

Nakon „hatchbacka“ sa petoro vrata i sedana, evo još jedne nove verzije Rija

(R)evolucija

Ukoliko bi postojala nagrada za model koji je najviše unapređen iz jedne u drugu generaciju, ta titula bi sigurno trenutno pripala Kiji Rio



Tekst Pavle Barta
Fotografije Predrag Rakić



Rio je bez dileme veliki adut korejske marke. Kada kažem „veliki“, to znači da bi početno slovo ovog atributa moglo da bude veliko. Dokaz tome je što smo, pored „hatchbacka“ sa petoro vrata dobili sedan verziju, ali i atraktivno trovratno izdanje koje pre svega cilja na mlađu vozačku populaciju.

Dakle, to su tri vrlo važna aduta u oštroj tržišnoj utakmici u B segmentu. Ovoga puta se na našem testu našao model sa troje vrata, u beloj boji, sa atraktivnim trkačkim prugama.

Unutrašnjost

„EX STYLE+“ paket opreme, pored ostalih stvarčica o kojima će biti reči kasnije, donosi 17-o inčnu naplatku, i to je prva stvar koja upada u oči.

Enterijer je značajno luksuzniji u odnosu na sedan verziju koju smo imali prilike nedavno da testiramo, i koja je, da podsetim, u „EX FUN“ paketu opreme. Kabinski prostor u ovom, trovratnom Riju, je moderan, stilski izražajan, a materijali visokog kvaliteta.

Sedi se odlično za jedan automobil B segmenta, a sportski osećaj će pozdraviti pre svega mlađa klijentela. Sedišta su profilisana i pružaju dobru lateralnu podršku bez bilo kakvog negativnog uticaja na udobnost.

Upravljač sa integrisanim komandama je dobre debljine, presvučen kožom i zadovoljstvo je baratati njime.

Generalno, enterijer odiše mekoćom, za razliku od sedan verzije, čija je tvrđa plastika doprinela više „spartanskom“ utisku.

Pristup zadnjoj klupi jeste malo uži, i prostor pozadi malo tešniji, ali realno, ljudi Kiju Rio u verziji sa troje vrata neće kupovati iz praktičnih razloga. Obavezno treba spomenuti i kvalitetan zvuk audio uređaja, jer među vozačima ima dosta onih kojima je to bitna stavka, kao što je između ostalog slučaj sa autorom ovih redova.

Spoljašnjost

Kia Rio u ovoj verziji je sigurno jedan od najlepših modela u svojoj kategoriji. Nemački dizajnerski mag, Peter Šrejer (Peter Schreyer) je iz korena promenio Kijino korporativno „lice“. Celokupan automobil je sjajno izvajan, sa naglaskom na zakrivljenoj liniji krova, iskošenom, masivnom C stubu i širokom „stavu“.

Što se dimenzija tiče, identičan je petovratnom „bratu“, što znači da je jedan od najvećih u klasi kompaktnih gradskih automobila.

Jasno je da svojim izgledom, odnosno „muskulaturom“ cilja potpuno suprotnu klijentelu u odnosu na sedan, koji je interesantan za nešto konzervativnije, ali i flotne kupce. „Hatchback“ verzija sa troje vrata je namenjena prvenstveno mladim ljudima koji žive u gradu, i koje krasi dinamičan životni stil, koliko god to zvučalo kao otrcana fraza.

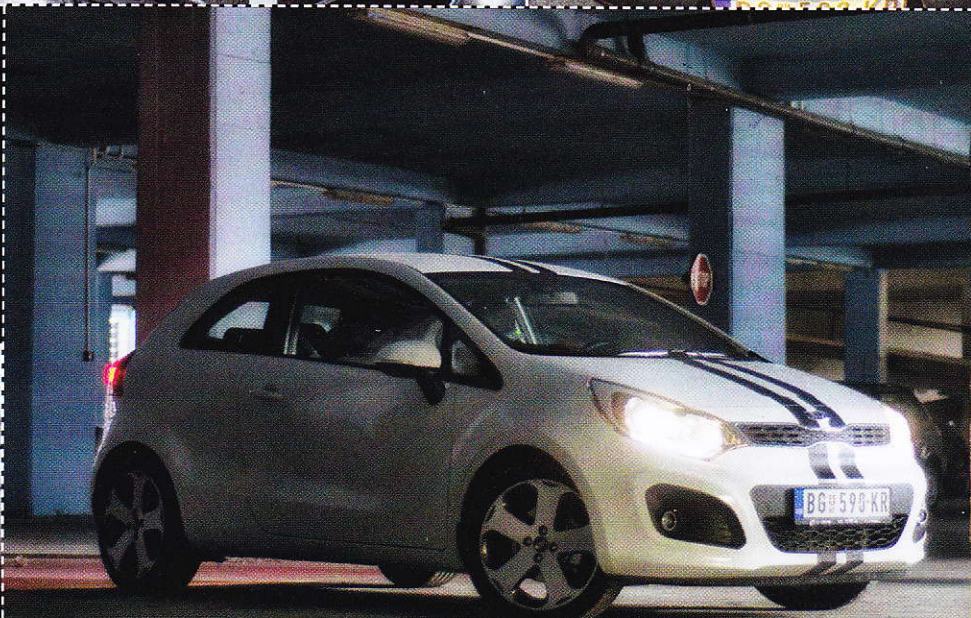
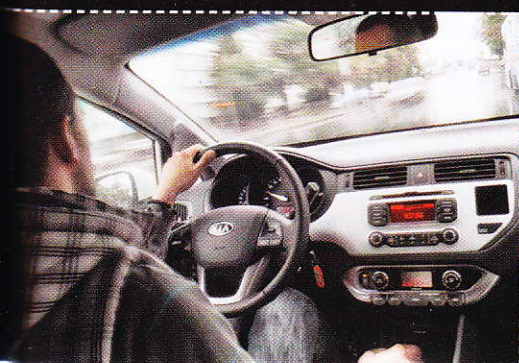




LED tehnologija je prisutna i kod prednje svetlosne i zadnje signalne grupe, s tim što farovi poseduju Follow Me Home funkciju



Kabinski prostor u ovom, trovratnom Riju, je moderan, stilski izražajan, a materijali visokog kvaliteta



Vožnja

„Sportski paket“ u vidu Kije Rio sa 1,4 litarskim Gamma benzinskim motorom sa 109 KS i trkačkim prugama, u stvarnosti pruža izvesnu dozu sportske dinamike. Ogibljenje je nešto kruće, upravljanje dovoljno precizno, što u kombinaciji sa dobrim balansom vozila pruža mnogo zabave. Automobil je predvidiv, što donosi više poena na konto bezbednosti, i odličan je za one koji u budućnosti planiraju da kupe neki „hothatch“ model.

Ipak, Rio „ne voli“ loše puteve, posebno pri nešto višim brzinama. Tada se „unervozi“ i potrebno je mnogo više korigovanja na upravljaču da bi se održavala poželjna putanja. Loši putevi donose više buke u kabinu, kao i nešto brža vožnja, ali u manjoj meri nego u sedanu.

Snaga od 109 „konja“ je, rekao bih, sasvim dovoljna za većinu zahteva vozača. Sprint do stotke obavlja za 11,5 sekundi, što nije spektakularno, ali nije ni loše. Ipak, nešto više obrtnog momenta od aktuelnih 137 Nm pri 4.200 o/min bi sasvim dobro došlo, posebno pri preticanju. Šestostepeni manuelni menjač posao obavlja odlično, i u odličnoj je sinergiji sa motorom.

Ono što je zaista pohvalno kada je ovaj automobil u pitanju je potrošnja goriva. Ukoliko vozite bez trkanja „od semafora do semafora“, ona će se svesti u proseku na nekih 6 l na 100 km, dok u gradu ne bi trebalo da pređe 7-7,5 l.

Oprema

Jedan od glavnih aduta ovog modela je paket opreme. Osnovna cena ovog modela iznosi 15.090 evra, međutim, ona je značajno umanjena Euro 2012 popustom, i to za 2.350, što znači da Kiju Rio 1.4 sa troje vrata u EX Style + paketu opreme možete kupiti za 12.740 evra. A šta dotični paket donosi?

Pre svega, uživaćete u atraktivnosti spoljnog izgleda kojeg naglašavaju alu točkovi od 17 cola. Za bezbedno parkiranje su zaduženi zadnji parking senzori, a ambijent unutrašnjosti je oplemenjen kožnim oblogama na vratima i ukrasnim lajsnama u boji vozila. Kvalitet zvuka je odličan, a tome doprinose dva „visokotonca“. LED tehnologija je prisutna i kod prednje svetlosne i zadnje signalne grupe, s tim što farovi poseduju Follow Me Home funkciju. Inače, EX Style + poseduje kompletnu listu EX Urban paketa opreme.

Zaključak

Kia Rio lako ulazi „pod kožu“, posebno verzija sa troje vrata, koja je najatraktivnija od sva tri predstavnika marke u B segmentu.

Vizuelni aspekt je potpuno zadovoljen, i retko ko će ostati ravnodušan kada je u pitanju pojava ovog automobila. Ista je priča sa enterijerom, na čijem se stilu i kvalitetu ozbiljno poradilo.

Adut Kije Rio 1.4 EX Style + je pre svega odnos dobijenog i uloženog. Za svoj novac ćete kupiti automobil iz 1. lige B segmenta, i dobiti uz njega gomilu poželjne opreme.

Kome je on namenjen? Pre svega mladim ljudima koji još uvek nisu zasnovali porodicu, a vole da na četiri točka izgledaju dobro, jer Kia Rio je trenutno možda stilski najizraženiji model u svojoj kategoriji.

pavle.barta@vregume.rs



Kia Rio lako ulazi „pod kožu“, posebno verzija sa troje vrata, koja je najatraktivnija od sva tri predstavnika marke u B segmentu

Kia Rio 1.4 3 vr. EX Style +

★★★★★

► Motor	benzin, redni/4; 1396 cm ³ ; 16/multipoint; 80 kW, 109 KS pri 6300 o/min; 137 Nm pri 4200 o/min
► Karoserija	hečbek/5/3; D x Š x V 4045x1720x1455 mm; Med. rast. 2570 mm; Masa 1141 kg; Nosivost 405 kg; prtljažnik 288 l
► Ogibljenje	napred: MacPherson, spiralne opruge, amortizeri, popr.stabilizator; nazad: torziona osovina, spiralne opruge, amortizer, popr.stabilizator
► Kočnice	napred/nazad: samovent. diskovi/diskovi
► Pneumatici	napred/nazad: 205/45 R17
► Transmisija	pogon: na prednje točkove; menjač: manuelni 6 brzina
► Performanse	ubrzanje 0-100 km/h: 11,5 s; maks. brzina: 183 km/h; pros. potrošnja: 5,3 l/100 km; emisija CO ₂ : 124 g/km
► Cena	12.740 evra (akcijska cena)

Ocena

+	Plus	dizajn, stil, oprema
-	Minus	uzan pristup zadnjoj klupi, ponašanje po lošem putu

Konačan utisak

⊗ Dizajn	★★★★★	⊗ Performanse	★★★★★
⊗ Funkcionalnost	★★★★★	⊗ Kočnice	★★★★★
⊗ Kvalitet	★★★★★	⊗ Motor	★★★★★
⊗ Udobnost	★★★★★	⊗ Menjač	★★★★★
⊗ Vozne osobine	★★★★★	⊗ Cena	★★★★★

