

Kia stinger 3.3T-GDi 2WD

Test Najhitrejši korejski fastback podira pravila

Je izdelek velikih ambicij, premijskih občutkov, velike hitrosti in vrlin gran turismo. Po obliki bi bil morda lahko maserati, po voznih lastnostih limuzinski BMW. Najhitrejši fastback predstavlja najstarejšo korejsko avtomobilsko znamko v novi luči.

BRUNO KUZMIN,
besedilo in fotografije

Pozabite na racionalnost, skromnost in nevpadljivost. Tu se piše drugačna zgodba. Najmočnejši stinger je kot epitom moči, elegancije in vznemirjenja, s katerimi ni tako v koncentrirani obliki stregele noben avtomobil s Korejskega polotoka. Limuzina, pod katero se je podpisal sloviti oblikovalec Peter Schreyer, kaže samozavest z eminentno masko, dolgim motornim pokrovom, položnim vetrobranskim steklom, mogočno ramensko držo in kompaktnim zadkom z dvakrat po dvema velikima izpuhomoma. Pa ne gre za brutalnost, da ne bo pomote! Gre bolj za športno eleganco in detajle, kot so rdeče obarvane zavorne čeljusti znamke Brembo, nakazane ali resnične reže za zajem zraka, diskretne embleme GT ali 19-palčna platišča s spredaj 225 in zadaj 255 milimetrov širokimi pnevmatikami.

Nič manj pompozna ni notranjost, vendar ne gre za nečimrni pristop, s kakršnim nekatere premijske znamke zagrenijo življenje starejšim uporabnikom. V stingerju je vse tam, kjer mora biti – če-

- Doslej daleč najbolj eleganten avtomobil s Korejskega polotoka.
- Stinger se pelje lahko in natančno kot najbolj čislani bavarski tekmeci.
- Bencinski šestvaljnik z 272 kW (370 KM) poganja zadnji kolesni par.
- Kdo pri takšnem avtomobilu razmišlja o porabi?

prav bo kdo dejal, da bi bili lahko kakšni gumbi ali vzvodi manj ameriško veliki. Stvar okusa. Podobno velja za analogno-digitalne merilnike, ki jih dopolnjuje zelo dober projekcijski prikaz podatkov na vetrobranskem steklu – brez neposrečenih rešitev z dodatnim plastičnim zaslonom. Je pa jasno, da sedi nižje, kot bi pričakoval. Športna zabela se nadaljuje s sedeži, obloženimi v usnje, od katerih je voznikov električno nastavljiv v tako rekoč vseh smereh. Stinger je hkrati na voljo z večino najnovejših varnostnih tehnologij, naj gre za radarski tempomat s sistemom za preprečevanje trka, 360-stopinjski prikaz dogajanja okoli avtomobila, ki ga dežne kapljice »mučijo« podobno kot tiste v bavarskih limuzinah, ali avdiosistem Harman-Kardon s 15 zvočniki in izhodno močjo 720 vatov. Vse drugo se zdi klasika; pri najmočnejši izvedbi GT je verjetno odveč izgubljati besede o 402-litrskem prtljažniku ali pričakovano korektnem sedenju na zadnji klopi.

Kot napet roman se berejo naslednje številke. Zadnji kolesni par poganja 3,3-litrski bencinski šestvaljnik z dvema vrstama valjev, ki ju na vsaki strani podpira en turbopolnilnik. Ob polnem plinu ponuja stroj 272 kW (370 KM), kar dopolnjuje izjemna prožnost od najnižjih vrtljajev



Stinger pomeni za Kio razvojni in filozofski korak naprej. Najstarejša korejska avtomobilsko znamka z njim vstopa v svet premijske ponudbe, kjer se pri nas srečujemo predvsem z nemškimi imeni.

naprej. Krivulja navora doseže največjo vrednost 510 Nm že pri 1300 vrtljajih in vztraja pri tej vrednosti do 4500 vrtljajev. Sledi »letenje«. Stinger z osemstopenjskim samodejnim menjalnikom z dvema robotiziranimi sklopkami

pospeši do 100 km/h v 4,9 sekunde. Merilnik hitrosti se ustavi šele pri 270 km/h. Če vam to ne požene adrenalina v stratosfero, ste klinično mrtvi ali pa neomajno prepričani, da kaj takšnega zmorejo le nemške superlimuzine. Pa

se motite! Ta kia se pelje podobno lahko in natančno kot najbolj čislani bavarci.

Pri vsem tem ne gre za surovo moč. Gre za hitrost potovanja, ki jo v osnovi definira izbira med petimi načini delovanja motorja,

menjalnika in volanskega sistema. Stinger je lahko limuzinsko uglajen ali športno razgrajski, ko se v najbolj dinamičnem načinu samodejno izklopita sistema za nadzor trakcije pogonskih koles in dinamičnega uravnavanja

stabilnosti. Takrat je najbolj igriv, natančno vodljiv in po potrebi zabaven med preskušanjem bočnega drsenja. Albert Biermann, ki ga je Kia pred tremi leti speljala BMW, se po dolgoletnem vodenju bavarskega športnega oddelka M brez dvoma zelo dobro spozna na takšno telovadbo. Ne sprašujte o porabi. Je prav takšna, kot je realno pričakovati pri avtomobilu s 370 KM. Pri pohlevni relacijski vožnji se spusti na osem litrov, večinoma vztraja med 10 in 12 litri in se med »letenjem« približa 15 litrom.

Stinger dokazljivo ne dopušča ravnodušja – naj gre za obliko, tehniko ali dejstvo, da potegne do 270 km/h. Kljub temu bo verjetno marsikdo pripomnil, da gre za avtomobil za 60 tisoč evrov, ki ni nemške znamke. Seveda je to res, a kdor bo med kupovanjem »statusnega simbola« zavil na testno vožnjo z njim, ne bo razočaran! Če bo pozabil še na kakšen predsodek, utegne znamko, o kateri je pogosto sanjal, se z njo vozil in nanjo prisegal, nepričakovano zamenjati z neko drugo, drugačno.



Notranjost streže z veliko limuzinske prijetnosti in športnosti, brez purističnega ekstremizma. Oblikovana je tako, da postavlja v ospredje lahkotnost upravljanja.



Zadek ne dopušča ravnodušja: široka ramenska drža, dvakrat po dve zajetni izpušni cevi in mogočna oblika s precej romansko obarvanega temperameta.

Zastopnik: KMAG Ljubljana,
Cena: 59.990 €
Euro NCAP (2017): ★★★★★
Izpust CO₂: 225 g/km