



»Pikanto« više nije jeftin »prevoz« sa skrivenim kvalitetima, već atraktivno dizajniran gradski automobil, koji svojim izgledom ozbiljno nišani »lajf stajl« vozače. U odnosu na prethodnika, kao da je dobio čizme od sedam milja



Pikantniji nego ikad

Pretrasude prema južnokorejskim automobilima su odavno nestale, ali »kiju pikanto« još uvek malo ko smatra naročito poželjnim automobilom. Skromnih je dimenzija, opreme i snage – bar tako je vidi najveći deo vozača. O njenim kvalitetima i mogućnostima u urbanim sredinama ipak može mnogo da se priča, ali nećemo se sada baviti time. Stigla je nova generacija, koja je odmah uzburkala strasti!

Ako je tvorcima prethodnika imidž bio među zadnjim stavkama na listi prioriteta, kod novog »pikanta« je pri vrhu. Odlučili su da mu ubrizgaju veliku količinu testosterona, o čemu otvoreno govore i u samoj »Kiji«. Dok je prethodnik bio prvenstveno namenjen nežnijem polu, kod noviteta su mnogo više uzimali u obzir afinitete muškaraca. Iako se ukusi razlikuju, mora se priznati da su dizajneri odradili odličan posao. Ništa lošiji nisu bili ni inženjeri i ostali umešani u njegov razvoj, što znači da konkurencija ima od čega da zazire.

»Pikanto« je porastao za 60 milimetara, ali je i dalje ispod granice od 3,6 metara. Kraći je, dakle, za nijansu od automobila kao što su »ševrolet spark«, »ford ka« i »reno tvingo«. Širok je 1.595 mm i gotovo svi konkurenti su širi od njega. Stoga je lako zaključiti da se odlično snalazi u gradskim gužvama, a može se uparkirati i na prostor o kojem mnogi mogu samo da sanjaju. Tu pomaže i prilično efikasan električni servo upravljač.

Takođe se može brzopletu zaključiti da u kabini nema dovoljno prostora za osobe više rastom. Međutim, umesto osećaja stišnjenosti, na prednjim sedištimasmo se osećali sasvim komotno. Mogućnosti podešavanja upravljača i sedišta su prosečne (vozačovo sedište podesivo po visini), ali se optimalna pozicija sedenja lako pronalazi. Čak i ukoliko su vozač i suvozač korpulentniji stasom, putnici na zadnjoj klupi neće morati da sede kao u konzervi. Naravno, treba imati u vidu da govorimo o automobilu dugom 3,6 metara i da tu ne može da

se traži limuzinski komoditet. Zahvaljujući tome što se vrata otvaraju vrlo široko, pristup na sva sedišta je vrlo lak. Kao žrtva kompromisa pao je prtljažnik, koji ne može da bude naročito ponosan sa svojih 200 litara. Podsetimo se, ipak, da prethodna generacija ima prtljažni prostor od tek 157 litara, kao i da je to još uvek bolji rezultat od jednog broja konkurenata. Ukoliko se podigne sedeći deo zadnje klupe i zatim obori naslon, dobija se prostor od čak 870 litara i to s ravnim dnom, što je dovoljno za prevoz raznih stvari i odlazak u ozbiljnije kućne nabavke.

Samo vozačovo okruženje je priyatno i jednostavno uređeno, tako da proces navikavanja teče vrlo brzo. Upravljač s velikim »osmehom«, što je vrlo zanimljiv detalj jer je stilski povezan s maskom hladnjaka, presvučen je kožom, a ima i komande audio uređaja na sebi. Instrumenti su dovoljno pregledni i klasičnog izgleda. Na sredini je audio uređaj, a ispod njega komande klima uređaja, oba s minimalnim brojem komandi. Tu je i USB priključak, čije se prisustvo naprosto podrazumeva. Treba pomenuti i sjajno rešene držače za čaše. Položaj sedenja je malo viši, što

se povoljno odrazilo na preglednost koja je i inače veoma dobra. To je posebno važno naglasiti jer se kod mnogih savremenih automobila, zbog atraktivnog dizajna zaboravilo na osnovne potrebe vozača. Materijali u

kabini su neočekivano kvalitetni, uz dobru završnu obradu. Ima tu tvrde plastike, ali daleko od toga da deluje jeftino. Opšti utisak je vrlo dobar. Dakle, boravku u kabini, obzirom na

klasu vozila, cenu i dimenzije, nema ozbiljnijih zamerki.

Startovanje motora takođe razrešava još jednu dilemu. Mali agregat od samo jednog litra radi vrlo tiho, ukoliko imamo u vidu da ima samo tri cilindra.

Zvukom, ipak, ne može da sakrije da kakva mu je konfiguracija ali zato su vibracije prilično umirene i svedene na razumnu meru. Razvija 69 »konja«, što ne deluje loše, ali ima samo 95 Nm obrtnog momenta i to pri 3.500 o/min.

Jasno je da ga treba poterati u visoke obrtaje ukoliko želite nešto oštrije da vozite, dok prilikom rizičnih preticanja, pogotovu dužih vozila kao što su autobusi ili kamioni, ne treba imati milosti prema papučici gasa. >>>

Dobra BEZBEDNOST

Jedna od najvećih briga mnogih vozača kada su ovako mali automobili u pitanju jeste bezbednost. Naglasimo odmah da »pikanto« i u najsiromašnijem paketu opreme ima šest vazdušnih jastuka i ABS+EBD+BAS. Za ESP potrebno je doplatiti za viši paket opreme, uz koji stiže i vazdušni jastuk za kolena, ali je dostupan isključivo uz 1,2-litarski motor. Na Euro NCAP testiranju »pikanto« je osvojio četiri zvezdice, ali treba naglasiti i da je kažnjen zbog normativu vezanih za aktivnu bezbednost, nevezanih direktno za kreš test.





- ▲ kvalitet materijala u kabini
- ▲ cena
- ▲ udobnost
- ▼ slaba elastičnost



Obaranjem naslona prtljažni prostor raste na 870l

Prema fabričkim podacima, sprint do »stotke« traže 14,4 sekunde, a maksimalna brzina je 153 km/h. Pri višim obrtajima motor naglašeno pojača zvuk, koji je na određen način čak i zabavan. Deklarisana prosečna potrošnja je 4,2 l/100 km, ali nju je veoma teško postići. Uz laku nogu na papučici gasa, biće oko 5,5 l/100 km, pri čemu će vrlo lako preskočiti 6 l/100 km. Još jednom je potvrđeno, kao i kod mnogih drugih gradskih automobila s »minijaturalnim« motorima, da mala radna zapremina ne garantuje malu potrošnju goriva. U gradskoj vožnji je dovoljno startan, a to je, uostalom, i najvažnije za ovu klasu. Serijska oprema podrazumeva indikator optimalnog stepena prenosa, koji će motivisati mnoge vozače da

ranije prebacuju u viši stepen i tako smanje potrošnju.

Pomenimo i koeficijent otpora vazduha od 0,31, što je odličan rezultat među malim automobilima. Kome ova motorizacija nije dovoljna, može da se odluči za 1,2-litarskog benzina, sa 85 KS, 121 Nm i znatno ubedljivijim ubrzanjima – 11,4 sekunde do 100 km/h. Problem, međutim, predstavlja činjenica da je dostupan samo uz najviši paket opreme, što cenu lansira do 12.000 evra, kada kompletna priča dobija drugi tok. Što se tiče ponašanja u krivinama, »pikanto« je prilično samouveren, mada električni servo kvari zabavu. Ipak, nakon kraćeg navikavanja moguće ga je sasvim pristojno »šetati« iz krivine u krivinu. Kočnice deluju veoma oštro i ulivaju

dodatno samopouzdanje u toku vožnje. Ne bi smetalo, ipak, da papučica kočnice ima nešto duži hod i da bude ravnomernija. Ovako se stiče veštački utisak da »pikanto« fantastično koči, što može da učini vozača suviše samouverenim i dovede ga u rizične situacije. Od gradskog automobila ovakvih dimenzija, uostalom, ne može se ni očekivati obilje adrenalina u vožnji – moramo da budemo svesni svih kompromisa na koje su konstruktori morali da pristanu kako bi obezbedili dovoljno prostora za putnike i pristojnu udobnost. Generalno, »pikanto« je sada odrastao automobil, koji se neće osećati nelagodno pored konkurenata prestižnijih marki.

TurboTestTeam

Verzije

»Pikanto« može da se kupi u verzijama s troja i petora vrata. Dok ona s troja deluje atraktivnije i ima više sportskog duha, verzija za petora vrata je neuporedivo primamljivija putnicima koji će morati da se smeste na zadnju klupu. Razlika u ceni je 400 evra i vredi je pokriti, ukoliko imate decu ili često izlazite u grad s prijateljima. Ono što nije dobro jeste činjenica da je tih 400 evra između četiri i pet odsto od krajnje cene.



Uvek koristan detalj - USB priključak



Zanimljivo rešeni držači za čaše



Prtljažnik je za 27 odsto veći u odnosu na prethodnu generaciju



Benzinski motor, trocilindrični, redni, s elektronski kontrolisanim ubrizgavanjem goriva, prečnik i hod klipa 71x84,0, radna zapremina 998 ccm, stepen kompresije 10,5:1, četiri ventila po cilindru, da bregasta vratila u glavi, maksimalna snaga 51 kW (69 KS) pri 6.200 o/min, najveći obrtni moment 94 Nm pri 3.500 o/min



Dužina 3.595, širina 1.595, visina 1.480, međuosovinsko rastojanje 2.385, prečnik okretanja 9,8 m, masa 840 kg, nosivost 360 kg, prtljažnik 200/870 l



Pogon napred, petostepeni manualni menjač, prenosni odnosi: I 3,73:1; II 1,89:1; III 1,19:1; IV 0,85:1; V 0,72:1; hod unazad 3,64; finalni prenos 4,20



Napred: »mekferson«
Nazad: torziona osovina



Napred: samoventilirajući diskovi
Nazad: diskovi
Elektronski sistemi: ABS+EBD+ BAS, ESS



Naplaci: 5J x 14
Pneumatici: 165/60 R14



Gorivo: benzin
Zapremina rezervoara: 35 l
Potrošnja
(autoput/grad/prosek): 3,6/5,4/4,2 l



Maksimalna brzina: 153 km/h
Ubrzanje 0-100 km/h: 14,4 s



Kia Picanto 1.0 EX City: frontalni i bočni vazdušni jastuci, vazdušne zavese, kit za reparaciju probušenog pneumatika, indikator optimalnog stepena prenosa, manualni klima uređaj, električni podizači prednjih i zadnjih stakala, vozačevo sedište podesivo po visini, tonirana stakla, svetla za maglu, elektropodesivi i grejani retrovizori u boji vozila, komande audio sistema na upravljaču, audio uređaj sa USB+AUX priključkom... Cena test vozila s uračunatim PDV-om je 9.790 evra.