

RÝCHLY PREHLAD

KIA RIO 1.0 T-GDI:

74 kW, 0 – 100 km/h za 10,4 s, 186 km/h,
6,5 l/100 km, 325 dm³, od 15 450 €

NISSAN MICRA 0.9 IG-T:

66 kW, 0 – 100 km/h za 12,3 s, 175 km/h,
6,6 l/100 km, 300 dm³, od 11 740 €

SUZUKI SWIFT 1.2 DUALJET:

66 kW, 0 – 100 km/h za 10,5 s, 180 km/h,
6,1 l/100 km, 265 dm³, od 9 690 €

ŠKODA FABIA 1.2 TSI:

66 kW, 0 – 100 km/h za 11,6 s, 182 km/h,
6,5 l/100 km, 330 dm³, od 11 250 €





DOKÁŽE TO RIO?

Výhodná cenová politika, dobré vybavenie a dlhá záruka, to už pri značke Kia poznáme. No od modelu Rio sa očakáva viac: má držať krok s najlepšimi vo svojej triede. V prvom porovnávacom teste si zmeral sily s modelmi Micra, Fabia a Swift.

KIA: VYVÁŽENÝ PODVOZOK, BOHATÉ VYBAVENIE, DOBRÁ PRIESTOROVÁ PONUKA



Kokpit modelu Rio pôsobí hodnote a je prehľadne členený. Batožinový priestor je veľký, pri sklopených sedadlách má objem takmer jeden kubický meter



Trojvalec Kia nevyzerá pekne, je však kultivovaný a výkonný

Vnútroň priestor a komfort sedenia je v tejto triede príkladný



Zadné svetlá z LED sú súčasťou najvyššej verzie vybavenia Platinum

NISSAN: EXPRESÍVNY DIZAJN, OBMEDZENÝ PRIESTOR, NEVÝRAZNÝ TROJVALEC



Malý nakladač otvor, vysoká spodná hrana, stupeň v batožinovom priestore: Micra nie je vhodná pre veľký náklad. Základný objem batožinového priestoru 300 litrov je priemerná hodnota



Turbomotor 0,9 litra modelu Micra sa iba s nevoľou vytáča

Malá vnútorná výška, málo priestoru na nohy, vzadu je miesto najmä pre deti



Function follows form: prehľadnosť zjavne nepatrí k silným stránkam Nissanu Micra



Pestrá liga: Fabia a Micra s farebnými akcentmi, červený Swift, modré Rio

Najprv Pride, potom Rio: história malého modelového radu Kia je sotva dlhšia ako história meny euro. Najvýraznejšou vlastnosťou prvej generácie modelu Rio z roku 2000 bolo, že to bol najlacnejší nový automobil na trhu USA. A teraz, o tri generácie neskôr, je pripravený zmerať si sily s konkurentmi z Európy a Japonska. Pozrime sa, či sa mu to podarí.

V tomto porovnávacom teste sa Kia Rio stretne s rovnako čerstvými modelmi Nissan Micra a Suzuki Swift, ako aj s dobre známou Škodou Fabia. Benzínové motory s výkonom 66 až 74 kW (90 až 100 k) sú v tejto triede už štandardom, medzičasom hlavne ako trojvalce s malým objemom, preplňané turbodúchadlom. Takéto motory majú Kia a Nissan, Škoda má preplňaný štvorvalec a Suzuki štvorvalec bez preplňania.

Pričom v prípade Fabie treba upozorniť, že do porovnávacieho testu nastúpila ešte so starým motorom 1.2 TSI, ktorý medzičasom nahradil trojvalec 1.0 TSI s výkonom 70 kW (95 k). Pretože nový motor v čase testu ešte nebol k dispozícii, musel ho zastúpiť výbehový štvorvalec.

ÚSPORNÝ SWIFT

Starší motor však nemusí byť nevýhodou, ako to dokazuje Swift. Jeho štvorvalec bez preplňania je v čase downsizingu považovaný za exota.

Prirodzene staršiu techniku je pri motore Suzuki cítiť. Svoj skromný maximálny krútiaci moment 120 Nm dosahuje pri pomerne vysokých otáčkach 4 400 za minútu, pre čo subjektívne pôsobí ako namáhaný. Ne rozhodujúce je, čo sa ukáže na konci. A tu poskytuje Swift so štvorvalcom 1.2 Dualjet akceptovateľné jazdné výkony a – na prekvapenie – najnižšiu spotrebu paliva v teste!

Uznávame, rozdiely nie sú veľmi dramatické, no 0,4 až 0,5 litra na 100 kilometrov v reálnej premávke predstavuje

v tejto cenovo senzitivity triede určitý argument. Alebo v niektorých štátoch, kde daň z motorových vozidiel zohľadňuje emisie CO₂, môže byť dôležitá kombinovaná hodnota 98 g/km.

Tým sú však talenty Suzuki už takmer úplne popísané. Napriek kompletne novej konštrukcii na novej platforme má nový Swift málo vynikajúcich vlastností. Je veľmi ľahký, čo však pri jazdných vlastnostiach takmer nie je cítiť. Zatáča s určitou nevôľou a riadenie neposkytuje dobrú spätnú väzbu, čím znižuje pôžitok z jazdy.

Ani v oblasti priestorovej ponuky Swift nepatrí k špičke v rámci triedy, hoci sa v tejto oblasti oproti predchodcovi zlepšil. Ako plus zostáva vybavenie a cena, ktoré robia zo Suzuki najlacnejšie auto v tomto teste. So základným motorom stojí 9 690 eur, v testovanej verzii GL+ 10 490 eur. Za príplatok sa dá objednať metalizovaný lak. Rádio a klimatizácia sú súčasťou sériového vybavenia. Navigačný systém je dostupný iba pri drahšej verzii GLX, ktorá sa s manuálnou prevodovkou dá objednať iba pri trojvalcovom turbomotore 1.0 Boosterjet. To je v tomto konkurenčnom prostredí trochu málo.

EXTROVERTNÁ MICRA

Do neho patrí Nissan Micra už od roku 1982. Doteraz bolo z tohto modelu vyrobených sedem miliónov exemplárov, prvé ešte pod pôvodnou značkou Datsun. Od tohto roka sa predáva piata generácia, ktorá na prvý pohľad upúta značne extrovertným dizajnom. Predovšetkým zadná časť karosérie so strmo stúpajúcou líniou okien, ako aj šikmým zakončením strechy a s výrazne modelovanými zadnými skupinovými svetlami ukazuje, že tvar nie je vždy podriadený funkcii.

Polemika okolo dizajnu nepatrí do porovnávacieho testu, no Micra má skutočne funkčné nedostatky – napríklad zlý výhľad dookola, ako aj malý

priestor v zadnej časti kabíny i batožinový priestor. Inak má interiér primeranú kvalitu, dobré vybavenie a priateľské ambience. Najmä ak má vozidlo – ako náš testovaný exemplár – zvlášť bohaté vybavenie N-Connecta. K nemu patria napríklad 16-palcové disky z ľahkej zliatiny, navigačný systém, tlačidlo na štartovanie motora, kožený volant a dažďový senzor. Z tohto pohľadu je základná cena 12 990 eur kalkulovaná veľmi férovou.

Na pohon slúži trojvalec 0,9 litra preplňaný turbodúchadlom, ktorý poskytol koncernový partner Renault. Tento motor nepôsobí celkom presvedčivo. Je málo temperamentný, beží drsne a hlučne, okrem toho má najväčšiu spotrebu paliva – aj keď rozdiely oproti motorom Fabie a Ria sú minimálne. Ani podvozok nie je celkom presvedčivý. Hoci je vyladený tvrdo, neprejavuje sa to na mimoriadnej obratnosti. Pociť z jazdy kalí riadenie, ktoré pôsobí nepresne a neposkytuje vodičovi dobrú spätnú väzbu. Preto sa Nissan nemôže profilovať celkom pozitívne.

SOLÍDNA ŠKODA

Už sme si na to kedysi zvykli, že pri porovnávacom teste malých automobilov stojí Fabia celkom hore na stupienkoch víťazov. Tentoraz to tak nie je. A nie je to preto, že by testovaný automobil bol v mnohom zlý alebo že má motor, ktorý – ako sme už spomínali – počas modelového roka nahradil modernejší agregát.

No pekne po poriadku: štvorvalec 1.2 TSI s výkonom 66 k (90 k) pochádza z modúlárnej rodiny motorov konštrukčného radu EA 211, rovnako ako trojvalec 1.0 TSI s výkonom 70 kW (95 k), ktorý ho nahradil. V tomto teste štvorvalec bohol dobrými maniermi, kultivovaným chodom a nízkou hlučnosťou. Šprintérom však nie je, Fabia patrí k pomalším kandidátom, iba Micra ide ešte slabšie. >

SUZUKI: NÍZKA HMOTNOSŤ, NEDBALÉ VYPRACOVANIE, MALÁ PRIESTOROVÁ PONUKA



Prepravná kapacita nie je silnou stránkou Swifta, má najmenší batožinový priestor z porovnávacieho testu. No pritom má s 500 kg najväčšiu užitočnú hmotnosť



Swift je so svojim neprepíňaným štvorvalcom v tejto triede exotom



Zadné sedadlo vo Swifte je tenko čalúnené a má nevhodné opierky hlavy



Rodinná podobnosť: že je Swift kompletne nový, poznajú na prvý pohľad iba znalci značky

ŠKODA: KOMFORTNÝ PODVOZOK, FUNKČNÝ INTERIÉR, DOBRÉ VYPRACOVANIE



Najväčší batožinový priestor má Fabia, no aj v ňom sa po sklopení zadného operadla vytvorí schod. Výhodou je rozmernej nakladací otvor



Túto Fabiu poháňal ešte starý štvorvalec 1.2 TSI



Sedadlá vo Fabii vzadu sú vhodné pre dospelé osoby



Nízka nakladacia hrana a veľké zadné okno patria k prednostiam Fabie

TECHNICKÉ ÚDAJE A NAMERANÉ HODNOTY

Model	Kia Rio 1.0 T-GDI Spirit	Nissan Micra 0.9 IG-T N-Connecta	Suzuki Swift 1.2 Dualjet Comfort	Škoda Fabia 1.2 TSI Style
-------	--------------------------------	--	--	---------------------------------

Pohon				
Motor/počet valcov	R/3	R/3	R/4	R/4
Zdvihový objem	cm ³ 998	898	1 242	1 197
Výkon	kW (k) pri ot./min. 74 (100)/4 500	66 (90)/5 500	66 (90)/6 000	66 (90)/4 400
Max. krútiaci moment	Nm pri ot./min. 172/1 500	150/2 250	120/4 400	160/1 400
Prenos výkonu	Pohon predných kol., 5-st. prevodovka	Pohon predných kol., 5-st. prevodovka	Pohon predných kol., 5-st. prevodovka	Pohon predných kol., 5-st. prevodovka
Pneumatiky	205/45 R 17 V Continental SportContact 5	195/55 R 16 H Continental Prem.Contact 5	185/55 R 16 V Bridgestone Ecopia EP 150	215/45 R 16 H Bridgestone Turanza ER300

Rozmery a hmotnosti				
Pohotov.hm/uzít. zaťaženie	kg 1 149/451	1 069/461	865/500	1 102/462
Dĺžka × šírka (so späť. zrkadlami) × výška	mm 3 992 × 1 732 (1 958) × 1 467	3 999 × 1 734 (1 935) × 1 455	3 840 × 1 735 (nedod.) × 1 480	3 992 × 1 732 (1 958) × 1 467
Rázvor	mm 2 580	2 525	2 450	2 470
Polomer otáčania doľava/doprava	m 11,2/11,4	10,3/10,6	10,4/10,2	10,5/10,5
Batožinový priestor	dm ³ 325/980	300/1 004	265/947	330/1 150
Príves nebrzdený/brzdený	kg 450/1 150	525/1 200	400/1 000	550/1 000
Vnútorňa šírka vpredu/vzadu	mm 1 450/1 400	1 405/1 350	1 405/1 365	1 380/1 390
Vnútorňa výška vpredu/vzadu	mm 1 050/925	1 020/900	1 040/940	1 035/940
Priestor na kolená	mm 660	620	680	660

Spotreba a emisie					
Spotreba počas testu	l/100 km	6,5	6,6	6,1	6,5
ams eko		5,2	5,0	4,8	5,2
ams každodenná jazda		6,3	6,5	5,8	6,2
ams športová jazda		8,9	8,6	8,5	8,9
Emisie CO ₂ v teste	g/km	151	153	142	151
Spotreba podľa ECE	l/100 km	Super	Super	Super	Super
Mesto/mimo mesta/kombin.		5,6/3,7/4,4	6,5/3,7/4,8	5,4/3,7/4,3	5,9/3,9/4,6
Emisná norma		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Emisie CO₂	g/km	102	99	98	107
Objem palivovej nádrže	l	45	41	37	45
Dojazd	km	692	621	606	692

Rýchlosť a zrýchlenie					
Zrýchlenie	s				
0 - 80 km/h		6,8	8,0	6,7	7,5
0 - 100 km/h		10,4	12,3	10,5	11,6
0 - 120 km/h		15,6	18,0	15,0	16,9
0 - 130 km/h		19,0	22,9	17,8	20,5
0 - 140 km/h		23,3	28,4	22,5	25,3
0 - 400 m		17,3	18,1	17,2	17,8
Pružnosť	s				
60 - 100 km/h		6,0	7,4	6,2	6,9
80 - 120 km/h		8,8	10,0	8,3	9,4
Najvyššia rýchlosť	km/h	186	175	180	182

Brzdné dráhy					
zo 100 km/h studené brzdy	m	37,0	35,4	36,8	36,1
zo 100 km/h zahriate		35,6	37,0	37,9	36,2
zo 130 km/h studené		63	60	65	60

Vnútorňý hluk					
pri 80 km/h	dB (A)	66	66	68	64
pri 100 km/h		69	69	70	66
pri 130 km/h		71	71	74	69

Jazdná dynamika					
Slalom 18 m (ASR+ESP zap./vyp.)	km/h	65,3/65,9	64,7/64,9	65,9/66,1	66,1/66,4
Dvojité zmena pruhy		134,2/135,2	133,3/133,8	140,4/140,4	136,1/137,0
Hodnotenie dynamiky		◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Riadenie (nepriame/priame)		○○○○●	○○○○●	○○○○●	○○○○●
Nedotáčavosť/preťáčavosť		○○○○●	○○○○●	○○○○●	○○○○●
Zásahy ESP (konzerv./športové)		○○○○●	○○○○●	○○○○●	○○○○●
Ovládateľnosť (ľahká/náročná)		○○○○●	○○○○●	○○○○●	○○○○●
Koncepcia (komfortná/športová)		○○○○●	○○○○●	○○○○●	○○○○●

Ceny a náklady					
Registračný poplatok	€	33	33	33	33
Štandardná záruka	roky/km	7/150 000	3/100 000	3/100 000	5/100 000
Základná cena verzie	€	15 450*	12 990	10 490	12 400
Metalíza		450	450	400	369
Klimatizácia	S	S	S	S	
Bluetooth	S	S	S	S	
Navigácia	S	S	-	493	
Zadné parkovacie snímače	S	S	-	267	

*Cena verzie Platinum s výkonom 88 kW (120 k), testovaný model so slabším motorom sa na Slovensku nepredáva.

Aj v spotrebe je 1.2 TSI iba priemerný, na rovnakej úrovni ako konkurencia.

Stále ešte špičková je Fabia v oblasti jazdného komfortu a priestorovej ponuky. Okrem toho sa dá najjednoduchšie a najintuitívnejšie ovládať a má najlepšiu kvalitatívnu úroveň. Pár drobných nedostatkov má v oblasti bezpečnostného vybavenia, kde stráca niekoľko bodov na Rio a Micru. Tie už majú napríklad asistenčné systémy na báze kamery na udržiavanie jazdného pruhy a núdzové brzdenie. V tom vidno, že Fabia, predstavená v roku 2014, už má nejaký ten rok za sebou. Pritom nie je zvlášť lacná. Rio a Micra sú drahšie, no poskytujú výrazne bohatšie štandardné vybavenie. Doteraz to vždy stačilo, no teraz už nie: Škoda prichádza do cieľa so stratou niekoľko bodov na Rio.

HARMONICKÁ KIA

Nie je to preto, že by nové Rio excelovalo v jednotlivých oblastiach. Skôr imponuje ako harmonický komplet. Cítiť na ňom cielavedomosť, s ktorou konštruktéri značky odstránili slabiny predchádzajúcich modelov. Nekomplikované ovládanie a jednoduchý, dobre vypracovaný interiér patrili k silným stránkam už pri predchádzajúcich generáciách.

To sa nedá povedať o riadení, bolo skôr nepresné a bez výraznej spätnej väzby. V aktuálnom Riu už má riadenie bezprostrednú reakciu a dobrý feedback. Obdobné platí pre komfort pruženia. Ten síce nie je celkom na úrovni Fabie, predovšetkým v reakcii na nerovnosti je ešte potenciál na zlepšenie, no aj tu sa odstup od najlepších v triede výrazne skrátil. Pretože Rio má aj pohodlné sedadlá, aj keď so slabším bočným vedením tela, pri hodnotení komfortu skončilo tesne za Fabiou. ➤

MERANIE SPOTREBY

benzín (l/100 km)				
Kia Rio 1.0 T-GDI	6,5	5,2	6,3	8,9
Nissan Micra 0.9 IG-T	6,6	5,0	6,5	8,6
Suzuki Swift 1.2 Dualjet	6,1	4,8	5,8	8,5
Škoda Fabia 1.2 TSI	6,5	5,2	6,2	8,9

15 % EKO úsporný štýl jazdy na stanovenej trase (275 km)

70 % BEŽNÁ JAZDA typický presun z domu do práce a späť (cca 21 km)

15 % ŠPORT dynamická jazda vysokou rýchlosťou

HODNOTENIE

Model (najvyšší počet bodov)	Kia Rio 1.0 T-GDI	Škoda Fabia 1.2 TSI	Nissan Micra 0.9 IG-T	Suzuki Swift 1.2 Dualjet
Karoséria				
Vnútorné rozmery (20)	8	7	6	8
Vonkajšie rozmery (10)	6	6	6	6
Batožinový priestor (15)	4	4	4	3
Užitočné zaťaženie (10)	5	5	5	6
Variabilita (10)	8	8	7	6
Pristroje (5)	4	4	3	3
Obsluha (10)	8	9	7	7
Výhľad z vozidla (10)	8	8	6	7
Pocit kvality (10)	8	9	8	6
Spolu (100)	59	60	52	52
Bezpečnosť				
Bezpečnostné systémy (40)	16	9	16	4
Svetlá (10)	3	3	5	2
Brzdná dráha za 100 km/h, studené brzdy (10)	6	7	9	6
Brzdná dráha za 130 km/h, studené brzdy (5)	4	3	3	2
Brzdná dráha za 130 km/h, zahriate brzdy (10)	3	4	4	3
Pocit na pedáli (5)	4	4	4	3
Jazdná bezpečnosť (15)	14	14	14	13
Spolu (100)	50	44	55	33
Komfort				
Odpruženie (25)	19	21	16	15
Sedadlá vpredu (15)	12	13	11	9
Sedadlá vzadu (10)	9	8	7	5
Multimédiá (20)	9	3	8	5
Asistenčné systémy (10)	0	3	1	0
Klimatizácia (10)	6	6	6	8
Nameraný vnútorný hluk (5)	3	4	3	2
Pocit hluku (5)	3	4	3	4
Spolu (100)	61	62	55	48
Pohon				
Kultivovanosť (10)	7	8	6	8
Ťah motora (10)	5	5	4	3
Priebeh výkonu (5)	4	4	3	3
Radenie/odstupňovanie prevodovky (10)	8	8	8	7
Zrýchlenie/najvyššia rýchlosť (15)	4	3	3	4
Pružné zrýchlenie (5)	2	1	1	2
Spotreba počas testu (20)	12	12	12	13
Možnosť dobíjania (10)	-	-	-	-
Dojazd na elektrinu (10)	-	-	-	-
Celkový dojazd (5)	4	4	3	3
Spolu (100)	46	45	40	43
Jazdné vlastnosti				
Jazdná dynamika (20)	11	9	7	8
Ovládateľnosť (25)	20	18	16	16
Riadenie (20)	16	18	14	14
Priemer otáčania (10)	2	3	3	4
Trakcia/využitelnosť v zime (15)	12	12	12	12
Stabilita/citlivosť na bočný vietor (10)	8	8	8	8
Spolu (100)	69	68	60	62
Životné prostredie				
Emisie CO ₂ (30)	20	20	20	21
Emisie CO ₂ podľa NEDC (15)	12	12	13	13
Vonkajší hluk (5)	4	4	4	5
Spolu (50)	36	36	37	39
Súčet vlastností (550)	321	315	299	277
Náklady				
Základná cena* (25)	17	21	17	25
Výbava* (10)	10	6	10	8
Príplatkové položky (5)	4	3	3	4
Šanca na opätovný predaj (10)	8	8	7	6
Fixné náklady 5 rokov* (10)	9	10	10	8
Údržba a servis na 100 000 km* (15)	13	15	15	15
Náklady na palivo na 100 000 km* (15)	14	14	14	15
Záruky* (10)	10	8	7	7
Spolu (100)	85	82	83	88
Celkové hodnotenie (650)	406	400	382	365

* Najlepší v teste získava plný počet bodov

1

2

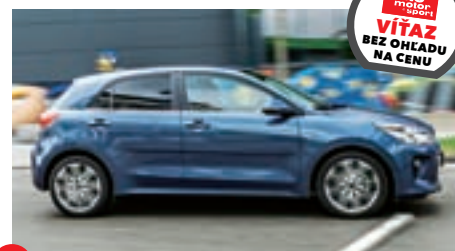
3

4

Do tohto testu Rio nastúpilo s novým trojvalcovým motorom 1.0 T-GDI prepĺňaným turbodúchadlom. Dosahuje výkon 74 kW (100 k) a montuje sa s 5-stupňovou manuálnou prevodovkou. Nový motor si vedie veľmi dobre, umožňuje najlepšie jazdné výkony a najsuverénnejší pocit z jazdy. V spotrebe je na úrovni konkurencie, čo môže byť spôsobené aj tým, že Rio je trochu pri tele – má dĺžku nad 4 metre a je takmer o 50 kg ťažšie ako Fabia. No na konkurentov to stačí. Preto by sa táto Kia mohla dnes oprávnené volať Pride.

Text: Heinrich Lingner
oto: Dino Eisele

ZÁVER



1 **Kia**

Vyhráva, pretože je najharmonickjším autom v teste, vrátane bohatého vybavenia a dlhej záruky.



2 **Škoda**

Špičková kvalita, veľa miesta a vyšší komfort nestačia: Škoda je už trochu v rokoch.



3 **Nissan**

Kompletne nové auto je trochu sklamaním. Dobré je bezpečnostné vybavenie a konektivita.



4 **Suzuki**

Swift je extrémista – malý, ľahký a úsporný. Na víťazstvo v teste to ale nestačí.