

ŠARMANTAN IZGLED JE

Visokim ambicijama novog korejskog mališana podlogu daju ljepuškast dizajn, temeljita izrada i ekonomični novi motori, ali i bogata oprema već u osnovnom paketu te 7-godišnje jamstvo

Napisaao ZLATKO HORVAT - Snimila GUDRUN MUSCHALLA

Koncernu Kia-Hyundai prodaja je u posljednjoj petoljetki porasla nevjerovatnih 114 posto! Mislite da su Korejci time zadovoljni? Ne, i to nam je jasno dano od znanja krajem kolovoza u Lisabonu, na svjetskoj novinarskoj promociji treće generacije modela Rio. Apetiti četvrtog koncerna u svijetu (iza Toyote, VW-a i GM-a) i dalje rastu, a poziciju prvog u navalnom redu od Sportagea preuzima upravo novi Rio. Budući da ulazi u nižu klasu, najpopularniji tržišni segment (27% udjela), izgledu je posvećena naročita pažnja. Rezultat je sjajan i nema dvojbi da je ljepušasti Rio još jedna uspješnica njemačkog dizajnera Petera Schreyera. Vrlo je privlačan čak i u nižim paketima opreme, s čeličnim naplaccima i crnim kvakama, dok su potpunije opremljene verzije pravi mali šminkerski zavodnici. Nema dvojbe da će od rujna, kada kreće prodaja, Rio biti jedan od najšarmantnijih minija niže klase. Minija? Ta riječ gotovo da ne pristaje Rioju, koji se protegnuo do duljine od 4,05 metara i vozi se na platformi osovinog razmaka 2,57 metara. Vrijednosti među najvećima u nižoj klasi postale su očite i kada smo zavirili u precizno i kvalitetno sastavljenu te ugodno prostranu unutrašnjost. Niti na stražnjim sjedalima nema skučenosti, premda se stražnji kraj doima pomalo

coupeovski. Sjedala su tipična za Kiju, pomalo tvrda, čvrsta i ravna te ugodnija srijeda nego straga. Slično je i s plastičnim oblogama, koje su na armaturi ljepše i mekše na dodir i pogled nego one na vratima. Godi i pomalo amerikaniziran prizor za upravljačem. Čvrst, kompaktan položaj za vožnju lako se pronalazi, mali upravljač ugodno sjeda u ruku, pa ne treba dugo čekati na osjećaj zblizavanja s autom. Što se opreme tiče, Kia nastavlja hrabru politiku bogat paket već u početnoj razini. To možda ne ide na ruku kupcima kojima nije do opreme nego što niže cijene, ali to je već problem siromašnijih tržišta, poput našeg. Karte se ovaj put bacaju na sigurnost, pa već prva razina opreme Active dolazi sa 6 zračnih jastuka, sustavima ABS, TCS i ESP, pomoći pri kretanju na uzbrdici, dnevnim svjetlima, sustavu upozorenja pri naglom kočenju, diskovima na svim kotačima... U osnovnu opremu ulaze i klima, radio s daljinskim kontrolama, prednji prozori i retrovizori na struju, daljinsko zaključavanje, putno računalo, USB/AUX priključci... Uzevši sve to u obzir, cijena od 11.400 eura ne čini se više visokom za početni model, budući da većina konkurenata za tako opremljen auto traži znatno više. Viši paketi opreme Fun, Urban i Style više su pitanje šminke nego funkcionalnosti,

Novi Rio je dugačak 404,5 centimetara, širok 172 i leži na platformi osovinog razmaka 257 cm. U odnosu na stari model, duži je za 5,5 i širi 2,5 centimetara, dok je osovinski razmak veći 7 centimetara



SAMO JEDNA OD VRLINA



Šarmantan stražnji dio krije prtljajnik obujma solidnih 288 litara, 18 više nego prije. U serijskoj opremi dolaze naplaci od 15 i 16 cola, a 17 su doplata



ecoDynamics

Rio je trenutno najekološkiji i najštedljiviji auto u nižoj klasi: s trocilindarskim dizelašem 1.1 CRDi, opremljenim 6-stupanj-skim mjenjačem i Start/Stop sustavom troši 3,2 litre i ispuhuje 85 g/km CO₂.



Stilski lijepo dotjerana i pomalo amerikanizirana unutrašnjost može se oplemeniti parkirnom kamerom, navigacijom, kožom.



a uz doplatu su na raspolaganju trendovski dodaci poput parkirne kamere, keyless paljenja, navigacije, grijanja sjedala... Nema sumnje, sada je to zrelo, kvalitetan i moderan auto.

Isto se može reći za osjećaj u vožnji. Upravljač solidne preciznosti i jednako takav mjenjač poslušno prate naredbe, a ovjes čvrsto i tiho svladava dijelove neravne ceste. Očito, uzor su bili najbolji europski mališani i u svakom trenutku

vožnje moglo se osjetiti da je Rio kudikamo ozbiljniji auto od srodnika Hyundaija izo.

Vidi se to i u kombinacijama motora i mjenjača. Samo osnovni benzinac 1.2 sa 85 KS dolazi sa 5-stupanjskim, dok se jači benzinac 1.4 sa 109 KS te oba dizelaša, mali trocilindraš 1.1 CRDi sa 75 KS i poznati 1.4 CRDi sa 90 KS opremaju 6-stupanjskim mjenjačem. Osnovni benzinski motor sa 85 KS dovoljno je snažnih plu-

ća za svakodnevne vožnje i s pravom se očekuje da će biti najčešći odabir kupaca. No, ugodno nas je iznenadio mali trocilindarski dizelaš, opremljen sustavom Start/Stop. Solidno povuče i malo troši (prosječno 3,2 litre), pa tko puno kilometara radi u gradu, može biti dobar izbor. Sljedeće godine stižu i izvedba s trima vratima, limuzina s četverim, a potom i snažniji motori te automatski mjenjač s dvije spojke (DCT).

Izvedba prekidača na jednostavnoj, no lijepo dotjeranoj središnjoj konzoli pomalo podsjeća na zrakoplovne



Naknadno stiže izvedba s trima vratima, koja će biti jeftinija oko 700 eura (1.2 će stajati 10.700 eura)

TEHNIČKI PODACI	1.2	1.4	1.1 CRDi	1.4 CRDi
Obujam (ccm)	1248	1396	1120	1396
Snaga (KS)	85	109	75	90
Moment (Nm)	121	137	170	220
Brzina (km/h)	168	183	160	172
0-100 km/h (s)	13.1	11.5	16.1	14.2
Potrošnja (l/100 km)	5.0	5.3	3.2	3.8
Cijena (eura)	11.400	13.150	-	-