



Revolucija, ne evolucija

Nakon „hundaija i20“ koji je promenio naše shvatanje korejskog gradskog automobila, stiže i nova „kija rio“. Očekivano, još bolja. Štaviše, napredak je takav da sada ovaj model može, bez lažnog srama, da konkuriše bilo kom modelu iz svoje klase.



Četvrta generacija „rio“ nema ama baš nikakve veze sa prethodnikom. Dok se ostali proizvođači trude da održe kakav-takav kontinuitet sa starijim modelima, „rio“ prekida sve veze sa prethodnikom i okreće potpuno novu stranicu kada su u pitanju dizajn, motori, oprema i bezbednost. Ovo je sasvim novi automobil. Uostalom, o tome dovoljno govori i činjenica da novi model od prethodnika nije preuzeo nijedan jedini motor. I ne samo to, već je i dizajn potpuno drugačiji – hrabriji, sa „tajger nous“ njuškom koja je znak raspoznavanja svih novih Kijinih modela. U tom smislu, novi „rio“ potpuno odskače od standardne predstave o dosadnim „korejcima“ i ravnoopravno se nosi sa evropskom konkurencijom, što je, u neku ruku i logično, jer su za izgled zaslužni evropski studio u Riselshajmu i glavni Kija dizajn-centar u Koreji.

Ako ostavimo spoljnji izgled sa strane, jer je dizajn, ipak stvar ukusa, „rio“ i putnicima ima dosta toga da ponudi, pre svega kada je u pitanju unutrašnji prostor. To je i očekivano jer je novi model za dvadeset milimetra duži od prethodnika, dok mu je međuosovinsko odstojanje povećano za čak 70 milimetara. Ovo je i ključni podatak za putnike jer sada imaju daleko više prostora za noge i ramena, pa se može reći da „rio“ po ovom pitanju stoji na pola puta između malog gradskog i porodičnog automobila. Ipak, da bi dobio titulu porodičnog, nedostaje mu nešto

više mesta u prtljažniku koji je sa 288 litara u proseku klase gradskih automobila. Kada je u pitanju vozačevo mesto, na položaj sedenja i mogućnost podešavanja volana i sedišta nemamo zamerke, ipak, kako god da ga podesite imaćete probleme pri vožnji unazad jer su zadnji stubovi zaista široki. Zato su tu krupni retrovizori, a u skupljim varijantama tu je zaista korisna kamera za pomoć pri vožnji unazad.

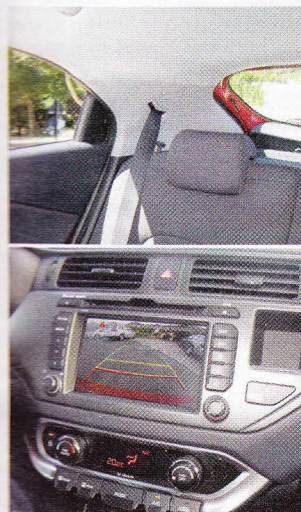
Posebno nam se svideo upravljač, lepo izgleda i ob-

Zanimljivo je da novi „rio“ nije nasledio nijedan motor od svojih prethodnika

ložen je materijalom prijatnim na dodir, a na njega su, zavisno od opreme, integrisane komande audio-sistema, putnog računara, tempomata i blutut sistema. Taj isti upravljač pokazuje i određene sportske ambicije. Naime, za razliku od većine savremenih gradskih automobila, ovde servo-asistencija nije preterano izražena, drugim rečima, volan je malo teži, a kako i prilično precizno prati komande vozača „rio“ daje pravi sportski osećaj u vožnji. Ipak, potpuni utisak zavisi od motora. Trenutno su u ponudi dva benzina i dva dizelaša, raspona od 75 do 110 ►



Oznaku „eko dajnamiks“ imaju štedljive verzije sa start-stop sistemom i ekološkim gumama



Zbog širokih stubova preglednost unazad je slaba, ali pomažu retrovizori i kamera za vožnju unazad



Zahvaljujući produženom međuosovinskom odstojanju, na zadnjoj klupi „rio“ nudi više nego dovoljno mesta za kolena



Na centralnoj konzoli nalazi se velika, kockasta rupa. Nismo zaključili šta su dizajneri za nju predvideli



ESP je standardna oprema svakog modela

„konja“. Osnovni benzinski agregat od 1,2 litra je upravo to – osnovni. Od njega ne treba očekivati čuda. Sa svojih 85 konjskih snaga koje razvija pri 4.000 obrtaja, treba mu malo vremena da „zagriže“, a to se posebno primeti kada je vozilo opterećeno. Ipak, za vožnju po gradu i povremene izlaske van njega, sasvim je dovoljan i ogromnom broju vozača, odnosno kupaca, više od njega neće ni trebati. Fabrika potrošnju deklariše na prosečno pet litara, dok je kod nas ona bila za gotovo dva litra više, uglavnom zbog intenzivne vožnje po brdovitom terenu u blizini Lisabona, pa je realno da je prava cifra negde između. Za one koji ipak traže nešto više, sledeći korak je benzinac od 1,4 litra. Sa 110 konja i 137 Nm obrtnog momenta, daleko je ubedljiviji, a šestostepeni menjač koji uz njega dolazi, obećava i umerenu potrošnju. Isprobali smo i

maleni dizelaš od 1,1 litra, koji je svojom potencijalnom rekordno niskom potrošnjom i emisijom ugljen-dioksida, već pokupio brojne pohvale. Naime, sa ovim motorom, „rio“, po rečima proizvođača, troši oko 3,2 litra evrodizela i emituje svega 85 CO₂ u verziji sa start-stop sistemom. Ipak, verujemo da ova verzija zbog svoje cene neće biti previše popularna već će kupci uglavnom tražiti osnovni model.

Upravo tu se krije jedan od aduta nove „kije rio“. Bogatstvo opreme i najjeftinije verzije iznenadiće mnoge. Već i najjeftinija verzija ima klima-uređaj, CD MP3 radio sa USB ulazom, ABS, ESP, putni-kompjuter, pomoć pri kretanju na uzbrdici i tako dalje. Ponašljamo, pišemo o osnovnoj, najjeftinijoj verziji malog gradskog automobila, a ne o nekom premium modelu iz srednje klase.

Tehnički podaci

Kia Rio

Dimenzije DxŠxV (mm)	4.045x1.720x1.455
Međ. osovinsko rastojanje (mm)	2.570
Motor Tip/Cilindri/Položaj	R4, napred
Ventili	4 po cilindru
Zapremina (ccm)	1.248
Snaga (kW/KS) pri o/min	62/85 pri 6.000
Menjač	5-stepeni, manualni
Pogon	napred
Kočnice (napred/nazad)	diskovi/diskovi
Pneumatici	185/60 R15
Zapremina rezervoara (l)	43
Masa (kg)	1.029
Zapremina prtljažnika (l)	288
Ubrzanje 0-100 km/h (sek.)	13,1
Maksimalna brzina (km/h)	168
Emisija CO ₂ (g/km)	109
Prosečna potrošnja (l/100 km)	5,0

CENA OSNOVNOG MODELA (EUR) 9.990

ZAKLJUČAK

Kada se pominje cena, podatak o opremi svakako treba uzeti u obzir. Naime, cena je viša od prethodnog „rija“, i tek na korak od veće „kije sid“, pa iznosi 9.990 evra, sa PDV-om za osnovnu, najjeftiniju verziju. To će mnoge kupce dovesti u dilemu – da li da izaberu veći automobil sa slabijom opremom kakva je „kia sid“, ili manji „rio“, ali zato bezbedniji i bolje opremljen. Na ovu dilemu teško je dati pravi odgovor. Ipak, još jednom ističemo naše mišljenje da novi „rio“, ovakav kakav je sad, može bez ikakvog straha da izazove bilo kog evropskog ili japanskog konkurenta u klasi.



Miloš Jovanović