Arnold van Schepen
4 februari 2012

Willen is kunnen

De eerste Kia's die in Nederland rondreden, de Kia Sephia, droegen nog het oude Kia embleem: het silhouet van een fabriek, compleet met schoorsteen en een gestileerde rookwolk. Een duidelijke verwijzing naar de wortels van het concern, maar niet helemaal in lijn met de maatschappelijke discussie over luchtvervuiling. Het embleem werd al snel aangepast naar zijn huidige vorm. Naast deze symbolische actie heeft Kia ook de daad bij het woord gevoegd en de uitstoot van de auto's drastisch beperkt. Daarin is Kia niet uniek, maar de 1.1 CRDi van het merk haalt de laagste Co2 uitstoot van alle autofabrikanten: 85 gram per kilometer. De rianter uitgeruste versies van de Rio slaan met 94 gram ook geen gek figuur, en op comfort en luxe wordt zeker niet beknibbeld.

Concessies doen?

In de vorige rijtest merkten we al op dat alleen milieutechnische en financiÃ«le voordelen niet voldoende zijn om kopers naar de showroom te lokken. Het oog wil ook wat en als we een blik op het Nederlandse wegennet werpen, zien we de nodige Rio's van de derde generatie rijden - steevast met het EcoDynamics embleem op de kofferbak. Het is duidelijk dat het ontwerp in de smaak valt. Maar het aantal Rio's valt echter in het niet bij het totaal aan Polo BlueMotions en daar wil de Kia importeur wat aan doen. In de eerste plaats door de Rio van een riante standaarduitrusting te voorzien en in de tweede plaats te anticiperen op de wijzigingen in de belastingwetgeving. Wat dat laatste betreft; Kia is er in geslaagd om de uitstoot van de Rio 1.1 CRDi nog verder te beperken. De eigenaar moet hiervoor wel concessies doen door bij warm weer zelf de ramen open te draaien; airco en elektrische raambediening ontbreken namelijk op die uitvoering.

Van de warmte hadden wij gedurende de testperiode geen last, een paar nachtjes matige vorst en de elfstedenkoorts dienden zich aan. Met de opwarming van de aarde loopt het gevoelsmatig niet zo'n vaart en met de Elfstedentocht ook al niet. Toch reden we de tocht der tochten, bij wijze van zuinigheidsproef, om te kijken of Kia's kleine driecilinder zijn belofte waar kan maken.

Fully loaded

Volgens de testcyclus bedraagt het gecombineerde verbruik 3,6 liter per 100 kilometer. Een mooie waarde, maar iedere weldenkende automobilist weet deze laboratoriumcijfers inmiddels wel op waarde te schatten. Toch doen we een poging om zo dicht mogelijk bij dit getal in de buurt te komen, maar niet voordat we onze testauto voorgesteld hebben. Onze Rio is voorzien van het Super pack, dat als hoogste

uitrustingsniveau geldt. De Rio heeft naast de standaarduitvoering drie aanvullende pakketten: het Comfort Pack, het Plus Pack en het Super Pack. Met dat laatste pakket wordt de Rio uitgerust met een climate- en cruisecontrol, keyless entry met startknop, parkeersensoren achter en leren stuurwiel en pookknop.

De achterlichten met led-techniek, die de Rio erg goed staan, maken deel uit van het Comfort Pack. Dat pakket omvat ook de led-dagrijverlichting en knipperlichten in de spiegels en automatische verlichting. In aanvulling op deze pakketten is onze Rio uitgerust met het €1.595 kostende Navigation Pack en 17 inch wielen waarvoor de Kia dealer €899 vraagt. Vooral die laatste optie verhoogt het verbruik en drukt het comfort, zo merkten we. Die Rio is vrij stevig geveerd en geeft dwarsrichels, putdeksels et cetera nadrukkelijker door dan wanneer de standaard velgen gemonteerd zijn. En ook het bandengeluid is duidelijker aanwezig, een producteigenschap van de standaard gemonteerde Kumho banden. De velgen staan de Rio erg goed, maar echte kilometervreters zijn beter af met de standaardvelgen. Maar aftermarket velgen met stillere banden zijn natuurlijk ook een optie.

Verfijnd

Op de eerste nacht dat de Rio ter redactie verblijft heeft het naar Nederlandse maatstaven matig gevroren. We stappen op een vroege ochtend in, drukken op de startknop en kijken vol verwachting naar de buitentemperatuurmeter. Minus acht graden Celsius. De startknop wordt een tweede maal ingedrukt evenals het koppelingspedaal, om de kleine driepitter tot leven te wekken. Het resultaat mag er zijn, vooral wanneer je de VAG-driecilinder gewend bent, vanaf de eerste slag loopt het motortje mooi rond, en behoorlijk stil ook. De motor is lid van de Hyundai U-motoren familie, in feite is het de 1.5 viercilinder minus een cilinder. De motor heeft een boring 75 mm en slag van 84,5 mm, is voorzien van een turbo met variabele geometrie en de laatste generatie Bosch common-rail injectie. In toerenbereik tussen 1.500-2.750 toeren is het maximale koppel van 170Nm beschikbaar, bij 4.000 toeren het maximale vermogen van 75pk. Hele mooie waarden voor een elfhonderd cc'tje, en bovendien is

het blokje behoorlijk geluidsarm. Boven de 3.500 toeren is het motorgeluid in het interieur wat nadrukkelijker hoorbaar, maar zonder irritant te worden.

Hoewel de vorst de techniek onder de motorkap in het geheel niet deert, is in het interieur af een toe kraakje te horen. De bovenkant van het dashboard kraakt een beetje en schuurt tegen de kunststof panelen van de A-stijl aan. Na tien minuten rijden verdwijnen deze minuscule bijgeluiden omdat de verwarming dan pas op temperatuur komt. Een bijkomstigheid die meer voorkomt bij nieuwe diesels vanwege het hoge thermisch rendement. Het materiaalgebruik en de afwerking van het interieur zijn prima voor elkaar, bijna alle knoppen zijn verlicht, zelfs de knoppen voor koplamphoogte en dashboardverlichting die een plekje ter hoogte van de linkerknie hebben gevonden. Alleen de knoppen van de spiegelverstelling op het linkerportier zijn onverlicht, terwijl die van de elektrische ramen wel weer verlicht zijn.

Het Supervision instrumentencluster laat aan duidelijkheid niets te wensen over, de achtergrondverlichting dimt zodra de lichtsensor vindt dat het te schemerig wordt. Tegelijkertijd wordt de automatische verlichting ingeschakeld. De projectiekoplampen en de bochtenverlichting verdienen een pluim, de dimlichten geven een mooi gelijkmatig lichtbeeld en hebben een behoorlijk bereik. De bochtverlichting is geÃ¯ntegreerd in de koplampunits, hierdoor is het bereik groter dan wanneer de mistpitten als bochtverlichting ingezet worden. Het systeem is bovendien mooi afgesteld, het reageert niet op kleine stuurcommando's maar werkt als er daadwerkelijk een bocht ingezet wordt.

De theorie in de praktijk

Onze reis door de koude, donkere ochtend leidt naar de Zwette in Leeuwarden, de startplek van de Elfstedentocht. Bij de onbemande pomp vlakbij hebben we de Rio tot aan het randje afgetankt. Daarna hebben we de schaatsroute zo nauwkeurig mogelijk gevolgd en geprobeerd om zo zuinig mogelijk te rijden. We hebben daarbij de adviezen van de schakelindicator opgevolgd en vlot met het overige verkeer meegereden, voor zover we dat tegenkwamen op de binnenwegen. Vanwege de buitentemperatuur was het start/stop systeem niet actief, daarom is de motor handmatig gestopt en gestart. En om het onszelf aangenaam te maken stond de climate control op 23 graden. Geen verregaande maatregelen om zo zuinig mogelijk te rijden, maar gewoon kalm aan en goed anticiperen. Gedurende de rit heeft de verbruiksmeter kortstondig op 4,2 liter per 100 kilometer gestaan, maar na afloop van de 228 kilometer lange tocht ging er 10,27 liter in de tank, daarmee lag het verbruik op een ruime 1:22, oftewel 4,5 liter per 100

kilometer. We schatten in dat onder ideale omstandigheden maximaal 1:25 haalbaar is.

De Kia Rio heeft echter een aspect dat het gemiddeld verbruik laat stijgen en dat af en toe voor ergernis zorgt: de automatische vooruitontwaseming. Het systeem signaleert vocht op de voorruit en schakelt automatisch de ontwaseming in. Op zich een prima systeem, ware het niet dat het te pas en te onpas inschakelt, ook wanneer de voorruit totaal niet beslagen is. Het systeem schakelt de airco zelf in en voert de draaisnelheid van de ventilatiemotor op. De airco uitschakelen omwille van het verbruik lukt niet wanneer de ontwasemingsfunctie actief is. Een blik in de handleiding leert echter dat het systeem door middel van een toetsencombinatie uit te schakelen is, daarmee valt een kleine ergernis van het plussen en minnen lijstje.

De Rio zal met deze motorisering en uitrusting vooral bestuurd worden door zakelijke rijders. Dan rijst de vraag hoe de 1.1 CRDi het doet als daily driver. De rijeigenschappen zijn dik in orde, Kia heeft geen poging gedaan om de Rio het obligate kenmerk "sportief" op te spelden, en ervoor gezorgd dat de wegligging, rijgedrag en veercomfort op een zeer brede doelgroep toegespitst zijn. De besturing, reminrichting en het schakelen vergen nauwelijks gewenning, al mag het schakelgevoel iets minder hakerig zijn. Soms moet de pook door enige weerstand bewogen worden voordat de versnelling goed ingelegd is. De wielbasis van de Rio bedraagt exact 2,57 meter, dat is slechts 8 mm minder dan de Golf VI en resulteert in een ruim interieur. Door de riante wielbasis vervalt de noodzaak om de brandstoftank onder de achterbank te plaatsen, waardoor Kia deze niet in de gebruikelijke tribuneopstelling geplaatst heeft. Dat komt de ruimte voor volwassenen achterin ten goede, maar kinderen achterin zullen er minder blij mee zijn. Door de oplopende raamlijn hebben zij, al zitten ze in kinderzitjes, vrij weinig zicht op de buitenwereld. Is uw kroost gevoelig voor wagenziekte, dan is dit wel een punt om rekening mee te houden.

Vanaf de bestuurdersstoel bezien valt de hoge raamlijn ook op. De onderkant van de voorruit zit vrij hoog waardoor het uiteinde van de voorzijde voor kortere bestuurders wat lastig in te schatten is. Gelukkig biedt de riante hoogteverstelling van de

bestuurdersstoel soelaas, maar dit kan niet voorkomen dat het overige zicht rondom beperkt blijft. De fraaie 17 inch velgen wil je natuurlijk niet tegen de stoeprand rijden, maar de afstand tot die rand is lastig in te schatten en evenmin goed in de spiegels te zien. Dat is de pijn die geleden moet worden voor het fraaie ontwerp, al zouden anders gemodelleerde spiegels al een heel verschil maken. Over de kleine achterruit hebben we dankzij het Super Pack niet te klagen, in dit pakket zijn parkeersensoren achter opgenomen. Maar dankzij het Navigation Pack heeft de bestuurder beschikking over een achteruitrijcamera die een bijzonder goed beeld op het wel en wee achter de Rio geeft, ook in het pikkedonker.

Het radio/navigatiesysteem verdient ook punten dankzij de logische interface en fraaie grafische weergave. Het koppelen van een mobiele telefoon is in een zucht gedaan en de weergave, vooral in 3D, van het navigatiesysteem zou niet misstaan in Duitse luxeauto's. Wel jammer dat Kia low budget speakers monteert, want de geluidskwaliteit van muziekweergave kan stukken beter. Aan de andere kant: uit die kritiek valt ook op te maken dat de Rio een stille auto is. Het onderstel is stil, windgeruis heeft vanaf 130 km/u de overhand en het motortje hoor je nagenoeg niet. Het geeft eens te meer aan welke sprongen het merk de afgelopen jaren heeft gemaakt.

Goede wil

Maar welke invloed heeft het rijden op snelwegtempo op het rijgedrag, en bovenal: het verbruik van de Rio? Daags na onze rit langs de Friese elfsteden hebben we half Nederland doorkruist en daarbij telkens de maximum snelheid aangehouden, over een afstand van 160 km konden we 50 km met 130 km/u rijden. Na het aftanken kwam het gemiddeld verbruik uit op 1:17. En het rijgedrag? Heel volwassen, dankzij de lange wielbasis. Uiteraard moet het motortje even werken om op tempo te komen, maar zodra de 120 / 130 op de teller staat houdt het blokje het tempo urenlang vol. Net als de inzittenden, dankzij de rust en ruimte in het interieur.

De Rio 1.1 CRDi overtuigt met gemak, op enkele details is hij voor verbetering vatbaar, maar daarmee begeven we ons op het terrein der muggenzifters. Zuinig rijden kan 'ie ook, maar daarvoor moet de bestuurder wel een beetje moeite doen. De opgaven uit de

folder zul je niet halen, maar 1:22 is goed te doen. Het is een kwestie van "willen is kunnen". En Kia zelf heeft laten zien wat je met die mindset kunt bereiken.

Plus

+ Laufkultur motor
+ Uitrusting
+ Rijgedrag

Min

- Zicht rondom
- Niet helemaal kraakvrij
- 17 inch velgen een maatje te groot