



Vzor mu je večji brat

Kia Rio si (še vedno) šele utira pot med uspešneže v svojem avtomobilskem razredu, njegov največji adut pa je – korejsko značilno – ugodno razmerje med ceno, opremo in velikostjo. Za vzor pa si lahko vzame kar večjega Sorenta, ki je znamki Kia prinesel svež veter. Zapihala je namreč dobra prodaja!

Korejska Kia (pod budnim očesom Hyundaiia) ponuja Evropejcem vedno bolj vsečne avtomobile. Sorento se – podobno kot v zahodnoevropskih državah – tudi v Sloveniji uspešno prodaja, Sportage je poleg zanimive oblike dobil tudi

odlične Hyundaieve gene, Cerato in Picanto si svoje kupce še morata pridobiti, v podobnem položaju pa je tudi Rio. Zanimiva oblika, dobra opremljenost, zelo dobra cena. Bo dovolj?

V tem avtomobilskem razredu je cena poglavitnega pomena. Koliko mobilnega prostora

dobiš, kakšna je opremljenost, ali je varen, koliko porabi, so glavna vprašanja, na katera morajo odgovarjati prodajalci. No, verjamemo, da so prodajalci pri Kii lahko zelo zgovorni, saj se Rio po vseh kriterijih pogosto uvršča ali na vrh ali tik pod vrh. Po prostornosti je med velikimi v razredu malih avtomobilov, saj je z dolžino 3.990 milimetrov in širino 1.695 milimetrov povsem v koraku z novim Cliom (3.985, 1.720), 207 (4.030, 1.720) ali Puntom Grande (4.030, 1.687), glede opremljenosti pa vsaj z opremo Life razvaja. Dve čelni varnostni blazini, izdatno nastavljen voznikov sedež, po višini nastavljen servovolan, električni pomik prednjih in zadnjih bočnih stekel, osrednja ključavnica (na dodatnem obesku, kar je že prava red-



kost!), odbijači v barvi karoserije, samodejna klimatska naprava, potovalni računalnik, zavorni sistem ABS, celo po višini nastavljiv naslon za voznikovo desnico. Več kot dovolj, če gledamo na statistiko povpraševanja po opremljenosti jeklenih konjičkov v Sloveniji. Res pa je, da boste morali, če želite še stranski varnostni blazini ali električno nastavljivi vzvratni ogledali, mogoče celo prednji megljenki, poseči po bolj opremljeni različici Challenge, ki je od prej omenjenega Life dražja za 250 tisočakov. Varnost? Štiri zvezdice na preskusu EuroNCAP za varnost odraslih, tri zvezdice za otroke in dve za pešce. Glede tega bodo morali pri Kii še malce delati, saj se tekmeci že bahajo s petimi zvezdicami od petih možnih. Pri porabi goriva smo zapisali, da je z 8,6 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov malce velika, saj smo se zaradi slabših gum vozili bolj počasi. A več kot do 9,2 litra s težko desno nogo nismo mogli prilesti, res pa je, da je motor eden boljših delov avtomobila. No, več o tem pozneje ... Sedaj pa povzetek: 1.4-litrski motor, kar 71 kilovatov (97 KM), dobra opremljenost, spodobna velikost in varnost. Vse naštet vas bo stalo le dobra 2,4 milijona tolarjev!!! Če bi bil prodajalec, bi sedaj še nadaljeval, da če kupite zdaj, dobite zraven še to in to, pa zaradi prijaznosti dobite še zaščitne preproge itd. Hmmm, mogoče bi moral res med prodajalce, očitno imam pravo žilico ...

A tako preprosto to ne gre, ker pri golih podatkih ne upoštevamo bistvenega. Čustev. Čeprav so Kio Rio oblikovali v nemškem Rüsselsheimu, kjer imajo oblikovni in tehnični center, ji še vedno manjka 'evropskosti'. Prepoznavnosti, če želite. Oblikovne drznosti, čeprav so Kijini avtomobili Evropejcem iz leta v leto lepši. Če vam zvežejo oči, boste lahko le s tipanjem zlahka odkrili, da je pred vami korejski izdelek. Čeprav ... Če bi bil sedaj njihov prodajalec, bi zlobno pripomnil,

»Varnost? Kia Rio si je prislužila štiri ...«

da bi lahko tudi ob tipanju Punta in deloma Peugeotta mislili, da sta korejski izdelek, saj sta tako slabo narejena, da so stiki med karoserijskimi deli prej sramota kot ponos sodobne avtomobilske tehnologije. Uf, bi bil hud prodajalec, kaj pravite? Če zanemarimo estetiko, saj si lepo to razlaga vsak po svoje, pa smo pogrešali nekaj več vzorne dinamike. Dokler se peljete zelo počasi, boste uživali v tistem motorju, ki zadovoljuje z navorom tudi pri nižjih vrtljajih. Ko boste hoteli od avtomobila več, vas bodo razočarali premehki sedeži, preveč posreden volanski sistem (enako težavo imajo tudi pri



Test | Kia Rio 1.4 EX Life



Krive so gume!

Že zelo dolgo se nam ni zgodilo, da bi pri vožnji po omejitvah avtomobil toliko drsel, predvsem po mokrem in v središču mesta, kjer je asfalt slabše kakovosti. Matevž je med meritvami skoraj zapeljal s ceste. Aljoša je bil z otrokom v avtomobilu videti prej finski reli dirkač kot pa oče, ki bi rad le cel in zdrav prišel domov. Skratka: nevarno! Podvozje ali gume? Šli smo k mojstru svojega poklica, Alešu Bužgi, in povprašali, ali je mogoče, da so originalne gume Hankook Centum K702 krive za vse. Na potrditev izkušenega vulkanizerja podjetja Avtousluge (Hruševska 92a, Ljubljana, telefon 01 5480 021) ni bilo treba čakati dolgo, nato pa smo naredili še preizkus in na Rio natakli nove gume Bridgestone B250. Seveda enake velikosti kot originalno nameščene, torej 175/70 R14. Razlika je bila tako občutna, da lahko mirne vesti potrdimo, da so za slabše ocene pri vodljivosti (užitek v vožnji), voznosti, legi na cesti, podvozu, stabilnosti, pospešku in zaviranju krive (večinoma) gume, ki so (verjetno) imele za seboj že slabih 15 tisoč kilometrov. Sedaj pa vprašanje: nove Bridgestonke stanejo 19.670 SIT, a vam vsak vulkanizer ponudi 25-odstotni popust, zato je njihova cena v resnici 14.752 SIT. Gume Hankook Centum pa po internetu prodajajo za 14.099 SIT oziroma s popustom 11.174 SIT. Ali se splača za slabih 20 tisočakov tvegati vsaj razbit odbijač, če ne kaj hujšega?



Renaultu, a trdijo, da iščejo kupci prav mehko-bo upravljanja, čeprav na račun pasivne varnosti), mehkejšo podvozje in predvsem obupne gume. Dokler je bilo suho, je bilo znosno, kar potrjuje tudi meritev zavorne poti. Ko pa je asfalt prekrila voda ali smo zapeljali le na slabšo podlago v središču mesta, je postalo nevarno celo pri hitrostih, kjer te prehitevajo kolesarji z malo več kondicije. Zato smo odšli k Alešu Bužgi, priznanemu dirkaču in mojstru vulkaniziranja, da nam je namestil boljše gume iste velikosti. Razlika je bila očitna, več o tem pa si preberite v posebnem kvadratu. Pri Kii so na naše ugotovitve dejali, da gume izberejo v tovarni, zato na to nimajo veliko vpliva. A da bodo upoštevali tudi naše mnenje ...

Vsekakor pa nam lahko verjamete, da v notranjosti ne boste razočarani. Nadležnih čričkov, ko se zaradi vibracij začnejo oglašati deli armaturne plošče, nismo zasledili, smo pa pohvalili lepe merilnike, veliko odlagalnih površin in bogato opremo. Številčnice so velike, (tudi digitalni) podatki pregledni, morda bi bilo edino pametno, če bi oblikovalci in načrtovalci tega avtomobila sicer velik in priročen gumb Mode na klimatski napravi namestili drugam, saj se je kar nekaj voznikov v uredništvu pritožilo, da so med prestavljanjem z desnice nehoti pritisnili še omenjeni gumb. Ko smo že pri menjalniku ... Njegovo delovanje je natančno, nežno in celo z vsečnim oglašanjem vklopa klak-klak, le mrzel se je kdaj 'skujal' in ni hotel prestaviti v prvo ali vzvratno. Čeprav Kia Rio ni namenjena športnim užitkom, je menjalniško razmerje izračunano zelo na 'kratko'. Tako se boste po avtocestnih omejitvah hitrosti vozili v peti prestavi s kar štiri tisoč vrtljaji, zato sčasoma



ma postane hrup motorja moteč. Treba pa je priznati, da je motorček pravišnji za ta avtomobil. Skoraj 100 'konjev', veselje do vrtenja in uglajenost pri nižjih vrtljajih so stvari, ki jih začneš ceniti šele po nekajdnevem skupnem druženju. Ko si slabe volje, se voziš po mestnem vrvežu le v tretji prestavi, ko si dobre, pa pohodiš plin in uživaš v pospeških.

Pri Kii hočejo, da bi Rio nasledil velikega brata Sorenta, ki je korejsko znamko znova uveljavil tudi na zahtevnih zahodnoevropskih trgih. Cena je ugodna, osnova avtomobila dobra, le posamezne sklope je treba še dodelati. In to – tem smo prepričani – že pridno počnejo v Nemčiji in Koreji. ■



Kia Rio 1.4 EX Life

CENA:	(Kmag)
Osnovni model:	2.459.900 SIT
Testno vozilo:	2.519.900 SIT
Moč:	71 kW (97 KM)
Pospešek:	12,4 s
Največja hitrost:	177 km/h
Povpr. poraba:	8,6 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=14 °C / p= 1009 mbar / rel. vl.: 51 % / Gume: Hankook Centum K702 / Stanje km stebra: 13446 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,4
402 m z mesta:	18,4
1000 m z mesta:	(122 km/h)
	(153 km/h)

Prožnost

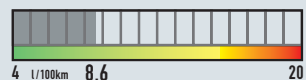
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	13,7
80-120 km/h (V.):	21,3

Največja hitrost

Največja hitrost	177 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,0
največje povprečje	9,2
skupno testno povprečje	8,6

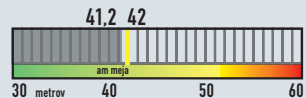


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava	58	57	56
50 km/h	64	62	61
90 km/h	-	68	67
Prosti tek	-	-	35

Zavorna pot

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	41,2
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	10	Pri Kii delajo vedno prikupnejše avtomobile, čeprav so evropski tekmeči drznejši.
Notranost (140)	96	Razmeroma veliko prostora in opreme, le pri ergonomiji bi si želeli kakšen gumb na drugem mestu.
Motor, menjalnik (40)	23	Dober motor, mehki prehodi menjalnika med zobniki. Le segreti ga morate ...
Vozne lastnosti (95)	42	Posreden volan in mehko podvozje, lega na cesti je bila (predvsem) zaradi neprimernih gum slaba.
Zmogljivosti (35)	18	Spodobni pospeški in končna hitrost, malce moti le prekratka peta prestava.
Varnost (45)	28	Dobra zavorna pot, dve varnostni blazini in ABS. Na EuroNCAP-u je dosegel štiri zvezdice.
Gospodarnost (50)	30	Nizka drobnoprodajna cena, slabše pa se je odrezal pri porabi goriva in pri izgubi vrednosti kot rabljen.
Skupaj	247	Če bi dejali, da je le dober kompromis med ceno, opremo in prostorom, bi le deloma zajeli celoto. Ima dober menjalnik, poskočen motor in udobno podvozje, zato uporabnosti ne moremo nič očitati. Z boljimi gumami je več kot soliden avtomobil.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Mere:

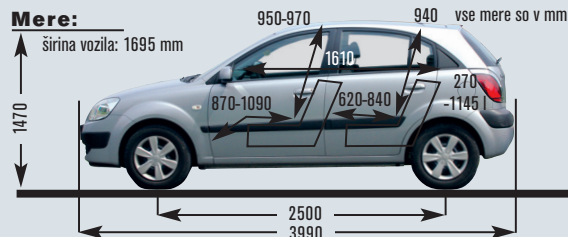


DIAGRAM MENJALNIKA:

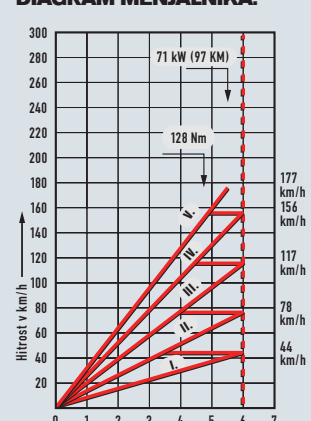
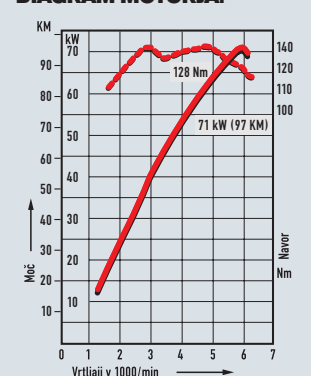


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Zaradi slabih gum smo bili tik pred tem, da damo Riu le enega smeška. Vendar pa je motor preveč poskočen, da bi ga kljub mehkeemu podvozu in preveč posrednemu volanu pretirano kaznovali.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1399 cm³ - največja moč 71 kW (97 KM) pri 6000/min - največji navor 128 Nm pri 4700/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/70 R14 (Hankook Centum K702).

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj trikotna prečna vodila, vzmetne noge, plinski blažilniki, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, plinska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni, ABS - rajdni krog 9,84 m - posoda za gorivo 45 l.

Mase: prazno vozilo 1154 kg - dovoljena skupna masa 1580 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,2/6,2 l/100 km.

Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5)



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ udobje med umirjeno vožnjo
- ▲ odlagalne površine

- ▼ poraba goriva
- ▼ lega na cesti
- ▼ delovanje klimatske naprave
- ▼ hrup pri 130 kilometrih na uro