

Test

WIE GUT SIND
DIE NEUEN
WIRKLICH?

Stinger gegen Arteon

KIA KOCHT VW AB

Duell der Fließheck-Limos: Der neue Kia Stinger ist eine Überraschung, der VW Arteon auch – aber irgendwie anders

DIE WELT IST aus den Fugen geraten, und zwar mal so richtig. Da stellt Kia eine 54.900 Euro teure Limousine im Coupé-Stil auf die Straße, baut einen Sechszylinder-Benziner ein sowie Allrad und feinstes Leder. Und was sagt AUTO BILD schon in Zeile acht dieses Textes? Wow!

Das ist umso beachtlicher, weil wir zum ersten Vergleich den ebenfalls neuen VW Arteon mitgebracht haben. Und der soll so gut sein, dass ihm VW einen Doppeljob zutraut. Erstens soll



Sexy Sechszylinder mit 370 PS, eine Hülle zum Träumen. Ja, es ist wirklich ein Kia!

er den CC ersetzen und zweitens an Stelle des ausgelaufenen Phaeton der neue Luxus-VW in der Limo-Liga sein. Ob das klappt? Ran ans Blech!

DAS SIND SIE: KIA IST AUS DEM VOLLEN, VW AUS DEM GOLF

Ja, es ist wirklich ein Kia! Ex-VW-Mann Peter Schreyer, aus dessen Feder Golf IV und Audi TT stammen, hat mit dem Stinger einen Gran Turismo entworfen, der schon im Stand Gänsehaut macht. 4,83 Meter lang, nur 1,40 Meter

hoch, mit breiten Schultern am Heck und einer abfallenden Dachlinie an der C-Säule, die sexy aussieht, aber leider auch nicht allzu viel Sicht nach hinten lässt. Und man achte auf die vielen Details. Erstens: den Frontgrill mit der Kia-typischen Tiger-Nase. Diese Linie haben sie zweitens oben in der Frontscheibe fortgesetzt. Dritter Augenschmeichler: Die Motorhaube ist inselartig eingearbeitet, das wirkt richtig edel. So geht's innen weiter. Der Armaturenräger ist mit Leder be-



Ein Kia wie sonst keiner. So viel Luxus war noch nie. Die drei Lüftungsdüsen und der Monitor darüber erinnern ein bisschen an Mercedes



Ein Gran Turismo der feinen Sorte. 4,83 Meter misst der Kia Stinger, ist 1,40 Meter flach, hat trotzdem Platz für vier Erwachsene



Halb Golf, halb Passat, dieser Arteon. Cockpit aus dem Passat, Plattform vom Golf. Das ergibt ein 4,86 Meter langes und 1,45 Meter hohes Coupé mit vier Türen

zogen, hinterm Dreispeichenlenkrad klassische Rundinstrumente, kleiner Automatik-Wählhebel, zwei Alu-Deckel für Ablagefächer, oben der Touch-Bildschirm in Sichthöhe, drunter Kurzwahltasten für Telefon, Radio und Karte. Richtig fein, und doch haben wir zweimal Kritik. Der Monitor sitzt zu weit hinten, wer touchen will, muss den Arm zu lange ausstrecken. Und sitzen hinten ist nicht wirklich top, weil die Füße nicht weit genug unter die fetten Vordersitze passen.



80%

POWER AUF DER HINTERACHSE

Im Sport-Modus wird der Kia eine Heckschleuder

Wechsel von Rot nach Gold. Ja, der Arteon sieht gut aus mit seinen grauen 20-Zöllern (1020 Euro) und dem Lack in Kurkumagelb metallic (760 Euro). Und ja, er macht mit seiner Außenlänge von 4,86 Metern (drei Zentimeter mehr als der Stinger) wirklich was her. Aber wir von AUTO BILD arbeiten ja nicht fürs Micky-Maus-Heft, und deshalb haben wir erkannt: Unter dieser hübschen Hülle steckt viel Golf und etwas Passat. Der Arteon steht auf der Plattform des Golf. Das heißt auch:

Quer statt längs eingebaute Motoren, bei vier Zylindern ist Schluss. Der Arteon ist also unten ein Golf und oben ein Passat. Von dem hat er nämlich das Cockpit. Und da gibt es ganz viel Lob für die Digital-Show mit Navigationskarte hinterm Lenkrad (510 Euro, gibt's bei Kia nicht), saubere Verarbeitung, perfekte Ergonomie. Aber auch zweimal Raum für Verbesserungen: In der 50 000-Euro-Liga darf beim Head-up-Display (565 Euro) keine Scheibe ausfahren. Und das neue, >>

TEST | KIA STINGER GEGEN VW ARTEON



Stylisher Kia überholt braven VW: Der Stinger hat zwei Zylinder und 90 PS mehr als der Arteon, ist gleich groß



Stinger: 19-Zoll-Alus mit 225er-Reifen (hinten: 255er) sind Serie. Rote Bremssättel auch



Arteon: 20-Zöller mit 245er-Gummis. Schick, kosten aber 1020 Euro extra



Längs eingebauter Sechszylinder: Der Kia-Motor leistet 370 PS aus 3,3 Litern



Quer eingebauter Vierzylinder: Der Arteon-Motor leistet 280 PS aus 2,0 Litern

Fahrzeugdaten

	KIA	VW
Modell	Stinger 3.3 T-GDI AWD GT	Arteon 2.0 TSI 4Motion R-Line
Motor Bauart/Zylinder	V6, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn längs	vorn quer
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette
Hubraum	3342 cm³	1984 cm³
kW (PS) bei U/min	272 (370)/6000	206 (280)/5100
Nm bei U/min	510/1300	350/1700
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h	250 km/h
0-100 km/h	5,6 s	5,6 s
Getriebe	Achtstufenautomatik	Siebgang-DSG
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Leergewicht (EG-Normgewicht)	1716 kg	1716 kg
Abgas CO₂	164 g/km	164 g/km
Verbrauch*	9,2/6,1/7,3 l	9,2/6,1/7,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	66 l/Super	66 l/Super
SCR-Kat/AdBlue-Tankinhalt	-/-	-/-
Anhängelast geb./ungebr.	1500/750 kg	2200/750 kg
Kofferraumvolumen	406-1114 l	563-1557 l
Länge/Breite/Höhe	4830/1870-2020**/1400 mm	4862/1871-2127**/1450 mm
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf
Garantie (Technik)	7 Jahre/150 000 km	2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Garantie (Durchrostung)	12 Jahre	12 Jahre
Preis	54 900 €	49 900 €

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

WERTUNG



Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD



VW Arteon 2.0 TSI 4Motion

Karosserie

Schönheit geht vor Nutzwert: nur 406 Liter Kofferraum. Platz im Fond okay, aber weniger Fußfreiheit.

★★★★☆

Karosserie

563 Liter Kofferraum und Platz für vier Personen – dank 2,84 Meter Radstand sitzen die auch bequem.

★★★★★

Antrieb

Seidenweicher Sechszylinder, der immer genügend Bums hat, in Verbindung mit toller Achtstufenautomatik.

★★★★★

Antrieb

Kerniger Vierzylinder, der bei hohen Drehzahlen angestrengt wirkt. DSG ruckelt leicht bei Start-Stopp.

★★★★☆

Fahrdynamik

1909 Kilo Gewicht – daher nicht ganz so agil. Aber dank hecklastig ausgelegtem Allradantrieb viel Fahrspaß.

★★★★☆

Fahrdynamik

Gierig nach Kurven, gute Traktion dank Allradantrieb, direkte Lenkung, dank 1716 Kilo leichtfüßig und agil.

★★★★☆

Connected Car

Spurhalte- und Wechselassistent, Verkehrszeichenerkennung und Live-Navi Serie, aber Monitor zu weit weg.

★★★★☆

Connected Car

Viele Assistenzsysteme werden mit dem Navi verknüpft. Großer Monitor mit Glasoberfläche – edel!

★★★★★

Umwelt

10,6 Liter Super im Schnitt laut Kia – Sechszylinder kostet! Bei unserer schnellen Bergrunde 13,0 Liter.

★★★☆☆

Umwelt

7,3 Liter Gesamtverbrauch laut VW, bei unserer schnellen und hügeligen Testrunde 13,3 Liter. Durstigl!

★★★★★

Komfort

Ein GT für die Reise: dank Adaptiv-Federung (Serie) guter Komfort, bequeme Sitze, sehr gute Sitzposition.

★★★★★

Komfort

Das Adaptiv-Fahrwerk schluckt viele Unebenheiten weg – auch mit fetten 20-Zöllern.

★★★★★

Kosten

Alles drin! Für 54 900 Euro, gemessen an dem, was er bietet, ein Schnapper. Dazu sieben Jahre Garantie!

★★★★★

Kosten

49 900 Euro für die R-Line, aber lange Aufpreisliste. Mit Navi, Leder, großen Alus 11 000 Euro teurer als Kia.

★★★☆☆



» große VW-Navi (1995 Euro) hinter Glas sieht zwar cool aus, aber „Plus“ und „Minus“ für laut und leise ist doof und lenkt ab. Bitte, bitte, VW: Gebt uns den Drehregler zurück! Und wenn ihr schon dabei seid, baut das Navi eine Etage höher ein. Ach ja, sitzen hinten: viel besser im Arteon, bei der Kopf- und Beinfreiheit und beim Ausblick. Fondpassagiere würden VW kaufen, die vorne lesen jetzt ganz genau.

SO FAHREN SIE: KIA GLEITET, VW SO AGIL WIE EIN GOLF GTI

Ja, wir haben es krachen lassen auf der Rennstrecke. Und ja, der 280-PS-Arteon fährt dank Allrad so perfekt und zielgenau wie ein GTI – trotz seiner Länge. Die Federung ist über jeden Zweifel erhaben, die Lenkung reagiert so direkt und richtungstreu – da kannst du beim besten Willen kein Haar in der Suppe finden. Aber dann sind wir auch da langgefahren, wo die Kunden diese Autos genießen: Landstraße, bergige Serpentinenspisten. Und da haben wir uns verliebt in den Stinger. Ex-BMW-Entwickler Albert Biermann, dem wir Autos wie M3 und M5 verdanken, hat Kia das BMW-Gen eingepflanzt. Im Sport-Modus wird dieser Allradler zur Heckschleuder, beim beherrzten Tritt aufs Gas wackelt er am Scheitelpunkt der Kurve dankbar mit dem Arsch, als wolle er sagen: Ja, mach weiter, ich besorg's dir! Dabei ist die Lenkung erstaunlich direkt, der Stinger fährt für ein Auto dieser Gewichtsklasse überraschend agil, hat mit seinem seidenweichen Sechszylinder immer genügend Bums und Kraftreserven, wo der Arteon mit seinem Vierzylinder doch merklich angestrengt knurrt. Nur der Sound ist noch ein bisschen zu leise und synthetisch, da darf sich Kia mehr trauen. Ach ja, am Ende unserer hügeligen Vollgas-Spaßrunde gönnte sich der Kia 13 Liter, der VW wollte 'ne Pulle (0,3 l) mehr.

DAS KOSTEN SIE: KIA 55 000 EURO, VW 11 000 EURO MEHR

Ja, Kia dringt in die 50 000-Euro-Liga vor. 54 900 Euro für den V6-Stinger mit Komplett-Ausstattung, Aufpreis kosten nur Schiebedach (690 Euro) und Dreifach-Rot (890 Euro). Und VW? 66 000 Euro! Das ist der Testwagen-Preis für den Arteon mit 280 PS und Allrad und R-Line-Paket, mit Navi, großen Alus, Lederausstattung. Über 11 000 Euro mehr, dafür zwei Zylinder, 90 PS und fünf Jahre Garantie weniger. Die Welt ist wirklich aus den Fugen geraten. So was von!



Bei diesem Vergleich gibt es keine zwei Meinungen: Der VW Arteon tut so, als sei er ein Premium-Coupé, der Kia Stinger ist wirklich eins. So luxuriös, so stylish, so sportlich war noch nie ein Kia. Im VW steckt dagegen zu viel Golf fürs Geld. Die spannende Frage ist: Wer gibt so viel für einen Kia aus?

Jetzt auf den besten Winterservice abfahren!

Typisch
reifen.com



*Reifenmontage und Radwechsel gibt es professionell und schnell bei reifen.com.



Markenreifen richtig günstig!
Riesige Auswahl · Beratung vor Ort
Mit und ohne Termin

37 mal in Deutschland

info@reifen.com + www.reifen.com
Tel. 0511-123210-10