

Pressespiegel Q1-2017



Kia Stinger

<u>Korea kann auch Audi</u>	Focus 03-2017	2.0 T-GDI GT-Line (Benzin/Automatik); 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 186 g/km.
<u>Diese Karte soll stechen</u>	Frankfurter Allgemeine Zeitung 31.01.2017	3.3 T-GDI AWD GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 204 g/km.
<u>Das schönste Auto, das Kia bisher gebaut hat</u>	Die Welt online · 25.01.2017	2.2 CRDi GT-Line (Benzin/Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 154 g/km.
<u>Der Kia Stachel greift an</u>	Auto Zeitung online · 09.01.2017	3.3 T-GDI AWD GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 169 g/km.
<u>Der will hoch hinaus</u>	Auto Bild 02-2017	

Kia Rio

<u>Platz für den Rio</u>	Auto Straßenverkehr 05-2017	1.2 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert: 109 g/km. 1.4 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,0 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert: 114 g/km.
<u>Der Polo aus Korea</u>	Auto Bild 05-2017	1.4 (Modelljahr 2018) (Benzin/Automatik); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert: 140 g/km. 1.0 T-GDI 100 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 102 g/km. 1.0 T-GDI 120 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 107 g/km.
<u>In Form gebracht</u>	Auto Zeitung 05-2017	1.4 CRDi 77 (Modelljahr 2018) (Diesel/Manuell); 57 kW (77 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 92 g/km. 1.4 CRDi 90 (Modelljahr 2018) (Diesel/Manuell); 66 kW (90 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 98 g/km.

Kia Picanto

<u>Picanto wird schärfer</u>	Auto Zeitung 03-2017	1.0 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 49 kW (67 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km.
------------------------------	-------------------------	--

The Power to Surprise

<u>Echt pikant, dieser Picanto</u>	Auto Bild 07-2017	1.2 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 106 g/km.
<u>Picanto: Kurz und knackig</u>	tz/Münchner Merkur 18.02.2017	1.0 T-GDI (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 104 g/km.
Kia Niro Hybrid		
<u>Sparsam und cool zugleich</u>	Heilbronner Stimme 07.01.2017	1.6 GDI (Modelljahr 2017) (DCT6); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km.
Kia cee'd GT		
<u>Der Sportler in der Familie</u>	Mannheimer Morgen 31.12.2016	1.6 T-GDI (Modelljahr 2017) (Benzin, Manuell); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 170 g/km.
Kia Sorento		
<u>Koreanisches Meisterwerk</u>	Off Road 03-2017	2.2 CRDi 2WD (Modelljahr 2018) (Diesel, Manuell); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 174 g/km.
Kia Soul		
<u>Kia Soul 1.6 T-GDI</u>	Auto Zeitung 01/02-2017	1.6 T-GDI (Modelljahr 2018) (Benzin, DCT); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 156 g/km.
Kia Sportage		
<u>Schweres Erbe</u>	auto motor und sport 03-2017	2.0 CRDi 185 AWD (Modelljahr 2017/18) (Diesel/Manuell); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 154 g/km.
Kia Optima Sportswagen		
<u>Der Sport-Transport</u>	Nordbayerischer Kurier 20.05.2017	2.0 CVVL (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 120 kW (163 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 174 g/km. 1.7 CRDi (Modelljahr 2018) (Benzin/DCT); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 120 g/km. 2.0 T-GDI (Modelljahr 2018) (Benzin/Automatik); 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 191 g/km.

The Power to Surprise



Kia Stinger

Motor:
Benziner (Bi)Turbo,
4 Zylinder und V6

Leistung:
255 – 365 PS

Länge:
4,83 m

Höchstgeschwindigkeit:
250 – 269 km/h

Antrieb:
Heck oder Allrad

Preis:
ca. 38.000 Euro

Kopie und Konkurrent:
Der Stinger tritt gegen
gegen Autos wie den
Audi A5 Sportback an.

1. QUARTAL 2017

Kia Stinger	
Focus	
03-2017	
Korea kann auch Audi	1
Frankfurter Allgemeine Zeitung	
31.01.2017	
Diese Karte soll stechen	2
Die Welt	
online - 25.01.2017	
Das schönste Auto, das Kia	2
bisher gebaut hat	
Auto Zeitung	
online - 09.01.2017	
Der Kia Stachel greift an	2
Auto Bild	
02-2017	
Der will hoch hinaus	3
Kia Rio	
Auto Straßenverkehr	
05-2017	
Platz für den Rio	4
Auto Bild	
05-2017	
Der Polo aus Korea	4
Auto Zeitung	
05-2017	
In Form gebracht	5
Kia Picanto	
Auto Zeitung	
03-2017	
Picanto wird schärfer	5
Auto Bild	
07-2017	
Echt pikant, dieser Picanto	6
tz/Münchner Merkur	
18.02.2017	
Picanto: Kurz und knackig	6
Kia Niro	
Heilbronner Stimme	
07.01.2017	
Sparsam und cool zugleich	7
Kia cee'd	
Mannheimer Morgen	
31.12.2016	
Der Sportler in der Familie	7
Kia Sorento	
Off Road	
03-2017	
Koreanisches Meisterwerk	7
Kia Soul	
Auto Zeitung	
01/02-2017	
Kia Soul 1.6 T-GDI	8
Kia Sportage	
auto motor und sport	
03-2017	
Schweres Erbe	8
Kia Optima Sportswagon	
Rhein-Neckar-Zeitung	
04.02.2017	
Kombispaß von Kia	8

Korea kann auch Audi

Mit dem braven Rio greift Kia Kleinwagen à la Opel Corsa an. Doch das neue Coupé Stinger zeigt, wo die Asiaten eigentlich hinwollen: ins Luxussegment

Von Stefan Grundhoff

Biederes Fernost-Design aus Korea? Das ist ein Klischee, auf das sich deutsche Hersteller nicht mehr verlassen sollten. Seit Kia vor über zehn Jahren den deutschen Designer Peter Schreyer von Audi abwarb, probt die Hyundai-Schwestermarke Ästhetik. Jetzt, auf der Autoshow von Detroit, wagen sie den Angriff auf die Luxusklasse: Mit bis zu 365 PS glänzt der schicke Kia Stinger gegen ähnliche Modelle von Audi, BMW und Mercedes.

Die sportliche Coupélimousine ist die Serienumsetzung der GT-Studie, die Kia erstmals auf der IAA im Herbst 2011 zeigte. „Ich habe schon viele Autos gemacht, aber dieses hier ist etwas ganz Besonderes“, wirbt Schreyer, mittlerweile Chefdesigner des Hyundai-Kia-Konzers. Während die Euopäer mit ihren neuen Modellen mehr

denn je auf Vernetzung und Assistenzsysteme setzen, glauben die Koreaner unverändert an das Thema Design.

NEUER GEWACHSENER RIO

Nicht nur beim künftigen Imageträger Stinger, auch beim kleinen, wieder etwas gewachsenen Rio: Der soll nicht mehr in der zweiten Reihe hinter Opel Corsa, Ford Fiesta, Peugeot 208 und VW Polo fahren, sondern sich mit gutem Styling und einer deutlich aufgewerteten Sicherheitsausstattung in Szene setzen. Mit 473.000 verkauften Fahrzeugen hatte der Koreaner im sogenannten B-Segment zuletzt einen Markenanteil von 16 Prozent.

„Die absatzstärkste Fahrzeugklasse in Europa ist ein besonders hart umkämpfter Bereich des Automobilmarkts. Hier hat

schon die dritte Generation des Kia Rio viele neue Kunden an unsere Marke herangeführt“, erinnert sich Michael Cole, Manager von Kia Motors Europe.

Hakte es aber bislang noch beim Thema Antrieb, so fährt Kia auch hier längst vorn mit. Wichtigster Motor des neuen Rio ist ein 3-Zylinder-Turbobenziner mit 100 und 120 PS und unter fünf Liter Verbrauch. Weniger begehrt dürften die schwächeren Benziner und Diesel sein.

Das gute Platzangebot blieb nahezu unverändert, wobei sich der Laderaum auf alltagstaugliche 325 Liter vergrößerte. Die Preise dürften dagegen weiterhin bei fairen 11.000 Euro beginnen – bei allem neuen Chic der Marke ist das Preis-Leistungs-Verhältnis für die meisten Käufer immer noch der wichtigste Kaufgrund.



Kia Rio

Benziner:
84–120 PS

Diesel:
70–90 PS

Länge:
4,07 m

Verbrauch*:
ca. 4,9 l/100 km

Preis:
ca. 11.000 Euro

*Benziner 120 PS

Form und Funktion:
Das Interieur im neuen
Rio wirkt hochwertiger
als noch beim Vorgänger.



TECHNIK & MOTOR

Diese Karte soll stechen

Neu: Kia Stinger

Von Boris Schmidt

Die koreanischen Autohersteller sind längst in der Mitte des Marktes angekommen. Zusammen erreichen Kia und Hyundai fünf Prozent Marktanteil (2016) in Deutschland, alle Achtung. Kia steuert dabei 1,8 Prozent bei, strebt aber nach weiter oben und beginnt ein ehrgeiziges Projekt nach dem anderen.

Nachdem die Mittelklasse-Limousine Optima jetzt als Kombi und als Plug-in-Hybrid zu haben ist, zieht die designorientierte Marke im Herbst eine neue Karte aus dem Ärmel, den Kia Stinger.

Darunter ist ein viertüriges Coupé zu verstehen, das mit leistungsstarken Motoren (bis zu 370 PS) und Hinterradantrieb weiter auf das Image der Marke einzahlen soll. Der Stinger trägt eindeutig die Handschrift von Designchef Peter Schreyer, der jetzt seit mehr als zehn Jahren für Kia tätig ist und viel zum Erfolg der Marke beigetragen hat. Dass der Stinger Hinterradantrieb hat, ist für Schreyer nicht nur wegen der Performance und des Fahrverhaltens wichtig, er liebe es, mit Hinterradantriebs-Konzepten zu arbeiten, sagte er in einem Gespräch mit dieser Zeitung bei der Europapremiere des Kia in Mailand. Das eröffne ihm mehr Möglichkeiten, so könne er die Front flacher gestalten und der Seitenlinie mehr Ausdruck geben. Der Stinger hebe Kia auf einen ganz anderen Level. Was noch kommt, lässt der Bayer und ehemalige VW-Designer offen. Dass er von einem Kia-Roadster träumt, ist ihm auf Nachfrage anzumerken. „Aber das muss sich rechnen.“ So sind nun mal die Gesetze in der Auto-Industrie, und für den in Deutschland im Frankfurter



Kia-Design-Studio entwickelten Stinger stimmt offenbar die Rechnung. Und Geld für die Fahrwerksabstimmung auf dem Nürburgring war auch noch übrig.

Basis für den großen Kia (4,83 Meter lang) ist die große Genesis-Limousine der Muttermarke Hyundai. Preise stehen jetzt noch nicht fest, man darf mit um die 50.000 Euro rechnen, je nach Motorisierung. Die Basis wird ein 2,0-Liter-Turbobenziner mit 255 PS und einem maximalen Drehmoment von 353 Newtonmeter sein. Ein 2,2-Liter-Turbodiesel leistet 200 PS und bietet 440 Nm, das Topmodell hat einen V6-Benziner mit Doppelturbo unter der Haube. Hier lauten die Eckdaten gut 3,3 Liter Hubraum, 370 PS und 510 Nm maximales Drehmoment. Neben Hinterrad- ist auch Allradantrieb möglich, alle Stinger haben eine Achtgang-Automatik und etliche Assistenten, unter anderem auch Head-up-Display. ■

© Alle Rechte vorbehalten. Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH, Frankfurt. Zur Verfügung gestellt vom Frankfurter Allgemeine Archiv.

NEUHEIT · Kia Stinger

Das schönste Auto, das Kia bisher gebaut hat



Lange galten Kia-Modelle zwar als zuverlässig, doch auch als preisgünstig und unaufregend. Mit dem eleganten Stinger, aus der Hand des deutschen Designers Peter Schreyer, könnte der Imagewandel gelingen.

Nach der viel beachteten Weltpremiere auf der Auto-messe in Detroit hat Kia seine neue Sportlimousine jetzt auch in Europa präsentiert. Im Gegensatz zur US-Version wird der coupéartige Viertürer Stinger in Deutschland wahlweise auch von einem Dieselmotor angetrieben. Die Version mit einem 2,2-Liter-Turbodiesel (200 PS) wird gleichzeitig auch das Einstiegsmodell in die neue Kia-Klasse sein.

Der Stinger sei ein „historischer Wendepunkt in der

Geschichte der koreanischen Marke Kia“, sagt deren deutscher Chefdesigner Peter Schreyer. Niemand hatte der vor allem mit kleineren Modellreihen erfolgreichen Marke ein solches zugetraut. Eine viertürige Sportlimousine mit coupéartig abfallendem Dach, starken Motoren und mit einem prallen Paket an Technik unter einem sorgfältig gestylten Bleckkleid. „Der Stinger ist auch für uns in Deutschland ein Wendepunkt“, sagt Steffen Cost, der deutsche Geschäftsführer, der den neuen Schönling ab Ende 2017 auch in den deutschen Kia-Schau-fens-tern zeigen und ihn vor allem auch verkaufen darf.

„Wir werden jede Menge neuer Menschen für die Marke Kia interessieren. Darun-



Elegant dynamische Frontpartie, schlanke Flanke mit sanft abfallender Dachlinie und ein knuffiges Heck: Der Stinger ist der bislang schönste Kia.

ter auch solche, bis bisher nie über einen Kia nachgedacht haben.“

GROSSE STÜCKZAHLEN WERDEN NICHT VOM STINGER ERWARTET

In der Tat stoßen die Koreaner mit dem Stinger in Regionen vor, die von den drei deutschen Premium-Riesen dominiert werden.

Der Name des 4,83 Meter langen Autos, zu deutsch „Stachel“, ist dabei fast Programm. Der Stinger wird einen Audi A5 Sportback oder einen BMW Grand Turismo sicher nicht aufspießen können, könnte ihn aber durchaus anpiksen.

Der deutsche Chef in koreanischen Diensten erinnert an den Start des großen SUV Kia Sorento. „Auch damals

dachte niemand, dass wir in der Klasse um die 50.000 Euro erfolgreich ein nicht-deutsches Auto verkaufen können.“ Aber Cost ist Realist genug, um keine großen Stückzahlen zu erwarten. Kia sieht die große Limousine, deren Top-Version immerhin 370 PS stark ist, Allradantrieb hat und bis zu 270 km/h schnell sein soll, als eine Art Türöffner. „Ihr positives Image aus der perfekten Kombination von Design, Leistung und Sicherheit wird auf alle anderen Modelle mit dem Kia-Logo abstrahlen“, erwartet Cost, „weil uns das eben wirklich niemand zugetraut hat.“

Ein Stachel als Zugpferd für eine Marke, die noch vor wenigen Jahren fast bankrott war, vom großen Konkurrenten Hyundai gerettet wurde und heute weltweit durchstartet. In den Augen vieler Kunden galten Kia-Modelle lange Zeit zwar als zuverlässig und vor allem preisgünstig, gleichzeitig aber auch als wenig aufregend. Das änderte sich durch Autos wie Soul, Cee'd und vor allem durch die SUV-Modelle Sportage und Sorento. Jetzt also ist die Zeit reif für die nächste Attacke auf die Europäer.

Der Stinger entstand im Frankfurter Designstudio von Kia, wurde auf dem Nürburgring für das Rennen gegen BMW, Audi und Co. fit gemacht und steht selbstbewusst in den Startlöchern.

Mit seinem Angebot an modernen Assistenzsystemen, seiner Achtgangautomatik oder dem vielfach verstellbaren elektronischen Fahrwerk sieht sich Kia ebenfalls auf Augenhöhe mit den süddeutschen Vorbildern.

EINSTIEGSPREIS KÖNNTE UNTER 40.000 EURO LIEGEN

Bleibt nur die Frage nach dem Preis. Deutschland-Chef Steffen Cost schweigt beharrlich, lässt sich nichts entlocken. Bleiben nur Spekulationen: Der Einstiegspreis für die schwächere Version wird wohl ein wenig unter der 40.000-Euro-Grenze bleiben müssen. Der Super-Stachel mit prallem Ausstattungspaket könnte dann über 60.000 Euro kosten.

Was aber auch immer dann als Verkaufspreis herauskommt – mit dem Stinger wird Kia endgültig die Wandlung vom Aschenputtel zum Schneewittchen vollziehen. ■ Peter Maahn



online · 09.01.2017

NEUES SPORT-COUPÉ · Kia Stinger

Der Kia Stachel greift an

Mit dem Kia Stinger geht für Peter Schreyer ein sehnlicher Wunsch in Erfüllung: Zehn Jahre nach seinem Antritt als Chefdesigner bei Kia und fünf Jahre nach seiner spektakulären GT-Studie darf er auf der Detroit Auto Show 2017 endlich das Tuch von seinem ersten ernsthaften Sportmodell aus Korea ziehen. Dabei ist der Name Programm: Denn was ab Ende 2017 als „Stinger“ (zu Deutsch: Stachel) zu Schätzpreisen von rund 35.000 Euro auch in Europa in den Handel kommt, will nicht weniger als renommierte Konkurrenten wie das 4er GranCoupé von BMW oder den Audi A5 Sportback ausstechen.

Dabei setzt der weitestgehend in Frankfurt gezeichneten Kia Stinger nicht nur auf ein wunderbar potentes

Design mit einer schnellen Coupé-Linie, einer selbstbewussten Front und einem schnittigen Heck, das aus manchen Perspektiven verführerisch an Maserati erinnert.

Da Kia auch vernünftige Marke ist, möchte der Stinger bei 4,83 Metern Länge und 2,91 Metern Radstand obendrein mehr Platz und unter der sensorgesteuerten Heckklappe mehr Kofferraum bieten als seine Konkurrenten. Außerdem gibt es ein piekfeines Interieur, in dem man sich vorne förmlich vom Auto eingenommen fühlt. Da man mit dem Kia Stinger nicht als erster ankommen, sondern nach Wunsch des europäischen Designchefs Gregory Guillaume die Fahrt möglichst lange genießen soll, haben die Ingenieure ähnlich viel Leidenschaft in

das Projekt gesteckt wie die Designer. Von Albert Biermann, ehemaliger Entwicklungschef der BMW M GmbH, vor allem auf der Nordschleife des Nürburgrings fein abgestimmt, besticht der Kia Stinger mit einem adaptiven Fahrwerk, einer neuen E-Lenkung, einer weiterentwickelten Achtgangautomatik und zwei potenten Motoren, die wahlweise die Hinterachse oder alle vier Räder antrieben.



Fünf Jahre nach der Studie geht der Kia Stinger, die neue Speerspitze der Koreaner, in Serie.

Schon der zwei Liter große Vierzylinder-Benziner des Stinger-Basismodells kommt auf 255 PS und 353 Newtonmeter Drehmoment, versprechen die Koreaner. Und wer die Top-Version des Kia Stinger mit dem V6-Turbo bestellt, kann bei 3,3 Litern Hubraum auf 370 PS und 510 Newtonmeter setzen. Das sollte für einen Sprint von 0 auf 100 in 5,1 Sekunden reichen und die Konkurrenz mit einem Spitzentem-

po von 270 km/h ausstechen. Als dritte Option steht ein 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel mit 200 PS und 440 Newtonmeter parat.

Und da der Kia Stinger zwar nicht der Größe nach, dafür aber beim Image an der Spitze der Modellpalette stehen soll, haben die Koreaner auch bei der Ausstattung nicht geizigt: Von den LED-Scheinwerfern über die Abstandsregelung bis zur Rückraumüberwachung ist im Kia Stinger so ziemlich jedes Assistenzsystem eingebaut, dessen die Koreaner habhaft werden konnten. Nur eine Neuheit auf der Ausstattungsliste hätten sie sich beim Stinger getrost sparen können: den Müdigkeitswarner. Denn dass bei diesem Auto jemand schläfrig wird, ist denkbar unwahrscheinlich. ■ Thomas Geiger



Kia Stinger

Ein Kia? Klar, so einen Grill trägt die ganze Familie. LED-Lampen, große Lufteinlässe.



Redakteur Branke im Cockpit: angenehmer Platz, nette Details, schöne Instrumente.



Haben gut lachen: die Designer Gregory Guillaume (links) und Peter Schreyer.

„

Der große Regisseur Fellini sagte: Der Visionär ist der einzig wahre Realist.“

Präsident/Chefdesigner Peter Schreyer

Der will hoch hinaus

So einen Kia gab es noch nie: 370 PS stark und in knapp fünf Sekunden auf hundert!

Von Dirk Branke

KIA WECKT EMOTIONEN. Klar, groß geworden sind die Koreaner über die Schnäppchen-Schiene. Doch das war gestern. Heute bauen sie so sympathische Autos wie den witzigen Van Soul und den schicken Kompakt-SUV Sportage. Der ja auch an der Spitze unseres Dauertest-Rankings steht und den harten 100.000-Kilometer-Marathon pannenfrei absolvierte.

Und die Koreaner wollen mehr. Was, das verdeutlicht am besten der Stinger. Ein Auto, das es so von Kia noch nicht gegeben hat. 4,83 Meter lang, 1,87 breit und 1,40 hoch. Vorn mit der für Kia typischen Tigernase in einer besonders breiten, flachen Variante, großen Lufteinlässen und LED-Scheinwerfern. Dann folgen eine laa-ange Motorhaube, eine eingezogene Flanke mit Luftauslässen, 19-Zoll-Räder und ein flacher, coupéartiger Aufbau mit großer Heckklappe. Hinten gibt es einen erstaunlich langen Überhang und ein wuchtiges Heck mit zwei Doppelendrohren.

Verantwortlich für das formvollendete Design sind Peter Schreyer, inzwischen nicht nur Designchef von Hyundai und Kia, sondern dort auch Präsident, und der Europa-Designchef Gregory Guillaume. Auf der IAA 2011 hatte Kia den GT gezeigt, eine sehr ähnlich aussehende Studie, „auf die wir unglaublich viel positive Resonanz bekommen haben“, sagt Schreyer. „Für die Serie wollten wir so nah wie möglich am Showcar bleiben.“

Cockpit in der Seitenansicht: Die Sitze sind so bequem, wie sie aussehen, schwungvolles Design.



Die Seitenansicht lässt die Dimensionen erahnen, der Stinger ist 4,83 Meter lang.

Auf den Punkt

Voll gut
Das Design ist richtig klasse.

Geht gar nicht
Mmmhhh, nein, gefällt uns alles.

Der Aha-Effekt
Kia kann auch anders – ganz anders.

Wer kauft das?
Fans von Fahrspaß und schöner Form.

Gelingen! Dafür, dass die Erwartungen, die das Design weckt, auch tatsächlich erfüllt werden, soll ein zweiter Deutscher mit bekanntem Namen sorgen. Der Mann heißt Albert Biermann, war vorher lange bei der M GmbH von BMW und für Autos wie M3 und M5 verantwortlich.

Jetzt ist er in hoher Position bei Hyundai/Kia und kümmert sich unter anderem um die Abstimmung der Autos. Die Technik des Stinger stammt dabei in den Grundzügen vom G80 – einer bei uns nicht verkauften Luxuslimousine der Hyundai-Edelmarke Genesis. Dazu gehören längs eingebaute Frontmotoren, Heckantrieb und ein Fahrwerk mit MacPherson-Federbeinen vorn und Mehrlenkerachse hinten. Beim Stinger wird es auf Wunsch auch Allradantrieb (von Magna) mit elektronisch gesteuertem Torque Vectoring geben und erstmals bei Kia auch elektronisch verstellbare Dämpfer – wobei sich die Dämpfer vorn und hinten getrennt abstimmen lassen. Eine Achtstufenautomatik ist Serie.

Als Antrieb stehen zwei Turbos zur Verfügung: ein 2,0-Liter-Vierzylinder mit 255 PS und einem maximalen Drehmoment von 353 Nm, der den Sprint von null auf hundert in 6,0 Sekunden schaffen soll. Und dann noch ein 3,3-Liter-V6 mit 370 PS und einem maximalen Drehmoment von 510 Nm, der in 5,1 Sekunden auf 100 km/h stürmen soll. Bei den ersten Probefahrten auf dem Kia-

Testgelände gefiel der durchaus wuchtige Stinger mit einem kräftigen Antritt, einer schönen Balance und einer erstaunlich direkten Lenkung. Der V6 klingt kernig und sonor, macht mächtig Betrieb. Das Auto fühlt sich agil, aber nicht nervös an.

„Der Stinger ist anders ausgelegt als die Kia bisher“, sagt Biermann dazu, „wir wollten mehr Präzision, Kontrolle und Rückmeldung. Er soll eben genauso fahren, wie er aussieht.“ Und Guillaume ergänzt: „Ein wahrer Gran Turismo, es geht um die Fahrt, nicht ums Ankommen.“

Die gute Nachricht zum Schluss: Der Stinger wird gebaut werden, die Produktion startet in der zweiten Jahreshälfte und der Verkauf gegen Ende des Jahres. Wir rechnen mit Preisen ab etwa 40.000 Euro für den 2,0-Liter und ab etwa 55.000 Euro für den 3,3-Liter. Da kann sich der Audi A5 ja schon mal frisch machen.

Ganz schön wuchtiges Heck, zwei Doppelendrohre, Redakteur Branke.



FAZIT

Redakteur Dirk Branke

Sollte es tatsächlich Leute geben, die Kia noch unterschätzen, dürften sie jetzt endgültig aufwachen. Der Stinger ist ein großes, eindrucksvolles Auto mit klasse Design und anspruchsvoller Technik.

URTEIL

★★★★★

★★★★ = sehr gut, ★★★ = gut, ★★ = befriedigend, ★ = mangelhaft



05-2017

FAHRBERICHT · Kia Rio

Platz für den Rio

Nach knapp sechs Jahren Laufzeit kommt im Februar der neue Kia Rio, mit aufgefrischem Motorenprogramm, neuer Karosserie, reichlich Platz und noch mehr Ausstattung.

Text: Heinrich Lingner, Fotos: Wolfgang Groeger-Meyer

Es ist ja normal, dass bei der Vorstellung eines neuen Autos viel Gewese gemacht wird. Über die erfolgreichen Vorgänger – seit 2000 wurden weltweit 2,5 Millionen Rio gebaut –, über die vielen tollen Entwicklungen im neuen Fahrzeug und die begeisterten Zielgruppen, die sich nun alle auf den Wagen stürzen.

Schön ist, wenn man nach kurzer Bekanntschaft mit dem Neuen feststellt, dass da einiges Wahre dran ist. Wie beim Kia Rio, der vierten Modellgeneration in 16 Jahren seit der Einführung von Rio Nummer eins.



Und wer nun den ersten Rio vor seinem geistigen Auge einparken lässt, merkt sehr schnell, wie ernst sie es bei Kia meinen. Und wie schnell sie dort lernen.

Aus dem pummeligen Billigkleinwagen ist in dieser Zeit ein modern und stimmig gestalteter Supermini geworden – der sich zudem ausgezeichnet fährt. Um all die Dinge, die beim neuen Modell verbessert wurden, hier aufzuschreiben, benötigte der Autor ein paar Zeilen mehr, daher hier nur das Wesentliche. Auffällig ist die verbesserte Abstimmung der elektrischen Servolenkung. Die ist direkter übersetzt und überrascht mit ausgewogenem Rückstellmoment.

DREHFREUDIGER EINLITER-DREIZYLINDER
Neu abgestimmt wurde zudem das Fahrwerk, es ist nicht säftenweich, dennoch angenehm komfortabel und eher etwas straff gedämpft. Bemerkenswert ist zudem die sehr steif wirkende Karosserie. Selbst Tigernase ohne Kühlfunktion, der eigentliche Grill befindet sich darunter. LED-Tagfahrlicht ab Platinum-Version,

auf üblen Nebenstraßen knistert und klappt nichts. Insgesamt wirkt der Rio aus der Fahrerperspektive deutlich gereift und fühlt sich größer an, als er eigentlich ist.

Das liegt etwa am sehr guten Raumangebot vorn und der reichhaltigen Ausstattung samt einiger Fahrerassistenzsysteme und großem Navi mit Car-Play. Etwas kleinwägenhafter geht es in der zweiten Reihe zu. Da ist zwar ebenfalls ordentlich Platz, doch der Zustieg wegen der tiefen Dachlinie etwas beschwerlich. Das Gepäckabteil fällt mit 325 Litern Volumen für die Klasse jedoch solide aus.

Womit wir zum Antrieb kommen: Im Testwagen arbeitet der neue Einliter-Dreizylinder-Turbo in der Version mit 101 PS, mit 120 gibt es ihn ebenfalls. Das Triebwerk hängt gut am Gas, ist drehfreudig, doch etwas brummig. Die Sound-Kulisse ist schon sehr dreizylindrig. Dazu gibt es noch die alten Vierzylinder mit 1,2 und 1,4 Litern Hubraum sowie den 1.4 CRDi. Und fast das Beste daran: Der Rio wurde kaum teurer, das Basismodell gibt es sogar nach wie vor ab 11.690 Euro. Na bitte!



- 1 Das Interieur ist einfach gehalten, doch sehr aufgeräumt und übersichtlich.
- 2 Hinten ist im Rio ordentlich Platz, nur der Einstieg ist etwas beschwerlich.
- 3 Das Heck erinnert ein wenig an Hyundai, die Ladeluke ist klein.

FAZIT

Der Rio ist nach Sportage und Cee'd Nummer drei in der Kia-Hitliste auf dem deutschen Markt. Mit dem neuen Modell könnte er zu seinen größeren Brüdern aufschließen. Ein gelungener Kleinwagen.



05-2017

FAHRBERICHT · Kia Rio



Der Polo aus Korea

Kia hat den Rio neu aufgelegt. Der Neue sieht besser aus als die Vorgänger. Und was kann er sonst noch?

Text: Dirk Branke, Fotos: T. Ruddies

RIO ZUM VIERTEN! Der Neue ist tatsächlich schon die vierte Rio-Generation, den Vorgänger gab es seit 2011. Der war nun auch nicht gerade unansehnlich, aber wie stets haben die Koreaner beim Design große Fortschritte gemacht. Rio Nummer vier sieht richtig gut aus. Mit einer flacheren Version der für Kia typischen Tigernase, mit einer längeren Motorhaube als bisher, an der Flanke mit geraden Linien und hinten mit einer steiler stehenden C-Säule.

Gepflegtes Design auch innen, das Cockpit hat sicht- und spürbar an Qualität gewonnen.

Die Position stimmt, die großen, klaren Instrumente sind gut ablesbar, das neue Sieben-Zoll-Touchscreen-Navi (mit Android Auto und Apple CarPlay) verfügt über viele Funktionen und lässt sich wie bei Kia üblich problemfrei bedienen.

MOTOREN	IM VERGLEICH		BENZINER		DIESEL	
	1.2	1.4	1.0 T-GDI	1.0 T-GDI	1.4 CRDi	1.4 CRDi
Motor						
Hubraum	1248 cm³	1368 cm³	998 cm³	998 cm³	1396 cm³	1396 cm³
Leistung kW (PS)/bei U/min	62 (84)/6000	73 (99)/6000	74 (100)/4500	88 (120)/6000	57 (77)/4000	66 (90)/4000
max. Drehmoment	122 Nm/4000	133 Nm/4000	172 Nm/1500	172 Nm/6500	240 Nm/1500	240 Nm/1500
Spitze	173 km/h	175 km/h	186 km/h	190 km/h	165 km/h	175 km/h
0-100 km/h	12,9 s	12,2 s	10,7 s	10,2 s	14,0 s	12,0 s
Verbrauch (ECE-Mix)	4,8 l/100km	5,0 l/100km	4,5 l/100km	4,7 l/100km	3,5 l/100km	3,8 l/100km
Preis ab Euro	11.690	15.090	16.890	19.290	17.490	20.190

Vorn gibt es viel Platz und große, bequeme Sitze, im Fond wird es klassenüblich enger. Aber auch hier sind Erwachsene durchaus anständig untergebracht. Und der Kofferraum ist von 288 auf 325 Liter gewachsen.



Ansehnliches Cockpit, Sieben-Zoll-Navi im Paket ab 790 Euro. Fond klassenüblich, 1,93-Meter-Redakteur Dirk Branke sitzt ganz anständig.

Auf den Punkt

- Voll gut**
Das stilistisch sehr saubere Design.
- Geht gar nicht**
Die Paket- und Aufpreispolitik nervt.
- Der Aha-Effekt**
Kia ein Billigheimer? Vergesst es!
- Wer kauft das?**
Leute, die einen souveränen Kleinwagen wollen.

Zum Motorenprogramm gehören vier Benziner und zwei Diesel (siehe Tabelle unten). Für die erste Testfahrt stand der 1,0-Liter-Dreizylinder mit 100 PS zur Verfügung. Der moderne Turbo-Direkteinspritzer legt nach einer kleinen Anfahrtschwäche lebhaft los, dreht fröhlich, beschleunigt den Rio flott und bleibt dabei bemerkenswert leise. Das passt. Und offenbar hat Kia viel am Feinschliff gearbeitet, der Rio fährt sich handlich und unaufgeregt, Lenkung und Fahrwerk wirken reifer als bisher. Und dann sind da ja noch die sieben Jahre Garantie ...

Los geht es bei uns am 11. Februar, die Preise starten bei 11.690 Euro, der gefahrene 1.0 T-GDI mit 100 PS steht ab 16.890 Euro in der Liste.

FAZIT

„Der Polo aus Korea“ lautet unsere Überschrift, und genau das ist der neue Rio: ein souveräner Kleinwagen, der in manchen Details auch eine Klasse höher antreten könnte. Er hat an Reife gewonnen. Und die sieben Jahre Garantie gibt es bei VW eben nicht ...

URTEIL



★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft



In Form gebracht

Der neue Rio ist nur wenig gewachsen, Platzangebot und Laderaum legten dagegen zu. Auch sonst haben die Koreaner den Kia gezielt verbessert.

Von
Thomas
Geiger

Der Sorento kostet mittlerweile 60.000 Euro und marschiert tapfer Richtung Mercedes GLE, der neue Stinger soll Audi A5 und BMW 4er pieksen, und nun bläst Kia auch noch zur Premium-Attacke bei den Kleinwagen. Denn wenn die Koreaner jetzt die vierte Generation des Rio an den Start bringen, ist aus dem graumäusigen Billigheimer ein properer Kleinwagen geworden, der den betagten Polo buchstäblich alt aussehen lässt.

Dabei setzen die Designer nicht auf effekthascherische Formen, sondern auf eine solide, saubere Gestaltung, die eine ähnlich hohe Halbwertszeit haben dürfte wie die des VW Polo: Mit seiner neuen, noch glatteren Tigernase, markanteren Nebelscheinwerfern und dem knackigen Hintern sieht der Rio so seriös und schnörkellos aus, dass sich heute vielleicht niemand sofort danach umdreht, morgen aber auch niemand gelangweilt abwendet. So viel an der Form geschliffen wurde, so wenig ändert sich am Format: Der neue Rio ist in der Länge nur knapp zwei Zentimeter und in der Breite gerade mal einen halben Zentimeter gewachsen und duckt sich ein paar Millimeter tiefer in den Wind. Trotzdem haben die Koreaner bei 4,07 Meter Länge und 2,58 Meter Radstand innen spürbar mehr Platz geschaffen. Auf der Rückbank sitzen Kinder jetzt bequem sowie Erwachsene zumindest zumutbar, und der Kofferraum wächst um 37 auf 325 Liter.

Besonders stolz sind die Asiaten auf die Ausstattung, zu der neben dem großen Touchscreen im Cockpit oder dem Glasdach über der ersten Reihe eine in dieser Klasse eher seltene Notbremsautomatik mit Fußgängererkennung zählt. Von der bei Kia

mittlerweile fast obligatorischen Lenkradheizung und den Wärmedrähten in den Polstern ganz zu schweigen.

NEUE DREIZYLINDER-TRIEBWERKE FÜR MEHR FAHRSPASS

Während die vielen Extras vor allem eine Herausforderung für Einkäufer und Buchhalter sind, haben auch die Ingenieure ordentlich Hirnschmalz verbraten und einen neuen Dreizylinder ins Programm genommen. Einen Liter klein und natürlich mit Turbo bestückt, gibt es ihn wahlweise mit 100 oder 120 PS. Der Motor knurrt und pöbert zwar ein bisschen, wie es alle Dreizylinder machen. Doch er läuft sehr ordentlich – erst recht in der stärkeren Variante. Während der Verbrauch zumindest auf dem Prüfstand bei mageren 4,7 Litern liegt, mobilisiert das Kleinkraftwerk 172 Newtonmeter, schubst den Rio laut Werk in 10,2 Sekunden auf Tempo 100 und bei Vollgas auf bis zu 190 km/h.

120-PS-RIO SERIENMÄSSIG MIT SECHSGANG-SCHALTUNG

Anders als viele Konkurrenten ist der Koreaner mit einer Sechsgang-Schaltung bestückt und somit auch bei hohem Tempo halbwegs leise. Deshalb hat man im Rio gerade auf der Autobahn nicht mehr das Gefühl, in einem Kleinwagen zu sitzen. Das wird auch vom buchstäblich erwachsenen Fahrwerk gestützt, mit dem der Kia einen seriösen und souveränen Eindruck macht – selbst wenn das jugendliche Ungestüm dabei vielleicht ein wenig auf der Strecke bleibt.

Neben den beiden Dreizylindern bietet Kia noch vier Motoren an und damit mehr Auswahl als die meisten anderen Importeure – ohne ersichtlichen Grund. Denn mit 84 und 99 PS bei den Vierzylinder-Saug-Benzinern und 77 oder 90 PS beim 1,4-Liter-Diesel liegen die Motoren so eng beisammen, dass einer mehr oder weniger gar nicht aufgefallen wäre. Dass der Basispreis für den 84-PS-Rio mit 11.690 Euro vergleichsweise bodenständig ist, darf einen aber nicht täuschen. Die Preisliste ist lang, die Modellvarianten und Extras sind zahlreich, und ehe man sich's versieht, steht eine Zwei an erster Stelle. Auch da steht Kia der europäischen Konkurrenz in nichts mehr nach.



Auch die Rückfahrkamera gehört zur Ausstattung des Topmodells.



Ein beheizbares Lederlenkrad gibt's in der Dreizylinder-Version ab Werk.



In der Topvariante Platinum Edition sind bequeme, mit Kunstleder bezogene Sitze Serie.

DAS IST NEU

Motoren

Zwei Dreizylinder-Turbos mit 100 und 120 PS

Ausstattung

Neue Infotainment-Systeme – auch mit Apple CarPlay und Android Auto

Größe

Nur 15 Millimeter länger, aber mehr Platz in Fond und Laderaum



Hinter dem gefälligen Heck des neuen Kia Rio verbirgt sich ein größerer Laderaum.

FAZIT

Ein ebenso zeit- wie schnörkelloses Design, wertig anmutende Materialien, moderne Motoren, spürbar mehr Platz und eine wegweisende Ausstattung – so macht Kia mit dem neuen Rio einen riesigen Schritt in Richtung VW Polo & Co.

2,0

1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = befriedigend; 4 = ausreichend; 5 = mangelhaft; 6 = ungenügend

Auf dem Genfer Autosalon präsentiert Kia den neuen Picanto.



Picanto wird schärfer

Erstmals darf der Kleinstwagen in der sportlichen GT Line auch ein paar Muskeln zeigen.

Früher standen Kleinstwagen meist für freudlose Grundmobilität mit viel Hartplastik und wenig Fahrspaß. Dank VW Up und Co. hat sich das A-Segment in den letzten Jahren allerdings gründlich gewandelt. Auch am unteren Ende der Modellpalette treten Design, Technik und Individualität immer mehr in den Vordergrund. Das beweist unter anderem der neue Kia Picanto, dessen dritte Generation auf dem Genfer Autosalon (9. bis 19. März) erstmals vorgestellt wird.

FÜNF TÜREN UND EIN ZEITGEMÄSSES INFOTAINMENT

Optisch orientiert sich der künftig nur noch als Fünftürer lieferbare Koreaner an der Designsprache seiner größeren Geschwister. Der Kühlergrill im „Tigernasen“-Look erstreckt sich selbstbewusst bis zu den Scheinwerfern, die Linienführung wirkt insgesamt kraftvoller und definierter. Auf den ersten Bildern ist der Picanto in der sportlichen GT Line zu sehen. Außen wie innen sorgen hier rote Akzente für einen dynamischen Auftritt, dazu gibt es Sportsitze, größere Lufteinlässe und eine Heckschürze mit zwei Endrohren. Ob sich der Sport-

Picanto auch unter der Motorhaube von den braveren Ausstattungslinien unterscheidet, lassen die Koreaner noch offen.

Mit 3595 Millimeter Länge entspricht der neue Einstiegs-Kia seinem seit 2011 produzierten Vorgänger. Dafür wächst der Radstand um 15 Millimeter auf 2,40 Meter, was besonders den Passagieren im Fond zugute kommen dürfte. Überhaupt macht speziell das hochwertig gestylte Interieur einen Schritt nach vorn. So verspricht das neu entwickelte Infotainment-System mit freistehendem Touchscreen moderne Konnektivität und umfassende Smartphone-Einbindung.



Hochwertiger Innenraum.

Zur Motorenauswahl ist bislang noch nichts bekannt, allerdings dürften vor allem sparsame Dreizylinder ihren Weg in den knappen Motorraum finden. Weitere Informationen und Preise gibt es dann zum Marktstart im zweiten Quartal 2017. Jonas Eling ■



Nur in der GT Line: Heckschürze im Diffusor-Look und Doppelauspuff.



07-2017

NEUE AUTOS · Kia Picanto



Der Kofferraum wächst um 55 Liter auf jetzt 255 Liter – damit lässt sich was anfangen.



Das Raumangebot auf den hinteren Sitzen gefällt, der kurze Koreaner kneift nicht.



Die Bedienung des Picanto fällt leicht, die Materialien erreichen für diese Klasse ein gutes Niveau.



Kias neuer Kleiner

Echt pikant, dieser Picanto

Die Koreaner würzen ihren Kleinsten nach – und die Prise mehr an Schärfe macht ihn richtig schmackhaft

Von Katharina Berndt

PICANTO! Das klingt nach einem scharfen Südländer, nicht nach einem kleinen Koreaner. Das hat sich Kia offenbar auch gedacht und die dritte Generation des Picanto optisch so scharf gemacht, wie es der Name verspricht. Neue Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und der große Luft-einlass verleihen dem Kleinstwagen Biss, zukünftig sorgen GT-Line mit sportlichen roten Highlights und Doppelrohrauspuff sowie eine besonders heißblütige Version mit 100 PS starkem Turbo-Dreizylinder-Benziner für Feuer.

Trotz neuer Plattform ändert sich an den Abmessungen nichts, einzig der Radstand wächst um 15 Millimeter. Mit kürzerem vorderem Überhang (minus 25 mm) soll der Kleine nicht nur selbstbewusster aussehen, sondern auch mehr Vertrauen in seine Fahrstabilität wecken. Die breite C-Säule macht einen knackigeren Po, der Dreitürer fliegt aus dem Programm.

Ansonsten herrscht beim Picanto die Qual der Wahl. Insgesamt elf Lackfarben, fünf Ausstattungen für den Innenraum, vier Felgendesigns zwischen 14 und 16 Zoll sowie neue Assistenten wie ein Notbremsssystem stehen zur Verfügung. Dabei ist der Picanto jetzt innen stylish statt Standard: Die Materialien fühlen sich nicht nach Kleinstwagen an, die könnten auch ein oder sogar zwei Klassen höher zum Einsatz kommen. Das Cockpit wirkt aufgeräumt und wird durch die länglichen Lüftungsdüsen

sowie ein Sieben-Zoll-Display optisch gegliedert.

Wie im Kia Rio ist der Bildschirm nun auf das Armaturenbrett aufgesetzt, Touchscreen-Skeptiker finden Knöpfe an den Seiten, die beispielsweise schnell aus der Navigation (übrigens auch in 3D) zum Radio führen. Das Infotainment unterstützt Apple CarPlay und Android Auto, kabelloses Laden ist ebenso wie ein zusätzlicher USB-Anschluss verfügbar.

Die Passagiere sitzen angenehm hoch und haben alles im Blick, das Platzangebot passt. Auf der Rückbank ist es bequemer als in den meisten Autos dieses Segments, denn Kia hat die Rückenlehne um zwei Grad mehr geneigt. Der Kofferraum dahinter wächst auf 255 Liter – immerhin 55 Liter mehr als bisher, dank mehr Tiefe.

Zum Marktstart im zweiten Quartal dieses Jahres wird es den Picanto mit moderaten 67 PS aus einem Einliter-Dreizylinder oder mit 1,25-Liter-Vierzylinder und einer Leistung von 84 PS geben.

FAZIT

Lecker, kann man so machen. Kia peppt den kleinen Picanto optisch und auch haptisch auf, der pfiffige Koreaner bietet deutlich mehr als nur eine automobiler Grundversorgung. Sehr schmackhaft!



Abmessungen wie bisher, Radstand plus 15 mm.



Münchner Merkur 18.02.2017

FAHRBERICHT · Kia Picanto

Picanto: Kurz und knackig

Für Stadt und Land: Kia lässt seine Kleinen auftrumpfen

Um ein Hingucker zu sein, muss man kein Großer sein. Wenn der neue Kia Picanto im Frühsommer erstmals auf unseren Straßen zu sehen ist, wird man ihm hinterhersehen. Die dritte Generation des Kleinwagens hebt sich auf pikante Weise aus der Vielfalt im A-Segment ab. Er ist der Beweis, dass Aerodynamik im Automobilbau nicht immer heißen muss, wie ein rundgelutschtes Bonbon auszusehen. Individualität wird aber nicht nur bei der Karosserie großgeschrieben, auch beim Design will man möglichst vielen Ansprüchen genügen.

Vorgestellt wird der Picanto im März auf dem Genfer Autosalon, die Premiere fand jetzt in der Kia-Europazentrale in Frankfurt statt. Die 2004 begonnene Erfolgsgeschichte dürfte fortgeschrieben werden. Allein von der zweiten Generation nach 2011 wurden weltweit 1,4 Millionen Fahrzeuge verkauft, im vergangenen Jahr waren es 55.000.

Auf den ersten Blick fallen bei dem kantigen Design die steile Front mit dem Kia-typischen Kühlergrill samt Tigernase und die extrem kurze Motorhaube sowie das fast senkrecht abfallende Heck auf. Dazwischen sind 3,59 Meter aufregender Kleinwagen. Den neuen Picanto gibt es dann nur noch als Fünftürer, Flaggschiff ist der ganz neue 1,0 T-GDI, die rennsportliche Version. Er kommt Ende dieses Jahres. Die Sportvariante unterscheidet sich von ihren Brüdern durch Sportstoßfänger, hinten mit Diffusor-optik, einem Doppelauspuff mit verchromten Endrohren sowie roten, silberfarbenen oder schwarzen Farbakzenten an Kühlergrill, seitlichen Lufteinlässen, Seitenschwellern und Heckschürze.

Drei Benziner sind für den Picanto vorgesehen: Einstiegsmotor ist ein 1,0-Liter-Dreizylinder mit 67 PS. 84 PS bietet ein 1,2-Vierzylinder. Im neuen 1.0 T-GDI werkelt ein Dreizylinder-Downsizing-Triebwerk mit 100 PS. Für die gesamte Picanto-Familie sind elf besondere Lackierungen vorgesehen, darunter unter anderem die Metallic-farben Shiny Red, Auroraschwarz, Pop Orange, Sparkling Silver, Celestial Blue und Lime Light. Nicht minder auffällig sind die eckiger gestalteten Scheinwerfer mit LED-Blinkleuchten und LED-Tagfahrlicht.

Auch der Picanto-Innenraum ist neu. Am Armaturenbrett fällt der Sieben-Zoll-Touchscreen auf. Das Cockpit lässt sich vernetzen, etwa mit Android Auto oder Apple CarPlay. Smartphones können induktiv geladen werden.

Standard sind schwarze oder graue Stoff-Sitzbezüge. Wahlweise gibt es aber auch Ledernachbildungen in fünf Farbvarianten. Auf den Vordersitzen bietet der Kleine viel Platz und Beinfreiheit, hinten finden zwei Erwachsene gut Platz, sofern sie keine Hünen sind. Gewachsen ist der Kofferraum um 55 auf jetzt 255 Liter.

Kleine Besonderheit: Der Boden kann herausgenommen werden, was 14,5 Zentimeter Höhengewinn entspricht. Ansonsten verstaut man hier sicher Warndreieck und Verbandskasten.

Vom Vorgänger übernommen wurde das Fahrwerk mit Mac-Pherson-Federbeinen vorne und Verbundlenkerachse hinten. Neu ist das „Torque Vectoring by Braking“, das bei Kurvenfahrten für mehr Sicherheit und stabileres Handling sorgt, indem es einem Untersteuern entgegenwirkt.

Was der neue Picanto kosten wird, darüber macht Kia noch keine Angaben. Die Vorgänger-Generation fing bei knapp unter 10.000 Euro an.

Hans Moritz ■



Unser Autor Hans Moritz konnte den Kleinen schon aus der Nähe begutachten.



So aufregend kann klein sein: Das Heck fällt steil ab – der Picanto ist nur 3,59 Meter lang. Innen gibt's moderne Optik und einen Sieben-Zoll-Touchscreen.



Besonders knackig wirkt der Picanto in der GT-Line.

Sparsam und cool zugleich

Mit dem Niro haben die Koreaner ein spannendes Hybrid-Modell im Programm



Schaut aus wie ein kerniger Offroader, ist unter der Schale aber ein effizienter Stadtfliitzer mit aktueller Hybrid-Technik: der Niro.

Von Alexander Rülke

Erheitzige Ziele haben sich die Koreaner gesteckt: Bis 2020 soll die Kia-Palette elf emissionsarme Fahrzeuge umfassen. Mit deren Hilfe soll der Flottenverbrauch um 25 Prozent gesenkt werden. „Diese Absenkung ist nur möglich mit neuen Technologien“, sagt Steffen Cost, Geschäftsführer von Kia Deutschland. Gemeint sind Autos mit voll-elektrischem Antrieb, Hybride und Plug-in-Hybride.

4,36 Meter Nun hat der Hersteller mit dem Niro (ab 24.990 Euro, voll ausgestattet kostet er rund 10.000 Euro mehr) das jüngste Modell des Spar-Plans präsentiert. Und laut Steffen Cost ist es „der erste Crossover mit Hybridantrieb, der auch noch schön ist“. In der Tat ist die Optik des 4,36 Meter langen Fünftürers gelungen. Das Auto wirkt modern und versprüht keinen „Schaut her ich bin ein Spritspar-Modell“-Charme, wie das teilweise bei Wettbewerbern der Fall ist. Stattdessen gibt es den Kia-typischen Frontgrill, hoch positionierte Scheinwerfer, eine muskulöse Motorhaube sowie breite C-Säulen sowie ein Heck mit Dachspoiler und Diffusor. Für den passenden Offroad-Look sorgt die schwarze Kunststoff-Bepunktung.

Materialmix Rundum gelungen auch der Innenraum: Der Materialmix aus weichem Leder, schwarzen Klavierlackblenden, Alu-Pedalen und dem dicken Wählhebel für das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe passt. Der Fahrer blickt auf stylische weiße Anzeigen, kann seinen Sitz kühlen und das griffige Lenkrad wärmen lassen und findet dank Smartphone-fähigem Navigationssystem mit Acht-Zoll-Display stets den Weg.

Doch es gibt auch noch Verbesserungspotenzial: Der grobschlächtrige Fußhebel für die Feststellbremse passt eigentlich nicht in solch ein schickes Auto. Und die Öffnung des Schiebedachs ist in Zeiten von riesigen Panoramafenstern relativ klein geraten. Hervorragend ist hingegen das Platzangebot: Vier Insassen haben es bequem, selbst wenn

vorne große Menschen sitzen. Hier macht sich der üppige Radstand von 2,70 Meter bemerkbar.

In den Kofferraum passen 427 bis 1425 Liter, auch das ist ein guter Wert – da sich die Batterie platzsparend unter der Rücksitzbank befindet.

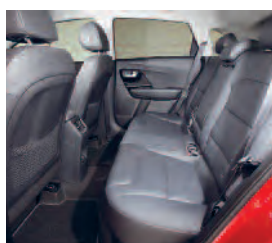
Technik Doch nun zum Antrieb. Beim Niro kombiniert Kia einen 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner samt 105 PS mit einem 43,5 PS starken Elektromotor. Daraus generieren die Asiaten eine Systemleistung von 141 PS und 265 Newtonmeter Drehmoment.

Das reicht, um im Verkehr ordentlich mitzuschwimmen. Dynamische Ansprüche werden hingegen nicht bedient – 11,5 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 sprechen eine deutliche Sprache.

Doch der Hybrid soll ja auch kein Sportwagen sein, sondern beim Spritsparen helfen. Und das funktioniert: Bei ersten Testfahrten im Stadtverkehr meldete der Bordcomputer Werte zwischen 3,6 und 4,2 Litern – nah dran am Normverbrauch von 3,8 Litern (CO₂-Emission: 88 Gramm pro Kilometer, mit 16 Zöllern. Mit 18-Zöllern steigt der Wert auf 4,4 Liter, 101 g/km).

Vorteile Gerade im Stop-and-Go-Verkehr kann die Hybridtechnik ihre Vorteile sehr gut ausspielen und lässt den Fronttriebler teilweise voll elektrisch anrollen, unterstützt beim sanften Beschleunigen und rekuperiert beim Bremsen – sprich Energie fließt dann wieder in die Batterie zurück. Doch wer mit dem Niro auf Landstraßen und der Autobahn unterwegs ist, muss dann doch mit deutlich höheren Verbräuchen als gewünscht rechnen. ■

Armaturen-träger nach Kia-Art: Sauber verarbeitet, und klar strukturiert.



Hervorragend ist das Platzangebot – sowohl vorne als auch hinten.

Der Sportler in der Familie

Der Kia cee'd GT mobilisiert 204 PS / Fahrwerk deutlich straffer abgestimmt als bei den Grundmodellen

Der Autohersteller Kia hat seine gesamte cee'd-Familie aufgehübscht. So präsentieren sich das fünftürige Schrägheck-Modell, die Kombiversion Sportswagon und der Dreitürer pro cee'd mit einem dezent modernisierten Außendesign und veredeltem Innenraum. Zusätzlich sind ein neuer 1,0-Liter-Turbobenziner, ein kraftvollerer 1,6-Liter-Diesel sowie ein siebenstufiges Direkt-schaltgetriebe im Angebot. Auch die Sportskanonen cee'd GT und pro cee'd GT rollen modifiziert vom Band im slowakischen Zilina. Alle drei Karosserievarianten des überarbeiteten Kompaktwagens werden zusätzlich in der neuen Ausführung GT Line angeboten, die sich in ihrer sportlichen Optik an das Design der GT-Modelle anlehnt.

Indessen, die sportlichen Aushängeschilder der Modellfamilie sind der cee'd GT sowie der pro cee'd GT. Beide stehen auf 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und strotzen vor Kraft. Sie betonen mit tief gezogenen Stoßfängern in Wagenfarbe, Tagfahrlicht mit jeweils vier LED-Spots, Seitenschweller, der Auspuffanlage mit Doppelrohr und rot lackierten Bremssätteln ihre Dynamik. Der gefahrene fünftürige cee'd 1,6 GT Track bietet neben seiner Sportlichkeit auch reichlich Komfort. Die Insassen genießen vorne als auch hinten reichlich Freiheiten. Für die Urlaubsreise steht ein Gepäckfach mit einem Volumen von 380 Litern zur Verfügung. Nach Um-

mit Kunstleder-Einsätzen oder das nach unten abgeflachte Lenkrad mit rot abgesetzten Nähten zum aufgewerteten Ambiente bei Sportsitze von Recaro, ebenfalls mit roten Kontrastnähten, nehmen den Fahrer und seinen Beifahrer auf. Die Verarbeitung der verschiedenen Materialien gibt keinen Anlass zur Kritik.

Für dynamischen Vortrieb sorgt im GT ein neuer 1,6-Liter-Benzindirekteinspritzer, der 204 PS mobilisiert. In 7,6 Sekunden schiebt sich der Kompaktsportler die 100-Kilometer-Marke bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Das manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe arbeitet präzise und knackig. Wie es sich für einen Sportler gehört, lässt auch sein Klang aufhorchen. Besonders kernig knurrt das Aggregat, wenn der Fahrer die GT-Taste gedrückt hat. Auch visuell tut sich dann etwas: Es gibt einen Wechsel vom Tachometer in der traditionellen Form als Rundinstrument hin zu Drehzahlmesser und Ladedruckanzeige, die flankiert sind von blauen und roten LED-Säulen. Das Fahrwerk gibt sich dabei recht sportlich. Es ist gegenüber den Grundmodellen deutlich straffer abgestimmt, was der Fahrdynamik zu gute kommt.

Beide Kia cee'd GT werden in zwei Ausführungen GT-Challenge (ab 25.190 Euro) und GT-Track (ab 28.390 Euro) angeboten. Wobei schon die Basisversion eine umfangreiche Serienausstattung bietet. Hierzu zählen neben anderem



Der Kia cee'd GT steht auf 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und strotzt vor Kraft.

klappen der Rückbank erhöht sich der Wert auf bis zu 1318 Liter. Im Innenraum tragen Applikationen in Klavierlackoptik und Softtouch-Schwarz, Türverkleidungen

Radio, CD, Sitzheizung, beheizbares Multifunktionslenkrad oder Parksensoren. Der günstigste Kia cee'd kommt auf 14.990 Euro.

Klaus Neumann ■

SONDERMODELL
Kia Sorento Masterpiece

Koreanisches Meisterwerk



Mit einem exklusiven Sondermodell krönt Kia sein SUV-Flaggschiff Sorento. Der auf 200 Einheiten limitierte Sorento Masterpiece basiert auf der höchsten Ausstattungsvariante Platinum und wartet mit besonderen Details wie einem Alcantara-Dachhimmel, carbonummantelten Endrohren und edlen 20-Zoll-Leichtmetallrädern auf. In puncto Antrieb halten die Koreaner am Bewährten fest und schicken das Meisterwerk mit dem 200 PS starken 2.2 CRDi und einer Sechsstufen-Automatik ins Rennen.
Kostenpunkt: 60.990 Euro.



01/02-2017

FAHRBERICHT · Kia Soul

Kia Soul 1.6 T-GDi

Endlich hat Kia mit der Überarbeitung des Soul seinem Crossover auch einen Motor mit passendem Temperament spendiert. Erste Fahrt mit dem 204-PS-Turbo



Von Michael Godde

Kia bezeichnet den Soul selbst als Kult-Crossover. Der Grund dafür bleibt zumindest in Deutschland etwas verborgen. Denn während Nissan bis September von seinem extrovertierten Juke fast 7000 Exemplare verkauft hat, läuft der Absatz des Soul mit gerade einmal gut 2200 Modellen eher verhalten. Ein Grund dafür dürfte die bisher eher langweilige Motorenpalette mit einem 132-PS-Benziner und dem 136-PS-Diesel sein. Jetzt kommt frischer Wind ins Portfolio, Kia rüstet auf: Der Soul erhält einen 1,6-Liter-Turbo mit 204 PS und eine damit verbundene Top-Ausstattung.

Der mit einem Twin-Scroll-Turbolader und variabler Einlass- sowie Auslassventilsteuerung arbeitende Vierzylinder legt sich mächtig ins Zeug. Gasbefehle beantwortet er nach einer kurzen Gedenkpause mit ordentlichem Schub. Spontane Sprinteinlagen organisiert das serienmäßige Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Abstimmung

DATEN
4-Zyl., 4-Vent., Turbo; 1591 cm³; 150 kW/204 PS bei 6000 /min; 265 Nm bei 1500 – 4000 /min; 7-Gang, Doppelkupplung; Vorderradantrieb; L/B/H 4140/1800/1618 mm; Radstand 2570 mm; Leergewicht/Zuladung 1289/601 kg; Kofferraum: 238 – 1367 l; 0–100 km/h in 7,8 s; 196 km/h; EU-Verbrauch 6,9 l S/100 km; CO ₂ -Ausstoß 156 g/km; Grundpreis 28.390 Euro <small>Alle Daten Werksangaben</small>



Das Acht-Zoll-Navigations-system mit Touchscreen ist wie das JBL-Sound-system beim Turbo Standard.

mit dem Turbotriebwerk gekonnt und stellt der kräftigen Leistungsentfaltung schnell die passende Zahnradkombination bereit. Ohne Mühe schnalzt das Turbo-Triebwerk dann leichtfüßig über 6000 Touren und sorgt dafür, dass der Soul in sportlichen 7,8 Sekunden Tempo 100 erreicht.

Das richtige Feedback kreiert der Soul im Sport-Modus des serienmäßigen Drive-Mode-Select. Der Antrieb packt dann bissiger zu, und die Lenkung reduziert die Lenkunterstützung. Jetzt wieselt der Soul genau mit jenem Schuss gute Laune durch die Gegend, die ihm bisher fehlte. Lediglich beim Sound dürfte der quirliche Turbo gern mit einer etwas härteren Melodie aufspielen.

Dafür fehlt es dem 28.390 Euro teuren Top-Soul ansonsten an nichts: Bei ihm gehören das druckvolle JBL-Sound- und das Acht-Zoll-Navigationssystem (mit Android Auto und Apple CarPlay kompatibel) genauso zur Serienausstattung wie die Assistenz-armada aus Spurhalte-, Spurwechsel- und Querverkehrsassistenten oder das Bi-Xenonlicht. Lediglich ein Panorama-Glasdach inklusive LED-Innenraumbeleuchtung (990 Euro) und eine edle Metallic-Lackierung (ab 550 Euro) kosten Aufpreis.

FAZIT

Der neue, temperamentvolle Turbo steht dem Kia sehr gut. Zwar ist der Soul 1.6 T-GDi mit über 28.000 Euro kein Schnäppchen, aber top ausgestattet und grundsolide verarbeitet. Dazu gibt es sieben Jahre Garantie (bis 150.000 km).

2,0



03-2017

DAUERTEST · Kia Sportage

Schweres Erbe

Der erste Kia Sportage, erst vor Jahresfrist im Dauertest, glänzte als Null-Fehler-SUV, nun ist der Nachfolger da und gleich im Fuhrpark der Redaktion im Einsatz. Anders als sein Vorgänger kommt er mit Schaltgetriebe, doch ebenfalls mit dem stärksten Diesel und Allradantrieb. So konfiguriert ist er 37.390 Euro teuer, dazu kommen Metallic-Lack in Infra Red, das Panoramadach, das Leder- und das Technikpaket, macht 40.920 Euro.

Der Sportage wird besonders von unseren Kamera-Männern gern zu Dienstfahrten gebeten, das gute Raumangebot, die einfache Bedienung und die unaufgeregte Antriebseinheit passen gut in den stressigen



Eine der ersten Dienst-fahrten bringt den Sportage als Fotowagen an den Gardasee.

- Aktueller km-Stand: 38.519
- In unserer Garage seit 20.6.2016
- Testwagenpreis: 40.920 Euro
- Bisheriger Testverbrauch: 8,2 Liter Diesel/100 km
- Variante: 2.0 CRDi 185 AWD GT Line
- Leistung: 185 PS

Text: Heinrich Lingner



Fotografenalltag. Zudem ist der Sportage mit dem 185-PS-Diesel sehr flott unterwegs. Und dank des 62-Liter-Tanks und des moderaten Verbrauchs schafft er auch gern mal über 800 km zwischen den Tankstopps.

8,2 Liter Diesel benötigt er im Schnitt, also einen reichlichen Liter weniger als der Sportage mit Automatikgetriebe, der 2015 im Dauertest war (9,4 Liter). Das kann sich sehen lassen.

Gar keine Kritik also? Nicht ganz, die mangelnde Übersichtlichkeit missfällt einigen. Na, wenn's weiter nichts ist!

FAHRBERICHT · Kia Optima Sportswagon

Kombispaß von Kia

Optima Sportswagon mit bis zu 245 PS

Einst schickte Kia den Magentis ins heiß umkämpfte Feld der Mittelklasse, inzwischen hat der Optima die Rolle übernommen. Zum Modelljahr 2017 wurde die Modellpalette deutlich erweitert, mit dem Optima Sportswagon bringen die Südkoreaner erstmals einen Mittelklassekombi auf den Markt. Los geht's ab 25.990 Euro.

Und das äußerst stilvoll: Wer bei den Themenfeldern „Mittelklasse“ und „Kombi“ die Nase rümpft, der sollte sich den Neuling einmal näher anschauen. Hochwertig schaut er aus, selbstbewusst – deutlich merkt man Kia an, dass hier ins Premium-Segment gezielt wird. Und natürlich auch in ein Segment, in dem der Kombi ganz klar die Nase vorn hat: Neun von zehn Mittelklasse-Neuzulassungen rollen im Kombigewand auf die Straße. Ohne Kombi findet man in diesem Segment als Marke eigentlich gar nicht statt.

Ohne Alltagstalente aber auch nicht, und hier haben sich die Verantwortlichen in Seoul ordentlich Gedanken gemacht. Pfiffig im 552 Liter fassenden Gepäckraum ist beispielsweise das Trennsystem, das auf zwei Schienen läuft, und mit dem man unterschiedlich große Kisten gut fixieren kann. Leider gibt es die Kofferraum-Eisenbahn wie auch das Gepäckraumtrennnetz erst ab der Ausstattungsvariante Vision. Dafür passt die Gepäckraumabdeckung ins Tiefgeschoss des Ladeabteils, das angenehm variabel erweitert werden kann, lässt sich doch die Rücksitzlehne in drei separaten Teilen – im Verhältnis 40:20:40 – umlegen. Notfalls sitzen hinten immer noch zwei Freunde, deren Snowboards sich in der Mitte stapeln. Bleiben freilich Freunde und Schneebretter daheim, lässt sich das Ladeabteil auf bis zu 1.686 Liter aufbrezeln.

Apropos aufbrezeln: Das tat Kia auch grundsätzlich mit dem gesamten Optima, wurden doch kürzlich für Limousine wie für den Kombi die neuen Sportversionen GT Line und GT eingeführt. Zudem feiert in der GT-Version ein feuriger Turbobenziner mit 245 PS aus zwei Litern Hubraum Premiere. Der aufgeladene Vierender ist die neue Topmotorisierung und mit auffällig roten Bremssätteln ausgestattet: stärker oder schneller war in Europa noch kein Serien-Kia.

Doch der Reihe nach, lassen wir den Kleinen den Vortritt, womit wir zunächst beim 1,7 CRDi mit 141 PS wären, der den rund 1,7 Tonnen wiegenden Kombi durchaus in Schwung hält, auch wenn er kein Abo für die linke Spur hat. Dafür ist man speziell mit dem 7-Gang-DSG sehr entspannt unterwegs. Der Verbrauch liegt im Schnitt bei 6,8 Litern, hier dürfen die Ingenieure gerne noch ein wenig nachfeilen.

Wer hingegen einen Benziner fahren möchte, der möge sich mit dem 163 PS starken 2.0 CVVL befassen – oder eben mit dem Flagg-schiff, das aus dem selben Hubraum besagte 245 Pferdestärken generiert. Die freilich wollen auch gefüttert werden, der Verbrauch liegt aus Prinzip nicht im einstelligen Bereich, eisige Temperaturen, wie wir sie in der zweiten Januarhälfte hatten, lassen mitunter eine „12“ vor dem Komma erscheinen. Allerdings liegen auch die Fahrleistungen – und natürlich der Fahrspaß – auf einem äußerst ansprechen-den Niveau, zumal das maximale Drehmoment von 350 Nm im gesamten Drehzahlbereich zwischen 1350 und 4000 Umdrehungen ansteht. Weiterhin schiebt der Optima Sportswagon GT in 7,6 Sekunden auf Tempo 100, wobei erst bei 232 km/h das Limit erreicht ist. Na ja, nicht ganz, die Limousine erreicht Tempo 100 in einer Fünftelsekunde mehr, und in der Spitze 240.

Spitze ist dieser Motor auch noch in anderer Hinsicht, stellt er doch die einzige Motorisierung des 41.790 Euro kostenden Flagg-schiffs „GT“ dar, während die Version „GT Line“ grundsätzlich als Selbstzünder daherkommt. „Edition 7“, „Vision“ und „Spirit“ sind sowohl mit benzinerigen 163 wie mit dieseligen 141 PS erhältlich.

Je nach Variante punkten die Modelle dann mit einer Lederausstattung, die vollends für ein Oberklassenambiente sorgt, oder so angenehmen Features wie der Sitzheizung für kalte und der Sitzlüftung für heiße Tage. Am Volant wie im Fond fühlt man sich schlicht und ergreifend wohl, zumal das gediegene, hochwertige Innendesign so seriös wirkt. Und weil sich zudem im Heck auch noch sehenswerte Alltagsqualitäten verbergen, kann man den „Mittelklassekombineuling“ als gelungenen Wurf ins D-Segment bezeichnen. Heiko P. Wacker