

Kia Stonic, el pequeño todocamino casi imbatible en calidad-precio



Probamos la versión de acceso a la gama con un motor gasolina de 84 CV, pero en la gama se ofrece una variante tricilíndrica de 120 CV muy interesante y a un precio razonable.

Kia completa su gama todocamino con este Stonic, un modelo a la venta desde el otoño pasado que por su escasa altura libre al suelo y también por su poca altura exterior puede pasar desapercibido como un modelo de enfoque campero. Es más, salvo por sus detalles estéticos diferentes, como sus protecciones en los pasos de rueda o las barras en el techo, casi parece un vehículo del segmento B, del tipo Kia Rio, Peugeot 208 o Seat Ibiza, pero con más personalidad.

Sus dimensiones son muy ajustadas, solo 4,14 metros, lo que lo sitúa como uno de los más pequeños de los todocamino urbanos entre los que se integra, que cada día es un segmento de mercado más concurrido. Este otoño pasado llegaron al mercado nada menos que cuatro modelos rivales, el Hyundai Kona, el Ford EcoSport, el Seat Arona y el Citroën C3 Aircross. Las dimensiones del Kia Stonic, muy contenidas, le permiten una gran agilidad en el tráfico urbano.

El Stonic ofrece una buena relación calidad/precio, porque por el precio de esta versión de acceso, 14.680 euros, tenemos un

vehículo de dimensiones contenidas, pero bien pensado, útil, con un maletero más que razonable, de 335 litros, unas plazas traseras con un espacio para las piernas similar al que ofrecen Arona o Citroën C3. Y un interior de buena calidad, muy cuidado en algunos detalles, como su cuadro de instrumentos.

Un aspecto interesante de este modelo son las posibilidades de personalización, lo que le proporciona un valor añadido en un segmento pensado, sobre todo, para gente joven. La personalización llega por sus colores exteriores, con posibilidades de diferenciar nuestro coche tanto en el exterior, con opciones de techo bicolor o de zonas de la carrocería en otros colores, como en el interior. En este caso, se ofrece la opción de una terminación de color naranja para el reborde del salpicadero y también para la zona de climatizador, un toque que le proporciona más alegría a su interior oscuro.

A nivel mecánico, en esta ocasión hemos querido probar la versión de acceso a la gama, que es la que cuesta esos 14.680 euros que comentaba antes. Es un motor voluntarioso, atmosférico, de 1,2 litros y cuatro cilindros, que proporciona una potencia de 84 CV. Es una cifra algo justa, sobre todo porque es un motor algo perezoso cuando rodamos a pocas vueltas y por ello exige, si queremos circular con agilidad, llevar el motor girando a muchas vueltas, y eso pasa factura en el consumo.

Sin embargo, también pudimos probar –durante la presentación a la prensa del modelo hace unos meses– la variante tricilíndrica de gasolina. En este caso es un motor, ya empleado en otros modelos de la gama, que pese a su escasa cilindrada de menos de un litro ofrece un funcionamiento realmente bueno. Se trata de un propulsor de última generación y muy eficiente, que gracias al empleo de un turbocompresor ofrece más par motor, 172 Nm frente a 122 Nm. Lo más importante es que mientras que el tricilíndrico proporciona

este par desde 1.500 vueltas, en el caso del 1,2 de 84 CV el par máximo lo consigue a 4.000 rpm.

La diferencia entre la versión de 84 caballos y la de 120 CV del tricilíndrico en cuanto a precio es de 1.800 euros, pero a cambio encontramos una mecánica moderna y brillante, un consumo homologado más bajo y sobre todo una importante mejora en cuanto a consumo real en el uso diario. Y hay otro aspecto muy importante, el pequeño lleva un cambio de cinco marchas mientras que el de tres cilindros cuenta con uno de seis relaciones, que permite rodar más desahogado cuando circulamos en carretera. Casi siempre les aconsejo las versiones menos potentes, porque con las carreteras plagadas de radares es difícil sacar partido a más caballos, pero en este caso creo que merece mucho la pena optar por el de 120 CV.

En cuanto a su equipamiento, es bastante completo desde esta versión de acceso. Además, nuestra unidad de pruebas incorporaba el Advanced Driving Assistance Pack, un completo equipo de ayudas a la conducción que combina el freno de emergencia frontal, la asistencia de mantenimiento de carril, el asistente de cambio de luces en carretera, el detector de fatiga y el cuadro de instrumentos con una pantalla central de 3,5" que ofrece mucha información al conductor. Todo ello es un opcional para esta versión, de serie en las más equipadas, que tiene un sobrecoste de 650 euros, incluyendo los impuestos.

Ficha técnica

Motor: cuatro cilindros en línea.

Potencia máxima: 84 CV a 6.000 rpm.

Par máximo: 122 Nm a 4.000 rpm.

Cilindrada: 1.248 cc.

Combustible: gasolina.

Velocidad máxima: 165 km/h.

Aceleración de cero a 100 km/h: 13,2 segundos.

Tracción: delantera.

Cambio: manual de cinco marchas.

Consumos homologados (urbano/extraurbano/mixto): 6,4/ 4,5/ 5,2 litros.

Dimensiones (longitud/anchura/altura), 4,14 x 1,76 x 1,50.

Capacidad maletero: 335 litros.

Peso en vacío: 1.135 kg.

Precio: 14.680 euros.

Fuente: elconfidencial.com

