



KIA Rio 1.0 T-GDI 100 Dream-Team Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

Den aktuellen Rio bietet KIA erst seit 2017 an, aber schon Mitte 2018 wurden die Motoren überarbeitet, um der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP gerecht zu werden. Dabei flog der Dieselmotor aus dem Angebot, zu aufwendig wären die Modifikationen gewesen angesichts des überschaubaren Anteils an den Verkaufszahlen. Die Benziner mit Direkteinspritzung, im Rio der 1,0-Liter-Turbodreizylinder mit 100 und 120 PS, bekommen seitdem einen Partikelfilter mit, der die Rußemissionen minimieren soll. Der Ecotest stellt fest: der Filter wirkt. Partikelanzahl und Masse werden reduziert, die Schadstoffgrenzwerte sicher eingehalten. Allerdings erkaufte sich der Rio die neue Sauberkeit mit einem etwas gestiegenen Verbrauch. Unterm Strich reicht es gerade so für vier von fünf Sternen.

Im Alltag erweist sich der Rio als unauffälliger, angenehmer Begleiter. Er bietet vorn angemessen Platz, federt anständig die Unzulänglichkeiten der Fahrbahnen weg und hat genug Leistung, um auch mal überholen zu können.

Auch wenn der Innenraum auf den ersten Blick schick wirkt, sieht man auf den zweiten Blick durchaus, dass die Materialien ziemlich schlicht gehalten sind. Auf geschäumte Kunststoffe muss man gänzlich verzichten - weit störender ist jedoch, dass die Türverkleidungen komplett ungepolstert sind, selbst die Auflagen für die Arme. KIA schaut also auch sehr aufs Geld und legt im preissensiblen Kleinwagensegment das Augenmerk mehr auf die Funktionsausstattung; der Rio als Dream-Team Edition bringt eine Klimaautomatik und weitere Annehmlichkeiten serienmäßig mit. Das relativiert den durchaus stolzen Grundpreis von 17.350 Euro. Einen erheblichen Wert hat auch die lange Fahrzeuggarantie von sieben Jahren (bis 150.000 km). **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai i20, Peugeot 208, Renault Clio, Opel Corsa, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- ⊕ lange Garantie, gutes Platzangebot vorn, sicheres Fahrwerk, günstiger Unterhalt
- ⊖ nur Halogenscheinwerfer verfügbar, Fenster hinten und Beifahrerseite ohne Einklemmschutz, kein Fehlbetankungsschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	3,1
	Langstrecke	3,2
	Transport	3,6
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

In den mittleren Ausstattungslinien kommt der Rio nicht ganz so flott und durchgestylt daher wie beispielsweise in der Spirit-Ausstattung - KIA differenziert hier die Ausstattung äußerlich und innerlich recht deutlich. Trotzdem legt auch ein bodenständiger "normaler" Rio einen modernen und modischen Auftritt hin. Selbst bei genauerem Blick außen über die Karosserie bleibt der gute Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Schaut man unter das Auto, fällt die lückenhafte Unterbodenverkleidung auf, den Motorraum und den hinteren Bereich hätte man effektiver abschotten können. Beim Blick ins Auto sieht man die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterrahmen. Designtech-

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch zugrunde, kommt der KIA-Kleinwagen mit einer Tankfüllung (45 l) über 700 km weit. Er verfügt über fünf Sitzplätze, allerdings ist der hinten in der Mitte sehr schmal ausgeführt und eigentlich nur etwas für Kindern. Die Zuladung von 430 kg ist mit vier Erwachsenen und etwas Gepäck schnell ausgeschöpft. Auf dem Dach sind Lasten bis 70 kg erlaubt. Mit der Anhängerkupplung darf man 450 kg oder, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt, bis zu 1.000 kg ziehen; die Stützlast liegt bei für einen Kleinwagen gar nicht so schlechten 75 kg, damit steht auch dem Transport von zwei Pedelecs nichts im Weg. Schraubenschlüssel, Wagenheber und ein Notrad sind nur über das Zubehörprogramm erhältlich, serienmäßig muss man mit einem

3,0 Licht und Sicht

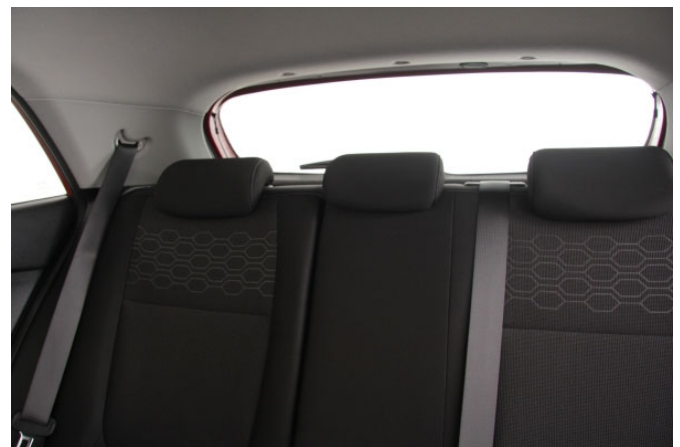
Recht gut abschätzen kann man die Fahrzeugecken des Rio, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man gut sehen, hinten fällt das schwerer; es gibt optional eine Rückfahrkamera, die für noch präziseres Rangieren von Vorteil ist. Parksensoren hinten sind Serie, für die Front kosten sie bei allen Ausstattungslinien Aufpreis. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in üblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wieder, die dem Rio ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht im Innenspiegel reicht aus; die Außenspiegel sind für einen Kleinwagen angenehm groß, der linke hat sogar einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten erleichtert. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst gut, es bleibt nur oben rechts ein größerer Bereich der Frontscheibe ungewischt.

nisch bemüht sich KIA auch im Innenraum, durch Applikationen in Alu- und schwarzer Hochglanzoptik sowie einer großen silberfarbenen Einlage am Armaturenbrett mehr Wertigkeit zu vermitteln; es bleibt ansonsten aber durchgehend bei ungeschäumtem harten Kunststoff.

⊖ Dachsäulenverkleidungen ohne Stoffüberzug sind in dieser Klasse inzwischen Standard, ein weicherer Dachhimmel aus Stoff wäre aber wünschenswert und könnte besser dämmen. Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, entsprechend ist die Handhabung umständlicher als mit einer Gasdruckfeder.

Reifenreparaturset auskommen. Mit seiner Länge von 4,07 m ist der Rio ein praktisches Stadtauto, allerdings sollte man seine Breite nicht unterschätzen - sie liegt mit den Außenspiegeln bei genau zwei Metern. Der Wendekreis beträgt knapp elf Meter.

⊖ Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und muss über einen kleinen Hebel im Fußraum des Fahrers geöffnet werden. Einen mechanischen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht, die Dieselpapfpistole bleibt zwar nicht zuverlässig im Tankstutzen stecken, da aber eine kleine Sperrklappe fehlt, kann auch Diesel ungehindert in den Benzintank fließen.



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

Bei den Scheinwerfern setzt Kia auf ein H7-Projektionssystem - die Ausleuchtung der Straße ist damit sehr homogen, aufgrund des Leuchtmittels aber nur ausreichend hell. Über separate Leuchten in den Scheinwerfern wird das Abbiegelicht realisiert, dass gerade im Stadtverkehr sehr praktisch ist. Gegen Aufpreis bekommt man einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet.

⊖ Für den Dream-Team Edition ist kein automatisch abblendender Innenspiegel erhältlich.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Rio fällt recht leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich knapp 41 cm über der Straße. Insgesamt eine noch günstige Konstellation. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten zwar ausreichend groß, allerdings stören vorn die B-Säulen etwas. Steigt man hinten ein, wirkt hauptsächlich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß und lassen sich haptisch unterscheiden. Die Follow-me-home-Funktion beleuchtet über die Fahrzeuglichter das Umfeld nach dem Ab- und Aufschließen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, vorn gibt es

3,7 Kofferraum-Volumen

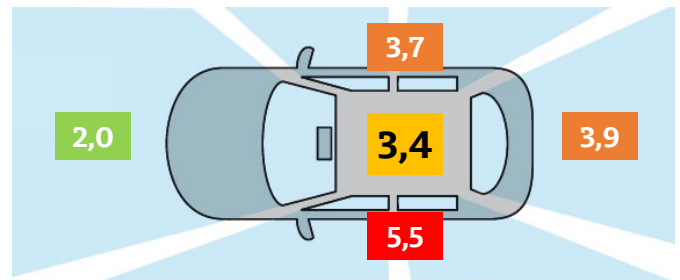
In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 240 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 320 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 555 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 940 l Volumen verfügbar.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, so dass sich bis etwa 1,85 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich recht hoch mit 74 cm über der Straße, entsprechend muss Gepäck beim Einladen weit anheben. Dank doppeltem Kofferraumboden kann die Stufe innen zwischen knapp 11 und 19 cm variiert werden, diese Variabilität ist praktisch. In oberer Position finden etwa 60 Liter

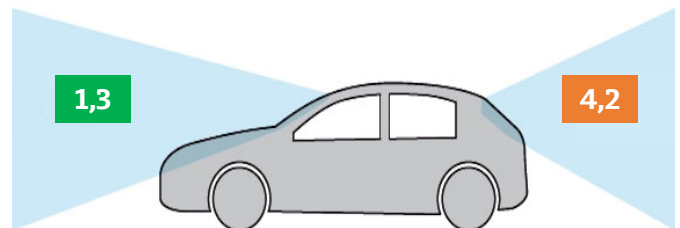
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



drei Rasten, hinten leider nur zwei - das ist für den Alltag nicht ideal, aber immerhin hält in der Ebene die Türe auch zwischen den Rasten. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.



Der Kofferraum ist in dieser Fahrzeugklasse mit 240 l Volumen von durchschnittlicher Größe.

Gepäck unter dem variablen Boden Platz; ganz unten in der Reserveradmulde sind weitere etwa 35 Liter Stauraum verfügbar. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine fast ebene Ladefläche im Verbund mit dem Kofferraumboden in oberer Position.

⊖ Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Das klappt mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus, weil die Hebel auch von dort aus erreichbar sind. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht

einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt zwei kleine Haken oben seitlich in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen, zusätzlich ein Fach in der linken Seitenverkleidung.

⊖ Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich.

2,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Der Rio lässt sich leicht beherrschen, seine Bedienung gelingt recht einfach; einerseits weil die Standardfunktionen nicht in Untermenüs versteckt sind, andererseits weil KIA auf vergleichsweise große und klare Tasten setzt. Die üblichen Funktionen hat man gut im Griff, auch wenn ein paar Details wie der Lichtschalter im linken Lenkstockhebel nicht optimal sind. Der Monitor des Navigationssystems befindet sich in günstiger Höhe, das Bedienteil der Klimaautomatik zwar tiefer, erfreut jedoch mit seinem verständlichen und übersichtlichen Aufbau. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind die meisten Schalter beleuchtet, auch die Lenkradtasten; nur am Dachhimmel bleibt alles dunkel. Tasten gibt es einige, aber sie sind gut greifbar und nach gewisser Lernphase auch gut verständlich. Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar; alle nötigen Infos werden angezeigt oder sind über den Bordcomputer abrufbar. Bei allen offenen Klappen und Türen wird der Fahrer gewarnt. Vorn gibt es zwei Leseleuchten, hinten eine zentrale Leuchte - nicht ideal, aber immerhin.

⊖ Nur das Fahrerfenster ist mit einer Ab- und Aufwärtsautomatik ausgestattet, alle anderen Fenster müssen ohne Automatik auskommen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung bewegen sich im klassenüblichen Rahmen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit Bluetooth-Freisprechanlage verbaut KIA serienmäßig, ebenso sind ein USB- und ein AUX-Anschluss immer dabei. Optional kann die Sprachsteuerung und ein Navigationssystem mit Karten auf SD-Karte geordert werden; das System setzt auf die Kooperation mit TomTom, über den Navi-Spezialisten sind Online-Verkehrsdaten in Echtzeit verfügbar, die in der Routenplanung berücksichtigt werden können - da-

für wird eine Datenverbindung über ein gekoppeltes Handy benötigt. Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay und Android Auto ist als Extra verfügbar. 12-V-Steckdosen gibt es vorn und hinten, eine 230-V-Dose ist nicht verfügbar. Dafür bekommt man gegen Aufpreis die Möglichkeit, ein geeignetes Handy drahtlos aufzuladen.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis 1,95 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für deutlich mehr. Die Innenbreite liegt im durchschnittlichen Bereich und ist für

einen Kleinwagen nicht schlecht. Das Raumempfinden im Rio ist aufgrund der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

3,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es enger zu, sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, wird es dahinter im Kniebereich etwa ab 1,80 m Körpergröße schon knapp. Kopffreiheit dagegen ist vergleichsweise üppig vorhanden, für rund 1,90 m große Personen würde sie ausreichend. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene einwandfrei, drei nebeneinander kommen sich arg nahe.

4,1 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es Ablagen in der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen - bei den Rios ohne Mittelarmlehne sind alle Ablagen leider offen. Die Türfächer vorne sind eher schmal, nur kleinere Flaschen bis maximal ein Liter passen hinein. Die beiden Becherhalter vorne erfüllen ihren Zweck, fixieren die Getränke aber nicht so sicher wie beispielsweise die im kleineren Picanto mit



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

seiner geschickten Drehmechanik. Hinten gibt es keine Becherhalter oder dergleichen. Das Handschuhfach ist recht klein, nicht beleuchtet oder abschließbar und nicht klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk des Rio ist für einen Kleinwagen insgesamt ausgewogen abgestimmt, es ist nicht zu straff, aber gleichzeitig verbindlich genug. Im Stadtverkehr werden Einzelhindernisse und Temposchwellen ordentlich pariert, ebenso wellige Fahrbahn, wenn die Unebenheiten nicht zu hoch sind. Auf der Landstraße ist er ebenso angemessen gefedert unterwegs, nur

sehr schlechte Fahrbahnoberflächen wirken sich stressig auf die Insassen aus. Einen insgesamt noch guten Federungskomfort liefert der kleine Rio auf der Autobahn, die Karosserieanregungen auf regelmäßigen Bodenwellen sind moderat, auch sonstige Unebenheiten bringen den Kleinwagen nicht aus dem Konzept.

3,6 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Kurvenfahrten wenig Seitenhalt, weil zwar die Sitzflächen ordentliche Konturen aufweisen, die Lehnen aber nur wenig Seitenhalt bieten. Die Kopfstützen vorne können in der Höhe, aber nicht im Abstand zum Kopf eingestellt werden.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; für

große Erwachsene auf der Beifahrerseite ist das von Nachteil. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage. Eine Mittelarmlehne ist für die Dream-Team-Ausstattung als einzige auch gegen Aufpreis nicht lieferbar.

3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,2 dB(A) - ein eher mäßiger Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Der Motor selbst klingt kernig beim Ausdrehen, er ist

unter Last zwar deutlich hörbar, neigt aber nur um 1.500 1/min zu nervigem Brummen, gerade in den höheren Gängen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter.

2,9 Klimatisierung

Der Rio hat in der getesteten Dream-Team-Ausstattung serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik an Bord, ebenso Sitzheizung für die Vordersitze und ein beheiztes Lenkrad. Getönte

hintere Scheiben sind Serie, ebenso frei justierbare und regulierbare Lüftungsdüsen.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der 100 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 1/min ordentliche 172 Nm auf die Kurbelwelle, die Fahrleistungen des Kleinwagens sind dementsprechend angemessen flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Rio respektable 6,2 Sekunden

für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang schlägt sich der kleine Wagen wacker, der selbe Tempozuwachs dauert 11,5 bzw. 15,5 Sekunden. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,7 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 186 km/h angegeben.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Durch den Motor ergeben sich für einen Dreizylinder typische Vibrationen, die zumindest leicht bis in den Innenraum durchdringen. Um 1.500 1/min ist der Motor verhältnismäßig brummig, gerade in den oberen beiden Gängen - dagegen hilft nur mit geringerer oder höherer Drehzahl zu fahren. Seine Leistung

entfaltet der Turbomotor unter 1.800 1/min etwas zögerlich, darüber aber mit Nachdruck, wobei er immer einen kurzen Moment Luft holen muss, bis er dann durchzieht - hier wirken sich der geringe Hubraum in Kombination mit der hohen Aufladung aus.

2,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Fünfganggetriebe bietet insgesamt recht kurze Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und über einen Knopf am Schaltknäuf gesichert. Legt man ihn ein und rollt der Rio noch, kracht es im Getriebe - das Auto sollte dabei besser stehen. Anfahren klappt gut, man kann die Kupplung fein genug dosieren und benötigt darüber hinaus keine übermäßige Konzentration für geschliffene Gangwechsel. Die Ganganschlüsse passen gut zu Motor und Fahrzeug, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den

Gängen. Trotzdem würde ein etwas enger gestuftes Sechsganggetriebe Vorteile bringen, gerade um die brummigen 1.500 1/min besser meiden zu können. Bei 130 km/h dreht der Motor schon 3.000 1/min, ein sechster Gang könnte ebenso zur Drehzahlabsenkung bei Autobahntempo beitragen und sich zudem positiv auf den Verbrauch auswirken. Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, ist ebenso an Bord wie ein sehr gut funktionierendes Start-Stopp-System.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Rio hat ein insgesamt ausgewogenes und sicheres Fahrwerk mitbekommen, er fährt angemessen gerade aus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. In schnell durchfahrenen Kurven halten sich die Lastwechselreaktionen in engen Grenzen, auch sonst bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen im Kleinwagenüblichen Rahmen. Das

problemlose Fahrverhalten zeigt der kleine Koreaner auch im ADAC Ausweichtest, hier durchfährt er die Gassen sicher und gut kontrollierbar; die ESP-Eingriffe finden dabei effektiv statt, der Kleinwagen lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

2,3 Lenkung

⊕ Der Rio hat eine gut abgestimmte Lenkung mitbekommen. Sie zentriert angemessen und zeigt eine gute Reaktion auf Lenkbefehle. Die passende Rückmeldung sorgt für eine gute Zielgenauigkeit beispielsweise auf kurvigen Landstraßen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen, der Kurbelaufwand hält sich beim Rangieren also in Grenzen.

2,6 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Rio 1.0 T-GDI durchschnittlich 35,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen), das ist ein gutes bis zufriedenstellendes Resultat. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind insgesamt gut.

2,8 SICHERHEIT

3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme






















Der Rio verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und eine Reifendruckkontrolle. Auf eine Notbremsung machen schnell blinkende Bremslichter sowie ab Stillstand die Warnblinkanlage aufmerksam. Optional sind ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer erhältlich. Ebenfalls in der Aufpreisliste findet sich ein radarbasierter Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, der unter günstigen Bedingungen bis 70 km/h Unfälle weitgehend vermeiden können soll, darüber einen Aufprall zumindest abschwächen kann. In diesem Optionspaket ist auch ein aktiver Spurhalteassistent und die Müdigkeitserkennung enthalten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Rio verfügt serienmäßig über Front und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags an den Seiten. Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt das aktuelle Modell in der Basisversion 85 Prozent, mit Sicherheitsausstattung 93 Prozent und zeigt damit eine hohe Insassensicherheit (Test 09/2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis fast zwei Meter Größe guten Schutz. Hinten reichen die Kopfstützen prinzipiell nur bis knapp 1,70 m Größe, jedoch ist der Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch für größere Menschen ein ausreichender Schutz gewährleistet ist. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Halter und sind so unter Umständen schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	Option
	vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

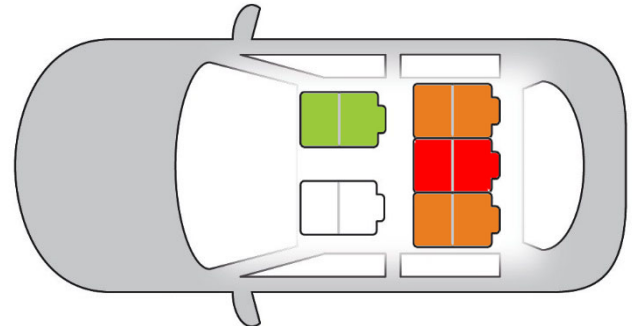
3,7 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit erzielt der Rio 84 Prozent im Crashtest nach Euro NCAP Norm (Test 09/2017). Das Angurten von Kindersitzen könnte einfacher gelingen, wenn die Gurtschlösser besser fixiert wären; immerhin sind die Gurte lang genug, um auch ausladende Kindersitze befestigen zu können. Isofix-Haltepunkte samt iSize-Freigabe sowie Ankerhaken gibt es auf den beiden Außenplätzen auf der Rückbank. Auf allen Plätzen finden auch hohe Kindersitze genug Platz. Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rückbank des Rio allerdings zu schmal. Der Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Halterungen, eignet sich aber ansonsten gut für Kindersitze, zumal die Airbags bei Bedarf deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtraffer. Bei Kindersitzen mit einer Base wird es eng im Rio, denn die Vordersitze müssen dann weitgehend nach vorn rutschen, so dass dort für Erwachsene der Platz knapp wird - insofern klappt das eigentlich nur auf der Beifahrerseite.

⊖ Den elektrischen Fensterhebern auf der Beifahrerseite sowie in den beiden hinteren Türen fehlt ein Einklemmschutz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,1 Fußgängerschutz

Mit 71 Prozent erreicht der Rio beim Fußgänger-Crashtest ein durchschnittliches Resultat. Weite Teile der Front sind gut entschärft, im Bereich der A-Säulen ist das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß aber sehr hoch. Das Notbremssystem

mit Personenerkennung kostet bei der Dream-Team-Ausstattung Aufpreis, es kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Verletzungsschwere reduzieren.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch des Rio 1.0 T-GDI mit 100 PS bei durchschnittlich 6,4 Liter Superbenzin auf 100 km - das ist heutzutage für einen Kleinwagen kein besonders guter Wert. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 176 g pro km. Dafür erhält der Rio 25 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 6,3, außerorts 5,8 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,5 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Dank serienmäßigem Partikelfilter reduzieren sich die Partikelemissionen in Masse und Anzahl deutlich. Auch die CO-Emissionen bei hoher Last fallen niedriger aus. So bekommt der überarbeitete Motor nun neun Punkte mehr im Bereich Schadstoffe und erzielt 45 Zähler - für die maximal Punktzahl von 50 reicht es nicht ganz, weil die Partikelanzahl noch nicht optimal niedrig ist, das können einige

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Konkurrenten noch besser. Insgesamt erzielt der Rio mit dem kleinen Turbo-Benziner 70 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 17.350 Euro - damit ist der Rio kein Schnäppchen mehr, auch wenn die Ausstattung schon so manches Komfort-Gimmick wie die Klimaautomatik enthält. Der Wertverlust hält sich in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und vertretbarer Einstufungen bei der Versicherung. Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie

bis 150.000 km - eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern entweder gar nicht oder nur gegen hohen Aufpreis. Die lange Garantie ist auch hilfreich beim Wiederverkauf - allerdings sollte man sehr darauf achten, die Wartungen und Reparaturen genau nach Herstellervorgaben einzuhalten, damit der Garantieschutz erhalten bleibt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Attract	1.4 Dream- Team Edition	1.0 T-GDI 100 Dream-Team Edition	1.0 T-GDI 100 Dream-Team Edition	1.0 T-GDI 120 Spirit
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1368	3/998	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	73 (99)	74 (100)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	122/4000	133/4000	172/1500	172/1500	172/1500
0-100 km/h [s]	12,9	12,2	10,7	10,7	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	176	186	186	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,5 S	4,8 S	4,8 S	5,0 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/21	16/18/21	16/18/21	16/18/21	13/17/21
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	11.950	18.050	17.350	17.350	19.950

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,8/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	109/133 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,12 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.065/1.725/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.155/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325/1.103 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Sohari

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,2 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,5/15,5/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,8/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	149 g/km (WTW* 176 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.170/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/555/940 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	194 Euro
Monatliche Gesamtkosten	472 Euro		
Steuer pro Jahr (in Sereinausstattung) ¹	96 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/21		
Basispreis Rio 1.0 T-GDI 100 Dream-Team Edition	17.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.591 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	1.190 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	1.190 Euro°/1.190 Euro°/- (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	329 Euro/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	ab 590 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	1.190 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	1.190 Euro° (Paket)
Spurassistent	1.190 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/1.090 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.090 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,6
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	2,6
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,3
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	3,7
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	4,1	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	3,0	Schadstoffe	1,5
Sitze	3,6		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,9		

Stand: Januar 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer