

KIA PICANTO 1.0

# Nacionalna klasa na korejski način

Naš "jugo" je otišao u istoriju, a time je mesto lidera u nacionalnoj klasi ostalo upražnjeno. Ima više pretendenta na njegovo mesto na tržištu, a jedan od njih je kija "pikanto" koja ne privlači pažnju samo zbog svoje cene, već i zbog onoga što nudi





**999 cm<sup>3</sup>** ■  
**45,6 kW (62 KS)** ■  
**4 cilindra, benzin** ■  
**od 6.990 EUR,** ■  
**sa PDV-om**

Sada izgleda svežije i modernije, mada je, ru-  
ku na srce, kija "pikanto"  
oš ona stara, sa kojom smo  
e prvi put sreli u proleće  
2004. godine. Doduše, ima no-  
ve branike, velike farove u  
obliku suze i redizajniranu  
masku hladnjaka, ali je, ipak,  
sti onaj mali, upotrebljivi  
gradski automobil koji je svo-

jom pojavom i onim što nudi  
odavno osvojio naše simpatije.

#### Nacionalna klasa

Međutim, "pikanto" nije pri-  
vukao našu pažnju samo zbog  
nedavnog redizajna koji je do-  
živio. Kao i kada se pojavio,  
jedan od njegovih najvažnijih  
aduta na našem tržištu mu je ce-  
na. Osnovna verzija košta nešto

manje od sedam hiljada evra,  
što ga čini jednim od najjeftini-  
jih automobila na našem tržištu.  
Ako tome dodamo i da je naš le-  
gendarni "jugo" otišao u istori-  
ju, "pikanto" nam se predstavlja  
i kao automobil koji ima predi-  
spozicije da u budućnosti preu-  
zme njegovo mesto, pa da u "na-  
cionalnoj klasi" možda postane  
svojevrsni "jugo umesto juga".

I "jugo" i "pikanto" su dugi  
3,5 metra, što ih svrstava u tipič-  
ne male gradske modele, ali tu  
se priča o sličnostima i završa-  
va. Razlog je jednostavan – "ju-  
go" je nastao pre više od četvrt  
veka, kada su primenjivani sa-  
svim drugačiji standardi, od  
ovih primerenih potrebama 21.  
veka. Zato u istim dimenzijama  
"pikanto" danas nudi znatno vi-

še – počev od broja vrata, preko  
komfortnije kabine i bezbedno-  
sti, do efikasnijih i ekonomični-  
jih motora.

Zahvaljujući pomalo četvr-  
tastoj formi karoserije i time  
što su točkovi pomereni na sa-  
me krajeve karoserije, nevelika  
kabina "pikanta" je znatno bo-  
lje iskorišćena, pa se u njoj može

► str. 37

**Maksimalna brzina: 154,9 km/h**  
**• 0–100 km/h: 15,4 s**  
**70–120 km/h u V: 31,6 s**  
**prosečna potrošnja: 6,6 l**

"korejac" ne spada u  
 ske automobile, ali ipak  
 izvesnu živahnost, pre  
 a u gradu, i vozač nikad  
 utisak da mu automobil  
 e "bez daha"



**Osim 1.0 agregata, ugrađuje se i 1.1**

| Picanto | radna<br>zapremina<br>(cm <sup>3</sup> ) | snaga<br>(kW/KS) | obrti<br>moment (Nm) | prosečna<br>potrošnja<br>(l/100 km) |
|---------|------------------------------------------|------------------|----------------------|-------------------------------------|
| 1.1     | 1.086                                    | 48/65            | 97/2.800             | 5,8                                 |

bro napravljen, posebno sa sta-  
 novišta završne obrade u unu-  
 trašnjosti kabine, a predstavlja  
 skoro savršen automobil za  
 grad. Vozačevo mesto je pobolj-

šano, pa sada sedišta možete da  
 podešavate i po visini, isto kao  
 i stub upravljača. Volan, valja  
 priznati, još ide samo gore-do-  
 le i ne pomera se i po dubini,

ali je već i to dovoljno da sva-  
 ko za sebe pronade najudobni-  
 ji položaj.

I udobnost boravka je po-  
 boljšana, barem na papiru: pr-  
 vi primerici su imali homologa-  
 ciju za četvero, a sada je una-  
 pređen na "pet mesta za sede-  
 nje" i iznova potvrđuje svo-  
 ju svestranost, premda su

► str. 39

**meri grada**

Vratimo se našem "pikan-  
 to". Kompaktan je i ekonomič-  
 an, a i veoma do-

"Picanto"  
 je mali  
 automobil,  
 napravljen  
 od kvalitetnih  
 materijala



**Oprema**

Verzija na na našem testu je imala  
 paket "LX urban"

- > ABS sa EBD-om
- > zaštitni vazdušni jastuk za vozača
- > vazdušni jastuk za suvozača
- > zadnje svetlo za maglu
- > TMK – oprema za punjenje praznog pneumatika "Tyre Mobility Kit"
- > visoko postavljeno treće kočiono svetlo
- > dečje sigurnosne brave na zadnjim vratima
- > dodatna sigurnosna pojačanja u vratima
- > sigurnosni pojasevi sa upozorenjem za nevezane pojaseve
- > elektronska blokada motora
- > ISOFIX držači za dečja sedišta
- > prednja sedišta podesiva po dužini i nagibu
- > podešavanje visine snopa farova
- > unutrašnje osvetljenje i osvetljenje prtljagnika
- > pregrada ispred suvozača
- > držači za piće na centralnoj konzoli
- > štitić za sunce, sa ogledalom
- > polica prtljagnog prostora
- > čelični naplaci sa pneumaticima 155/70R13
- > brisač i grejač zadnjeg stakla
- > spoljašnje kvake, bočne lajsne i zadnja lajsna u crnoj boji
- > ručno podesiva spoljna ogledala u crnoj boji
- > centralno zaključavanje
- > elektropokretana prednja stakla
- > električno pojačan servo-volan (MDPS) podesiv po visini
- > klima-uređaj
- > prednja maska i branici u boji karoserije
- > vozačevo sedišta podesivo po visini
- > tonirana stakla
- > prednja svetla za maglu
- > prednji branici i maska u crnoj boji
- > spoljašnja krovna antena

UGRADNJA TNG UREĐAJA

# Može da se uštedi

Korejski gradski mališan je zanimljiv kandidat i za ugradnju TNG uređaja, odnosno za upotrebu tečnog naftnog gasa, pa smo zato isprobali "pikanto" i sa pogonom na auto-gas. Performanse su skoro identične, a trošak primetno manji

Voziti "pikanto" na auto-gas, odnosno na TNG (tečni naftni gas), uopšte nije loše. To bi, u najkraćem, bio zaključak probne vožnje malog "korejca" u koji je ugrađen uređaj za tečni naftni gas. Za procenjivanje prednosti i mana na osnovu performansi jednostavno nije ni bilo potrebe. Razlika u najvećoj brzini je veoma mala, a uostalom ko bi se u "pikantu" vozio brzinom od 155 km/h. Ubrzanja su praktično identična, a tek četiri desetinke ih razlikuje u testu od 0 do 100. Veće je bilo kašnjenje u testu elastičnosti motora u petom stepenu prenosa, a i ono je, ipak, podnošljivo.

Staviše, promenu goriva u vožnji nećete ni primetiti. Da nema upaljene kontrolne lampice na komandnoj tabli, koju je napravio i ugradio BRC, poznati italijanski proizvođač TNG uređaja, pomoću pokazatelja nivoa gasa u boci bilo bi nemoguće pogoditi na koje

od dva goriva radi četvorocilindrični motor. Jedini način bi, možda, bio da izađete iz vozila i stanete pozadi, iza izduva, jer, istinu govoreći, izvestan specifičan miris može jasno da se oseti. No, što je važnije, u kabini se baš ništa ne oseća.

Ako zanemarimo manjak snage (minimalan, svega četiri do pet "konja") izbor TNG-a je prevashodno pitanje ekonomičnosti. Litar tečnog naftnog gasa zaista košta oko pola litra benzina.

Kada uzmete u obzir i to što sa litrom gasa možete da pređete manje nego sa litrom benzina, opet stižete do uštede za gorivo za oko 30 do 40 odsto, a to svakako nije malo. Naravno prilikom pravljenja ukupne računicе treba uračunati i troškove ugradnje samog uređaja za auto-gas. Prilikom testa predena je ista deonica kojom su obuhvaćeni različiti uslovi vožnje, regionalni putevi, autoput i vožnja po gradu, a rezultate uporednog testa dajemo u tabeli. ■

## Podaci sa testa – performanse i potrošnja

| Kia Picanto                      | benzin       | TNG          |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| maksimalna brzina                | 154,974 km/h | 150,082 km/h |
| ubrzanje od 0 do 100 km/h        | 15,4 s       | 15,8 s       |
| ubrzanje od 70 do 120 km/h       | 31,6 s       | 34,5 s       |
| pređeni put                      | 221 km       | 219 km       |
| ukupna potrošnja                 | 11,8 l       | 14,1 l       |
| prosečna brzina                  | 50,0 km/h    | 52,4 km/h    |
| prosečna potrošnja               | 5,3 l/100 km | 6,5 l/100 km |
| prosečno pređeni put sa 1 litrom | 18,8 km/l    | 15,5 km/l    |

DOBRO SE PENJE UZ PLAININU I sa napajanjem na TNG, koje mu smanjuje snagu za ponekog "konja", kija "pikanto 1.0" nije pokazivala nikakve znake zamora na usponima.



"Pikanto" nam stiže iz Južne Koreje, a ugrađeni TNG uređaj je napravila italijanska firma BRC. Vidi se boca od 34 litra, a tu je taster za izbor vrste goriva



dimenzije zadnje klupe iste kao pre.

Kao rezultat toga, prtljag je sada zaista nedovoljan. Uobičajenom metodom merenja, pomoću loptica za tenis, izmerili smo samo 124 litra. Da bismo dali primer koliko je to malo, reći ćemo da prostor kod "pande" prelazi za-

preminu od 200 litara, a čak i "najekstremniji" sitikar poput "smarta" ima sličnih 110 litara. Da biste u njega smestili dečja kolica, moraćete da obrinete jedan deo naslona zadnjeg sedišta. Za utehu je što se nasloni zadnjeg sedišta asimetrično obaraju, pa se tako povećani prostor lako može iskoristiti za transport različitih stvari. Tako "pikanto" može da bude i praktičan partner tokom nedeljnih kupovina u nekom hipermarketu.

Mali "korejca" sigurno ne spada u sportske automobile, pre svega u verziji sa jednolitarskim trocilindričnim motorom, koji raspolaže sa 62 KS. Ipak, nudi izvesnu živahnost, pre svega u gradu, i vozač nikad nema utisak da mu automobil ostaje "bez daha". Zbog svoje konfiguracije je neznatno glasniji, ali ne toliko da buka bude neprijatna. Kada



## Hvalimo

Transport različitih i većih predmeta olakšava mogućnost asimetričnog obaranja zadnjih sedišta. Zbog toga je "pikanto" praktičan prilikom većih nedeljnih nabavki.

je reč o potrošnji goriva u gradu, benzinac 1.0 sa tri cilindra nas nije ni posebno oduševio, a ni razočarao – kretala se u granicama očekivanog, od oko 7,0 litara. Na putu se prosek popravlja, jer je tada potrebno oko 5,5 litara na 100 kilometara. Ako ne žurite, "pikanto" može da bude i praktično rešenje na kraćim međugradskim relacijama.



## Zameramo

Ni u najbolje opremljenom paketu opreme nema obrtometara. Na njegovom mestu se nalazi neobično veliki pokazivač nivoa goriva, koji u velikoj meri kviri utisak o komandnoj tabli.

## Bezbednosni minimum

Sa tačke bezbednosti na putu, "pikanto 1.0" nudi tek "sindikalni minimum", a njega, na žalost, ne možete da učinite bogatijim i kada biste hteli, jer na spisku dodatne opreme ima do dataka prosto nema. Ima samo dva prednja vazdušna jastuka, ABS je, srećom, ipak serijski, a elektronske kontrole stabilnosti

nema ni među opcijama koje se ekstra plaćaju. Zapravo, opcione opreme, sem boja, i nema, pošto su za "pikanto" predviđeni paketi opreme.

To je izbor sa kojim se danas ne možemo složiti čak ni kod jednog jeftinog gradskog automobila. Ipak, moramo da priznamo da se mali korejski automobil veoma dobro provukao između čunjeva. Bilo je malo ljuljanja, ali ga je uz pravilno odmerene korekcije upravljačem lako bilo kontrolisati. Ako je cilj proizvođača bio da se na njegovu proizvodnju malo potroši, pa da košta malo, onda je sve u redu. Uostalom, sve ovo nam govori da je "pikanto" još jedno zanimljivo viđenje kompromisa mogućnosti, pre svega između ekonomičnosti i performansi. ■

Quattroruote/SAT Plus

## IZBOR BOJA

bela  
brajt srebrna  
titan srebrna  
freš žuta  
narandžasta  
skarlet crvena  
dijamantno plava  
kul plava  
galaksi crna



**PERFORMANSE**

Merene na pisti  
u Vairanu (Milano)



| BRZINA I REŽIMI                | Picanto    |
|--------------------------------|------------|
| maksimalna (km/h)              | 154,974    |
| režim pri maks. brzini (o/min) | 6.100 u IV |
| režim pri 130 km/h (o/min)     | 4.300 u V  |

**POTROŠNJA – vožnja u V**

| brzina u km/h              | V/100 km  |
|----------------------------|-----------|
| 90                         | 5,0       |
| 100                        | 5,6       |
| 110                        | 6,2       |
| 130                        | 7,5       |
| otpor pri 100 km/h (kW/KS) | 15,1/20,5 |
| učinak pri 100 km/h (%)    | 28,8      |

**PROSEČNA POTROŠNJA – pređeni put (autonomija)**

| uslovi vožnje  | V/100 km (km) |
|----------------|---------------|
| gradska vožnja | 7,2 (479)     |
| regionalni put | 5,4 (636)     |
| autoput        | 7,4 (473)     |

**UBRZANJA**

| brzina u km/h             | vreme u sekundama |
|---------------------------|-------------------|
| 0–60                      | 5,6               |
| 0–80                      | 9,8               |
| 0–100                     | 15,4              |
| 0–130                     | 33,3              |
| 400 m iz stanja mirovanja | 19,5              |
| brzina pri izlasku (km/h) | 109,6             |
| 1 km iz stanja mirovanja  | 37,1              |
| brzina pri izlasku (km/h) | 134,2             |

**ELASTIČNOST u V – pri min./maks. opterećenju**

| brzina u km/h                  | vreme u sekundama |
|--------------------------------|-------------------|
| 70–100                         | 15,7/19,3         |
| 70–110                         | 22,8/27,7         |
| 70–120                         | 31,6/–            |
| 1 km od 70 km/h                | 35,6              |
| brzina pri izlasku (km/h)      | 123,7             |
| 30–60 u III (spremnost motora) | 6,5               |

**KOČENJE – zaustavni put (usporevanje)**

| brzina u km/h                               | metara (g)   |
|---------------------------------------------|--------------|
| 100 (pri min. opterećenju, hladne kočnice)  | 43,9 (0,90)  |
| 100 (pri maks. opterećenju, hladne kočnice) | 44,7 (0,88)  |
| 100 (pri maks. opterećenju, vruće kočnice)  | 44,8 (0,88)  |
| 160 (pri min. opterećenju, hladne kočnice)  | 74,7 (0,89)  |
| 100 (po suvom asfaltu + kocka)              | 54,6 (0,72)  |
| 100 (po mokrom asfaltu + led)               | 117,3 (0,34) |

**BUKA – pokazatelj artikulacije/dB(A)**

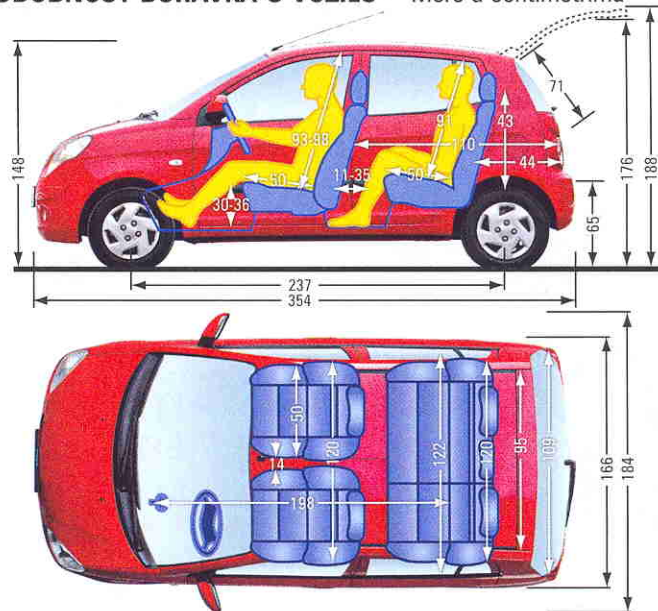
| brzina u km/h         | AI/dB(A)  |
|-----------------------|-----------|
| 130                   | 33,0/75,0 |
| 50 (po kocki)         | –/80,1    |
| 50 (po asfaltu)       | –/61,8    |
| maksimum pri ubrzanju | –/79,9    |

**DINAMIČKI TESTOVI**

| ležanje na putu i stabilnost                    |       |
|-------------------------------------------------|-------|
| bočno ubrzanje (g)                              | 0,87  |
| stabilnost u krivini po suvom (ulazak pri km/h) | 103,0 |
| promena pravca na vlažnom (brzina km/h)         | 88,0  |

**IZMERENE OPŠTE VREDNOSTI**

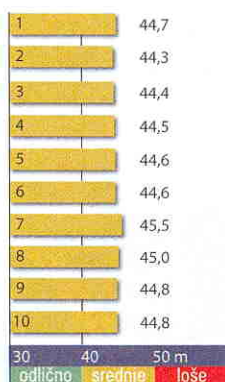
|                                           |         |
|-------------------------------------------|---------|
| prečnik okretanja između zidova (m)       | 10,1    |
| okretaji upravljača                       | 3,0     |
| sila za okretanje upravljača/kvačila (kg) | 2,4/9,9 |
| odstupanje brzinomera pri 130 km/h (%)    | 3,3     |
| ugao horizontalne preglednosti, od 360°   | 270°    |
| proba parkiranja (m)                      | 4,3     |
| zapremina prtljavnika (litara)            | 124     |
| masa vozila tokom probne vožnje (kg)      | 1.081   |
| raspored mase (napred/nazad) (%)          | 59/41   |

**UDOBNOST BORAVKA U VOZILU • Mere u centimetrima**


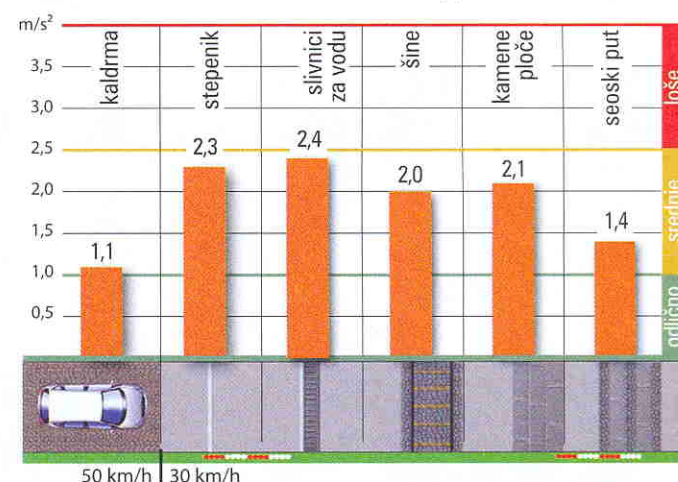
Sa svojih svega 3,5 m dužine i tovarnom zapreminom od samo 124 litra, "pikanto" sigurno nije pravljen za velike terete. Po potrebi, zadnje sedište možete da oborite, čak i asimetrično. Na verziji sa pogonom na auto-gas, ispod tovarne površine, boca je smeštena na mestu rezervnog točka.

**EFIKASNOST KOČNICA**

Deset kočenja na 100 km/h, pod punim opterećenjem



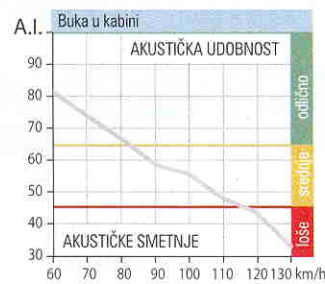
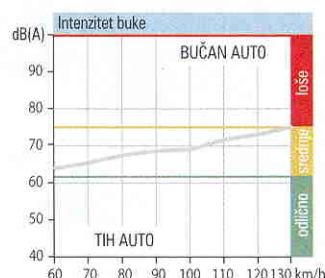
Nema bilo kakvih znakova slabljenja. Kao što se vidi, zaustavni putevi su bili ujednačeni, a hod papučice je pri tom zadržao zadovoljavajuću čvrstinu.

**KOMFOR OSLANJANJA • Na neravnoj podlozi**


"Pikanto 1.0" je i sa svojim malim točkovima u stanju da prilično dobro apsorbira sve neravnine. Primetili smo poneko neugodno poskakivanje preko šina i slivnika.

**AKUSTIČKA UDOBNOST**

Podaci pri konstantnoj brzini

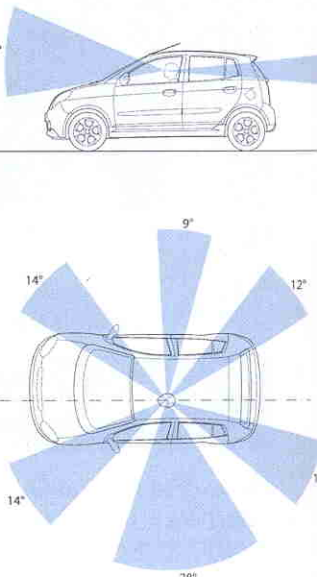


Pri brzinama većim od 100 km/h, akustička udobnost u kabini se brzo degradira, pa buka postaje prilično dosadna. Bez obzira na to da li ga vozite na benzin ili auto-gas, "pikanto 1.0" nije idealno vozilo za duga putovanja autoputem. U vožnji po gradu i regionalnim putevima, stvari su ipak mnogo bolje – ne morate glasnije razgovarati, a i radio ćete moći da slušate bez problema.

**PREGLEDNOST**

Nepregledni uglovi određeni laserom

Levi prednji stub malo prekriva vidno polje (daje nepregledni ugao od 14 stepeni), pa je potrebno da budete naročito opretni u krivinama. Pri manevrisanju je mogućnost uočavanja smetnji veoma dobra. Senzori za parkiranje nisu predviđeni.



## STABILNOST

Promena trake po suvoj i mokroj podlozi



"Pikanto 1.0" nema elektronsku kontrolu stabilnosti, ali i sa ovim nedostatkom dobro uspeva da savlada test stabilnosti. U dvostrukoj promeni trake po mokroj podlozi upravljač nije baš briljirao spremnošću, a i manevari korekcije su mu bili pomalo neprecizni, premda je ljuljanje bilo na odgovarajući način prigušeno, a dodavanje upravljačem se u drugom manevaru pokazalo kao progresivno i lako za kontrolisanje. Svakako da je sve bilo mnogo bolje po suvoj podlozi. U testu stabilnosti u krivini, ponašanje je ostalo u pristojnoj meri podložno oduzimanju upravljačem, čak i pri oštrom otpuštanju unutar krivine. Ni kod vrlo brzih promena trake, na pravolinijskoj deonici, zadnje oslanjanje nije izgubilo pristanje, pa se "pikanto" pokazao kao vrlo jasan i pouzdan automobil. Naša konačna ocena je negde između dovoljne i dobre, a malo je lošija upravo zbog nepostojanja ESP-a.

### Tehničke karakteristike

#### Kia Picanto 1.0

• **Motor:** napred poprečno, benzin – 4 cilindra – prečnik unutrašnjeg otvora cilindra 66,0 mm – hod klipa 73,0 mm – zapremina 999 cm<sup>3</sup> – kompresioni odnos 10:1 – maks. snaga 45,6 kW (62 KS) pri 5.600 obrtaja/min – maks. obrtni moment 87 Nm na 3.000 obrtaja/min – 3 ventila po cilindru (2 na usisu i 1 na izdovu) – 1 bregasto vratilo u glavi (pogon zupčastim kaišem) • **Prenos:** pogon na prednjim točkovima – manuelni menjač sa pet stepeni prenosa: I) 3,545:1, II) 1,894:1, III) 1,192:1, IV) 0,853:1, V) 0,719:1, VU) 3,636:1, – finalni odnos 4,600:1 • **Pneumatici:** 155/70R13 75H, naplaci 5J – na testiranom vozilu su bili henkuk "CEN TUM K702" – komplet za reparaciju pneumatika • **Karoserija:** 5 vrata, 5 mesta – prednje oslanjanje nezavisno, poprečna ramena, teleskopski amortizeri ("mekferson"), spiralne opruge, stabilizator – zadnje oslanjanje nezavisno, poprečna ramena, spiralne opruge i stabilizator – hidraulični teleskopski amortizeri – disk-kočnice, prednje samoventilirajuće, pozadi doboš, ABS – kutija upravljača sa zupčastom letvom i hidrauličnom servo-komandom – zapremina rezervoara za gorivo 35 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 2,370 m – razmak prednjih točkova 1,400 m – razmak točkova pozadi 1,385 m – dužina 3,535 m – širina 1,595 m – visina 1,480 m – masa praznog vozila spremnog za vožnju 936 kg, pod punim opterećenjem 1.350 kg, prikolice 700 kg – zapremina prtljagarnice od 157 do 882 dm<sup>3</sup>.

### Prednosti

- umerena potrošnja goriva
- ponašanje na putu
- dobra završna obrada

### Mane

- nema ESP-a
- mali prtljažnik
- buka tokom vožnje autoputem



### TUMAČENJE

★ nedovoljno ★★ dovoljno ★★★ srednje ★★★★ dobro ★★★★★ odlično ☆ vredí 1/2 zvezdice

|                                 | Picanto |                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>VOZAČEVO MESTO</b>           | ★★★★    | Osim volana podesivog po visini, ali ne i po dubini, naša verzija je imala mogućnost pomeranja i vozačevog sedišta i po visini i dubini, pa će i visoke osobe lako pronaći odgovarajući položaj.                                                                                                 |
| <b>KOMANDNA TABLA I KOMANDE</b> | ★★★★    | Kvalitet je više nego zadovoljavajući, a i raspored samih komandi. Na centralnoj konzoli je predviđeno mesto za radio, a ispod njega su smeštene lako dostupne komande klima-uređaja. Sve je veoma solidno urađeno.                                                                              |
| <b>INSTRUMENTI</b>              | ★★★★    | Nazalost, nema obrtomera, uprkos tome što je reč o najvišem paketu opreme koji je predviđen za naše tržište. Umesto njega, pored brzinomera je veliki pokazivač nivoa goriva. U prvom trenutku, zbog veličine, može i da zbuni. Ispod su i mali displej kilometar-sata i parcijalna kilometraža. |
| <b>KLIMATIZACIJA</b>            | ★★★★    | Kod verzije "LX kul" na našem testu, manuelni klima-uređaj je deo serijske opreme. To je jednostavan, ali prilično efikasan i lako podesiv uređaj, zahvaljujući trima klasičnim ručicama smeštenim na konzoli. Ventilacioni otvori postoje samo uz prednja sedišta.                              |
| <b>PREGLEDNOST</b>              | ★★★★    | Teško da ćete imati problema sa preglednošću u automobilu, dužine svega 3,5 metara, a ipak njegov prednji levi stub stvara nepregledni ugao od 14 stepeni, što može da zasmeta i u krivini. Među opcijama nema senzora za parkiranje.                                                            |
| <b>ZAVRŠNA OBRADA</b>           | ★★★★    | Već i u prvoj verziji, koju smo vozili 2004. godine, "pikanto" je bio vrlo ubedljiv zbog izbora dobrih materijala i njihovog kvalitetnog uklapanja. Unutrašnjost je još na vrlo solidnom nivou.                                                                                                  |
| <b>OPREMA</b>                   | ★★★★☆   | Saglasno korejskoj filozofiji vezanoj za opremu, ostavlja malo mogućnosti za personalizaciju. Osnovni nivo ima samo najneophodnije, a predviđeni su paketi opreme. Na spisku onog što se dobija uz doplatu, samo su pojedine boje.                                                               |
| <b>BEZBEDNOSNA OPREMA</b>       | ★★★     | Samo dva vazdušna jastuka i serijski ABS sa EBD-om. Nije mnogo u odnosu na konkurenciju sa zvučnijim imenima. Sa druge strane, nerealan bi bilo očekivati više za to koliko "pikanto" košta.                                                                                                     |
| <b>BORAVAK U KABINI</b>         | ★★★★    | "Pikanto" je predviđen za pet osoba. U svakom slučaju, njegove unutrašnje dimenzije odgovaraju kompaktnom gradskom automobilu, pa sedenje pozadi i neće biti baš najudobnije.                                                                                                                    |
| <b>PRTLJAŽNIK</b>               | ★★      | Samo 124 litra je veoma malo, samo desetak više nego kod "smarta" (dužine 2,5 m). "Pikantov" prtljažnik nije prošao ni na testu za smeštanje kolica za bebu. Da biste njih utovarili, moraćete da se odreknete jednog od sedišta pozadi.                                                         |
| <b>UDOBNOST</b>                 | ★★★★    | Oslanjanje nije previše tvrdo, pa omogućuje prilično dobar prelazak preko neravnina, kakve su kocke, ili šine i kolotrazi, a u to smo se uverili i na našem testu udobnosti. U kabini se čuje buka na preko 100 km/h, a pri brzini od 130 km/h je i mnogo veća, skoro nepodnošljiva.             |
| <b>MOTOR</b>                    | ★★★★    | Sa četiri cilindra ima hiljadu kubika, sa tri ventila po cilindru (dva na usisu i jedan na izdovu). Snaga mu je sasvim odgovarajuća, mada se kod napajanja TNG-om izgubi poneka konjska snaga (od 4 do 5 KS), što u vožnji skoro nećete ni primetiti.                                            |
| <b>UBRZANJE</b>                 | ★★★★    | Sa pogonom na benzin, treba mu 15,4 sekunde od 0 do 100 km/h, a sa prelaskom na TNG i četiri desetinke više (ili tačno 15,8 s). Nije to neko vreme kojim bi se mogao pohvaliti, ali tu treba podvući i činjenicu da je reč o gradskom modelu.                                                    |
| <b>ELASTIČNOST U VOŽNJI</b>     | ★★★★    | I u ovom slučaju se "pikanto" potvrdio kao prilično elastičan i prijatan, mada su se tu razlike između benzina i TNG-a znatno povećale: u testu "70-120" u petom stepenu mu je trebalo od 31,6 s do 34,5 sa auto-gasom.                                                                          |
| <b>MENJAČ</b>                   | ★★★★    | Pet stepeni prenosa pri maksimalnoj brzini (od 154,9 km/h) koju dostiže u četvrtom stepenu (ali u jednom dahu, jer i u petom stepenu ide preko 150 na sat, ali tek pri 5.000 obrtaja/minut). Odnosi su odgovarajući, a promene precizne.                                                         |
| <b>UPRAVLJAČ</b>                | ★★★★    | Za model ove kategorije, upravljač je dovoljno precizan i prilično spreman. Hidraulični servo-upravljač je volan učinio lakim (2,4 kg), a prečnik zakretanja od 9,9 m ulevo i 10,2 udesno je takođe dobar.                                                                                       |
| <b>KOČNICE</b>                  | ★★★★    | Zaustavni putevi su bili, sve u svemu, sasvim dobri i kod testa na opterećenje. "Pikanto" je u kočenju imao naglašenu sklonost ka posrtanju, ali ga je uvek bilo lako vratiti pod kontrolu. Papučica je uvek zadržavala dobar nivo senzibiliteta.                                                |
| <b>NA PUTU</b>                  | ★★★★☆   | Kod "pikanta 1.0" nema elektronske kontrole stabilnosti, ali je ipak dobro savladao test na pisti. Ponašanje je bilo takvo da su mu reakcije bile uvek jasne, uz umereno ljuljanje karoserije.                                                                                                   |
| <b>POTROŠNJA</b>                | ★★★★☆   | Prednost "pikanta" je, ipak, njegova ekonomičnost, pogotovu kada putujete sa pogonom na auto-gas. Izraženo u terminima litara po kilometru, beležimo malo povećanje kada se vozite na gas, ali je ušteda na pumpi tada vrlo značajna.                                                            |
| <b>CENA</b>                     | ★★★★    | Dodatne opreme praktično nema, pa to ne povećava cenu, kao što je to kod mnogih ostalih modela. Predviđeni paketi opreme zato omogućavaju da "pikanto" košta manje od direktnih konkurenata, a može i da ponudi mnogo sadržaja. Dakle, u korejskom maniru.                                       |
| <b>GARANCIJA</b>                | ★★★★    | Tri godine ili pređenih 100.000 kilometara. Za koroziju je predviđeno šest godina. Standardno, ali skromno u odnosu na ono što Kia daje uz veći "sid". Nadamo se, da će kada stigne naslednik, garancija biti duža.                                                                              |