

Test

KIA STONIC

OVA „KIJA“ MI JE LUPILA ŠAMAR

Da, dobila sam vaspitni šamar neposredno posle upoznavanja sa „kijom stonik“, jer sam bez ikakvog opravdanja stvorila krajnje neinspirativnu sliku o novom korejskom modelu i unapred odlučila da mi se neće dopasti... U suštini, volim ovakve obrte





I tamo i 'vamo: ima veći klirens, a vozi se kao „hečbek“



Dizajn enterijera je za svaku pohvalu. Zabavno, moderno, praktično i prilično kvalitetno. Multimedija radi odlično

Sve je pregledno i jasno. 6-stepeni manualni menjač je precizan



Ništa gore od predrasuda! Ali evo, pokušaću (verovatno bezuspešno) da opravdam zašto se nisam radovala kada sam otišla da preuzmem „kiju stonik“ na test. Naime, već se davimo u moru kompaktnih SUV-ova, i ruku na srce, retko koji od modela iz ovog segmenta može da oduševi. Uvek donose brojne kompromise, ni po čemu se ne ističu i iskreno, kada ih testiram nemam ama baš nikakvu inspiraciju da kasnije napišem tekst o njima. Dosadnjikavi kompaktni SUV-ovi... I, sa takvim stavom odlazim po „kiju“, već unapred očajavajući i misleći kako će mi ovaj tekst oduze-

ti previše vremena.

Dobijam ključeve, silazim na parking i prilazim automobilu bez da sam nešto specijalno okolišala oko njega. Međutim, za oko mi je zapala malo niža forma za jednog krossovera. Ne razmišljajući previše, ulazim unutra. Dočekuje me start-stop dugme za startovanje motora. Razgledam oko sebe i uviđam da je enterijer napred vrlo prostran i u dužinu i u širinu. Sedišta su atraktivna i kvalitetna, dok je pozicija sedenja niža nego kod drugih malih SUV-ova. Ispred mene je lep kožni multifunkcionalni volan, opšiven koncem zelene boje, poput ukrasa od fine plastike koji se uklapaju u čitav enterijer. Instrument tabla pred očima je vrlo jasna, sa dva velika analogni pokazivača i malim, ali modernim

ekranom. U nivou pogleda na vrhu centralne konzole je 7-inčni ekran multimedije. Odmah da pohvalim raspodelu komandi infotejnmenta i navigacije i jasan prikaz svakog interfejsa. Niže je odvojen deo sa kontrolom klima-uređaja (nije dvozonska), ispod koje je praktična i velika ostava za mobilne telefone, USB priključak... Tu odmah skeniram omiljenu funkciju – grejanje sedišta. Korišćeni materijali su mnogo bolji nego što biste očekivali od „kije“ ovog cenovnog ranga, a spojevi su za svaku pohvalu. Plastika je meka, samo na delu oko komandi podizača prozora je ona tvrda, odnosno otpornija.

Brzo sam podesila sve kako mi odgovara i posle prvog utiska koji me je omekšao, krenula u vožnju. Pod hau-

Osim 1,4 benzina tu je još jedan od 1,25 „kubika“ sa 84 KS, a dizel jedino u 1,6 varijanti sa 110 KS

bom je 1,4-litarski benzinac sa 100 veselih „konja“. Vožnja je vrlo zabavna uprkos podatku sa papira gde stoji da je obrtni moment 133 Nm. Dopala mi se niža pozicija sedenja i konstantni utisak da vozim „hečbek“, a ne krossover sa 18 cm rastojanja od tla. Uzani A-stubovi doprinose preglednosti napred, a pozadi je poboljšava izuzetno pregledna rikverc-kamera. Ova „kija“ ima i vrlo mali radijus okretanja, što je za kretanje kroz gradske ulice čini poput kakve spretno zmijice, sa sve dužinom od 4,2 metra. Ogibljenje je lepo podešeno, i vožnja je prilično udobna, dok se „hečbek“ momenat javlja i u krivinama, jer je „stonik“ nešto poput spljoštenog gradskog

„Stonik“ se nudi u devet boja i 20 dvobojnih kombinacija

ga. Napred joj lepo stoji i trodimenzionalna maska hladnjaka u kombinaciji sa „oštrim“ LED dnevnim svetlima.

Da ne zaboravim potrošnju – u gradu se kretala oko sedam litara, a na otvorenom putu bila je za litru i po niža. Kad smo već kod puta, zahvaljujući me-

SUV-a. To mi baš dopalo. Eto nečega što ga izdvaja od drugih. I sa dizajnerske strane se razlikuje, pa čak i u ovoj boji koja ne privlači poglede nema ko na ulici nije primetio ovu „kiju“. Zbog kompaktnih dimenzija deluje više sportski od ostalih malih krossovera ovog ranga. Napred joj lepo stoji i trodimenzionalna maska hladnjaka u kombinaciji sa „oštrim“ LED dnevnim svetlima.

duosovinskom rastojanju od 2.580 mm putnici pozadi imaju mesta da udobno putuju. Uz to, čak je i prtljažni prostor izdašan sa 352, odnosno 1.155 litara zapremine.

Nije tu kraj, čekajte da čujete kako se „stonik“ brine o vama. Tu je upozorenje na vozilo u mrtvom uglu, na bočni saobraćaj pozadi, na napuštanje saobraćajne trake, automatska duga svetla, kao i upozorenje na smanjenu pažnju vozača i, najvažnije - sistem za izbegavanje čeonog sudara koji uz pomoć podataka sa kamere i radara aktivira kočenje kada je to neophodno. Ovaj sistem ujedno prepoznaje i pešake, a ne samo vozila. Sve ovo bilo je dovoljno da odlučim da javno priznam kako sam bila puna predra... ➔

ZAKLJUČAK

Dakle, jasno je da sam na početku debelo pogrešila... ili je „stonik“ veoma harizmatičan tip. Volela bih da je više ovakvih gradskih krossovera, koji nisu dosadni i koji se po nečemu izdvajaju od drugih. Dizajn, imidž, vožnja, enterijer, prostranost, povezanost... Sve je u plusu. Tu je da se bori sa „hjundai konom“, „VW T-rokom“, „seat atekom“... Startuje sa 13.990 evra.

TEKST: TINA VUJANOVIĆ
FOTO: PETAR MARKOVIĆ



Spljošteni SUV: malo drugačija i više sportska forma



KIA STONIC 1.4 MPI

Motor benzin, četiri cilindra • Zapremina 1.368 „kubika“ • Snaga 73 kW (100 KS) pri 6.000 o/min • Maks. obrtni moment 133 Nm pri 4.000 o/min • Pogon napred • Menjač 6-stepeni manualni • Dimenzije (d/š/v) 4.140/1.760/1.520 mm • Težina 1.160 kg • Zapremina prtljažnika 352-1.155 l • Najveća brzina 172 km/h • Potrošnja 5,5 l (fab. podaci) • CO2 125 g/km • Cena testiranog primerka 18.490 evra



Za grad: nema 4x4 pogon. Plastična ojačanja branika za blaže izlete van asfalta



Vrlo prostrana i atraktivna kabina. Viša utovarna ivica, ali izdašan prtljažnik

