

ČETIRI MUŠKETIR

Druga generacija Picanta u srazu s veteranskom Pandom, otkačenim Sparkom i redizajniranim Hyundaijem u konačnici se pokazuje najkompletnijim minijem, kojem je najveći nedostatak visoka cijena. Hyundai, Chevrolet i Fiat jeftiniji su za više od 1000 eura...

[Napisao **ZLATKO HORVAT**
• Snimio **ŽELJKO PUHOVSKI**]

Dolazak Kije Picanto protresao je pomalo učmalu atmosferu u klasi gradskih minija, u kojoj je posljednji pravi novitet bio još prije više od godinu dana pristigli Chevrolet Spark. Uz Renault Twingo, Spark već godinama predvodi listu najprodavanijih mališana duljine oko 3,5 metra i do sada se već čvrsto etablirao kao jedan od prvih izbora u toj klasi. A Hyundai i10? Također odličan i zanimljiv mini, koji se uvijek šuljao nadomak vrha, ali nikad nije uspio zgrabiti sam vrh. Proljetos obavljeni redizajn mogao bi mu biti novi vjetar u leđa. Tu je i iz naftalina izvučena Fiat Panda, predstavljena sada već davne 2003., jedan od omiljenih mališana europskih metropola. Za usporedbu smo

odabrali najtraženije motore u ovim autima, uglavnom osnovne u ponudi, te prvi paket opreme koji u svom sastavu sadrži klimu. Dakle, ono što kupci najviše traže...

DIZAJN

Još su stari Latini govorili *de gustibus non est disputandum*, odnosno o ukusima se ne raspravlja. I time je sve rečeno... Na Picantu i Sparku je, doduše, vidljivo da su najsvježiji primjerci, a zanimljivošću iskače Spark. Izgleda poput velike igračke iz crtane serije Transformers, dok Picantu osobnost daje stražnja svjetla simpatično zakrivljena u stilu velikog bumeranga. Na Hyundaiju, uvedenom još u proljeće 2008., godine još nisu



Chevrolet Spark 1.0

- 995 ccm
- 68 KS/93 Nm
- 152 km/h
- 15,3 sekundi



Fiat Panda 1.2

- 1242 ccm
- 60 KS/102 Nm
- 155 km/h
- 14,0 sekundi



A U BITKI ZA GRAD

ostavile dubljeg traga, što treba zahvaliti i redizajnu, kojim je uneseno više vedrine i ublažen dojam kutijice. Na Pandi je staž najuočljiviji, mada se ne može reći da svoje godine loše nosi. Točno je da bi joj dobro došao kakav redizajn, što je posebno očito kada je se sučeli s konkurencijom. Unatoč tomu, Panda je još uvijek simpatična škrinjica, kojoj glavni stih daju kupolasti bočni prozori.

UNUTRAŠNOST

Mnogi ostanu u čudu koliko se prostora krije u tako malim autima, prvenstveno na prednjim sjedalima. Tajna je u sve češćem monovolumenskom pristupu gradnji karoserije, s preferiranjem rasta u visinu te od-

maknutim vjetrobranima. No, širina svima zastaje na 1,6 metara i tu se najbolje osjeti da je riječ o pravim minijima. Najbolje to pokazuje najuža Panda, za što je zaslužan i predimenzioniran središnji greben, o čije bočne stranice se koljena često taru. Talijanski autić najskromniji je i na stražnjem sjedalu, premda niti ostatak ekipe nije naročito raskošan. Spark i iro ostavljaju po tom pitanju najbolji dojam. A što se plastike tiče, najbolje stoji Spark. Tvrdi je i izgleda kao s dječjih igračaka, ali s druge strane, ne može se poreći njezin futuristički dizajn. Hyundaijeve obloge su, posebno nakon redizajna, sasvim korektne i ozbiljne, mada i dosadnjikave. Fiatova ne impresionira, ima je i previ-



U prtljažnicima ne očekujte čuda – dovoljni su za malo obilniji pohod na tržnicu. Najmanji je Chevroletov, najveći Hyundaijev

OSNOVNI MODEL

8510 €

10.130 €

TESTNI MODEL

Kia Picanto 1.0

- 998 ccm
- 69 KS/95 Nm
- 153 km/h
- 14,4 sekundi

OSNOVNI MODEL

8820 €

8820 €

TESTNI MODEL

Hyundai i10 1.1

- 1086 ccm
- 69 KS/98 Nm
- 156 km/h
- 12,9 sekundi



KIA PICANTO



Najbolja sjedala, vrlo dobro opremljena i najdorađenija unutrašnjost s ugodnim upravljačem te najmanje buke u vožnji - to je novi Picanto



Na stražnjem sjedalu je manje mjesta nego u Hyundaiu ili Sparku, ali i nešto više nego u Pandi



Prtljažnik je manji od očekivanja, ali preklapanjem naslona iskoristivost se osjetno povećava



Dobar mjenjač lagano pogađa stupnjeve, premda je ručica dužeg hoda. Trocilindraš je živahan i štedljiv



CHEVROLET SPARK



Razigrani Chevy izgleda najženskiije, a i u vožnji se čini najnježnijim. Praktična unutrašnjost se doima jeftinom



Monovolumenski skrojena i koncipirana karoserija straga nudi nešto više mjesta nego u suparnici



Račun solidne prostranosti putničkog dijela plaća prtljažni prostor, obujma svega 170 litara



Mjenjač je bučan i neprecizan pri malo bržem šaltanju, a u ovako malom autu godi zvuk četverocilindarskog motora



še, a najdorađenija je i najkvalitetnija u novom Picantu. Panda i Hyundai dopadaju nam se i zbog povišenog, konzolnog smještaja mjenjača nadohvat ruke, kao u monovolumenima, s time da Hyundaijeva ručica izgleda neuhranjeno i ne sjeda najljepše u ruku. U njima se i sjedi prilično visoko i sa slabom bočnom potporom sjedala, a ovo potonje je karakteristika i Sparka. No, mladenački Chevy ističe se najbolje odmjerenim upravljačem.

MOTOR I MJENJAČ

Trocilindraš u Picantu ili četverocilindraši u Sparku, Hyundaiu i

Pandi? Na svojevrsni sukob koncepcija teško je dati jednoznačan odgovor, jer obje strane imaju vrline i mane. Vrckavi trocilindarski motor Picantu subjektivno ostavlja dojam boljeg ubrzanja, prvenstveno radi frktavog zvuka, ali samo do 70-80 km/h kada lagano posustaje, među ostalim i zbog duljih prijenosnih omjera u mjenjaču, zbog kojih je i vrlo štedljiv u svakodnevnoj vožnji. Premda je sasvim dobar na otvorenoj cesti, zapravo je najpogodniji za gradske vožnje, u kojima se u pravilu vozi u prva tri, rijetko i četvrtom, a gotovo nikada u petom stupnju, dok motori u Hyun-



HYUNDAI i10



Redizajnirani Hyundai oplemenjen je kvalitetnijim, ali monotonim oblogama unutrašnjosti. Vesele pretilci za sitne predmete



Sjediti straga posve je ugodno, jer visok strop osigurava prostor podjednak kao u Sparku



Hyundaijev prtljažnik je najvećeg obujma, a funkcionalnost i veličinu prisnažuje djeljiv stražnji naslon



Mjenjač je smješten povišeno i nadohvat, ali ručica je smiješno tanka. Ozbiljan motor solidno vuče i štedi



FIAT PANDA



I nakon osam godina Panda je simpatična, premda u srazu s novijom konkurencijom prejednostavna. Unutrašnjost je tijesna i djeluje jeftino



Panda je najkraća i najuža pa je straga nešto manje mjesta za koljena i ramena nego u konkurentima



Fiatov stražnji dio pravilan je poput kombija, ali jedini ne nudi djelomično preklapanje stražnjeg naslona



Povišeni mjenjač nadomak je ruke, lijepo se šalta i sjeda u ruku. Solidan motor sa 60 KS poznajemo još iz prvog Punta



daiju i nešto slabijem Fiatu imaju većeg potencijala za brža i lakša međuubrzanja na nešto višim brzinama. Osim toga, zvuče ozbiljnije i pružaju osjećaj pravog, odraslog automobila. Mnogima je to važno u malom automobilu. Generalno uzevši, performanse su u drugom planu, no nisu za potcijeniti. Dovoljno su dobre da se može otisnuti na dulje putovanje, ali tada se treba pomiriti s gubljenjem daha približavanjem najvišim brzinama, kao i rastom buke. Picanto pritom troši najmanje, u prosjeku oko 5,5 litara, dok Panda troši do litru i pol više, radi kraćih omjera mjenjača te slabijeg mo-

tora i aerodinamike. Hyundai je u zlatnoj sredini. Bavljenje mjenjačem najlagodnije je u Picantu, Panda i Hyundai sasvim su solidni, uz napomenu da Fiatova ručica ljepše sjeda u ruke. Sparkov je mlitav, spužvast i neprecizan.

PODVOZJE

Ovako kratki, uski i visoki, osim Picanta čija se desetak centimetara niža karoserija izdvaja od ostalih, najbolje se snalaze u gradskom metežu. Picantom se zato može bezbrižnije nego ostalima sjuriti kroz poneki zavoj, jer leži najčvršće i pruža najbolji osjećaj na upravljaču. I Picantove



Gradski miniji u nas uzimaju tek oko 7 posto tržišnog udjela. Naime, veći modeli poput i20, Avea i sličnih nisu nedostižno skuplji...

kočnice sa sva četiri diska pokazuju najbolje rezultate. Spark je sasvim suprotan – mekan ovjes i bezosjećajan upravljač navode na smirenu vožnju, u kojoj visoka karoserija neće lelujati. S druge strane, njegova mekoća i dobro gutanje neravnina mogla bi se dopasti vozačicama. Udobna je i Panda, dok Hyundai plijeni možda i najboljim odnosom dinamike vožnje i udobnosti. I Fiat i Hyundai ostavljaju sasvim dobar dojam na upravljaču. A kada se treba na brzinu okrenuti u uskoj gradskoj ulici, najlakše će biti vozači(ca)ma Picanta – trebat će im manje od 8,9 metara širine za polukružno okretanje. Spar-kovim vlasnicima, pak, puni metar više. Niži Picanto je i najotporniji na bočne udare vjetra, na koje su najosjetljiviji Spark i i20.

OPREMLJENOST

Oko smo bacili na najtraženije inačice, u pravilu one koje prve u hijerarhiji sadrže klima uređaj. Prema riječima prodavača, čak 95 posto kupaca odlučuje se upravo na takve izvedbe, u sklopu kojih svi nude i ABS, prednje prozore na struju, centralno zaključavanje (Spark čak s daljinskom kontrolom) te ser-

vo upravljač podesiv po visini. U biti, nema drastičnih razlika u opremljenosti, ali zgodno je istaknuti neke osobitosti, pa i pojedinačne ekstreme. Tako, recimo, Panda ima samo jedan zračni jastuk, dok ih Picanto i Spark nude čak šest. A upravo Spark jedini časti svjetlima za maglu i radio/CD uređajem, dok Fiat za tvornički radio traži čak 500 eura. S druge strane, Picanto jedini ima serijsko podešavanje vozačkog sjedala po visini. Kod ostalih za to treba ići na skuplji paket opreme. U cjelini uzevši, najviše nude Spark i Picanto.

FINANCIJE

Pri kupnji se otvara labirint pogodnosti, od 7-godišnjeg jamstva za Picanto i 5-godišnjeg za Hyundai do primamljive cijene Sparka, u kojoj se za najmanje novca nudi najviše opreme. Fiat tu kaska, sa 2-godišnjim jamstvom i tek jednim zračnim jastukom. No, Fiatov motor trpi dvostruko dulji servisni interval od suparnika... Picanto je najskuplji, premda bez sumnje i najkompletniji, ali visoka cijena verzije s klimom je uteg koji će ubrzo zahtijevati protumjeru u vidu akcijske ponude.



TEHNIČKI PODACI

MODEL	I10	PANDA	PICANTO	SPARK
MOTOR				
Vrsta	benzinski	benzinski	benzinski	benzinski
Cilindri/ventili	4/12	4/8	3/12	4/16
Obujam (ccm)	1086	1242	998	995
Snaga (KS/min)	69/5500	60/5000	69/6200	68/6400
Moment (KS/min)	98/2800	102/2500	95/3500	93/4800

PODVOZJE				
Pogon	prednji	prednji	prednji	prednji
Mjenjač	ručni, 5	ručni, 5	ručni, 5	ručni, 5
Ovjes	polukrut	polukrut	polukrut	torzijski
Kočnice	disk/bubanj	disk/bubanj	disk/disk	disk/bubanj
Gume (osnovne)	165/60 R 14	175/65 R 14	165/60 R 14	155/70 R 14

KAROSERIJA				
Dimenzije (cm)	357x160x154	354x159x154	360x160x142	364x160x152
Osovinski razmak (cm)	238	230	239	238
Prtljažnik (litara)	225	205	200	170
Spremnik goriva (litara)	35	35	35	35
Masa (kg)	1055	865	945	865

PERFORMANSE				
Najveća brzina (km/h)	156	155	153	154
0-100 km/h (s)	12,9	14,0	14,4	15,5
Potrošnja (l/100 km)	5,8/4,1/4,7	7,1/4,8/5,6	5,4/3,6/4,2	6,6/4,1/5,0

NAŠA MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA				
Najveća brzina (km/h)	155	158	154	154

UBRZANJE				
0-80 km/h (s)	9,5	9,9	10,1	12,3
0-100 km/h (s)	14,3	13,9	14,8	15,9
0-120 km/h (s)	23,8	23,2	25,1	27,7

ELASTIČNOST				
60-100 km/h (s)	15,3	16,2	16,9	17,2
80-120 km/h (s)	22,8	24,3	25,8	26,6

KOČENJE				
100-0 km/h (m)	39,5	39,3	38,8	39,6

POTROŠNJA				
Otvorena cesta (litara)	4,9	5,8	4,4	5,0
Autocesta (litara)	6,4	7,1	6,3	6,5
Grad (litara)	6,3	7,4	5,9	7,1

OSTALE VRIJEDNOSTI				
Okretaji upravljača	3	3	3	3
Krug okretanja (m)	9,6	9,5	8,9	9,8
Proizvodnja	Indija	Poljska	Koreja	Koreja

CIJENE I TROŠKOVI

Obvezno osiguranje (kn)	1700	1700	1700	1700
Kasko osiguranje (kn)	1690	1690	1630	1560
Godišnji porez (kn)	300	300	300	300
Servisni interval (km)	15.000	30.000	15.000	15.000
Jamstvo (opće)	5 god/100.000 km... 2 god/nema limita	7 god/150.000 km... 3 god/100.000 km		

OPREMA

PAKET	ISMILE	AMORE	LX URBAN	LS
Klima	+	+	+	+
El. prozori	+	+	+	+
Centralno	+	+	+	+(daljinsko)
Radio/CD	nema	500	nema	+
Zračni jastuci	2	1	6	6
ABS	+	+	+	+
Podesivi upravljač	+	+	+	+
Metalik*	300	350	335	340

KAKO SMO IH OCIJENILI

Dizajn	7	6	8	8
Unutrašnjost	7	6	8	7
Motor i mjenjač	8	7	8	6
Podvozje	8	8	8	6
Opremljenost	6	5	7	8
Financije	8	6	7	7
Ukupno	44	38	46	42