

NISSAN MICRA

Bogato opremljena Micra Tekna
do registracije stoji 98.900 kuna

KIA RIO

Testirani model s opremom Fun i 1,4-litrenim motorom stoji 99.900 kuna

Što otima Rio?

Nissan i Toyota su velikani među malim automobilima. Mogu li svježe prerađena Micra i sasvim novi Yaris zadržati prednost ili će ih s leđa preteći korejski Kia Rio

Preko telefona Natalija mi je šaputala slatke besmislice, a kad mi je pola sata kasnije otvorila vrata na sebi nije imala ni krpice. Točno, to je izmišljeno, ali prva rečenica ionako nema veze s ovom usporedbom. Međutim, prve rečenice upravo su tu da bi potaknule zanimanje – ono što trojici azijskih malih automobila teško uspijeva kod mnogih čitatelja. Neopravdano, kao što dokazuju Kia Rio, Nissan Micra i Toyota Yaris.

Rio trenutčno unosi nemir u klasu malih automobila. Nedavno je u našem časopisu zasjenio suparnike, a ponio je i prestižnu titulu automobila godine u izboru Hrvatskog novinarskog žirija. Sada se s novim Yarisom i Microm, koja je u ponudi tek godinu dana, bori za naslov najboljeg malog vozila s Dalekog istoka. Kia već u startu nadmašuje ostale – po duljini. Toyota je kraća 16, a Micra čak 26,5 centimetara. Pritom prednost Rija u ponudi prostora, barem u odnosu na Yarisa, nije golema. I dok četiri putnika u Micri putuju stiješnjeno, sprijeđa s malo prostora iznad glave te sputano u uskom stražnjem dijelu, ostala dvojica nude dovoljno mjesta čak i za četvero odraslih. Premda vozač i suputnici u Yarisu

sjede bliže jedni drugima, njegova viša karoserija dopušta uspravniji položaj sjedenja u stražnjem dijelu koji je Toyota opremila jedva oblikovanom klupom, sada bez mogućnosti pomicanja. I na prednjim sjedalima nedostaje bočne potpore. Zato je putnicima najugodnije u Riju koji nudi udobna sjedala i raskošnu prostranost. Zbog tvrdih, tijesno skrojenih i skliskih kožnih sjedala (opcija), Micra je ovdje najlošija.

Jednako je i s kvalitetom izrade. Nissan Micru sklapa u Indiji. Uljep-

Mala Kia nedavno je okrunjena titulom hrvatskog auta godine

šano rečeno, tu svakako ima potencijala za poboljšanje izrade i kakvoće materijala. To dokazuju klimave obloge kokpita, grubi limeni šavovi na karoseriji te nestabilan potporanj poklopca motora. Rio i Yaris djeluju mnogo solidnije, premda u Toyoti smetaju površine osjetljive na ogrebotine. Rio pokazuje koliko kvalitetno može izgledati čak i tvrda plastika ako se lijepo obradi i doda malo svjetluca kroma.

Glede performansi, Rio svoju ►

**KIA RIO**

Solidna izrada, ergonomski kokpit, mnogo odlagališta

TOYOTA YARIS

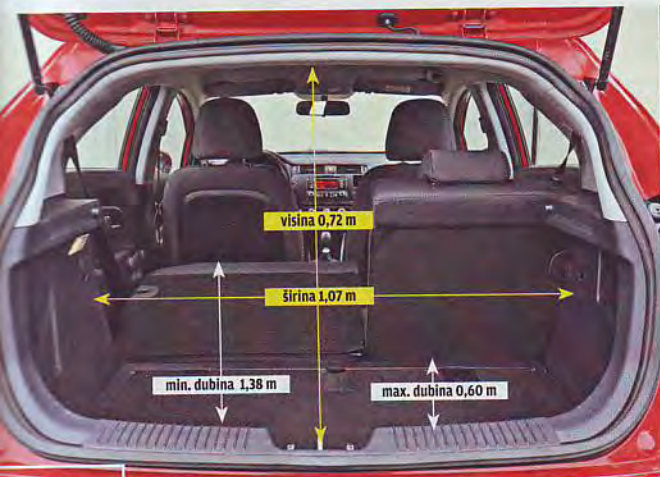
1,33 može se dobiti od 103.125 kuna, na testu kao Sol Touch za 106.500 kuna



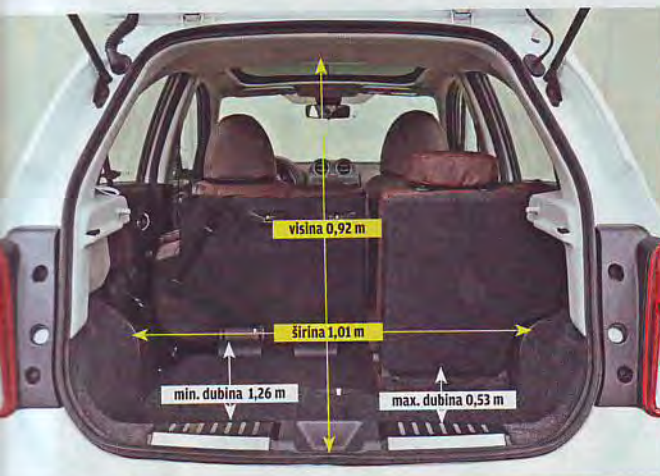
NISSAN MICRA Kao Tekna ima i navigaciju. Manjkava obrada detalja



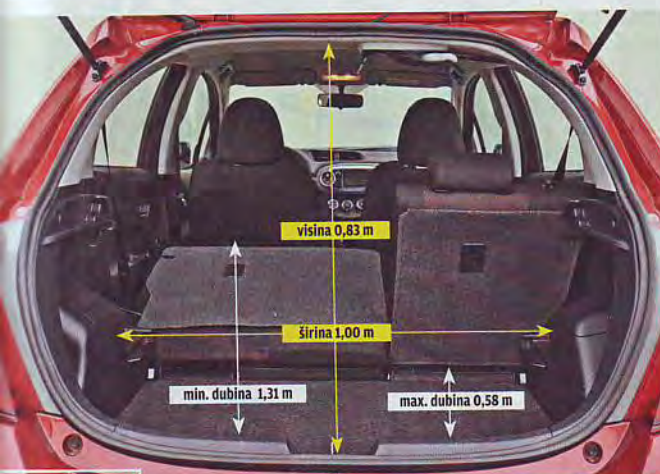
TOYOTA YARIS Solidno, ergonomski, neupadljivo. U kabini bez ekstravagancija



NISSAN RIO
Rio ima visok unutarnji rub, preklapaju se samo nasloni stražnjih sjedala pa je utovarna površina blago nakošena. Kad je dvostruki utovarni pod spušten, smeta široki okvir. Serijski: Aux-in i iPod/USB priključak. Zgodno oblikovani prekiđači ukrašavaju kokpit od tvrde plastike



NISSAN MICRA
Samo se u Micri preklapaju stražnji nasloni i klupa te ostavljaju visoku, ravnu utovarnu površinu. Ako start-stop sustav isključuje motor, na jednom se zaslonu pokazuje koliko se time uštedjelo CO₂ – oko kilogram na 1000 km. Trocilindrašu snagu upumpava kompresor (krug)



TOYOTA YARIS
U inačici Sol Touch Toyota ima i kameru za vožnju unatrag. Bogato opremljen sustav informiranja i zabave dolazi serijski i njime se lako rukuje. Za 2625 kuna može se proširiti navigacijom. Pokazivač promjena brzina precjenjuje vučnu snagu motora koju je teško podcijeniti



veću težinu nadoknađuje snažnijim motorom. Pritom 1,4-litreni motor tromih reakcija pokazuje suzdržani temperament usprkos kratkim skokovima broja okretaja preciznog šesterstupanjskog mjenjača, ali ne djeluje nimalo energičnije od blijeda Toyotinog četverocilindraša.

Kao i kod Rija, temperament Yarisa dosta je za grad. Ali, ne zaboravimo, ovdje smo u klasi od 100 KS i tu smijemo očekivati nešto talenta za putovanja. No ono što se kod Yarisa odigrava u gornjim prijenosima zapinjućeg mjenjača pri povećanju brzine u području iznad 120 km/h više ne zaslužuje naziv ubrzanje. Protiv manjka vučne sile pomažu samo okretaji. Tada je motor glasan, ali barem pokazuje malo energičnosti.

Nissanovi momci odlučnije pristupaju problemu momenta benzina malog volumena pa trocilindrašu dodaju kompresor koji ga pojačava na 142 Nm. To što ih on, netipično za kompresore, dostiže

Micra kompresorom rješava problem malog momenta

tek pri 4400 o/min, pripisati treba podešenosti. Kompresori su, sami po sebi, zbog svoje brze reakcije namijenjeni isporuci snage iz niskih brojeva okretaja. Na višim okretajima smanjuje se učinkovitost jer kompresor oduzima motoru mnogo snage za vlastiti pogon. Kod Micre se on uključuje magnetnom spojkom, između 1200 i 1600 okretaja, ovisno o položaju papučice gasa. Na nižim okretajima ovaj motor s izravnim ubrizgavanjem radi kao atmosferski motor, što bi potrošnju trebalo održati niskom.

U teoriji se čini mudrim, ali u praksi je samo djelomice uvjerljivo. U potrošnji je Micra za 0,4 litre na 100 kilometara doista štedljivija od drugih, ali na autocesti počinje gutati gorivo. Usto, smeta neskladna isporuka snage u stilu nekadašnjih turbomotora. U gradu, pri malom opterećenju i na niskim brojevima okretaja, Micra luta po načinu usisa, a premda se kompresor rano uključuje, potisak se osjeća tek na oko 3500 o/min, i to kao da se Micri dostavnjak zabio u stražnji kraj. Tada se zavijanje kompresora pridružuje tutnjanju trocilindraša, što dramatično ističe uključivanje punjača. Među nama govoreći, to je daleko od savršenstva. Ali zato i jako kratko.

Na otvorenoj cesti Micra se zbog mekog ovjesa ljulja, a vozač se bori sa zapinjućim petostupanjskim mjenjačem i pokušava nepreciznim upravljačem utjecati na smjer. Nasreću, ESP se uključuje

autoritativno i rano pa sve ostaje sigurno. Ipak, i kod umjerene udobnosti ovjesa i visoke razine buke pitamo se je li stara Micra bila bolja od nove. Čak ni zadovoljavajuća oprema Tekna koja uključuje navigaciju, pristup bez ključa i panoramski krov ne dovodi Nissana daleko naprijed jer je mnogo skuplji od Rija.

Kia i Toyota pokazuju kako danas

nastupaju brojni sposobni mali automobili. Pri tomu se Japanac s preciznim upravljačem, najagilni

Toyota Yaris nudi najviše po pitanju ovjesa i kočnica

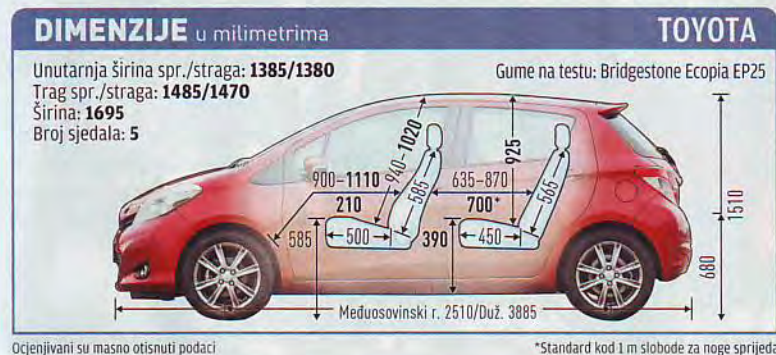
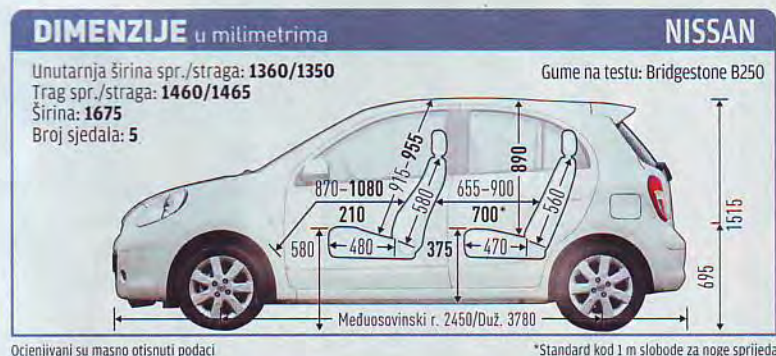
jim ponašanjem u vožnji, najboljom udobnošću ovjesa i najboljim kočnicama u ovoj usporedbi jako

približava Riju. Kia djeluje kao da je u mnogočemu prerasla klasu malih automobila, što se očituje i u lošem pogledu naokolo i velikom krugu okretanja – koji je i kod Yaris na razini Mercedesa E-klase.

Riju još nedostaje fine dotjeranosti – nešto malo kod kočnica i krute podešenosti ovjesa, a nešto više kod ESP nadzora. Naime, pri snažnoj promjeni opterećenja stražnji

se kraj zanese prema van prije nego što sustav pomalo neodlučno reagira. No kako si sa sedmogodišnjom garancijom i najnižom cijenom Kia s velikom prednošću osigurava poglavlje troškova, to ništa ne mijenja na jasnoj pobjedi Rija koji krunu azijskih malih automobila odnosi u Koreju.

A time se ponovno vraćamo slatkim besmislicama.



Mali stražnji prozor i široki krovni nosači ograničavaju kod Rija pogled naokolo. Yaris je nešto bolji, ali ne toliko pregledan kao Micra

PODACI O VOZILU	KIA	NISSAN	TOYOTA
Motor vrsta/cilindri/položaj	četverocilindarski, sprijeda poprijeko	trocilindarski kompresor, sprijeda poprijeko	četverocilindarski, sprijeda poprijeko
Ventili/bregasta vratila	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2
Pogon bregastog vratila	Lanac	Lanac	Lanac
Obujam	1396 cm ³	1198 cm ³	1329 cm ³
kW (KS) pri o/min	80 (109)/6300	72 (98)/5600	73 (99)/6000
Nm pri o/min	137/4200	142/4400	125/400
Najveća brzina	183 km/h	183 km/h	175 km/h
Mjenjač	6 stupnjeva ručni	5 stupnjeva ručni	6 stupnjeva ručni
Pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon
Kočnice sprijeda/straga	disk/disk	disk/bubanj	disk/disk
Gume na testnom vozilu	195/55 R 16 H	175/60 R 15 H	195/50 R 16 V
Veličina kotača	6 x 16"	5,5 x 15"	6 x 16"
Emisija CO ₂	128 g/km	99 g/km	127 g/km
Potrošnja*	7,2/4,5/5,5 l	5,2/3,7/4,3 l	6,8/4,7/5,5 l
Spremnik goriva/vrsta goriva	43 l/super	41 l/super	42 l/super
Buka u prolazu	71 dB(A)	70 dB(A)	74 dB(A)
Prikolica kočena/nekočena	1050/450 kg	bez	900/550 kg
Obujam prtljažnika	288-923 l	265-1132 l	286-856 l

*grad/otvorena cesta/ukupno na 100 km; **mjenjač s dvije spojke

TROŠKOVI/JAMSTVA	KIA	NISSAN	TOYOTA
Norma ispušnih plinova	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Servisni intervali	30.000 km/1 godina	20.000 km/1 godina	15.000 km/1 godina
Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo
Mehanika/km ograničenje	7 godina/150.000	3 godine/100.000	3 godine/100.000
Jamstvo protiv hrdanja	12 godina	12 godina	12 godina
Jamstvo mobilnosti	3 godine	10 godina	3 godine

IZMJERENE VRIJEDNOSTI	KIA	NISSAN	TOYOTA
Ubrzanje 0-50 km/h	3,6 s	3,3 s	4,1 s
0-100 km/h	11,2 s	10,7 s	12,0 s
0-130 km/h	18,7 s	17,4 s	21,2 s
Elastičnost 60-100 km/h	12,9 s (4. brzina)	12,6 s (4. brzina)	11,8 s (4. brzina)
80-120 km/h	24,3 s (6. brzina)	20,4 s (6. brzina)	28,5 s (6. brzina)
Težina praznog vozila/nosivost	1128/472 kg	1068/437 kg	1074/396 kg
Raspodjela težine spr./straga	61/39%	62/38%	62/38%
Krug okretanja lijevo/desno	11,2/11,4 m	10,1/10,1 m	11,1/11,8 m
Zaustavni put s hlad. koč.	38,1 m	35,9 m	36,3 m
sa zagr. koč.	37,8 m	37,6 m	36,0 m
Buka u kabini pri 50 km/h	59 dB (A)	61 dB (A)	61 dB (A)
pri 100 km/h	68 dB (A)	68 dB (A)	68 dB (A)
pri 130 km/h	74 dB (A)	75 dB (A)	75 dB (A)
Potrošnja na testu - CO ₂	6,115 - 144 g/km	5,715 - 135 g/km	6,115 - 144 g/km
Doseg	700 km	715 km	685 km

CIJENE/OPREMA	KIA	NISSAN	TOYOTA
Model	Rio 1,4 Fun	Micra 1,2 DIG-S Tekna	Yaris 1,33 Dual-VVT-i Sol Touch
Zračni jastuci vozač/suvozač/bočni sprijeda	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Zračni jastuci za glavu sprijeda/straga	S/S	S/S	S/S
Klima/automatska klima	S/-	-/S	S/-
Radio s CD-om	9000 kuna	-	9000 kuna
Metalik lak	2500 kuna	2500 kuna	3150 kuna
Osnovna cijena (ocjenjuje se)	99.900 kuna	98.900 kuna*	106.500 kuna

S-serijski, N-ne isporučuje se; * Cijena se odnosi na model s motorom bez kompresora koji uskoro stiže na naše tržište

REZULTATI

	MAKS. BODOVA	KIA	TOYOTA	NISSAN
KAROSERIJA				
Ponuda prostora sprijeda	15	14	12	9
Ponuda prostora straga	10	6	6	5
Osjećaj prostranosti	5	4	3	2
Prtljažnik min./maks.	15	9	8	9
Nosivost	5	5	4	4
Varijabilnost	5	1	1	2
Prikolica	5	4	3	0
Preglednost	5	2	3	4
Dojam kvalitete	15	12	10	8
Sigurnosna oprema	20	6	6	6
Medurezultat	100	63	56	49

POGON				
Ubrzanje	10	7	6	8
Najveća brzina	5	4	3	4
Elastičnost	10	6	55	8
Ugladenost	10	8	8	6
Živost/brzina reakcije	5	3	3	4
Mjenjač	15	8	7	5
Potrošnja na testu	25	19	19	20
Doseg	5	3	3	3
Okoliš*	15	9	8	12
Medurezultat	100	67	62	70

*Emisija CO₂ (EU Mix), vanjska buka, masa praznog vozila, norma štetnih plinova

UDOBNOŠĆ				
Ovjes	20	13	15	11
Sjedala prednja/ulazak	15	12	10	9
Sjedala stražnja/ulazak	10	7	6	5
Buka u kabini	5	3	3	3
Dojam buke	10	7	8	5
Oprema za udobnost	15	10	10	13
Tehničke opcije	5	1	2	2
Ergonomija	10	7	7	6
Klimatizacija	10	3	3	5
Medurezultat	100	63	64	59

VOZNA DINAMIKA				
Sigurnost vožnje	20	15	17	16
Elektronička pomagala	10	5	7	6
Držanje smjera	5	5	5	4
Agilnost	15	12	13	9
Upravljač	15	11	12	8
Kočnice*	20	14	16	16
Trakcija	10	8	7	6
Krug okretanja	5	1	1	2
Medurezultat	100	71	78	67
REZULTAT TESTA	400	264	260	245

*Zajednička ocjena za zaustavni put i osjećaj pri kočenju

TROŠKOVI				
Cijena	40	16	10	9
Rabljeni*	15	6	9	9
Porez/osiguranje	10	7	6	5
Održavanje	10	7	4	5
Garancije	10	8	4	4
Gorivo (15.000 km/god)	10	5	5	6
Dodatna oprema	5	2	2	2
Medurezultat	100	51	40	40
UKUPNI REZULTAT	500	315	300	285
MJESTO		1.	2.	3.

Naj uloženo-dobiveno

FAKTOR UŽITKA

Ovdje je riječ o pitanju ukusa - ocjena ne utječe na ukupnu ocjenu

■ Zamislite sljedeće: netko s ova tri mala vozila stoji pred vašim vratima i nudi vam na tri godine jedan od tih automobila pod uvjetom da u tom razdoblju ne vozite ni jedan drugi. Koji biste odabrali?

Prva otpada Micra. Dva tjedna bilo bi zabavno s agilnim motorom, panoramskim krovom i bogatom opremom, a onda bi počelo živčiranje: neudobna sjedala, poskakujući ovjes, nekomunikativan upravljač i činjenica da motor gušta gorivo kad se kompresor istinski zavrti.

Sljedeći ispada Yaris, premda je ovdje najnadareniji za vožnju zavojima, što nije posebno teško u ovoj konkurenciji. No Yaris bi nam ponajprije bio previše dosadan. U

	KIA	TOYOTA	NISSAN
KATEGORIJA			
Dizajn	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Vožnja	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Osjećaj ugođe	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Imidž	★★★★★	★★★★★	★★★★★
UKUPNO	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = bajkovito, ★★★★★ = privlačno, ★★★★★ = prihvatljivo, ★★★★★ = moglo bi i bolje, ★★★★★ = dosadno

svojoj novoj generaciji Toyota je iz njega izvukla i posljednje trago-ve šarma.

Ostaje Kia. Kao što u svakom izvešću o Riju mora pisati, recimo to i ovdje: oblikovao ga je bivši Audi-

jev dizajner Peter Schreyer. Usprkos dosadnom motoru i manjku okretnosti, Kia kao jedina ovdje daje osjećaj da je punovrijedan i odrastao auto - koji su razvili ljudi koji vole automobile.

RANG LISTA



1

315 BODOVA

Kia Rio

■ Rio s lakoćom pobjeđuje usprkos slabostima ovjesa, umornog motora i ne sasvim uvjerljivih kočnica. No on je solidan, prostran, jeftin - a usto i sasvim zgodan.



2

300 BODOVA

Toyota Yaris

■ Okretnost i udoban ovjes po prihvatljivoj cijeni nisu dovoljni da se pobijedi jeftiniju, veću i solidniju Kiju. Stari Yaris imao je nekoliko ideja više.



3

285 BODOVA

Nissan Micra

■ Nekad zvijezda među mališanima, Micra je sada gubitnik. Lošu izradu, lošu udobnost i malu ponudu prostora ne može nadoknaditi čak ni energičan i štedljiv motor.

ZAKLJUČAK

■ Krajnji je trenutak da se Toyota i Nissan trgnu. Na pitanje kojeg se suparnika najviše boje, gotovo svi veliki proizvođači danas odgovaraju: tandem Hyundai/Kia. Spravom, jer

novi Rio ostavlja malo šansi Micri i Yarisu. Pritom su se donekadna Japanci ubrajali u ozbiljne izazivače lidera klase gradskih automobila, Volkswagen Pola i Opel Corsee. Ponajviše

iznenađuje loš rezultat Micre. Nekad je uvodila trendove u svojoj klasi, a danas je, u najboljem slučaju, tek prosjek, unatoč modernom motoru, koji u Hrvatsku stiže uskoro.

Zoran Škvorc

