

Pressepräsentation Kia Rio: Schmuckes Kerlchen

Von Peter Schwerdtmann

Beim Facelift unterscheiden sich Autos und Menschen oft gar nicht so stark. So schickt Kia jetzt den kleinen Rio mit einer neuen Nase zurück ins Leben, mit der - wie sie bei Kia sagen - Schreyer-Nase, benannt nach ihrem deutschen Chefdesigner Peter Schreyer. Außerdem wurden noch ein paar Linie gestrafft und das Hinterteil muskulöser gestaltet, gleichzeitig aber - im Unterschied zum Facelift beim Menschen - haben auch die inneren Werte dazugewonnen.

Zur Schreyer-Nase gehört der Kühlergrill mit seiner Form, die an einen Knochen erinnert, der jetzt aus einem Wabengitter besteht. Direkt an der Nasenwurzel setzen die flachen und weit in die Wange hineinreichenden Scheinwerfer an. Zusammen mit einem überarbeiteten Stoßfänger mit neuen, großen Lufteinlässen und den in sie integrierten Nebelscheinwerfer entsteht so ein Gesicht, das frisch und sportlich die anderen Kleinwagen in seiner Umgebung betrachtet.

Von der früher bei Kleinwagen üblichen schmalen und hohen Erscheinung hat sich auch der Kia Rio längst abgesetzt. Seine tatsächliche Breite von 1,72 Metern und die per Design scheinbare Breite übertönen die Höhe von immerhin 1,46 Meter perfekt. Der Radstand von stolzen 2,57 Metern und die Van-Form mit weit vorn ansetzenden A-Säulen und flacher Windschutzscheibe schaffen Raum für Passagiere und Gepäck, wie man ihn bei 4,05 Metern Länge nicht erwartet: vorn fühlt man sich nicht eingeeengt, hinten ist der Platz passabel und fürs Gepäck bleiben immer noch 288 Liter, die sich auf fast einen Kubikmeter erweitern lassen.

Doch das kennt man schon. Neu dagegen ist das Innenraum-Design, das aus dem deutschen Designzentrum des koreanischen Herstellers stammt. Man ist geneigt zu sagen: Das merkt man, denn nirgends hält man die inneren Werte höher als in Europa. Statt in einer klassischen Mittelkonsole stecken die Element wie Infotainment- und Luftsteuerung jetzt in einem zentralen Block in der Mitte des Armaturenbretts, sodass der Sieben-Zoll-Bildschirm auf einer Blickhöhe mit den Rundinstrumenten und dem

kleinen Bordcomputer-Display im Bereich des Multifunktions-Lenkrads liegt. Eine geschwungene Formgebung von Tür zu Tür, Klavierlack und Chrom versprühen den Charme des gehobenen Anspruchs.

Den Kia Rio bieten die Koreaner mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren an – gestehen dem Diesel allerdings in dieser Klasse (B-Segment) nur geringe Chance zu. Auch bisher schon haben sich die Käufer auf die Benziner konzentriert: 1.2 CVVT mit 62 kW / 84 PS und den 1.4 CVVT mit 80 kW / 109 PS. Alle Motoren entsprechen jetzt Euro 6 und verbrauchen weniger als die Vorgänger-Versionen.

Drei Ausstattungen stehen zur Wahl: „Attract“, „Edition 7“ und „Spirit“, wobei das Spirit-Modell bereits so gut ausgestattet ist, dass die Preisliste kaum noch Möglichkeiten wie das Navigationsgerät für 590 Euro, die Vier-Stufen-Automatik für 700 Euro oder eine Metallic- bzw. Perleffektlackierung für 460 Euro lässt. Die Preisskala beginnt mit 10 990 Euro für das Einstiegsmodell Attract als Dreitürer mit dem kleinen Benziner 1.2 CVVT und endet beim 1.4 CRDi Fünftürer in der Version Spirit für 18 990 Euro.

Auch bei den Farben ist der Rio ein bisschen mutiger geworden. Es gibt jetzt neben den klassischen gedeckten Autofarben und dem knalligen Rot auch ein richtig blaues Blau. Kräftige Farben stehen dem Rio gut. Sie passen zu seinem Außenauftritt und letztlich auch zum Fahrerlebnis. Wir hatten jetzt das – im berühmten morgendlichen Frankfurter Berufsverkehr – Vergnügen mit einem roten Rio Spirit in der fünftürigen Version. Frankfurt war sicher dafür verantwortlich, dass wir trotz Start-Stopp-Automatik (Eco Dynamics-Version) schließlich einen Durchschnittsverbrauch von mehr als sieben Litern auf der Uhr hatten. Stopp-and-Go-Verkehr säuft eben heftig. Angegeben wird der Benziner mit einem Durchschnittsverbrauch (nach NEFZ) von fünf Litern. Daran gemessen waren die gut sieben Liter ein erstaunlich günstiger Wert.

Unseren Spaß hatten wir dennoch in Frankfurt und Umland mit dem Kleinen. Die Lenkung arbeitet sehr direkt und der Wendekreis zählt mit 10,5 Metern zu den kleinen im Lande. Die Sechs-Gang-Schaltung lässt sich butterweich bewegen. Der Motor entwickelt seine Leistung klaglos und willig, wenn auch bei höheren Drehzahlen. Letzteres mag dazu beitragen, dass der Rio auf der Autobahn auffällig laut wird, während er sich in der Stadt und auf Landstraßen ruhig verhält. Mit den 109 PS bringt der 1,4-Liter-Motor den Rio mehr in Schwung als man zu flotten Mitschwimmen in der Stadt braucht. Bei beherztem Tritt aufs Fahrpedal zeigt er, was er kann: 0 auf 100 km/h in 11,4 Sekunden. Immerhin. (ampnet/Sm)

Daten Kia Rio 1.4 CVVT Spirit Fünftürer

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,05 x 1,72 (mit Außenspiegeln 1,86) x 1,46

Radstand (m): 2,57

Motor: R4-Benziner, 1396 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 80 kW / 109 PS bei 6300 U/min

Max. Drehmoment: 137 Nm bei 4200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,0 Liter

CO₂-Emissionen: 114 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1154 kg / max. 446 kg

Kofferraumvolumen 288 - 923 l

Max. Anhängelast: 1050 kg

Wendekreis: 10,5 m

Räder / Reifen: 6,0 J X 16 ET43 / 195/55 R 16 87H

Preis: 16 990 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.



Kia Rio.
