

Kia kvalitetom pot a cijenom prostra



KIA Rio 1.25 CVVT Active

- 1248 ccm
- 85 KS/121 Nm
- 172 km/h
- 13,1 sekundi
- 5,0 l/100 km



TOYOTA Yaris 1.0 VVT-i Luna

- 998 ccm
- 69 KS/93 Nm
- 155 km/h
- 15,3 sekundi
- 4,8 l/100 km



Premda su iz iste klase, Rio se veličinom i dojmom približio kompaktnima, a ulazak na stražnja sjedala najbolji je u Yarisu

Korejski mališan oduševljava solidnom izvedbom i dobrim voznim svojstvima, Toyota nudi najviše prostora i visoku kvalitetu, ali se od štedljiva tri cilindra ne mogu očekivati čuda, a Lancia je tek stilski upitna i ušminkana Panda

Napisao **ŽELJKO MARUŠIĆ** - Snimio **ŽELJKO PUHOVSKI**

Automobili niže klase tradicionalno su najprodavaniji automobili na našem tržištu, pa smo usporedili najnovije primjerke iz Koreje, Japana i Italije. Kia Rio, Toyota Yaris i Lancia Ypsilon zanimljivi su i po tome što samo prvi stiže iz domaćine zemlje. Drugi je iz Francu-

ske, a treći iz Poljske. Premda su sva tri iz B segmenta, između Yarisa, dugačkog 381 i Rija sa 404,5 centimetara gotovo je cijela klasa razlike. Prije pola stoljeća, dok je korejska tvrtka proizvodila bicikle, Lanciju su zvali talijanskim Mercedesom. Vremena su se otada promijenila. Toyota

je, usprkos nedaćama u prošloj godini, zadržala titulu najpouzdanije marke, ali sve više treba računati na korejsku konkurenciju. Svaki od tri navedena modela nudi dosta za 90.000 i malo više kuna, ali to u nižoj klasi nije malo. Zbog toga treba dobro analizirati sve što nude i ka-

Uključite jeftini Ypsilon, ni i štedljiviji Yaris



LANCIA Ypsilon 1.2 Silver

- 1242 ccm
- 69 KS/102 Nm
- 160 km/h
- 15,8 sekundi
- 4,9 l/100 km

CIJENA

96.375 kn

CIJENA

89.990 kn

ko mogu služiti kao punopravni obiteljski automobili. Vjetar s Dalekog istoka puše snažno, a talijanska se konkurencija tome najteže odupire...

DIZAJN

Po definiciji, Lancia bi trebala biti prvak stila i dizajna, ali Talijani se ovaj put nisu proslavili. Sprijeda se prepoznatljiv stil pokazuje u kakvom-takvom svjetlu, ali stražnji polubok, previše uzdignut i s neproporcionalno uskim kotačima, otkriva da

eksperimentiranje stilom nije uvijek uspješno. Proporcije ne štimažu te se čini kao da je egzotičan dizajn sam sebi svrha. Yaris je u prvi plan stavio funkcionalnost i osobnost te premda je teško dati jednoznačnu ocjenu, ne izgleda loše. Kad se tome doda koeficijent otpora zraka od 0,29 (najniži u klasi), mala Toyota zaslužuje gotovo peticu. Korejski je dizajnerski tim ipak napravio najbolji posao. Rio izgleda skladno i privlačno, aerodinamika mu je također po-

voljna, a snažan dojam naglašavaju i velike vanjske dimenzije. Pod dizajn se može svesti i dojam visoke kvalitete izrade, što je dodatan adut modela iz Seula. Tko se, prije samo deset godina, mogao nadati da će Korejci postati uzor izvedbom?! Na isti je način, u klasi gradskih automobila, oduševio Picanto.

UNUTRAŠNOST

U 15 cm kraćoj karoseriji od najdužih modela niže klase Yaris nudi najviše prostora, pa

Toyotini stručnjaci zaslužuju posebno priznanje. U Yarisu se najbolje sjedi za upravljačem, a najljepše šalta kratkom, uzdignutom ručicom mjenjača u Ypsilonu. Sva su tri modela napravljena uvjerljivo i kvalitetno, kao da se radi barem o kompaktima, a kvaliteta plastike za dlaku je viša u Riju i Ypsilonu, nego u Yarisu. Širinom od 172 cm korejski model ulazi u kompaktnu klasu, što se itekako osjeća na prednjim sjedalima, a udobnost sprijeda podjednako je uvjerljiva i

Kia Rio



Toyota Yaris



Velika širina i kokpit kao u Ceedu stvaraju dojam ozbiljnog automobila



Japanski su dizajneri izveli maksimum u postojećim vanjskim dimenzijama



Velik komfor na stražnjim sjedalima zasluga je osobinskog razmaka, koji je samo 0,8 cm kraći nego u Golfu



Na stražnjim sjedalima ima najviše mjesta među autima kraćim od četiri metra, a i prtljažnik od 286 litara je u redu



u Ypsilonu, koji ima najugodnija sjedala, i Yarisu, gdje se sjedi najpravičnije. Najveća razlika između Yarisa i Rija s jedne strane, i Ypsilona s druge, je na stražnjim sjedalima. Ako se prednja gurnu u krajnji položaj, straga se teško ugurati u talijanski model, a njegovi suparnici prostora straga postaju punopravni obiteljski automobili. Ako treba, na stražnja sjedala mogu sjesti i tri osobe, što je u Ypsilonu gotovo nemoguća misija. Stil kokpita Yarisa je najkonkretniji, a Ypsilona najoriginalniji. Talijani su u tome napravili najviše, premda središnje postavljene instrumenti nisu najprilagođeniji vozaču i odvlače pogled s ceste. U Yarisu, a pogotovo u Riju, na raspolaganju je pristojan prtljažnik, a samo 215 litara, koliko pruža Ypsilon, pokazuje da talijanski šminker ipak nije kompletan automobil.

MOTOR I MJENJAČ

Rio i Ypsilon imaju četverocilindraše sličnog i razmjerno ve-

likog obujma (1248 i 1242 ccm), a razinu više korejskom modelu donosi 16-ventilska tehnologija. Snaga od 85 KS i okretni moment od 121 Nm pri 4000/min osiguravaju uvjerljivo najbolje performanse. Najveća brzina od 172 km/h i ubrzanje do stotke u 13,1 sekundu dobra su mjera i u kompaktnoj klasi. Motor solidno vuče i pri punom opterećenju, ali elastičnost plaća danak predugog završnog prijenosa i mase od gotovo 1,2 tone. Do 2800/min korejski motor, usprkos podešavanju faze ventila, pomalo je anemičan te često traži visoke okretaje. To mu nije problem, premda iznad 6000/min počinje galamiti. Dug prijenos i podešavanje faze ventila jamče nisku potrošnju goriva. U normalnoj se vožnji može računati sa šest litara, a sa sedam već se može voziti temperamentno. Premda bi se reklo da je trocilindraš od 998 ccm za pola broja manji od potrebnog, njegovih 69 KS i 93 Nm solidno pokreću više od tone teškog Yarisa. Za bolje ga per-

formanse treba vrtjeti i tome se ne protivi, a ako ga se drži između 4000 i 6000/min, najslabiji Yaris pruža pristojne performanse - najveću brzinu od 155 km/h i ubrzanje do stotke u 15,3 sekunde. Lijepo se može voziti i u srednjem području okretaja, zahvaljujući podešavanju faze ventila te se izvorno Daihatsuov trocilindraš tada odužuje niskom potrošnjom. Prosjek od 5,5

litara može se smanjiti i na manje od 5. Lancia ima jednostavan 8-ventilski motor, napravljen 1999. za Punto. Radi ugladeno i osigurava lijepu vožnju, ali ni performanse, niti potrošnja nisu za pohvalu. Za očekivati je da mu je održavanje najpovoljnije. Mjenjač je najprecizniji u Yarisu, u Riju bi hod mjenjača mogao biti kraći, a u Ypsilonu malo precizniji.



Lancia Ypsilon



Instrumenti djeluju privlačno, ali neprimodno odvlače pogled s prometnice

Kupolasti krov i uz mali osovinski razmak pruža dovoljno mjesta za koljena, ali prtljažnik mjeri samo 215 litara



PODVOZJE

Sva tri modela nude dobar omjer stabilnosti i udobnosti, što većina kupaca i očekuje. Najbolje su to postigli korejski i njemački stručnjaci, u Kijinom testnom poligonu u Rüsselsheimu. Rio u vožnji pruža dojam velikog, ozbiljnog automobila, koji ugodno guta neravne, a u zavojima se previše ne naginje. Yaris je podešen nešto kruće, što je do-

brodošlo kroz zavoje, pa oštrije podešen ovjes pomaže malenom motoru. Ypsilon je na pola puta između ta dva modela i ako se razmatra samo na prednjim sjedalima, pruža najugodniju vožnju. To ne vrijedi na cestama s poprečnim neravninama, kad se zbog malog osovinskog razmaka javlja negativna sinergija udara prednjim i stražnjim kotačima. Rio jedini ima četiri disk kočni-



Ako nije savršeno, nije Ledo!



Smrznuto je zdravo!

Samo najkvalitetniji 100% fileti oslića zamrznuti tehnologijom brzog smrzavanja unutar nekoliko sati dovoljno su dobri da postanu LEDO panirani fileti. Hrskavi izvana, sočni iznutra idealna su namirnica za ukusan obrok gotov u trenu.



www.smrznutojezdravo.com



Kia Rio ima najveće gabarite, najsnažniji motor i najuvjerljiviju izvedbu, Yaris je prvak funkcionalnosti, a Ypsilon poseban, ali malen

ce, ali najsnažnije koči Yaris, što je zasluga prednjih diskova promjera čak 278 mm. To je mjera za srednju klasu, što Yarisu osigurava zaustavni put pri 100 km/h od samo 38,5 metara. Riju treba malo više, a loš nije ni Ypsilon, sa 39,3 metra. Upravljač je najkonkretniji i najosjetljiviji u Yarisu, Rio je u sredini, a umjetni odziv upravljača Ypsilona poznata je talijanska mana, još od drugog Punta. Stratešku prednost Riju u oštroj vožnji donosi kompletna elektronička logistika za potporu pogona, kočenja i stabilnosti. Važna je to novost u nižoj klasi.

OPREMLJENOST

Prošla su vremena kad se u nižoj klasi škrtarilo s uređenjem i luksuznim opcijama. Osnovna oprema sva tri modela sadrži sve što se traži od ozbiljnog automobila - električni servoupravljač, radio/CD, klima uređaj, naslone za glavu prijedla i straga. Rio je opremom ipak za koplje iznad konkurenata. Šest zračnih jastuka, uz elektroniku koja nadzire kočenje, pogonsko proklizavanje i zanošenje (BAS, ESC i TCS), osigurava mu jasnu prednost pred ostalim modelima u klasi. Korejci su išli i korak

dalje, pa su ponudili i sustav HAC (Hill Start Assist Control), koji pomaže pri kretanju na uzbrdici. Nema se što prigovoriti ni opremi ostala dva modela, a na prvi pogled talijanski nudi najviše. Zasluga je to otmenog stila kokpita, koji je s pomalo egzotičnosti ipak dvosjekli mač. Kad se sve uzme u obzir, ovo su veliki mali automobili, koji pružaju i dozu šminkerskog.

FINANCIJE

Najjeftiniji je Ypsilon, sa 89.990 kn, ali Rio, s cijenom od 92.490 kn ima najbolji omjer plaćenog i dobivenog. Uz to ide i jamstvo od sedam godina. To mu je i važan adut u pobjedi u ovom usporednom testu. Šteta što za Yaris, s osnovnom opremom i motorizacijom te pet vrata, treba izbrojiti čak 96.375 kuna i to je težak kamen oko vrata japanskog odlikaša s francuskom putovnicom. To nadoknađuje najpovoljnijim davanjima, najnižom potrošnjom goriva i obećavajućom pouzdanosti. A i jamstvo od pet godina, s neograničenom kilometražom, govori u prilog ovog modela. Mana sva tri modela je što se za sličnu cijenu već može dobiti nekoliko ozbiljnih kompakata.



TEHNIČKI PODACI

MODEL	KIA	TOYOTA	LANCIA
MOTOR			
Vrsta	benzinski	benzinski	benzinski
Cilindri/ventili	4/16	3/12	4/8
Obujam (ccm)	1248	998	1242
Snaga (KS/min)	85/6000	69/6000	69/5500
Moment (KS/min)	121/4000	93/3600	102/3000

PODVOZJE

Pogon	prednji	prednji	prednji
Mjenjač	5 stupnjeva	5 stupnjeva	5 stupnjeva
Ovjes	McPherson/polukrut	McPherson/polukrut	McPherson/polukrut
Kočnice	diskovi/diskovi	diskovi/bubnjev	diskovi/bubnjev
Gume	185/65 R 15	175/70 R 14	195/65 R 16

KAROSERIJA

Dimenzije (cm)	404,5x172x144,5	388,5x169,5x151	381x170,5x153
Osovinski razmak (cm)	257	251	239
Prtljažnik (l)	288/923	286/710	215/895
Spremnik goriva (l)	45	42	47
Masa (kg)	1180	1030	975

NAŠA MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina (km/h)	172	155	160
-----------------------	-----	-----	-----

UBRZANJE

0-60 km/h (s)	6,9	7,3	7,5
0-80 km/h (s)	9,5	9,2	10,7
0-100 km/h (s)	13,1	15,3	15,8
0-120 km/h (s)	17,8	23,4	23,9

ELASTIČNOST

60-100 km/h (s)	14,5	17,9	17,8
80-120 km/h (s)	19,7	24,3	23,7

KOČENJE

100-0 km/h (m)	38,9	38,4	39,3
----------------	------	------	------

POTROŠNJA

Otvorena cesta (litara)	5,3	4,7	5,5
Autocesta (litara)	7,1	6,9	7,4
Grad (litara)	6,9	6,6	7,0

OSTALE VRIJEDNOSTI

Okretaji upravljača	2,9	2,9	2,9
Krug okretanja (m)	10,3	9,4	10,5
EuroNCAP	5	5	5
Proizvodnja	Koreja	Francuska	Poljska

CIJENE I TROŠKOVI

Obvezno osiguranje (kn)	3880	3403	3403
Kasko osiguranje (kn)	2318	2408	2260
Godišnji porez (kn)	600	400	400
Servisni intervali (km)	15.000	15.000	20.000
Jamstvo (opće)	7 god/150.000 km	5 god/bez limita	3 god/bez limita

OPREMA

Paket	Active	Luna	Silver
Klima	DA	DA	DA
Daljinsko zaklj.	DA	DA	DA
El. prozori	DA	DA	DA
El. retrovizori	DA	DA	DA
Radio/CD	DA	DA	DA
Zračni jastuci	6	4	4
Putno računalo	DA	DA	DA
ESP/ASR	DA	NE	NE
Metalik lak	330 eura	420 eura	500 eura

KAKO SMO IH OCIJENILI

Prostranost	9	8	7
Praktičnost	8	9	7
Osjećaj kvalitete	9	9	8
Opremljenost	10	9	8
Motor	8	8	7
Mjenjač	7	8	8
Udobnost	7	8	8
Osjećaj u vožnji	9	8	7
Financije	9	7	7
UKUPNO	76	73	67