

# Pressespiegel Q3-2017



| Kia Stonic   |                                      |   |
|--|--------------------------------------|---|
| <u>Cooler Korea-Crossover</u>                        | Hamburger Morgenpost · 23.06.2017    | <b>1.2 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 118 g/km.   |
| <u>Individuell gesetzte Akzente</u>                  | Mannheimer Morgen · 09.09.2017       | <b>1.4 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 125 g/km.   |
| <u>Alle Infos zum Kia Stonic</u>                     | Auto Bild online · 13.07.2017        | <b>1.0 T-GDI 120 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,0 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 115 g/km.  |
| <u>Kia Stonic auf der IAA</u>                        | Auto Zeitung online · 13.09.2017     | <b>1.6 CRDi (Modelljahr 2018)</b> (Diesel/Manuell); 81 kW (110 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 109 g/km.   |
| Kia Stinger  |                                      |   |
| <u>Koreas Stachel</u>                                | Auto Bild sportscars · 07-2017       | <b>2.0 T-GDI GT-Line</b> (Benzin/Automatik); 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 186 g/km.   |
| <u>Was ist das für ein Auto?</u>                     | Auto Bild · 31-2017                  | <b>3.3 T-GDI AWD GT</b> (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 204 g/km.   |
| <u>Kia Stinger GT 3.3 T-GDI</u>                      | Auto Zeitung · 15-2017               | <b>2.2 CRDi GT-Line</b> (Benzin/Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 154 g/km.  |
| <u>Dieser Kia ist gut in Form!</u>                   | Bild Zeitung · 29.08.2017            | <b>3.3 T-GDI AWD GT</b> (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 169 g/km.  |
| <u>Preisansage für Kia Stinger</u>                   | Die Welt online · 06.09.2017         |   |
| Kia Optima Plug-in Hybrid                            |                                      |   |
| <u>Elektro-Offensive der Koreaner!</u>               | tz/Münchner Merkur · 26.08.2017      | <b>2.0 GDI Attract</b> (Benzin/Strom/Automatik); 151 kW (205 PS) Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,6 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 12,2 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 37 g/km.       |
| Kia Niro Hybrid / Plug-in Hybrid                     |                                      |   |
| <u>Elektro-Offensive der Koreaner!</u>               | tz/Münchner Merkur · 26.08.2017      | <b>Hybrid 1.6 GDI (Modelljahr 2017)</b> (DCT6); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 101 g/km.  |
| <u>Kleiner Flitzer mit Elektro-Power aus Fernost</u> | Magdeburger Volksstimme · 26.08.2017 | <b>Plug-in Hybrid 1.6 GDI (Modelljahr 2018)</b> (DCT6); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 9,8 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 29 g/km. |
| Kia Soul EV  |                                      |   |

The Power to Surprise

|  |                                      |   |
|--|--------------------------------------|---|
| <u>Elektro-Offensive der Koreaner!</u>               | tz/Münchner Merkur · 26.08.2017      | (Modelljahr 2018) PLUG / PLAY 30 kWh 81,4 kW (110 PS):                                      |
| <u>Kleiner Flitzer mit Elektro-Power aus Fernost</u> | Magdeburger Volksstimme · 26.08.2017 | Stromverbrauch kombiniert 14,3 kWh / 100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.   |
| Kia Optima Sportswagon Plug-in Hybrid                |                                      |   |
| <u>Elektro-Offensive der Koreaner!</u>               | tz/Münchner Merkur · 26.08.2017      | 2.0 GDI Attract (Benzin/Strom/Automatik); 151 kW (205 PS) Kraftstoffverbrauch               |
| <u>Kia Optima SW Plug-in Hybrid</u>                  | Auto Zeitung · 20-2017               | kombiniert 1,4 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 12,3 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -      |
| <u>Der Kombi fürs gute Gewissen</u>                  | Auto Bild 34-2017                    | Emission kombiniert 33 g/km.  |
| <u>An den Stecker, fertig, los</u>                   | Berliner Kurier · 27.08.2017         |   |
| <u>Kleiner Flitzer mit Elektro-Power aus Fernost</u> | Magdeburger Volksstimme · 26.08.2017 |   |
| Kia Optima Sportswagen                               |                                      |   |
| <u>Sportlich, praktisch und stilvoll</u>             | Göttingen mobil · 24.07.2017         | 2.0 CVVL (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 120 kW (163 PS): Kraftstoffverbrauch           |
|  |                                      | kombiniert 7,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 174 g/km.                     |
|  |                                      | 1.7 CRDi (Modelljahr 2018) (Benzin/DCT); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch               |
|  |                                      | kombiniert 4,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -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 <sub>2</sub> -Emission kombiniert 191 g/km. |
| Kia Soul   |                                      |   |
| <u>Der Kraftwürfel</u>                               | Nordbayerischer Kurier · 03.06.2017  | 1.6 GDI (Modelljahr 2018) (Benzin, Manuell); 97 kW (132 PS): Kraftstoffverbrauch            |
|  |                                      | kombiniert 6,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 152 g/km.                     |
| <u>Ikone aus Korea</u>                               | Auto Zeitung · 18-2017               | 1.6 T-GDI (Modelljahr 2018) (Benzin, DCT); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch             |
|  |                                      | kombiniert 6,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 156 g/km.                     |
| Kia Sportage   |                                      |   |
| <u>Ein scharfer Strebertyp</u>                       | Hamburger Morgenpost · 11.08.2017    | 2.0 CRDi 185 AWD (Modelljahr 2018) (Diesel/Manuell); 136 kW (185 PS):                       |
|  |                                      | Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 154 g/km. |
| <u>Diese Autos machen glücklich</u>                  | Auto Bild · 31-2017                  | 1.6 GDI 2WD (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 97 kW (132 PS): Kraftstoffverbrauch         |
|  |                                      | kombiniert 6,7 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 156 g/km.                     |
|  |                                      | 1.6 T-GDI AWD (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 130 kW (177 PS):                          |
|  |                                      | Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 177 g/km. |
| Kia Sorento  |                                      |   |
| <u>Mit zwei Gängen mehr</u>                          | Focus online · 05.09.2017            | 2.2 CRDi AWD (Modelljahr 2018) (Diesel, Automatik); 147 kW (200 PS):                        |
|  |                                      | Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 170 g/km. |

The Power to Surprise

|                                     |   |   |
|-------------------------------------|---|---|
| Kia Carens                          |   |   |
| <u>Liebling der Familie</u>         | Heilbronner Stimme · 19.08.2017           | <p><b>2.0 GDI (Modelljahr 2017)</b> (Benzin, Automatik); 122 kW (166 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 182 g/km.</p> <p><b>1.7 CRDi (Modelljahr 2017)</b> (Benzin, Manuell); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 126 g/km.</p> <p><b>1.7 CRDi (Modelljahr 2017)</b> (Benzin, DCT); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 127 g/km.</p> |
| Kia Picanto                         |   |   |
| <u>Agiler Stadtflitzer</u>          | Auto Zeitung · 14-2017                    | <b>1.0 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 49 kW (67 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 101 g/km.   |
| <u>Picanto Sache</u>                | Flottenmanagement · 01.06.2017            | <b>1.2 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 106 g/km.   |
| <u>Pfiffig verpackt und sparsam</u> | mitteldeutsche Zeitung · 05.08.2017       | <b>1.0 T-GDI (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 104 g/km.  |
| Kia Rio                             |   |   |
| <u>Endlich 18 und erwachsen</u>     | news-automobile.de<br>online · 27.06.2017 | <b>1.2 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,8 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert: 109 g/km.  |
| <u>Der macht optisch was her</u>    | Donaukurier · 05.08.2017                  | <p><b>1.4 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert: 114 g/km.</p> <p><b>1.0 T-GDI 100 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 102 g/km.</p>   |
| <u>Mit gefälligen Linien</u>        | Mannheimer Morgen · 28.08.2017            | <p><b>1.0 T-GDI 120 (Modelljahr 2018)</b> (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 107 g/km.</p> <p><b>1.4 CRDi 77 (Modelljahr 2018)</b> (Diesel/Manuell); 57 kW (77 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 92 g/km.</p>   |

The Power to Surprise



# Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen



15-2017

NEUVORSTELLUNG · Kia Stonic



### 3. QUARTAL 2017

|   |    |
|---|----|
| ■ KIA STONIC                                  |    |
| Hamburger Morgenpost · 23.06.2017             |    |
| Cooler Korea-Crossover                        | 2  |
| Mannheimer Morgen · 09.09.2017                |    |
| Individuell gesetzte Akzente                  | 2  |
| Auto Bild online · 13.07.2017                 |    |
| Alle Infos zum Kia Stonic                     | 3  |
| Auto Zeitung online · 13.09.2017              |    |
| Kia Stonic auf der IAA                        | 3  |
| ■ KIA STINGER                                 |    |
| Auto Bild sportscars · 07-2017                |    |
| Koreas Stachel                                | 4  |
| Auto Bild · 31-2017                           |    |
| Was ist das für ein Auto?                     | 4  |
| Auto Zeitung · 15-2017                        |    |
| Kia Stinger GT 3.3 T-GDI                      | 5  |
| Bild Zeitung · 29.08.2017                     |    |
| Dieser Kia ist gut in Form!                   | 5  |
| Die Welt online · 06.09.2017                  |    |
| Preisansage für Kia Stinger                   | 5  |
| ■ KIA ELEKTRO-OFFENSIVE                       |    |
| tz/Münchner Merkur · 26.08.2017               |    |
| Elektro-Offensive der Koreaner!               | 6  |
| Auto Zeitung · 20-2017                        |    |
| Kia Optima SW Plug-in Hybrid                  | 6  |
| Auto Bild 34-2017                             |    |
| Der Kombi fürs gute Gewissen                  | 6  |
| Berliner Kurier · 27.08.2017                  |    |
| An den Stecker, fertig, los                   | 7  |
| Magdeburger Volksstimme · 26.08.2017          |    |
| Kleiner Flitzer mit Elektro-Power aus Fernost | 7  |
| ■ KIA OPTIMA SPORTSWAGON                      |    |
| Göttingen mobil · 24.07.2017                  |    |
| Sportlich, praktisch und stilvoll             | 8  |
| ■ KIA SOUL TURBO                              |    |
| Nordbayerischer Kurier · 03.06.2017           |    |
| Der Kraftwürfel                               | 8  |
| ■ KIA SOUL ICONIC <sup>2</sup>                |    |
| Auto Zeitung · 18-2017                        |    |
| Ikone aus Korea                               | 8  |
| ■ KIA SPORTAGE                                |    |
| Hamburger Morgenpost · 11.08.2017             |    |
| Ein scharfer Strebertyp                       | 9  |
| Auto Bild · 31-2017                           |    |
| Diese Autos machen glücklich                  | 9  |
| ■ KIA SORENTO                                 |    |
| Focus online · 05.09.2017                     |    |
| Mit zwei Gängen mehr                          | 9  |
| ■ KIA CARENS                                  |    |
| Heilbronner Stimme · 19.08.2017               |    |
| Liebling der Familie                          | 9  |
| ■ KIA PICANTO                                 |    |
| Auto Zeitung · 14-2017                        |    |
| Agiler Stadtfitzer                            | 10 |
| Flottenmanagement · 01.06.2017                |    |
| Picanto Sache                                 | 10 |
| Mitteldeutsche Zeitung · 05.08.2017           |    |
| Pfiffig verpackt und sparsam                  | 10 |
| ■ KIA RIO                                     |    |
| news-automobile.de online · 27.06.2017        |    |
| Endlich 18 und erwachsen                      | 11 |
| Donaukurier · 05.08.2017                      |    |
| Der macht optisch was her                     | 11 |
| Mannheimer Morgen · 28.08.2017                |    |
| Mit gefälligen Linien                         | 11 |
| ■ KIA PROCEED                                 |    |
| auto motor und sport online · 07.09.2017      |    |
| Ausblick auf den neuen Kompakten              | 12 |
| ■ KIA DESIGN                                  |    |
| ramp · 39-2017                                |    |
| Peter Schreyer: Unterwegs                     | 12 |
| ■ KIA CORPORATE                               |    |
| fnweb online · 28.08.2017                     |    |
| Bei Kia rollt der Ball                        | 12 |
| Familien-Blickpunkt online · 09.08.2017       |    |
| Kia triumphiert in der J.D.-Power-Studie      | 12 |

## Genau im Trend

Auch Kia setzt mit dem Stonic auf die beliebten City-SUV. Im Gegensatz zum Konzernpartner Hyundai gehen die Koreaner jedoch andere Wege

Es gibt eine Fahrzeugklasse, die den Autobossen aktuell ein Lächeln ins Gesicht zaubert: die der kleinen SUV. Allein in Europa sollen deren Verkäufe bis 2020 auf über zwei Millionen jährlich steigen. Kein Wunder, dass auch Kia auf das Segment setzt.

Mit dem neuen Stonic gehen die Koreaner jedoch einen etwas anderen Weg als die Konzernkollegen von Hyundai. Deren Kona steht auf einer SUV-Plattform, die auch Allradantrieb ermöglicht.

Der Kia Stonic baut dagegen auf dem Kleinwagen Rio auf und ist nur mit Frontantrieb zu haben.

Optisch gibt sich der im europäischen Kia-Designzentrum in Frankfurt gestaltete Stonic jedoch eindeutig als SUV zu erkennen: Dachreling, ein angelegter Unterbodenschutz hinten sowie eine Zweifarben-Lackierung sorgen für den nötigen Lifestyle-Faktor. Zudem ist der Crossover mit 1,52 Metern höher und mit 4,14 Metern länger als der Rio. Generell bietet der Stonic innen wie außen so viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten wie kein Kia zuvor. Sein Kofferraum fasst 352 bis 1155 Liter Gepäckvolumen.

Die zur Wahl stehenden Benzin- und Dieselvarianten sind aus dem Rio bekannt: zwei Saugmotoren mit 1,2 und



Wie für jeden Kia gibt es auf den Stonic sieben Jahre Garantie. Auch innen lässt sich der Stonic vielfältig individualisieren.

1,4 Liter Hubraum und 84 bzw. 99 PS. Dazu kommt der turbogeladene Direkteinspritzer 1.0 T-GDI mit 120 PS. Einziger Selbstzünder ist ein 1,6 Liter großer Turbodiesel mit 110 PS, für den Kia einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 109 g/km angibt.

Sehr erfreulich: Das Infotainmentsystem mit Touchscreen und Smartphone-Integration ist bereits serienmäßig an Bord. Zudem gibt es optional zahlreiche Fahrerassistenzsysteme wie einen Spurhalteassistenten, einen Totwinkelwarner oder einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung. Die Markteinführung ist Ende September 2017. **Markus Bach**

» IAA  
8. bis 14. September 2017

Kia auf der IAA 2017

## Fünf Kia-Premieren

Ausblick auf die nächste cee'd-Generation: Weltpremiere der Studie Proceed

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) enthüllte Kia die neue Studie Proceed. Der dynamisch auftretende Kompaktsportler, der in Frankfurt seine Weltpremiere feierte, gibt einen Ausblick auf die nächste Generation der cee'd-Familie.

Die im europäischen Kia-Designzentrum in Frankfurt entworfene Studie Proceed ist ein für Kia neuer Karosserietyp: ein verlängerter „Hot Hatch“ mit flacher Dachlinie, athletischen Proportionen und kompakten Dimensionen. „In Europa suchen zurzeit viele Autofahrer nach leistungsstarken Alternativen

zum traditionellen dreitürigen Hot Hatch. Deshalb haben wir begonnen, über ein neues Leitbild für die cee'd-Familie nachzudenken“, sagt Gregory Guillaume, Designchef von Kia Motors Europe. „Diese Studie ist unsere Vision davon, wie der dynamische Spirit des Kia Proceed für die nächste Generation von leistungsorientierten Autofahrern neu belebt werden kann.“

Neben diesem Konzeptfahrzeug zeigte der koreanische Hersteller zudem vier Serienmodell-Neuheiten: den Picanto X-Line mit Crossover-Optik und Turbodiesel, das zum Modell-



jahr 2018 überarbeitete SUV-Flaggschiff Sorento, die neue Sportlimousine Stinger, die auf der IAA ihr Deutschlanddebüt gab und Ende Oktober 2017 in Deutschland in den Handel kommt, sowie das neue B-Segment-Crossover Stonic, das in Frankfurt erstmals öffentlich präsentiert wurde.

Kia Proceed auf der IAA

Aktuelle Fahrberichte zum neuen Stonic und zu weiteren Kia-Neuheiten können Sie lesen unter: [www.kia.com/de/erleben/testberichte/](http://www.kia.com/de/erleben/testberichte/)

Mit dem Stonic zielt Kia auf die Eroberung einer starken Position im jungen, schnell wachsenden Segment der B-Crossover. Der Neuling gibt sich durch typische Merkmale wie den Kühlergrill („Tigernase“) auf Anhieb als ein Kia zu erkennen. Das Dach im Stil eines herausnehmbaren Sportwagendachs ist farblich abgesetzt und in fünf Farbtönen erhältlich. Insgesamt wird der Stonic, der so viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten bietet wie kein Kia zuvor, mit bis zu 20 verschiedenen Zweitonlackierungen angeboten.

Ab dem 30. September ist der Stonic in Deutschland erhältlich. Die Einstiegsversion Stonic 1.2 Edition 7, die bereits über eine breite Serienausstattung verfügt, kostet 15.790 Euro. ■





23.06.2017

PREMIERE · Kia Stonic

## Cooler Korea-Crossover

Neuer Kia Stonic stellt sich erstmals zur Schau

Text und Foto: Michael Neher

Keinen alten Käse, sondern ganz frische Trend-Kost tischte Kia im Juni im hippen Amsterdamer „Harbour Club“ auf. Der koreanische Hersteller hatte zur exklusiven Premiere nach Holland geladen. Rund 600

Gäste bekamen den Stonic zu sehen, Kias erstes kleines SUV im B-Segment-Format.

Der markante und selbstbewusst auftretende Neuling ist für Kia ein strategisch sehr wichtiges Modell, mit dem die

Marke in dem jungen, schnell wachsenden Kleinwagen-Segment eine starke Position erobern will.

Der europaweite Jahresabsatz von Mini-SUVs liegt zurzeit bei 1,1 Millionen Einheiten, rund



Ende September rollt der neue Stonic zu den Kia-Händlern.

sieben Prozent des Gesamtmarktes. Experten prognostizieren, dass sich die Stückzahlen bis 2020 sogar auf mehr als zwei Millionen steigern lassen.

**Chef-Designer Peter Schreyer mit dem neuen Kia Stonic bei der exklusiven Premiere im Amsterdamer Harbour Club.**

Bei dem coolen Korea-Crossover kommt auf den ersten Blick der große Einfluss von Chef-Designer Peter Schreyer zur Geltung. Die elegante Formsprache mit eindeutig europäischem Flair kombiniert scharfe Linien und sanft geschwungene Oberflächen. Zugleich gibt sich der Stonic durch die typischen Merkmale wie den „Tigernasen“-Kühlergrill auf Anhieb als

ein Kia zu erkennen. Neben dem schicken Designer-Anzug trägt der neue Stonic auch stolz seine zahlreichen Komfort- und Technologieelemente zur Schau. Zudem setzt das Mini-SUV (Länge: 4,14 Meter) auf ein großes Personalisierungsangebot. So kann der Stonic zum Beispiel mit Zweitonlackierungen in 20 verschiedenen Kombinationen geordnet werden. ■



09.09.2017

NEUVORSTELLUNG · Kia Stonic

## Individuell gesetzte Akzente

Markteinführung des Kia Stonic ist am 30. September. Im europäischen Designzentrum in Frankfurt gestaltet

Mit dem neuen Kia Stonic, der am 30. September große Markteinführung feiert, strebt der Hersteller eine starke Position in der jungen, schnell wachsenden Fahrzeugklasse des B-Segment-Crossovers an.

Der Stonic wird in vier Ausführungen (Edition 7, Vision, Spirit, Platinum Edition) und mit vier Motorisierungen (62 bis 88 kW/84 bis 120 PS) angeboten und bietet bereits ab Werk eine breite Serienausstattung mit 7-Zoll-Touchscreen für Smartphone-Integration, Klimaanlage, Audiosystem, Bluetooth, elektrisch einstellbaren Außenspiegeln, Start-Stopp-System und 15-Zoll-Leichtmetallfelgen.

Sowohl das kraftvoll-markante Außendesign des 4,14 Meter langen Stonic als auch der moderne, stilvolle Innenraum wurden maßgeblich vom europäischen Kia-Designzentrum in Frankfurt gestaltet.

Durch verschiedene Zweitonlackierungen und unterschiedliche Farbakzente im Interieur (je nach Ausführung) bietet das neue Crossover so viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten wie kein anderes Kia-Modell. Trotz seiner kompakten Außen-



**Die Zweitonlackierungen setzen nicht nur Akzente, sondern unterstreichen das kraftvoll-markante Außendesign des Kia Stonic.**

maße bietet der Stonic seinen Insassen viel Platz und verfügt über einen variablen Gepäckraum mit höhenverstellbarem Boden (Volumen: 352 bis 1.155 Liter).

Auf welchem Komfortniveau sich das neue B-Segment-Modell

bewegt, zeigt die voll ausgestattete Ausführung Platinum Edition. Sie verfügt serienmäßig über Kartennavigation, digitalen Radioempfang (DAB/DAB+), Rückfahrkamera, Fernlichtassistent, Smart-Key, Klimaautomatik, elektrisches Glasschie-

bedach und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Standard sind in der Topversion darüber hinaus Spurwechselassistent und Querverkehrwarner sowie drei weitere Sicherheitssysteme, die ab Spirit zum Serienumfang gehören und für die anderen Versionen op-

tional erhältlich sind: Spurhalteassistent, Müdigkeitserkennung und autonomer Notbremsassistent mit Fußgängererkennung.

Die Motorenpalette umfasst drei Benzin- und einen Diesel, die über Sechsgang-Schaltgetriebe (1,2-Liter Benzin: Fünfgang) die Vorderräder antreiben. Bei den Benzinern haben die Käufer die Wahl zwischen einem turboaufgeladenen Direktspritzer 1.0 T-GDI, dem 88 kW (120 PS) starken Downsizing-Triebwerk und zwei Saugmotoren mit 1,2 und 1,4 Liter Hubraum (62 kW/84 PS bzw. 73 kW/99 PS). Der Kraftstoffverbrauch beim Kia Stonic 1.2 liegt kombiniert bei 5,2 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Emissionen: 118 g/km), beim Kia Stonic 1.4 bei 5,5 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Emissionen: 125 g/km) und beim Kia Stonic 1.0 T-GDI bei 5,0 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Emissionen: 115 g/km).

Hinzu kommt ein 1,6-Liter-Turbodiesel, der 81 kW (110 PS) leistet und die Motorisierung mit den niedrigsten CO<sub>2</sub>-Emissionen ist (109 g/km). Dabei weist er einen Kraftstoffverbrauch von kombiniert 4,2 l/100 km auf. ■





# Alle Infos zum Kia Stonic

Mit dem Stonic bringt Kia ein Kleinwagen-SUV auf Basis des Rio. Der Stonic soll gegen den VW Polo T-Cross antreten.

## VORSTELLUNG: SICHERHEIT UND INDIVIDUALITÄT IM FOKUS

Auch Kia will im Markt der Kleinwagen-SUVs mitmischen. Darum kommt im Herbst 2017 der Kia Stonic, ein bulliges SUV mit kantiger Linienführung, Rundum-Beplankung und markentypischen Elementen wie dem „Tigernose“-Grill und den weit oben sitzenden Scheinwerfern – das Ganze auf Basis des kleinen Rio. Kia verspricht, dass der Stonic mehr Individualisierungsmöglichkeiten haben wird als jedes andere Auto der Marke.



Kia Stonic: Cockpit-Architektur auf Höhe der Zeit.

In Anlehnung an die Studie „provo“ von 2013 kann das Dach beispielsweise in fünf verschiedenen Farben lackiert werden und hebt sich so vom Rest des Autos ab. So sollen 20 verschiedene Farbkombinationen möglich sein. Auch im Innenraum stehen verschiedene Farbakzente zur Auswahl, ansonsten setzt Kia hier vor allem auf Ergonomie und Technik. So ist das Infotainment serienmäßig mit Apple Car Play und Android Auto ausgestattet. Die Passagiere auf der Rückbank sollen ausreichend Platz haben.

Für ein berechenbares Fahrverhalten und hohe Sicherheit bei geringem Gewicht besteht die Karosserie zu 51 Prozent aus hochfestem Stahl. Lenkung und Fahrwerk des Stonic sollen so abgestimmt sein, dass das SUV zwar agil ist, aber trotzdem stabil auf der Straße liegt. Für mehr Sicherheit hat das ESC des Kia Stonic zusätzliche Funktionen: Die Gegenlenkunterstützung stimmt ESC und Servolenkung aufeinander ab, in Kurven verhindern die Bremsen, dass das SUV untersteuert. Sollten die Räder links und rechts beim Bremsen nicht gleichmäßig

verzögern, sorgt die Elektronik für eine stärkere Bremskraft. Außerdem bietet Kia optional noch weitere Assistenten für den Stonic an.

Motorseitig gibt es drei Benzin- und einen Diesel mit Leistungen zwischen 84 und 120 PS. Die Konkurrenz kommt auch aus dem eigenen Haus: Neben dem Polo-SUV T-Cross muss sich der Stonic mit dem kürzlich vorgestellten Hyundai Kona messen. Der Kia Stonic wird auf der IAA 2017 in Frankfurt präsentiert.

## INTERIEUR: SCHÖN GERÄUMIG FÜR EIN KLEINWAGEN-SUV

Der Radstand des Stonic misst 2,58 Meter. Schon beim Einstieg gibt's ein Aha-Erlebnis: Schön geräumig ist es im kleinen SUV aus Korea! Kopf, Knie, Ellbogen – alles findet bequem Platz, selbst wenn Fahrer und Beifahrer die 1,90 Meter knacken.

Ähnlich wie im Hyundai Kona ist die Cockpit-Architektur auf Höhe der Zeit, aber nicht extravagant. Ein bisschen Farbe in der Mittelkonsole (insgesamt stehen vier Akzentfarben im Konfigurator), an der Einfassung des Schalthebels und passende Nähte – weiter durften die Innenraumdesigner nicht gehen.

Und so geht es dem Stonic eher um die Praxis als ums Prinzip. Gut so, denn praktisch ist er wirklich: Auch hinten gibt's Platz für (fast) alle Körpergrößen. Mit 1,95-Meter touchieren die Knie nur leicht die Vordersitze, die Haarspitzen streicheln den Dachhimmel. Die meisten Fond-Passagiere dürften fast nicht mitbekommen, dass sie sich in einem Kleinwagen befinden, so kommod sitzt es sich – lässt man einmal die recht kurze Sitzfläche außer Acht.

Gut gefällt die ergonomisch hervorragende Armauflage in der Tür. Dass Kia die Hinterbänke auch mit kleinen Zuwendungen glücklich machen kann, beweist die USB-Ladebuchse zwischen den Vordersitzen. Super, da hat jemand mitgedacht! Wie

beim Kofferraum, der nicht nur akzeptable 352 Liter fasst, sondern auch mit einem doppelten Ladeboden kommt, der sich schräg an die Rücksitzbank anschmiegen kann. Warum? Ganz einfach: Sind die Rücksitze umgeklappt, fällt die entstandene Kante nicht mehr so stark ins Gewicht und macht die 1155 Liter Kofferraumvolumen besser nutzbar.



online · 13.09.2017



B7, IAA Row  
Frankfurt/Main, 29. - 30. September 2017

Kia Stonic

# Kia Stonic auf der IAA

Kia lässt den neuen Stonic auf der IAA ein erstes Bad in der Menge nehmen. Ab Ende September bereits im Handel. Der Preis startet bei mindestens 15.790 Euro.

Ein SUV kommt selten allein. Erst recht nicht aus der gleichen Familie. Deshalb zogen die Koreaner kurz nach der Premiere des Hyundai Kona das Tuch vom Schwestermodell Kia Stonic und schicken so ebenfalls einen kleinen Geländewagen gegen Opel Mokka & Co ins Rennen.

Wie Hyundai setzt dabei auch Kia auf ein buchstäblich schräges Design und einen ungewöhnlich farbenfrohen Auftritt: „Der Stonic wird eines der reizvollsten neuen Modelle in dieser schnell wachsenden Klasse sein“, verspricht Europachef Michael Cole und räumt den Kunden mehr Gestaltungsspielraum ein als je

## AUSSTATTUNG: 20 FARB-ZUSAMMENSTELLUNGEN FÜR DEN STONIC

Weil jeder Stonic nach dem Geschmack seines Besitzers gestaltet sein soll, bietet Kia einiges an Ausstattungen und Extras an. Vier Ausstattungsvarianten sind bestellbar: Edition 7, Vision, Spirit und die vollausgestattete Platinum Edition. Für den Lack sind dank des andersfarbigen Dachs 20 Farbzusammenstellungen möglich. Verschiedene Ausstattungslinien bringen zusätzlich Farbe in den Innenraum.

Optional gibt es für das SUV noch eine Sitzheizung vorne, eine Geschwindigkeitsregelanlage und schlüsselloses Öffnen. Gegen Aufpreis bietet Kia verschiedene Assistenten an: Spurhalte- und Spurwechselassistent mit Totwinkelwarner sind ebenso erhältlich wie ein autonomer Notbremsassistent der auch Fußgänger erkennt und vor einem Frontalcrash warnt. Für mehr Komfort gibt es einen Fernlichtassistenten und eine Müdigkeitserkennung. Ab Werk ist stets ein 7-Zoll-Touchscreen für die Smartphone-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto verbaut. Auch die Klima-



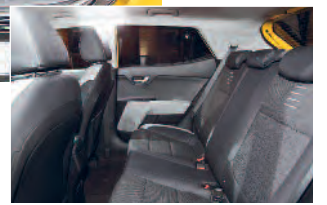
Kofferraum: 352 Liter, doppelter Ladeboden. Bei umgeklappten Rücksitzen 1155 Liter Kofferraumvolumen.

anlage, das Audiosystem, Bluetooth, elektrisch einstellbare Außenspiegel, ein Start-Stopp-System und 15-Zoll-Leichtmetallfelgen sind serienmäßig.

## MOTOREN: DREI BENZINER UND EIN DIESEL

Die Motorenpalette umfasst drei Benzin- und einen Diesel, immer mit Schaltgetriebe und immer mit Frontantrieb. Bei den Benzinern stehen ein Einliter-Turbomotor mit bis zu 120 PS und zwei Saugmotoren mit 1,2 und 1,4 Litern Hubraum sowie 84 und 99 PS zur Auswahl. Der einzige Selbstzünder ist ein 1,6-Liter-Turbodiesel mit 110 PS.

Fond-Passagiere: Auch hinten gibt's Platz für (fast) alle Körpergrößen.



## TECHNISCHE DATEN UND PREIS: AB 15.790 EURO GEHT'S LOS

Der kleine Benzin- mit 84 PS (Ausstattungsline Edition 7) steht ab 15.790 Euro im Prospekt. Weitere Preise stehen noch nicht fest. Schon kurz nach seiner Messepremiere auf der IAA in Frankfurt steht der Kia Stonic ab 30. September 2017 bei den Händlern.

## MOTOREN

- Kia Stonic 1.2 · Leistung: 62 kW (84 PS), Verbrauch: 5,2 l/100 km.
- Kia Stonic 1.4 · Leistung: 73 kW (99 PS), Verbrauch: 5,5 l/100 km.
- Kia Stonic 1.0 T-GDI 120 · Leistung: 88 kW (120 PS), Verbrauch: 5,0 l/100 km.
- Kia Stonic 1.6 CRDi · Leistung: 81 kW (110 PS), Verbrauch: 4,2 l/100 km.



vergleichsweise neuen Turbo-Dreizylinder mit einem Liter Hubraum und 120 PS wählen. Damit sollten Spitzengeschwindigkeiten von knapp 200 km/h drin sein. Die Verbrauchswerte bewegen sich auf dem Prüfstand zwischen 4,2 und 5,5 Liter. Anders als den Hyundai Kona wird Kia den Stonic vorerst wahrscheinlich nicht mit alternativen Antrieben anbieten. Aus gutem Grund. Schließlich gibt es im gleichen Segment bereits den Niro mit Hybrid und den Soul auf Wunsch auch als reines Akku-Auto.

Noch stellen die kleinsten SUV auch den kleinsten Anteil am riesigen Kuchen der Geländewagen. Doch Europachef Cole ist guter Dinge, dass sich das bald ändern wird: „Wir gehen davon aus, dass dieses Segment bis 2020 die SUV aus der Kompaktklasse beim Absatz überholen wird und dass mehr als jede zehnte Neuzulassung dann auf die Klasse des Stonic entfallen wird“, sagt Cole und sieht den Neuling deshalb als kommenden Bestseller der Marke. Denn kleine SUV, da sind sich alle sicher, sind das „Next Big Thing“.





TECHNISCHE DATEN\*  
Kia Stinger

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Motorbauart         | V6, Biturbo              |
| Einbaulage          | vorn längs               |
| Hubraum             | 3342 cm³                 |
| kW (PS) bei 1/min   | 272 (370)/6000           |
| Literleistung       | 111 PS/l                 |
| Nm bei 1/min        | 510/1300-4500            |
| Antriebsart         | Allrad                   |
| Getriebe            | 8-Stufen-Automatik       |
| Reifengröße vorn    | 225/40 R 19              |
| Reifengröße hinten  | 255/35 R 19              |
| Maße L/B/H in mm    | 4830/1870/1400           |
| Leergew./Zulad.     | 1909 bis 1971/416 kg     |
| Leistungsgewicht    | k. A.                    |
| Normverbr.          | 10,6 l/100 km kombiniert |
| 0-100 km/h          | 4,9 s                    |
| Höchstgeschwindigk. | 270 km/h                 |
| Preis               | 54.900 Euro              |
| *Herstellerangaben  |                          |

KIA STINGER

Koreas Stachel

Ein Kia mit 370 PS, Allradantrieb und 270 km/h Spitze? Jawoll, das ist der Stinger!

Von Dirk Branke

Groß geworden sind die Südkoreaner auf der Schnäppchenschiene. Doch das war gestern. Heute bauen sie so sympathische Autos wie den witzigen Van Soul und das schicke Kompakt-SUV Sportage. Und sie wollen mehr. Was, das verdeutlicht am besten der Stinger. Ein Auto, das es so von Kia noch nicht gegeben hat. Vorn mit der für

Kia typischen „Tigernase“, großen Lufteinlässen und LED-Scheinwerfern. Dann folgen eine laaange Motorhaube, eine eingezogene Flanke mit Luftauslässen, 19-Zoll-Räder und ein flacher, coupéartiger Aufbau mit vier Türen und großer Heckklappe. Dass die Erwartungen, die das Design von Peter Schreyer weckt, auch tatsächlich erfüllt

werden, dafür 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. Die Technik des Stinger stammt in den Grundzügen vom G80 – einer bei uns nicht verkauften Luxuslimousine der Hyundai-Edelmarke Genesis. Dazu gehören längs eingebaute



Schöne Instrumente, saubere Verarbeitung – auch das Interieur braucht sich nicht zu verstecken.



Der Stinger ist grundsätzlich hinterradgetrieben, das 370-PS-Topmodell kommt mit Allrad.

FAZIT ★★★★★

Sollte es tatsächlich noch Leute geben, die Kia unterschätzen, dürften sie jetzt endgültig aufwachen. Der Stinger ist ein eindrucksvolles Auto mit klasse Design und anspruchsvoller Technik. Die Sportlimo wird sich solchen Größen wie Audi S5 Sportback und BMW 4er Gran Coupé stellen müssen. Und davor braucht sich der Stinger nicht zu fürchten.

★★★★ = überragend, ★★★ = sehr gut, ★★ = ordentlich, ★ = durchschnittlich, ☆ = fürchterlich

Sagen Sie mal:  
Was ist das für ein Auto?  
Erkennen Passanten in der Fußgängerzone diesen Neuling aus Fernost? Wir tarnten ihn und testeten das.



DAS IST DOCH NICHT ... Hätten Sie ihn auf den ersten Blick erkannt? Bei dieser roten Granate handelt es sich um einen Kia! Bislang kannten wir die Südkoreaner als Hersteller von Massenautos, die in den vergangenen Jahren zwar immer hübscher wurden – unser Herz aber brachten sie eher selten zum Rasen. Ach ja, die sieben Jahre Garantie nicht zu vergessen. Eine echte Vernunftsache also, so ein Kia. Aber jetzt trauen sie sich was und bringen im Herbst den

Stinger („sting“ steht im Englischen für „Stachel“): Eine viertürige Limousine mit fließendem Heck im Format von Audi A5 Sportback oder BMW 4er Gran Coupé. Die technischen Details klingen verlockend: Bis zu 370 PS aus einem V6-Biturbo, alternativ auch bärenstarke Vierzylinder-Benziner und -Diesel. In 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h – ja, Sie lesen wirklich die Daten eines Kia! Dazu kommt eine Optik, die wir so bei den Koreanern noch nicht gesehen haben. Nur am

OPERATION KIA-TARNUNG Für unsere Umfrage haben wir den Kia Stinger unkenntlich gemacht – mit Moosgummi und Klebeband. Sie glauben ja gar nicht, wie viele Logos an einem Auto zu finden sind ... Beim Stinger waren es 18.

Kühlergrill könnte man die Marke erkennen. Und an den Logos. Aber die haben wir zugeklebt! Und auf der Zeil in Frankfurt gefragt: Was ist das?

FAZIT Christopher Clausen

Wird dieser Kia ein Kassenschlager? Noch wissen wir es nicht. Aber die Reaktionen der Passanten zeigen: Der Stinger dürfte das Image des bisherigen „Ach-wie-Praktisch“- und „So-schön-haltbar“-Herstellers Kia deutlich aufmöbeln!





## DATEN Kia Stinger

V6-Zylinder, 4-Ventiler,  
Bi-Turbo; 3342 cm³;  
272 kW/370 PS bei 6000 /min;  
510 Nm bei 1300 – 4500 /min;  
8-Stufen-Automatik; Allradantrieb;  
L/B/H 4830/1870/1400 mm;  
Radstand 2905 mm;  
Leergew./Zulad. 1909 bis 1971/416 kg;  
Kofferraum: 406 bis 1114 l;  
0–100 km/h in 4,9 s; 270, km/h;  
EU-Verbrauch 10,6 l/100 km kombi-  
niert; CO<sub>2</sub>-Ausstoß 244g/km;  
Grundpreis ab 43.990 Euro  
Alle Daten Werksangaben



**Der Rivale**  
BMW 440i xDrive G.C.  
Viertüriger Reihensechser  
mit 326 Turbo-PS, Heckklappe  
und Allrad (Option)  
für 58.400 Euro

# Kia Stinger GT 3.3 T-GDI

Letzte Abstimmungsfahrten auf der Nordschleife  
erlauben einen ersten Eindruck

Von Martin Urbanke

Der Kia Stinger läuft in Korea bereits vom Band, während die Europa-Version in diesen Tagen nun auch noch den letzten Feinschliff auf der Nordschleife des Nürburgrings erhält, bevor sie im Spätherbst auf den

Markt kommt. Für uns eine durchaus willkommene Gelegenheit, erste Fahrindrücke am Steuer des künftigen Topmodells zu sammeln.

Der Stinger ist zwar das bislang schnellste Straßenmodell

der Koreaner, aber das Team um Chef-Dynamiker Albert Biermann hat ganz bewusst keinen Sportwagen entwickelt, sondern einen flotten Reisebegleiter, der mit agilem Handling reichlich Fahrspaß garantieren soll.

Für den nötigen Vortrieb sorgt in der stärksten Version ein V6-Biturbo mit strammen 370 PS, der das gut 4,80 Meter lange Auto in nur 4,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen soll. Der prinzipiell heckbetont agierende Allradantrieb leitet dabei zwar nur jeweils so viel Kraft an die Vorderräder

wie nötig, doch das genügt, um den Kia vom Fleck losstürmen zu lassen, ohne dass die Räder den geringsten Schlupf zeigen.

Zusammen mit gut ausbalancierter Gewichtsverteilung von 53:47 Prozent erweist sich der Stinger im Kurvengeschlängel der Nordschleife als erfreulich spurstabil. Selbst provozierte Extremmanöver und rabiante Lastwechsel bringen ihn kaum aus der Ruhe. Die variabel über- setzte Lenkung arbeitet exakt und vermittelt ein gutes Feedback, wirkt aber eine Spur zu leicht. Und trotz der in der V6-

Version serienmäßigen Adaptiv-Dämpfer offenbart der Stinger eine recht deutliche Seitenneigung. Wie gesagt: Ein Sportwagen will der Kia nicht sein – auch wenn seine Brembo-Stopper die Strapazen der berühmten Eifel-Teststrecke klaglos verkraften. Bis zum Europastart tüfteln die Entwickler jetzt noch am Setting des Modus Sport+ im Fahrprogramm-Menü und an der Bereifung (Conti SportContact5). Der Rest ist serienreif, und das Auto fühlt sich bereits sehr harmonisch an. Das Raumangebot ist gut, die Mate-

rialauswahl wirkt wertig, die Spitze von 270 km/h erscheint glaubwürdig: Auf der Döttinger Höhe zeigte der Tacho 255 – aber da geht noch was ... ■

## FAZIT

Mit dem Stinger wagt sich Kia ab Spätherbst ins hart umkämpfte Premium-Segment. Die erste Fahrt im flotten GT weckt Neugier, denn der elegante Fünfsitzer wirkt sehr harmonisch und bietet ein hohes Maß an Fahrvergnügen – der Newcomer zeigt sich bereits jetzt konkurrenzfähig.



Hochwertig  
ausstaffier-  
tes Cockpit  
mit Alu-  
Dekor.



# Dieser Kia ist gut in Form!

Kia will sich nicht mehr mit Mittelmaß zufriedengeben – und greift mit dem neuen Stinger die Nobel-Marken Audi, BMW und Mercedes an. BILD ist das fünftürige Coupé bereits gefahren!

## ERSTER EINDRUCK: ENDLICH EIN KIA MIT WOW-FAKTOR!

Die auf der Nordschleife abgestimmte Sportlimousine liegt exzellent auf der Straße und bringt die Leistung des 370 PS starken Topmodells dank Allrad souverän auf den Asphalt.



Ja, das ist ein Kia: sportlicher Stinger mit Wow-Design.

Die Preise für den Kia Stinger beginnen für den Basisdiesel bei rund 45.000 Euro.

Die von uns gefahrene Top-Version (370 PS, Allrad) kostet rund 55.000 Euro. ■



## Preisansage für Kia Stinger

Für mindestens 44.000 Euro ist der Kia Stinger ab Ende Oktober in Deutschland zu haben

Mit dem Stinger bringt Kia ab Ende Oktober eine luxuriöse Sportlimousine mit emotionaler Optik in Deutschland auf den Markt.

Preislich startet der Viertürer bei rund 44.000 Euro. Dafür gibt es die Basisversion, die von einem 188 kW/255 PS starken Zweiliter-Turbobenziner angetrieben wird. Alternativ stehen noch ein 2,2-Liter-Diesel mit 147 kW/200 PS sowie die Topversion mit 3,3-Liter-Twinturbo-V6-Benziner und 272 kW/370 PS zur Wahl. Alle Motoren sind an eine Achtgang-Automatik gekoppelt.

Die Topversion dringt in für Kia bislang unbekannte längs-

dynamische Sphären vor: Die Sprintzeit liegt bei 4,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h.

Neben der Leistung ist auch die Ausstattung üppig. Die GT-Line genannte Basis bietet unter anderem ein Infotainment-Navisystem mit 8-Zoll-Display, ein Soundsystem mit neun Lautsprechern, DAB+-Radio, Head-up-Display, Fernlichtassistent, Rückfahrkamera, Smart-Key, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie Ledersitze, die vorne elektrisch verstell- und beheizbar sind. Für sportliches Flair sorgen zudem Sportlenkrad, Alu-Sportpedale und zwei Doppelrohr-Auspuffblenden. Die Sicherheits-

ausstattung umfasst sieben Airbags, Kollisionsverhinderer mit Fußgängererkennung, Abstandtempomat mit Stopp-&-Go-Funktion, Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner und Verkehrszeichenerkennung.

Den starken V6 gibt es nur in Kombination mit der höherwertigen Ausstattung GT. Diese bietet zusätzlich Sitzbezüge aus Nappaleder, einen Fahrersitz mit einstellbaren Wangen, Sitzventilation vorn, Sitzheizung hinten, LED-Scheinwerfer, elektrische Heckklappe, Premium-Sound, dynamisches Kurvenlicht, 360-Grad-Kamerasystem, induktive Ladestation für Handys und Brembo-Stopper. ■





# Elektro-Offensive der Koreaner!

Kann es keiner wie Kia? Wir testeten 3 Modelle mit alternativem Antrieb

Die Zukunft des Autos ist elektrisch. Das glauben Sie nicht? Und haben damit auch recht. Aber nur, was den Moment betrifft. Denn geht es nach der Bundesregierung, werden im Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf unseren Straßen fahren – so das Ziel. Etliche Hersteller haben Modelle auf den Markt gebracht. Ganz vorne dabei ist Kia, die mittlerweile schon bei jeder zehnten Zulassung einen alternativen Antrieb verzeichnen: mit Elektrik aus Batterien oder Hybriden aus Verbrennungs- und Elektromotor. Was sie leisten? Das haben wir an drei aktuellen Varianten getestet.

### KIA OPTIMA

Der sogenannte Plug-in Hybrid strahlt schon von Weitem Eleganz und Sportlichkeit aus und ist eine Mischung aus Elektroauto und Benzin. Er soll den leisen E-Antrieb mit der hohen Reichweite des Verbrenners verbinden – per Knopfdruck lässt

sich der Antrieb umstellen, was leicht und geräuschlos abläuft. Beim Beschleunigen brummt der Optima etwas laut, fährt aber sehr flüssig dank der wegbleibenden Schaltung. Verbrauch und Energieinfos lassen sich direkt am Display einsehen. Im Innenraum gibt es viel Platz. Im Kofferraum leider nicht, schuld sind die Kabel. Aber mei: Es ist halt kein Diesel. Der wäre sogar günstiger. Als Hybrid-Limousine gibt's den Optima ab 40.490 Euro – inklusive 4,3 Zoll-Matrix-Display, sieben Airbags, 12-Volt-Steckdosen und 17-Zoll-Leichtmetallfelgen.

### KIA NIRO

Steckdose und größerer Akku: Das bietet der neue Niro, der ebenfalls als Plug-in Hybrid erhältlich, aber mit 24.990 Euro deutlich günstiger zu haben ist. Er verbraucht laut Hersteller nur 1,3 Liter auf 100 Kilometer, stößt nur 29 Gramm Kohlenstoffdioxid pro Kilometer aus – beim Optima-Hybrid sind es 37.

Optisch sehr schick, ist die Power des 1,6-Liter-Benziners mit Elektrounterstützung (141 PS) aber eher mittel, dafür klingt die Beschleunigung schön voluminös. Der Mini-SUV überzeugt im Kurztest. Fahrgefühl, Technik, Ausstattung: alles top.

### KIA SOUL

Laut Hersteller ein „ikonisches Fahrzeug“, was das gewöhnungsbedürftige Äußere wohl adeln soll. Denn optisch liegt der Soul irgendwo zwischen Smart, Skoda Yeti und einem Hummer. Seine Schnauze ist sehr prominent, so wie hinten das hohe Dach. Erster Eindruck: na ja... Die Fahrt läuft aber irre gut. Der voll elektrische Soul schnurrt dahin, leise, antriebsstark und ohne Schadstoffausstoß. Macht richtig Spaß. Vor allem der Rekuperationsmodus: Er wandelt Bremsbewegung in Elektroenergie um. Und lädt den Akku schon beim Fahren auf. Sonst noch wichtig: 110 PS Leistung, 14,3 Kilowattstunden Ver-

brauch auf 100 Kilometer. Ab 29.490 Euro beim Händler.

### FAZIT

Drei Modelle, drei Erkenntnisse: Sowohl der Optima als auch Niro und Soul sind nicht günstig. Aber: Alle bieten gute Motorenleistungen und sehen elegant (Optima), sportlich-kompakt (Niro) oder eben etwas groovy (Soul) aus. Die alternativen Antriebe beweisen sich im Test als ver-

lässlich, verbrauchs- und emissionsarm sowie gut steuerbar. Es sind schicke Elektro-Kraftwerke, die man sich bedenkenlos anschaffen kann. Darauf baut Kia für die Zukunft: Sie wollen bis 2020 einer der führenden Anbieter für umweltfreundliche Autos werden. Ein langer Weg, auch wenn die Koreaner heute bereits dreimal so viele alternative Antriebe produzieren wie der Marktdurchschnitt (eigene Angaben). 14 Eco-Modelle sind geplant, aktuell gibt es fünf.

Die größte Herausforderung bleiben die Reichweite, Ladezeiten und natürlich die Preise.

Hier wird sich noch viel tun. Denn aktuell kann man höchstens einen Wochenendausflug machen, dann schon schwinden die Kräfte der Batterien. Noch fehlt es flächendeckend an genügend Ladesäulen, die den Elektroantrieb während einer Brotzeit im Grünen wieder fit machen könnten. Und an der regulären Steckdose dauert es mit bis zu zwölf Stunden so lange, da könnte man gleich eine Übernachtung einlegen. Nicht unmöglich – aber sehr umständlich und je nach Hotel auch kostspielig. Und natürlich nicht ohne Risiko. Denn allein der Gedanke daran, dass man mit der Familie oder Freunden unterwegs ist und das Auto schlappmacht, bringt Stress. Hier fehlt es noch an Vertrauen und guten Lösungen. Ansonsten bringt gerade der Kia Soul großen Spaß: Weil er so leise und dynamisch abischt, sich aber in Kurven oder während der Beschleunigung auf der Autobahn so massiv anfühlt. Nicht wie ein Autoscooter auf der Straße. Eher wie ein SUV auf der Autoscooter-Bahn. Elektrisch: ja. Aber auch elegant und energisch.

Andreas Thieme ■



Begeistert von Elektro-Power: unser Autor Andreas Thieme.



# Kia Optima SW Plug-in Hybrid



Den geräumigen koreanischen Kombi gibt es jetzt auch als effizienten Hybrid

Kia setzt künftig verstärkt auf alternative Antriebe. Bis 2020 will der koreanische Hersteller mit insgesamt 14 verschiedenen Eco-Modellen zu einem der führenden Anbieter emissionsarmer Fahrzeuge werden. Ein Baustein zu diesem Ziel ist der neue Optima Sportswagon Plug-in Hybrid, der einen 156 PS starken 2,0-Liter-Benziner mit einem 68 PS leistenden E-Motor kombiniert. Das System mobilisiert 205 PS und gibt maximal 375 Nm ab.

Im Alltag erfordert der Optima Sportswagon Plug-in Hybrid kaum Zugeständnisse. Das Kofferraumvolumen beträgt dank platzsparender Batterieeinheit bis zu 1574 Liter und ist damit nur 112 Liter kleiner als eines Optima Sportswagon mit konventioneller Antriebseinheit. Auch die Zuladung von 530 kg

und 1500 kg Anhängelast sollten für die meisten Ansprüche ausreichen.

Zudem überfordert der Asiate seinen Fahrer nicht mit einer Vielzahl an Einstellmöglichkeiten für den Antrieb. Per Tastendruck wählt der Pilot zwischen den Modi Eco und Normal, wobei letzterer den Benzinmotor später zuschaltet. Rein elektrisch soll der Kia 62 km erreichen. In der Praxis greifen die beiden Antriebssysteme überaus geschmeidig ineinander. Dass sich der Benzinmotor zuschaltet, bekommt man im Innenraum kaum mit – was wiederum an der gelungenen Geräuschkapselung des Vierzylinders liegt. Lediglich beim Ausdrehen neigt der Sauger zum Dröhnen.

Überhaupt wirkt der elektrifizierte Optima sehr komfortabel. Das gelungen abgestimmte

Fahrwerk gleicht die meisten Unebenheiten wirkungsvoll aus. Und auch die umfangreiche Innenausstattung, die auf Wunsch sogar belüftete Lederpolster beinhaltet, sorgt für jede Menge Wohlfühlflair. Das alles hat freilich seinen Preis. So startet der Optima Sportswagon Plug-in Hybrid bei 41.940 Euro. Übrigens: Natürlich gewähren die Koreaner auch auf den Optima Plug-in Hybrid sieben Jahre Garantie. Und: Diese gilt sogar für die Batterie. **Marcel Kühler ■**



Der elektrifizierte Optima Kombi gefällt durch einfache Bedienung.



# Der Kombi fürs gute Gewissen

60 Kilometer rein elektrisch! Dieser Kia pendelt voll öko zur Arbeit – und schafft Langstrecke mit Benzin

KIA UNTER STROM! Bis 2020 wollen die Koreaner 14 neue Öko-Modelle bringen, mit Batterie und Brennstoffzelle sowie neun Hybride, vier davon als Plug-in Hybrid. Neueste Variante der Öko-Offensive ist der Optima Sportswagon Plug-in Hybrid. Der Kombi mit Stecker mixt 156-PS-Benziner und 68-PS-Elektromotor zu 205 PS Systemleistung und soll mit 11,3 kWh-Batterie auf 62 Kilometer elektrische Reichweite kommen. Das haben wir ausprobiert.

Der mehr als 1,8 Tonnen schwere Kombi schiebt sich mit lautlosem Schwung nach vorne. Bis Tempo 120 fährt er rein elektrisch, immer vorausgesetzt, wir latschen nicht voll aufs Pedal. Dann ist auch der Übergang in

den Verbrennerbetrieb kaum zu spüren. Ebenso wenig wie die Gangwechsel der serienmäßigen Sechsstufenautomatik. Beinahe laut- und völlig abgaslos stromert dieser Kia durchs städtische Stop-and-go und auf der Landstraße. Nur bei starker Beschleunigung oder wenn es auf der Autobahn zur Sache geht, springt der 156-PS-Benziner dem 68-PS-Elektromotor bei. Am Ende unserer Testrunde



Stecker rein und laden: Mitarbeiter Frank Wald fuhr den Kia 60 km rein elektrisch.

reichte der Saft für knapp 60 Kilometer. Passt! Ist aber noch sehr teuer. Der Plug-in-Kombi kostet mindestens 41.940 Euro, wenn auch mit üppiger Ausstattung. Ladezeit: 4,7 Stunden (Steckdose 12 A), mit Schnellladebox (32 A) geht's in knapp drei Stunden. **Frank Wald ■**

### FAZIT

Mit dem Optima Sportswagon Plug-in Hybrid hat Kia schon jetzt den Kombi fürs gute Gewissen. Firmen- und Flottenfahrern werden die knapp 60 Kilometer elektrische Reichweite nicht genügen, fürs Familien-Business reicht es allemal.

### URTEIL



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





## An den Stecker, fertig, los

Den Kia Optima SW Plug-in Hybrid kann man an einer Haushaltssteckdose laden

Von Rainer Bekeschus

Hybridantriebe sind angesagt. Immer beliebter werden die Plug-in-Varianten, deren Akkus man auch im allgemeinen Stromnetz laden kann. Kia hat hierfür jetzt auch die Kombi-Version seines Mittelklasslers Optima mit dieser umweltfreundlichen Technik auf den Markt gebracht. Was der neue Teilzeit-Stromer-Kombi drauf

hat? Wir haben das Greencar ausprobiert.

Stark wie ein Samurai, gleichzeitig elegant betont unauffällig wie eine Geisha – so gibt sich der Plug-in Hybrid-Antrieb beim 4,86 Meter langen Optima-Kombi. Denn den Muskelpart teilen sich hier ein Vierzylinder-Benziner und ein Elektro-Motor. Das quasi unsichtbar zwischen

Rücksitzen und Kofferraum platzierte 135 Kilo schwere Paket der Lithium-Ionen-Polymer-Akkus kann 11,3 Kilowattstunden Energie speichern und bietet Summa summarum 205 PS und fulminante 375 Nm. Zwar schrumpft das Gepäckabteil im Vergleich zum normalen Optima SW (525 bis 1.686 Liter) durch die Batterie etwas,

die hier verbleibenden 440 bis 1.574 Liter bieten dennoch Platz für mehrere Koffer.

Zum Anfahren geht es stets nur mit Strom. Als Höchsttempo im E-Modus sind 120 km/h möglich, die absolute rein elektrische Reichweite gibt Kia mit 62 Kilometern an. Ist der Strom passé, springt der Benzinmotor dem Elektromotor natürlich hilfreich zur Seite. Das geistige ist jedoch, zwischendurch beim Zappen im Bordcomputer den Verbrauch aufzurufen. Stehen doch dort nur 1,4 Liter als Schnitt in der Anzeige.

Zum Stromtanken gibt es einen Typ-2-Ladeanschluss. Dieser europäische Standardstecker ist bei den Ladestationen in Deutschland am weitesten verbreitet. Wer will kann den Akku aber auch an einer normalen 230-V-Haushaltssteckdose laden. Das ist in drei Stunden erledigt.

Und sonst? Mit seinem Wabengrill in der Kia-typischen Form der „Tigernase“, den seitlichen Lufteinlässen, der sanft abfallenden Dachlinie, einer markanten Fenstergrafik und dem schlüssig angepassten Heck verströmt das Auto bis in die



letzte Kante athletische Eleganz. Zu den äußeren Erkennungsmerkmalen der Plug-in Hybrid-Variante des SW gehören aerodynamisch optimierte Stoßfänger, Seitenschweller, spezielle Alufelgen, Zierleisten in Chrom und Blau-metallic, das „ECO plug-in“-Logo als auch ein aktiver Kühlergrill, der nur bei Bedarf geöffnet wird.



Über normale Haushaltssteckdosen kann man den Kia Optima SW Plug-in Hybrid in drei Stunden wieder volltanken.

### TECHNISCHE DATEN

Motor: 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 156 PS + 68-Elektromotor, 0-100 km/h: 9,7 Sekunden, Spitze: 192 km/h, Verbrauch: 1,4 Liter Super, CO<sub>2</sub>-Wert: 33 g/km, Kofferraum: 450 – 1.574 Liter, Wendekreis: 10,9 Meter. Preis: ab 41.940 Euro.



Athletische Eleganz auf ganzer Linie – der Kia Optima SW Plug-in Hybrid.

## Kleiner Flitzer mit Elektro-Power aus Fernost

Kia bringt den Optima SW und den Niro als Plug-in Hybrid, dazu das verbesserte E-Auto Soul EV

Die Koreaner bauen ihre Flotte emissionsarmer Autos aus. Kia kündigt für 2020 sogar ein eigenes Wasserstoffauto an.

Die meisten Autofahrer beggenn dem Elektroauto noch immer skeptisch. Wer aber bereits den enormen Schub des puren Elektroantriebs genießen konnte, wird sich eher dafür begeistern lassen. So das Kalkül von Kia, das gerade die Möglichkeit bietet, die Stromer in Form der Hybridantriebe von Optima und Niro und des reinen E-Antriebs im Soul EV zu fahren. Hier erste Eindrücke von Testfahrten, die die Kia-Modelle leise und elegant absolvieren.

Am geschlossenen Grill sieht man, dass der eckig geformte Soul aus einer anderen Auto-welt kommt. Und merkt es, wenn man vor dem hellen, leicht futuristischen Cockpit sitzt. Das gibt aber keine Rätsel auf, es enthält vielmehr alle bekannten Funktionen.

Beim zunächst vorsichtigen Tritt auf das Pedal fährt der EV sanft und leise an, legt die ersten Kilometer wie ein Automatikauto komfortbetont zurück. Die Lenkung geht sehr leicht und überspielt, sodass das frontlastige Auto in der

Kurve recht deutlich untersteuert. Der erste Ampelstart mit durchgetretenem Pedal bringt die Vor-derräder überraschend zum Durchdrehen. Auf offener Landstraße wird die Fahrt zur Freude. Die hält auf der Autobahn an, wenn bei Tempo 145 auch Schluss ist.

Kia baut E-Autos seit 2011 und bietet die zweite Generation des Soul als Modell EV seit 2014 in Europa an. Jetzt haben es die Koreaner überarbeitet und dabei eine größere, aber leichtere Lithium-Ionen-Polymer-Batterie integriert, deren Ladezustand mit gestaffelten Warnhinweisen

bei 20, zehn und sieben Prozent Ladung angezeigt wird.

Im Fond ist die Kniefreiheit der Passagiere acht Zentimeter knapper als im normalen Soul, reicht aber selbst für 1,80-Meter-Leute. Kia legt das Ladekabel im Fach über dem Kofferraum ab, der fällt mit 281

Litern recht klein aus. Eine technische Besonderheit des Soul EV ist seine energiesparende Heizanlage. Bei der Version Play besteht sie aus hocheffizienter Wärmepumpe, dazu Lufteinlass-Steuerung und separate Fahrerplatz-Klimatisierung. Sie soll vermeiden, dass die Heizung

im Extremfall so viel Energie frisst, dass die Reichweite des E-Autos beträchtlich schrumpft.

Sie ist jetzt von Hause aus durch die größere Batterie auf 250 Kilometer gestiegen, was aber nur mit zurückhaltender Fahrweise und dem angegebenen Energieverbrauch von 14,3 kWh/100 km erreichbar ist. Beim Probegalopp auf einem 100-km-Kurs stieg der Verbrauch auf 16,4 kWh, was die Reichweite unter 200 km drückt.

Für das reine Elektroauto beträgt der Umweltbonus immerhin 4000 Euro. 1000 Euro weniger gibt es für den an der Steckdose aufladbaren Plug-in Hybrid. Kia bietet ihn nun auch im Optima Sportswagon und auch im Niro an.

Dabei erhielt der Optima Kombi jetzt eine noch etwas größere Batterie (11,3 statt 9,8 kWh) als die Limousine, so steigt die elektrische Reichweite auf 62 Kilometer.

Beim Niro beträgt die Reichweite der ab September dieses Jahres verfügbaren Plug-in-Version des Hybridmodells immerhin 58 Kilometer. Die Preise beginnen bei 29.490 Euro, abzüglich Umweltbonus von 3000 Euro. Knut Böttcher ■

### DATEN

#### Kia Soul EV

Länge/Breite/Höhe: 4140/2100(1880)/1593 mm  
Kofferraum: 281 l, bei umgeklappten Rücksitzen bis 891 l  
Gewicht: leer/beladen 1580/1960 kg  
E-Motor Nennleistung: 81,4 kW (110 PS) bei 2730-8000 U/min  
Maximales Drehmoment: 285 Nm bei 0-2730 U/min  
Batterie: Lithium-Ionen-Polymer, 30 kWh  
Vmax: 145 km/h  
Beschleunigung: 0-100 km/h in 11,3 Sekunden  
Verbrauch: 14,3 kWh/100 km  
Reichweite: 250 km  
Laden: an Haushaltssteckdose ca. 20 h mit 10 A bis voll, an 6,6-kW-Ladestation ca. 5,5 bis 6 h bis voll  
Unverb. Preisempfehlung: Modell Plug 29.490 Euro, Modell Play 31.390 Euro

Kia schickt seinen jetzt auch zweifarbig erhältlichen Soul EV mit größerer Batterie und auf 250 Kilometer verlängerter Reichweite an den Neustart.







# Sportlich, praktisch und stilvoll

Kia Optima Sportswagon: eine echte Alternative in der Business-Class

Schon die Optima Limousine macht Passat und Co. das Leben deutlich schwerer. Kein Wunder, denn neben reichlich Ausstattung und erstaunlichen Preisen ist die 7-Jahre-Garantie ein wichtiger Pluspunkt. Auch beim Kombi, der Sportswagon heißt. Doch nicht nur, wie unser Test beweist.

Der Basispreis startet ab 25.990 Euro, Navigations-/Audiosystem, Rückfahrkamera, Aktiv-Matrix-Display, Tempomat und elektrisch anklappbare Außenspiegel immer inklusive. HOCHWERTIGER AUFTRITT... Das Team um Kia's Chefdesigner Peter Schreyer glänzt hier mit

einer bemerkenswert hochwertigen Mischung aus eleganter Schlichtheit und sportlich-selbstbewusstem Auftritt. Mit langgestreckt-dynamischem Profil wirkt der knapp 4,9 Meter lange Kombi edel. Aufgeräumt, fein, mit hoher Materialqualität (Soft-Touch-Oberflächen) gehts innen weiter. Je nach Ausführung ver-

wöhnen Sitze mit Lederbezug, 8-fach elektrischer Verstellung, Belüftung vorn, Heizung hinten. Auch im Fond ist das Platzangebot großzügig. Das gut dimensionierte Gepäckabteil (552 Liter) kann auf 1.686 Liter erweitert werden. Elektrische Heckklappe, Gepäckraum-Schienen-trennsystem und Co sorgen für stressfreiere Tage.

GT LINE PASST PERFEKT... An Bord sind je nach Ausführung und Wunsch LED-Scheinwerfer, Rundumsichtkamera, Parksyste-m, Harman/Kardon Premium-Soundsystem, digitaler Radioempfang, Panoramadach, So-larverglasung, kabellose Smartphone-Ladestation, LED-Innen-raumbeleuchtung, 2-Zonen-Kli-maautomatik, Smart-Key, Son-nenschutzrollos in den Fond-Tü-ren oder hilfreicher Multimedia-dienst. Die Sicherheitsausstat-tung ist sternengekrönt, 7 Air-bags, Gegenlenkunterstützung und Berganfahrhilfe sind immer an Bord, optional auch kamera- und radarbasierte Helfer. Vom Spurwechsel- und Spurhalte-assistent mit korrigierendem Lenkeingriff, Querverkehrwarner, Verkehrszeichenerkennung für

Tempobegrenzungen und Front-kollisionswarner bis zum auto-nomen Notbremsassistent mit Fußgängererkennung. GT Line und GT treten betont dynamisch auf – mit Sportstoß-fängern, Auspuffanlage inkl. zwei Endrohren, lederbezoge-nen Sportsitzen bis GT-Sport-fahrwerk und vergrößerter Bremsanlage mit roten Brems-sätteln.

AGIL UND SPARSAM... In dieser Klasse fragen viele nach Leistung. Für die ist der 2.0 T-GDI Turbobenziner (245 PS, 350 Nm) mit 6-Gang-Auto-matik ideal. Ihm reichen 7,6 Se-kunden bis 100, oben gehts bis 232 km/h. Dazu kommt ein 2.0-Liter Benziner (163 PS) mit va-

riablem Ventilhub plus 1,7-Li-ter-Diesel (141 PS). Letzteren haben wir zwei Wochen lang ausgiebig getestet. Er hat viel Spaß gemacht, war flott unterwegs, machte große Bögen um Tankstellen. Der vergleichbare Durchschnitts-verbrauch liegt laut Werk bei nur 4,4 Liter (CO<sub>2</sub>: 113 g/km), bei uns waren es am Ende knapp sieben. Allerdings mit 7-Stufen-Doppelkupplungsgetriebe und vielen schnellen Autobahntouren. Da ist dieser Wert hervorragend. Den Kombi gibts auch als Plug-in Hybrid, ihn treiben Ben-ziner und E-Motor gemeinsam an (205 PS Systemleistung).

Achim Stahn ■

## FAZIT

Der Kia Optima Sportswagon überzeugte mit Optik, üppiger Ausstattung, sehr attraktiven Preisen und extra langer Garantie. Dazu kommt ein großes, flexibles Platzangebot, auch innen sieht er fein aus. Wer als Unternehmer einen neuen Dienstwagen sucht, der sollte sich diesen Kombi auf jeden Fall anschauen und ihn ausgiebig Probe fahren. Es lohnt sich.



Praktische Sache: Kabellose Smartphone-Aufladung ist aktuell eine der gefragtesten Optionen bei uns.

# Der Kraftwürfel

204 PS geben dem pffiffigen Soul endlich die Seele, die sein Äußeres verspricht – Gute Ausstattung, ordentlicher Verbrauch

Zwo. Null. Vier. Na also, geht doch. Leistung ist – das wissen wir alle nur zu gut – nicht alles in einem ausgefüllten Leben. Aber in manchen Fällen – wie so oft beim Auto – ist ohne Leistung alles nichts. Der Kia Soul ist ein durchaus pffiffiger Geselle. Ausgestellte Radhäuser, breite Spur, kerniger Auftritt mit üppiger Bereifung. Doch bislang fehlte es ihm an einem ordentlichen Triebwerk. Bei 132 PS, befeuert mit Benzin, oder 136 Diesel-Pferden war Ende der Fahnenstange. Eine etwas müde Vorstellung in dieser Funken sprühenden Verpackung. Jetzt hat Kia nachgelegt. Und dem 1,6 Liter kleinen Vierzylinder einen Twin-Scroll-Turbo zur Zwangsbeatmung spendiert. Das Ergebnis: knappe 70 PS mehr Leistung, die aus dem Soul den Turbo machen. Zwo. Null. Vier. Der Turbo ist Balsam für die Seele des sportlicher orientierten Fahrers. Denn der steckt nicht nur unter der Haube. Sondern auch im Detail. Der Turbo

ist die programmierte Bestausstattung des bunten Vogels. Nur ein Panorama-Glasdach und den Metalliclack könnte man noch zusätzlich ordern. Sonst ist alles drin in den 28.390 Euro, die Kia für den kleinen Kraftwürfel mit der klugen Raumaufteilung aufruft: 18-zöllige Alus mit 235er Gummierung, das Vollsoriment an Klimatisierung und Beschallung. Und ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Fahrstufen. Ein unten abgeflachtes Sportlenkrad

mit logisch verteilten Tasten gehört ebenso zur guten Ausstattung des Turbo. Ein wenig überraschend: der Kunststoff in den Türverkleidungen wirkt im Vergleich zu den anderen Oberflächen etwas billig. Und dass die hinteren Gurte an der Radkastenverkleidung klappen – naja. Drückst du den Startknopf neben dem Schalthebel, wacht der Kraftzwerg unter der Haube mit einem Knurren auf. Nicht zu laut, nicht zu leise – passt.



Quadratisch, praktisch, gut. Steht echt fett auf dem Asphalt.

Auch während der Fahrt hält sich der zwangsbeatmete Vierzylinder zurück. Die Geräuschkulisse insgesamt ist angenehm. Dazu trägt auch das Doppelkupplungsgetriebe bei, das das Drehzahlniveau nicht übermäßig hoch werden lässt. Selbst im Sport-Modus, einem von drei wählbaren Fahrprogrammen. Allerdings reagiert die Automatik etwas träge auf Gaspedalbewegungen. Vor allem beim Zurückschalten lässt sie sich einen Tick zu viel Zeit. Wenn



Da fehlt nichts. Und es überfordert auch nichts. Das Cockpit.

sie aber anspricht, tut sie das zuweilen etwas ruppig, was beim Anfahren ebenso auffällt wie beim stärkeren Beschleunigen. Dann zerrt der Fronttriebler recht stark an der Lenkung. Das fällt deswegen auf, weil der Soul Turbo ein an sich ausgewogenes, wenn auch vergleichsweise hart abgestimmtes Fahrwerk hat. Am Geradeauslauf gibt es trotz der 235er Walzen nichts zu meckern. Auch in schnell gefahrenen Kurven kommst du am hübschen Sportlenkrad nicht ins

Schwitzen: Ohne nennenswerte Seitenneigung und wie am Zirkel festgemacht folgt der Soul der Bahn, die du vorgibst. In nicht einmal acht Sekunden bringt der Turbo den Sprint auf 100 Stundenkilometer hinter sich. Die anderen Souls lassen hier drei Sekunden länger die Seele baumeln. Schluss ist bei ziemlich genau Tempo 200. Und in der Gegenrichtung gibt der Sport-Soul sich auch keine Blöße: Berherztes Ankern dank großer Scheiben vorne und hinten. Keinen Stress macht der aufgeblasene Soul an der Tankstelle: 8,2 Liter Super – 1,3 Liter mehr als versprochen – sind den Spaß wert. Zwo. Null. Vier. Text und Fotos: Eric Waha ■



Markant. Die 18-Zöller und die roten Streifen hat nur der Turbo. Serienmäßig, wie viele andere Dinge auch.

## Ikone aus Korea

Kia bietet den Crossover Soul jetzt als Sondermodell Iconic<sup>2</sup> an – in Anlehnung an eine entsprechende Edition von 2015. Das neue Auto rollt mit Zweifarblackierung und exklusiven Designelementen zum Händler, dazu gibt es eine luxuriöse Ausstattung. Mit 132 PS starkem Benziner kostet der Iconic<sup>2</sup> ab 28.390 Euro. ■







Der Kia Sportage: Die neueste Auflage gibt's erstmals auch in der besonders sportlichen Version „GT Line“.

## Ein scharfer Strebertyp

Die vierte Auflage des Kompakt-SUV mausert sich zum Bestseller

Vor rund 18 Monaten ging der kräftig überarbeitete Kia Sportage an den Start. Seitdem fährt das kernige Kompakt-SUV von Erfolg zu Erfolg und schießt ganz unverhohlen in Richtung Premium-Klasse.

Die ohnehin schon gut laufende vierte Generation des Sportage entwickelt sich nach der Modellpflege noch besser und schlug laut Hersteller ein wie noch kein Kia Newcomer zuvor.

Um beachtliche 42 Prozent legte der Marken-Bestseller im vergangenen Jahr zu und war damit maßgeblich am neuen Absatzrekord des asiatischen Autobauers in Deutschland beteiligt.

Seine Qualität stellte der kompakte Korea-Kraxler gleich mehrfach unter Beweis, als ihm zum Beispiel die größte deutsche Langzeit-Zufriedenheitsstudie VDS (durchgeführt von

J. D. Power) die niedrigste Mängelquote bescheinigte. Neben dem schnittigen Design bietet der Geländegänger eine gehörige Portion Raumkomfort und Technik.

In der Länge bringt es der Fünfsitzer auf 4,48 Meter, beim Radstand auf stattliche 2,67 Meter. Der Gepäckraum schluckt inklusive eines 12-Liter Unterflurfachs zwischen 503 und 1492 Liter. Unter der wuchtigen Haube stehen entweder zwei Benziner oder drei Turbodiesel zur Verfügung. Leistung: 115 – 185 PS.

Ganz frisch dabei ist ein aufgeladener 1,6-Liter-Ottomotor mit 177 PS, der bei der Ausstattungsversion GT zum Einsatz kommt.

Die GT Line stellt die dynamischste Ausführung der neuesten Sportage-Generation dar. Preis: ab 19 990 Euro.

Michael Neher ■

## Liebling der Familie

Unterwegs mit dem koreanischen Kompakt-Van Carens

Zum aktuellen Modelljahr hat der koreanische Autobauer den Carens aufgewertet. Und die Optimierungen haben dem stets etwas im Schatten von Sportage und Sorento stehenden Kompaktvan sichtlich gut getan. Die Autostimme hat sich den 4,52 Meter langen Fünftürer genauer angeschaut.

**Stämmiger:** Insgesamt wirkt der Carens nun deutlich präsenter als früher. Das liegt zum einen an der modifizierten Frontpartie mit breiterem Kühlergrill, neuen Nebelscheinwerfern und markanter gezeichnetem Stoßfänger. Zum anderen hat sich Kia die Leuchten vorgenommen – je nach Ausstattung gibt es sie vorn und hinten mit Xenon- und

LED-Technik. Unbedingt gönnen sollte man sich das Performance-Plus-Paket (1300 Euro, nur für Spirit), denn die darin enthaltenen 18-Zöller sehen nicht nur spitze aus, sondern lassen den Van auch ungemein stämmig wirken.



Der 4,52 Meter lange Fünftürer ist ein praktisches Alltagsauto, das mit seinem üppigen Platzangebot, der umfangreichen Ausstattung und dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis punktet.

Kundenzufriedenheitsstudie von J.D.Power

## Diese Autos machen glücklich

Der J. D. Power Report ermittelt die Kundenzufriedenheit. Rund 14.000 Autofahrer haben sich 2017 an der Studie beteiligt.

Klasse:

**Kompakt-SUV**

Kia Sportage auch 2017 wieder ganz vorne

So langsam werden die SUV den Kompakten als am stärksten vertretene Klasse gefährlich. In Sachen Zufriedenheit auf jeden Fall.

Sieben SUV tummeln sich über alle Klassen hinweg gesehen in den Top 20. Der Chef dieser umkämpften Klasse ist der Kia Sportage. Zum zweiten Mal Klassensieger und zweitbestes Modell der gesamten Studie. Das gelingt dem Koreaner dank seines hervorragenden Innenraums. Gerade neu in der J. D.-Power-Studie und schon auf dem zweiten Platz der Klasse Kompakt-SUV: Peugeots 2008. Er verblüfft mit einem Topergebnis bei den Sitzen und hervorragender Karosseriequalität. Punktgleich mit dem 2008 sichert sich der Skoda Yeti ebenfalls den zweiten Podestplatz. ■



Analog zum Vorjahr dominiert der Kia Sportage die Klasse der SUV und belegt Gesamtrang 2 der besten 20 Autos.

## Mit zwei Gängen mehr

Knapp drei Jahre nach dem Marktstart erhält der Kia Sorento ein leichtes Lifting. Auch ein neues Getriebe gehört zum Umfang der Modernisierung.



Kia poliert sein SUV-Flaggschiff Sorento auf und spendiert ihm neue Technik sowie eine Achtgangautomatik.

Die Premiere erfolgte auf der IAA in Frankfurt, die Markteinführung steht noch für den Herbst an.

Optisch unterscheidet sich das geliftete Modell unter anderem durch leichte Modifikationen an Front und Heck von seinem Vorgänger, innen gibt es ein neues Lenkrad, mehr Leder und weichen Kunststoff. Außerdem wurde das Bediensystem für Klima und Navigation modernisiert.

Neu auf der Optionsliste finden sich neben einem Premium-Soundsystem und LED-Scheinwerfern auch Assistenten für das Spurhalten, die Fernlichtsteuerung und zur Müdigkeitserkennung. Erst-

mals lässt sich dem Mittelklasse-SUV zudem durch die neue Ausstattungslinie „GT Line“ ein sportlicher Look verpassen.

**NEUE ACHTGANG-AUTOMATIK**

Beim Antrieb ersetzt eine neue Achtgangautomatik die bisher angebotene Box mit sechs Stufen. Das von Kia selbst entwickelte Getriebe steht für den nach wie vor einzig angebotenen Motor, einen 147 kW/ 200 PS starken 2,2-Liter-Diesel, als Alternative zur Sechsgang-Handschaltung zur Wahl.

Preise für den überarbeiteten Sorento nennt der Hersteller noch nicht, das aktuelle Modell startet bei 35.000 Euro für die Variante mit Frontantrieb, die Allradausführung gibt es für 39.000 Euro. ■





CONNECTIVITY

Serienmäßig rollt der Picanto mit einem RDS-Radio vor, das MP3-Formate abspielt. USB- und AUX-Anschlüsse sind Standard, DAB gibt es nicht. Eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung (optional auch mit Sprachsteuerung) kostet extra, genau wie das Multifunktionslenkrad oder das Navi mit 7,0-Zoll-Touchscreen und sieben Jahren Karten-Update. Zum Paket gehören ferner Android Auto sowie Apple Car-Play und eine induktive Ladestation (ab Spirit).

Agiler Stadtflitzer

Mit dem kess gestylten Picanto präsentiert Kia einen neuen Kleinwagen mit ausgesprochen quirligem Fahrverhalten. Wie sportlich ist das City-Car tatsächlich?

Auf den ersten Blick ordnet man den neuen Kia Picanto leicht ein Segment höher ein. Doch in Wahrheit handelt es sich bei dem kleinen Koreaner um ein typisches City-Car. Gemessen daran, offeriert der Picanto, der nun schon in der dritten Generation antritt, ein üppiges Raumangebot. Vorn geht es annähernd so luftig zu wie

in der Polo-Klasse, und auch hinten sitzen selbst Erwachsene bequem, trotz geringer Kniefreiheit. Verglichen mit anderen Minis bietet der Kia vor allem mehr Innenbreite. Der Kofferraum fasst 255 bis 1010 Liter, lässt sich dank asymmetrisch geteilter Rücksitzlehne erweitern und hat einen variablen Ladeboden. Der Einstieg auf die

Rückbank gelingt zudem ohne Verrenkungen, denn der aktuelle fünfsitzige Picanto hat auch immer fünf Türen.

Ferner stehen die neuen Stadtflitzer alle auf einem Fahrwerk mit verblüffend sportlichen Attributen. Die Federung sorgt für ordentlichen Komfort, kann aber auch keine Wunder vollbringen. Derbe Bodenwellen und

harsche Kanten gibt der Kleine recht unverblümt weiter. Dafür begeistert er mit einem quicklebendigen Einlenkverhalten und einer guten Straßenlage. Lastwechsel quittiert er mit sanftem Eindrehen, was ihn ausgesprochen agil sowie fahrstabil durch die Schikanen des Großstadtdschungels pfeilen lässt. Genau so erfreulich: die standfesten Bremsen. Allerdings sind die hinteren Bremsscheiben, mit denen unser Testwagen ausgerüstet war, an die höherwertigen Ausstattungsstufen gekoppelt.

SPORTLICHES FAHRWERK, ABER BRAVER MOTOR

Weniger quirlig als das gekonnt abgestimmte Fahrwerk präsentiert sich der 84 PS starke 1,2-Liter-Vierzylinder-Motor des kleinen Kia. Obwohl der Wagen effektiv weniger als eine Tonne wiegt (998 kg), fühlt sich der Sauger mit variabler Ventilsteuerung (Dual CVT) zuweilen angestrengt an und unterstreicht dies mit einem knurrigen Tonfall. Doch das Gefühl trügt, denn laut Messelektronik sprintet der Testwagen mit elf Sekunden sogar eine Sekunde schneller aus dem Stand auf



Außer den gängigen Anschlüssen (12V, USB, AUX) gibt es eine induktive Ladeschale (ab 890 Euro).



Sieht aus wie Leder, ist aber eine feine Nachbildung und exklusiv im Topmodell – Sitzheizung inklusive.

100 km/h, als es die Werksangabe verspricht.

Jenseits der Stadtgrenze lässt der Vortrieb aber deutlich nach. Um das Tempo von 100 auf 150 km/h zu erhöhen, vergehen weitere 17,7 s – und das trotz der kurzen Übersetzung des Fünfgang-Getriebes. Bereits bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn liegen schon fast 3500

Touren an. Das wirkt sich natürlich auch auf den Verbrauch aus: Im Test benötigt der Picanto im Schnitt 5,3 Liter Super. Kein schlechter Wert, aber für einen ganz neuen Kleinwagen auch nicht gerade rekordverdächtig.

Zu den Stärken des Kia zählt die umfangreiche Ausstattung, die optionalen Features wie einen autonomen Notbremsassistenten oder eine Rückfahrkamera beinhaltet. Und sieben Jahre Garantie gibt's auf jeden Fall. ■

Text: Martin Urbanke  
Fotos: Jürgen Zerha

FAZIT

Der neue Kia Picanto wirkt erfreulich solide und begeistert mit einem herrlich agilen Fahrverhalten. Der 1,2-Liter-Motor verrichtet seinen Job ordentlich, mehr aber auch nicht. Sitzkomfort und Raumangebot sind sehr gut – sieben Jahre Garantie konkurrenzlos.

- + Agiles Handling, geräumiger Innenraum, lange Garantiefrist, bequeme Sitze.
- Verhaltener Motor, eingeschränkter Geradeauslauf, Resonanzgeräusche.

Picanto Sache

Der neue Kia Picanto ist nur schwer von seinem Vorgänger zu unterscheiden, was so mancher Kunde schätzen dürfte. Und überhaupt, viel besser machen kann man an dem längst ausgereiften Kleinwagen kaum etwas.

Kia steht derzeit auf der Sonnenseite des Lebens, keine Frage. Tolles Design, tolle Modelle und tolle Qualität – das ist es, was die Kunden an der Marke schätzen. Mit dem neuen Kia Picanto schickt sich ein Kleinwagen an, der vor allem eine breite Technik-Offensive fährt – jedenfalls trifft diese Aussage für dieses Segment zu. So fällt der Blick nach dem Einsteigen direkt auf das große Display in der Mittelkonsole. Fahrer ab Kompaktklasse aufwärts wundern sich darüber freilich nicht, aber bei den Cityflitzern ist das auch heute noch keine Selbstverständlichkeit. Dinge wie Lenkradheizung und progressive Sicherheitsfeatures à la Autonombremsung übrigens auch nicht. Unter der Haube stecken – ganz passend zum Auto selbst – kleine, sparsame, aber durchaus kräftige Benziner mit wahlweise einem oder 1,2

litern Hubraum. Für genug Punch in urbanen Gegenden reichen beide, man muss sich allerdings schon fragen, ob man den charakteristisch klingenden Dreizylinder oder den mainstreamigen Vierzylinder haben möchte.

Ein wohliges Raumgefühl vorn und selbst hinten sorgt dafür, dass man den Picanto guten Gewissens auch mal für einen länger andauernden Trip einführen kann. Richtig unschlagbar ist übrigens sein Grundpreis – bereits ab netto 8.394 Euro rollt der Koreaner aus den Werkshallen und bietet neben der vollen Sicherheitsausrüstung auch Radio und USB-Anschluss.

Mit ein paar Paketen avanciert der motorisierte Zwerg zu einer vollwertigen Alternative: Ein weiterer Invest von etwas mehr als 2.000 Euro netto beschert dem Kunden Features wie Bluetooth-Freisprechanlage, Elektronik-Lotse, Parksensoren, Rückfahrkamera und Tempomat. Obendrein baggert der Asiate auch noch mit einem attraktiven Design. ■



Pfiffig verpackt und sparsam

Der kleine Kia Picanto mit Dreizylinder-Motor

So klein wie er ist (3,60 m), fünf Türen hat er immer: der Kia Picanto. Er macht Autoeinstiegern das Auto schmackhaft, mit sparsamem Motor, passablem Preis. Und schick sieht er aus. Wir sind die kleinste Version gefahren.

**Motor:** Ab hier geht Autofahren: ein Liter Hubraum, drei Zylinder und 67 PS-Basismobilität. Dafür reicht das Triebwerk gut, ausreichend zügig geht es von A

nach B. Niemand erwartet große Sprünge von einem Mini-Motor. Der hat Euro 6 in seinen Papieren stehen.

**Fahrleistungen:** Es geht voran, keine Frage. Und: Für die Zwergklasse geht es sehr gut voran, fährt man die fünf Gänge aus. Dann wird es laut, klar. Durchzug okay, 96 Nm Drehmoment sorgen bis Tempo 100 für ausreichend schnelles Überholen. Bei 160 km/h ist Schluss –

respektabel, auch wenn der Weg dorthin lang werden kann.

**Verbrauch:** Eine Ein-Liter-Brennkammer ist sparsam. Fünf Liter sind schon mal zu schaffen.

**Fahrverhalten:** Handlich, übersichtlich. Bei hohem Tempo, um die 150, merkt man, wie kurz er ist. Einfach langsamer fahren, es gibt dann eine tadellose Straßenlage. Federung ausreichend, der Preisklasse entsprechend, Tendenz zu hart.



Mini mit Macho-Allüren

Die Welt der Micro-SUVs wird größer. Nach Fiat Panda Cross und Suzuki Ignis bringt Kia mit dem Picanto X-Line noch in diesem Jahr einen weiteren Crossover-Zwerg auf den Markt. Neben einer robusten Optik bietet die auf der diesjährigen IAA Premiere feiernde Variante der Kleinwagen-Baureihe einen Turbomotor und viel Ausstattung. Allrad gibt es allerdings nicht.

Optisch zeichnet sich der X-Line durch eine Fahrwerkshöherlegung, 16-Zoll-Alus, eine

Robust-Beplankung an den Seitenschwellern und Radhäusern sowie einen angedeuteten Unterfahrschutz an Front- und Heckschürze aus. Darüber hinaus setzt er sich mit limettengrünen Farbakzenten im Kühlergrill und um die Nebelscheinwerfer sowie LED-Tagfahrlichtern und einer doppelten Auspuffendrohrblende auffälliger in Szene. Das Limettengrün sorgt auch im Innenraum für etwas Frische. Weiße Kunststoff-Applikationen in den Türen tragen Doppelstreifen in der grellen Farbe, in der auch

die Nähte an Lenkrad, Mittelarmlehne, Türinnenverkleidung und Schaltsack erstrahlen.

Mit der Einführung des X-Line im vierten Quartal 2017 hält auch ein neuer Topmotor Einzug in die Kleinwagenbaureihe. Der 1.0 T-GDI, der künftig auch für die sportliche Picanto-Variante GT Line verfügbar sein wird, leistet dank Turboaufladung 74 kW/100 PS sowie 172 Nm Drehmoment. Die Sprintzeit gibt Kia mit rund 10 Sekunden an, der Verbrauch soll bei 4,5 Litern liegen. ■



**Platzangebot:** Den kauft man nicht wegen Platz, sondern wegen Form und Preis. Knapper Platz hinter den Vordersitzen, eng hinten über den Köpfen. Kofferraum: 255 Liter.

**Komfort:** Optional gibt es ein Sieben-Zoll-Navi, das mit Android Auto und Apple Car Play vernetzt werden kann, USB-Stecker an Bord. Schön: Es gibt sogar eine Ladeschale fürs Handy. Alle Achtung: Elf Farben sind wählbar in der Picanto Modellreihe.

**Preis:** Bei 9.990 Euro geht es los. Vier Zylinder (84 PS) ab 11.890 Euro.

Hans-Ulrich Köhler ■

„Flink durch die City“

Kia Picanto gewinnt gegen Ford Ka+, Hyundai i10 und VW Up.

■ **Deutlicher Sieg für Kia Picanto:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Zeitung (Ausgabe vom 28.06.2017) gewann der neue Kia Picanto 1.2 vor dem VW Up 1.0 TSI BlueMotion, dem Hyundai i10 1.2 und dem Ford Ka+ 1.2 Ti-VCT. Unter dem Titel „Flink durch die City“ schreibt Autotester Paul Englert in seinem Fazit: „Erster Test, erster Sieg: Was der Hyundai i10 mit besonders guter Tagesform schon einmal gegen den VW Up schaffte, gelingt nun auch dem Kia Picanto. Und das mit deutlichem Abstand zum Zweitplatzierten VW Up. Auch die Eigenschaftswertung entscheidet der jüngere der beiden Koreaner in diesem Test für sich mit ordentlichem Raumangebot, ausreichend Komfort und dem mit Abstand dynamischsten Eindruck.“

Den kompletten Vergleichstest können Sie lesen unter: [www.kia.com/de/erleben/testberichte/](http://www.kia.com/de/erleben/testberichte/)





# Endlich 18 und erwachsen

Seit dem Jahr 2000 bietet Kia in Deutschland seinen kompakten Kleinen namens Rio an. Der neue Kia Rio im Test

Im inzwischen 18. Produktionsjahr hat sich aus der grauen Maus von einst ein den europäischen Vorstellungen von Design und Qualität angepaßter attraktiver Flitzer entwickelt.

Die mittlerweile 4. Generation des 5-türigen Südkoreaners bietet unter der Haube spritzige Benzin- und Dieselaggregate an, die zwischen 57 kW/77PS und 88 kW/120 PS aus den Drei- und Vierzylinder rauskitzeln. Selbstverständlich erfüllen alle die Euro-6-Norm und zeigen sich mit Verbräuchen zwischen 3,5 und 6 Liter sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen 92 und 140 g/km als sparsam und umweltfreundlich.

Freundlich präsentiert sich die Rio-Reihe auch bei Preisen, Ausstattungen und Garantiebedingungen. Die Variante „Attract“ gibt es in Kombination mit dem 62 kW/84 PS leistenden 1.2 Liter ab 11.690 Euro. Eine 7-Jahres-Garantie ist da bereits inklusive. Das bietet sonst kein Kleinwagen und zeigt, wie überzeugt Kia von der Qualität seiner Produkte ist.

Einsteigen und sich wohl und sicher fühlen. Dieses Gefühl vermittelt einem der Rio auf Antrieb. Fahrer und Passagieren bieten sich Bein- und Kopffreiheit an wie sie kaum ein Anderer in diesem Preissegment zu bieten hat. Selbst mit knapp 2 m Kör-

pergröße sitzt man unglaublich bequem und in keinsten Weise beengt. Auch was den Fahrkomfort und die Sicherheit angeht, ist der Kleine eine Nummer größer.

Neben beispielsweise serienmäßigem ABS, ESP, ESC, Traktionskontrolle, Berganfahrhilfe oder den 6 Airbags gibt es optional einen autonomen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung und einen Spurhalteassistenten. Das Start-Stopp-System ist bei allen Varianten serienmäßig mit an Bord.

Im Alltag bereitet der Rio richtig Spaß. Egal ob Stadtverkehr, kurvige Landstraße oder Autobahn, er fühlt sich überall

Dank des ausgewogenen Fahrwerks wohl. Positiv fielen auch die fadingfreien und fest zupackenden Bremsen auf, ein weiterer wichtiger Sicherheitsaspekt, der Vertrauen schafft.

Der neue Kia Rio wurde gemeinsam in den Designstudios in Frankfurt und Kalifornien entwickelt. Belohnt wurde diese Arbeit mit dem IF Design Award 2017.

Kommen wir noch einmal kurz auf die Platzverhältnisse zurück. Auf 4 m Länge, 1,7 m Breite und 1,45 m Höhe bietet sich ein Ladevolumen von 325 bis 980 Liter an.

Die reichhaltige Serienausstattung beim Einstiegsmodell enthält neben den bereits erwähnten Sicherheitsfeatures u. a. ein Multifunktionslenkrad, Kia-Radio mit MP3, RDS, USB und AUX-Anschluß, Bordcomputer, Zentralverriegelung, Tagfahrlicht, ISOFIX-Befestigung und natürlich jede Menge weiterer elektrischer Helferlein. ■

Text: Guido Strauss

Foto: Theresa Weinand

## FAZIT

**Der 2017er Kia Rio erscheint äußerlich kleiner als er sich innen gibt. Die neue Generation überzeugt und erfreut auf ganzer Linie. Komfortabel, flott, sparsam und sicher, bleibt noch abzuwarten, was der NSCAP-Test ergibt: das Vorgängermodell hatte ihn mit 5 Sternen und Bravour bestanden!**

DONAUKURIER 05.08.2017

## Der macht optisch was her

Kia Rio punktet aber auch in puncto Fahrwerk, Platz, Ausstattung und natürlich mit seiner Garantie

Ein 84-PS-Benzinmotor. Ob der in der heutigen Zeit und bei den Ansprüchen an ein modernes Auto für einen Fünfsitzer mit gut vier Metern Länge reicht? Ja, er tut es. Den Beweis tritt der neue Kia Rio an. Preiswerteste Benzin-Version ist der 1.2. Der Vierzylinder mit 84 PS, 122 Nm und einer Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h kostet 11.690 Euro. Klar. Für den niedrigen Preis bietet der Koreaner keinen Luxus. Aber er bringt alles mit, was ein modernes Auto können muss. Auch beim Rio gilt der Kia-Standard: sieben Jahre Garantie.

Eines vorweg. Den 1.2 gibt es in der besten Ausstattungsline „Spirit“ ab 16.690 Euro. Da bleiben dann keine Wünsche mehr offen. Und mit ein, zwei Extra-Paketen sind es schnell knapp unter 19.000 Euro. Da bewegen wir uns dann aber fast schon in VW-Polo-Regionen. Wobei der Kia in der Basisversion ordentlich ausgestattet in den

Wettbewerb geht: mit Berganfahrassistent, umfangreicher Audioanlage, zweifach verstellbarer Lenksäule, Multifunktionslenkrad oder auch Start-Stopp-System.

Aber zurück zum 11.690-Euro-Schnäppchen. Der Rio ist einfach ein Hingucker. Am besten in Rot. Er fasziniert auf der ganzen Linie – durch seine Linie. Sportlich, elegant, kurze Überhänge. So muss Auto. Und das Auge kauft bekanntlich mit. Auch innen begeistert der Viertürer: sportlich, hochwertig, modernes Interieur, solide Anmutung, feine Materialien mit Soft-touch-Oberflächen, ansprechende Optik. Dazu kommt das gute Raumangebot.

Die Basis kommt ohne Navigation daher. Das entsprechende Extra-Paket kostet ab 790 Euro. Oder man navigiert per Smartphone, wenn es denn mal sein muss. Ansonsten ist das Audiosystem mit kleinem Touchscreen gut genug, um zu tele-

fonieren, MP3-Musik oder Radio zu hören. Wunderschön sind die Rundinstrumente. Einen Start-Stopp-Knopf vermisst man nicht wirklich, der Schlüssel steckt gut im Zündschloss. Der 84-PS-Rio ist natürlich der sparsamste Benzin. Mit den von Kia im Schnitt versprochenen 4,8 Litern kommt er nicht aus. Aber mit 5,5 bis 6,0 sind 100 Kilometer machbar. Das sind zwischen einem und eineinhalb Liter mehr

**Klein, aber fein: Der Kia Rio schreit förmlich nach engen Straßen und kleinen Parkplätzen. Der Vier-Meter-Wagen glänzt aber auch auf längeren Touren.**



als der „kleine“ Diesel braucht. Der kostet aber – wenn auch ab Basis höherwertig ausgestattet – fast 6000 Euro mehr. Wer preiswert Rio fahren will, nimmt den 1.2. Wer sportlich fahren möchte, checkt beim 1.0 T-GDI (120 PS, ab 19.290 Euro) ein.

Vier Personen finden Platz, die beiden vorderen Passagiere fühlen sich aber etwas wohler.

Der Kofferraum fasst 325 Liter, mit umgelegten Rücksitzen und herausnehmbarem Gepäckraumboden sogar 1000 Liter. Die Ladekante ist niedrig. Die Sicht nach hinten ist – wie in vielen Autos – mitunter eingeschränkt, Parksensoren machen daher Sinn.

Mit einem fein abgestimmten Fahrwerk garantiert schon der kleine Benzin. Er ist handlich, auch unter Voll-

last wird der 1,2-Liter-Motor nicht unangenehm laut. Das Kernige des Dreizylinders (100 und 120 PS) ist ihm allerdings fremd. Schön, dass der Rio als „Spirit“ Systeme wie den Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung mit an Bord hat oder den Spurhalteassistenten oder die Gegenlenkunterstützung.

Oliver Konze ■

# Mit gefälligen Linien

Der Kia Rio der vierten Generation erhielt ein neues Außendesign. Moderne Sicherheitsassistenten an Bord.

Der Kia Rio ist in der vierten Generation angekommen. Nach seiner aktuellen Überarbeitung präsentiert sich der Kleinwagen mit einem neuen Außendesign, mehr Komfort und modernsten Sicherheits- und Vernetzungstechnologien. Gleich drei Designzentren – Frankfurt, Irvine/Kalifornien und Namyang/Korea – haben sich um die äußere und innere Optik gekümmert. Nun steht ein Kleinwagen auf den Rädern, der sich in klaren, gefälligen Linien präsentiert. Prägendes Element der Front ist der große Kühlergrill mit einer Abdeckung in Hochglanzschwarz. Flankiert wird er von markanten Scheinwerfern.

Natürlich ist der aktuelle Rio auch gewachsen auf mittlerweile vier Meter Länge, und er wurde flacher, was seine Sportlichkeit betont. Im Innenraum dominieren klar strukturierte Formen. Besonders auffällig ist der 7-Zoll-Touchscreen des neuen Infotainmentsystems. Der Bildschirm ist in die Konsole integriert. Alle Materialien sind sauber verarbeitet. Den Insassen bieten sich sowohl vorne als auch hinten gute Platzverhältnisse. Für die Reise steht ein Kofferraum mit einem Volumen von 325 Litern zur Verfügung. Nach Umlegen der Rückenlehne entsteht ein ebenes Fach, das eine Kapazität von 997 Liter aufweist. Ein doppelter Boden schützt Gepäck vor neugierigen Blicken. Viel Kleinkram lässt sich in den verschiedenen Ablagen verstauen.

Die Motorenpalette des Kia Rio wurde um ein Downsizing-Triebwerk erweitert. Den 1,0-Liter-Dreizylinder-Turboben-

ziner gibt es in zwei Varianten. Die eine leistet 100 PS, die andere 120 PS. Zusätzlich sind noch ein 1,2-Liter- sowie ein 1,4-Liter-Benziner erhältlich. Sie entwickeln 84, respektive 99 PS. Komplettiert werden die Antriebe durch einen 1,4-Liter-Turbodiesel mit 77 oder 90 PS.

Der gefahrene Rio 1.2 mit einer manuellen Fünfgang-Schaltung mobilisiert ein Drehmoment von 122 Nm. In 12,9 Sekunden ist die 100-Kilometer-Marke erreicht, die Spitze bei 173 km/h. Der kleine Koreaner lässt sich agil dirigieren. Die Lenkung arbeitet sehr präzise. Klar, dass seine Vorteile in den engen Straßen der Stadt liegen. Auf der Autobahn reichen die 84 PS naturgemäß nicht, um besonders flott unterwegs zu sein.

## AUTONOMER NOTBREMSASSISTENT

Laut Werk benötigt der Kia Rio durchschnittlich 4,8 Liter Treibstoff auf 100 Kilometern. In der Praxis waren es knapp 1,4 Liter mehr. Der Kleine kann auch sicher. Denn er fährt mit Bremsassistent, EPS, Traktionskontrolle, Spurhalteassistent oder einem autonomen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung, der bei Kollisionsgefahr eine Notbremsung hinlegt. Der Kia Rio kostet in der Basisversion Attract günstige 11.690 Euro. In der höchsten Ausstattungsstufe Spirit werden allerdings schon 16.690 Euro verlangt. Mit Lederpaket, Metallic-Lackierung, Navigationssystem und dem Technik-Paket kommt man auf stolze 19.330 Euro.

Klaus Neumann ■



Der koreanische Kleinwagen Kia Rio bietet seinen Insassen ordentliche Platzverhältnisse. Der gefahrene 1.2 ISG Spirit kostet mindestens 16.690 Euro.





online · 07.09.2017



Kia Proceed



Ausblick auf den neuen Kompakten

Der koreanische Autobauer Kia zeigt auf der IAA ein neues Conceptcar, das einen Ausblick auf die nächste Generation des Kia cee'd geben soll. Das flache Coupé hat vier Türen und erinnert an den Stinger.



Von Uli Baumann

Kia beschäftigt sich schon intensiv mit der nächsten Generation des cee'd, die voraussichtlich 2018 auf den Markt kommen wird. Auch in der nächsten Generation dürfte der Kia cee'd wieder als Schwestermotiv zum Hyundai i30 kommen, mit dem er sich dann die Technik teilt. Im europäischen Designstudio ist eine IAA-Studie entstanden, die vom Stinger inspiriert ist und unter der sportlichen Hülle praktische Talente bieten soll. Der Innenraum ist variabel

gestaltet, sagt Kia, zeigt aber noch keine Bilder dazu. CEE'D WIRD DEUTLICH DYNAMISCHER Dafür zeigt die Studie, wohin die Reise für den nächsten cee'd optisch gehen wird. Demnach wird der nächste cee'd deutlich dynamischer, duckt sich flacher auf die Straße. Die Radhäuser zeigen sich weit ausgestellt, die Flanken dagegen stark eingezogen. Eine Übertreibung der Studie sind jedoch vermutlich der starke Einzug in der Flanke

und die 20 Zoll großen Räder. Das Heck charakterisieren ein durchgehendes horizontales Leuchtenband sowie im Untergeschoss ein großer Diffusor. Das Greenhouse des Viertürers wirkt filigran, der Dachbogen, der über der flach liegenden Heckscheibe durch einen Dachkantenspoiler verlängert wird, spannt sich flach bis in den Heckabschluss und verleiht dem cee'd eine Shooting Brake-Anmutung. Die C-Säule wirkt nur halbhoch, auf eine B-Säule haben die Designer verzichtet.



online · 28.08.2017



Bei Kia rollt der Ball

Kia macht es möglich: Auf der „Trophy Tour“ bietet der Autobauer Fußball-Fans die Möglichkeit, den Pokal für die UEFA Europa League aus nächster Nähe zu betrachten. Autobauer Kia gibt auch auf dem Fußballplatz Vollgas. Die Koreaner sind ab der Saison 2018/19 neuer Partner der UEFA Europa League. Die zunächst für drei Jahre vereinbarte Kooperation läuft bis zum Finale 2021. Kia wird der Europäischen Fußball-Union (UEFA) für die Finalsspiele 2019, 2020 und 2021 jeweils eine Flotte von rund 90 Fahrzeugen zur Verfügung stellen, mit der Schiedsrichter, Offizielle, Delegierte und VIP's transportiert werden. Darüber hinaus werden der Automobilhersteller

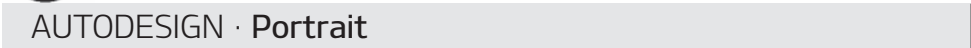
Kia und die UEFA erstmals eine „Trophy Tour“ veranstalten. Dort können Fans den begehrten Pokal aus nächster Nähe betrachten und berühmte Fußballspieler treffen. Kia wird zudem jungen Fußball-Fans aus ganz Europa die Chance bieten, ein offizielles Ballkind eines Europa-League-Spiels zu werden und unmittelbar vor dem Anstoß den Spielball aufs Feld zu bringen. „Die UEFA Europa League ist einer der am stärksten besetzten und spannendsten Wettbewerbe im Profifußball. Als Marke, die die Werte und die Leidenschaft des Fußballs teilt, gibt uns diese Partnerschaft die Möglichkeit, das riesige Publikum der weltweiten Fußballfans



direkt anzusprechen“, sagte Kia-Vizepräsident Thomas Oh. Guy-Lauren Epstein, Marketingdirektor von UEFA Events SA, ergänzt: „Diese Partnerschaft wird die UEFA Europa League weiter stärken. Wir werden gemeinsam daran arbeiten, die Fan-Einbindung zu fördern und freuen uns schon auf die erste Trophy Tour, die den Pokal und dessen legendäre Stars in die Heimatländer der Fans bringt.“



39-2017



UNTERWEGS

München, Pinakothek der Moderne im Mai

Wenn man sich in der Spur anderer bewegt, kommt man meist auch an. Vermutlich irgendwo dort, wo alle anderen dann auch schon sind. Sehr viel spannender ist es aber, wenn man selbst derjenige ist, der eine Spur vorgibt. Weil man eine klare Vorstellung davon hat, wohin die Reise gehen soll – oder zumindest könnte. Am Ende wird man jedenfalls seine Spuren hinterlassen. So wie Peter Schreyer.



Auszug aus dem Portrait der „Ramp“-Ausgabe 39-2017. Das gesamte Portrait können Sie unter [www.kia.com/de/erleben/testberichte](http://www.kia.com/de/erleben/testberichte) lesen.

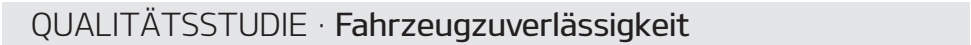
Schlüsselerlebnis Teil 2

Bei einem meiner letzten Treffen mit Peter Schreyer drehte es sich wieder einmal darum, wie sich das Autodesign gegenwärtig für die Zukunft präpariert. Oder Zukunft vorwegnimmt. Alle wollen ja das Auto gerade neu erfinden – da wird Design im allgemeinen Trubel zur deutlichen Botschaft. Alles, was jetzt anders und selbstverständlich auch besser wird, soll man ja schließlich erkennen können. Ob man sich dann wirklich auf solche Autos im Spektrum von futuristisch bis seltsam freuen will, ist die andere Sache. Schreyer sieht das locker. Grundsätzlich geben die neuen Technologien den Designern tolle neue Freiräume und Optionen, aber außen wie innen gäbe es unter Gestaltungsaspekten Dinge, die einfach Sinn machen und noch nicht ausgedient haben. Die klassischen Formen müssen nicht automatisch verschwinden, nur weil man zeigen will, dass sich neue Möglichkeiten eröffnen und man jetzt elektrisch oder autonom oder beides fährt. »Das sollte kein Dogma werden«, sagt Peter Schreyer. »Ein Diesel sieht ja auch nicht anders aus als ein Benzin.«

Wunderbar findet Schreyer, dass man die Wirkung und Bedeutung von Design selten so lebendig erleben kann wie gegenwärtig. Design ist eben mehr als nur Ästhetik. Design zieht unsere Blicke an, bestimmt unsere Wahrnehmung und unsere Beziehung zu den Dingen, weckt und bestimmt unsere Emotionen. »Dadurch wird das Auto zu etwas, was man nicht nur aus rationalen Gründen kauft, man will es unbedingt haben, weil es einem einfach gefällt«, erklärt Peter Schreyer. Ich wiederum frage mich sofort, ob ich überhaupt jemals ein Auto aus rationalen Gründen gekauft habe. Denke, nicht. Designer formen und visualisieren allerdings längst nicht nur die Dinge unserer realen Welt. Design ermöglicht uns den Blick nach vorne. Wir tasten uns heran, entwerfen, testen und konfigurieren schon einmal ebenso inspiriert wie inspirierend das, was da kommen soll oder könnte. Design als Schlüsselerlebnis. So wie Peter Schreyers sensationelle Sportcoupé-Studie Kia Kee, die 2007 auf der IAA zum Schlüsselerlebnis wurde. Michael Köckritz



online · 09.08.2017



Auszug aus dem Artikel zur Studie J.D. Power, erschienen unter [www.familien-blickpunkt.de/aktuelles](http://www.familien-blickpunkt.de/aktuelles)

Kia triumphiert in der J.D.-Power-Studie

Auf dem deutschen Automobilmarkt ist sie einer der wichtigsten Qualitätsindikatoren: die Studie VDS (Vehicle Dependability Study), mit der das renommierte Marktforschungsunternehmen J.D. Power die Zuverlässigkeit von Fahrzeugen bewertet. Für die größte deutsche Autofahrerstudie wurden in diesem Jahr rund 14.000 Teilnehmer befragt, um die Modelle mit der

niedrigsten Mängelquote zu ermitteln. Der große Gewinner heißt Kia. Wie im Vorjahr belegt der Kia-Bestseller Sportage Platz eins in der Klasse der Kompakt-SUVs sowie einen Spitzenplatz in der Gesamtwertung der 71 untersuchten Modelle. Der koreanische Hersteller wurde darüber hinaus mit dem Titel „Beste Automarke (VDS)“ ausgezeichnet. „Auf diesen Erfolg kann das gesamte Kia-Team wirklich stolz

sein. Denn dieses hervorragende Zeugnis wird uns nicht von einer kleinen Jury ausgestellt, sondern von Tausenden Experten, die ihre Fahrzeuge sehr genau kennen“, sagt Steffen Cost, Geschäftsführer (COO) von Kia Motors Deutschland. „Kia ist heute bekannt für die 7-Jahre-Herstellersgarantie, die wir vor zehn Jahren mit dem cee'd eingeführt haben und die seit 2010 für alle unsere Modelle gilt.“