besedilo: **Tomaž Porekar** ▪ foto: **tovarna**

Kia de J

Kia je najhitreje rastoča znamka v svetu, k čemur je veliko pripomogla sveža oblika. Njen stvaritelj je nemški superman oblikovanja Peter Schreyer. Z novo podobo Ria si Kia obeta še korak naprej k največjim.

aneiro





Doslej smo se lahko v zadnjem ducatu let seznanili z dvema rodovoma Ria, a slovenskih kupcev nobeden od njiju ni prepričal, tako da je nekaterim še najbolj ostal v spominu njun predhodnik Pride. A novi Rio je revolucija, pravijo pri Kii. Z njim nameravajo osvojiti večji tržni delež povsod po svetu, kot so ga imeli doslej z Riom. Pet- in trivratni karoserijski različici bosta namenjeni predvsem razvitejšim trgom, kjer se limuzine ne prodajajo dobro. Marsikdo bo lahko pri novem Riu opazil tudi nekaj znanih potez, saj je ta razvit na skupni platformi s Hyundaijevim i20. A Rio prihaja na trg več kot dve leti pozneje in zanosni inženirji iz konstrukcijskega središča obeh znamk v južnokorejskem Namyangu so v novinca vtaknili marsikaj novega.

Najpomembnejši je gotovo videz. Zanimivo, ampak resnično: avtorji petvratnega Ria so nastanjeni v Kijinem kalifornijskem oblikovalskem oddelku v Irvinu! Spretni vodja Schreyer je svoje oblikovalske oddelke z različnih koncev sveta vpletel v tekmo za to, kdo bo izdelal najlepši novi Rio. Zmagovalci iz Kalifornije so spretno oblikovali predvsem sprednji del in na zadek Sportagea spominjajočo



Na trgu od oktobra

Kia Rio bo na evropskem trgu naprodaj od letošnjega oktobra. Pričakujemo lahko konkurenčne cene, kar naj bi bilo zlasti alarmantno za vse tekmece. Kar je začel Kijin Cee'd in nakazal Sportage, naj bi zdaj nadaljeval in dogradil Rio.

Okvirni tehnični podatki:

Dolžina 4.045 mm, širina 1.720 mm, višina 1.455 mm, medosna razdalja 2.570 mm, prtljažnik 288/923 litrov; teža od 1.029 kg; motorji: 1,2 – moč 62,5 kW/85 KM, navor 121 Nm, pospešek 13,1 s, normna poraba 5,0 l na 100 km, izpust CO_2 114 g na km; 1,4 – moč 80 kW/109 KM, navor 137 Nm, pospešek 11,5 s, normna poraba 5,3 l na 100 km, izpust CO_2 124 g na km ; 1,1 D – moč 55 kW/75 KM, navor 170 Nm, pospešek 16,1 s, normna poraba 3,6 (3,2) l na 100 km, izpust CO_2 94 (85) g na km ; 1,4 D – moč 66 kW/90 KM, navor 220 Nm, pospešek 14,2 s, normna poraba 4,1 l na 100 km, izpust CO_2 109 g na km.

zadnjo kombinacijo velikega prtljažnega izreza in podobno kot pri terencu oblikovanih luči. Rio je videti odraslo in zagotovo mu bo tudi to pomagalo, da se bo dobro spopadel z nekaterimi oblikovno manj suverenimi tekmeci v razredu manjših družinskih avtov.

Sicer pa Riu ne bo manjkalo tudi drugačnih novosti. Čeprav se pri motorjih seveda spogleduje s sestrskim i20, je tudi tu dovolj novega. Tako bo pri vseh motornih različicah mogoče dokupiti sistem z oznako ISG, novost, ki si vse bolj utira pot v običajno avtomobilsko uporabo. Ta sistem ustavljanja in zaganjanja motorja, če voznik čaka pred križiščem (ali kje drugje), pri Riu pripomore k še za 0,2 litra nižji povprečni porabi. Kia dodaja še možnost za doseganje nižje porabe pri različici EcoDynamics. Ta je najavljena le skupaj s trivaljnim turbodizlom, posledica pa bo nekoliko shujšana oprema, s čimer so težo zmanjšala za 35 kilogramov in dosegli cilj: ta Rio ima s 85 grami CO_2 na kilometer prevožene poti nižji izpuh kot nekateri najboljši hibridni avtomobili.





Ob predstavljanju Kijine revolucije v Riu velja omeniti še nekaj: že osnovni modeli bodo imeli precej bogato in za ta razred že kar nenavadno serijsko opremo.



Ob predstavljanju Kiine revolucije v Riu velja omeniti še nekaj: že osnovni modeli bodo imeli precej bogato in za ta razred že kar nenavadno serijsko opremo. Seveda moramo Kio pohvaliti, da bo odslej v vsakem Riu ESP, enako velja tudi za večino različic s klimatsko napravo (ki pa bo žrtev hujšanja v EcoDynamicsu). A za vse bodo serijske električne dvigalke stekel, električno nastavljivi in ogrevani zunanji vzvratni ogledali, radio z vmesnikom za CD in čitalnikom MP3 ter s štirimi zvočniki, upravljavskimi gumbi na volanskem obroču ali voznikov sedež z višinsko nastavitvijo.

Tudi običajna osnovna serijska oprema ne bo od muh: ISG, 15- ali 16- palčna kolesa, začasno nadomestno kolo, meglenke, ogrevani prednji sedeži, vmesnik Bluetooth za prostoročno telefoniranje, priključek za prenosni navigacijski sistem, predal pred sopotnikom s hlajenjem, tempomat in tipalo za samodejni vklop brisalcev ob dežju. Najbolje opremljene različice bodo imele še pametni ključ za zaklep in odklep skupaj z gumbom na armaturni plošči za zagon motorja, projekcijske žaromete in osvetlitev za vožnjo v ovinke, dnevne luči v tehniki LED, prav take zadnje luči, usnjene sedeže, sedempalčni zaslon navigacijske naprave, kombiniran s kamero za nadzor zadaj pri vzvratni vožnji, pa še bi lahko našteli kup manjših, a prav tako pomembnih opremskih dodatkov.

Na obisku v Namyangu so se korejski gostitelji celo tako potrudili, da smo nekaj različic Ria lahko preskusili tudi na cesti med tem krajem, letališčem Inčeon in Seulom. Gost promet in zvečine avtocestna povezava z omejitvami na 80 ali 100 kilometrov na uro in 26 radarskimi kamerami na stokilometrskem odseku niso bile ravno spodbudne razmere za preskus večine voznih lastnosti novega Ria, a za prvi vtis so zadostovale. Najmočnejša bencinska motorna različica (z bogato opremo) nas je prepričala, da je zares mogoče narediti tudi udoben majhen družinski avtomobil, ki zna razvajati! Pospešek zadovolji, podvozje bi lahko nekaj zares zahtevnih asfaltnih krp na solidnih korejskih cestah bolje ublažilo pred potniki v avtomobilu, a Rio tudi po prvem voznem vtisu obeta, da bo Kia z njim zapisala še eno poglavje uspešnega prodora na vse trge, tudi slovenskega.