



Kia Picanto 1.0 EX City

Cena test vozila

Kia Picanto
1,0 EX City
9.190 €



Tigrić

■ Da li se sećate modela „kija prajd“ koji je u stvari bio prepakovana „mazda 121“ iz sredine osamdesetih? E pa ružno pače postaje jedan od najlepših i najpoželjnijih automobila u „A“ segmentu

Takozvani „A“ segment do nedavno je bio mesto gde se, sasvim logično, najviše štedelo, tako da su automobili bili prilično nemaštoviti, ogoljeni, škriputavi, a i bezbednost je bila pod znakom pitanja. Naravno, niko ne očekuje da gradski mališan ima sigurnosnu opremu „volvoa S60“ ali sada se i na tom polju oseća pomak. Agresivan nastup korporacije Kia-

Hjundai ima za cilj da uzdrma davno ustoličeni svetski pore-dak u auto industriji.

Ovakvo velike ambicije moraju biti potkrepljene do-brim projektima, a „pikanto“ je upravo jedan od njih. Zato smo mu pristupili krajnje kritički. Najupečatljiviji je prednji kraj. U skladu sa dizajnerskim prav-cem koga nazivaju „tigrov nos“ (otuda i naslov teksta) i „pikan-to“ je dobio karakterističan gril hladnjaka. Asocijaciju sa takvim

životnjama pre bismo očekivali od nekog super sportskog auto-mobila sa 300 ili 400 konjskih snaga, ali i ovde to ne deluje lo-še i preterano.

Visoki bokovi automobila daju osećaj robusnosti i čvrstine, što takođe nije bila odlika malih gradskih zujalica. Hromirane ru-čice na vratima uz modernu bra-on metalik nijansu čine da ovaj automobil deluje čak i otme-no. I taman kada smo pomisli da nećemo uspeti da nađemo

Exclusive:

Mini Coupe:
Otrovna kombinacija

32



Promocija:

Kia Rio:
Karneval u Rijui
Toyota Yaris:
Bogato u startu

37



Za garanciju ispred konkurenata

Novi „pikanto“, kao i ostali Kijini modeli, ima fabričku sedmogodišnju garanciju. Garancija od sedam godina, odnosno do 150.000 pređenih kilometara važi za kompletno vozilo, nije vezano za prvog vlasnika i prenosiva je na sve buduće kupce. Na taj način Kija ostaje brand sa najdužom garancijom, ne samo u našoj zemlji, nego i u celoj Evropi.

zamerku na dizajn karoserije, došli smo da zadnjeg dela vozila koji je podelio mišljenja članova redakcije. Za neke je bio sasvim prihvatljiv, dok drugi smatraju da je postojalo i bolje rešenje za zadnji branik, od ovog koje je ponuđeno. U svakom slučaju pred nama je jedan markantan automobil. Iako je reč o vozilu koje je u cenovnom rangi ispod deset hiljada evra, mali „pikanto“ je privlačio pažnju bezmalo kao daleko veći i skuplji „sportidž“.

Prednjačile su pripadnice lepšeg pola, ali ne bi se moglo reći ni da su muškarci ostali uzdržani. Uz zanimljivu paletu boja svako bi mogao da napravi kombinaciju koja bi dostojno reprezentovala i one vedrog duha željne zabave i dobrog provoda, ali i one malo starije, uzdržanije sa potpuno drugačijim pogledima na svet. U tome leži lep adut u borbi za kupce.

Enterijer je daleko od onoga što smo videli u prethodnoj

generaciji „pikanta“. Daleko preciznija i kvalitetnija završna obrada približava se, ne „B“, već čak „C“ segmentu. Testirani model imao je paket opreme pod nazivom „siti“, što je treći od četiri nivoa opreme koji se nude za „pikanto“ u Srbiji, a sadrži klima uređaj, audio sistem sa komandama na volanu, kožom obloženi upravljač i ručica menjača. Svi prozori imaju elektro komande, a tu su i svetla za maglu. Da sve nije ostalo samo na šminkerskim

detaljima, svedoči i podatak da „pikanto“ od prvog nivoa opreme dolazi sa čak šest vazdušnih jastuka, ABS i BAS sistemom. Po pitanju bezbednosti, od njega je u klasi bolji samo „fiyat 500“ koji se standardno isporučuje sa sedam vazdušnih jastuka. Čak se vodilo i računa o bezbednosti pešaka, pa je prednji deo dizajniran tako da se maksimalno ublaže tragične posledice.

Testirani model bio je opremljen osnovnim motorom od ▶

Bezbednost pre svega

Mali gradski automobili su zaostajali u pogledu sistema za pasivnu i aktivnu bezbednost za vozilima viših klasa. Kada svemu tome dodamo i male dimenzije dolazimo do zaključka da je u ovim automobilima bezbednost na niskom nivou. Ipak, slika se drastično promenila. Kia je dokazala da se i u malim automobilima može postići maksimalna bezbednost. Nova karoserija kreirana je od čelika visoke čvrstoće.



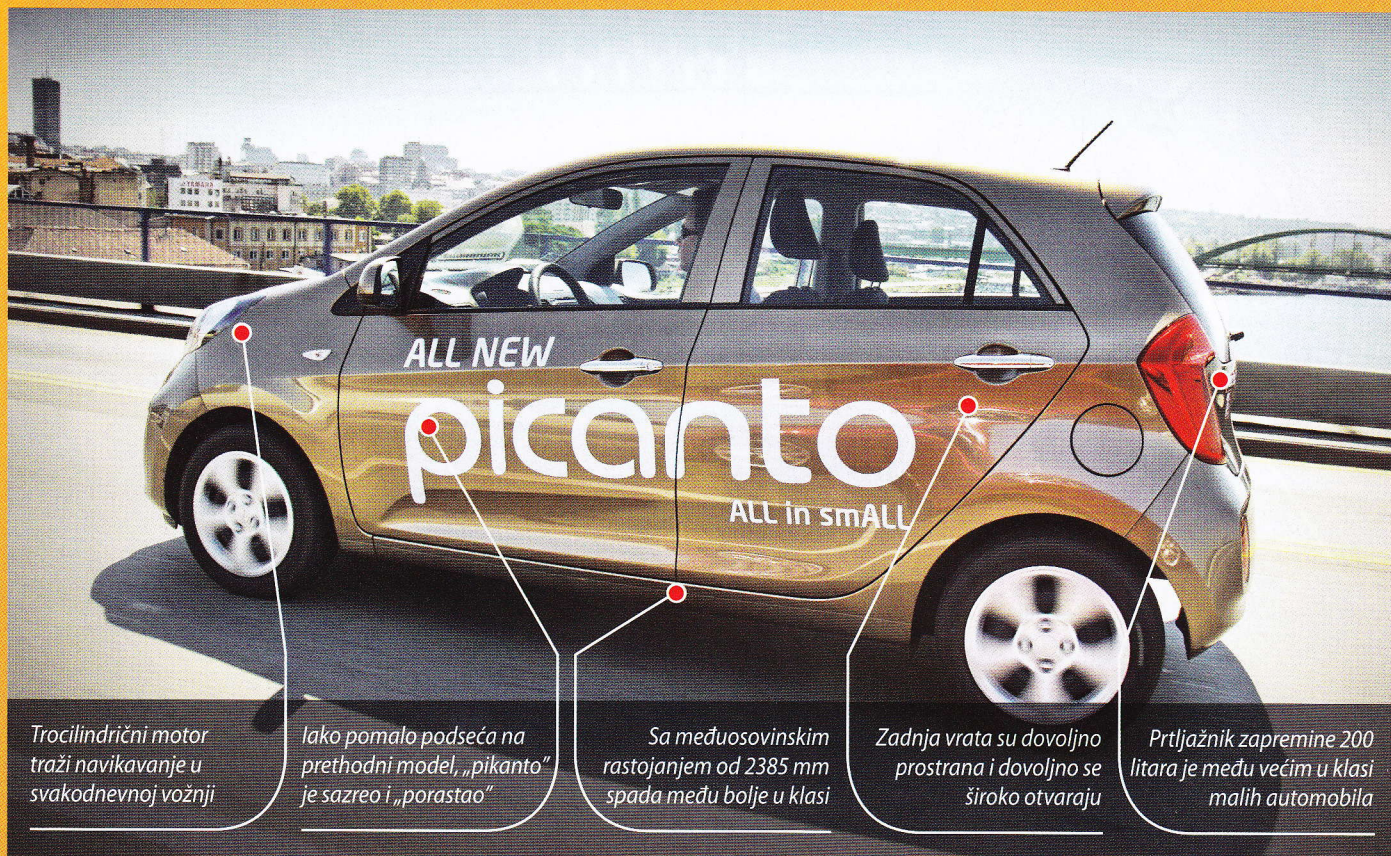
Bočna ojačanja

Za zaštitu kod bočnog udara, B stub i bočne stranice ojačane su čeličnim pločama visoke čvrstoće, pojačana vrata proširena su kako bi prekrila B stub, a u prednjim vratima nalaze se poliuretanski jastučići. Poboļšana je i sigurnost pešaka zahvaljujući modifikacijama prednjeg dela vozila (na poklopcu motora, donjem delu maske i na prednjem vetrobranu).

Jastuk za kolena

Dostupna sigurnosna oprema uključuje sedam vazdušnih jastuka (sa novim vazdušnim jastukom za vozačeva kolena), ESC, HAC, aktivne prednje naslone za glavu koji služe za zaštitu od trzajne povrede vrata kod udara od pozadi. Za dodatnu sigurnost standardan je Emergency Stop Signal (ESS) sistem. Pri naglom kočenju uključuju se zadnja stop svetla i tri puta zasvetle kako bi ostale vozače u saobraćaju upozorila na naglo zaustavljanje.





Trocilindrični motor traži navikavanje u svakodnevnoj vožnji

Iako pomalo podseća na prethodni model, „Pikanto“ je sazreo i „porastao“

Sa međuosovinskim rastojanjem od 2385 mm spada među bolje u klasi

Zadnja vrata su dovoljno prostrana i dovoljno se široko otvaraju

Prtljažnik zapremine 200 litara je među većim u klasi malih automobila

998 kubika sa tri cilindra. Prva pomisao kada se spomene brojka od tri cilindra jeste neobičan zvuk, „frktanje“ i obilne vibracije. Bilo nekad. Nove generacije trocilindričnih motora su prilično umirene, tako da su vibracije skoro dovedene na nivo motora sa cilindrom više. Ovaj motor ima dvostruku CVVT tehnologiju koja podešava fazu usisnih i izduvnih ventila. I sami ventili sada imaju smanjeno trenje, što sve dovodi do povećanje efikasnosti motora uz smanjenu emisiju CO₂. Zbog toga ovaj „pikanto“

Može i na gas

Za one koji vole štedljivu vožnju čak i kod malih gradskih automobila pravo rešenje bi mogao biti „Pikanto bi-fuel“. Nije ovde reč ni o kakvoj naknadnoj montaži uređaja za TNG već o vozilu koje je osmišljeno da koristi tečni naftni gas kao osnovno pogonsko gorivo, dok benzin služi samo za nuždu. „Pikanto“ na gas opremljen je 1,0-litarskim motorom. Trocilindraš postiže nešto veću snagu od modela na našem testu - 60 kW odnosno 82 KS. Kako bi smanjili brigu korisnika da li će imati dovoljno gasa, „bi-fuel“ model ima 35-litarski TNG rezervoar i 10-litarski benzinski rezervoar što omogućava dodatnih 150 km vožnje nakon što je sav LPG potrošen.

Kako saznajemo kod uvoznika, postoji veliko interesovanje za ovu verziju, i ona bi se mogla u predstojećem periodu naći i na našem tržištu. Podaci o ceni, za sada, nisu poznati.

to“ ima emisiju izduvnih gasova koja je manja od magične cifre od 100 g/km. Ovakav ekološki učinak bi u nekoj drugoj zemlji sa sobom povlačio i lepu subvenciju od strane države koja bi ga učinila još primamljivijim za kupovinu. Ipak, kod nas je sve ostalo na papiru, koji već decenijama trpi sve.

U vožnji ne treba očekivati čuda, mada će vas reski zvuk navesti da pritisnete pedal gasa jače. Ipak, 69 konja je sasvim dovoljno za gradsku vožnju i za povremeni odlazak na duži put. ►



■ Sedalni deo je dovoljno dugačak



■ Zadnja klupa iznenađuje ponudom prostora

Oprema

ABS+EBD	standard
prednji vazdušni jastuci	standard
bočni vazdušni jastuci	standard
vazdušne zavese	standard
putni računar	standard
indikator optimalnog stepena prenosa	standard
radio CD/MP3 sa komandama na volanu	standard
AUX/USB ulaz	standard
klima uređaj	standard
daljinsko centralno zaključavanje	standard
prednja svetla za maglu	standard
kožni volan i ručica menjača	standard
el. podizači svih prozora	standard
el. podesivi i grajani retrovizori	standard



Točak upravljača je neobičan - treći paok kao da je tu, iako ga nema

Instrumenti su dovoljno dobro zasjenjeni i lako se čitaju i po najvećem suncu

Ručica menjača odlično radi svoj posao - kratka je, precizna i meka

Audio uređaj nema previše dobre zvučnike, predlažemo doplatu za bolje

Hromirana lajsna se dobro uklapa u enterijer i preseca monotoniju



Utovar stvari remeti visoka ivica



Komplet za reparaciju guma

Rekosmo da zvuk mami da brzinu menjate na preko pet hiljada obrtaja, ali tada se morate suočiti i sa daleko većom potrošnjom od fabrički deklarisanе. Nije nas sramota da priznamo da nas je veseli zvuk naterao da konstantno ignorišemo preporuke indikatora stepena prenosa, tako da od štednje nije bilo ništa. Na radost najkrupnijeg člana naše redakcije, koji je, poput Džeremi

Clarksona veliki protivnik štednje fosilnog goriva, test završavamo sa prosečnom potrošnjom od 7,9 l/100 km. Malo umerenijom vožnjom i uz malo više poštovanja pomenutog indikatora za promenu stepena prenosa, verujemo da bismo bez problema uspeali da ovu cifru „svučemo“ na šest, šest i po litara u gradu. Za sve ispod toga, sa našim gorivom, skidamo vam kapu!

S obzirom na blagi rast od šest centimetara, „pikanto“ nudi izdašniji prostor u kabini. Mudro iskorišćen prostor odaje utisak većeg automobila. Prostora za noge ima sasvim dovoljno, a lepo profilisana sedišta ostavljaju protor za kolena i onima koji sede na zadnjoj klupi. Kad smo već kod sedišta, treba istaći da dobro drže telo u krivinama, ali nam se čini da bi lumbalna

ZA & PROTIV

- ▲ Dizajn
- ▲ Prostrana kabina
- ▲ Bezbednosna oprema
- ▼ Volan nije podesiv po dubini
- ▼ Sedišta imaju slabu lumbalnu potporu
- ▼ Nedostatak rezervnog točka
- ▼ Ozvučenje

Auto Ocena

Zaista atraktivan i moderan gradski automobil solidnih performansi i izuzetne upotrebljivosti. Omogućava udobnu vožnju i lako parkiranje u gradskim uslovima. S obzirom da je namenjen mladima, mogao bi da ima i kvalitetnije ozvučenje

Konkurenti



	Citroen C1	Hyundai i10	Chevrolet Spark	Renault Twingo
snaga (kW/KS)	50/68	51/69	50/68	56/75
dimenzije (mm)	3435/1630/1465	3585/1595/1540	3640/1597/1551	3600/1654/1470
Maks. brzina (km/h)	157	149	154	170
ubrzanje 0-100 km/h (s)	14,2	14,8	15,5	12,3
zapremina prtljavnika (l)	139/712	225/925	170/568	230/959
prosečna potrošnja (l/100 km)	4,5	4,2	5,1	5,1
emisija CO2 (g/km)	103	99	119	120
osnovna cena (EUR)	7.490	7.990	8.480	7.990

potpora mogla biti malo bolja. Druga stvar koja nam se nije dopala jeste to što volan ima mogućnost podešavanja samo po visini, ne i dubini. Na posletku, iako mere štednje nisu toliko vidljive na „pikantu“, sistem od četiri slaba fabrička zvučnika i je ispod svih očekivanja. U vozilu koje je dobrim delom namenjeno mlađoj klijenteli očekivali smo bolje „ozvučenje“. Sam audio sistem je dosta dobro zamišljen i ima USB i Aux priključak, tu su i komande na volanu, ali sve to deluje prilično tanko. Ako ste se namerili na „pikanto“ savetujemo da se odmah uputite i

u neku prodavnicu po set novih, snažnijih zvučnika.

Dosta se radilo i na poboljšanju sistema oslanjanja. „Pikanto“ je sada udobniji nego ranije, a lakše se nosi i sa krivinama i uzdužnim neravninama koje su rak rana automobila sa kratkim međuosovinskim rastojanjem.

Prtljažnik od 200 litara je korektan, s obzirom na klasu automobila. Preklapanjem zadnjih sedišta taj prostor možete povećati na 870 litara. Ispod poda prtljažnika naććete još nekoliko pregradica za sitnice i obaveznu opremu, ali nećete

naći rezervni toćak. U skladu sa trendom u autoindustriji, pomenuti toćak menja kit za reparaciju guma.

Na samom kraju, naravno, cena. Početna suma koju treba izdvojiti za „pikanta“ je osam hiljada evra. Ipak, ukoliko želite klima uređaj, koji zaista više nije luksuz već potreba, i ako želite varijantu sa petoro vrata moraćete da izdvojite još 800 evra. Cena nije prava sitnica, ali „pikanto“ zaista opravdava uloženi novac. Rekosmo već, vreme ružnih i jeftinih „kija“ je iza nas.

| Armen Derbogosijan

Kia Picanto 1,0 EX City

zapremina snaga	998 ccm 51 kW (69 KS) pri 6.200 o/min
obrti moment	94 Nm pri 3.500 o/min
menjać	petostepeni, manuelni
dimenzije	3595/1595/1480 mm
međuos. rastojanje	2385 mm
masa	840 kg
prtljažnik	200/870
rezervoar	35 l
pneumatici	165/60 R14
maksimalna brzina	153 km/h
ubrzanje 0-100 km/h	14,4 s
potrošnja	3,6/4,2/5,4 l/100 km
emisija CO2	99 g/km (Euro 5)



„AUX“ i USB priključci



Prostrana kaset



Fijoka ispod suvozaćevog sedišta



Neobićni držaći za ćaše

