



Kia Rio (2005 - 2011)

Vakantie in eigen land

Autotest | Bij het horen van het woord "Rio" denkt menigeen meteen aan een zonovergoten vakantie in Zuid-Amerika. Nu de brandstofprijzen stijgen tot een recordhoogte is zo'n vakantie echter verder weg dan ooit. Juist nu valt veel te zeggen voor een vakantie in eigen land: de kosten zijn goed te overzien, de reistijd is bescheiden, het eten is vertrouwd en iedereen spreekt de taal. Om het uitstapje toch een exotisch tintje te geven is het vervoermiddel tijdens deze korte vakantie de nieuwe Kia Rio.

Het succes van de vorige generatie Rio is mede te danken aan de enorme binnenruimte. Toch heeft Kia de oude Rio nooit aangeprezen als stationcar. De fabrikant noemde het een ruime en voordelige hatchback. De nieuwe Rio is even voordelig, maar heeft de vorm van een traditionele compacte auto.

Inpakken

Ondanks de fors toegenomen wielbasis is de kofferruimte merkbaar kleiner. De nieuwe Rio biedt ruimte aan 270 liter bagage. Met opgeklapte achterbank wordt dat 1.145 liter (was 354 en 1.250 liter). Beide waarden zijn nog steeds ruim voldoende voor alle koffers, alhoewel de tildrempel het laden en lossen er niet makkelijker op maakt.



Tijdens deze korte testrit annex vakantie volstaat de standaard bagageruimte en kan de achterbank op de plek blijven. Dan valt op dat de Rio achterin bovengemiddeld veel hoofd- en beenruimte biedt. Achter het stuur is de ruimte juist iets minder dan gemiddeld. De voorstoel kan voor lange bestuurders net niet ver genoeg naar achteren. Daarbij zijn de hoofdsteunen zelfs voor minder lange mensen hoogstens geschikt als neksteunen en dat komt de veiligheid niet ten goede. Het stuurwiel is alleen in hoogte en niet in de afstand tot de bestuurder verstelbaar. De rit vangt voor de 1 meter 88 lange testrijder daarom ongemakkelijk, net iets te dicht op het stuurwiel, aan.

Het dashboard is beduidend moderner en vooral

Europeser vormgegeven dan dat van de vorige Rio. De chromaccenten op het stuurwiel en de middenconsole staan de auto goed. Ook de klokken zijn met relatief eenvoudige middelen erg fraai vormgegeven. De uitrusting is, zeker gezien de prijs van de hier gereden uitvoering, zeer compleet. De "LXE airco" is van alle gemakken voorzien: van centrale portiervergrendeling en airconditioning tot uitgebreide veiligheidsvoorzieningen. Een radio is nooit standaard. Omdat een zelf in te bouwen toestel per definitie goedkoper is dan een fabrieksradio, past dit geheel in Kia's prijsbeleid.



Wegwezen

De koffers zijn aan boord, de radio is afgestemd op het favoriete station en de route is uitgestippeld. Dus: wegwezen! De auto laat merken er zin in te hebben, want in de stad presteert deze Rio met lichtst leverbare motor prima. De 1.4 liter viercilinder is levendig en maakt de Rio tot een plezier in het stadsverkeer. De versnellingshendel heeft de nodige speling, maar de auto schakelt desondanks opvallend prettig. Een uitvoering met automaat is juist geen aanrader. Kia gebruikt voor de automaat achterhaalde techniek waardoor de auto steeds net op het verkeerde moment schakelt.

In de bocht gedraagt de Rio zich in eerste instantie als een typische Koreaan: de veerwegen zijn lang en de auto helt vrijwel direct over. Maar in tegenstelling tot eerdere modellen zet die beweging niet door. De Rio maakt het de inzittenden graag zo comfortabel

mogelijk door iedere oneffenheid op te vangen. In extreme situaties (hevig slingeren, doelbewust lang achter elkaar slalommen) raakt de auto ondanks de zachte veren niet zomaar uit balans. Het is even wennen, maar wie het positief uitlegt zegt: "het comfort van een Aziat en de veiligheid van een Europeaan".

Op de snelweg is het met de levendigheid gedaan. Al bij het invoegen bepaalt de Rio zelf het tempo. Veel of weinig gasgeven betekent voornamelijk veel of weinig motorgeluid, maar lijkt nauwelijks van invloed te zijn op de prestaties. Die zijn steeds voldoende, maar niet meer dan dat. Inhalen is onder normale omstandigheden geen probleem, maar de 1.6-liter variant presteert hier merkbaar beter.



Onderweg is de Rio 1.4 iets minder stil dan gemiddeld voor een auto in dit segment. Eenmaal op snelheid komen de geluiden echter niet van de motor. Vooral de zijwind en banden zijn hoorbaar en dat is een stuk minder vermoeiend dan mechanische geluiden.

Bestemming bereikt

De bestemming van de korte vakantie is Schoonhoven, de zilverstad in het midden van het land. De belangrijkste trekpleisters zijn het zilvermuseum en de oude binnenstad. Het is inmiddels naseizoen, dus er is volop parkeerruimte. Vanaf een terrasje kan de auto in alle rust worden bekeken.



De Rio heeft veel weg van de studiemodellen die lang voor de introductie werden getoond op de diverse autoshow's. De opvallende achterlichten zijn zelfs één-op-één overgenomen. De belangrijkste vooruitgang is dat de Rio er nu uit ziet als een Europese auto. Dat is te danken aan Kia's nieuwe ontwerp bureau in Rüsselsheim, Duitsland. Zelfs de Duitse Gründlichkeit is meegegaan, want de Rio voelt zeer degelijk. De afwerking is smetteloos, de gebruikte materialen voelen duurzaam aan en de deuren vallen met een solide plof dicht.

De rest van deze korte vakantie is de Rio een praktische en probleemloze auto. Na uitgebreid testen is de nieuwe Rio veel minder goedkope Koreaan en veel meer voordelige Europeaan geworden. Kortom: juist de exotische "Rio" hoort meer dan ooit thuis in het nuchtere Holland. Het geldt dat met deze slimme keuze bespaard wordt krijgt vast wel een goede bestemming. Een overvloed aan souvenirs voor het thuisfront misschien?



Conclusie

De nieuwe Kia Rio deelt alleen de naam met de voorganger, want in alle opzichten is de tweede generatie Rio een compleet andere auto. De auto is van stationcar naar hatchback gegaan en is van typische Koreaan tot Europese supermini geworden.

Tegelijkertijd is ook het prijsverschil met de gevestigde orde minder groot geworden. Ook Kia weet heel goed dat de vormgeving, kwaliteit, uitrusting en rijeigenschappen een flinke sprong vooruit hebben gemaakt. De Kia Rio is minder exoot en meer gangbaar Europees alternatief geworden. ■



Specificaties

Kia Rio (2005 - 2011) 1.4 LXE airco

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	399 x 170 x 147 cm
Wielbasis	250 cm
Gewicht	1.079 kg
Aanhanger	453 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	270/1145 l
Bandenmaat	185/65R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	1399 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	97 pk @ 6000 tpm
Koppel	126 Nm @ 4700 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,3 sec.
Topsnelheid	173 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	7,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	147 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 13.795,-
Prijs instapmodel	€ 10.995,-