Test

Kia picanto 1.2 MPI EX style

Naslednja v vrsti hitro prihajajočih novosti Kie je povsem novi picanto. Že na prvi pogled se ta mini avtomobil zdi kot izdelek, ki noče ostajati ob strani. Pritegne tudi na drugi pogled. Kako pa je potem, ko se mu bolj približamo?



Kia picanto tretje generacije je prvič doslej v vsej pogledih sodobno oblikovan mini avtomobil. Najprej je prišla k nam petvratna izvedba, za njo bo picanto dosegljiv tudi s tremi vrati. Testni primerek je imel najvišjo opremo in zato ni bil ravno poceni.

Notranjost picanta je za ta velikostni razred prijetno presenečenje in z njo je Kia brez dvoma vrgla rokavico konkurenci. Prednja sedeža sta udobna in s korektnim oprijemom, armaturna plošča je pripravljena čedno; ko se dotaknete tega ali onega kosa plastike, se morda ne zdi kaj posebnega – sem in tja je material povprečen –, toda celota je nepričakovano elegantna. Stvari so tam, kjer jih uporabnik pričakuje, ergonomija dobra, še posebno dobro sede v roke volanski obroč. Negativna izjema je mali gumb potovalnega računalnika, ki štrli iz merilnikov in ga je tam za volanom nerodno uporabljati. Picanto ima tudi v drugi vrsti soliden prostor, za ta velikostni razred seveda. V majhnem avtu, kjer se je včasih treba prilagajati, ne bi bilo slabo, če bi imela tudi druga vrsta vzdolžni pomik. Podiranje naslonjal zadnje klopi je mogoče, kar pa ni nič posebnega, to zmore še kdo. Ima pa kljuka prtljažnih vrat prijetno mehak vzvod, odprejo se z nepričakovano lahkotnostjo.

Picanto je okreten in dobro vodljiv avtomobil, ki ga je z le malo nagibanja prijetno zapeljati tudi v kakšen ostrejši ovinek; morda še bolj kot to je skoraj navdušujoč občutek, ko s tako majhnim avtomobilom zaidete na slabši asfalt, saj mu raznovrstne luknje ne delajo težav in vas prevaža dokaj udobno. Nekaj zmoti, da zavore prijemljejo že ob lahnem dotiku stopalke, čemur se je treba kar privaditi; po drugi strani se ob nekaj močnejšem zaviranju hitro vključi protiblokirni sistem. Tokratni motor je bil močnejši od dveh v paleti, 1,25-litrski bencinski štirivaljnik z močjo 63 kW (85 KM); v mestu je tih, korekten prevoznik, ki naredi malo kio še bolj uglajeno. Ko se odpeljete na obvoznico in naprej, lepo doseže potrebno hitrost, več je glasnosti, vendar sploh ni pretirana. Na daljših strmejših klancih mu začne pohajati sapa in je potrebno prestavljanje navzdol, tja do druge prestave. Ročni menjalnik jih ima sicer pet in se pretikajo na kratko in dovolj natančno. Poraba je na testu znašala med šest in 6,5 litra, to je solidno, je pa teorija obljubljala še manj (4,5 litra). Testno vozilo so cenili na 12 tisočakov, kar se sliši veliko, a je imelo veliko opreme, ki jo pri tekmecih v tem razredu le težko najdete – z elegantnimi prednjimi in zadnjimi svetečimi diodami, zadnjimi parkirnimi tipali, sistemom stabilnosti, ogrevanjem sedežev in volana, priključkom USB, sistemom za prostoročno telefoniranje in pametnim ključem vred. Vam pa vsega tega seveda ni treba kupiti. Malce bega, da je ta motor za zdaj dosegljiv le s tokrat predstavljeno najdražjo opremo, in nasprotno, da vsega naštetega ne morete dobiti pri manjšem bencinskem trivaljniku, ki utegne koga prav tako zanimati. Drugače pa je novi picanto avtomobil, mimo katerega v mini razredu ne boste šli tako hitro kot nekoč. Sploh ne.

GAŠPER BONCELJ, besedilo in foto

Zastopnik: KMAG, Ljubljana
Cena: 11.990 €
Euro NCAP:
Preizkus še ni bil opravljen.
Izpust CO_2: 105 g/km

100 200 300 400
105



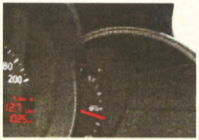
Armaturna plošča je prijeten in ergonomičen izdelek. Plastika na vseh delih sicer ni izjemna, kot celota pa deluje nadpovprečno dobro.



Prtljažnik lahko povečamo s podiranjem zadnje klopi, škoda, da se niso odločili še za vzdolžni pomik sedežev, kar bi pripomoglo k večji praktičnosti.







Prtljažna vrata se odpirajo lahkotno, v najvišji opremi bleščijo sveteče diode, minus pa smo pripisali za nerodno dosegljiv gumb potovalnega računalnika.