



Lepotec rio ni tako hiter, kot obljublja ime, a z osnovnim motorjem vsekakor dovolj za urbana okolja.

# Manj je več

Se vam zdi nemogoče? No pri Kii ni. Novi rio res ponuja več na majhnem prostoru in za manjši denar. Za 10 tisoč evrov dobite bogato opremljen avtomobil sodobnega dizajna in za ta razred razmeroma veliko prostora.

Kia še naprej preseneča in navdušuje. Začela je ofenzivo z novo optimo in nadaljuje s prenovo svojih modelov. Najprej je bil na vrsti rio, sledil je picanto, nato cee'd. Vse v najbolj priljubljenih avtomobilskih razredih. Če je picanto majhen, morda premajhen, pa bodoči kupec zelo vneto koleba – ali rio ali cee'd? Zakaj? Predvsem zaradi uporabnosti. Rio je načeloma res manjši, a je notranjega prostora več kot dovolj. Tako udobnega sedenja na klopi zadaj v tem razredu že dolgo nismo ob-

čutili. Dovolj, več kot dovolj prostora tako za noge kot glavo, ob tem pa še vedno skoraj 300-litrski prtljažni prostor. Cee'd iz iste hiše je res nekaj daljši in ima nekaj večji prtljažnik, a v udobju skoraj ni razlike. Glavna razlika je v pogonu. Cee'd je na voljo z nekoliko močnejšimi motorji.

Zastopnik KMAG nam je tokrat na nekoliko daljši preizkus odstopil ria s srednjim paketom opreme in z vstopnim 1,25-litrskim bencinskim motorjem. Gre za zanimivo kombinacijo, ki

pod črto prinaša tudi dokaj ugodno ceno, po veljavnem ceniku 10.990 evrov.

Začnimo pri zunanosti. Novi rio se od predhodnega modela precej razlikuje. Postal je drznejši. Peter Schreyer, dolgoletni oblikovalec avtomobilov iz koncerna VW, dobro ve, kako se stvarjem streže. Prednji del je dovolj drzen, k čemur prispevajo nekoliko klinasta oblika, velika žarometna, v katerih so pod eno streho dnevne, parkirne in pozicijske luči in smernik, ter zajeten spodnji del maske



Testirani rio bi lahko opisali kot zanimivo kombinacijo vstopnega motorja in srednjega paketa opreme za slabih enajst tisočakov.

| KIA                          | RIO 1.25 CVVT                    |
|------------------------------|----------------------------------|
| Mere (dolžina/sirina/višina) | 4.045/1.720/1.455 mm             |
| Medosna razdalja             | 2.570 mm                         |
| Motor                        | 1248 cm <sup>3</sup>             |
| Menjalnik                    | 5-stopenjski ročni               |
| Moč                          | 63 kW (85 KM) pri 6.000 vrt./min |
| Navor                        | 121 Nm pri 4.000 vrt./min        |
| Poraba/CO <sub>2</sub>       | 4,3/5,0/6,0 l*/114 g/km          |
| Končna hitrost               | 168 km/h                         |
| Pospšek 0–100 km/h           | 13,1/ s                          |
| Prtljažnik                   | 288 l                            |
| Cena                         | 10.990,00 EUR                    |

\*izvenmestna/kombinirana/mestna

za dovajanje zraka motorju. Zadek močno spominja na prejšnjo generacijo Seatovega leona, aktualni generaciji pa sta zelo podobni stranski vzvratni ogledali. Nič narobe – Petrov duh pač. Testni rio je imel 5 vrat, je pa v novi generaciji na voljo tudi s tremi vrati.

Notranjost ni prestižna, je pa zelo prijetna. Armaturna plošča in vse obloge razen stropne so plastične. Črna plastika izpolnjuje notranjost, a so jo na srečo oblikovali tako, da deluje, kot bi uporabili boljše materiale. Ima pa plastika tudi dobro stran – enostavno vzdrževanje. Krpa in nekaj vode in vse je, kot bi bilo novo. Precej neobčutljivo, česar bodo vesele mamice in družinski očetje, ko si bodo otroci v avtu zaželeli manjši obrok. Volan in instrumente poznamo že iz drugih novih Kiinih modelov. En okrogel merilnik in dva polkrožna za volanom, vsi bogato osenčeni in lepo berljivi. Kombinacija belo-rdeče osvetlitve pripeva k prijetnemu počutju. V osrednjem merilniku za hitrost se na posebnem zaslonu prikazujejo podatki potovalnega računalnika – zunanja temperatura, prevoženi kilometri, trenutna poraba, povprečna poraba, število kilometrov do naslednjega polnjenja rezervoarja, povprečna hitrost in čas potovanja. Povsem dovolj podatkov, do katerih prihajamo s pritiskanjem tipke na volanskem obroču. Na njem sta tudi tipki za upravljanje radijskega sprejemnika. Ta se nahaja na srednjem delu armature in predstavlja tretjino prostora pod vetrobranskim steklom. Pod njim so še ekran in kontrole klimatske naprave. Všeč nam je bil nekoliko retro pristop k oblikovanju gumbov. Kljub avtomatski klimatski napravi (hitrost ventilatorja se sicer upravlja ročno) pa avto ni premogel hlajenega predala za pijačo. Manjši spodrseljaj, ki bi ga proizvajalec lahko hitro popravil, saj sta predala dva – pred sovoznikom in med sedežema, za ostale drobnarije pa je dovolj prostora tudi v oblogah vrat. Všeč nam je bila majhna kvadratna odprtina ob radijskem sprejemniku, podložena z gumo – za kartico, mobilnik ali drugo manjšo stvar.

Sedeži nudijo dovolj oprijema in niso utrudljivi. Voznikovega lahko premikamo v vse smeri. Kot smo že zapisali, je tudi sedenje zadaj udobno. Prtljažnik premore 288 litrov prostora ob postavljenih vseh sedežih. Dovolj za vsakdanjo rabo, morda premalo za daljše potovanje 4-članske družine. Vendar v primeru polnega avtomobila prostor ni edini problem. Največji problem postane motor. 1,25-litrski bencinski motor z močjo 63 kW in s 5-stopenjskim ročnim menjalnikom je naravnano zelo urbano. Čudežev pa vseeno ne zmore. Odziv na pritisk na pedal za plin je premišljen in varčevalno naravnano. Tega ne pišemo kar tako. Povprečna poraba na skoraj 1.000 kilometrskem testu je znašala le nekaj čez 6 litrov goriva na 100 km. Ko smo naredili še preizkus vožnje brez sunkovitega pospeševanja in se strogo držali vseh omejitev hitrosti na skoraj 50 km pot, je računalnik pokazal povprečno porabo 4,5 litra na 100 km. To pa je tudi bistvo testnega rila. Avto za vsak dan, ki bo razvajal s prostornostjo in ob zmerni vožnji tudi z razveseljivo nizko porabo goriva. Če vas ne bo motilo, da bo ob nekoliko izrazitejših klancih začel sopsti in vas zaprosil, da ste bolj strpni, in da na avtocesti ne boste najhitrejši, potem vas bo zadovoljil tudi na daljših potovanjih. Sicer pa ima Kia za rio na voljo še dva 1,4-litrška motorja, enega bencinskega in enega dizelskega. Oba premoreta veliko več moči in navora. Varnost pri kii ni vprašljiva. Na spisku opreme so tako zračne blazine in zračni zavese, ESP s sistemom proti zdrsu pogonskih koles, ABS zavorni sistem z EBD in s sistemom za pomoč pri zaviranju ter sistemom za utripanje zadnjih luči v primeru nenadnega in sunkovitega zaviranja. V pomoč je tudi sistem za speljevanje v klanec. Rio ima vse, kar voznik in potniki potrebujejo, za piko na i pa ima še kakšen dodatek za razvajanje. Za čim manj stresa v času uporabe je tu še 7-letna Kia garancija.

Nedvomno bo rio dokaj pogost na slovenskih cestah in je privlačna dopolnitev slovenskega avtomobilskega trga. **gma**



Notranjost je jasno zastavljena, upravljanje je enostavno in logično.



Zadek vozila je nekaterim všeč, drugim ne. Vsekakor je res, da jih vidimo vedno več, saj velja rio za dober nakup.