



Bjorn Blokzijl
28 oktober 2018

Never forget your Pride

Hét grote succes van Kia in Nederland begon eigenlijk met de compacte Pride. Deze auto zag ooit het levenslicht als Ford Festiva en Mazda 121, maar kreeg in 1987 een verlenging van zijn levensduur met het Kia-logo op de neus. Liefst 13 jaar was deze hoekige compacte auto bij de Koreanen in productie alvorens hij werd opgevolgd door de eerste generatie Rio. Vanaf het jaar 2000 sloeg Kia een andere weg in door een wat moderner design toe te passen. In twee varianten was de Rio verkrijgbaar: een kleine sedan en een - wat misleidende RS-genaamde - stationwagen. Gelukkig was de tweede generatie weer een normale hatchback. Sinds vorig jaar levert het merk de derde generatie, die de groei van het merk moet doorzetten. Of deze auto het succes van de Picanto en de Ceed kan vergroten, moet blijken uit een test.



Voorzichtig met een lichte plus

Kijk je naar het modellengamma van Kia, dan valt de nieuwe Rio niet uit de toon. Qua ontwerp is het een stuk minder spannend dan de vorige generatie, maar ook meer aangepast aan de Europese smaak. Kijken we naar de verkoopcijfers van het B-segment in Nederland, dan valt op dat vooral de ietwat behoudend vormgegeven auto's het goed doen. Je kunt veel zeggen van de nieuwe Volkswagen Polo, maar een enorm onderscheidend ontwerp heeft hij niet. Toch verkochten de Duitsers tot nu toe al bijna 12.000 exemplaren in ons land. Op nummer twee staat relatief oudgediende Renault Clio en op de vierde plek staat de Ford Fiesta; Hét bewijs dat dit segment bij de consument hoge ogen gooit.

Kia heeft besloten om het ontwerp van de nieuwste Rio behoudend te laten zijn, maar toch prettig op het netvlies te laten liggen. Uiteraard is het familiegezicht op zowel de neus als het achterste aanwezig. Met de typische tiger-nose en de ietwat 'geknepen' achterlichten is de auto zowel in het daglicht als in de nacht herkenbaar als een échte Kia. Van opzij is de auto wat saai gemodelleerd, maar dankzij bijzondere details als de

fraaie 17 inch wielen en de knik in de raamlijn rond de C-stijl is het totaalontwerp toch onderscheidend genoeg.



Donkere kwaliteit

Hoewel de auto er door zijn fraaie rode kleur nog vrij sprankelend uitziet, is voor het interieur vooral gekozen voor de kleur zwart. De basiskleur van het kunststof is al die kleur, maar ook de gebruikte pianolak maakt het geheel weinig opwindend. Dit is jammer, want het geheel zit wel goed in elkaar. Zo zit alles waar je het verwacht, zijn de materialen behoorlijk goed - beter nog dan bij de Stonic[/test - en is het ontwerp heel keurig. Toch zou wat meer gebruik van contrasterende kleuren - met wat meer metaalkleurige onderdelen bijvoorbeeld - het binnenste goed doen. Vooral ook omdat de nieuwe Rio veel sterke punten heeft. Zo is het stuur één van de betere in zijn klasse; Hij pakt lekker beet door de dikke rand, is niet té groot en de grote hoeveelheid knoppen is heel overzichtelijk en werkt behoorlijk intuïtief. Ook het multimediasysteem is er één van het fijnere soort. Het formaat is ruim voldoende en ook de bediening, de plaatsing én de mogelijkheden voldoen aan de eisen van de consument. Ook de airco-unit werkt

prima en kennen we qua lay-out al uit de [test=1146]Picanto.

Tijdens het rijden merk je dat de C-stijl wat aan de brede kant is en dat je makkelijk zaken over het hoofd ziet. Vooral achteruitrijden uit een parkeervak is hierdoor een kwestie van scherp blijven, want een fietser of zelfs een auto verdwijnt in deze dode hoek. Op lange stukken valt op hoe fijn de -verwarmbare - met leer beklede voorstoelen zijn. Ze bieden genoeg ondersteuning en ook de zitting is lang genoeg voor de gemiddelde Europeaan. Achterin is de ruimte gemiddeld voor deze klasse en dus kun je achter een bestuurder van 1.90 meter nauwelijks zitten als volwassene. De eer voor ruimste B-segmenter moet hij dus laten aan de Sandero.



Directer dan verwacht

Niet alleen qua ontwerp, afwerking en motorisatie heeft Kia een enorme stap gemaakt sinds het voet aan wal zette in Nederland, ook het rijgedrag is niet meer te vergelijken met de compacte Pride. Zo stuurt de nieuwe Rio behoorlijk direct en heb je opvallend veel gevoel in het stuurwiel. Er is voor de topmotorisering gekozen voor een

handgeschakelde zesbak. Deze zorgt niet alleen voor een lager verbruik, maar ook voor de mogelijkheid om wat sportiever te rijden. De verzetten volgen elkaar goed op en het schakelen gaat prettig; Er is iets weerstand, maar juist dat zorgt voor een fijne ervaring.

120 pk was in het recente verleden een GT- of zelfs een nog meer sportievere uitvoering, maar Kia levert hem 'gewoon' in het gamma. We kennen deze motor al uit diverse producten van het merk, maar wederom overtuigt hij door zijn soepelheid en zijn kracht.

Er is niks af te dingen op deze motorisering, want ook als je vroeg naar een hogere versnelling schakelt, broemt de motor geenszins en trekt hij zonder morren door naar de gewenste snelheid. Daarbij hoor je de krachtbron enkel bij acceleraties; Op cruise-snelheid is hij stil en ook vibraties blijven achterwege. Ondanks het vrij forse vermogen voor een auto als deze, blijft het benzineverbruik binnen de perken. Het gemiddeld verbruik komt uit op zo'n 1 liter per 15.5 kilometer. Rijd je echter constant rond de 80, dan geeft de verbruiksmeter aan dat je slechts een liter benzine verbruikt per 28 gereden kilometers. Veelvuldig gebruik van B-wegen en met de cruise-control aan, zorgt dus voor een aannemelijk lager verbruik dan wanneer je vaak op de snelweg rijdt.



Voller dan voorheen

Vanaf iets minder dan 20 mille staat er een Kia Rio op de oprit. Dit lijkt een fors bedrag ten opzichte van de concurrentie, maar schijn bedriegt. Voor dat bedrag koop je een Rio ComfortLine met de 1.0 T-GDi met 100 pk. Deze is gekoppeld aan een vijfbak en is dankzij de 172 Nm - gelijk aan de 120 pk-versie - al ruim voldoende voor de veeleisende consument. In 10,7 seconden is de 'honderd' aangetikt en pas bij 186 kilometer per uur houdt het op. Daarbij is hij voorzien van zaken als hill-assist, keyless entry, elektrische ramen vóór en een handbediende airco.

Wij reden de Rio met de 120 pk sterke geblazen éénliter. Met een meerprijs van liefst 4.500 euro lijkt hij zich uit de markt te prijzen, maar je hebt dan wel direct een DynamicLine onder het achterste. Qua prestaties doen deze 20 paardenkrachten het maar iets beter dan de instapper. Zoals gezegd is het koppel gelijk, maar door het hogere vermogen wordt de standaardsprint in net iets meer dan 10 seconden behaald en loopt hij maar liefst 4 kilometer per uur sneller. Toch is de DynamicLine een aantrekkelijk pakket. De airco moet je nog steeds met de hand bedienen, maar nu start

je de auto met de sleutel in je zak, heeft hij elektrische ramen voor én achter en beschik je over het fijne multimediasysteem met navigatie. De door ons gereden ExecutiveLine heeft voor nog eens 2 mille meer, opties als een automatische airconditioning, lederen bekleding en een regensensor aan boord.



Hoop op meer

Kia kan meer dan enkel een goede A-segmenter bouwen. Dit blijkt al uit het succes van de tweede generatie Rio. Van deze auto verkocht het merk zo'n 22.000 exemplaren in ons land en dat is verre van slecht. Dat zorgt voor een behoorlijke druk op de schouders van zijn opvolger. Deze is een klap beter qua kwaliteit dan zijn voorganger en ook het vergelijk met de concurrentie is een stuk eenvoudiger, want hoewel het zeker geen prijspakker meer is, is hij met zijn motoren én uitrusting nog zeker het voordelige alternatief. Het totaalplaatje overtuigt ons en voor de prijs van deze auto heeft geen van de gevestigde B-segmenters een dergelijk totaalplaatje in het gamma. Het is voor Kia te hopen dat ook de consument dit ziet en de verkoopcijfers gaan stijgen.

Plus

- + Fijne rijeigenschappen
- + Motor méér dan toereikend
- + Totaalplaatje klopt

Min

- Erg donker interieur
- Ruimte op de achterbank niet ruim
- Uiterlijk weinig onderscheidend