

Saša Marković

Strast ka vožnji do sada nije bio osnovna vodilja pri stvaranju jednog Kijinog automobila. Dok se nije pojavio stinger. Ovaj automobil svakom svojom linijom, svakom konturom, elementom karoserije u prvi plan stavlja performanse.

Mi smo došli na stazu NAVAK da ga probamo i utvrdimo koliko može da ugrozi njemačku premium konkurenciju.

Kija se odlučila za stil klasičnog gran turizma, pa stinger ima dosta nisku i dugu haubu, kao i masivan zadnji dio. Ovakav izgled je samo uvertira u ono što slijedi. Stinger ne prijeti praznom puškom, jer u ponudi ima snažne motore. Od benzina tu su dvolitarski četvorocilindarski turbo od 255 konja i V6 biturbo od čak 370 konjskih snaga. Tu je i jedan dizel, 2,2-litarski agregat od 200 konjskih snaga.

Mi smo probali upravo dizel varijantu i snažniji benzinac. Koliko ova šasija ima potencijala da iskoristi njihovu snagu? Gdje bismo to drugo mogli da provjerimo osim na poligonu i trkačkoj stazi?

Po programu vožnji prvo idemo u vrlo spori slalom gdje možemo da osjetimo manevarske sposobnosti ovog automobila. Shvatamo vrlo brzo da se stingerom vrlo lako manevriše i u takvim situacijama.

Uslijedila je simulacija prepreke gdje pri naglom izbjegavanju čunjeva ispitujemo stabilnost i upravljivost automobila. Stinger vrlo kontrolisano izlazi iz ovog manevra, a tokom izbjegavanja šasija pokazuje svoje sportske gene. Naginjanje karoserije je minimalno.

Onda dolazimo do brzog slaloma gdje brzinom od 80 km/h prolazimo seriju čunjeva. Stinger to sve zaista sa lakoćom obavlja, a kada smo malo pretjerali sa brzinom, dovoljna je bila samo mala korekcija.

Jedan od razloga za ovakvo ponašanje je elektronski kontrolisano oslanjanje, koje se na osnovu brojnih parametara prilagođava putu i

KIJIN SPORTISTA NA NAVAK-U

Stinger ne prijeti praznom puškom

4,9

sekundi je vrijeme za koje V6 varijanta stingera ubrzava iz stanja mirovanja do 100 km/h, a za to su osim velike snage zaslužni i masivan obrtni moment i sistem za startovanje bez gubitka snage i proklizavanja, takozvani lanč kontrol



Koreanci su napravili vrlo ozbiljan sportski auto, koji nije samo trkačka mašina, već može da posluži i za udobno putovanje, pa će kupci njemačkih premium kupea morati dobro da se zamisle

uslovima i pruža optimalnu bezbjednost.

U narednom krugu imamo i dio u kome je razlika između dva testna automobila najuočljivija. Paralelno trkanje, takozvani drag-rejs. Bilo je za očekivati da će mnogo veća snaga V6 varijante da dođe do izražaja, ali ne u tako ranoj fazi. Obrtni moment od čak 510 Nm je kod V6 modela dostupan pri samo 1.300 obrtaja, tako da ovaj stinger startuje kao katapultiran. Tome dodatno doprinosi i pogon na sve točkove i lanč kontrol sistem, pa se V6 model odmah odvaja od dizelaša i ostavlja ga dosta iza sebe do kraja pravca.

Međutim, iako je ovdje potpuni autsajder, ni 2,2 dizel nije za potcjenjivanje. To se dokazalo na narednom ispi-



tu gdje smo izašli na kružnu stazu i pratili instruktora NAVAK-a u sve bržim krugovima. Ova verzija ima pogin na zadnje točkove koji ima djelimičnu mehaničku blokadu diferencijala, što mu daje veću agilnost u brzim krivinama. Za dodatni komfor i performanse brine se osmostepeni automatski mjenjač.

Kvalitetan sportski enterijer je dovoljno prostran da omogućava prevoz četiri osobe. Prtljag prima 406 litara, a muzički ugođaj brine se harman Kardon audio sistem.

Sve ovo ukazuje da je Kija napravila vrlo ozbiljan sportski auto, koji nije samo trkačka mašina, već može da posluži i za udobno putovanje. Osnovna verzija košta 55.000 eura.



Kia stinger NAVAK - Foto: Vladimir Pavlović

