

## Kia Stonic - Spryciarz z klasy B

Autor: Wojciech Sierpowski

Kia ma ostatnio tyle nowych modeli, ile niektóre firmy nie miały przez całą dekadę. W najnowszym debiucie odsłonięto kolejnego crossovera &ndash; zgodnie z panującą modą &ndash; segmentu B, który wejdzie w miejsce Vengi. Oczywiście trudno powiedzieć, by był jej następcą; raczej nie, po prostu zmienił się popyt na rynku i teraz zamiast mikrovanów zawzięliśmy się na crossovery.

Producenci dostrzegli nasze nowe preferencje i oferta w tym zakresie przechodzi już najśmielsze oczekiwania. To dobrze, bo jest w czym przebierać. Z pewnością Kia nie pozostanie niezauważona &ndash; ma wszelkie predyspozycje do ostrej rywalizacji - jest marką lubianą, daje 7-letnią gwarancję, dobrą proporcję ceny do wartości pojazdu. Stonic wydaje się autem uroklivym, dobrze skrojonym zarówno pod względem wielkości jak i designu. Uwagę przyciąga dwubarwne nadwozie ze słupkami C wizualnie połączonymi w stylu &lsquo;targi&rsquo;, dość mocne przetłoczenia nadkoli na błotnikach i mile wystylizowany przód nadwozia z nową interpretacją tygrysięgo nosa. Offroadowego charakteru nadają imitacje płyt ślizgowych, listwy plastikowe okalające u dołu nadwozie oraz spory prześwit. Jazda Stonikiem to czysta przyjemność. Piasek na plaży, szuter, asfalt, nawierzchnia jest mu obojętna, wszędzie sprawuje się tak jak byśmy tego oczekiwali. Jedyne życzenie to jeszcze lepsze odizolowanie układu jezdnego (mocny stukot kamieni wyrrywanych spod kół).

W Danii &ndash; jeszcze przed pierwszymi jazdami dziennikarskimi, udostępniono wyłącznie jeden egzemplarz - Spirit z 3-cylindrowym silnikiem 1.0 T-GDI 2WD, czyli turbodoładowany, o bezpośrednim wtrysku benzyny. Mimo małej pojemności rozwija on moc 120 KM, która za pośrednictwem 6-biegowej przekładni ręcznej płynie na przednie koła. Auto przyspiesza do setki w 10,3 s i podobno średnio spala 5 l/100 km. W praktyce stawiam na ok 7 litrów. Sportową jazdę na drogach szutrowych ułatwia jedno bardzo ważnych u przednionapędowca urządzeń - dźwignia hamulca ręcznego. Siedzenia nieźle utrzymują na zakrętach, zagłówki są wygodne. Fotele i tapicerka miała białe wstawki i żółte przeszycia. Trochę zabrakło mi środkowej konsoli integrującej wszystkie włączniki i pokręta. Porozrzucano je, trochę po środku, na kierownicy, i po lewej jej stronie, a do tego mamy dotykowy ekran. Wymiary wnętrza odpowiadają konkurentom, bagażnik ma pojemność 352 litry. Wracając do gamy silnikowej, dostępna są też jednostki R4-1.25/1.4 o mocy 84 i 100 KM, a niebawem dojdzie turbodiesel 1.6-110 KM i dwusprzęgłowa przekładnia.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć