



KIA RIO – VOŽNJA U GRADU – II ISPIT SUPERTESTA

TAMAN KAKO

Potpuno u skladu sa svojom definicijom malog gradskog automobila nova kija "rio" sjajno se snašla u uskim ulicama, bulevarima i gužvama velegrada. Veliki deo od ukupno pređenih 5.400 kilometara mali korejac dosad je prešao upravo u ambijentu kojem je prevashodno namenjen – gradu. Još jednom je pokazao da je udoban, a otkrio i da je okretan, živahan i zabavan

Hvalimo

- Okretnost koju obezbeđuju mali prečnik zaokreta
- Živahan motor malih dimenzija
- Pozicija sedenja za upravljanje

II ispit	Vožnja u gradu
lakoća manevrisanja	4
opšta preglednost	3
jednostavnost parkiranja	4
startnost do srednjih brzina	5
potrošnja u gradu	4
UKUPNA OCENA	4,00

Kompaktne dimenzije, odnosno dužina od samo malo preko četiri metra, garantuju da se parking često može naći tamo gde drugi ne mogu ni da stanu, što nas je sa kijom „rio“ mnogo puta obrado-

valo. Prija nam i široko otvaranje svih vrata, jer olakšava ulazak u vozilo, ili izlazak iz njega čak i u kabastoj zimskoj garderobi koju smo iz plakara izvucli tek pošto smo ocenili komfor i praktičnost na prvom ispit Supertesta.

Kako bi u unutrašnjosti obezbedili što više prostora, inženjeri su i u „riju“ pribegli sličnom triku kao i u „vengi“, pa je za volanom najlakše naći optimalan položaj ako se sedi malo uspravno. Iako je ustaljeno mišljenje da je pri dugim vožnjama ovakva pozicija neudobna, naša iskustva kažu da se u „riju“ može postići sasvim prihvatljiv kompromis. Naime, već smo na prvom ispitu primetili da su prednja sedišta

odlično oblikovana i za ovako mali automobil dobro dimenzionisana, a u gradu smo se uverili da i duža vožnja sedenjem čini neprijatnim.

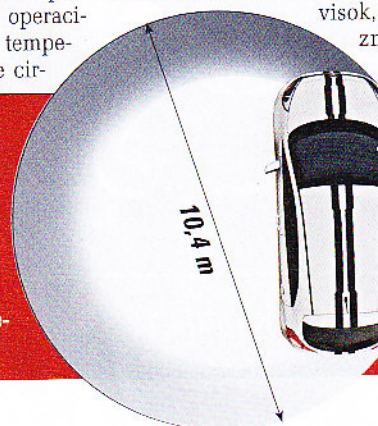
Gradska vožnja je odličan test za ergonomiju, s obzirom na česte manevre, i još češće potrebe da se nešto dohvati, uključi ili isključi. U tom pogledu „kija“ nas je zadovoljila čak

i iznad očekivanja. Upravljač je podesiv i po visini i po dubini, što je retkost u ovom segmentu automobila. Najčešće korišćeni prekidači klimatizacije i ventilacije lako su dostupni, veliki, jasni i intuitivni, tako da vozač ne mora da posveti preveliku pažnju običnoj operaciji kao što je promena temperature ili prebacivanje cir-

kulacije vazduha, a koja je nas u gradu često neophodna. Među osnovne karakteristike „rija“ možemo da svrstamo i njene meke komande, uključujući i ručicu menjača. Međutim, upravo tu stižemo do još jedne zamerke. Čak i kada je vozač visok, zadržavanje

Minimalni prečnik zaokreta U SKLADU SA PROSEKOM KLASI

Sa prečnikom okreta od 10,4 m, „rio“ se nalazi na nivou proseka u klasi. Recimo, za nijansu je slabiji od forda „fiesta“ (10,2 m), a okretniji od opela „korse“ (10,6 m). U skladu sa gabaritima i namenom jeste i podešenost upravljačkog sistema. Volan odlikuje snažan servo-uređaj koji nam je više nego dobrodošao pri čestim skretanjima ili u manevrima na ograničenom prostoru.



VAŽNI BROJEVI:

564	kilometra autonomije u gradu
13,1	sekund 0-100 km/h
10,4	metra prečnik zaokreta
7,62	litra potrošnja goriva u gradu
6,42	sekunde 30-60 km/h

Dosadašnje ocene

I ispit	Komfor i praktičnost	4,1
II ispit	Vožnja u gradu	4,0
III ispit	Vožnja na putu	—
IV ispit	Servisi i održavanje	—
V ispit	Vožnja čital. i gledal.	—
VI ispit	Finale Supertesta	—

GRADU TREBA



Zameramo

- Loša preglednost unazad
- Pozicija ručice menjača
- Suviše mekana papučica gasa

je sedište pomereno u krajnji zadnji položaj, ručica menjača u 2. i 4. stepenu prenosa, koja je kratka i nisko smeštena, ide suviše unazad i njena kugla završava gotovo u ravni sa kukom vozača. Pomeranjem sedišta unapred, ova mana postaje još izraženija.

U novom „riju“ debitovao je i mali 1.2 litarski benzinski agregat, koji se uklapa u svet-ski trend smanjivanja zapremine. Od samog početka ovog Supertesta, dopala nam se njegova živahnost i raspoloženost da se bez negodovanja vrti i isporučuje dovoljno snage. Sa 85 KS ovaj model je adekvatan masi koja premašuje jednu tonu. U gradskoj vožnji, motor u „riju“ dozvoljava korišćenje čak i vi-

Preglednost

DOVOLJNO NAPRED, LOŠE POZADI

Pozicija sedenja nam pruža dobru preglednost iz vozila napred i bočno. Međutim, upravo kod preglednosti nailazimo i na problem, sli-



sokih stepena prenosa, čime se može postići ekonomičnost, ali pri tome treba imati u vidu da se za ubrzavanje mora posegnuti za ručicom menjača i nižim stepenom prenosa. Veoma mekana papučica gasa i motor koji se rado vrti i ostvaruje najveću snagu u prvih 3.000 obrtaja, od vozača očekuju malo navikavanja kako bi precizno dozirao potrebne obrtaje pri polasku iz mesta. Prijao nam je i nivo bu-

ke u kabini, koji je u vožnji gradom veoma nizak. Ogibljenje je prilično tvrdo podešeno, tako da se na neravninama mora računati na izražene udarce, a kočnice su efikasne, mada nam se ne dopada mekan osećaj na pedalima. Ono što je svakom vozaču bitno jeste potrošnja goriva. Mali „rio“ sa potrošnjom goriva u gradu od 7,6 litara na prvi pogled ne deluje previše ekonomično, ali ova potrošnja je re-

čan onom kod većine malih automobila. Naime, što uslovljeni estetskim zahtevima, što aerodinamičkim zakonima, većina aktuelnih automobila iz ovog segmenta ima zaobljen zadnji deo koji se čak i sužava, što ostavlja malo prostora za zadnje staklo. Rezultat je taj da vozač u unutrašnjem ogledalu vrlo malo vidi, a u slučaju da na zadnjem sedištu ima i putnike – praktično ništa. Od pomoći su velika spoljna ogledala, ali mrtvih uglova prema nazad i dalje ostaje dosta, a ugradnja parking-senzora čini nam se kao dobra ideja kako bi se sačuvao zadnji odbojnik. On je deo dodatne opreme i za njega bi trebalo doplatiti 350 evra.

zultat bezbrižne vožnje koja se ne obazire preterano na potrošnju i podrazumeva stalno korišćenje klima-uređaja. To znači da se potrošnja bez mnogo truda može u proseku spustiti i za skoro jedan litara. Na sledećem ispit, kada ćemo „rio“ voziti van grada, proverićemo da li na otvorenom putu, ali i sa većom brzinom, realna potrošnja zaista može biti i manja. ■

R.S.P.

KIA RIO — II etapa Supertesta

ukupna kilometraža	5.395 km	100
u gradu	4.153 km	76,97
na otvorenom putu	1.242 km	23,03
ukupno potrošio goriva	446,83 l	
prosečno	8,28 l/100 km	
dosadašnja zapažanja		
—		

Troškovi za 5.395 km (u din.)

gorivo	57.448,1
—	—
ukupno za redovno održavanje	0 din
—	—
ukupno za vanredno održavanje	0 din
UKUPNO	57.448,1
prosečno po kilometru, sa gorivom	10,64 din
prosečno po kilometru, bez goriva	0 din