

Test: Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD GT

PAŠA ZA OČI IN UŽITEK V VOŽNJI



Ne dolgo nazaj smo preizkusili Kiin najprestižnejši in najboljši serijski avtomobil Stinger v dizelski motorizaciji, tokrat pa smo na test zapeljali Stingerja GT, pravega čistokrvnega gran turisma, ki razpolaga s 370 bencinskimi konjskimi močmi.



Športno-elegantni štirivratni gran turismo vleče poglede nase iz vseh zornih kotov, največ jih morda pritegne ravno prednji del s široko, značilno tigrovo masko.

Oblikovno se praktično dizelska inačica z opremo GT Line in najbolj brutalna bencinska izvedenka GT bistveno ne razlikujeta, še najlažje ju gre ločiti po zaključku izpušnih cevi, pravi GT jih ima namreč kar štiri, po dve na vsaki strani, in po rdečih Brembo zavorah, katere za platišči skriva le pravi GT. Avtomobila se razlikujeta še po prenosu moči, dizel moč 200 konj pošilja na zadnji kolesni par, medtem ko se

pri GT-ju 370 konjskih moči razporedi na vsa štiri kolesa. Avtomobil je tako veliko bolj stabilen in vodljiv skozi ovinke, prav tako nudi veliko več oprijema ob speljevanju v primerjavi z na zadnji kolesi gnanim Stingerjem, kateremu je zadek rad zaplesal tudi takrat, ko to ne bi bilo potrebno.

S Stingerjem seveda Kia ne želi postavljati prodajnih rekordov, temveč svetu in konkurenci pokazati, da znajo tudi oni narediti voziško odlično, zmogljiv

avtomobil, podprt z izstopajočim atraktivnim dizajnom, ki bo znamki bolj kot ne služil pri dviganju ugleda, sem in tja pa bo seveda pripeljal kakšnega novega kupca.

Športno-elegantni štirivratni gran turismo vleče poglede nase iz vseh zornih kotov, največ jih morda pritegne ravno prednji del s široko, značilno tigrovo masko, pa spodaj z ogromno zračno režo in s še dvema pokončnima, impozantnost pa oddaja dolg motorni pokrov z dvema dodatnima zračnikoma. V skladu s proporci GT-ja ima tudi Stinger zelo kratek prednji previs, kar 2,9 metra dolgo medosno razdaljo in kratek zadnji previs, kjer zadek neizbežno spominja na Maseratijevega gran turisma s štirimi zaključki izpušnih cevi. Tradicionalna je tudi padajoča strešna linija, na račun katere je za glave višjih v drugi vrsti bolj malo prostora. Je pa zato lahko dostopen prtljažni prostor, saj se prtljažna vrata dvigajo skupaj s šipo, a s 411 litri prostornine, ni med prostornejšimi. Veliko več prostora v njem, kot tudi v drugi sedežni vrsti ima VW-jev Arteon.

Notranjost Stingerja je tako kot zunanje oblikovanje nekaj posebnega, drugačnega in pri





Tehnični podatki

motor	šestvaljni, vrstni, turbobencinski
prostornina	3.342 ccm
moč	272 kW (370 KM)
navor	510 Nm pri 1.300 vrt./min.
menjalnik	8-stopenjski samodejni
pospešek	4,9 s (0-100 km/h)
največja hitrost	270 km/h
poraba	13 l/100 km
emisije CO₂	244 g/km
mere	4.830 / 1.870 / 1.400 mm
teža	1.780 kg
posoda za gorivo	60 l
prtljažni prostor	406 l
cena vozila	64.990 EUR

velikosti se skozi zavoje pelje odlično in za voznika ni niti malo naporen oz. težko vodljiv. Štirikolesni pogon z vektorskim razporejanjem navora omogoča, da se do 80 odstotkov moči prenese na zadnji kolesi, kar voznik ob močnem pritiski stopalke za plin tudi občuti. 3,3-litrski turbo bencinski motor s šestimi valji razvija 370 KM in 510 Nm navora, ki preko 8-stopenjskega hitrega samodejnega menjalnika avtomobil iz mesta do stotice izstrelijo v manj kot petih sekundah in ga poženejo vse do končnih 270 km/h. To pa so že številke, ki ti zgolj ob tem ko jih prebereš, prikličejo nasmešek na obraz, občutiti jih v praksi, v korejski Kii, pa je to še toliko bolj navdušujoče.



Tekst in foto: Jan Grobelšek



dotik občutljiv osrednji zaslon z vsemi funkcijami za opravljene z vozilom. Vozniku so na voljo številni asistenčni sistemi, med katerimi je zares impresiven tisti, ki ohranja vozilo znotraj pasu - to počne zares elegantno in natančno, brez večjih sunkov in tresljajev volana.

No, še bolj impresiven pa je motor in njegove številke, ter občutek, kako voznik celoto doživlja na odprti cesti, pa naj bo to ravna avtocesta ali pa ovinkasta "dirkaška" trasa. Zaradi dolgega medosja je Stinger GT pravi potovalnik, ki predvsem hitro in dokaj udobno požira dolge avtocestne kilometre, zelo rad pa zagriže tudi v ovinke. In tu me je Stinger najbolj presenetil, kljub svoji

drugih modelih še nevidenega. Nasploh so uporabljeni kakovostnejši materiali, kot so mehka, na dotik prijetna plastika, usnje in celo aluminij, ki ga najdemo na vratnih panelih in medsežni konzoli. Sedalni položaj je zelo nizek in športno utesnjen. Na doseg roka ima voznik vsa potrebna stikala, od gumba za spremembo voznih programov do hlajenja vročega usnjenga sedeža. Na steklo se vozniku preko head-up zaslona direktno projicirajo tudi izbrani podatki o vožnji, hitrosti ipd. V spodnjem delu armature so stikala za upravljanje klimatske naprave in radia, nad njimi so trije okrogli turbinski zračniki, še višje nad njimi pa velik na

