



Kia Rio (2011 - 2017)

Cool?

Autotest | Trommeln bei Kia: Es gibt einen neuen Rio! Aber ist das eine so wichtige Nachricht? Bis jetzt war der Rio ein ausdrucksloses, vorteilhaftes Familienauto, bei welchem der Name der spannendste Teil war. Der neue Rio sollte aber eine auffällige Form haben, bemerkenswert sparsam und herausfordernd zu fahren sein. Autozine stieg für eine ausführliche Probefahrt mit hohen Erwartungen in den neuen Kia Rio.

Ob der neue Rio eine auffällige Form hat, ist ganz einfach feststellbar: Schauen Sie sich die Bilder an. Aber urteilen Sie nicht zu früh. Während in der Broschüre immer die spannendsten Ausführungen mit den meisten Optionen abgebildet werden, ist die Ausführung auf den Bildern das absolute Basismodell.

Die meisten Kilometer wurden mit dem super-sparsamen "1.1 CRDi" gefahren. Um den Verbrauch zu verringern, wurde möglichst viel Gewicht gespart. Daher muss diese Variante es ohne "dicke" Rädern tun, ohne Chrom-Umrahmung um den Grill, ohne Fernstrahler und ohne Blinker in den Spiegeln. In Kauf genommen wurde, dass der Testwagen auch noch in der am wenigsten schmeichelhaften Farbe ausgeführt wurde, die es gibt: weiß. Wir von Autozine meinen, dass der Rio auch dann noch immer fantastisch aussieht, und das ist ein großes Kompliment an den Designer!



Raum

Das selbstsichere Äußere ist größtenteils dem Verhältnis von Höhe zu Breite zu verdanken. Bezogen auf den vorherigen Kia Rio ist diese vierte Generation breiter und tiefer geworden.

Trotzdem hat der Kopfraum zugenommen. Sowohl vorne als auch hinten bietet der Rio

überdurchschnittlich viel Raum für ein Auto dieses Segments. Die Vordersitze haben Kopfstützen, die so weit verstellbar sind, dass sie auch für große Fahrer einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit bieten.



Der Gepäckraum ist mit 288 Litern (erweiterbar bis auf 923 Liter) durchschnittlich groß, jedoch hat er eine hohe Hebeschwelle.

Ausrüstung

Mit den richtigen Optionen kann der Rio eine seriöse Alternativ zu einem Geschäftswagen aus dem höheren Segment sein. So sind eine für links und rechts getrennte Klimaanlage, eine Lenkradheizung, eine Rückfahrkamera, ein schlüsselfreier Zugang und ein kombiniertes Audio- und Navigationssystem lieferbar.

Sehr klug ist die Verbindung zwischen der Heizung und der Sitzheizung; denn die beiden ergänzen sich gegenseitig, und dadurch wird Energie erspart, weil die Kabine schneller auf die richtige Temperatur gebracht wird. Kondenswasser auf der Frontscheibe wird automatisch erkannt und dann die Klimaanlage für einen klaren Blick eingeschaltet.



Auf dem Gebiet der Audio- und Navigationssysteme ist Kia sehr gut, und doch sind sie weniger fortschrittlich als die Konkurrenz. So ist es nicht möglich, "Apps" oder andere Erweiterungen zu installieren. Außerdem ist der Ton des aufgewerteten Audiosystems zwar akzeptabel, jedoch nicht halb so sensationell, wie die Broschüre uns glauben lässt. Das iPod-Interface funktioniert tadellos.

Der Umweltfreundlicher Diesel

Wie bereits erwähnt, wurde der größte Teil der Testfahrt mit dem "1.1 CRDi ECODynamics" gemacht. Die CO₂-Emissionen dieser extra-sparsamen Version betrug 85 Gramm pro Kilometer und ist damit um 2 Gramm sparsamer als der heutige Rekordhalter.



Es wird noch besser: der "Rio 1.1 CRDi" ist buchstäblich in jeder Hinsicht besser als die

Konkurrenz: Der grünste Rio bietet so gute Leistungen, dass der Fahrer nie das Gefühl hat, ein ECO-Auto zu fahren.



Die Kraft von 75 PS / 170 Nm wird von einem Dreizylinder-Motor geliefert, doch das charakteristische Dreizylinder-Geräusch ist so gut wie nicht zu hören.

Der wichtigste Punkt ist, dass der versprochene Verbrauch von 3,2 Litern pro 100 km in der Praxis gut zu machen ist. Obwohl der Fahrstil nicht angepasst wurde, zeigte der Bordcomputer auf einer anspruchsvollen Strecke mit Bergen und Stadtverkehr einen durchschnittlichen Verbrauch von 3,9 Litern pro 100 km. Kräftig weiterzufahren kostete kaum mehr!

Ein Makel auf der Testfahrt war das Stopp-/Startsystem, das dreimal nach einem Halt nicht mehr starten wollte. Laut Kia ist das aber exemplarisch, weil mit einem Pre-Produktionsauto gefahren wurde. Die später gefahrenen Testwagen mit Benzinmotoren funktionierten so, wie es sein soll.



Benzin

Wer sich für einen Benzinmotor entscheidet, hat die Wahl zwischen einem 1.2 und einem 1.4 Liter Vierzylinder. Der leichtere von beiden bietet ziemlich gute Leistungen, hat aber zu wenig Kraft, wenn mehr gebraucht wird. Wenn zum Beispiel mit vier Personen und ihrem Gepäck gefahren wird, muss regelmäßig Vollgas gegeben werden, um mit dem übrigen Verkehr mitzukommen. Eine Steigung hinaufzufahren erfordert dementsprechend das Äußerste des 85 PS / 121 Nm starken Basismotors.

Weil fast immer alles geleistet werden muss, ist der versprochene Verbrauch von 4,8 Litern pro 100 km nur machbar, wenn so ruhig gefahren wird, dass der Rio den übrigen Verkehr aufhält.

Einmal auf Geschwindigkeit ist der "Rio 1.2 CVT" angenehm leise. Das ist auf größeren Strecken bequem, jedoch trägt es auch dazu bei, dass man das Gefühl hat, ein langsames Auto zu fahren, weil bei Vollgas wenig passiert und wenig hörbar ist.



Alternativ ist ein 1.4 Liter Motor lieferbar, und der ist spürbar kräftiger (109 PS / 137 Nm). Die Leistungen sind jedoch noch immer nicht so gut wie die von vergleichbaren Autos anderer Hersteller mit einem 1.4 Liter Motor.

Weil der "1.4 CVT" nicht regelmäßig alles geben muss, ist diese Kraftquelle in der Praxis doch sparsam. Sogar mit einem flotten Fahrstil auf einer Strecke mit überwiegend Stadtverkehr kam er auf durchschnittlich 6,5 Liter pro 100 km.

Straßenlage

Ungeachtet der gewählten Kraftquelle hat der Rio eine hervorragende Straßenlage. Das Fahrgestell (das vom "i20" des Mutterunternehmens Hyundai kommt) ist nicht zu hart und nicht zu sanft, sondern genau so, wie der europäische Fahrer es gern hat.

Die Straßenlage ist als sicher und voraussagbar zusammenzufassen. Wenn der Fahrer eine Kurve nicht gut einschätzt und mit zu hoher Geschwindigkeit hineinfährt, reagiert das Auto gutmütig und ist einfach zu korrigieren (ein elektronisches Stabilitätssystem ist außerdem standardmäßig in jedem Rio eingebaut). Das ist vielleicht nicht herausfordernd, sorgt jedoch dafür, dass der Fahrer immer einen kühlen Kopf bewahrt.



Fazit

Ist der neue Kia Rio ein Grund fürs Trommeln bei Kia? Sicherlich! Nach verschiedenen ausdruckslosen Vorgänger-Designs ist der neue Kia Rio "cool" und auch einigermaßen begehrt. In Bezug auf die Formgebung, den Innenraum und die Ausrüstung (in Form von Options-Paketen) ist der Rio überdurchschnittlich gut.

Die Straßenlage ist gut, jedoch wenig herausfordernd. Alle Motoren sind sparsam. Die Benzinmotoren bieten mäßige Leistungen, während der 1.1 Liter Diesel der beste in seiner Klasse ist (leiser, kräftiger, sparsamer). Damit hat der neue Kia Rio einen riesigen Unterschied zu den vorherigen Generationen ist und endlich "cool"! ■



Technische Daten

Kia Rio (2011 - 2017) 1.1 CRDi ComfortLine

Maße und Gewichte



| | |
|-----------------------|--------------------|
| Länge x Höhe x Breite | 405 x 172 x 146 cm |
| Radstand | 257 cm |
| Leergewicht | 1.055 kg |
| Anhänger | 450 kg |
| Bremsgewicht Anhänger | 800 kg |
| Tankinhalt | 43 l |
| Gepäckraum | 288/923 l |
| Reifen | 185/65R15 |

Motor und Leistung



| | |
|-------------------------------|---------------------|
| Motorinhalt | 1120 cc |
| Zylinder / Ventile | 3/4 |
| Max. Leistung | 75 PS @ 4000 U/min |
| Drehmoment | 170 Nm @ 1500 U/min |
| Antrieb | vordere Räder |
| Beschleunigung 0 - 100 km/h | 15,5 Sek. |
| Höchst- geschwindigkeit | 159 Km/h |
| Durchschnittlicher Verbrauch | 3,2 l / 100 km |
| Verbrauch Stadt | 3,5 l / 100 km |
| Verbrauch außerhalb der Stadt | 3 l / 100 km |
| CO2 Ausstoß | 85 gr. / km |

Preis

| | |
|------------|----------|
| Preis | € 14.190 |
| Grundpreis | € 9.990 |