
Vorstellung Kia Rio: Bewährtes Konzept weiter ausgebaut

Von Hans-Robert Richarz

Die Marketing-Strategen bei Kia, denen es an Selbstbewusstsein keineswegs mangelt, vergleichen die Entwicklung ihres Unternehmens gerne mit der Evolution eines schnurrenden Kätzchens zum fauchenden Tiger. Da ist was dran. Denn aus dem einstigen Newcomer in der Regionalliga ist in Europa längst ein Mitspieler in der Champions League geworden. Sein Marktanteil beträgt 2,9 Prozent, im nächsten Jahr sollen die Pkw-Verkäufe der Tochter des koreanischen Hyundai-Konzerns die 500 000er Marke knacken. Dafür soll unter anderem der Kia Rio sorgen, der in einer Neuauflage ab dem 11. Februar in den deutschen Läden steht.

Zugaben gehören bei Kia seit nunmehr 15 Jahren zur Routine im Marketing. Kaum hatte die Bundesregierung die alte und sehr strenge Zugabeverordnung 2001 aufs Altenteil geschoben, die kostenlose Zugaben bei Verkäufen nur in Ausnahmefällen erlaubte, da sorgte Kia 2002 in Deutschland für eine Sensation. Beim Kauf eines neuen Kia Rio gab es bis zum Kilometerstand 75 000 oder fünf Jahre lang sämtliche Jahresinspektionen und neue Wischerblätter zum Nulltarif. Auch einen neuen Satz Sommerreifen gab es bei Bedarf umsonst, zudem bezahlte Kia die Kraftfahrzeugsteuer und gewährte – damals unerhört – eine Dreijahresgarantie. Grundpreis des Autos damals: 12 600 Euro.

Das bewährte Konzept wurde auch jetzt wieder weiter ausgebaut: 15 Jahre später beträgt der Basispreis des neuen Kia Rio 910 Euro weniger, es gibt eine siebenjährige Garantie, und die serienmäßige Ausstattung der „Attract“ genannten Version ist keineswegs ärmlich. Unter anderem zählen sechs Airbags, Bordcomputer, elektrische Fensterheber vorn, Start-Stopp-System, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und Radio dazu. Steffen Cost, Kia-Geschäftsführer in Deutschland, sagt mit Stolz in der Stimme: „Das ist alles andere als ein nacktes Auto.“

Während angeblich viele Köche den Brei verderben, klappte bei der Entwicklung des neuen Rio-Erscheinungsbilds die Zusammenarbeit der Designer über Kontinentgrenzen hinweg offensichtlich reibungslos. Formgestalter aus den Kia-Designzentren im hessischen Frankfurt, im kalifornischen Irvine und koreanischen Namyang ließen sich gemeinsam eine kraftvolle Frontansicht mit breiterem Kühlergrill, ein Profil mit längerer Motorhaube und steilerer C-Säule einfallen. Die Formen sind klar strukturiert und verleihen dem Wagen ein modernes Erscheinungsbild.

Im Innenraum gibt es jetzt etwas mehr Platz. Weder vorne noch hinten können sich die Passagiere über mangelnde Schulterfreiheit beklagen, zwischen Dach und Kopf hat der Abstand ebenso spürbar wohltuend zugenommen wie im Fond die Freiheit für die Beine. Kritik an den Sitzen, die oftmals bei Autos aus Asien Wünsche offen lassen, fällt ebenfalls flach. Die Oberschenkel finden genügend Auflagefläche, der Seitenhalt ist selbst in flott gefahrenen Kurven okay.

Fahrerin oder Fahrer blicken auf ein klar strukturiertes Cockpit und einen – je nach Ausführung – großformatigen Bildschirm für die Navigation und ein Audiosystem mit Touchscreen. Die Sicht nach allen Seiten hat sich dank der schmalen C-Säulen, den neu positionierten Außenspiegeln, Zusatzfenstern in den hinteren Türen und den tieferen Fensterunterkanten auf beiden Seiten spürbar verbessert – ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit. Die Schalter und Bedienelemente befinden sich dort, wo sie hingehören, Fahrersitz und Lenkrad sind höhenverstellbar.

Rio-Kunden von heute haben die Wahl zwischen fünf Motoren: vier Benzinern und einem

Diesel. Den neuen, turboaufgeladenen 1,0-Liter-Benzindirekteinspritzer mit drei Zylindern, der 2015 seine Premiere im Cee'd feierte, gibt es entweder mit 74 kW / 100 PS oder 88 kW / 120 PS. Die drei anderen Aggregate sind aus dem Vorgänger bekannt und leisten als 1,2-Liter- oder 1,4-Liter-Vierzylinderbenziner 62 kW / 84 PS beziehungsweise 73 kW / 99 PS. Der 1,4-Liter-Diesel leistet 66 kW / 90 PS und ist mit einem Normdurchschnittsverbrauch von 3,8 Litern der sparsamste Rio. Der Dreizylinder ist in beiden Versionen mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe, die anderen Motoren übertragen ihre Leistung via Sechsgang-Schaltgetriebe auf die Straße. Für den 1,4-Liter-Benziner ist auf Wunsch eine Vier-Stufen-Automatik erhältlich.

Bei den ersten Testfahrten rund um Lissabon in Portugal standen der stärkere Dreizylinder-Benziner, der kleinste Vier-Zylinder-Benziner sowie der Diesel zur Verfügung. Die Lenkung ist mit nur 2,6 Lenkradumdrehungen vom linken bis zum rechten Anschlag ziemlich direkt und erlaubt eine forsche Gangart auch auf kurvengespickten Strecken. Während das Geräuschniveau durchweg bei allen Kandidaten sehr passabel war, überraschte der Diesel durch besondere Ruhe. Weder beim Kaltstart noch bei höherem Tempo auf der Autobahn war zu hören, dass unter der Motorhaube Rudolf Diesel seine Hand im Spiel hat. Alle drei müssen sich in puncto Fahrwerk, Komfort und Abstimmung selbst bei miserablen Straßenverhältnissen nicht verstecken.

Der Rio wird in den Ausführungen Attract, Edition 7, Spirit und der Topversion Platinum Edition angeboten. Hinzu kommt von Anfang an als Sondermodell die so genannte Dream-Team-Edition. Dabei klettert die ohnehin bereits anständige Ausstattung in der Basis je nach Version Stufe um Stufe nach oben. Ab Spirit gehört sogar der Notbremsassistent mit Fußgängererkennung zur Serie, und die Platinum-Edition, für die allerdings mindestens 20 290 Euro fällig werden, lässt kaum noch Wünsche offen – vom elektrischen Glasschiebedach über Klimaautomatik und Navigation bis zu Smartphone-Schnittstellen und digitalem Radioempfang DAB/DAB+.

Die Herstellergarantie beträgt sieben Jahre oder 150 000 Kilometer und gilt in den ersten drei Jahren ohne Kilometerbegrenzung. Außerdem gilt eine ebenfalls siebenjährige Mobilitätsgarantie, die sogar Unterstützung bei Kraftstoffmangel, Falschbetankung, verlorenen Fahrerschlüsseln oder Marderbiss verspricht. Obendrein gibt es bei festinstallierter Kartennavigation ein sieben Jahre währendes Update für die Software, wobei diese Leistungen an das Fahrzeug gebunden und damit auf einen neuen Halter übertragbar sind. Das alles dürfte es Kia-Geschäftsführer Steffen Cost leicht machen, zu behaupten: „Wir haben nicht vor, mit dem Wachstum aufzuhören.“ (ampnet/hrr)

Daten Kia Rio 1.0 T-GDI 100

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,07 x 1,73 x 1,45
Radstand (m): 2,58
Motor: 3-Zylinder, 998 ccm Benziner, Turbo
Leistung: 74 kW / 100 PS
Max. Drehmoment: 172 Nm bei 1500-4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 186 km/h
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 10,7 Sek..
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,5 Liter
CO₂-Emissionen: 102 g/km
Effizienzklasse: B (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1155 kg / max. 445 kg
Wendekreis: 10,2 m
Kofferraum: 325-980 Liter
Max: Anhängelast: 1100 kg
Basispreis: 16 890 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Rio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia
