



Novi klinac u kvartu

Priznajemo, gornja slika izgleda kao potjernica. Pet malih automobila, pet sličnih silueta, pet lica koja se manje razlikuju nego što bismo željeli. Zadaća glasi: pronađite novu Kiju (ako sada počnete tražiti, Rio je crveni auto). Dobrodošli u bujajuću klasu su-trašnjice. Da, točno ste pročitali, jer upravo je kod malih automobila vrlo živahno. Raste raznovrsnost, napredak je tako velik da se stječe dojam kako se u drugim klasama ništa ne događa. Limuzine? Postaju sve veće. SUV-i? Postaju sve manji. Kompakti? Sve više nalik Golfu. No određen broj manjih automobila u klasi oko četiri metra munjevitom dozrijevaju.

Škoda Fabia uvodi tehniku viših

klasa poput turbomotora ili mjenjača s dvije spojke, Honda Jazz blista s prostornim konceptom kakvom se rijetko divimo čak i kod velikih. Kako stoje stvari kod Francuza poka-

Teško je nadmašiti prostranost Jazz-a i dinamičnost Mazde2

zuje Renault Clio, a Mazda 2 ponovno glumi sportaša i mjernu letvicu dinamike postavlja jako visoko.

Iza naoko jednoličnih lica malih automobila skriva se, dakle, uzavreli kotao šarolikosti. Svi proizvođači automobila znaju da će u budućnosti sve više kupaca prelaziti u navodno male, ali odavno punovrijedne automobile. Dovoljno veliki

kao zamjenski automobili, dovoljno okretni za posljednja parkirna mjesta, cjenovno dostupniji od kompakata i odrasliji od svih svojih klepetavih prethodnika.

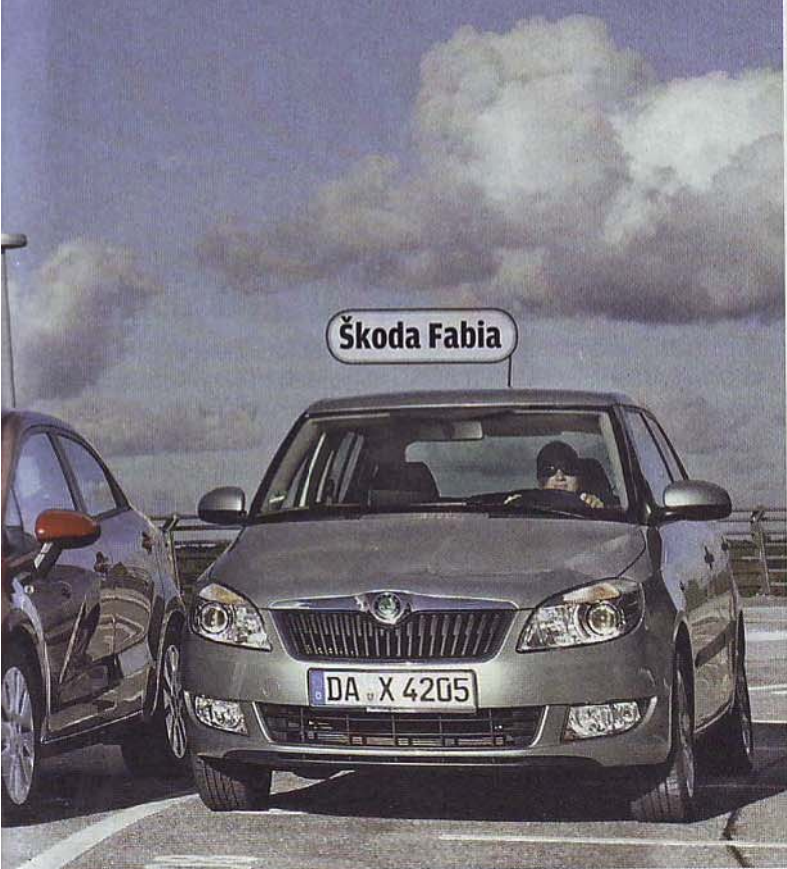
Dakle, u tom uzburkanom, rastućem tržišnom segmentu kreće Kia koju smo odmah detaljno proučili. Ponajprije, novi Rio, koji sa svojim prethodnikom ima zajedničko samo ime, pokazuje napretke ove marke željne učenja. Ona pripada koncernu Hyundai koji je već dugo pod povećalom Volkswagena i smatra se opasnim konkurentom. Ako su Korejci doista tako dobri, u Riju bismo to morali osjetiti.

Baš kao i u ostalim Europljanima i Japancima pošto je Kia najavila primamljivu cijenu od 84.990 kuna

za početni model. Nama isporučeno testno vozilo daleko je od toga. Rio 1,4 s peterim vratima, 109 KS i najbogatijom opremom košta čak 105.990 kuna. To je mnogo novca,



Lica ovih pet kandidata izgledaju slično, ali iza Fabie, Rija, Clia, Mazde 2 i Jazza skriva se dovoljno vlastite osobnosti



U segmentu malih automobila vrlo je tijesno, konkurencija je golema. Sada novi Rio sa sedmogodišnjm garancijom i atraktivnim cijenama želi unijeti kaos u klasu. Prva usporedba s Fabiom, Cliom i ostalim društvom otkriva hoće li Korejci pronaći svoje mjesto u srcima kupaca

ali s njim usporedivi suparnici uglavnom su skuplji. S rastom u ovoj klasi očito su i cijene procvale. Ipak, tada se podrazumijeva da je tu i luksuzna oprema poput ESP-a, radija i klima uređaja, a kod Kije čak i sedmogodišnja garancija. Dakle, gdje se smjestio novi Rio? Odgovor ćete naći na sljedećim stranicama



Ovdje se već počinju zamjećivati razlike: od kupeastog stražnjeg kraja Rija (lijevo) do strmog karavanskog kraja Honde Jazz (posve desno) tu je ponešto za svačiji ukus

POZICIJA

5

Zimski vrt

Zrak! Svjetlo! Prostor! To nijedan ne zna bolje. Nažalost, sve u svemu, Jazzu nedostaje skladnosti



Honda Jazz

302 BODOVA

■ Honda ovdje doslovce strši: ne samo zato jer joj je krov tri centimetara više od Fabijina nego i zato što iz 3,90 metara najbolje crpi mnogo prostora. Jazz nije mali automobil, on je mikrokaravan. Unutra se osjećate slobodno kao u zimskom vrtu, vjetrobransko staklo je daleko, a straga je genijalna stražnja klupa. Uspravite je, poprečno ubacite bicikl i čudite se! Nešto jedinstveno što ne nudi nijedna druga marka, premda bi bilo dobro da to kopiraju. I njezin prtljažnik od 428 litara (najviše 1384 litre) smatrao bi se pristojnim i kod dvije klase iznad.

U svakom slučaju Honda bi mogla bolje njegovati svoju uspješnicu čiji je temeljni kon-

cept star već deset godina. S jednostavnom plastikom može se živjeti, ali u njoj miriši kao kod zubara, a na neravnim cestama klepeće poput kutije s salatam. Glasan 1,3-litreni motor tromo ubrzava, a mjenjač je tvrd. Više nam se sviđio manji 1,2-litreni motor.

Ako čudo prostranosti već nije dinamično, trebalo bi nas barem meko ljuljati.

Ni slučajno! Honda se kruto kotrlja, glasno upada u rupe, a na autocesti loše drži smjer. Jazzu nedostaje sklada, nažalost i kod cijene: sa 147.186 kuna Japanac košta četrdesetak tisuća kuna više nego Kia. Ipak, rabljeni Jazz vrlo se cijeni. Kao što rekosmo: Honda strši.

Kao rabljeni vrlo je cijenjen



Središnja konzola u stilu osnovne škole: jasna, velike tipke, jednostavno rukovanje. Kolo upravljača podesivo po dužini i visini, a pristaje najrazličitijim stasovima



Ako se podijeljena stražnja kupa preklopi uvis (lijevo), poprijeko stanu bicikli. Ovaj prtljažnik konkurenciju degradira na male damске torbice.

POZICIJA

4

Sportski studio

Mazda glumi lakonogog umjetnika zavoja, ali drugi nude više mjesta i udobnosti


Mazda 2
302 BODOVA

■ Svom najmanjem modelu Mazda je podarila dovoljno sportskih gena. Ne samo zato jer je naše testno vozilo nastupilo kao skupi GTA za 113.190 kuna: model s petorim vratima drži uzornu dijetu i teži samo 1030 kilograma, što se u vrijeme sve bučastijih automobila ne može dovoljno nahvaliti. Tako Mazda 2 ostaje živahan vragolan koji rado komunicira: precizan upravljač i kruti ovjes u svakom trenutku nude detaljno izvješće o cesti, čak se i spasonosni ESP glasno aktivira u graničnom području. I 1,5-litreni motor snažno tutnji, što malom huliganu rado opraštamo jer djeluje

budno i nudi dobre performanse. Kod sprinta na semaforu (10,6 sekundi) i kod međuubrzanja samo je Škodin turbo bolji od njega, ali sa 6,5 litara potrošnje na testu guta pola litre više.

Čak je i ESP povremeno bučan

Želja za ugađanjem nije jaka strana sportskog talenta. Usko skrojena Mazda je tijesna, posebno na stražnjim sjedalima, a najmanji prtljažnik (najviše 787 litara) prisiljava na mudro pakiranje. Ipak, meka sjedala ublažavaju najgrublje udarce. Dopadljiva je serijska oprema koja uključuje i grijanje sjedala, krovni spojler i 16-inčne kotače. Visoku cijenu moramo prihvatiti kao i cijelu Mazdu: sportski!



Središnji brzinomjer, kožno kolo upravljača i ručica mjenjača čvrsta poput stiska ruke gorostasa. No što serijski tempomat radi u jednom sportašu?



Na stražnjem sjedalu se ne sjedi nego si priklješten. Stražnji poklopac s gumbom, ali prijava ruke kao i kod Clioja

POZICIJA

3

Tvrđi od očekivanja

Cliov tvrdi ovjes pomalo muči putnike, ali je štedljivi turbomotor izvrstan


Renault Clio
313 BOD

■ Od jedinog Francuza u usporedbi očekujemo udobnost, aromu ugođe i poneki nepotreban višak opreme. Clio gotovo nje-mačkom strogoćom kamuflira svoje porijeklo. No dobro, vrata se široko otvaraju, a veliki prozori osiguravaju osjećaj prostranosti kakav u novim automobilima klinasta oblika više ne nalazimo. No, trezveno gledan, Clio je uzak, ureden dosadno i ovjes mu je neočekivano tvrd. Mališan ili poskakuje preko neravnina ili katapultira svoje putnike iz sjedala. To bi možda bilo dopušteno u nekom žestokom sportskom patuljku (kakav je Clio RS), ali za takvo što je upravljač previše neprecizan.

Renaultu nedostaje zrelost godina

Suvremeni turbomotor (jedini uz Škodin) svoj posao odlično obavlja: bez turborupe, bez naglog razvoja snage, radi tiho i štedljivo (potrošnja na testu 6,0 litara), ali ga sputava nevjerojatno dug prijenos. Živah-a prestiži kamion? Nema šanse. I dalje se nastavlja s dobrim i lošim: široka sjedala ali premalo bočne potpore. Precizan mjenjač, ali čemu duga ručica? Duboko uvučen radio, ali zato praktično daljinsko upravljanje na kolu upravljača. Testirana inačica Night&Day pokazuje se kao bogato opremljena oproštajna predstava kojoj ipak nedostaje zrelost godina. Novi Clio stiže 2012.



Kabina ne djeluje tako ugađeno kao kod konkurencije. Volan se može podesiti samo po visini, visoki vozači sjede s ispruženim rukama. U ljeto stiže novi Clio



Ako su se prsti navikli na tipke, daljinsko upravljanje za radio (lijevo) savršeno funkcionira. Stražnjem poklopcu nedostaje ručka: zimi se ruke zaprljaju

Dnevna soba

Ravne linije, kvaliteta u detaljima, visoka cijena. Fabia ne može sakriti VW-ove korijene



Škoda Fabia

319 BODOVA

■ Aktualna moda klinova i uglova Fabiji je spustila pravocrtnu grbu. Njezino vjetrobransko staklo još stoji blizu i strmo, što je lijepo jer se u njemu ništa ne reflektira. Putnici sjede visoko, a i u stražnji dio ulaze do-

stojanstveno zahvaljujući velikim otvorima vrata. Tu je i prtljažnik prikladan za putovanja. Ah, kod malih automobila klasična kutija doista može biti jako simpatična. Priznajemo, kokpit pretjeruje sivom jednostavnošću, no malo se toga može prigovoriti rukovanju, prekidačima te širokim, čvrstim sjedalima. Njih nadopunjuju funkcionalnost te dobra kvaliteta jer se ispod skriva VW Polo.

To vrijedi i za 1,2-litreni motor iz wolfsbur-

škog regala. Ovaj dragulj od turbomotora kreće odozdo mnogo snažnije, a i tiši je od benzinskih motora s Dalekog istoka. Povrh svega, usprkos nadmoćnih performansi ne troši više od njih (na testu 5,9 litara). Podjed-

Turbomotor je snažan i tih

nako suvereno rade fini upravljač i upadljiv spasi- telj ESP, a samo udob-

nost kotrljanja trpi zbog štedljivih guma. One pripadaju paketu "Green-tec" (koji dolazi uz nadoplatu, uključujući i automatski start-stop sustav), s kojim se 121.262 kune skupa Škoda može opremiti kao nijedan drugi model na testu. Što želite: paket opreme za loše ceste? Krovnu ogradicu? Tonirano stražnje staklo? Tako Fabia postaje vrlo pomodna.



Tko u ovom kokpitu broji VW-ove dijelove neće mu biti dovoljne dvije ruke. Straga strop nije prenizak čak ni visokim ljudima. Praktično: dvostruki pretnac za rukavice



Wellness salon

Rio mazi prostranošću, udobnošću i zrelošću. Uz ovu joj se cijenu malo može prigovoriti



Kia Rio

321 BODOVA

■ Gdje se nalazi Rio? S pola noge u Golf klasi. Njegova privlačno upakirana dužina od 4,05 metara gotovo da premašuje format malih vozila, sprijeda nijedan ne nudi više mjesta. Ah, ni tu tišinu! Solidna izrada ne dopro- zori ograničavaju osjećaj ugođe i pogled

prema natrag. Prtljažnik (188/923 litre) samo je prosječne veličine. Tišini uvelike pridonosi i motor od 1,4 litre: u donjem području veličanstveno miran u radu, ali zato slabije vuče. Iznad toga se budi 109 KS koje potjera jedini šesterostupanjski mjenjač u ovoj usporedbi. U štednji (potrošnja na testu 6,1 litra), međutim, mjenjač nimalo ne pomaže.

Bez sumnje, Kia želi biti velika - što joj i uspijeva. Široka, čvrsta sjedala s presvlakama za vječnost, ovjes koji tek kod potpune natovarenosti gubi suverenost. Rio se prije ubraja u pratitelje nego u sportaše, no u svakom slučaju ESP bi trebao ranije obuzdati zanošenje stražnjeg kraja. No, mnogo češće smeta skro-

man krug okretanja od 11,2 metara. Dakle, malo je toga za prigovoriti, ali mnogo razloga za trljanje ruku: sedam godina garancije i cijena bez konkurencije od 105.990 kuna. Za te novce Kia ne isporučuje štedni paket nego solidan luksuz s klimom, radiom i 16-inčnim kotačima. A to doista daje dobar osjećaj.

Kia želi biti velika - a to i jest



Kokpit s jasnim rasporedom, nešto sjaja i dobrom kvalitetom. Na čvrstim sjedalima smetaju samo kratke sjedeće površine. Šest stupnjeva prijenosa (koje inače ne nudi nijedan drugi) čisto se ubacuju

PODACI O VOZILU	HONDA	KIA	MAZDA	RENAULT	ŠKODA
Motor vrsta/cilindri/položaj	četverocilindarski, sprijeda poprijeko	četverocilindarski, sprijeda poprijeko	četverocilindarski, sprijeda poprijeko	četverocilindarski, turbo, sprijeda poprijeko	četverocilindarski, turbo, sprijeda poprijeko
Ventili/bregasta vratila	4 po cilindru/1	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/1	2 po cilindru/1
Pogon bregastog vratila	Lanac	Lanac	Lanac	Zupčasti remen	Lanac
Obujam	1339 cm ³	1396 cm ³	1498 cm ³	1149 cm ³	1197 cm ³
kW (KS) pri o/min	73 (100)/6000	80 (109)/6300	75 (102)/6000	76 (103)/5500	77 (105)/5000
Nm pri o/min	127/4800	137/4200	133/4000	155/3500	175/1550
Najveća brzina	182 km/h	183 km/h	188 km/h	188 km/h	191 km/h
Mjenjač	5 stupnjeva ručni	6 stupnjeva ručni	- 5 stupnjeva ručni	5 stupnjeva ručni	5 stupnjeva ručni
Pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon
Kočnice sprijeda/straga	disk/disk	disk/disk	disk/bubanj	disk/disk	disk/disk
Gume na testnom vozilu	185/55 R 16 H	195/55 R 16 H	195/45 R 16 W	195/50 R 16 V	185/60 R 15 H
Veličina kotača	6 x 16"	6 x 16"	6,5 x 16"	6,5 x 16"	6 x 15"
Emisija CO ₂	129 g/km	128 g/km	132 g/km	125 g/km	117 g/km
Potrošnja	6,7/4,9/5,6 l	7,2/4,5/5,1 l	7,3/4,8/5,7 l	7,0/4,5/5,4 l	6,3/4,4/5,1 l
Spremnik goriva/vrsta goriva	42 l/super	43 l/super	43 l/super	55 l/super	45 l/super
Buka u prolazu	69 dB(A)	71 dB(A)	71 dB(A)	70 dB(A)	72 dB(A)
Prikolica kočena/nekočena	1000/450 kg	1050/450 kg	900/500 kg	1200/535 kg	1200/500 kg
Obujam prtljavnika	428-1384 l	288-923 l	250-787 l	288-1038 l	315-1180 l

*grad/otvorena cesta/ukupno na 100 km; **350 Nm/1750 o/min u postavci Dynamic

TROŠKOVI/JAMSTVA	HONDA	KIA	MAZDA	RENAULT	ŠKODA
Norma ispušnih plinova	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Servisni intervali	20.000 km/1 godina	30.000 km/2 godine	20.000 km/1 godina	20.000 km/2 godine	30.000 km/2 godine
Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo
Mehanika/km ograničenje	3 godine/100.000 km	7 godina/150.000 km	3 godine/100.000 km	2 godine/bez	2 godine/bez
Jamstvo protiv hrđanja	12 godina	12 godina	12 godina	12 godina	12 godina
Jamstvo mobilnosti	3 godine	3 godine	neograničeno	neograničeno	neograničeno

IZMJERENE VRIJEDNOSTI	HONDA	KIA	MAZDA	RENAULT	ŠKODA
Ubrzanje 0-50 km/h	3,5 s	3,6 s	3,3 s	3,4 s	3,4 s
0-100 km/h	11,4 s	11,2 s	10,6 s	11,0 s	10,1 s
0-130 km/h	19,1 s	18,7 s	18,6 s	18,6 s	16,5 s
Elastičnost 60-100 km/h	12,7 s (4. brzina)	12,9 s (4. brzina)	10,9 s (4. brzina)	14,2 s (4. brzina)	10,0 s (4. brzina)
80-120 km/h	18,2 s (5. brzina)	24,3 s (5. brzina)	19,5 s (5. brzina)	26,3 s (5. brzina)	15,6 s (5. brzina)
Težina praznog vozila/nosivost	1118/492 kg	1128/472 kg	1030/460 kg	1172/408 kg	1142/443 kg
Raspodjela težine spr./straga	62/38%	61/39%	62/38%	61/39%	62/38%
Krug okretanja lijevo/desno	10,4/10,5 m	11,2/11,4 m	10,6/10,4 m	11,5/11,4 m	10,5/10,5 m
Zaustavni put s hlad. kočnicama	37,9 m	38,1 m	36,1 m	37,3 m	35,5 m
s toplim kočnicama	40,0 m	37,8 m	37,4 m	36,5 m	35,4 m
Buka u kabini pri 50 km/h	60 dB (A)	59 dB (A)	61 dB (A)	59 dB (A)	61 dB (A)
pri 100 km/h	68 dB (A)	68 dB (A)	70 dB (A)	68 dB (A)	69 dB (A)
pri 130 km/h	75 dB (A)	74 dB (A)	73 dB (A)	74 dB (A)	73 dB (A)
Potrošnja na testu - CO ₂	6,1 l/s - 144 g/km	6,1 l/s - 144 g/km	6,5 l/s - 154 g/km	6,0 l/s - 142 g/km	5,9 l/s - 141 g/km
Doseg	600 km	700 km	660 km	910 km	760 km

CIJENE/OPREMA	HONDA	KIA	MAZDA	RENAULT	ŠKODA
Model	Jazz 1,4 i-VTEC Sport	Rio 1,4 Style	21,5 GTA	Clio TCe 100 Night & Day	Fabia 1,2 TSI Elegance
Zračni jastuci vozač/suvozač/bočni sprijeda	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Zračni jastuci za glavu sprijeda/straga	S/S	S/S	S/S	S/S	4191 kunu/-
Klima uređaj/automatski	-/S	S/-	-/S	-/S	-/S
Radio s CD-om	S	S	S	S	S
Automatski mjenjač	-	9000 kuna	-	N	12.912 kuna
Tempomat	S	N	S	S	S
Metallik lak	3000 kuna	2500 kuna	2850 kuna	2950 kuna	2951 kunu
Cijena (ocjenjuje se)	147.186 kuna	105.990 kuna	113.190 kuna	97.400 kuna	121.262 kune

S-serijski, N-ne isporučuje se

REZULTATI

	MAKS. BODOVA	KIA	ŠKODA	RENAULT	MAZDA	HONDA
KAROSERIJA						
Ponuda prostora sprijeda	15	14	12	12	13	12
Ponuda prostora straga	10	6	7	5	5	8
Osjećaj prostranosti	5	4	4	4	3	4
Prtljažnik	15	9	11	9	7	15
Nosivost	5	5	5	4	5	5
Varijabilnost	5	1	1	1	1	4
Prikolica	5	4	5	5	3	4
Preglednost	5	2	3	2	2	3
Dojam kvalitete	15	12	11	10	10	10
Sigurnosna oprema	20	6	4	8	6	6
Medurezultat	100	63	63	60	55	71

POGON						
Ubrzanje	10	7	8	8	6	7
Najveća brzina	5	4	4	4	4	4
Elastičnost	15	6	9	9	9	8
Ugladenost	10	8	8	7	7	7
Živost/brzina reakcije	5	3	4	3	4	3
Mjenjač	10	8	8	7	7	7
Potrošnja na testu	25	19	20	20	19	19
Doseg	5	3	4	5	3	3
Okoliš*	15	9	10	10	9	10
Medurezultat	100	67	75	72	70	68

*Emisija CO₂ (EU Mix), vanjska buka, masa praznog vozila, norma štetnih plinova

UDOBNOST						
Ovjes	20	13	10	11	11	11
Sjedala sprijeda/ulazak	15	12	13	11	10	11
Sjedala straga/ulazak	10	7	9	6	6	8
Buka u kabini	5	3	3	3	3	3
Dojam buke	10	7	8	6	6	6
Oprema za udobnost	15	10	9	8	9	11
Tehničke opcije	5	1	1	1	1	1
Ergonomija	10	7	7	6	7	6
Klimatizacija	10	3	3	5	5	5
Medurezultat	100	63	63	57	58	62

VOZNA DINAMIKA						
Sigurnost vožnje	20	15	16	17	17	18
Elektronička pomagala	10	9	8	7	6	6
Držanje smjera	5	5	5	5	5	4
Agilnost	15	12	12	10	13	10
Upravljač	15	11	12	10	12	9
Kočnice*	20	14	18	16	16	13
Trakcija	10	8	8	8	8	7
Krug okretanja	5	1	2	1	2	2
Medurezultat	100	75	81	74	79	69
REZULTAT TESTA	400	268	282	266	262	270

*zajednička ocjena za zaustavni put i osjećaj pri kočenju

TROŠKOVI						
Cijena	40	16	7	18	12	3
Preprodaja	15	6	7	5	7	7
Porez/osiguranje	10	6	6	6	6	6
Održavanje	10	10	6	8	6	5
Garancije	10	8	3	3	4	4
Gorivo (15.000 km/god)	10	5	6	5	4	5
Dodatna oprema	5	2	2	2	2	2
Medurezultat	100	53	37	47	41	32
UKUPNI REZULTAT	500	321	319	313	303	302
MJESTO		1.	2.	3.	4.	5.

Naj uloženo-dobiveno

FAKTOR UŽITKA

Ovdje je riječ o pitanju ukusa - ocjena ne utječe na ukupnu ocjenu

	ŠKODA	KIA	MAZDA	HONDA	RENAULT
					
KATEGORIJA					
Dizajn	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Vožnja	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Osjećaj ugođe	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Imidž	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
UKUPNO	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = bajkovito, ★★★★★ = privlačno, ★★★★★ = prihvatljivo, ★★★★★ = moglo bi i bolje, ★★★★★ = dosadno

■ Budimo realni: čarolija i šarm u razumnoj klasi od četiri metra rijetki su kao i orhideje na tržnici. Kruti ICE-look jednog Jazza ili privlačne proporcije Rija mogu se smatrati tračkom nade, dok šest godina star Renault Clio pokazuje da čak i mališani s malo lima mogu dobiti staračke bore. Trend turba čini dobro Fabijinom

temperamentu koji je naprosto procvjetao. Clio, također s prednabijanjem, pati zbog dugih prijenosnih omjera u mjenjaču. Oštine nedostaje i Jazzu, baš kao i malo više okretnosti. Auto za vozača u ovoj usporedbi proizvodi Mazda, čije bi pakiranje i ovjes s lakoćom podnijeli više snage. Kako bi bilo s jednim malim GTI-jem?

On bi mogao, kao sportski bombon imidža, dodatno zaoštriti Riov profil. S mnogo mjesta i najboljom izolacijom buke dosad ponajprije je udoban model, da bi se približio Fabiji nedostaju mu ponajprije vatreniji motor i više začina u upravljaču. Fabia već u drugoj generaciji pokazuje svoju izvrsnost, što pridonosi i poboljšanju imidža

RANG LISTA



1
Kia Rio
321 BODOV

■ Jeftin i uzornom garancijom - uz poznate prednosti Rio nudi nove kvalitete. Prostran je, udoban i uravnotežen. Samo motor i ESP treba još fino dotjerati



2
Škoda Fabia
319 BODOV

■ Najbolji pogon, suverena udobnost, nadmoćna u voznoj dinamici, uistinu suvremeni automatski start-stop sustav - ipak, tolika nadmoć ima visoku cijenu



3
Renault Clio
313 BODOV

■ U korist Francuza govore snažan motor i uzorna sigurnost, ali upravo komforna i ovjesa Clio zaostaje. U igru ga vraća izvrsna cijena



4
Mazda 2
303 BODOV

■ Mali, uski Japanac glumi sportskog egzota, sa živahnim motorom i kruti ovjesom. Mazda pokazuje slabosti glede udobnosti, pogleda naokolo i kvalitete



5
Honda Jazz
302 BODOV

■ Skup i avangardan među mališanima, oduševljava jedinstvenim prostornim konceptom, dobrom opremom i držanjem cijene. Potrebno je dotjerati ovjes i pogon.

ZAKLJUČAK

Zoran Škvorc

■ Gdje se nalazi Rio? Visoko gore u hijerarhiji malih automobila, kako formatom tako i znanjem. Svojom uravnoteženom kvalitetom Korejac je odmaknuo Japancima i pokazuje Renaultu da je Clio izgubio priključak. Kad se 2012. pojave novi Clio i Peugeot

ot 208 Francuzi će se morati mjeriti s Klijom! Mazda 2 ostaje prvi izbor za kupce koji žele živahnog mališana, Honda Jazz je svemirski brod ove klase. Ono što svima nedostaje je zrelost Škode Fabije kojoj, pak, nedostaje dugogodišnja garancija poput Kijine.

