

## Kia Rio - Niepozorny rywal

Autor: AgaeM

Czego można się spodziewać po relatywnie tanim samochodzie segmentu B - dobrego designu, wystrzałowej techniki, najnowszych systemów elektronicznych? Tymi ostatnimi producent się nie chwalił, resztą też nie. Licząc na słoneczną pogodę i przyzwoitą temperaturę, zorganizował pierwsze jazdy testowe w pobliżu najbardziej na zachód wysuniętego punktu Europy &ndash; przylądka Roca, by na niezbyt równych nawierzchniowo i krętych drogach Portugalii dziennikarze sami mogli ocenić, czym wyróżnia się czwarta generacja Rio.

Kia nie ma jakichś szokujących rozwiązań ani designerskich, ani technicznych, a jednak natychmiast po ruszeniu wywołuje pozytywne wrażenia. Przede wszystkim jest bardzo dobrze wyciszone i komfortowe. Pierwsza cecha dotyczy zarówno wygłuszenia dźwięku silnika jak i odgłosów pracy układu jezdnego. Z kolei komfort wynika z dobrze opracowanych foteli, dobrze dobranej charakterystyki zawieszenia i oczywiście z ogólnego wyciszenia kabiny pasażerskiej również. Wnętrze jest dość obszerne, do czego bez wątpienia przyczynia się rozstaw osi 258 cm.

Bagażnik, tylko na pierwszy rzut oka wydaje się mały, bo ma wysoko podłogę. Ale wystarczy ją odchylić by przekonać się, że istnieje drugie dno. W efekcie i pod tym względem Rio dobrze łąduje wśród swoich rywali, o czym świadczy łączna pojemność kufra 325 litrów. W testowanych egzemplarzach znajdowały się tzw. wąskie dojazdówki, ale jest miejsce na pełnowymiarowe koło zapasowe. Deska rozdzielcza ze sporym wyświetlaczem jest na wykonana na przyzwoitym poziomie i pod względem wyposażenia też niczego jej nie brakuje. Jedyna rzecz, którą bym zmienił, to dolna część konsolki, a w zasadzie jej brak. Owszem są pokręta klimy, włączniki i gniazdko, ale każdy z tych elementów jakby z innej parafii. Ważniejsze jest jednak to, że auto bardzo dobrze, precyzyjnie i pewnie się prowadzi, doskonale radząc sobie z nierównościami drogi. W praktyce okazuje się też zwinne i zwrotne. Oczywiście osiągi zależą od wybranego silnika, ale nie sądzę by one były priorytetowe w tej klasie pojazdów.

W gamie przeznaczonych na Polskę znajdują się jednostki benzynowe 1.25-84 KM i 1.4-100 KM oraz turbodiesel 1.4-90 KM. Jak zwykle ten ostatni dysponuje dużym momentem obrotowym, a jego krzywa pozwala dynamicznie poruszać się wychodząc nawet z niskich obrotów. 3-cylindrowa jednostka 1.0 T-GDi nie będzie u nas oferowana, natomiast benzyniak 1.2 jak najbardziej, szkoda tylko, że nie można go mieć z 6-biegową przekładnią. Co prawda obroty 2.750/min przy 100 km/h nie są najwyższe, ale &lsquo;szóstka&rsquo; dodatkowo by je obniżyła jeszcze o 800-1000 obr/min. Dla osób podróżujących Rio było by to korzystniejsze niż system Start&Stop. Pod względem designu Rio jest bardzo zrównoważonym projektem, który zapewne okaże się nie tylko ponadczasowy, ale im dłużej patrzemy na to auto, tym wydaje się ono ładniejsze &ndash; zwłaszcza, gdy stoi na 17-calowych kołach. Twarz wydaje się bez zarzutu. Ciekawe jest to, że górny wlot &ndash; nie licząc wąskich szpar &ndash; został zasłonięty czarną błyszczącą maskownicą. W efekcie Rio jest podobne do większego Niro. Z tego widać, że Kia zaczęła dbać o rodzinne podobieństwo i najprawdopodobniej będzie doskonaliła swoje modele w tym właśnie duchu. Cena 47.990 tys zł nie należy do najniższych, ale też nie dostajemy golasa, tylko dobrze wyposażone auto, z wieloma systemami elektronicznymi wspierającymi kierowcę, z 6 airbagami i do tego z 7-letnią gwarancją!

Wojciech Sierpowski

## Galeria zdjęć