



Rio je malo narastao na 4,05 metara, a vizualno znatno dobio. Nažalost, živahan dizajn jako smanjuje preglednost



I u kabini je Kia u međuvremenu razvila ugodno originalan stil koji je usto i funkcionalan. Dopadljiva je i kvaliteta izrade novog Rija



Kiji je kod Rija uspjelo ukloniti dojar malog automobila. Mališan ima udol sjedala i dobru kvalitetu



Koliko je natpis "eco" opravdan pok buduć testovi. Drugi dio "Dynamics" sada mogli raskrinkati kao pretjeran



Sprijeđa automobil izgleda vrlo ozbiljno i dinamično (lijevo), a istom dojmu doprinose i dvije vrste aluminijskih naplataka u ponudi (desno)



Mali Rio - veliko iznenađenje

Rio: ta riječ asocira na karneval i koktele, na sunce, sambu i vruće noći podno Glave šećera. Gotovo nitko pritom ne pomisli na mali korejski automobil – posebno zato jer je on dosad mogao uzburkati krv jednako slabo kao tanjur kimčija (korejskog nacionalnog jela) izbjrljivo nepce europskih gurmana.

Kod Kije i društva nekoć je apetit budila samo cijena. U buduću bi čak mogla izazvati jaku glad jer su proizvođači automobila iz Namyanga napravili Rio još povoljnijim. Sa 84.990 kuna treće izdanje korejskog mališana može se pohvaliti izvrsnom cijenom s obzirom kakvu serijsku opremu nudi. Pored bogatog sigurnosnog paketa, u seriji su i klima i CD-radio, putno računalo i električni podizači prozora.

Korejac, koji je u međuvremenu narastao za dva centimetra na 4,05 metara, više ne osvaja bodove samo niskim troškovima i velikodušnim jamstvima (sedam godina!). Kijin šef dizajnera Peter Schreyer (iz njegova je pera potekao, između ostalih, i Audi TT) s nekoliko je poteza kistom izbrisao sivilo s lima koje je uporno visjelo nad Rijom poput smoga iznad korejskog glavnog grada Seula.

Sada djeluje zdepasto, poput svog velikog SUV rodaka Sportagea. Kroz nos, uokviren LED svjetlosnim trakama, njuši zrak za hlađenje i, prema riječima Kijina glasnogovornika, nastupa "seksi i osvježavajuće sportski". Schreyer se ne ustručava spomenuti riječ premium koja se uglavnom koristi za skupe njemačke proizvode. U

Rio ne izgleda samo šik nego se u njemu i osjećate dobro

svakom slučaju mali je Rio veliko iznenađenje.

U kabini se to može osjetiti na dodir. Mekani umjetni materijali preuzeli su glavnu ulogu i tvrdu plastiku potisnuli samo na male otočice. Volan po želji može biti grijan, a na sjedalima s velikim rasponom podešavanja ne voze se udobno samo gracični Korejci nego i robusno građeni Europljani.

Osjecaj prostranosti više podsjeća na

Je li moguće napraviti premium auto za manje od 85.000 kuna? Naravno, smatra Kia. U listopadu na tržište stiže novi Rio



Rio (gore) je od VW Pola (dolje) duži za osam centimetara. Razlika u cijeni između ta dva mala automobila, ovisno o opremi, iznosi nekoliko tisuća eura



kompaktnu klasu nego na mali automobil ili, drugim riječima, više Golf nego Polo. A tko voli luksuz, dobiva, kao i kod velikih, navigaciju s dodirnim zaslonom, kameru za vožnju unatrag i kožna sjedala. Zvučne senzore parkiranja trebali bi si priuštiti i štedljivi jer pomodni izgled – uzlazna bočna linija, mnogo lima i mali prozori – jako ograničavaju pogled unatrag.

Za početak prodaje u listopadu Korejci isporučuju četiri motora, dva benzinska (1,2 litre/85 KS, 1,4 litre/109 KS) i dva dizelska (1,1 litre/70 KS, 1,4 litre/90 KS). Manji od dva dizela trebalo bi sa 3,2 litre potrošnje postaviti najbolju vrijednost, a s emisijom CO2 od 85 grama po kilometru čak nadmašuje najboljeg u klasi Polo BlueMotion.

Nažalost, zbog ekološičija brazilska se vatra, koju obećava ime Rio, i kod vrhunskih pogona svela na korejski štedljivi plamen. Benzinac od 1,4 litre, poznat iz Venge, djeluje prilično tromo, doima se kao da ima 80, a ne 109 KS, a u višim brzinama jedva izlazi iz raskrižja. Tko želi brzo putovati, mora

često mijenjati i napredovati u područjima iznad 4000 okretaja – a tada je potrošnja ispod šest litara pusta želja. Ni obujmom jednak dizelski motor sa 90 KS ne pršti temperamentom. Tek od 2500 okretaja postaje budan, no zato radi vrlo meko i tiho. Za sve motore Kia, uz nadoplatu, isporučuje automatski start-stop sustav koji prigušuje žed u gradskoj vožnji.

Do početka prodaje Kia još mora iz električnog servoupravljača istrijebiti umjetni osjećaj igračke konzole, no zato su na našoj prvoj probnoj vožnji udobnost ovjesa i stabilnost vožnje već bili odlično namješteni. Kruto ali opušteno Rio izgleda neravne podloge. S obzirom na to da je ESP dio serijske opreme, Kijin novajlija ne zabacuje bokovima pri sambi kroz zavoje. Što uopće ne smeta. Baš naprotiv, i takav je dovoljno strastan.

BRIGA ZA SIGURNOST

Kia je uvijek nudila puno za malo, pa stoga ne čudi što su po tom pitanju ponovno pogodili. Ono što ugodno iznenađuje je razina serijske sigurnosne opreme koja se ugrađuje i na "već od" modele. Naime svaka Kia Rio dolazi s dva sustava elektronske stabilnosti (ESC i VSM), kao i sa sustavom za pomoć pri kretanju uzbrdo (HSC). Dodamo li tome još i šest zračnih jastuka lako je Rio proglasiti jednim od najsigurnijih mališana na tržištu.



★★★★ odlično, ★★★★★ vrlo dobro, ★★★★★ dobro, ★★★★★ dovoljno, ★ nedovoljno



TEHNIČKI PODACI

Četiri cilindra, sprijeda poprijeko • Obujam 1248 cc • Snaga 63 kW (85 KS) pri 6000/min • Najveći okretni moment 121 Nm pri 4000/min • 5-stupanjski mjenjač • Dužina/sirina/visina 4045/1720/1455 mm • Međuosovinski razmak 2570 mm • Prtljažnik 288 do 923 litre • Spremnik goriva 43 litre • 0-100 km/h za 13,1 s • Najveća brzina 168 km/h • Potrošnja (EU norma) 5,0 l super/100 km • CO₂ 114 g/km

Cijena: od 84.990 kuna

Sviđa nam se

Sedam godina jamstva
Kod većine europskih automobila ono traje samo dvije godine

Nesviđa nam se

Preglednost Atraktivna linija znači i manje stražnje prozore i lošiju preglednost

Iznenađuje

Cijena Samo desetak tisuća kuna skuplji nego Picanto – za mnogo više auta!

Ocjena

★★★★★

Kod treće generacije Rija Korejci su poduzeli sve što su mogli. Zahvaljujući njegovu izgledu i tehnički mnogi suparnici djeluju zastarjelo, a niska osnovna cijena prava je senzacija. Kao slag na kraju mami sedmogodišnje jamstvo. Što tu može poći po zlu?