



## Kia Rio (2011 - 2017)

### Cool?

Autotest | Tromgeroffel bij Kia. Er is een nieuwe Rio! Maar is dat zulk belangwekkend nieuws? Tot nu toe was de Rio een anoniem uitziende, voordelige gezinsauto waarvan de naam het spannendste deel was. De derde generatie van de Rio zou echter opvallend zijn vormgegeven, opmerkelijk zuinig zijn en opwindend om in te rijden. Autozine stapte met hooggespannen verwachtingen in de Kia Rio 2011 voor een uitgebreide proefrit.

Of de derde generatie van de Rio opvallend is vormgegeven lijkt gemakkelijk vast te stellen: kijk naar de foto's. Maar oordeel niet te vroeg! Terwijl in de brochure stevast de spannendste uitvoering met de mooiste opties wordt afgebeeld, is de uitvoering op de foto's het absolute basismodel.

De meeste kilometers zijn namelijk afgelegd met de superzuinige "1.1 CRDi". Om het verbruik te verlagen, is waar mogelijk gewicht bespaard en daarom moet deze variant het doen zonder "dikke" wielen, zonder chromen omlijsting om de grille, zonder breedstralers en zonder clignoteurs in de spiegels. Op de koop toe is de testauto ook nog eens uitgevoerd in de minst flatteuze kleur die er is: wit. Wat Autozine betreft ziet de Rio er ook dan nog steeds fantastisch uit en dat is een groot compliment aan de vormgevers!



### Ruimte

Het zelfverzekerde uiterlijk is grotendeels te danken aan de verhouding tussen de hoogte en de breedte. Ten opzichte van de vorige Kia Rio is deze vierde generatie breder en lager geworden.

Desondanks is de hoofdruimte toegenomen. Zowel voor- als achterin biedt de Rio bovengemiddeld veel ruimte voor een auto in dit segment. De voorstoelen hebben hoofdsteunen die zo ver verstelbaar zijn, dat ze ook voor lange bestuurders een wezenlijke bijdrage aan de veiligheid leveren.



De bagageruimte is met 288 liter (uitbreidbaar tot 923 liter) gemiddeld groot, maar wordt wel geplaagd door een hoge tildrempel.

## Uitrusting

Met de juiste opties kan de Rio een serieus alternatief vormen voor een zakenauto uit een hoger segment. Zo zijn een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, stuurverwarming, een achteruitrijcamera, sleutelvrije toegang en een gecombineerd audio- en navigatiesysteem allemaal leverbaar.

Heel slim is de koppeling van de verwarming aan de stoelverwarming; doordat beide elkaar aanvullen wordt energie bespaard, omdat de cabine sneller op temperatuur lijkt te zijn gebracht. Condens op de voorruit wordt automatisch gedetecteerd, waarop de airconditioning wordt ingeschakeld voor een helder zicht.



Op het gebied van audio- en navigatie scoort Kia een ruime voldoende, maar op dit gebied is het merk minder vooruitstrevend dan de concurrentie. Zo is het niet mogelijk om "apps" of andere uitbreidingen te installeren. Bovendien is de klank van het opgewaardeerde audiosysteem acceptabel, maar niet half zo sensationeel als de brochure wil doen geloven. De iPod-interface werkt vlekkeloos.

## De beste belastingvrije diesel

Zoals eerder aangegeven, is het grootste deel van de testrit gemaakt met de "1.1 CRDi ECOdynamics". De uitstoot van deze extra zuinige versie bedraagt 85 gram CO<sub>2</sub> per kilometer en daarmee stoot de Rio 2 gram minder uit dan de huidige recordhouder. Het mag duidelijk zijn dat dit zuinigheidswonder belastingvrij is en in aanmerking komt voor 14% bijtelling.



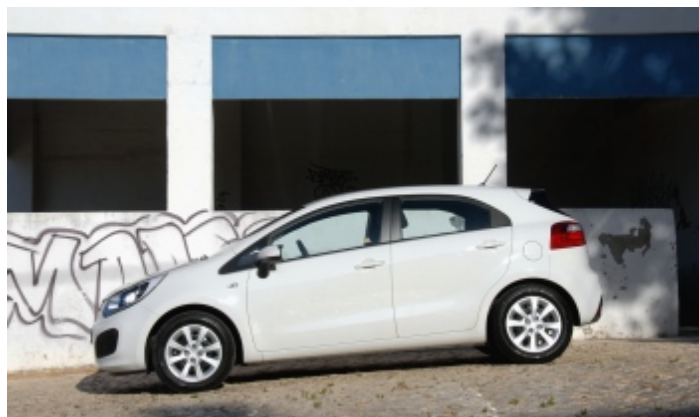
Maar het wordt nog beter: de "Rio 1.1 CRDi" is de best rijdende belastingvrije diesel van dit moment! Letterlijk op alle fronten doet de Kia het beter dan de tegenstrevers: de groenste Rio presteert zo goed, dat de bestuurder nooit het idee heeft een eco-auto te rijden.



Het vermogen van 75 pk / 170 Nm wordt geleverd door een driecilinder motor, maar de kenmerkende driecilinder-roffel is zo goed als afwezig.

Het belangrijkste pluspunt is dat het beloofde lage verbruik van 3.2 liter per 100 km in de praktijk goed is te benaderen. Zelfs zonder de rijstijl aan te passen, toonde de boordcomputer op een veeleisend traject met bergen en stadsverkeer een gemiddelde van 3,9 liter per 100 km. Flink doorrijden kostte nauwelijks meer!

Een kleine smet op de testrit was het stop/start-systeem, dat tot drie keer toe na een stop niet meer wilde starten. Volgens Kia is dit echter exemplarisch omdat werd gereden met een pre-productie auto. De later gereden testauto's met benzinemotor functioneerden wel naar behoren.



## Benzine

Wie kiest voor een benzinemotor heeft de keuze uit een 1.2 of 1.4 liter viercilinder. De lichtste van beide presteert redelijk, maar komt duidelijk vermogen te kort wanneer meer wordt gevraagd. Als bijvoorbeeld wordt gereisd met vier personen en hun bagage, moet regelmatig plankgas worden gegeven om mee te kunnen komen met de verkeersstroom. Een helling beklimmen vraagt eveneens het uiterste van de 85 pk / 121 Nm sterke basismotor.

Omdat het volle vermogen vaak moet worden aangesproken, is het beloofde verbruik van 4.8 liter per 100 km alleen haalbaar als zo kalm wordt gereden dat de Rio het overige verkeer ophoudt.

Enmaal op snelheid is de "Rio 1.2 CVT" aangenaam stil. Dat is prettig op de lange afstand, maar draagt ook bij aan het gevoel een trage auto te rijden omdat er bij vol gas geven weinig gebeurt én weinig hoorbaar is.





Als alternatief is een 1.4 liter motor leverbaar en die is merkbaar sterker (109 pk / 137 Nm). De prestaties blijven echter nog steeds achter bij vergelijkbare auto's met een 1.4 liter motor van andere merken.

Omdat de "1.4 CVT" niet met grote regelmaat het uiterste hoeft te geven, is deze krachtbron in de praktijk wel zuinig. Zelfs met een vlotte rijstijl op een route met voornamelijk stadsverkeer kwam het gemiddelde uit op 6.5 liter per 100 km.

## Weggedrag

Ongeacht de gekozen krachtbron, heeft de Rio een prima weggedrag. Het onderstel (afkomstig van de "i20" van moederbedrijf Hyundai) is niet te hard en niet te zacht, maar precies zoals de Europese bestuurder het graag heeft.

Het weggedrag is samen te vatten als veilig en voorspelbaar. Wanneer de bestuurder een bocht niet goed inschat en met een te hoge snelheid instuurt, reageert de auto goedmoedig en is eenvoudig te corrigeren (een elektronisch stabiliteitsysteem is bovendien standaard op iedere Rio). Dat is misschien niet opwindend, maar zorgt er wel voor dat de bestuurder het hoofd altijd koel houdt.



## Conclusie

Is de derde generatie Rio reden voor tromgeroffel bij Kia? Zeker! Na diverse anoniem vormgegeven voorgangers is de nieuwe Kia Rio "cool" en in zekere zin zelfs begerlijk. Op het gebied van vormgeving, binnenruimte en uitrusting (in de vorm van optie-pakketten) steekt de Rio boven het gemiddelde uit.

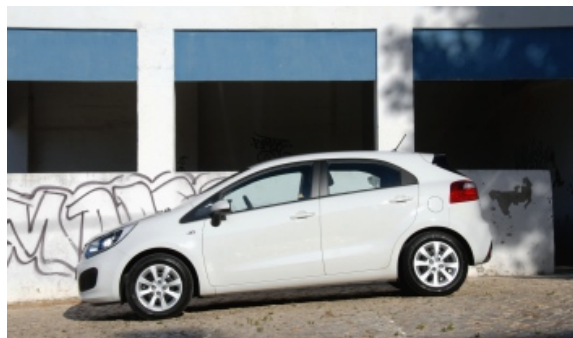
Het weggedrag is goed, maar weinig opwindend. Alle motoren zijn zuinig. De benzinemotoren presteren echter matig, terwijl de 1.1 liter diesel juist de beste in zijn klasse is (stiller, sterker, zuiniger). Daarmee is de nieuwe Kia Rio een wereld van verschil met de vorige generaties en eindelijk "cool"! ■



## Specificaties

### Kia Rio (2011 - 2017) 1.1 CRDi ComfortLine

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	405 x 172 x 146 cm
Wielbasis	257 cm
Gewicht	1.055 kg
Aanhanger	450 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	43 l
Bagageruimte	288/923 l
Bandenmaat	185/65R15

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1120 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	75 pk @ 4000 tpm
Koppel	170 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,5 sec.
Topsnelheid	159 km/u
Verbruik gemiddeld	3,2 l / 100 km
Verbruik stad	3,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3 l / 100 km
CO2 uitstoot	85 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 18.995,-
Prijs instapmodel	€ 13.995,-