

ZAVODLJIVI KOREJAC KUPCE ĆE KRASTI I FIAT

Kijin mališan druge generacije oduševljava privlačnim dizajnom, prvoklasnom izvedbom, štedljivim motorom i korektnom cijenom te poput groma iz vedra neba postaje predvodnik klase, a već mu osnovni benzinac sa 69 KS osigurava pristojan temperament

Napisao **ŽELJKO MARUŠIĆ** • Snimili **ELVIR TABAKOVIĆ** i **ŽELJKO PUHOVSKI**

Šteta što automobili gradske klase kod nas gube glavnu prednost prema većim modelima, koji i nisu puno skuplji. U većini gradova nestaju posljednje oaze s besplatnim parkiranjem, a na označenim je parkiralištima cijena jednaka, za male i velike. Kia Picanto u novom ruhu jest mali, ali istodobno je i veliki auto, prvenstveno izvedbom, stilom i ukupnim dojmom. Zapravo izgleda poput šminkerskog auta, koji se može mjeriti i s Fiatom 500. Naravno, u najopremljenijoj verziji. Donedavno, nije se moglo ni zamisliti da će korejski automobili postati uzor u svojim klasama. Najprije je Sorento 2002. pokazao da će i najjači trebati ozbiljno računati na Kiju, a potom su stigli Gee'd, Soul, Venga i Sportage. Više od svih, izravnim će konkurentima zapapriti novi Picanto. Sve smo mogli očekivati od malog korejca, ali da će postati uzor dotjeranom izvedbom to se ni u snu nije dalo predvidjeti. Twingo, Spark, Panda, i10 i tercet Aygo/C1/Io7 dobivaju smrtnog neprijatelja, jer je novi Picanto toliko poboljšana da ga je teško izravno povezati s prethodnikom. Ali ni taj, koji se počeo prodavati 2004., nije bio za podcijeniti. Novi je napravljen po najvišim tehnološkim standardima, što se prepoznaje i po jamstvu od sedam godina. Osim Kije, to ne nudi nitko. A sve prate pristojne cijene.

DIZAJN

Lakše je atraktivno skrojiti veliki, nego mali auto te za izgled treba skinuti kapu korejskim dizajnerima. Premda jako podsjeća na Vengu, novi je Picanto zadržao i dovoljno osobnosti te izgleda poput malog šminkera. Posebice u atraktivnoj žutoj boji. Sprijeda podsjeća na skladan monovolumen, s novom, prepoznatljivom maskom korejske marke, koja se trudi izgledati otmjeno. Dinamičnost siluete pojačavaju uzdignuti bokovi i uzdužna ispupčenja, po mjeri statusnih automobila. Stražnji dio ukrašavaju trendovska bumerang-svjetla. Skladno ispeglana karoserija pokazuje i uvjerljivu aerodinamiku, s koeficijentom otpora zraka od samo 0,31, što je dobrodošlo kod malog automobila. No, najvažnije je da Picanto izgleda luksuzno i doradeno, poput malenog odlikaša. Posebice ako se kromiranim ručkama, obrubu maske i prečki na prednjim maglenkama doda-

OSNOVNI MODEL

10.670 €

11.010 €

TESTNI MODEL



ATU 500



998 ccm ■
69 KS/94 Nm ■
153 km/h ■
14,3 sekunda ■



Svjetlosni elementi su atraktivni i učinkoviti, a stražnji spojler poboljšava aerodinamiku



ju aluminijski naplaci. Za to je zaslužna i upadljiva kvaliteta izrade, koja se rijetko sreće među gradskim autima te solidna izvedba. Spreman za vožnju, Picanto ima masu od 945 kg, što je u malim proporcijama više nego uvjerljivo.

OCJENA

★★★★

UNUTRAŠNOST

Dragocjeno produženje karoserije za šest i osovinskog razmaka za centimetar i pol pružilo je taman toliko prostora da se sprijeda sada sjedi pristojno, a ni straga više nije skućeno za koljena. Dobar se dojam vanjštine proteže i u unutrašnjosti, koja je izrađena pomalo gospodski, s materijalima kakvi nisu uobičajeni među najmanjim autima. Brzo smo zaboravili na tvrdi plastiku prethodnog modela, a sve je napravljeno za klasu otmjenije. Upravljač se podešava po visini, što je također iskorak među malim automobilima. U paketu EX City obložen je kožom, kao i ručica mjenjača, a pregledni instrumenti ugrađeni su u tri duplje, po uzoru na modele Alfe 156 i 147, Mazdu 3... Ergonomija je također pohvalna - sjedi se blago povišeno, a komande su postavljene optimalno. Dojmu doprinose ugodna, pošteno odmjerena i profilirana sje-

dala, koja se mogu dovoljno odmaknuti unazad te se stječe dojam vožnje za klasu većeg auta. Prostora ima više od očekivanja i na stražnjim sjedalima, i za osobe normalnog uzrasta, jasno ako se prednja ne gurnu potpuno unazad. Četiri osobe mogu se voziti i na veću udaljenost, a na kraće se relacije može ugurati i peta. Prtljažnik od 200 litara po mjeri je gradskih auta. Funkcionalnost mu povećava pravilan oblik, a veći se obujam dobiva preklapanjem stražnjih naslona, u omjeru 60:40, ili potpuno, kad iskoristiv obujam raste na 870 litara. Stoga je Picanto ne samo okretan i temperamentan auto za grad, nego može biti i punopravan obiteljski automobil.

OCJENA

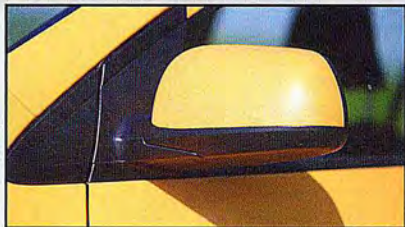
★★★★

MOTOR I MJENJAČ

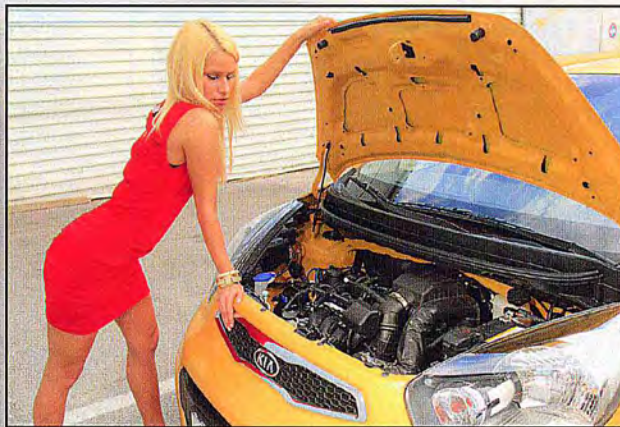
Trocilindarski motori, kao izvorni primjer downsizinga, postaju standard među manjim autima. I po tome su korejski stručnjaci napravili iskorak. Motor radi ugladenije i mirnije od Toyotinog, Opelovog i Volkswagenovog te je zvukom sličan trocilindrašima Suzukija i Nissana, koji se ugrađuju u Alto i Splash te novu Micru. U ponudi je i četverocilindraš 1.2 sa 85 KS, ali već je osnovni motor za



Kvalitetno podvozje osigurava uvjerljiva vozna svojstva, čemu pomažu upravljač i kočnice



Za dojam potpunog luksuza nedostaju alumi-
nijski naplaci, a trocilindraš odu-
ševlja zvukom i
potrošnjom



ovaj model puna šaka brade. Podešavanje faze ven-
tila osigurava solidnu elastičnost i dobar tempera-
ment, koji je prigušen dugačkim prijenosom, što
je, kao u većini konkurenata, danak smanjenju po-
trošnje goriva. S mjenjačem je sve za pet, dok se ne
poželi šaltati u rikverc. Tada počne zapinjati te je
lijevak najprije, jedanput ili dvaput, ubaciti u četvr-
ti stupanj. To nismo uzeli za zlo, jer se radi o mo-
delu prve serije, kojem slijedi uhadavanje, a takvi
se problemi u pravilu rješavaju podešavanjem po-

lužnog mehanizma. Motor se rado vrti, bez protiv-
ljenja do 6500/min, granice crvenog polja. U nor-
malnim uvjetima nema potrebe ići iznad 4500/
min, jer se postižu dovoljno dobre performanse. A
ako se želi više, mjenjač pruža pravu potporu te se
brzim šaltanjem postiže pristojan temperament.
U drugom se stupnju postiže 80, u trećem više od
120 km/h, a do stotke se sprinta u 14,3 sekunde. To
je sasvim OK. To vrijedi i za najveću brzinu od 153
km/h, koja se postiže u četvrtom stupnju. Ritam

TEHNIČKI PODACI

MOTOR

Vrsta	benzinski, SOHC
Cilindri/ventili	3/12
Obujam	998 ccm
Provrt x hod	71 x 84 mm
Snaga	51 kW/69 KS pri 6200/min
Moment	95 Nm pri 3500/min

PODVOZJE

Pogon	prednji
Mjenjač	ručni, 5 stupnjeva
Ovjes	sprjeda neovisan
	McPherson, straga polukrut
Kočnice	samoventilirani diskovi
	241 mm, diskovi 234, ABS
Gume	165/60 R 14

KAROSERIJA

Dimenzije	359,5x159,5x142 cm
Osovinski razmak	238,5 cm
Prtljažnik	200 - 870 litara
Spremnik goriva	35 litara
Masa	945 kg

PERFORMANSE

Najveća brzina	153 km/h
0-100 km/h	14,4 sekundi
Potrošnja	5,4/3,6/4,2 l/100 km
Ispuh CO ₂	99 g/km (Euro 5)



NAŠA MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina (IV)	153,5 km/h
Okretaji pri max. brzini (VI)	6100/min
Okretaji pri 130 km/h (V)	4300/min

UBRZANJE

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	9,2 s
0-100 km/h	14,3 s
0-120 km/h	22,1 s

ELASTIČNOST

60-100 km/h (IV)	17,1 s
80-120 km/h (V)	26,9 s

KOČENJE

100-0 km/h	38,6 m
------------	--------

POTROŠNJA

Otvorena cesta	4,5 l/100 km
Autocesta	6,1 l/100 km
Grad	5,6 l/100 km

OSTALE VRIJEDNOSTI

Okretaji upravljača	2,7
Buka pri 100 km/h (VI)	61 dB
Krug okretanja	8,9 m
Raspodjela težine	60-40%
Proizvodnja	Seoul (Koreja)





Pregledni instrumenti smješteni su u tri duplje, po uzoru na modele Alfe 156 i 147 i Mazdu 3



Paket opreme EX City uključuje radio/CD/mp3 te ručni klima uređaj, koji se lako podešava



Profilirana sjedala, s mogućnošću podešavanja po visini, su za mjerila malog auta raskošna



Kožna ručica mjenjača kratka je i precizna, s iznimkom hoda unatrag. Dobru opremu naglašavaju električni podizači stakala



Podešavanje unutrašnjeg retrovizora i osvjetljenja kabine izvedeno je kao u skupljim automobilima



Prostran suvozačev pretinac povećava funkcionalnost unutrašnjosti, a cjelokupna armatura je kvalitetna



Brojni pretinci u unutrašnjosti dobro dođu za spremanje sitnica, a pristojna unutrašnja širina i visina te skladno oblikovana sjedala osiguravaju neočekivano velik

autoceste održava se na oko 4000 okretaja, a blaži usponi se svladavaju bez pada brzine, šaltajući u niži stupanj. Ugodnoj vožnji pridonosi i dobro prigušenje buke. Tek iznad 5000/min zvuk ispod haube počinje probijati zvučnu izolaciju. Kad je pun, osnovno motorizirani Picanto malo gubi dah, ali ne previše i uz nešto veće cijedenje okretaja zadržava dovoljan temperament. Zbog toga je motor prikladan za gradsku vožnju, gdje pruža dovoljno špirita, a neće razočarati ni na dužem putu. Velika mu je vrlina niska potrošnja, koja se umjerenom vožnjom može lako spustiti ispod 5 litara. A testni prosjek od 5,6 litara na 100 km za svaku je pohvalu. Zapijanje uključivanja hoda unatrag odnosi pola boda. Inače, čista petica.

OCJENA

★★★★

PODVOZJE

Koncepcija podvozja je bez iznenađenja - sprijeda je McPherson, a straga polukruta osovina. Korejski

su stručnjaci dobro pomirili suptornosti - sigurno držanje ceste, uz minimalno naginjanje, i primjerenu udobu. Podvozje djeluje kompaktno i čvrsto, a dobro neravnine s podloge i osigurava ostru vožnju osjetnijeg naginjanja karoserije. Picanto vjerni jedi putanju, bez iznenađenja, te se stječe dojam da je podvozje brže od motora. Za užitak i u uvjetima vožnje zaslužan je i precizan, osjećaj upravljača, koji osigurava iznimnu okretnost (okretanja 9,8 m). Izvršne su i kočnice, s diskovima na svim kotačima, što je rijetkost među malim automobilima. Snažno grizu na svaki pritisak pedale te se lako doziraju. To samo potvrđuje da je Picanto odlikaš...

OCJENA

★★★★★

OPREMLJENOST

Kupcima su na raspolaganju četiri paketa opreme. Većina će se kupaca odlučivati za

SUPARNICI

MODEL	Renault Twingo Twingo 1.2	Toyota Aygo 1.0	Chevrolet Spark 1.0	Suzuki Alto 1.0	Hyundai i10 1.1	Kia Picanto
Snaga (KS)	75	68	68	68	69	69
Moment (Nm)	107	93	93	90	95	95
Brzina (km/h)	170	157	152	155	149	153
0-100 km/h (s)	12,0	14,2	15,3	14,0	14,8	14,4
Potrošnja (l/100 km)	5,1	4,6	5,0	4,4	4,2	4,2
Cijena (EUR)	10.020	7990	8000	9200	8880	8510

CIJENE I TROŠKOVI

Osnovni model (LX Lotto).....	8510 eura
Testni model (EX City).....	10.670 eura
Testni s doplatama.....	11.010 eura
Obvezno osiguranje.....	1702 kuna
Kasko osiguranje.....	2027 kuna
Godišnji porez.....	300 kuna
Jamstvo (opće).....	7 godina
Jamstvo (prohrđavanje).....	12 godina

OPREMA

OPREMA EX CITY

- maglenke • klima uređaj • servo-upravljač podesiv po visini • sjedalo vozača podesivo po visini • upravljač i mjenjač u koži • putno računalo • ABS • el. prozori sprijeda i straga i retrovizori • radio/CD/mp3 s kontrolama na volanu • pokazivač uključenog stupnja • kromirane ručice i maska motora • bluetooth/USB/AUX...

DOPLATE

- metalik boja

UKUPNO 340 EURA

SVI MOTORI

1.0 (69 KS)/3 vrata.....	8510 eura
1.0 (69 KS)/5 vrata.....	10.130 eura
1.2 (85 KS)/3 vrata.....	12.560 eura

VRLINE I MANE

+ PLUS +

- jamstvo • kvalitetna izrada • potrošnja • praktična i dobro opremljena unutrašnjost • podvozje

- MINUS -

- uključivanje hoda unatrag • predugačak mjenjač



Straga ima mjesta i za dugonoge, a prtljažnik obujma od 200 do 870 litara u podnici skriva praktične pretince



gi paket opreme LX Urban, koji nudi sve bitno: klima uređaj, središnje zaključavanje, električno pokretanje prednjih stakala... Paket EX City, kojim je opremljen testni model, nudi već značajke luksuza - radio/CD/mp3 uređaj s komandama na upravljaču, kožne obloge upravljača i mjenjača, pokazivač uključenog stupnja prijenosa, daljinsko zaključavanje s alarmom, električno podesive i grijane retrovizore, maglenke, kromirane ukrase... Najskuplji paket EX Style je za sladokusce, a neće biti razočarani ni kupci osnovnog modela LX Lotto, ako im klima nije presudna.

OCJENA
★★★★

FINANCIJE I ZAKLJUČAK

Konkurenciju je opravdano zabrinuo dolazak ovog aduta gradske klase, koji podiže letvicu na koju je mnogima zasad nedostižna. Iz Kore dosad stiglo desetak izvrsnih modela, a ovo je i koji je uzor svima u klasi. Tehnologija i izvedba izvrsni, te premda još nisu provedena ispitivanja Euro-NCAP testu, ne treba sumnjati da će Picanto osvojiti pet zvjezdica. A i cijene, od 8510 do 12.560 eura, za početak prodaje više su nego povoljne. se tome doda i sedmogodišnje jamstvo, po kojem modeli Kije zasad jedinstveni, dvojbe nema...

OCJENA
★★★★
ZAKLJUČNA OCJENA
★★★★
