

Linija razlike

Sedan varijante malih gradskih automobila nikada nisu bile popularne na zapadu Evrope, ali je u zemljama Istočnog bloka i u Maloj Aziji za ovakvim vozilima bila opšta pomama. Svojim najnovijim modelom, Kija je rešila da malo „istumba“ stvari i prodrma konkurenciju



Ne treba se vraćati mnogo unazad i setiti se automobila iz „B“ segmenta kojima je na često na silu i još češće potpuno nakaradno „nakačen“ rep. Setite se starih varijanti Renoove „talije“, „fabije sedan“, „pežo 206 sedan“... Oni malo upućeniji u automobilska dešavanja znaju i da se u Brazilu proizvodila i Opelova „korsa“ sa repom. Zajednički imenilac za sve ove automobile jeste da su bili izuzetno ružni. Koliko god

su njihove „hečbek“ varijante bile privlačne, toliko su sedani bili dizajnerski promašaji. Zašto je to tako? Sigurno ne zbog toga što u Renou, Škodi ili Opelu nemaju dobre dizajnere. Razlog je trka za profitom. Kompanije su primetile da na tržištima zemalja u razvoju kako vole da nazovu zaostale i siromašne zemlje, koncept troporostorne limuzine ima status svojevrstnog božanstva. Velike limuzine vozili su državnici, diktatori i generali... Ipak, obična raja nije sebi mogla da priušti blindiranog „pulma-

na“. Zato je pojavom, malih i pre svega jeftinih sedana nastala opšta histerija. U celoj priči najviše prednjače Turska i Brazil koji predstavljaju ozbiljna tržišta za ovu klasu vozila. Ako je iko od vas bio na odmoru u Turskoj sigurno je primetio da na jednog „klia“ ili „megana“ u hečbek varijanti dolazi 20 sedana. E sad, pošto na ovim tržištima nije toliko bitno da li je u vozilu ugrađena kvalitetna oprema, već da li ima veliki gepek, proizvođači su ne retko škrtarili po pitanju završne opreme i materijala koji

su ugrađeni u ovakva vozila. S obzirom da su bili jeftini niko za to previše nije ni mario. E sada dolazimo do glavnog junaka ove priče, koji ima potpuno drugačiji pristup problemu.

Kija je dobro proučila probleme i potrebe kupaca i u trku ušla sa malo drugačijim pogledom na situaciju. Dok je prethodni „rio sedan“ bio tipičan predstavnik gore navedene kategorije automobila, novi „sport sedan“ ima malo drugačiju „politiku“. Ono što je na prvi pogled uočljivo jeste da zadnji deo „se-

Vidi majku, ženi ćerku

Obrada ili, popularnije rečeno, „rimejk“ stare narodne poslovice u slučaju ovog automobila bio bi vidi „rio“, ciljaj „sid“. Naime, iako bi prema strogoj kategorizaciji, glavni konkurent „rio sport sedanu“ bio „aveo sedan“, u Kiji ne kriju ambicije da otmu deo kljenata koji se odlučuje za „sid“. Pošto „sid“ nema ovakvu karoserijsku varijantu, sav teret je na „riju“ koji sa svojih 4 metra i 36 centimetara ima težak zadatak da se suprotstavi limuzinama i u „C“ segmentu. Ako malo prostudirate cenovnike videće i da mu je i cena tako koncipirana.

Cena vozila

Kia Rio
Sport Sedan 1,25 EX
10.590 €
sa PDV-om



dana” nije na brzinu sklepan tek da bi moglo da se kaže da ima rep, već je fabrika temeljno pre-radila ceo zadnji kraj, uključujući i izmene na liniji krova. Zadnji kraj stilski podseća na veću i luksuzniju „optimu“ sa velikim svetlošnim grupama. Poklopac prtljažnika je elegantan, diskretan i ne upada u oči poput onog na „pežou 206 sedan“. Sve u svemu, zaista pristojno spakovani automobil. Ruku na srce, slagali bismo kada bi rekli da je lepši od hečbeka, ali s obzirom na to šta smo sve viđali ranijih

godina u ovoj konkurenciji, „rio sedan“ je vrlo dobar.

Rešili smo da vam predstavimo verziju koja je najprodavnija, osnovnu varijantu sa najmanjim motorom od 1,25 litara i 85 konjskih snaga. Prvo što nas je začudilo je to da je bazna verzija „sedana“ opremljenija od osnovnog „rija“ u „heč“ varijanti. Uz to i za nijansu skuplji.

Moramo priznati da smo pozitivno iznenađeni opremom na „sport sedanu“ jer smo očekivali da najjeftinija verzija bude „gola“. Ipak, sačekali su nas klima

uređaj, radio sa 4 zvučnika, USB priključak, podizači prednjih stakala, alarm, centralna brava sa daljinskim otključavanjem... i sve to bez doplate? Hm, zanimljivo. Ono što je još interesantnije jeste da se nije škrtarilo ni na bezbednosnoj opremi. Svaki „rio sport sedan“ ima šest vazdušnih jastuka, aktivne naslone za glavu, ABS, ESP, sistem za kontrolu stabilnosti vozila, sistem za kontrolu proklizavanja točkova, pa čak i sistem za pomoć pri kretanju na uzbrdici. U čemu je caka? Pa štos je u tome da je Kija ovim mode-

lom želela pre svega da popuni prazninu u svojoj gami i da nekako napravi vezu između „rija“ i „sida“. Poznato je da „sid“ ni u prethodnoj ali ni u nadolazećoj generaciji nema limuzinski varijantu, pa testirani „sport sedan“ ima upravo tu ulogu da kupcima koji se odlučuju za „sida“ da još jednu alternativu prilikom izbora novog vozila. Bogata oprema sa jedne strane, neminovno povlači i cenu koja je prešla deset hiljada evra.

Opšti utisak kvaiteta je dosta dobar ako se uzme u obzir ►



Prostor za 0,5l flašu i za putnike pozadi



Pozadi ima mesta kao u klasi iznad



Očekivali smo nešto više prostora u prtljažniku

da je reč o vozilu „B” segmenta. Siva plastika deluje pomalo monotono, ali nije ispuštala neprijatne zvuke, niti se odaje utisak da će ovaj „rio” za koju godinu „proškripati”. Mesta na prednjim sedištimasima ima sasvim dovoljno, ali bi sedalni deo mogao da bude nešto duži. Ipak, zanimljivija nam je bila situacija na zadnjim sedištimasima. U kraćoj verziji „rio” baš i nije bio preterano prostran naročito kada je u pitanju prostor za glave putnika. Iako je međuosovinsko rastojanje kod obe verzije isto, čini nam se da je zadnja klupa sedana postavljena nešto niže tako da zbog drugačijeg položaja tela ima više mesta i za kolena, ali i za glave putnika. Kad je prostor iznad glave u pitanju,

deo zasluga pripada i izmenljivoj liniji krova.

Testni model imao je osnovni motor od 1.250 kubika sa 85 konjskih snaga. S obzirom da je ovaj sedan prvenstveno namenjen porodičnim ljudima kojima je prostor za prtljag važniji od ubrzanja i maksimalne brzine mislimo da će u potpunosti odgovoriti svim izazovima. Reč je o motoru najnovije generacije sa „dual CVVT” sistemom (varijabilno vreme otvaranja ventila), koji ima obrtni moment od 121 Nm pri 4.000 obrtaja u minutu. U praksi, „rio sport sedan” ima sasvim pristojna ubrzanja za gradske uslove i lepu krstareću brzinu na auto-putu. Kao i kod većine motora male zapremine, ostaje bez daha jedino kada je

u pitanju preticanje pri brzina od oko 100 km/h. Tada valja spustiti brzinu niže i dobroano pritisnuti papučicu gasa.

Jedan od glavnih razloga za kupovinu ovog automobila je prtljažnik. U odnosu na verziju sa troje i petoro vrata, sedan ima za trećinu veći prtljažnik. Gledano kroz brojke to iznosi 390 litara, što nije rekord u ovom segmentu, naprotiv, ali je sasvim dovoljno i za zahtevnije porodice. Sam oblik prtljažnog prostora nije u potpunosti pravougaoni, a nije nam se dopalo ni to što nije potpuno obložen. Ipak, za razliku od nekadašnje prakse, bar je poklopac prtljažnika ima svoju oblogu, tako da više nema golog lima (koji je bio karakterističan za vozila ovog tipa) koji ume da



RIO

Kia Rio
Sport Sedan 1,25 EX

MOTOR: zapremina 1248 ccm, snaga 62,5 kW (85 KS) pri 6.000 o/min, obrtni moment 121 Nm pri 4.000 o/min, menjač manualni 5 brzina

DIMENZIJE: 4365/1720/1455 mm, međuos. rastojanje 2.570, masa 1029 kg, rezervoar 43 l, prtljažnik 390 l

PERFORMANSE: maks. brzina 172 km/h, 0-100 km/h 13,1 s, potrošnja 4,3/5,0/6,0

emisija CO₂ 114 g/km (Euro 5)

Oprema:

STANDARD (PAKET EX): ABS+EBD+BAS, ESP, VSM, TSC, sistem za pomoć pri kretanju na uzbrdici, vazdušni jastuci za vozača i suvozača, bočni vazdušni jastuci, bočne vazdušne zavese, aktivni nasloni za glavu na prednjim sedišta, daljinsko centralno zaključavanje sa preklopivim ključem, alarm, klima uređaj, električni podizači prednjih stakala, radio/CD/MP3 sa 4 zvučnika, komande audio uređaja na upravljaču, USB+AX, putni računar, grejani i električno podesivi retrovizori



Točak upravljača vrlo lepo leži u rukama a tasteri su dobro pozicionirani

Ozvučenje je najlošiji deo „rija“; ako je za utehu, USB i AUX utičnice su standard

Neobično postavljen otvor za odlaganje sitnica svima privlači pažnju

Kaseta je natprosečne zapremine - A4 format staje bez savijanja



Jednostavno ali pregledno



Komande radija i bord kompjutera



ESP je standard



deluje previše jeftino i kviri utisak o vozilu.

Na kraju priče o „sport sedanu“ vreme je da saberemo utiske i uporedimo ga sa hečbek verzijom koju smo nedavno vozili. Nije neka mudrost reći da je novi „rio“ zaista gradska faca i da njegov atraktivan izgled mami poglede. Poenta je da ova verzija ima sasvim drugu filozofiju. Namenjena je pre svega porodičnim ljudima svih starosnih grupa, koji žele lep, ali nešto mirniji automobil pristojnih voznih performansi i velike upotrebljivosti. Treba da udobno preveze četiri, a u nuždi i pet putnika sa određenom količinom prtljaga. Pri tome ne sme da bude prevelik za svakodnevnu gradsku eksploataciju i parkiranje na uskim mestima.

Celokupna formula koju je Kija primenila kod konstrukcije ovog vozila nije loša, i malo je drugačija od onoga što smo videli. Glavni sudija, ipak nije „Auto“ magazin već kupac, a ako je suditi po prvim informacijama koje nam stižu iz Kijinih salona, imaju razloga da budu zadovoljni.

| Armen Derbogossijan