



Kia Rio 1,2 CVVT vs. Kia Rio 1,4 CRDi

Rio -



U jednom od prethodnih brojeva „Auto“ magazina predstavili smo novi Kijin adut u segmentu malih automobila. U ovoj klasi vlada najjača konkurencija i sa ovim modelima proizvođači osvajaju tržište. Podsetićemo

vas da B segment u Srbiji čini čak 45 posto ukupne prodaje novih vozila. Na stranicama našeg magazina već ste se upoznali sa benzinskim motorom zapremine 1,2 litra koji se ugrađuje u „rio“, a na našem testu se vrlo brzo našao i savremeni dizelaš zapremine 1,4 litra. Rešili smo da ih uporedimo, ali ne samo

kroz performanse i utisak u vožnji, već i kroz troškove eksploatacije, jer je to ono što najviše zanima naše kupce.

Za moderni mali benzinac sa CVVT tehnologijom (tehnologija promenljivog vremena otvaranja ventila) već smo konstatovali da ima „živahnih“ 85 KS, da ga odlikuje vrlo miran i tih rad. Isto tako utvrdili smo i

da na magistralnim i regionalnim putevima, kao i svaki drugi benzinac, za preticanje traži jedan ili možda dva stepena nižu brzinu, kako bi se motor zavrtio na većim obrtajima ne bi li sva snaga ovog motora došla do izražaja. Sa druge strane, već pomenuta CVVT tehnologija pružila je dosta dobre rezultate u pogledu potrošnje goriva, koja

Super Auto:

McLaren MP4-12C
Ples na kiši

47



Promocija:

Audi A4 allroad quattro
Osveženje

52



crno na belo

Dilema benzin ili dizel je najčešća nedomica prilikom kupovine automobila. Da bi vam olakšali izbor, prikazali smo vam sve prednosti i nedostatke i jedne i druge opcije i to na jednom od najpopularnijih predstavnika u B segmentu – „kiji rio“



se u gradu kretala oko 7 litara na 100 km, dok je u kombinaciji otvorenog puta i auto-puta (pri većoj brzini), potrošnja pala na 5,8 litara. Svi ovi parametri su za pola litra ili litar veći od fabrički deklariranih, ali sa našim kvalitetom goriva i malo oštrijom nogom na papučici gasa rekli bi smo da su i vrlo zadovoljavajući. Retko kada smo na testu

uspeli da dostignemo fabrički deklarirane brojke potrošnje.

Potom je u našu redakciju stigao i dizelaš sa istim paketom opreme, ali sa modernim komon-rejl turbodizel agregatom zapremine 1,4 litra sa 90 KS. Odmah smo se obratili ovlašćenom uvozniku i ponovo zatražili benzinsku varijantu ne bi smo li istovremeno mogli da uporedi-

mo ova dva motora. Igrom slučaja (ili marketinškim trikom) dobili smo beli „rio“ benzinac sa crnim sportskim linijama i crni „rio“ dizel sa belim sportskim linijama duž celog vozila. Ovakva „jing-jang“ kombinacija vozila apsolutno nigde u gradu nije mogla proći a da ne izazove masovno okretanje prolaznika za njima ili zavidne poglede vozača

iz drugih automobila, pogotovo što smo automobile vozili u paru, kako bi podaci o potrošnji bili što uporediviji.

Sve u svemu, vizuelno je „rio“ položio test i to sa najvećom ocenom. O detaljima na karoseriji i agresivnom dizajnu koji potpisuje čuveni Peter Šrajer, već smo govorili i za to imamo samo reči hvala.

Dizel motor u hladnim jutarnjim časovima ne može da izbegne čuveno „zveckanje“ karakteristično za motore ove konstrukcije, ali smo prijatno bili iznenađeni dobrom zvučnom izolacijom kabine. Zvuci hladnog dizelaša gotovo uopšte ne dolaze do putnika u vozilu. Kada se malo zagreje, motor se utiša i na nižim obrtajima tiho brunda, dok pri većim brzinama i naglim ubrzanjima čak stvara rezak, neki bi rekli čak i sportski zvuk, koji prija vozaču i uliva mu samopouzdanje. Sa druge strane, benzinac ne gotovo ne čuje ni spolja ni iznutra, osim preko 4000 o/min, kada sistem promeni fazu bregastih osovin. Tada zvuk postaje puniji i izrađeniji, ali i dalje ne smeta boravku u „riju“. Važna stvar u zimskim danima je i činjenica da benzinski motor mnogo ranije postigne radnu tempe-

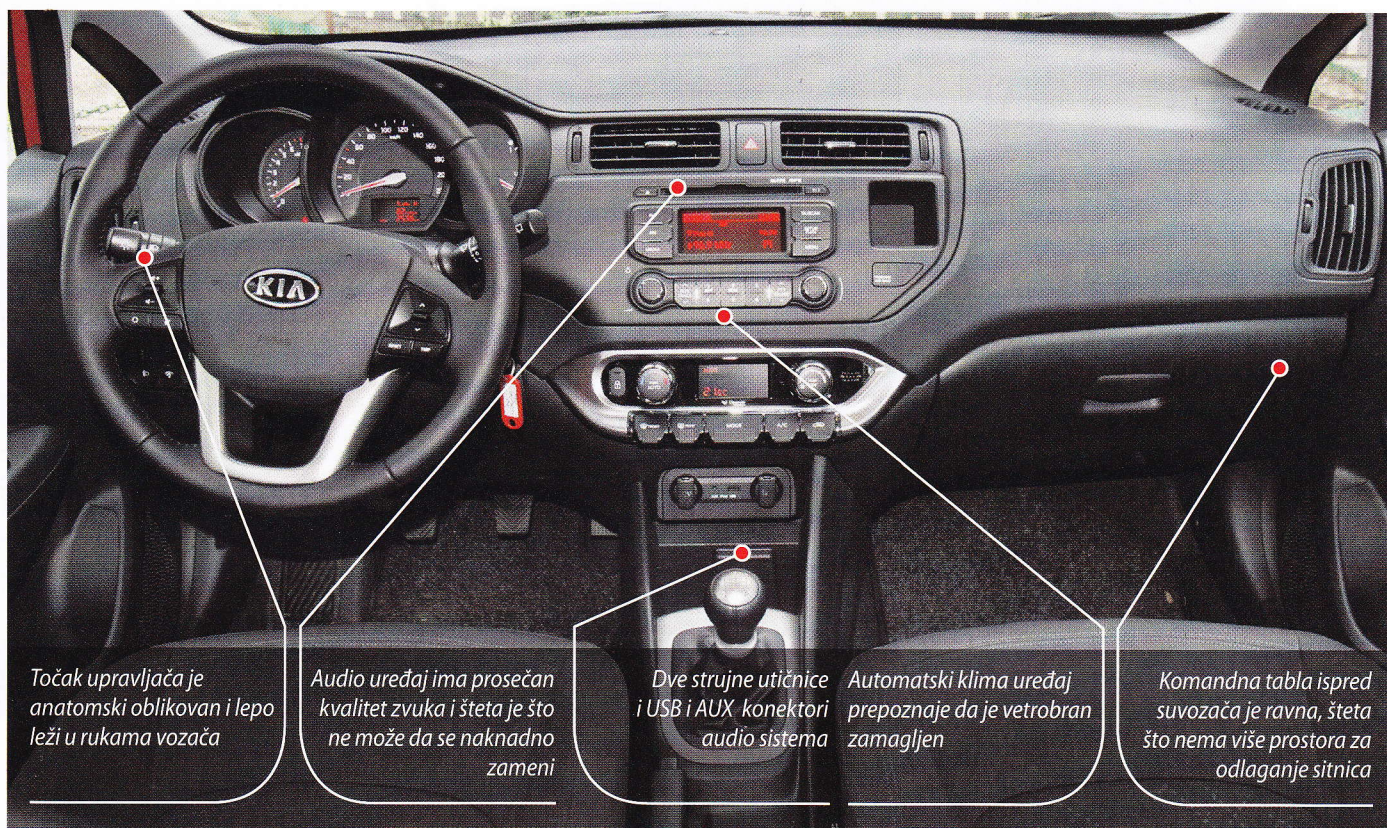
Standardno bogata oprema

Već najniži paket opreme sadrži: ABS, ESP, sistem za kontrolu proklizavanja pogonskih točkova, pomoć za polazak na uzbrdici, „klimu“, radio/cd/mp3 sa USB i AUX ulazima i komandama na upravljaču, putni računar, šest vazdušnih jastuka...



Redovni servisi do 100 hiljada kilometara su 30 posto skuplji kod dizel verzije





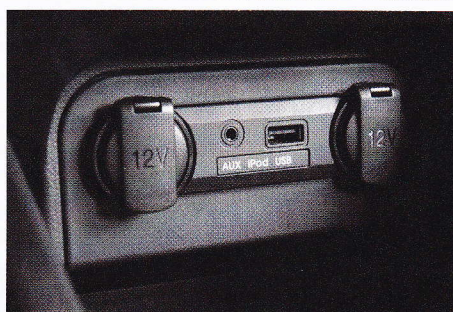
Točak upravljača je anatomske oblikovan i lepo leži u rukama vozača

Audio uređaj ima prosečan kvalitet zvuka i šteta je što ne može da se naknadno zameni

Dve strujne utičnice i USB i AUX konektori audio sistema

Automatski klima uređaj prepoznaje da je vetrobran zamagljen

Komandna tabla ispred suvozača je ravna, šteta što nema više prostora za odlaganje sitnica



raturu, a to automatski znači da troši manje goriva pri hladnom startu i da će vam grejanje u kabini proraditi mnogo brže. Dizel motoru treba mnogo više vremena da se zagreje, a u tom periodu zna i da potroši malo više goriva, tako da ako ujutru na primer putujete od kuće do posla na relaciji koja je manja od 3-4 km, vrlo lako je moguće da ćete potrošiti manje benzina nego dizela, a i stići ćete na posao

zagrejani. Prednost dizel motora se prvenstveno ogleda u skoro dvostruko većem obrtnom momentu (220 Nm naspram 121 Nm u benzincu), za šta je pre svega zaslužna turbina promenljive geometrije. To praktično znači da su međuubrzanja kod dizel motora znatno agresivnija i to na daleko nižim obrtajima, što vas može ponekad izvući iz kritičnih situacija prilikom preticanja. Naravno, daleko od

toga da je benzinac lenj; njega jednostavno morate da poterate u najviše obrtaje da bi pokazao šta može, a u tom slučaju je čak i hitriji od dizel „brata“. Maksimalna brzina ova dva modela je identična i iznosi 172 km/h, a merenja pokazuju da je benzinac za jednu sekundu brži u sprintu do stotke, ali smatramo da to nije prvenstveni razlog zbog koga se kupuju automobili u ovom segmentu.



Instrument table su identične, osim obrtomera; levo je od benzinske, desno od dizel varijante



■ Masa dizelaša nije mnogo veća u odnosu na benzina, pa se ne primećuje razlika u ponašanju na putu i načinu amortizovanja neravnina

Dakle, za koji od ova dva motora se odlučiti? Za početak, morate biti svesni da razlika u ceni između ove dve verzije iznosi čak 2.600 evra. U pogledu troškova goriva prednost je nesporno na strani dizel motora, koji troši u proseku litar manje. Sa druge strane, redovno održavanje dizel verzije je nekih 35 posto skuplje, a skuplji

su i troškovi registracije, pa i to treba ubaciti u kalkulaciju prilikom odluke. Da bismo videli kakvo je činjenično stanje na tržištu, raspitali smo se kod prodavaca Kijinih vozila koji se motori više traže. Rečeno nam je da se u apsolutnim brojkama svakako više prodaju benzinske verzije, pre svega zato što su cenovno mnogo bliži osiroma-

■ Kia Rio 1,2 CVT vs. Kia Rio 1,4 CRDi

Motor	1,2 CVT	1,4 CRDi
Zapremina (ccm)	1248	1396
Maksimalna snaga (KS pri o/min)	85 pri 6000	90 pri 4000
Maksimalni obrtni moment (Nm pri o/min)	121 pri 4000	220 pri 1750-2750
Maksimalna brzina (km/h)	172	172
Ubrzanje 0-100 km/h (s)	13,1	14,2
Menjač	5-stepeni	6-stepeni
Potrošnja kombinovana (l/100 km)	5,0	4,1
Emisija CO ₂ (g/km)	114	109



■ Benzinac (bele boje) je pet „konja” slabiji od dizela, ali i pored toga ima bolje ubrzanje; maksimalne brzine su iste

Prednost ipak za benzinca!

Da bi vam olakšali izbor, napravili smo tabelu u kojoj smo vam prikazali sve troškove eksploatacije do 100.000 km, odnosno u narednih 7 godina koliko traje Kijina garancija.

Iz prikazane tabele se vidi da ukoliko kupac prelazi 15 hiljada kilometara godišnje (što je prosečna kilometraža u Srbiji), kupovina modela sa dizel motorom ni posle 7 godina nije isplativa, odnosno razlika u ukupnim troškovima je i dalje skoro 2.000 evra. Ipak, treba imati u vidu da će i postprodajna cena dizelaša biti oko 1.000 evra veća, tako da se ta

razlika smanjuje na ispod 1.000 evra, ali i dalje u korist benzince!

Sa druge strane, ukoliko kupac prelazi 25.000 km godišnje, tu je matematika malo drugačija. Registracija i servis su vam oko 90 evra skuplji u odnosu na model sa benzinskim motorom, ali ušteda na gorivu iznosi oko 320 evra, tako sa dizel motorom svake godine štedite po 230 evra, ali razlika od 2.600 evra u startu i dalje ostaje nedostižna. Dakle, obračunski, prednost je uvek na benzincu, a po voznim karakteristikama i elastičnosti motora na savremenom turbodizelu.

	Cena vozila	Registracija ¹ (7 godina)	Redovni servisi ² (na 15.000 km ili 12 meseci)	Troškovi goriva ³ za 100.000 km	UKUPNI TROŠKOVI posle 100.000 km
Rio 1,2 CVVT	9.390	1.056	960	6.590	17.996
Rio 1,4 CRDi	11.990	1.300	1.308	5.350	19.948
RAZLIKA (eur)	2.600				1.952

Napomena: dinarski iznosi troškova izraženi u evrima po kursu 105 rsd/eur

¹Troškovi registracije obračunati prema trenutnim cenama sa umanjenjima iz godine u godinu.

²Troškovi 6 redovnih servisa obračunati prema cenovniku ovlašćenog KIA servisera po cenama u trenutku pisanja teksta

³Troškovi goriva izračunati kao proizvod prosečne kombinovane potrošnje i cene EvroPremijum BMB/Evrodizel goriva u trenutku pisanja teksta

šenom srpskom kupcu, ali i da oni koji uzimaju dizele ne čine to uvek samo zbog niže potrošnje, već najčešće zbog toga što im je i prethodni automobil pokretao dizel motor, te su navikli da voze dizelaše. Dakle, moć navike srpskih kupaca i dalje igra značajnu ulogu u kupovini automobila.

Naša generalna preporuka je da i vi napravite sličan obračun ukoliko imate dilemu između benzinskog i dizel agregata, ali da obavezno uzmete u obzir i svoje potrebe (pređenu kilometražu, vrstu puta koji najčešće prelazite, dužine svakodnevnih uobičajenih relacija...). A što se tiče novog Kijinog udarnog modela – smatramo da i mnogo „zvučnija“ konkurencija ima zbog čega da brine.

A
| A.D.



■ Benzinac je vrlo tih i ugladen, pa mu nije ni potreban poseban poklopac



■ Dizelaš „zveck“ kada je hladan, ali se brzo zagreje i utiša

