ADAC

Autotest

KIA Rio 1.4 Spirit

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (80 kW / 109 PS)

EcoTest ★★★☆☆

Die vierte Generation des Kia Rio ist seit 2011 erhältlich. Nach vier Jahren Bauzeit wurde der Kleinwagen nun optisch aufgefrischt. Neue Stoßfänger und der mit einem Mix aus Klavierlack- und Chrom-Applikationen aufgehübschte Innenraum gehören zu den auffälligsten Neuerungen. Auch wenn der Innenraum optisch durchaus ansprechend gestaltet ist, findet man bei genauem Hinsehen einige Nachlässigkeiten. Die weitgehend harten und kratzempfindlichen Kunststoffe fühlen sich billig an und schmälern den Qualitätseindruck. Nichts zu mäkeln gibt es dagegen an der umfangreichen Serienausstattung. Die Top-Ausstattung "Spirit" fährt mit Klimaautomatik, Sitzheizung und Einparkhilfe vor. Zusätzlich lassen sich Details wie Lenkradheizung und sogar eine Rückfahrkamera ordern, die aufgrund der nur mäßigen Rundumsicht eine durchaus sinnvolle Ergänzung ist, um das Rückwärtsfahren zu erleichtern. Für den Rio werden aktuell zwei Benzinmotoren angeboten. Der stärkere 109 PS Saugmotor mit 1.4 l Hubraum kann jedoch weder mit Durchzugskraft noch mit einem niedrigen Verbrauch punkten. Die Dieselmotoren sollten daher die deutlich bessere Wahl sein. Insgesamt wirkt der Rio auch nach vier Jahren Bauzeit modern und punktet vor allem mit seiner Ausstattung und der langen Garantiezeit von sieben Jahren. Der Preis fällt mit 16.990 Euro noch akzeptabel aus. **Karosserievarianten:** Dreitürer. **Konkurrenten:** Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Toyota Yaris, VW Polo.

ADAC-URTEIL

2,6	AUTOTEST
3,7	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8	Familie
3,0	Stadtverkehr
3,0	Senioren
2,8	Langstrecke
3,2	Transport
3,3	Fahrspaß
3,2	Preis/Leistung

\+ umfangreiche Serienausstattung, sieben Jahre Garantie

− träger Motor, hoher Verbrauch, mäßige Verarbeitungsqualität, schlechte Rundumsicht

Stand: November 2015
Text: D. Silvestro

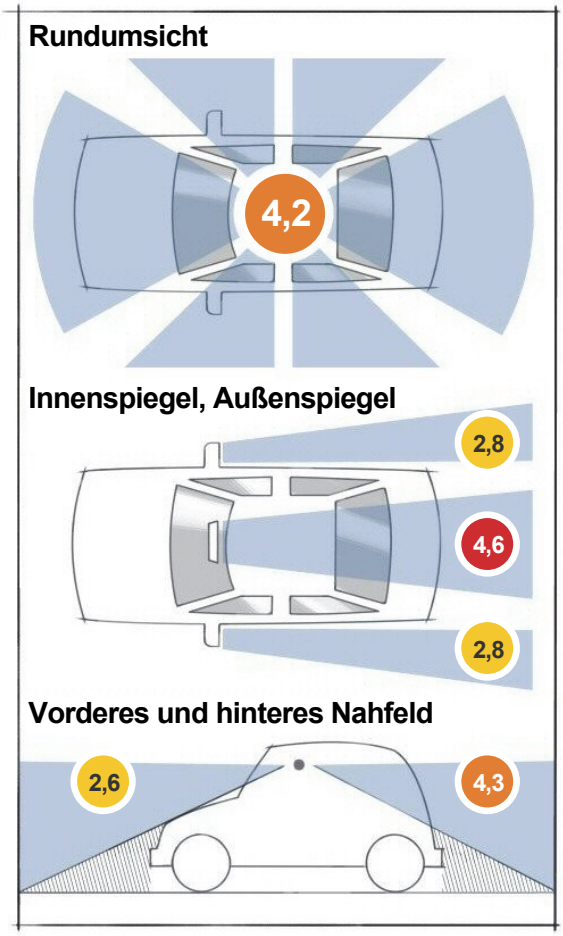
3,0 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Rio ist zufriedenstellend. Einige Details wie die mehrteiligen Türrahmen, die unsauber geschweißt sind oder der komplett mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidete Kofferraum schmälern den Gesamteindruck. Der Innenraum zeigt sich zwar insgesamt ordentlich verarbeitet, die Qualität der verwendeten Materialien wirkt aber nicht besonders hochwertig. Es wurden weitgehend harte und kratzempfindliche Kunststoffe verbaut. Die Türschweller sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, die Wirkung der Dichtungen ist zufriedenstellend. Der Tankverschluss ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber über einen gut erreichbaren Hebel im Innenraum geöffnet werden. Die Motorhaube wird mit einem einfachen Haltestab offen gehalten.

⊖ 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.

Eine schmale Heckscheibe, das hohe Heck und breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.



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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Kia Rio ist zufriedenstellend. Neben vier vollwertigen Sitzplätzen findet man hinten in der Mitte einen zusätzlichen Notsitz, der sich allenfalls für kurze Strecken eignet. Mit dem 43 l Tank ist auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 740 km möglich. Die maximale Zuladung liegt bei 450 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 70 kg transportiert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.050 kg (gebremst) bzw. 450 kg (ungebremst). Die Stützlast auf der Anhängekupplung darf maximal 50 kg betragen. Für Fahrradträger mit schweren Fahrrädern kann das zu wenig sein. Serienmäßig findet man nur ein Reifenpannenset an Bord. Ein Notrad sowie Wagenheber samt Bordwerkzeug sind nicht erhältlich.

3,3 Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Rio zufriedenstellend ab. Die Übersicht des Kleinwagens ist nicht perfekt. Das Heck lässt sich noch akzeptabel abschätzen, die Front ist aufgrund der der steil abfallenden Motorhaube dagegen kaum einsehbar. Die Außenspiegel sind beheiz- und elektrisch einstellbar und bieten eine befriedigende Sicht nach hinten. Der linke Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel neben dem Fahrzeug verkleinert.

© ADAC e.V.

⊕ Der Rio verfügt in der getesteten Ausstattung serienmäßig über LED-Tagfahrlicht und Abbiegelicht in den Hauptscheinwerfern. Auch Einparksensoren hinten sind Serie. Optional gibt es zudem eine Heckkamera (im Testwagen verbaut).

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Rio schlecht ab. Die breiten C-Säulen, das hohe Heck und die schmale Heckscheibe sind maßgeblich dafür verantwortlich. Das hohe Heck schränkt auch die Sicht durch den Innenspiegel ein.

2,7 Ein-/Ausstieg

Man steigt im Rio insgesamt recht bequem ein und aus. Die Seitenschweller sind angenehm tief, die Türausschnitte groß genug und die Sitzhöhe zufriedenstellend. Nicht ideal ist die flach verlaufende Dachlinie, besonders hinten sollte man beim Einsteigen auf den Kopf achten. Die Türaufhalter sind für kleine Steigungen kräftig genug - ganz geöffnet werden die Türen gut offen gehalten. Haltegriffe sind für alle außensitzenden 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.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst bis zur Kofferraumabdeckung 260 l Gepäck. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis unter das Dach, vergrößert sich das Volumen auf 360 Liter. Dann können bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum verstaut werden.

⊕ Bei umgeklappter Rücksitzlehne stehen gute 625 l (bis Fensterunterkante) zur Verfügung. Belädt man bis zum Dach, sind es 1.025 l.

Der Kofferraum mit 260 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse von durchschnittlicher Größe.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine hohe Ladekante gehoben werden, was letztendlich eine bessere Benotung der Kofferraum-Zugänglichkeit verhindert. Beim Einladen müssen 76 cm überwunden werden. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Stellung eingesteckt, liegt die Ladekante 16 cm darüber, stellt man ihn nach unten, sind es sogar 22 cm.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und anheben. Die Klappe schwingt bis knapp 1,90 m auf und gibt eine große Kofferraumöffnung frei. Der Gepäckraum ist mit seiner zweckmäßigen Form gut nutzbar. Dank der geringen Tiefe sind Gegenstände, die nach hinten gerutscht sind gut, erreichbar.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe mäßig aus.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Der Mechanismus funktioniert einwandfrei und lässt sich einfach bedienen. Kleine Gegenstände lassen sich zufriedenstellend verstauen.

© ADAC e.V.

Links und rechts in der Verkleidung gibt es je ein Ablagefach. Zudem sind für Taschen Befestigungshaken vorhanden. Unter dem Kofferraumboden findet sich weiterer Raum für kleinere Gepäckstücke.

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

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Der Fahrerplatz des KIA Rio vermittelt eine zufriedenstellende Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

Das Bedienkonzept ist weitgehend schlüssig und gibt kaum Rätsel auf. Dank übersichtlich aufgebauter Bedienteile für das Multimediasystem und die Klimaanlage findet man sich nach kurzer Eingewöhnung schnell zurecht. Dennoch sind nicht alle Details optimal gelöst. In den Funktionsblock links neben dem Lenkrad wurden scheinbar alle Schalter und Funktionen integriert, für die sonst kein Platz gefunden wurde (z.B. Taster für Lenkradheizung). Auch die Bedienelemente im Lenkrad wirken teils unübersichtlich. Das alles ist nicht tragisch, wirkt sich aber negativ auf die Ergonomie aus. Die Pedalerie ist ordentlich platziert, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Vorn wie hinten sind elektrische Fensterheber verbaut. Nur am Fahrerplatz ist jedoch eine Durchlauf-Automatik vorhanden.

⊕ Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad und der zufriedenstellend erreichbare Schalthebel geben keinen Anlass zur Kritik. Abblendlicht und Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Eine separate Intervallfunktion gibt es für die Wischer aber nicht. Der Heckwischer hingegen kann mit Intervall- oder Dauerfunktion betrieben werden. Der große Tacho und der Drehzahlmesser können einwandfrei abgelesen werden. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Der Start-Stopp-Knopf ist beleuchtet, wird aber etwas vom Lenkrad verdeckt. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände. In guter Höhe findet man das sieben Zoll große Navigationsdisplay (Aufpreis), welches sich mittels der Tasten und des Touchscreens intuitiv und einfach bedienen lässt. Vorn gibt es einige kleinere Ablagen, Becherhalter und Flaschenhalter in den Türfächern. Das Handschuhfach ist recht groß und klimatisiert. Im Fond fällt das Angebot an Ablagen zufriedenstellend aus. Es gibt zwar Netze an der Rückseite der Vordersitze sowie Flaschenhalter in den Türfächern, doch es fehlen Becherhalter.

⊖ Bei voll geöffneten Türen befinden sich die Türgriffe weit draußen. Sie sind dann umständlich zu erreichen. Nur am Fahrerplatz ist ein Einklemmschutz an der Scheibe vorhanden. An den restlichen Fenstern besteht erhebliche Verletzungsgefahr - vor allem für Kinder.

2,0 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 bemessen und sorgt für ein gutes Raumgefühl.

© ADAC e.V.

3,1 Raumangebot hinten*

Im Fond findet man ein zufriedenstellendes Raumangebot vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit noch für rund 1,80 m große Personen. Die Kopffreiheit wäre etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite fällt großzügig aus. Zwei Personen finden bequem Platz. Das subjektive Raumempfinden ist zufriedenstellend, störend ist vor allem die hohe Seitenlinie.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Rio werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,9 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk bietet insgesamt einen zufriedenstellenden Komfort, auch wenn es teils wenig harmonisch wirkt. Einerseits spricht das Fahrwerk auf feine Unebenheiten unwillig an, bei ausgeprägten Bodenunebenheiten sind aber deutliche Karosseriebewegungen vorhanden (vor allem voll beladen). Kurze Unebenheiten dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Bei Einzelhindernissen, wie abgesenkten Kanaldeckeln, zeigt sich der Kleinwagen etwas ruppig. Es fehlt vor allem dann an Feinschliff, wenn beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern müssen, wie z.B. beim Überfahren von Querfugen. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft. Die Seitenneigung hält sich in schnell durchfahrenen Kurven in Grenzen. Auf Kopfsteinpflaster und rauen Fahrbahnbelägen rollt der Rio zufriedenstellend ab.

2,9 Sitze

Die Vordersitze sind körpergerecht geformt und bieten insgesamt einen zufriedenstellenden Sitzkomfort. Die Sitzlehnen unterstützen auch den Rücken groß gewachsener Personen, sind oben aber etwas schmal geschnitten. Auch auf langen Reisen zeigt sich die Polsterung komfortabel. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, sodass der Fahrer eine angenehme Sitzposition einnehmen kann. In schnell gefahrenen Kurven bieten die Vordersitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Nicht so bequem sitzt man im Fond. Die Rücksitzbank dürfte besser konturiert sein. Sowohl die Fläche als auch die Lehne bieten kaum Halt. Zudem ist die Polsterung etwas dünn. Man sitzt im Fond recht tief, wodurch es an Oberschenkelunterstützung mangelt.

⊖ Es gibt weder eine Sitzneigungseinstellung, noch einstellbare Lordosenstützen. Der Beifahrersitz ist nicht einmal höheneinstellbar.

3,0 Innengeräusch

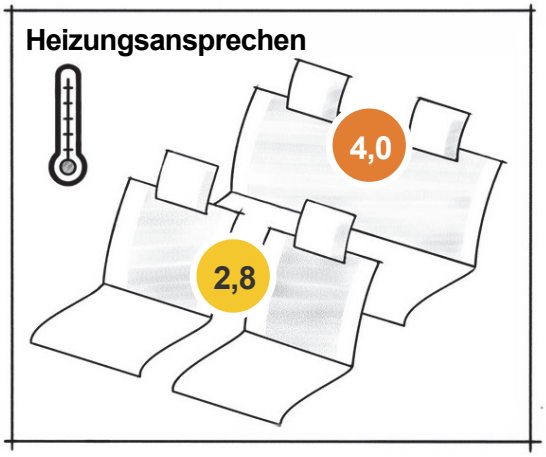
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h fällt mit 70,3 dB(A) nicht besonders niedrig aus. Der Benziner läuft oft mit hohen Drehzahlen und ist dementsprechend deutlich im Innenraum wahrnehmbar.

© ADAC e.V.

Bei höheren Geschwindigkeiten gesellen sich ausgeprägte Windgeräusche dazu. Weitere Fahrgeräusche fallen aber nicht negativ auf.

3,2 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattung findet man serienmäßig eine Klimaautomatik an Bord. Temperatur und Luftverteilung lassen sich für alle Plätze gemeinsam einstellen. Bei der Verteilung der Luft können aber nicht alle Bereiche (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden. Droht die Frontscheibe zu beschlagen, schaltet die Umluftfunktion automatisch ab. Die Heizung spricht vorn in zufriedenstellender Zeit an und erwärmt den Innenraum gleichmäßig. Im Fond dauert es dagegen ein gutes Stück länger, bis Wohlfühltemperatur herrscht. Eine Sitzheizung ist in der getesteten Ausstattung Serie, eine Lenkradheizung gibt es optional.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen kann der bereits in die Jahre gekommene Saugmotor mit 1.4 l Hubraum trotz der nominell hohen Leistung von 109 PS kaum überzeugen. Dreht man den Motor weit aus, kommt man noch einigermaßen flott voran. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Rio in rund 8,2 s (gemessen im 2./3. Gang).

⊖ Träge geht es voran, sobald man bei niedrigen Drehzahlen beschleunigen möchte. Hier fehlt es dem drehmomentschwachen Motor (137 Nm bei 4.200 1/min) an Durchzugskraft, was häufige Schaltvorgänge erfordert. Im vierten Gang vergehen 14,8 s, im fünften sind es 18,7 s und im sechsten Gang 23,3 s, bis sich der nur knapp 1,2 t schwere Koreaner von 60 auf 100 km/h geschleppt hat.

2,8 Laufkultur

Der Vierzylinder-Saugmotor bietet eine zufriedenstellende Laufkultur. Insgesamt läuft das Aggregat auch aufgrund der permanent hohen Drehzahlen recht rau und ist vor allem akustisch präsent. Vibrationen dringen aufgrund der weichen Motoraufhängung nicht zu stark zu den Insassen durch. Lediglich im unteren Drehzahlbereich ist unter Last leichtes Dröhnen zu vernehmen.

2,4 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich dank seiner Leichtgängigkeit zügig durchschalten, auch wenn die Schaltwege nicht besonders kurz ausfallen. Die Präzision ist gut, die Gangwechsel gehen knackig von der Hand. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. So kracht es auch nicht im Getriebe, wenn das Fahrzeug beim Einlegen noch leicht nach vorn rollt. Eine Schaltpunktanzeige, die dem Fahrer Schaltempfehlungen gibt, ist ebenso an Bord wie eine Berganfahrhilfe. Diese hält die Bremse beim Anfahren an einer Steigung noch für kurze Zeit betätigt und verhindert, dass das Fahrzeug ungewollt zurückrollt. Ein gut funktionierendes Start-Stopp-System ist Serie.

© ADAC e.V.

3,0 Getriebeabstufung

➕ Die sechs Vorwärtsgänge sind zwar wenig gespreizt, die Sprünge aber gleichmäßig und in sich stimmig.

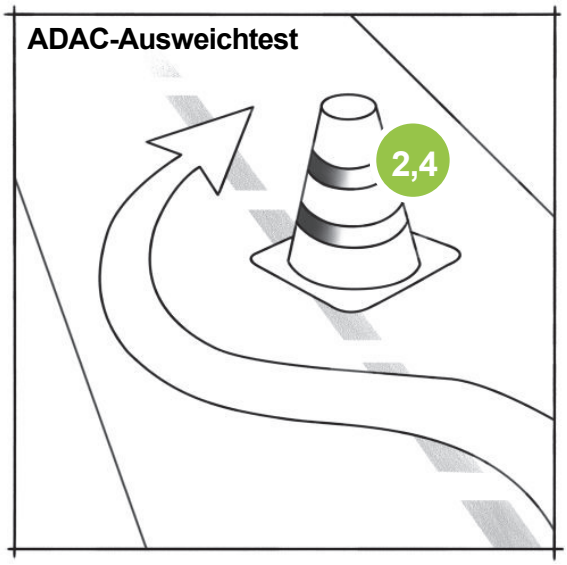
➖ Die Gesamtübersetzung ist sehr kurz gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit 3.500 1/min.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Kleinwagen besitzt eine zufriedenstellende Richtungsstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls baut die Hinterachse zwar leicht verzögert Seitenführung auf, das Fahrzeug pendelt aber kaum nach und bleibt dadurch sicher beherrschbar. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, dass die Räder beim Beschleunigen weniger durchdrehen. In schnell angefahrenen Kurven ist der Rio deutlich untersteuernd ausgelegt, was zwar ungeübten Fahrern entgegen kommt, aber keine hohen Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht. Lastwechselreaktionen treten auf, bleiben aber auch dank des rechtzeitig eingreifenden ESP gut kontrollierbar.

➕ Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Kia Rio ein sicheres Verhalten, fühlt sich dabei aber nicht ganz souverän an. Nach anfänglichem Untersteuern beim Einlenken absolviert er den Rest des Tests mit klar übersteuerndem Heck. Das ESP greift zwar zaghaft, aber rechtzeitig ein und unterstützt den Fahrer.



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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage verzögert an und ist nicht perfekt zentriert. Darunter leidet sowohl die Zielgenauigkeit als auch die Lenkpräzision. Die Rückmeldung in schnell durchfahrenen Kurven ist zufriedenstellend. Insgesamt fühlt sich die Lenkung schwammig an und ist vor allem bei kleinen Lenkwinkeln recht indirekt. Immerhin ist beim Rangieren nur ein geringer Kraftaufwand nötig.

➖ Der Wendekreis fällt mit 11,3 m für einen Kleinwagen zu groß aus.

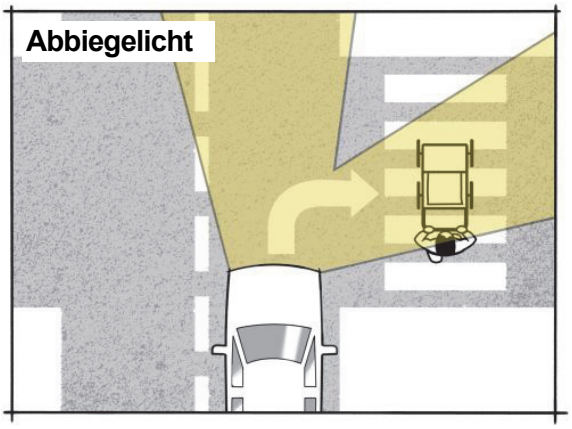
2,3 Bremse

➕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Rio nach rund 37,1 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5 88W der Größe 205/45 R17). Die Spurtreue während des Bremsens geht in Ordnung.

© ADAC e.V.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



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.

➕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zudem ist das Stabilitätsmanagement VSM an Bord, das bei instabilem Fahrzeug auf die Lenkung Einfluss nimmt. Es regelt die Servounterstützung dementsprechend, um den Fahrer zu mehr oder weniger starken Lenkvorgängen zu motivieren. Serienmäßig ist ein Reifendrucksystem an Bord, das mit Sensoren in den Rädern den tatsächlichen Druck misst und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust vorliegt. Helles Abbiegelicht ist in der Top-Ausstattung Spirit Serie. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. Optional ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem der Fahrer die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann er per Kick-Down trotzdem die volle Geschwindigkeit abrufen.

➖ Moderne Assistenzsysteme wie ein City-Notbremssystem oder ein Spurverlassenswarner sind nicht erhältlich. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, so kann keine Fahrtrichtungsänderung per Blinker angezeigt werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der Rio ist serienmäßig mit Front- und Kopfairbags für alle außen sitzenden Personen sowie Seitenairbags für die vorderen Passagiere ausgestattet. Beim ADAC Crashtest erreicht der Rio beim Insassenschutz 92% der möglichen Punkte. Insgesamt erreicht das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2011). Vorne bieten die Kopfstützen Insassen bis knapp 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 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.

➖ Warndreieck und Verbandskasten werden unter der Bodenplatte im Kofferraum befestigt und lassen sich unter Umständen im Notfall sehr schlecht erreichen. Im Kofferraum gibt es zur Ladungssicherung zwar Zurrösen, diese sind aber nicht besonders stabil.

2,3 Kindersicherheit

➕ Beim ADAC Crashtest erhält der Rio bei der Kindersicherheit gute 84% der möglichen Punkte. Serienmäßig ist der Rio mit Isofix und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen sowie Ankerhaken am Mittelsitz ausgestattet. Dadurch lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Gurtschlösser sind starr montiert und gut zu bedienen.

© ADAC e.V.

Beim Einbau von Kindersitzen passt aber die Position nicht immer. Die Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kinderschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Der Fahrzeughersteller erlaubt Kindersitze für alle Altersklassen auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz. Auch die Montage von sehr hohen Rückhaltesystemen ist problemlos möglich.

⊖ Auch wenn der Mittelsitz im Fond vom Hersteller zum Transport von Kindersitzen freigegeben ist, zeigt er sich in der Praxis als ungeeignet. Die Gurtanlenkpunkte sind schlecht positioniert und die Sitzkontur ist ungünstig. Drei Kindersitze hätten auf der Rücksitzbank ohnehin keinen Platz. Die Gurtschlösser können beim Anschnallen vertauscht werden. Die hohen Schließkräfte der hinteren Fensterheber stellen vor allem für Kinder ein erhöhtes Verletzungsrisiko dar.

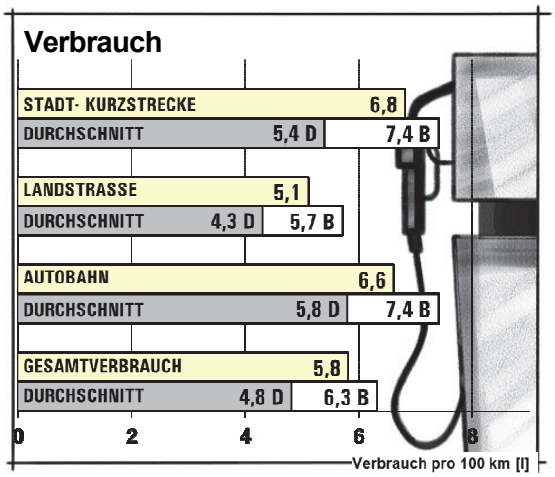
3,2 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz schneidet der Kia Rio zufriedenstellend ab. Bei den ADAC Crashtests erhält das Fahrzeug 46% der Punkte. Vor allem die aggressiv gestaltete Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube verhindern ein besseres Ergebnis.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch erzielt der Rio mit dem 1,4 l Benzinmotor noch ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 5,8 l/100 km. Dieser setzt sich aus innerorts 6,8 l/100 km, außerorts 5,1 l/100 km und 6,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Beim ADAC EcoTest erreicht der Kia mit einer CO2-Bilanz von 157 g/km 24 Punkte.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig. Lediglich der CO-Wert ist bei der Autobahnfahrt erhöht. Dafür erhält er beim ADAC EcoTest 43 Punkte. Zusammen mit den Punkten für den CO2-Ausstoß ergeben sich 67 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

3,7 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

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

© ADAC e.V.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

4,2 Wertstabilität*

− Für den Kia Rio kann in Verbindung mit dem veralteten Benzinmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraums kein besonders stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

3,3 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Kia Rio 1.4 liegt in Verbindung mit der Top-Ausstattung Spirit bei akzeptablen 16.990 Euro. Hervorzuheben ist die gute Serienausstattung, die sogar eine Klimaautomatik und Sitzheizung beinhaltet.

3,1 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Für die Kfz-Steuer sind lediglich 66 Euro pro Jahr zu entrichten. Die Versicherungseinstufung (KH: 16, VK: 19, TK: 19) ist dagegen nicht besonders günstig und lässt die Fixkosten ansteigen.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Besonders die Betriebskosten treiben die monatlichen Kosten in die Höhe. Aber auch der mäßige Restwertverlauf wirkt sich negativ aus.

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.4	1.1 CRDi	1.4 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1396	3/1120	4/1396
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	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]	13,4	11,4	16,7	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	185	160	169
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 l S	5,5 l S	3,3 l D	3,8 l D
CO2 [g/km]	115	127	86	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	16/19/19	17/17/20	17/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	66	92	114	139
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	399	456	394	487
Preis [Euro]	10.690	15.290	14.190	18.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1396 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	6300 1/min
Maximales Drehmoment	137 Nm
bei	4200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	**205/45R17W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,2/11,3 m**
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**8,2 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**37,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**5,8 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**6,8/5,1/6,6 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**157 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**70,3 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4050/1720/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1995 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1150 kg/450 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**260 l/625 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1050 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	43 l
Reichweite	**740 km**
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie
Automatikgetriebe (Vierstufen-Automatik)	700 Euro
elektronische Stabilitätskontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Navigationssystem)	590 Euro°
Servolenkung	Serie
Start-Stopp-System (nur beim Spirit)	Serie
Tempomat (Technik Paket)	690 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Keyless Entry (Technik Paket)	690 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	460 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**106 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**74 Euro**
Monatliche Fixkosten	**94 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**217 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**491 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/19
Grundpreis	16.990 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,6**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,0**
Verarbeitung	3,3
Alltagstauglichkeit	3,0
Sicht	3,3
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,7
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,5
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	3,1
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,9**
Federung	2,7
Sitze	2,9
Innengeräusch	3,0
Klimatisierung	3,2
Motor/Antrieb	**2,9**
Fahrleistungen*	3,3
Laufkultur	2,8
Schaltung	2,4
Getriebeabstufung	3,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,6**
Fahrstabilität	2,6
Lenkung*	3,1
Bremse	2,3
Sicherheit	**2,2**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	3,2
Umwelt/EcoTest	**2,7**
Verbrauch/CO2*	3,6
Schadstoffe	1,7

AUTOKOSTEN 3,7

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

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.