

## LIJEP JE, A TO MU JI



*Šarmantna karoserija krije bogatu opremu, tihu i ugodnu unutrašnjost te benzinac od 109 KS, solidnog temperamenta i umjerene potrošnje, pa bi poput Sportagea, mogao poštati tvrd orah za konkurenciju*

Napisao **ZLATKO HORVAT** • Snimio **IVAN LACKOVIĆ**

**K**ia će u Europi (uključujući Rusiju) ove godine čak i premašiti već u startu ambiciozno postavljen cilj od pola milijuna prodanih automobila. Drugim riječima, korejski proizvođač privući će na Starom kontinentu 24 posto kupaca više nego 2010., dok mu je na hrvatskom tržištu rast još veći, čak 30 posto! Što reći nego - svaka čast. No, dok se dobar dio promatrača još uvijek čudom čudi uspjehu korejske marke, takvi rezultati nisu pali s neba. Kotač povijesne transformacije Kije, od proizvođača jednostavnih i u startu pomalo zastarjelih modela poput Pridea i Shume do tvrtke koja postaje sinonim za pravi posao u autoindustriji, zakotrljao se punom brzinom još 2006., dolaskom kompakta Ceed. Solidan obiteljski automobil po umjerenoj cijeni s tada rekordnim petogodišnjim jamstvom bio je prvi u nizu modela koji će Kiju učiniti igračem na kojeg i najveći trebaju računati. U međuvremenu je jamstvo podebljano na ponovno rekordnih sedam godina, stigli su i hit modeli poput Sportagea, dio proizvodnje preseljen je u Europu i Kia je danas tu gdje jest - bilježi prodajne rekorde. Šlag svemu je Rio četvrte generacije, za kojeg mnogi tvrde kako je riječ o najljepšem modelu niže klase.

## DIZAJN

Stoput smo to već napisali, ali ponovit ćemo isto i prvi put: Kia treba podići spomenik Peteru Schreyeru, 58-godišnjem njemačkom dizajneru kojeg su Korejci 2006. oteli Audiju i dali mu zadatak da modernizira i što je više moguće europskim estetskim kriterijima prilagodi izgled njihovih automobila. Uz Sportage kao dosad njegov najatraktivniji autorski rad za Kiū, Rio je konačna potvrda da je Schreyer do zadnjeg centa pokrio trošak svog transfera. Dužinom od 4,04 metara (5,5 cm više od došadašnjeg modela) Rio je jedan od najduljih automobila niže klase (uz Fiat Grande Punto/Evo i Peugeot 207), a



# TEK JEDNA OD VRLINA

1396 ccm ■  
109 KS/137 Nm ■  
183 km/h ■  
11,5 sekundi ■  
5,3 litre ■





Rio sa 1,4-litrenim benzincem serijski dolazi s aluminijskim naplacima te električno podesivim i grijanim retrovizorima



stane li se pored njega doima se još odraslijim, na pola puta do kompakta. Izgleda mladenački i pomalo coupeovski, što posebno vrijedi za izvedbu s trojim vratima, koja stiže krajem godine, s cijenom 5000 kuna nižom od peterovratnog modela. Karoserija koja sprijeđa podsjeća na Vengu i Picanto, a straga na Sportage, prsi se i mnoštvom originalnih, oku ugodnih oblika i linija. Izvučeni blatobrani i podnožje stražnjeg branika u stilu difuzora pružaju i malo sportskog štihla.

OCJENA

★★★★★

### UNUTRAŠNOST

Tiho i mekano zatvaranje vrata odaje dojam neočekivane solidnosti već pri prvom susretu i znak je da Rio postaje ozbiljan protivnik etabliranim modelima. Vrlo brzo zamjećujemo da je vožnja jedna od najtiših u nižoj klasi, čak i pri višim okretajima, a pozorniji pregled otkriva da se velika važnost pridaje i završnoj izradi s precizno izvedenim spojevima (Rio dolazi iz Koreje). Slično vrijedi za plastične površine, koje, doduše, većinom jesu tvrde, no ugodne su na dodir, ne djeluju jeftino i fino su obrađene. I sjedala su izdašno dimenzionirana i zbog debljine udobna, jedino im možda nedostaje koji centimetar dužine u sjedačjoj površini. Najistaknutiji dio unutrašnjosti

svakako je masivna i privlačno oblikovana armatura. S vrlo širokom središnjom konzolom i horizontalnim otvorima ventilacije doima se pomalo amerikaniziranom. Takva ideja na neki način odskaka od većine viđenog u ovoj klasi i dobrodošlo je osvježanje, koje djeluje bogato i Rio udahnuje zrelost svojstvenu većim autima. Pozornost naročito privlače kontrole ventilacije i klimatizacije, čija izvedba podsjeća na prekidače u zrakoplovima. Efektan vizualni dojam prate i bogata serijska oprema s kožnim upravljačem, dobra funkcionalnost te solidna prostranost jedne od najduljih i najširih karoserija u ovoj klasi. Osnova dobre udobnosti je i osovinski razmak od 2,57 metara, također jedan od najvećih u klasi. Dizajnerski prilično zatvoren stražnji dio subjektivno smanjuje doživljaj prostranosti na stražnjem sjedalu, a objektivno preglednost bočno unatrag, i to podosta pa je pri manevriranju na tijesnim parkirnim prostorima potrebno paziti, naročito odabere li Rio bez parkirnih senzora.

OCJENA

★★★★

### MOTOR I MJENJAČ

Korejci nemaju downsizing turbobenzince, no dosadašnja tržišna iskustva konkurencije koja ih nudi u svojim modelima daje korejskim inženjeri-



Šarmantna karoserija naginje coupeovskoj formi, no izdašnih je dimenzija i pruža vrlo dobru obiteljsku funkcionalnost

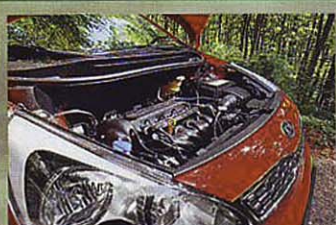


Rekordno jamstvo (7 godina/150.000 km) pokazuje koliko Kia vjeruje u pouzdanost svojih modela



ma za pravo što zasad ostaju vjerni atmosferskim motorima. Uz osnovni i sasvim solidni 1,2-litreni benzinac sa 85 KS, koji će vjerojatno biti generator prodaje, probirljivijima se nudi i 1,4-litreni sa 109 KS, poznat iz Ceeda. Tih je i uglađen, zahvaljujući tehnologiji promjenjivog rada usisnih i ispušnih ventila podjednako lijepo ubrzava na niskim i visokim okretajima te omogućuje manje-više sigurna pretjecanja. Osjeti se da motor ima snage, posebno pri razvijanju najviše brzine, ali iako na papiru 109 KS zvuče već pomalo sportski, da bi ih se osjetilo, motor treba bez milosti zavrtjeti u naj-

više okretaje. Naravno, takva je vožnja naporna i rastrošna, a zapravo i suvišna. Za solidna ubrzanja dovoljno je mijenjati stupnjeve na oko 4000 okretaja, kad su i buka i potrošnja još u okvirima umjerenosti. Potrošnja može biti i vrlo niska, tek oko 5,5 litara na otvorenoj cesti, no u osnovi prosječan vozač umjerenim tempom s ponekim izletom u temperamentne vode može računati s prosjekom do 7,5 litara. Sasvim pristojno. Takav je i sesterostupanjski mjenjač, čiji dulje odmjereni šesti stupanj sjajno dolazi do izražaja na otvorenoj cesti, kojom se krstari tiho i uz umjerenu potroš-



## TEHNIČKI PODACI

### MOTOR

|                  |                                  |
|------------------|----------------------------------|
| Vrsta            | benzinski, atmosferski, D-CVVT-i |
| Cilindri/ventili | 4/16                             |
| Obujam           | 1396 ccm                         |
| Snaga            | 80 kW/109 KS pri 6000/min        |
| Moment           | 137 Nm pri 4200/min              |

### PODVOZJE

|         |                                                                          |
|---------|--------------------------------------------------------------------------|
| Pogon   | prednji                                                                  |
| Mjenjač | ručni, 6 stupnjeva                                                       |
| Ovjes   | sprijeda McPherson opružne noge, straga torzijska osovina; stabilizatori |
| Kočnice | diskovi 280/262 mm, ABS/ESP                                              |
| Gume    | 185/65 R 15, Hankook Kinergy                                             |

### KAROSERIJA

|                  |                        |
|------------------|------------------------|
| Dimenzije        | 404,5 x 172 x 145,5 cm |
| Osovinski razmak | 257 cm                 |
| Prtljažnik       | 288 litara             |
| Spremnik goriva  | 43 litre               |
| Masa             | 1065 kilograma         |

### PERFORMANSE

|                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| Najveća brzina        | 183 km/h           |
| 0-100 km/h            | 11,5 sekundi       |
| Potrošnja             | 7,0/4,3/5,3 litara |
| Ispuh CO <sub>2</sub> | 124 g/km (Euro 5)  |



## NAŠA MJERENJA

### BRZINA I REŽIM RADA

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| Najveća brzina           | 184 km/h |
| Okretaji pri max. brzini | 5000/min |
| Okretaji pri 130 km/h    | 3000/min |

### UBRZANJE

|            |        |
|------------|--------|
| 0-60 km/h  | 5,4 s  |
| 0-80 km/h  | 8,0 s  |
| 0-100 km/h | 11,8 s |
| 0-120 km/h | 15,9 s |
| 0-140 km/h | 22,4 s |

### ELASTIČNOST

|                  |        |
|------------------|--------|
| 60-100 km/h (IV) | 10,2 s |
| 80-120 km/h (V)  | 14,9 s |

### KOČENJE

|            |        |
|------------|--------|
| 100-0 km/h | 38,0 m |
|------------|--------|

### POTROŠNJA

|                |            |
|----------------|------------|
| Otvorena cesta | 5,5 litara |
| Autocesta      | 6,5 litara |
| Grad           | 8,0 litara |

### OSTALE VRIJEDNOSTI

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| Okretaji upravljača | 2,8           |
| Krug okretanja      | 10,5 m        |
| EuroNCAP            | nije testiran |
| Proizvodnja         | Južna Koreja  |





Crvene kazaljke koje prelaze preko bijelih brojaka pružaju malo živosti u crno kućište instrumenata



Svaki Rio u serijskoj opremi ima klima uređaj, a bolji paketi Urban i Style dolaze s automatskom regulacijom. Zanimljivi su i prekidači



Za ugodan osjećaj zaslužna su i udobna sjedala (vozačko podesivo po visini) te središnji naslon



Sa stajališta sigurnosti Rio je sjajno opremljen primjerak niže klase: već najjeftinija verzija ima ESP i 6 zračnih jastuka



Električno podesivi retrovizori dolaze serijski od drugog paketa opreme Fun. Mogu imati integrirane žmigavce (Style)



Mali trokutasti prozor, kao na monovolumenima, te odmaknut vjetrobran pridonose osjećaju prostranosti



Mnogim detaljima unutrašnjosti (upravljač, mjenjač, instrumenti...) Rio može podsjetiti na Sportage. USB ulaz je nadohvat ruke, a za pohvalu je i mjenjač sa 6 stupnjeva



nju. Rad mjenjača je mekan i tih, solidne je, ali ne i najbolje preciznosti, a jedino mu se zapravo može zamjeriti nešto dulji hod ručice. U mirnoj vožnji to ne smeta, ali se pri žustrijoj, koja zahtijeva češće šaltanje, pokazuje kao nedostatak.

OCJENA

★★★★

### PODVOZJE

Rio je udoban automobil u okvirima svoje klase i zahvaljujući pozamašnim dimenzijama i novoj platformi s jednim od najvećih osovinjskih razmaka u klasi ne poskakuje neugodno na neravninama. Tek se povremeno na uzastopnim kratkim, a grubljim neravninama može čuti lupkanje ovjesa, pod uvjetom da se radio gotovo posve utiša. Na poprečnim neravninama stražnji ovjes reagira nešto grublje, a dulji hod ovjesa najbolje se prepoznaje na ležećim policajcima. Četvrtaste prelazi mekano, a na poprečnima se, lagano ih prelazeći, karoserija blago uzdužno zaljulja. No, ovjes vrlo dobro re-

agira u zavojima dopuštajući tek umjereno naginjanje koje ne izaziva nelagodu i ulijeva osjećaj sigurnosti. Velik osovinjski razmak i širok trag kotača pogoduju i mirnom držanju na pravcu pri najvišim brzinama, bez potrebe za sitnim korekcijama smjera, koje kod malih auta nisu neuobičajene. Zabavu u vožnji djelomice umrtvljuje upravljač, koji se često doima umjetnim i praznog hoda u pojedinim trenucima, bez prave povratne informacije.

OCJENA

★★★★

### OPREMLJENOST

Rio je odlično opremljen auto već u osnovnom paketu Active, naročito sa stajališta sigurnosti. Sa šest zračnih jastuka, ESP sustavom koji objedinjuje ABS, TCS, EBD i BAS funkcije, sustavom pomoći pri kretanju na uzbrdici i nizom manjih pomoćnih sigurnosnih funkcija Rio je najdarežljiviji auto u svojoj klasi. Međutim, ne oskudijeva ni ostalim bitnim

### SUPARNICI



| MODEL                | Kia Rio 1.4 | Toyota Yaris 1.3 | Citroen C3 1.4 | Ford Fiesta 1.4 | Chevrolet Aveo 1.4 | Peugeot 207 1.4 | Opel Corsa 1.4 |
|----------------------|-------------|------------------|----------------|-----------------|--------------------|-----------------|----------------|
| Snaga (KS)           | 109         | 99               | 95             | 96              | 100                | 95              | 100            |
| Moment (Nm)          | 137         | 125              | 135            | 128             | 130                | 135             | 130            |
| Brzina (km/h)        | 183         | 175              | 184            | 175             | 175                | 185             | 180            |
| 0-100 km/h (s)       | 11,5        | 11,7             | 11,8           | 12,2            | 12,4               | 12,1            | 11,9           |
| Potrošnja (l/100 km) | 5,3         | 5,4              | 5,8            | 5,8             | 5,9                | 6,0             | 5,5            |
| Cijena (kn)          | 97.990      | 103.125          | 99.600         | 89.685          | 85.140             | 89.150          | 92.665         |

## CIJENE I TROŠKOVI

|                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| Osnovni model (1.2 Active)..... | 84.990 kn        |
| Testni model (1.4 Urban).....   | 97.990 kn        |
| Testni s doplatama.....         | 103.090 kn       |
| Obvezno osiguranje.....         | 2140 kn          |
| Kasko osiguranje.....           | 2450 kn          |
| Godišnji porez.....             | 600 kn           |
| Jamstvo (opće).....             | 7 god/150.000 km |

## OPREMA

### SERIJSKA OPREMA URBAN

- alu naplaci 15 cola • maglenke • USB
- automatska klima • upravljač i mjenjač u koži • el. prozori sprijeda i straga • el. podesivi i grijani retrovizori • radio/CD/mp3 • putno računalo • tempomat • ABS/TCS/BAS/ESP • 6 zračnih jastuka • kromirani umeci unutrašnjosti i karoserije • USB ulaz • pomoć pri kretanju na uzbrdici • upravljač podesiv po dubini i visini • cijelivo stražnje sjedalo • senzor kiše • središnji naslon za ruke sprijeda...

### DOPLATE

- metalik lak 2500 kn • senzori parkiranja straga 2600 kn

### UKUPNO 5100 KUNA

## SVI MOTORI

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| 1.2/85 KS.....      | 84.990 kn |
| 1.4/109 KS.....     | 97.990 kn |
| 1.4 CRDi/90 KS..... | 99.490 kn |

## VRLINE I MANE

### PLUS

- atraktivan izgled • bogata oprema • tih i ugodan motor • dobre performanse i umjerena potrošnja • solidna prostranost • dobra izrada • primamljivo jamstvo

### MINUS

- slabija preglednost straga • umjetan osjećaj na upravljaču • visok utovarni prag prtljažnika • nema zvučnog upozorenja za upaljena svjetla



Prtljažnik je narastao do solidnih 288 litara, a ima i već uobičajen djeljiv i preklopiv naslon. No, i visok utovarni prag...



Na stražnjem sjedalu pruženi su lijepa prostranost i udobnost, što je i očekivano s obzirom na dužinu auta od 4,05 metra i osovinski razmak od 2,57 metra. Jedino masivni nosači smanjuju preglednost

## FINANCIJE

Kia već godinama nije sinonim za najjeftinije aute u klasi, ali i sama to više ne želi biti. Naprosto, kriteriji rastu, pa tako osnovni, ali više nego dobro opremljen Rio sa 1.2-litrenim benzincem stoji 84.990 kuna. Kad za mjesec-dva stigne izvedba s trojim vratima, iznos pada na 79.990 kuna. Za u startu bogato opremljeni benzinac 1.4 treba dati 97.990 kuna, dok je izvrstan dizelaš 1.4 CRDi sa 90 KS od toga skuplji 7000 kuna. Daleko je to od diskontnih cijena kakve je Kia imala nekoć, ali i Rio je sad jednako toliko daleko od skromnog auta iz dalekoistočnog zapečka. Međutim, u odnosu na sve pruženo, zanimljiva je ponuda, koja konkurenciji crta bore na licu, a kupcima pruža mogućnost koju neće samo tako gurnuti pod tepih. Predrasude se ruše uz sve veći tresak i Rio polako, ali sigurno ulazi u prvu ligu...

### Ocjena

### Zaključna ocjena

★★★★

★★★★

### Ocjena

★★★★

