



KIA Rio 1.4 ISG Spirit

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(80 kW / 109 PS)

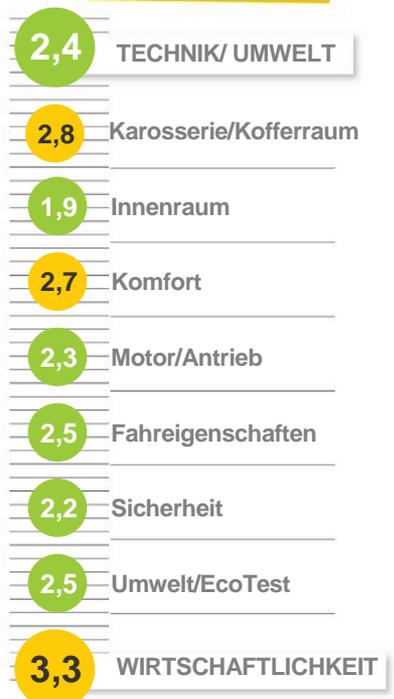
Die vierte Generation des KIA Rio spiegelt das aktuelle Markendesign wider. Der Wagen wurde flacher, breiter und länger als der Vorgänger und wirkt durch die keilförmige Karosserie recht sportlich. Er wird in drei Ausstattungsvarianten und mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren angeboten. Getestet wurde der Rio in der Ausstattungslinie SPIRIT, die umfangreich ausfällt. Im Testwagen befand sich der 1,4 l-CVVT Benzinmotor, der eine Maximalleistung von 109 PS bietet und serienmäßig mit einem Start-Stopp-System (ISG) ausgestattet ist. Übertragen wird die Motorleistung durch ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Das großzügige Interieur zeigt sich funktionell und ist gut verarbeitet. Bei der Sicherheitsausstattung kann der Rio mit LED-Tagfahrlicht und aktivem Bremslicht (Emergency Stop Signal) punkten. Insgesamt ist er ein durchaus gelungenes Fahrzeug, dessen Grundpreis bei 16.390 Euro liegt. **Karosserievarianten:** Drei und Fünftürer. **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Punto, Ford Fiesta, Honda Jazz, Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

+ intuitive Bedienung, großzügiges Raumangebot vorne, umfangreiche Serienausstattung, niedrige Fixkosten

- hoher Verbrauch, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL



2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Alle Anbauteile sind gut eingepasst und die Türen lassen sich leicht öffnen und schließen. Die Türschweller sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, die Wirkung der Dichtungen ist zufriedenstellend. Das Interieur ist solide verarbeitet und die teilweise aufgeschäumten Kunststoffe wirken hochwertig. Der Tankverschluss ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Hebel im Innenraum geöffnet werden. Die zulässige Dachlast fällt mit 70 kg zufriedenstellend aus. Die tatsächliche Zuladung von 465 Kg ist für einen Wagen dieser Klasse großzügig

⊖ Aufgrund fehlender Seitenleisten können fremde Autotüren leicht Dellen oder Kratzer im Lack verursachen. Gleiches gilt für die Front- und Heckstoßstange, allerdings ist am Heck ein unlackierter Einsatz, der bei Bedarf ohne Lackierarbeiten ausgetauscht werden kann. Der Unterboden ist zerklüftet und der Motorraum ist nicht gegen eindringenden Schmutz geschützt. Anstatt eines Reserverades ist nur ein Reifenpannenset vorhanden. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

3,2

Sicht

Der Fahrer sitzt in Normalhöhe eines modernen Pkw. Die Front ist aufgrund der steil abfallenden Motorhaube nicht einseh- und befriedigend abschätzbar; allerdings können dadurch Hindernisse vor dem Fahrzeug recht gut wahrgenommen werden. Am Heck lassen sich die Fahrzeugenden durch die hohe Fensterscheibe nur bedingt abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erhält der Rio eine ausreichende Bewertung. Die breiten C-Säulen und die schmale Heckscheibe sind maßgeblich dafür verantwortlich. Die Außenspiegel sind beheiz- und elektrisch anklappbar und bieten eine befriedigende Sicht nach hinten. Es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel leichter erkennbar wären.

⊕ Der Rio verfügt serienmäßig über LED-Tagfahrlicht und Abbiegelicht in den Hauptscheinwerfern.

⊖ Das hohe Heck schränkt auch die Sicht durch den Innenspiegel ein. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

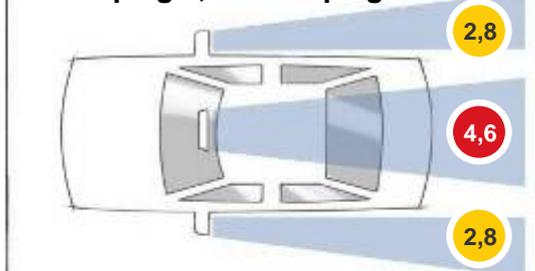


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

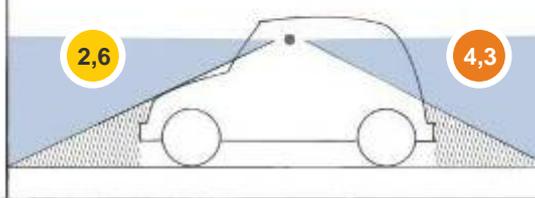
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,7 Ein-/Ausstieg

Die Seitenschweller sind angenehm tief und die Türausschnitte groß genug, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Dachlinie verläuft recht flach, besonders hinten sollte man beim Einsteigen auf den Kopf achten. Die Türaufhalter sind für kleine Steigungen kräftig genug - ganz geöffnet werden die Türen gut gehalten. Haltegriffe sind für alle außersitzenden Insassen außer für den Fahrer vorhanden.

⊕ Das Fahrzeug lässt sich mit der Funkfernbedienung oder schlüssellos durch Betätigen der Druckschalter in den Türgriffen (Fahrer- und Beifahrertür) sowie im Kofferraumdeckel ver- und entriegeln. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und leuchten den Weg aus.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckteil fasst üblicherweise 260 l, das ist in dieser Klasse zufriedenstellend. Legt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen auf gute 625 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen werden, das erleichtert den Transport sperriger Gegenstände.



Der Kofferraum mit 260 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 30 l größer geworden.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und anheben. Die Klappe schwingt bis 1,86 m auf und gibt eine große Kofferraumöffnung frei. Der Gepäckraum ist nicht zu tief, gut erreichbar und mit seiner zweckmäßigen Form gut nutzbar.

⊖ Durch die hohe Ladekante von knapp 76 Zentimetern muss das Gepäck zum Beladen weit angehoben werden. Beim Ausladen wird es nicht viel einfacher, denn hier stört die innere Bordwand mit 16 Zentimetern (doppelter Boden in der oberen Stellung). Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einem Licht mäßig aus.

2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen. Dies funktioniert ohne großen Kraftaufwand und unkompliziert. Für Kleingepäck gibt es ein Netz am Kofferraumboden, zwei kleine Haken links und rechts seitlich, ein Fach rechts, ein Netzfach links und Stauraum unter dem Boden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden; kleine Schlitzlöcher in der Seitenverkleidung sind für die Gurtschnallen links und rechts vorhanden, aber etwas umständlich zu handhaben. Laschen für die Gurtfixierung wären besser.

1,9

INNENRAUM

1,7

Bedienung

- ⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und die Pedale sind gut positioniert. Der Schalthebel ist gut erreichbar. Der Start-Stopp-Knopf ist beleuchtet, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Tacho und Drehzahlmesser sind angenehm groß und lassen sich gut ablesen. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände. Das Licht und die Nebelleuchten können am Lenkstockhebel geschaltet werden (Lichtautomatik Serie). Der Blinker hat eine Antippfunktion (einmal tippen, dreimal blinken). Die Scheibenwischer können manuell oder durch den Regensensor gesteuert werden. Radio und Navigation (optional mit Touchscreen) sind optimal positioniert und gut erreichbar. Die Tasten sind sinnvoll angeordnet, allerdings lassen sich die flachen Drehregler schlecht greifen. Das Radio kann auch mit Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher der Audioanlage vermitteln einen recht guten Klang. Die serienmäßige Klimaautomatik ist mit großen Schaltern versehen - das erleichtert die Bedienung. Bestimmte Zwangsreglungen bevormunden jedoch den Fahrer (siehe Punkt Klimatisierung). Die Fensterheber arbeiten vorne und hinten elektrisch, leider verfügt nur das Fahrerfenster über eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Die Außenspiegel lassen sich mit einem zweckmäßigen Schalter elektrisch einstellen, beheizen und anklappen. Etwas weniger sinnvoll sind die Schalter für ESP und die Lenkradheizung positioniert: da sie relativ weit unten und hinter dem Lenkrad liegen, können diese bei Unachtsamkeit leicht verwechselt werden. Der aufpreispflichtige Tempomat wird durch Knöpfe am Lenkrad bedient. Vorne gibt es zahlreiche praktische Ablagefächer, hinten beschränkt sich das Angebot auf Lehnentaschen und Türfächer in Form von Becherhaltern. Das beleuchtete Handschuhfach ist groß und klimatisiert. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und lassen sich intuitiv bedienen. Auch die Innenraumausleuchtung ist gut und für die vorderen Passagiere gibt es Leseleuchten.
- ⊖ Bei voll geöffneten Türen befinden sich die Türgriffe weit draußen. Sie sind dann umständlich zu erreichen.



Der Fahrerplatz des neuen KIA Rio zeichnet sich durch eine gute Funktionalität aus. Die Verarbeitungsqualität bietet noch Raum für Verbesserungen.

1,6

Raumangebot vorne*

- ⊕ Das Platzangebot ist in der ersten Sitzreihe großzügig. Personen mit einer Körpergröße von 1,95 m finden bequem Platz, die Kopffreiheit fällt besonders üppig aus. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und sorgt für ein angenehmes Raumgefühl.

3,0 Raumangebot hinten*

Auf der Rücksitzbank findet man zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Passagiere bis zu einer Größe von 1,80 m sitzen. Die Innenbreite fällt für diese Klasse großzügig aus. Aufgrund der hohen Karosserielinie und der schmalen Seitenfenster fällt das subjektive Raumempfinden hinten nur zufriedenstellend aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,7 KOMFORT

2,7 Federung

Das Feder- Dämpfersystem ist ordentlich abgestimmt, es fehlt aber ein wenig an Harmonie. Denn einerseits spricht das Fahrwerk auf feine Unebenheiten unwillig an, taucht bei ausgeprägten Bodenunebenheiten aber deutlich ein. Lange Bodenwellen werden gut abgefedert und bringen das Auto nicht wirklich aus der Ruhe. Kurze Unebenheiten, wie beispielsweise aufgestauchter Teerbelag vor Kreuzungen, dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden zufriedenstellend abgefedert, etwas mehr Feingefühl wäre aber schön. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. Die Seitenneigung hält sich in schnell durchfahrenen Kurven in Grenzen. Voll beladen ändert sich das Fahrverhalten im üblichen Rahmen, kleine Unebenheiten werden geschmeidiger angefedert, ausgeprägte Bodenwellen lassen die Karosserie deutlicher nachschwingen.

2,6 Sitze

Die Vordersitze sind körpergerecht geformt und bieten einen guten Sitzkomfort. Die Lehnen sind hoch und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrersitz lässt sich in Höhe einstellen, so dass der Fahrer eine angenehme Sitzposition einnehmen kann. Die Fußabstützung ist stabil und bietet dem Fahrer festen Halt. Hinten sind die Konturen der Sitzfläche und -lehne kaum ausgeprägt und bieten somit nur ausreichenden Seitenhalt. Die Sitzfläche bietet eine gute Oberschenkelauflage, da sie recht schräg verbaut ist.

⊖ Beim Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt durchschnittlich aus. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei knapp 71 dB (A). Motor- und Windgeräusche sind zwar vorhanden, fallen jedoch erst bei höheren Geschwindigkeiten auf.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 C° in der ADAC-Klimakammer)

In der vorderen Sitzreihe spricht die Heizung recht schnell an. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung deutlich schlechter. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt und kann exakt vorgewählt werden. Die Luftmengenverteilung ist nur in bestimmten Kombinationen möglich. Sehr störend: stellt die Elektronik eine Scheibenbeschlaggefahr fest, kann der Fahrer weder den Klimakompressor deaktivieren noch die Luftverteilung ändern - die Klimaautomatik gibt alles zwangsweise vor.

+ In der Ausstattungslinie Spirit ist der Rio serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

+ Bei den Elastizitätswerten (Beschleunigung von 60 km/h auf 100 km/h, jeweils im 4., 5. und 6. Gang) macht sich die lange Getriebeübersetzung bemerkbar. Besonders im sechsten Gang fehlt der Durchzug, so dass dieser Vorgang durchschnittlich erst nach knapp 23 Sekunden abgeschlossen ist. Dreht man die unteren Gänge aus, geht es zügiger voran. Dies zeigt sich beim simulierten Überholvorgang, der nach guten 7,4 Sekunden beendet ist.

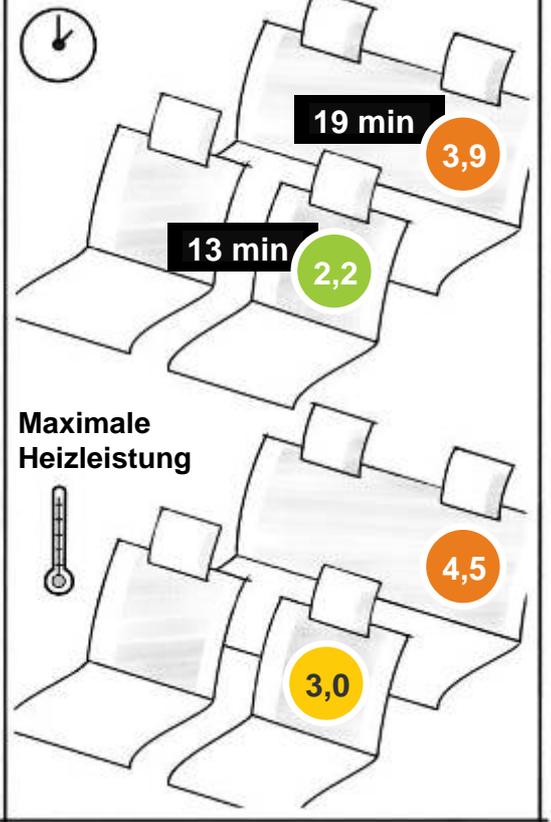
2,3 Laufkultur

Insgesamt läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert. Ein Motordröhnen ist lediglich im unteren Drehzahlbereich und unter Last zu vernehmen.

2,0 Schaltung

+ Die Schaltung ist recht präzise und leichtgängig. Die Gänge können relativ schnell geschaltet werden und die Schaltwege sind akzeptabel. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesperrt und muss per Knopfdruck entriegelt werden. Das Einlegen des Rückwärtsganges geht weitgehend problem- und geräuschlos. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Das serienmäßige Start-Stopp-System (ISG) arbeitet gut. Betätigt man das Kupplungspedal so springt der Motor wieder an.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

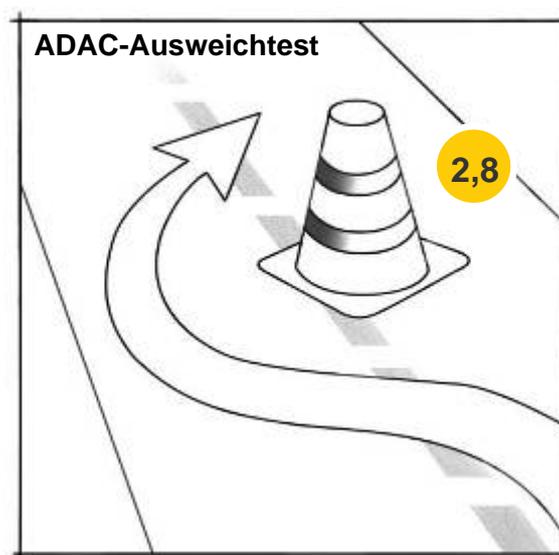
3,0 Getriebeabstufung

Die unteren Gänge sind mehr auf gute Beschleunigungswerte ausgelegt, während die höheren Gänge recht lang übersetzt sind. Diese ungleichmäßige Abstufung macht sich durch die nicht immer passenden Ganganschlüsse bemerkbar. Des Weiteren muss durch die lange Auslegung schon bei kleinen Steigungen zurück geschaltet werden.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität des Rio. Auf Lenkbefehle reagiert er etwas träge, um dann umso empfindlicher in die gewünschte Richtung zu steuern. Bei weniger griffiger Fahrbahn greift die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig ein. Beim ADAC-Ausweichtest macht der Rio nicht die beste Figur: Beim ersten Anlenken zeigt er zunächst leichtes Untersteuern, um dann in Phase zwei vom Lastwechsel überrascht zu werden. Das ausgeprägte Übersteuern kann, wenn der Fahrer nicht rechtzeitig gegenlenkt, sogar zum Schleudern führen. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse zeigt sich das gleiche Übersteuerverhalten. Das ESP greift zu spät und zu schwach ein. Hier sollte KIA das ESP-System nachschärfen, denn andere Fahrzeuge der Marke können das deutlich besser.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4 Kurvenverhalten

Wird eine Kurve normal durchfahren, liegt der Grenzbereich relativ hoch und der Kia untersteuert leicht. Geht der Fahrer jedoch in der Kurve vom Gas, so dass ein Lastwechsel entsteht, neigt der Rio zum Übersteuern. Das ESP stabilisiert den Wagen nur mühevoll. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nicht grundlegend, jeweils das Unter- und Übersteuern nehmen beim Lastwechsel leicht zu.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an, im ersten Moment etwas träge, dann aber umso ausgeprägter. Präzision und Zielgenauigkeit der Lenkung sind zufriedenstellend. Sie vermittelt dem Fahrer einen angenehmen Kontakt zur Fahrbahn. Beim Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand nötig.

⊖ Der Wendekreis ist mit 11,4 m für einen Kleinwagen recht groß.

2,3 Bremse

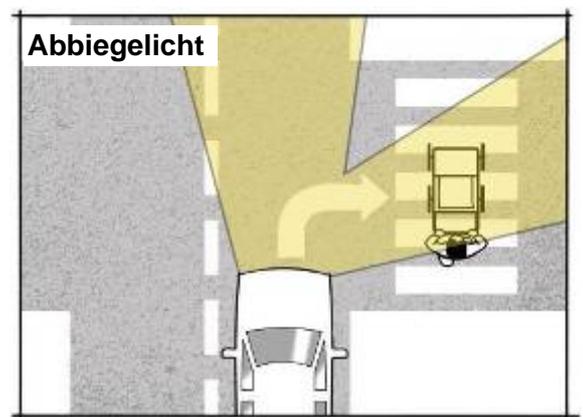
+ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 37,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 205/45R17 Continental Sport Contact 5 88W). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Belastung standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Rio ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Des Weiteren ist ein statisches Kurvenlicht serienmäßig (Ausstattungsline Spirit) an Bord. Bei einer Vollbremsung warnen die blinkenden Bremslichter den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Motorstart ist nicht möglich, da nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

- Es fehlen Rückstrahler, die den nachfolgenden Verkehr auf die geöffneten Türen aufmerksam machen könnten. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der neue Rio ist serienmäßig mit Front- und Kopfairbags für alle außen sitzenden Personen sowie Seitenairbags für die vorderen Passagiere ausgestattet. Vorne bieten die Kopfstützen Insassen bis 1,95 m sehr guten Schutz. Auch der horizontale Abstand zwischen dem Kopf und der Stütze ist gering. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis maximal 1,65 m Körpergröße, der niedrige Dachhimmel kann aber eine Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand zwischen Kopf und Stütze sollte geringer sein. Vorne werden die Insassen optisch und akustisch aufgefordert sich anzuschnallen. Hinten wird der Anschnallstatus angezeigt. Die Türgriffe sind stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden können. Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm reicht dies für 92 % beim Insassenschutz.

2,2 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit erreicht der Rio 84%. Das ist ein gutes Ergebnis. Er ist serienmäßig mit Isofix und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Dies ist auch mit den Sicherheitsgurten gut möglich, da diese lang genug und die Gurtschlösser fest und somit gut erreichbar sind. Die Gurtanlenkpunkte sind optimal ausgeführt. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig deaktivierbar, dies bedeutet, dass auch Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden dürfen.

- Den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz.

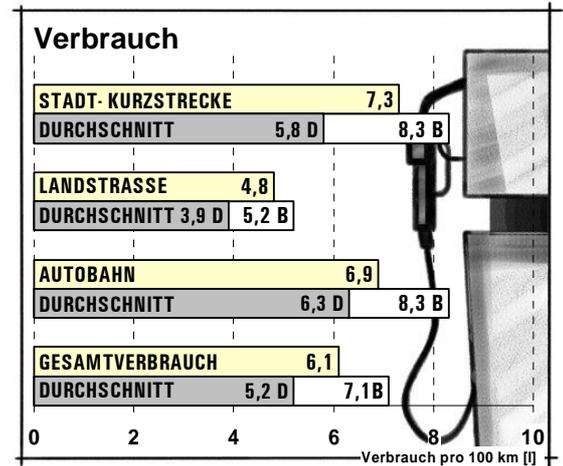
3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz liegt der Erfüllungsgrad bei 46%. Die aggressive Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube verhindern ein besseres Ergebnis.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch erzielt der Rio mit dem 1,4 l Benzinmotor, trotz des serienmäßigen Start-Stopp-Systems (ISG) nur ein ausreichendes Ergebnis. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,1 l/100 km. Dieser setzt sich aus innerorts 7,3 l/100 km, außerorts 4,8 l/100 km und 6,9 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Beim ADAC-EcoTest erreicht der Kia mit einem CO₂-Ausstoß von 140 g/km 23 Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig. Lediglich der CO-Wert ist bei der Autobahnfahrt erhöht. Dafür erhält er beim ADAC EcoTest 48 Punkte. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 71 Punkte, was ihm vier von fünf Sternen beschert.

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,5 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Da der Testverbrauch im Klassendurchschnitt nicht besonders niedrig ist, zeigen sich ebenfalls die Betriebskosten auf einem höheren Niveau.

5,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,3 Wertstabilität*

Dem Rio wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit keinem neuen Modell zu rechnen. Technisch ist der Rio auf dem aktuellen Stand.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Rio (Ausstattungsline Spirit) liegt bei 16.390 Euro. Dies ist nicht besonders günstig für einen Kleinwagen. Allerdings ist das Fahrzeug mit einer umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung versehen.

1,7 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt recht günstig aus. Für die Kfz-Steuer sind lediglich 36 Euro pro Jahr zu entrichten. Die Kfz-Versicherungseinstufung (HP: 15, VK: 16, TK: 18) ist nicht besonders günstig und lässt die Fixkosten etwas anwachsen. Unterm Strich fallen die Kosten recht günstig aus.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Besonders die Betriebskosten treiben die monatlichen Kosten in die Höhe. Angenehm niedrig fallen die Fixkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	1.2	1.4	1.1 CRDi ISG	1.4 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1396	4/1120	4/1396
Leistung [kW(PS)]	63(85)	80(109)	55(75)	66(90)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	121/4000	137/4200	170/1500	220/1750
0-100 km/h[s]	12,3	11,5	16,2	14,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	166	183	158	172
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 S	6,3 S	3,9 D	4,9 D
CO2 [g/km]	119	128	85	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	18/18/20	18/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	26	44	114	133
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	374	438	380	463
Preis [Euro]	10.690	14.960	14.190	18.390

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1396 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	137 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 4,8/ 6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4045/1720/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1985 mm
Leergewicht/Zuladung	1135 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1050 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	700 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	138 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	65 Euro
Monatlicher Wertverlust	199 Euro
Monatliche Gesamtkosten	461 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	16.390 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



KIA Rio 1.4 ISG Spirit

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera (Navigationssystem)	990 € Euro°
Abbiegelenker	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Start-Stop-System	Serie
elektronische Stabilitätskontrolle	Serie
Automatikgetriebe (Vier-Stufen)	700 € Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Technik Paket)	710 € Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar (Technik Paket)	710 € Euro°
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe hinten	Serie
Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	390 € Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	2,5
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,6
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,4
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,4	Bremse	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,7
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,2
Federung	2,7		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,9		
Motor/Antrieb	2,3		
Fahrleistungen*	2,3		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	2,0		
Getriebeabstufung	3,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,0
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Anschaffung*	3,0
Fixkosten*	1,7
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest