



## KIA Rio 1.0 T-GDI 100 Spirit

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW/100 PS)

Nach dreieinhalb Einsatzjahren verpasste KIA der vierten Generation des Rio im Sommer 2020 eine Modellüberarbeitung. So rollt das Facelift nun mit schmalerem Kühlergrill sowie tieferem und breiterem Stoßfänger im spanischen Saragossa vom Band. Im Innenraum sind die Materialien weiterhin recht schlicht gehalten, auf geschäumte Kunststoffe muss man verzichten.

Der Südkoreaner ist moderner und deutlich vernetzter geworden, im Rio Spirit ist die Instrumentenanzeige samt 4,2-Zoll-Display ebenso serienmäßig an Bord wie auch das Infotainmentsystem mit Acht-Zoll-Touchscreen inklusive Apple CarPlay und Android Auto. Gegen Aufpreis zieht eine Navigationsfunktion ins Fahrzeug ein – inklusive Online-Funktionen und siebenjährigem Update des Kartenmaterials. Zudem kann man dann per Smartphone mit der UVO-App Statusinformationen abrufen sowie das Fahrzeug ver- und entriegeln.

Wir testeten den Rio 1.0 T-GDI 100 Spirit mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe – optional ist der Kleinwagen auch mit einem Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Der Fünftürer ist mit dem recht knurrigen 100-PS-Verbrenner vollkommen ausreichend motorisiert, sodass der simulierte Überholvorgang (von 60 auf 100 km/h) im zweiten Gang nach 6,0 s abgeschlossen ist, im sechsten Gang vergehen dafür 16,6 s. Der 1,0-Liter-Turbodreizylinder hat im Leerlauf so seine Vibrationen und unter 2.000 1/min brummt er deutlich.

Die verfügbaren Benzinmotoren wurden hinsichtlich der Abgasnorm Euro 6d überarbeitet, das Ergebnis im ADAC Ecotest fällt ordentlich aus: Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,4 l/100 km und einer guten Abgasnachbehandlung verpasst der Kleinwagen mit 69 Punkten allerdings um einen Punkt den vierten Stern im ADAC Ecotest. Die Topmotorisierung 1.0 T-GDI 120 hat ein 48-V-Benzin-Mildhybridsystem an Bord, das die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren soll.

Im Alltag erweist sich der Rio als unauffälliger, angenehmer Begleiter. Er bietet vorn angemessen Platz und federt die Unzulänglichkeiten der Fahrbahnen anständig weg. Der KIA lässt sich mit der gut abgestimmten Lenkung stets tadellos positionieren, besteht den ADAC Ausweichtest mit Bravour und vermittelt dank seiner Agilität durchaus Fahrspaß.

Der Rio bringt als Spirit eine Klimaautomatik sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Das relativiert den durchaus stolzen Grundpreis von 19.750 Euro. Einen erheblichen Wert hat zudem 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 und agiles Fahrwerk, günstiger Unterhalt, gute Abgasnachbehandlung
- Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an Fenstern (Fond und Beifahrerseite), für Kleinwagen recht hoher Kraftstoffverbrauch, Materialqualität im Innenraum, wenig Ablagemöglichkeiten im Fond

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,4</b>
	Stadtverkehr	<b>2,9</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>3,2</b>
	Transport	<b>3,6</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,2</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,8 Verarbeitung

Der KIA Rio legt einen modernen und modischen Auftritt hin. Selbst bei genauerem Blick außen über die Karosserie bleibt der gute Eindruck, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Beim Blick ins Auto sieht man die mehrteiligen, mit unschönen Schweißpunkten zusammengehaltenen Fensterahmen.

Designtechnisch 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.

⊕ Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert, lediglich im hinteren Bereich sieht man noch Stellen ohne separate Verkleidung.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, entsprechend ist die Handhabung umständlicher als mit einer Gasdruckfeder.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Legt man den ADAC Ecotest-Verbrauch zugrunde, kommt der Kleinwagen mit einer Tankfüllung (45 l) circa 700 km weit. Er verfügt über fünf Sitzplätze, allerdings ist der Sitz hinten in der Mitte sehr schmal ausgeführt und lediglich für schmale Personen auf Kurzstrecken zumutbar. Die Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 445 kg, das 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 900 kg ziehen; die Stützlast liegt bei für einen Kleinwagen beachtlichen 75 kg, damit steht selbst dem Transport von zwei Pedelecs auf einem entsprechenden Träger nichts im Weg. 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 Sperrklappe fehlt, kann auch Diesel ungehindert in den Benzintank fließen.

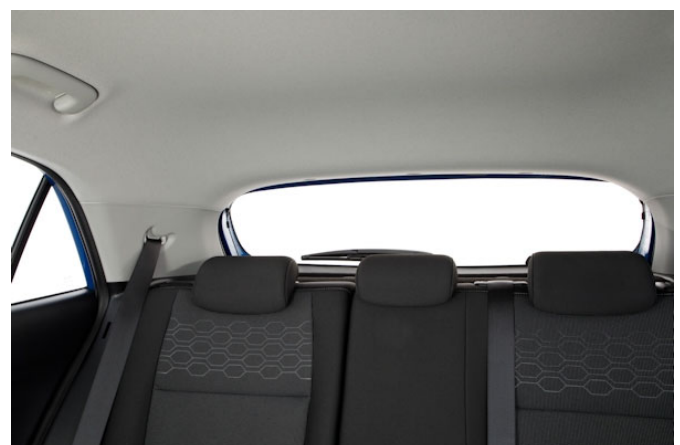
Ein Not- oder Reserverad gibt es nicht, immerhin ein Reifen-Reparaturset ist Serie.

### 2,5 Licht und Sicht

⊕ Recht gut abschätzen kann man die Fahrzeugecken des Rio, hinten etwas besser als vorn, da man die vordere Kante der Motorhaube nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das schwerer; die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die Parksensoren vorn und hinten sind für präzises Rangieren von Vorteil. Ein 360-Grad-Kamerasystem und ein Einparkassistent sind jedoch nicht erhältlich.

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 wider, die dem Rio ein zufriedenstellendes Zeugnis ausstellt. Die Sicht im Innenspiegel (optional automatisch abblendend) ist ausreichend. Die Außenspiegel sind für einen Kleinwagen angenehm groß, der linke hat zudem 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. In der Ausstattungslinie Spirit ist der Rio serienmäßig mit LED-

Scheinwerfern ausgestattet – die Ausleuchtung der Straße ist damit gut und homogen. Über separate Leuchtmittel in den Scheinwerfern wird zudem das Abbieglicht realisiert, das gerade im Stadtverkehr sehr praktisch ist. Ein statischer Fernlichtassistent blendet das Fernlicht automatisch auf und ab.



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

⊖ Das LED-Scheinwerfer-System beinhaltet keine automatische Leuchtweitenregulierung sowie Scheinwerferreinigungsanlage.

Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was bei einem Abschleppvorgang problematisch sein kann, da man eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres anzeigen kann.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Rio fällt recht leicht, die Schwel-ler sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher nicht. Die Sitzfläche befindet sich 41 cm über der Straße (bei ganz nach unten gestelltem Sitz) – insgesamt eine noch günstige Konstellation. Die Türausschnitte sind vorn wie hinten zwar ausreichend groß, allerdings stört 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 in drei und hinten leider nur in zwei Positionen – das ist für den Alltag nicht ideal, aber immerhin hält in der Ebene die Tür auch zwischen den Rasten. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.

## 3,7 Kofferraum-Volumen

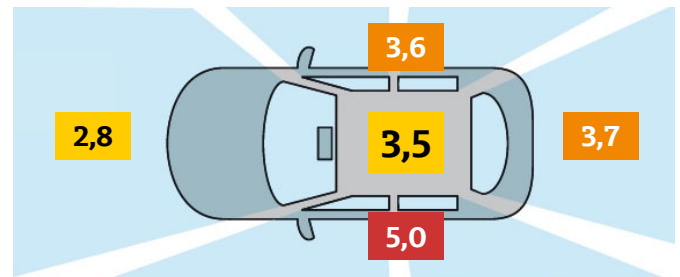
In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 240 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 320 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu fünf handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 555 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 940 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 60 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein Stauraum mit einem Volumen von 35 l.

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat außen eine praktische Griffmulde mit Entriegelungsknopf, damit kann man die Klappe manuell einfach öffnen. Sie schwingt hoch genug, sodass sich bis etwa 1,90 m große Personen keine Sorgen um ihren Kopf machen müssen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und

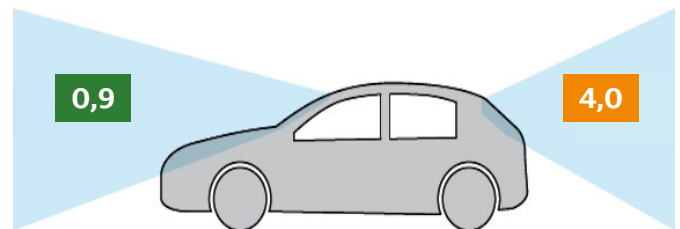
## Rundumsicht

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.



⊖ Die Diebstahlsicherheit des optionalen schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



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

vorn schwingt. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich mit 73 cm recht hoch über der Straße, entsprechend hoch muss man Gepäck beim Einladen anheben. Befindet sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position, muss das Gepäck

beim Ausladen über die innenliegende Stufe von 19 cm gehoben werden. In der oberen Position beträgt die innere Stufe noch stolze 11 cm – hier wäre es wünschenswert, dass sich Ladefläche und -fläche auf einer Höhe befinden. 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.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Das klappt mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus, da die Hebel auch von dort aus erreichbar sind. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden.

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

⊕ Im Kofferraum gibt es zusätzlichen Stauraum unter dem Ladeboden.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und dadurch zu beschädigen.

Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich, zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte.

## 2,8 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 Acht-Zoll-Monitor des Navigationssystems befindet sich in günstiger Höhe, das Bedienteil der Klimaautomatik ist zwar tiefer, erfreut jedoch mit seinem verständlichen und übersichtlichen Aufbau. Mit Ausnahme des Spiegeleinstellers sind die meisten Schalter beleuchtet, auch die Lenkradtasten; leider bleibt am Dachhimmel 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 im zentralen 4,2-Zoll-Display 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.

Das Lenkrad ist mit Tasten und Hebeln etwas überladen. Bei diversen Einstellungen im Bordcomputer ist störend, dass zu langer Text mit „...“ abgekürzt wird – oftmals ist es daher ein Rätsel, welche Funktion sich dahinter verbirgt.

Positiv hervorzuheben ist die Anzeige in der Instrumentenkombination, sobald man die Einstellungen von Licht und Scheibenwischer verändert. Leider wird der aktivierte Regensensor jedoch nicht dauerhaft angezeigt.



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

### 2,9 Multimedia/Konnektivität

Ein Digitalradio (DAB+) mit Bluetooth-Freisprecheinrichtung inklusive Spracherkennung und Apple CarPlay und Android Auto verbaut KIA serienmäßig, ebenso ist ein USB-Anschluss immer dabei. Optional kann ein Navigationssystem geordert werden; per KIA Live sind dann auch Online-Verkehrsdaten in

Echtzeit verfügbar, die in der Routenplanung berücksichtigt werden können. Eine 12-V-Steckdose gibt es vorn, eine 230-V-Dose ist nicht verfügbar. Dafür bekommt man gegen Aufpreis die Möglichkeit, ein geeignetes Smartphone induktiv aufzuladen.

⊕ Das optionale Navigationssystem beinhaltet ein siebenjähriges Navigationskarten-Update, zudem stehen die vernetzten Dienste per UVO-App sieben Jahre zur Verfügung – ohne zusätzlichen Aufpreis.

⊖ Ein CD-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.

⊖ Das optionale Glasschiebedach ist den Ausstattungslinien GT Line und Platinum Edition vorbehalten.

## 3,4 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 ab etwa 1,80 m Körpergröße knapp. Die Kopffreiheit ist

hingegen vergleichsweise üppig, für rund 1,90 m große Personen würde sie ausreichen. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene einwandfrei, drei nebeneinander kommen sich arg nahe.

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es Ablagen in der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen – die serienmäßige Mittelarmlehne bietet zudem ein geschlossenes Ablagefach. Die Türfächer vorn sind eher schmal, Flaschen bis maximal ein Liter passen hinein. Die beiden Becherhalter vorn erfüllen ihren Zweck, fixieren die Getränke aber nicht so sicher wie beispielsweise Ausführungen

mit einer Drehmechanik. Hinten gibt es keine Becherhalter oder dergleichen.

Das Handschuhfach ist recht klein und beleuchtet, allerdings weder abschließbar noch klimatisiert; es wird von der Bedienungsanleitung schon weitgehend ausgefüllt.

⊕ Die Dachkonsole vorn beinhaltet ein praktisches Brillenfach.

# 3,1 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 eine 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.

## 3,3 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 vorn können in der Höhe, aber nicht im Abstand zum Kopf eingestellt werden.

⊕ Die Mittelarmlehne vorn ist in der Ausstattungslinie Spirit serienmäßig an Bord.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung für den Beifahrersitz ist in der Basisausstattung nicht vorhanden, 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 Oberschenkelaufgabe.

### 3,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,6 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 und neigt bis rund 2.000 1/min zu nervigem Brummen, gerade in den höheren Gängen. Windgeräusche sind nicht auffällig, sie gehen in der gesamten Geräuschkulisse unter.

### 2,9 Klimatisierung

Der Rio hat in der getesteten Spirit-Ausstattung serienmäßig eine Einzonen-Klimaautomatik an Bord.

⊕ Getönte hintere Scheiben sind Serie, ebenso Sitzheizung für die Vordersitze, ein beheiztes Lenkrad sowie vier frei justierbare und regulierbare Lüftungsdüsen vorn.

⊖ Der Fond wird lediglich über Lüftungsdüsen unterhalb der Vordersitze klimatisiert.

Die Solarglas-Frontscheibe (Wärmeschutz) ist lediglich in den Ausstattungslinien GT Line sowie Platinum Edition an Bord.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Der 100 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit lediglich 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 6,0 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Auch bei den Elastizitäts-

messungen im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der kleine Wagen wacker, der selbe Tempozuwachs dauert 9,7, 12,8 beziehungsweise 16,6 s. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,4 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 188 km/h angegeben.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Durch den Motor ergeben sich für einen Dreizylinder typische Vibrationen, die gerade im Leerlauf ausgeprägt sind und bis in den Innenraum durchdringen. Unterhalb 2.000 1/min ist der Motor verhältnismäßig brummig, die serienmäßige Gangempfehlung versucht das Triebwerk im günstigen Drehzahlbereich zu halten – dann dringen Vibrationen moderat bis in den Innenraum durch und auch akustisch werden die Insassen

wenig behelligt. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen bis knurrigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Seine Leistung entfaltet der Turbomotor unter 2.000 1/min etwas zögerlich, darüber aber mit Nachdruck, wobei er immer einen kurzen Moment Luft holen muss, bis er dann durchzieht – hier wirkt sich der geringe Hubraum in Kombination mit der hohen Aufladung aus.

### 2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe bietet insgesamt recht kurze Schaltwege und lässt sich problemlos bedienen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und über einen Knopf am Schaltknauf gesichert. Legt man ihn ein während der Rio noch rollt, kracht es im Getriebe – das Auto sollte dabei besser zum Stillstand gekommen sein. 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, bei 130 km/h dreht der Motor schon mit 2.800 1/min. Eine gut erkennbare Gangempfehlung in der Instrumentenanzeige hilft dabei, frühzeitig den passenden Gang einzulegen und somit Kraftstoff zu sparen.

Eine Berganfahrhilfe, die unfreiwilliges Zurückrollen beim Anfahren unterbindet, ist ebenso an Bord wie auch ein Start-Stopp-System, das den Motor sogar bei eingelegtem Gang (betätigtes Brems- und Kupplungspedal) abstellt.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 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 zu unsachtem Anfahren tätig werden.

### 2,5 Lenkung

⊕ Der Rio gefällt mit einer gut abgestimmten Lenkung. Sie zentriert angemessen und reagiert recht direkt 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 in Grenzen.

### 2,7 Bremse
























Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Rio 1.0 T-GDI durchschnittlich 35,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen), das ist ein gutes bis zufriedenstellendes Resultat. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind passabel.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Rio verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und eine indirekte Reifendruckkontrolle. In der getesteten Ausstattung Spirit sind ein radarbasierter Notbremsassistent mit Kollisionswarnung, Spurhaltesystem mit Lenkeingriff, Tempomat sowie Geschwindigkeitsbegrenzer, Fernlichtassistent und Müdigkeitswarner an Bord. In der Aufpreisliste finden sich dann noch ein Totwinkelwarner inklusive Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren sowie eine Verkehrszeichenerkennung.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Auf eine Notbremsung machen schnell blinkende Bremslichter sowie ab Stillstand die Warnblinkanlage aufmerksam.

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Rio verfügt serienmäßig über Front und vordere Seitenairbags sowie Vorhangairbags an den Seiten. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Rio 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, sodass auch für größere Menschen ein ausreichender Schutz geboten wird. Personen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich

⊖ Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ist lediglich bei Fahrzeugen mit Doppelkupplungsgetriebe erhältlich.

anzugurten; hinten wird der Anschnallstatus angezeigt, löst jemand während der Fahrt einen Gurt, wird optisch und akustisch gewarnt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ort und sind so unter Umständen schlecht erreichbar.

Die Kopfstütze für den mittleren Fondplatz ist eingeschränkt höhenverstellbar und bietet daher eventuell eine reduzierte Schutzwirkung.

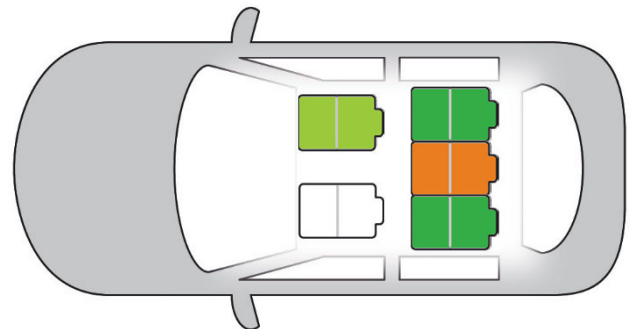
## 2,8 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit erzielt der Rio 84 Prozent im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 09/2017). Die Gurte sind lang genug, um selbst 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 selbst 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 per Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Alle äußeren Gurte verfügen über Gurtkraftbegrenzer und Gurtstraffer.

nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

### 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)

⊖ Die Schließkraft an den elektrischen Fensterhebern auf der Beifahrerseite sowie in den beiden hinteren Türen sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz

⊕ Das Notbremssystem mit Personenerkennung ist in der Spirit-Ausstattung serienmäßig an Bord, es kann einen Zusammenstoß verhindern oder zumindest die Verletzungsschwere reduzieren.

## 2,9 Fußgängerschutz

Mit 71 Prozent erreicht der Rio beim Fußgängerschutz ein durchschnittliches Resultat (Test: 09/2017). Weite Teile der Front sind gut entschärft, im Bereich der A-Säulen ist das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß aber recht hoch.



## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des Rio 1.0 T-GDI mit 100 PS bei durchschnittlich 6,4 l Superbenzin auf 100 km – das ist heutzutage für einen Kleinwagen kein besonders guter Wert. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 178 g pro km. Dafür erhält der Rio 24 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts verbraucht der Testwagen 6,4, außerorts 5,7 und auf der Autobahn vergleichsweise hohe 7,4 l/100 km.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Der serienmäßige Otto-Partikelfilter (OPF) reduziert zwar die Partikelemissionen, dennoch bleiben sie in allen Zyklen des ADAC Ecotest über den Grenzwerten, sodass es Punktabzüge gibt. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem hohen CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält der Rio 45 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten holt der

## 1,7 AUTOKOSTEN

### 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 19.750 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 (KH: 15, VK: 17, TK: 20). Die Kfz-Steuer beträgt gemäß WLTP 90 Euro pro Jahr.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Südkoreaner mit dem durstigen 1,0-l-Turbomotor 69 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie bis 150.000 km – eine solche Garantieleistung bekommt man bei anderen Herstellern entweder gar nicht oder lediglich gegen hohen Aufpreis. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlöscht.

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Edition 7	1.0 T-GDI 100 Vision	1.0 T-GDI 120 48V-Mild-Hybrid Spirit
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/4000	172/1500	200/2000
0-100 km/h [s]	13,1	10,4	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	188	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	5,2   S	5,0   S	4,5   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ)	118	114	103
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/20	15/17/20	13/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	70	58	36
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	14.590	18.350	21.350

## 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.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
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	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,12 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.065/1.725/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.175/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325/1.103 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/900 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,7/12,8/16,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R 17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	151 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.175/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	240/555/940 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>114 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>66 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>129 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>242 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	551 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/20		
Basispreis Rio 1.0 T-GDI 100 Spirit	19.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	22.589 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.687 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	990 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.150 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.150 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	990 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.150 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro (zzgl. Montage)
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

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

Stand: März 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer