

Kia rio 1.2 CVVT ex urban

Test Novi rio je prijetno presenečenje. Popolnoma druga reka.



Oblika praktične kombilimuzine se zgleduje pri najuspešnejših evropejcih.

Pozabite na nekdanji model! To je prvi stavek tovarniškega predstavitvenega materiala, ki nenavadno grobo trga vezi s še včeraj ponujanim avtomobilom. Toda napredek je res velik in rio bo nepričakovano nevaren številnim cenjenim avtomobilom svojega razreda.

ANDREJ KRBAVČIČ,
besedilo in foto

Kar zadeva obliko, je rio brez ene same inovativne ali azijske poteze, toda razumno v popolnem skladu s prevladujočimi

modnimi zahtevami Evrope. Že zato, ker je kombilimuzina. Res prijeten je 1248-kubični bencinski štirivaljnik. Ne da bi pogledal dokumente, ga imaš za 1,4-litrskega. Zmore 62,5 kW (85 KM) pri 6000 vrtljajih in 121 Nm navora pri 4000 vrtljajih. Riu pomaga do 172 km/h največje hitrosti in ga potisne do 100 km/h v 13,1 sekunde (podatki o moči in hitrosti so iz homologacije in so malenkost drugačni od tovarniških). Poraba goriva naj bi znašala 6,0/4,3/5,0 l/100 km in naša testna je dosegla 6,3 litra, pa bi bila z lahkoto za pol litra manjša, bravo! Motor je miren in tih do 4000 vrtljajev

(79/72 dB/A), potem postane le malo glasnejši. Gladko poprime pri 1500 vrtljajih, toda križariti more tudi z manj. Večinoma se voziš med 1500 in 3500 vrtljaji, v najvišji prestavi se vrti s 3600 vrtljaji pri 130 km/h. Delovanje štirivaljnika je zvezno, odzivnost spodobna in odklop pride šele pri 6500 vrtljajih. Petstopenjski menjalnik je dobro izračunan in sinhroniziran, med drugo in tretjo ni prevelike stopnice, ročico pa premikamo gladko kot skozi ogreto maslo. Pogon na prednji kolesi je uglajen, podpira ga ESC z vrsto dodatkov, kot sta pomoč pri speljevanju v klanec in izklopiljiv ASR.

Medosna razdalja je 2570 mm, dolžina 4045 mm, masa praznega avtomobila ugodnih 1117 kg in največja dovoljena masa 1560 kg. Nekoliko trše vzmetenje pokaže, da karoserija ni posebno toga. Občutek je podoben tistemu v nekaterih kabrioletih, toda ni moteče. Vozne lastnosti so čisto konkurenčne, lega je predvidljiva, elektro servovoln je prijeten. Kolutne zavore so učinkovite in odmerljive, samo ročna zavora je slabotna. Na lahkih platiščih so bile zelo dobre Continentalove zimske pnevmatike 185/65 R15.

Vstop je udoben, prostora je zares dovolj, vidljivost je povprečna in slabša nazaj, a so ogledala

v redu, žarometi tudi. Tekstilni, nekam lupinasti sedeži dobro združujejo telo, a niso zares udobni (voznikov ima nastavljivo višino in komolčnik). Usnjen volanski obroč je nastavljen po obeh oseh ter ima upravljalna radia in potovalnega računalnika. Notranja razsvetljava je pohvalna, veliki merilniki so pregledni, okni in ogledali so elektrificirani. Ergonomija je posrečena, še posebno stikala samodejne klimatske naprave. Dobite spodoben radio, šest blazin in zaves, predal pred sovoznikom je velik, druga odložišča so povprečna. Poleg vseh mogočih signalnih vtičnic sta še dve električni. Izdelava je dobra, plastika bolj trda in odsotnost okrasja je osvežilna.

Občutek prostornosti vlada tudi zadaj, sedi se človeško, na sredini seveda ne posebno. Malo manj je prostora za glavo ob vratih, reči odlagate v mrežice na naslonjalih in predala v vratih. Polica pod oknom je velika in uporabna.

Prtljažnik (288–923 litrov) ima velika vrata, globoko dno in približno četrta metra praga. Oprema je vsa pričakovana, samo obloga dna se zdi slabotna. Tudi povečljivost je pričakovana: na tretjini se zloži le naslonjalo, nastane nekoliko poševen in stopničast podaljšek. Ta reka (rio) bo drla!



Ker ni rezervnega kolesa, je prtljažnik precej globok.

Zastopnik: KMA, Ljubljana
Cena: 10.990 €
Euro NCAP (2011): ★★★★★
Izpust CO₂: 114 g/km



Prostornost, jasnost, opremljenost in kakovostna izdelava