



## KIA Rio 1.2 ISG Spirit

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(63 kW / 85 PS)

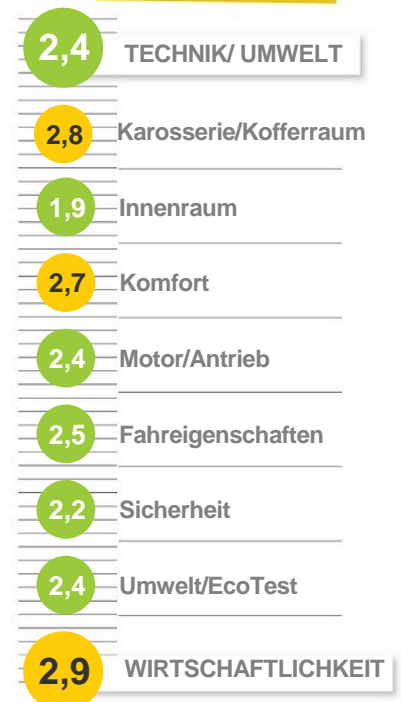
**M**it seinem flotten Design wirkt der neue Rio dynamisch und sportlich. Einziger Nachteil ist die schlechte Sicht nach hinten: hilfreich ist hier die optionale Heckkamera. Innen setzt sich das moderne Styling fort, wobei die Bedienbarkeit keineswegs darunter leidet. Die Verarbeitung ist gut, die Materialqualität erfüllt die Erwartungen. Hervorzuheben ist das Navigationssystem mit hochauflösendem Display, das für 990 Euro Aufpreis einen fairen Gegenwert bietet. Unterwegs wünscht man sich beim Fahrwerk etwas mehr Feingefühl auf kurzweiliger Fahrbahn, dafür gefällt die knackige Schaltung und die ordentliche Lenkung. Der 1,2-l-Vierzylinder bietet eine gute Laufkultur - zumindest solange man Drehzahlen über 4.000 U/min. meidet: dann wird's nämlich mächtig laut. Der neue Rio ist in jedem Fall ein interessantes Angebot, das mit üppiger Ausstattung zu einem angemessenem Preis punktet (ab 15.190 Euro für das getestete Modell). Hervorzuheben ist auch die siebenjährige Garantie. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Opel Corsa, Peugeot 207, Toyota Yaris, VW Polo.

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

**-** Schwächen im ADAC Ausweichtest



### 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 zeigt sich 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. Es dürfen bis 450 kg (inkl. Fahrer) zugeladen werden, für diese Fahrzeuggröße völlig ausreichend.

⊖ 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 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 auf üblicher Höhe eines aktuellen Pkw. Die Front ist aufgrund der steil abfallenden Motorhaube nicht einseh- und nur befriedigend abschätzbar; allerdings können dadurch Hindernisse vor dem Fahrzeug recht gut wahrgenommen werden. Hinten macht die hohe Fensterscheibe das Abschätzen des Hecks zum Ratespiel. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erhält der neue Rio eine nur ausreichende Bewertung. Die breiten C-Säulen und die schmale Heckscheibe sind maßgeblich dafür verantwortlich. Die Außenspiegel sind elektrisch beheiz- und anklappbar und bieten eine zufriedenstellende 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 im Innenspiegel ein. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

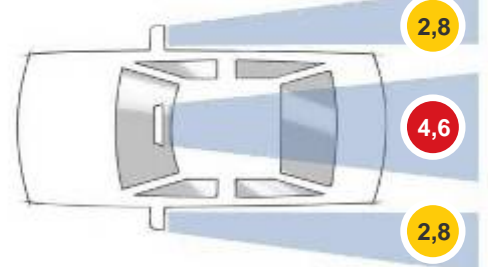


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

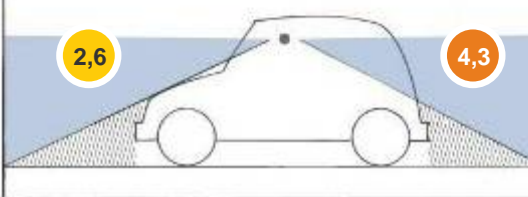
#### Rundumsicht



#### 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 aber recht flach, besonders hinten sollte man beim Einsteigen auf den Kopf achten. Die Türaufhalter sind für kleine Steigungen kräftig genug, die Türen werden ganz offen gut gehalten, in den mittleren Rasterungen etwas zu schwach. Haltegriffe sind für alle außen Sitzenden 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 Gepäckabteil fasst üblicherweise 260 l, das ist zufriedenstellend in dieser Klasse. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf gute 625 l (gemessen bis 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 cm muss das Gepäck zum Beladen weit angehoben werden. Viel einfacher wird's beim Ausladen auch nicht, hier stört die innere Bordwand von 16 cm (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. Das funktioniert ohne großen Kraftaufwand und unkompliziert. Für Kleingepäck gibt's 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 für die Gurtschnallen sind links und rechts vorhanden, aber etwas unhandlich 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 Motorstart-Knopf ist beleuchtet, wird aber vom Lenkrad etwas 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 auch vom 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 den Lenkradtasten bedient werden. Die Lautsprecher der Audioanlage bieten einen recht guten Klang. Die serienmäßige Klimaautomatik liegt günstig und ist mit besonders großen Schaltern versehen - das erleichtert die Bedienung. Bestimmte Zwangsregelungen 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 über Knöpfe am Lenkrad bedient. Vorne gibt's 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, 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 geht in Ordnung.

1,6

### Raumangebot vorne\*

- +** Das Platzangebot ist in der ersten Sitzreihe großzügig, Personen bis zu einer Größe 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 Rückbank findet man zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten noch Personen bis zu einer Größe von 1,80 m sitzen. Die Innenbreite fällt für diese Klasse großzügig aus. Aufgrund der hohen Karosserielinie und der schmalen Fenster 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

Die Federn und Dämpfer hat KIA ordentlich abgestimmt, es fehlt aber ein wenig an Harmonie. Denn einerseits spricht das Fahrwerk auf feine Unebenheiten nur etwas unwillig an, taucht bei ausgeprägten Bodenunebenheiten aber deutlich ein. So werden lange Bodenwellen gut abgefedert und bringen das Auto nicht wirklich aus der Ruhe. Kurze Unebenheiten wie beispielsweise aufgestauchter Teerbelag vor Kreuzungen dringen deutlicher bis zu den Insassen. Auch regelmäßige Unebenheiten regen die Karosserie etwas zu Stuckern an. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden zufriedenstellend abgefedert, etwas mehr Feingefühl wäre aber schön. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven hält sich 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 Seitenhalt fällt ordentlich aus. 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. Allerdings ist die Sitzfläche recht schräg verbaut und bietet damit eine annehmbare Oberschenkelauflage.

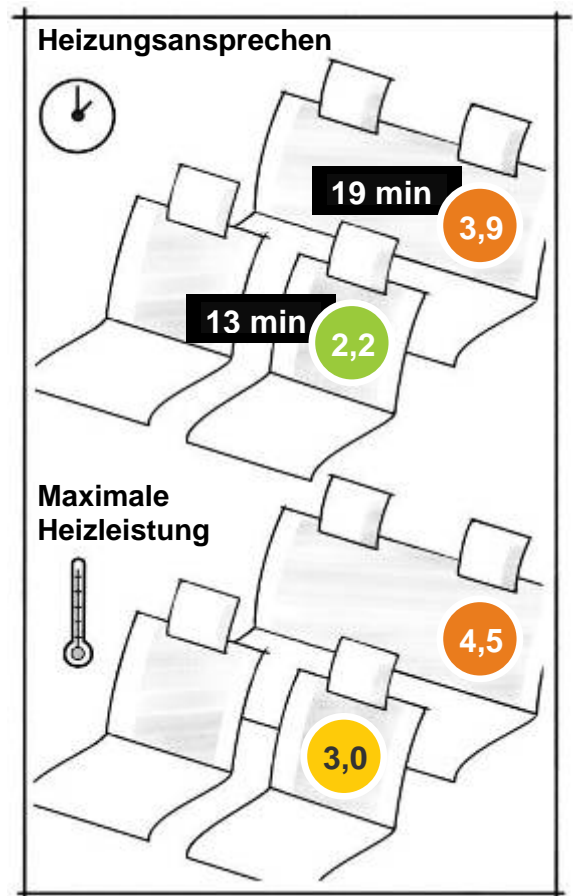
⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

### 3,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt zufriedenstellend aus. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei gut 70 dB(A). Wind- und Fahrgeräusche sind hörbar, fallen bei moderaten Geschwindigkeiten aber nicht negativ auf. Der Motor erhebt ab etwa 4.500 U/min. deutlich seine Stimme und lärmt vernehmlich den Insassen ins Trommelfell.

### 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizleistung. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung deutlich schlechter. Das Ergebnis: vorne werden nach 13 Minuten angenehme 22 °C erreicht, hinten erst nach langen 19 Minuten. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt und kann exakt vorgewählt werden. Die Luftmengenverteilung ist nur in bestimmten Kombinationen möglich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Sehr störend: geht die Elektronik von möglicherweise beschlagenen Scheiben aus, 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 und beheizbaren Vordersitzen ausgestattet.

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Der 1,2-l-Benziner leistet maximal 85 PS und überschaubare 121 Nm Drehmoment bei hohen 4.000 U/min. Das hat zur Folge, dass sich der kleine Vierzylinder mit schaltfauler Fahrweise bei niedrigen Drehzahlen schwer tut. Im vierten und fünften Gang sind die Durchzugswerte bescheiden. Zügiger geht's voran, wenn man die Gänge ausdreht und hohe Drehzahlen sucht. Insgesamt reicht die Leistung für den Stadtverkehr und ruhigere Überlandfahrten inkl. Autobahn völlig aus.

### 2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinderbenziner bietet eine annehmbare Laufkultur, er erzeugt kaum Vibrationen. Bei den Geräuschen hält er sich bis etwa 4.000 U/min. angenehm zurück, Brummen tritt selbst unter Last kaum auf. Kommt man aber in höhere Drehzahlbereiche, ist es vorbei mit den guten Manieren, dann dröhnt der Motor lauthals.

### 1,9 Schaltung

⊕ Die Schaltung arbeitet präzise und leichtgängig. Die Gänge können schnell gewechselt werden, die Schaltwege fallen dabei insgesamt kurz aus. Der Rückwärtsgang lässt sich nicht immer ohne weiteres einlegen, dann muss das Auto ein paar Zentimeter vor oder zurückrollen. Außerdem ist er nicht deutlich genug von den Vorwärtsgängen abgesetzt. Eine Schaltpunktanzeige gibt Empfehlungen über den jeweils ökonomisch sinnvollen Gang.

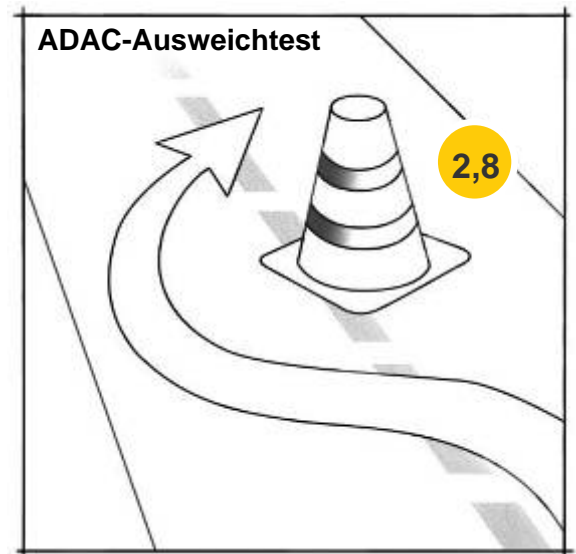
### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen einwandfrei zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Ein enger gestuftes Sechsgang-Getriebe würde das Beschleunigen etwas verbessern, hätte in der Praxis aber häufigeres Schalten zur Folge. Eine noch längere Gesamtübersetzung wäre für den eher schwachbrüstigen Motor nicht sinnvoll - so wie sie ist, passt es gut.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich der neue Rio kaum beeindrucken, er hält sauber seine Spur. Auf Lenkbefehle reagiert der Kleinwagen kurz etwas träge, um dann umso empfindlicher in die gewünschte Richtung zu steuern. Die elektronische Traktionskontrolle erleichtert das Beschleunigen auf rutschigem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest macht der Rio nicht die beste Figur: Beim ersten Einlenken zeigt er leichtes Untersteuern, um dann in Phase zwei vom Lastwechsel überrascht zu werden. Das ausgeprägte Übersteuern kann bis in eine Schleuderbewegung enden, wenn der Fahrer nicht rechtzeitig gegenlenkt. Das ESP des Rio greift deutlich zu spät und zu schwach ein, hohe Lenkwinkel quittiert der Kleinwagen mit massivem Übersteuern, selbst in der Ausfahrgasse noch. 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

Im Grenzbereich ist der Rio untersteuernd ausgelegt. Geht der Fahrer dann aber vom Gas, zeigt der kleine KIA eine ausgeprägte Lastwechselreaktion und das Untersteuern geht in Übersteuern über. Das ESP hat seine liebe Not, das Auto zu stabilisieren. Beladen ändert sich das Kurvenverhalten nicht grundlegend, jeweils das Untersteuern und das Übersteuern beim Lastwechsel nehmen etwas zu.

### 2,9 Lenkung\*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern ordentlich an, im ersten Moment etwas träge, dann aber umso ausgeprägter. Präzision und Zielgenauigkeit sind zufriedenstellend. Sie vermittelt dem Fahrer einen annehmbaren Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

– Der Wendekreis ist mit 11,4 m für einen Kleinwagen zu groß.

### 2,3 Bremse

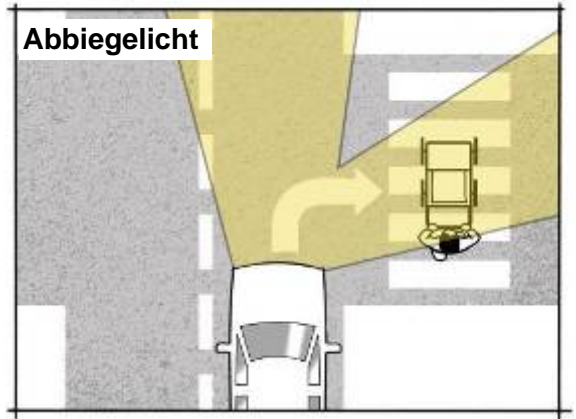
+ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Rio 1.2 durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/45 R17, Conti Sport Contact 5 88W). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei sehr hoher Belastung standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind ohne Tadel. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Rio ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. In der Ausstattung Spirit ist auch ein statisches Kurvenlicht serienmäßig an Bord. Bei einer Vollbremsung warnen die blinkenden Bremslichter den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation, die LED-Leuchten sind besonders gut erkennbar. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Motorstart ist nicht möglich, weil 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

⊕ Bei Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der neue Rio 92 Prozent für sehr guten Insassenschutz erzielen - volle fünf Sterne sind die logische Konsequenz. Serienmäßig bringt der Kleinwagen neben Front- und Seitenairbags auch von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. 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 Personen bis 1,65 m, der niedrige Dachhimmel kann aber mit einer Abstützfunktion übernehmen. Der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf sollte geringer sein. Die Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; der Anschnallstatus hinten wird durch entsprechende Warnleuchten angezeigt. Die Türgriffe sind stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

### 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der Rio im Bereich Kindersicherheit gut ab, 41 von 49 Punkten bzw. 84 Prozent können erzielt werden. Der KIA 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 verbaut sind. Die Gurtanlenkpunkte sind optimal ausgeführt. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig deaktivierbar, dies bedeutet, dass auch Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden können.

⊖ Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

### 3,2 Fußgängerschutz

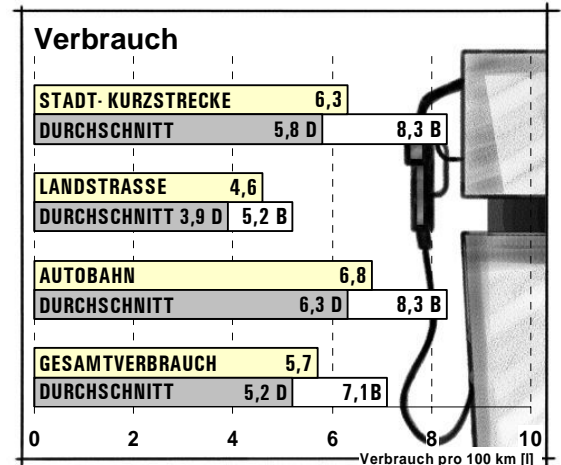
Beim Fußgängerschutz im Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Rio 17 Punkte bzw. 46 Prozent. Die Vorderkante und die Seitenbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv ausgelegt und verhindern damit ein besseres Ergebnis.



## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

In der ISG-Variante verfügt der KIA Rio 1.2 über eine Start-Stopp-Automatik. Die hilft vor allem im Stadtverkehr, hier kann der Kleinwagen mit 6,3 l Super pro 100 km auskommen. Außerorts liegt der Verbrauch bei 4,6 l, auf der Autobahn bei 6,8 l alle 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Spritkonsum von 5,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 130 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht es für 27 Punkte.



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

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegt der CO-Wert erhöht. Unterm Strich ergeben sich im EcoTest somit 46 von möglichen 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, kommt man insgesamt auf 73 Punkte, wofür es vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest gibt.

## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,0 Betriebskosten\*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Rio im Umfeld seiner Klasse nicht besonders niedrig liegt, kann er hier nur eine mäßige Bewertung erzielen.

### 4,7 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 neuen Rio wird eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Von Vorteil ist auch die siebenjährige Garantie. Technisch ist der Rio auf dem aktuellen Stand.

## 2,5 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Einstiegspreis für das getestete Modell inklusive Start-Stopp-Automatik liegt bei 15.190 Euro - nicht gerade wenig Geld für einen Kleinwagen, die Ausstattung ist aber umfangreich, selbst Klimaautomatik und weitere Komfortdetails wie elektrisch anklappbare Spiegel sind Serie. Im Bereich Sicherheit gibt sich der Rio keine Blöße, ESP und sechs Airbags sind immer an Bord.

## 1,5 Fixkosten\*

⊕ Nur 26 Euro Steuer pro Jahr, das ist sehr günstig. Die Einstufungen bei der Versicherung liegen im durchschnittlichen Bereich dieser Klasse, so halten sich in der Summe die festen jährlichen Kosten im günstigen Rahmen.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten nach Euro und Cent, dann kann sich der KIA Rio 1.2 ISG Spirit im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Die Betriebskosten liegen vergleichsweise hoch, günstig dagegen die Fixkosten - damit ist diese Variante besonders für Wenigfahrer interessant, die nicht so viele Kilometer im Jahr zurücklegen.

### 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

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	63 kW (85 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	121 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15/11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	166 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>8,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,3 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/ 4,6/ 6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	114g/km / <b>130g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4045/1720/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1985 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1110 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/625 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/900 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	<b>750 km</b>
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Rückfahrkamera (Navigationssystem)	990 € Euro <sup>o</sup>
Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Start-Stop-System	Serie
elektronische Stabilitätskontrolle	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (Technik Paket)	710 € Euro <sup>o</sup>
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 <sup>o</sup>
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN

Einparkhilfe hinten	Serie
Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ anklappbar)	Serie
Lackierung Metallic	390 € Euro <sup>o</sup>
Tagfahrlicht	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>130 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>64 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>185 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>436 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	15.190 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

KIA Rio 1.2 ISG Spirit

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
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	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>1,9</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	3,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,3
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Schadstoffe	1,4
Federung	2,7		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,9</b>
Klimatisierung	2,9	Betriebskosten*	4,0
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Fahrleistungen*	3,1	Wertstabilität*	3,3
Laufkultur	2,3	Kosten für Anschaffung*	2,5
Schaltung	1,9	Fixkosten*	1,5
Getriebeabstufung	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,6

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest