno može da se pohvali prostorom za glavu koji je na nivou neuporedivo većih SUV automobila. Konkretno, iznad glave je ostalo još četiri prsta. Za kolena je već knap, ali daleko od toga da udarate u naslon i bubrege onih ispred.

„Pikanto“ je među retkim automobilima A segmenta koji je registrovan za pet osoba. Možda pozadi ne mogu da sednu tri korpulentnije odrasle osobe jedna do druge, ali je vrlo bitno da ste legalni kada vozite troje dece i da svako od njih ima svoj sigurnosni pojas i naslon za glavu. Inače, u pogledu bezbednosti „pikanto“ je na visokom nivou. Ima svih šest vazdušnih jastuka i sistem za automatsko kočenje.

Zadnji parking senzori se podrazumevaju, kao i kamera za vožnju unazad.

„Iks-lajn“ paket podrazumeva dosta atraktivnih detalja, među kojima su aluminijumske nožne komande i sportski zasečeni volan presvučen perforisanom kožom. Kao i kod ostalih „kija“, optimalno leži u rukama, sa idealnom podrškom za palčeve. Automatska „klima“ podiže komfor na viši nivo, kao i relativno veliki displej multimedije dijagonale osam inča. Veliko iznenađenje je činjenica da ima bežično Android auto i Epl kar plej

povezivanje, što je još uvek retkost u auto-industriji. Zapravo, enterijer uopšte nije skroman, iako je teško odoleti predrasudama u vezi A segmenta. Od opreme ima sve što i veći automobili, uz očekivanu tvrdu plastiku, tipičnu za ovu klasu. Tu su još dvostepeni grejači sedišta koji itekako dobro dođu u zimskim danima. Primetili smo i neke arhaične sitnice, kao što je automatika podizača prozora samo za vozača, dok za ostala tri morate da držite dugme do kraja otvaranja ili zatvaranja. „Pikanto“ može da ima i poluautonomnu vožnju drugog nivoa sa radarskim tempomatom i održavanjem sredine trake, ali bi takav paket opreme bio preskup za naše cenovno osetljivo tržište. Na kraju krajeva, to i nije neophodno, s obzirom da je ovo gradski auto. U tom kontekstu ima i sasvim pristojan prtljažnik koji je dovoljan za dnevni šoping. Ako baš zatreba više prostora, nasloni zadnjih sedišta se lako obaraju. Doduše, ne formiraju jednu ravan sa prtljažnikom, s obzirom da nema police duplog dna koja bi podigla visinu poda gepeka. Ispod je prostor za rezervni točak punih dimenzija, ali je uz test primerak stigao sa komplet za privremeno osposobljavanje pneumatika.

Ergonomija radnog mesta vozača je prilično dobra, iako nema podešavanja volana po dubini, već samo po visini. Primetno je da je kabina nešto uža nego kod B segmenta, pa je i ručica menjača bliža



BEŽIČNI ANDROID AUTO!

Iznenačili smo se kada smo shvatili da „pikanto“ ima bežično Android auto povezivanje, baš kao i Epl kar plej. To i dalje nije tako često čak ni među daleko skupljim automobilima, pa je praćenje navigacije po vašem izboru i uživanje u drugim aplikacijama sa punim komforom. Istina, nema indukcionog punjenja telefona, pa je povezivanje kablom neophodno kada se baterija isprazni.

MOŽE I SA AUTOMATIKOM

„Kia pikanto“ se standardno isporučuje sa petostepenim manuelnim menjačem. Za one koji bi radije da auto sam menja brzine, dostupan je automatski menjač, takođe sa pet brzina. Reč je o automatizovanom menjaču sa jednom lamelom zasnovanom na manuelcu, kod koga „robot“ menja brzine. Doplata za automatik je 1.000 evra.



DVE DIZNE PO CILINDRU

Kijin DPFI (Dual Port Fuel Injection) sistem ubrizgavanja koristi dve brizgaljke za svaki usisni otvor kako bi bolje održao stabilan odnos vazduh/gorivo u smeši, što takođe poboljšava odnos recirkulacije izduvnih gasova u korist uštede goriva i smanjenja emisije štetnih gasova. Pored toga, dalja atomizacija kapljica goriva ublažava isparavanje, što je smanjilo emisiju štetnih čestica (PM).



Ima i zadnje parking senzore ali i kamere za vožnju unazad



Potaman za svakodnevni šoping



Mesta za glavu kao u mnogim većim automobilima



Naslon za ruku se izvlači, za idealnu poziciju ispod lakti

desnoj nozi. Podesivo sedište po visini omogućava dobru preglednost, ali i solidno spuštanje za visoke vozače i ljubitelje niskog težišta. Generalno, nema mnogo kompromisa koji bi narušili komfor u poređenju sa većim automobilima. Šta više, „pikanto“ se dobro pokazao i na dužim vožnjama koje nas nisu zamarale. A to je tek posebna priča...

Pod haubom test primerka je četvorocilindarski atmosferac zapremine 1,2 litra. Kia već duže vreme ima benzina ove zapremine ali treba imati u vidu da je poslednjih godina aktuelna potpuno nova generacija sa oznakom „smartstream“ (Smartstream). Ima zapreminu 1197 kubika spram 1248, koliko je imao u „kappa“ (Kappa) generaciji. Iako je zadržana slična snaga, ovde je primenjen sistem za promenljivo otvaranje ventila nove generacije i tehnologija sa dve dizne po cilin-

dru. Rezultat je još niža potrošnja goriva! Kako to izgleda u praksi?

U gradskoj vožnji prija mu režim u kome rano menjate brzine sa ubrzanjima na malom gasu. Tada postiže maksimalnu efikasnost, ali zahteva nešto više angažovanja ručicom menjača. Ako želite snažnije da ubrzate a ostanete u višem stepenu prenosa, biće prilično trom, kao i svi atmosferci. Osetićete da je došlo do promene režima sistema za promenljivo vreme otvaranja ventila, ali mu ipak trebaju viši obrtaji. Vraćanje u drugu je nešto što ne treba da vas plaši. Neka se vrte, to mu prija. Suština je da se što pre dostigne željena brzina, koja se zatim održava najvišim stepenom prenosa. A ta ubrzanja drugom su prilično snažna, pa će vas i po tom pitanju iznenaditi. Čak i na magistrali pri velikim brzinama. Sa lakoćom pretiče, dok se kazaljka obrto-

mera penje do 6.500 obrtaja kada počinje crveno područje. Ovde dolazimo do još jednog iznenađenja: sportskog karaktera! Na stranu što voli visoke obrtaje i što ima sjajan zvuk motora pa i izduvnog sistema, takođe potpuno neočekivano, ostali smo zatečeni odzivom upravljača. Dugo nismo vozili auto sa ovako direktnim volanom, koji nas je podsetio kako treba da izgleda prenošenje informacije sa podloge. Bukvalno možete da osetite teksturu asfalta i da li je horizontalna signalizacija samo obojena ili ima sloj reflektujućeg premaza. Naravno da ima servo, ali je njegova asistencija očigledno skoro pa idealno izbalansirana, čega više nema ni na vrlo sportskim automobilima premium proizvođača. Potpuno je suludo što ovo komentarišemo kod gradskog automobila najmanje klase, ali, konstruktori su to definitivno zaslužili. A zaslužili su

i da ih pohvalimo u ponašanju u brzim prolascima kroz krivine. Oštri zavoji sa neravnim asfaltom pri velikim brzinama uopšte ne izazivaju poskakivanje karoserije, već su točkovi čvrsti na zemlji sa veoma dobrim prijanjanjem. Čak i na auto-putu „pikanto“ se ponaša kao veliki auto. Nema potrebe nizakakvim sitnim korekcijama upravljačem, već pravac drži kao da je reč o dugoj limuzini. Za to je, između ostalog, zaslužno relativno dugo međuosovinsko rastojanje za A segment, ali i vektoring obrtnog momenta, što je prava retkost u ovoj klasi.

Potrošnja je svakako jedna od najbitnijih karakteristika „pikanta“. Bez ikakve štednje po gradu smo dostigli prosek od 5,8 l/100 km, sa dosta snažnih ubrzanja drugom uz kasnije održavanje konstantne brzine petom. Sa umerenijim ubrzanjima prosek pada na skoro pet litara!

Magistrala je, očekivano, donela najnižu potrošnju. Putni računar pokazivao je neverovatnih 3,9 litara, kao da vozimo skuter! Iako je gradski auto, štedljivim se pokazao i pri visokim brzinama. Pri 130 km/h se vrte na oko 3.500 obrtaja i tada troši oko 6,5 l/100 km. Ako sputite na 120 km/h, odnosno na 3.250 obrtaja, potrošnja pada za pola litre.

Kako god da okrenete, „pikanto“ je spreman na sve uslove eksploatacije. Čak ni prostranost nije problematična. Jeste knap, ali je i dalje komforno, bez ikakvog stiskanja. Troškovi redovnog održavanja su takođe povoljni, s obzirom da ovde nema skupih delova i kompleksnih servisnih procedura. Bilo da ga koristite kao jedini ili drugi i treći auto u porodici, nemojte da se iznenadite ako vam postaje omiljeni.

● A. Bursać

KIA PICANTO 1,2 MPI X-LINE

MOTOR:

zapremina 1197 ccm, snaga 61,8 kW (84 KS) pri 6000 o/min, maks. o. moment 120 Nm pri 4200 o/min, menjač manualni, 5 stepeni

DIMENZIJE:

D/Š/V 3595/1625/1500 mm, međuos. rastojanje 2400 mm, prtljag 255/1010 l, rezervoar 35 l, msa 983 kg, pneumatice 185/55 R15

PERFORMANSE:

maks. brzina 173 km/h, ubrzanje 0-100 km/h 12,5 s, kombinovana potrošnja 5,2-5,6 l/100 km

emisije CO2 117-127 g/km

OPREMA

STANDARD: automatsko kočenje, zadnji parking senzori, grejači prednjih sedišta, aluminijumske rošnje komande, senzor za svetla, el. sklopivi retrovizori, alu-felne 15", automatska klima, tempomat, kamera za vožnju unazad, multimedija 8", bežični Android Auto i Apple Car Play, DAB radio