

Pressespiegel Q4-2017



Kia Stinger

<u>Aufstiegs-Ambitionen</u>	Sport Auto · 12-2017	2.0 T-GDI GT-Line (Benzin/Automatik); 180 kW (245 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 186 g/km.
<u>Image-Kick für Kia</u>	ADAC Motorwelt · 12-2017	
<u>Ein echter Gran Turismo</u>	Auto Zeitung · 23-2017	3.3 T-GDI AWD GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 204 g/km.
<u>Das Kraftpaket aus Korea</u>	BUNTE · 45-2017	2.2 CRDi GT-Line (Benzin/Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 154 g/km.
<u>Zwei Klappen für ein Halleluja</u>	Focus · online · 22.11.2017	3.3 T-GDI AWD GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 169 g/km.
<u>Ferrari für jeden</u>	Playboy · 12-2017	

Kia Stonic

<u>Farbspektakel</u>	Auto Straßenverkehr · 22-2017	1.2 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 118 g/km.
<u>Auto Bild · 38-2017</u>	Auto Bild · 38-2017	
<u>Hipster Nachzügler</u>	SUV Magazin · 05-2017	1.4 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 125 g/km.
<u>Leckere Suppe</u>	Top Gear Deutschland · 06-2017	1.0 T-GDI 120 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,0 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 115 g/km.
<u>Erfolg garantiert</u>	Auto Zeitung · 22-2017	1.6 CRDi (Modelljahr 2018) (Diesel/Manuell); 81 kW (110 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 109 g/km.
<u>Der Sympathieträger</u>	tz/Münchner Merkur · 23.09.2017	

Kia Picanto

<u>Agiler Partner in der Stadt</u>	Südwest Presse · 25.11.2017	1.0 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 49 kW (67 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km.
<u>Auch dieser Koreaner gibt sich sportlich</u>	Magdeburger Volksstimme · 14.10.2017	1.2 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 106 g/km.
<u>Turbo im Picanto</u>	Auto Straßenverkehr · 1+2-2018	1.0 T-GDI (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 104 g/km.

Kia Rio

<u>Beim Rio ist jetzt vieles grande</u>	Mittelbayerische Zeitung · 23.09.2017	1.2 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert: 109 g/km.
<u>Understatement & Spaß</u>	BUNTE · 45-2017	

The Power to Surprise

<u>Fit fürs neue Jahr</u>	tz/Münchner Merkur · 11.11.2017	1.0 T-GDI 120 (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 107 g/km.
Kia Soul EV		
<u>Vier Wochen E-Mobilität</u>	auto motor und sport · 25-2017	(Modelljahr 2018) PLUG / PLAY 30 kWh 81,4 kW (110 PS): Stromverbrauch kombiniert 14,3 kWh / 100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Alles auf alternativ</u>	Main Post · 30.09.2017	
<u>Weiter kommen</u>	Auto Straßenverkehr · 22-2017	
Kia Niro Hybrid		
<u>Vier Wochen E-Mobilität</u>	auto motor und sport · 25-2017	1.6 GDI (Modelljahr 2017) (DCT6); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 101 g/km.
<u>Kompakt, sparsam, schick</u>	Heilbronner Stimme · 18.11.2017	
Kia Optima Sportswagon Plug-in Hybrid		
<u>Vier Wochen E-Mobilität</u>	auto motor und sport · 25-2017	2.0 GDI Attract (Benzin/Strom/Automatik); 151 kW (205 PS) Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,6 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 12,3 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 37 g/km.
Kia Sportage		
<u>Ein Lifestyle-SUV mit viel Technik</u>	Mittelbadische Presse · 30.09.2017	2.0 CRDi 185 AWD (Modelljahr 2018) (Diesel/Manuell); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 154 g/km. 1.6 GDI 2WD (Modelljahr 2018) (Benzin/Manuell); 97 kW (132 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 157 g/km.
Kia Sorento		
<u>Neuer Otto-Zuwachs</u>	Auto News · online · 18.12.2017	2.2 CRDi AWD (Modelljahr 2018) (Diesel, Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 170 g/km.
<u>Modernisierter Sorento</u>	Auto Bild · online · 18.10.2017	2.4 GDI 2WD (Modelljahr 2018) (Benzin, Automatik); 138 kW (188 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 8,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 202 g/km.
		2.2 CRDi 2WD (Modelljahr 2018) (Diesel, Manuell); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 147 g/km.
Kia Carens		
<u>Gewinn kommt genau richtig</u>	Auto Straßenverkehr · 26-2017	1.6 GDI (Modelljahr 2018) (Benzin, Manuell); 99 kW (135 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 150 g/km.

The Power to Surprise

4. QUARTAL 2017

KIA STINGER

Sport Auto · 12-2017

Aufstiegs-Ambitionen

2

ADAC Motorwelt · 12-2017

Image-Kick für Kia

3

Auto Zeitung · 23-2017

Ein echter Gran Turismo

3

BUNTE · 45-2017

Das Kraftpaket aus Korea

3

Focus · online · 22.11.2017

Zwei Klappen für ein Halleluja

3

Playboy · 12-2017

Ferrari für jeden

4

KIA STONIC

Auto Straßenverkehr · 22-2017

Farbspektakel

5

Auto Bild · 38-2017

Kia treibt's bunt

5

SUV Magazin · 05-2017

Hipper Nachzügler

6

Top Gear Deutschland · 06-2017

Leckere Suppe

6

Auto Zeitung · 22-2017

Erfolg garantiert

7

tz/Münchner Merkur · 23.09.2017

Der Sympathieträger

7

KIA PICANTO

Südwest Presse · 25.11.2017

Agiler Partner in der Stadt

8

Magdeburger Volksstimme · 14.10.2017

Auch dieser Koreaner gibt sich sportlich

8

Auto Straßenverkehr · 1+2-2018

Turbo im Picanto

8

KIA RIO

Mittelbayerische Zeitung · 23.09.2017

Beim Rio ist jetzt vieles grande

8

BUNTE · 45-2017

Understatement & Spaß

8

tz/Münchner Merkur · 11.11.2017

Fit fürs neue Jahr

8

KIA E-OFFENSIVE

auto motor und sport · 25-2017

Vier Wochen E-Mobilität

9

Main Post · 30.09.2017

Alles auf alternativ

9

KIA SOUL EV

Auto Straßenverkehr · 22-2017

Weiter kommen

10

KIA NIRO HYBRID

Heilbronner Stimme · 18.11.2017

Kompakt, sparsam, schick

10

KIA SPORTAGE

Mittelbadische Presse · 30.09.2017

Ein Lifestyle-SUV mit viel Technik

11

KIA SORENTO

Auto News · online · 18.12.2017

Neuer Otto-Zuwachs

11

Auto Bild · online · 18.10.2017

Modernisierter Sorento

11

KIA CARENS

Auto Straßenverkehr · 26-2017

Gewinn kommt genau richtig

11

KIA PROCEED

Auto Bild · 40-2017

Verliebt in einen Kia

12

KIA CORPORATE

Frankfurter Allgemeine Zeitung online · 27.11.2017

Auto des Jahres 2018: ohne VW aber mit Kia

12

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

KIA STINGER

GEGEN VW ARTEON

Kia kocht VW ab

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

KIA STINGER

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

VW ARTEON

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

Text: Andreas May, Fotos: T. Ruddies (12), S. Haberland

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

Das ist umso beachtlicher, weil wir zum ersten Vergleich den ebenfalls neuen VW Arteon mitgebracht haben. Und der soll so gut sein, dass ihm VW einen Doppeljob zutraut. Erstens soll er den CC ersetzen und zweitens an Stelle des ausgelaufenen Phaeton der neue Luxus-VW in der Limo-Liga sein. Ob das klappt? Ran ans Blech!

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

breiten Schultern am Heck und einer abfallenden Dachlinie an der C-Säule, die sexy aussieht, aber leider auch nicht allzu viel Sicht nach hinten lässt. Und man achte auf die vielen Details. Erstens: den Frontgrill mit der Kia-typischen Tiger-Nase. Diese Linie haben sie zweitens oben in der Frontscheibe fortgesetzt. Dritter Augenschmeichler: Die Motorhaube ist inselartig eingearbeitet, das wirkt richtig edel. So geht's innen weiter. Der Armaturenträger ist mit Leder bezogen, hinter dem Dreispeichenlenkrad klassische Rundinstrumente, kleiner Automatik-Wählhebel, zwei Alu-Deckel für Ablagefächer, oben der Touch-Bildschirm in Sichthöhe, drunter Kurzwahltasten für Telefon, Radio und Karte. Richtig fein, und doch haben wir zweimal Kritik. Der Monitor sitzt zu weit hinten, wer touchen will, muss den Arm zu lange ausstrecken. Und sitzen hinten ist nicht wirklich top, weil die Füße nicht weit genug unter die fetten Vordersitze passen.

DATEN	Kia Stinger	VW Arteon
Modell	3.3 T-GDI AWD GT	2.0 TSI 4Motion R-Line
Motor Bauart/Zylinder	V6, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage/Nockenw. Antrieb	vorn längs/Kette	vorn quer/Kette
Hubraum/kW (PS) bei U/min	3342 cm³/272 (370)/6000	1984 cm³/206 (280)/5100
Nm bei U/min	510/1300	350/1700
Spitze/0–100 km/h	270 km/h/4,9 s	250 km/h/5,6 s
Getriebe	Achtstufenautomatik	Siebengang-DSG
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Leergewicht (EG-Normgew.)	1909 kg	1716 kg
Abgas CO ₂	244 g/km	164 g/km
Verbrauch*	14,2/8,5/10,6 l	9,2/6,1/7,3 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Super	66 l/Super
Anhängelast gebr./ungebr.	1500/750 kg	2200/750 kg
Kofferraumvolumen	406–1114 l	563–1557 l
L/B/H mm	4830/1870–2020**/1400	4862/1871–2127**/1450
Garantie (Technik)	7 Jahre/150.000 km	2 Jahre o. Km-Begrenzung
Garantie (Durchrostung)	12 Jahre	12 Jahre
Preis	54.900 Euro	49.900 Euro

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

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

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

Wechsel von Rot nach Gold. Ja, der Arteon sieht gut aus mit seinen grauen 20-Zöllern (1.020 Euro) und Lack in Kurkumagelb metallic (760 Euro). Und ja, er macht mit seiner Außenlänge von 4,86 Metern (drei Zentimeter mehr als der Stinger) wirklich was her. Aber wir von AUTO BILD arbeiten ja nicht fürs Micky-Maus-Heft, und deshalb haben wir erkannt: Unter dieser hübschen Hülle steckt viel Golf und etwas Passat. Der Arteon steht auf der Plattform des Golf. Das heißt auch: Quer statt längs eingebaute Motoren, bei vier Zylindern ist Schluss. Der Arteon ist also unten ein Golf und oben ein Passat. Von dem hat er nämlich das Cockpit. Und da gibt es ganz viel Lob für die Digital-Show mit Navi-Karte hinterm Lenkrad (510 Euro, gibt's bei Kia nicht), saubere Verarbeitung, perfekte Ergonomie. Aber auch zweimal Raum für Verbesserungen: In der 50.000-Euro-Liga darf beim Head-up-Display (565 Euro) keine Scheibe ausfahren. Und das neue große VW-Navi (1.995

Euro) hinter Glas sieht zwar cool aus, aber „Plus“ und „Minus“ für laut und leise ist doof und lenkt ab. Bitte, bitte, VW: Gebt uns den Drehregler zurück! Und wenn ihr schon dabei seid, baut das Navi eine Etage höher ein. Ach ja, sitzen hinten: viel besser im Arteon, bei der Kopf- und Beinfreiheit und beim Ausblick. Fondpassagiere würden VW kaufen, die vorne lesen jetzt ganz genau. SO FAHREN SIE: KIA GLEITET, VW SO AGIL WIE EIN GOLF GTI Ja, wir haben es krachen lassen auf der Rennstrecke. Und ja, der 280-PS-Arteon fährt dank Allrad so perfekt und zielgenau wie ein GTI – trotz seiner Länge. Die Federung ist über jeden Zweifel erhaben, die Lenkung reagiert so direkt und richtungstreu – da kannst du beim besten Willen kein Haar in der Suppe finden. Aber dann sind wir auch da langgefahren, wo die Kunden diese Autos genießen: Landstraße, bergige Serpentinenspiten. Und da haben wir uns verliebt in den Stinger. ▶

41-2017

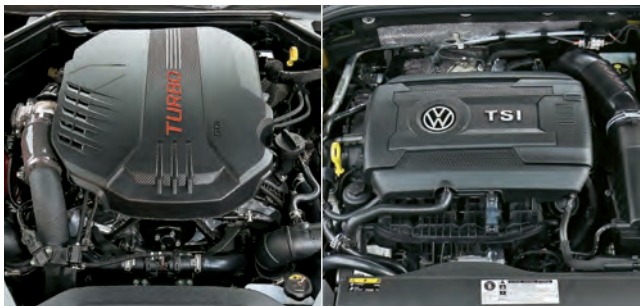
VERGLEICH · Kia Stinger gegen VW Arteon

► Fortsetzung von Seite 1



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

Arteon:
20-Zöller mit 245er-
Gummis. Schick, kosten
aber 1.020 Euro extra.



Längs eingebauter Sechs-
zylinder: Der Kia-Motor leistet
370 PS aus 3,3 Litern.

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

WERTUNG



KIA STINGER

3.3 T-GDI AWD

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



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



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



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



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



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



Kosten
Alles drin! Für 54.900 Euro,
gemessen an dem, was er
bietet, ein Schnapper. Dazu
sieben Jahre Garantie!



AUTO-BILD Testnote

2+

VW ARTEON

2.0 TSI 4Motion

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



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



Fahrdynamik
Gierig nach Kurven, gute
Traktion dank Allradantrieb,
direkte Lenkung, dank 1.716 Kilo
leichtfüßig und agil.



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



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



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



Kosten
49.900 Euro für die R-Line,
aber lange Aufpreisliste.
Mit Navi, Leder, großen Alus
11.000 Euro teurer als Kia.



AUTO-BILD Testnote

2

80% POWER
AUF DER HINTERACHSE:
IM SPORT-MODUS
WIRD DER KIA EINE
HECKSCHLEUDER

Der Ex-BMW-Entwickler Albert Biermann, dem wir Autos wie M3 und M5 verdanken, hat Kia das BMW-Gen eingepflanzt. Im Sport-Modus wird dieser Allradler zur Heckschleuder, beim beherzten Tritt aufs Gas wackelt er am Scheitelpunkt der Kurve dankbar mit dem Arsch, als wolle er sagen: Ja, mach weiter, ich besorg's dir!

Dabei ist die Lenkung erstaunlich direkt, der Stinger fährt für ein Auto dieser Gewichtsklasse überraschend agil, hat mit seinem seidenweichen Sechszylinder immer genügend Bums und Kraftreserven, wo der Arteon mit seinem Vierzylinder doch merklich angestrengt knurrt. Nur der Sound ist noch ein bisschen zu leise und synthetisch, da darf sich Kia mehr trauen. Ach ja, am Ende unserer hügeligen Vollgas-Spaßrunde gönnte sich der Kia 13 Liter, der VW wollte 'ne Pulle (0,3 l) mehr.

DAS KOSTEN SIE:
KIA SINGER 55.000 EURO,
VW ARTEON 11.000 EURO MEHR

Ja, Kia dringt in die 50.000-Euro-Liga vor: 54.900 Euro für den V6-Stinger mit Komplett-Ausstattung, Aufpreis kosten nur Schiebedach (690 Euro) und Dreifach-Rot (890 Euro).

Und VW? 66.000 Euro! Das ist der Testwagen-Preis für den Arteon mit 280 PS und Allrad und R-Line-Paket, mit Navi, großen Alus und Lederausstattung.

Über 11.000 Euro mehr, dafür zwei Zylinder, 90 PS und fünf Jahre Garantie weniger. Die Welt ist wirklich aus den Fugen geraten. So was von! ■



FAZIT

Redakteur
ANDREAS MAY

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

Die spannende Frage ist: Wer gibt so viel für einen Kia aus?

sport auto 12-2017

FAHRBERICHT · Kia Stinger GT



Aufstiegs-Ambitionen

Der Stinger GT ist Kias neues Aushängeschild, das nicht nur schick aussehen, sondern auch sportlich fahren soll.

Von Clemens Hirschfeld

Einen Kia sieht man nicht so oft in sport auto. Und so einen Kia haben Sie hier bestimmt noch nicht gesehen. Intern nennen sie ihn nur den „Roten“, doch der Stinger ist nicht nur in „High Chroma Red“ ein Design-Statement. Die coupéhafte Linienführung der vier-türigen Limousine und die ausgeformten Schenkel am Heck sind Ex-Audi-Designer Schreyer jedenfalls gelungen. Der Stinger wirkt optisch eigenständig und fast schon elegant. Damit zielt er unverhohlen auf die deutsche Konkurrenz à la Audi A5 Sportback, BMW Vierer Gran Coupé und VW Arteon.

Innen haben sich die Koreaner jedenfalls viel bei den etablierten Wettbewerbern abgeschaut: Runde Lüftungsausströmer und galvanisierte Knöpfe erinnern stark an Audi, der frei stehende Acht-Zoll-Multimedia-Bildschirm am Mercedes. Das schnell arbeitende Infotainment-System samt Navi und Smartphone-Kopplung, ein Head-up-Display und elektrisch verstellbare Nappaledersitze zählen zum serienmäßigen Ausstattungsumfang. Materialmix und Anmutung überzeugen zwar, bei Spaltmaßen und Hochwertigkeit ist aber noch Luft zu den Premium-Anbietern. Im Fond schränkt das abfallende Dach wie bei allen Coupé-Limousinen die Kopffreiheit Großgewachsener leicht ein. Ganz hinten am 4,83 Meter langen Top-Kia eröffnet eine elektrische Klappe den Zugang zum schmalen, 406 Liter großen Kofferraum, der sich durch eine asymmetrisch klappbare Rücksitzlehne immerhin auf maximal 1114 Liter erweitern lässt. So weit, so vernünftig.

Genug geschaut, jetzt wird gefahren. Zur Einstimmung geht es gleich auf die Rennstrecke Circuito Mallorca. Ein Instruktor fährt auf dem verwinkelten Kurs voraus und erklärt via Funk die Brems- und Einlenkpunkte.

Noch mal zur Erinnerung, wir sitzen hier in einem Kia. Und ja, auch dieser hier hat sieben Jahre Garantie. Allerdings ist der Stinger als Topversion GT 370 PS stark, mit heckbetontem Allradantrieb sowie einer Brembo-Bremsanlage ausgestattet. Serienmäßig verfügt der GT zudem über Adaptivdämpfer, die sich zusammen mit der Achtgangautomatik, der variabel übersetzten Lenkung und dem Ansprechverhalten des Motors in fünf Modi verstellen lassen.

In „Sport Plus“ hängt der 3,3-Liter-V6 willig am Gas, knurrt und grummelt dank Soundgenerator im Innenraum. Etwas mehr realer V6-Bass, etwa durch eine Klappenanlage, wäre angesichts des Gebotenen nicht verkehrt – nein, sogar angemessen. Denn bei Bedarf launcht der Stinger in 4,9



Sekunden auf 100 km/h. Und darf aufpreisfrei bis Tempo 270 rennen. Letzteres bleibt auf dem kleinen Rundkurs und bei den strengen Speedlimits auf spanischen Autobahnen heute ein theoretischer Wert.

SO MUSS EIN HECKBETONTER ALLRADANTRIEB SEIN
In der Praxis macht der Stinger aber auch so viel Spaß. Verantwortlich dafür ist der Allradantrieb von Magna, der standardmäßig 100 Prozent der 510 Momente nach hinten sendet – erst wenn das System Bedarf erkennt, dürfen auch die Vorderräder ins Antriebsgeschehen

eingreifen. Das versprechen andere Hersteller zwar auch, beim Kia funktioniert es aber tatsächlich, und zwar erstaunlich gut. So lässt ESP bereitwillig dezenterte Driftwinkel zu und regelt im Grenzbereich feinfühlig.

Die Lenkung kann dagegen auf dem Track nicht gänzlich überzeugen. Zwar lenkt der GT willig ein, Scheitelpunkte lassen sich präzise anvisieren, allerdings neigt der Stinger dabei zum Untersteuern. Die variable Übersetzung fühlt sich zudem etwas künstlich an. Die von den Koreanern selbst entwickelte Automatik dürfte gerne etwas zügiger agieren, dafür dreht sie die Gänge bis in den Begrenzer und schaltet im Manuell-Modus wirklich nur auf Befehl.

Vollbremsung vor der Spitzkehre: Auf dem welligen Asphalt rattert das ABS sein Stakkato und der Stinger GT verzögert wiederholt gut kontrollierbar. 1909 Kilogramm inklusive Fahrer sind hierbei und in den Kurven deutlich spürbar. Immerhin wird die Last nahezu gleich zwischen vorne und hinten verteilt (51 : 49). Dass der Stinger auch den Komfort eines Gran Turismo beherrscht, zeigt er auf den teils holprigen mallorquinischen Landstraßen. Fein säuberlich zieht er selbst grobe Fahrbahnebenheiten glatt. Was bleibt am Ende des Tages? Die Erkenntnis, dass der Stinger nicht nur schick aussieht, sondern tatsächlich auch so fährt. Und das zu einem fairen Kurs. ■

MEINE MEINUNG

Respekt! Ein Auto wie den Stinger hätte ich den Koreanern ehrlicherweise nicht zugetraut. Natürlich sind 54.900 Euro viel Geld für einen Kia – für einen nahezu vollausgestatteten Gran Turismo mit einem klasse V6-Motor ist das konkurrenzlos günstig. Aber nicht nur der Preis stimmt. Mit 370 PS ist er nominell sogar stärker als die Premium-Dynamiker Audi S5 Sportback und BMW 440i xDrive Gran Coupé. Dank des heckbetonten Allradantriebs ist er ein fahraktiver Gran Turismo, der auch Langstreckenkomfort beherrscht. Durchaus denkbar, dass der Stinger so den deutschen Wettbewerbern ein paar Marktanteile abluchsen könnte. Wenn nicht hierzulande, dann eben in Amerika.

Image-Kick für Kia

Stark, sportlich, elegant und richtig günstig: Mit dem viertürigen Coupé Stinger greift Kia die etablierte Oberklasse-Konkurrenz an. Die Erfolgsaussichten? Prima!

Von Thomas Kroher

Power to Surprise“ lautet seit einigen Jahren das Motto von Kia. Doch so richtig überraschen konnte das Modellprogramm noch nicht. Klar, Picanto & Co. sind gut gemacht, aber aufregend?

Vorbei: Ab sofort sticht der Stinger („Stachel“), ein dynamischer Luxus-Sportler mit Power und Stil – und einer großzügigen Ausstattung, die sich die Konkurrenz meistens fürstlich bezahlen lässt.

43.990 Euro verlangen die Koreaner für die Version mit dem „kleinsten“ Basismotor, der mit der fein schaltenden Achtstufenautomatik und einem sehr gut abgestimmten Fahrwerk auch schon 255 PS an die Hinterräder stemmt. Zum Vergleich: Ein gleich starker BMW 4er Gran Coupé Steptronic kostet 47.600 Euro, ist aber – BMW-typisch – nackt. Beim Stinger serienmäßig: Lederausstattung, klimatisierte Sitze, 8-Zoll-Navi, Smartphone-Anbindung, Head-up-Display, Fernlicht und Kennzeichenassistent, Rückfahrkamera, 18-Zoll-Felgen und noch einiges mehr. Für solche Extras

So muss ein typischer Gran Turismo aussehen: Kurzer Frontüberhang mit langer Haube.

würden bei BMW wohl an die 20.000 Euro anfallen.

ÖKONOMISCHER DIESELMOTOR, LEIDER OHNE MODERNE FILTERTECHNIK

Trotz seiner Coupé-Silhouette bietet der Stinger enorm viel Platz. Hinten können zwei Erwachsene selbst auf längeren Strecken bequem sitzen. Fürs Gepäck bleibt hinter der Fließheckklappe mit 400 Litern noch viel Raum. Das Interieur präsentiert sich optisch wie haptisch luxuriös. Bei der Bedienbarkeit zeigt der Stinger die Kia-übliche Stärke: kein Schnickschnack, Schalter da, wo sie sein müssen, Instrumente bestens ablesbar.



Leder satt: Serienmäßiges Wohlfühlambiente.

KIA STINGER 2.2 CRDI

Motor Vierzylinder-Turbodiesel, 147 kW/200 PS, 2199 cm³, 440 Nm bei 1750 U/min
Fahrleist. 7,6 s auf 100 km/h, 230 km/h
Maße L 4,83/B 1,87/H 1,40 m
Preis (GT Line) 44.990 Euro

+ Sehr lauffruhiger, kräftiger Motor.
Fein abgestimmtes Fahrwerk.
Gut ansprechende Lenkung.
Einfache und logische Bedienung.
Zu wenig Oberschenkelauflage im Fond.
– Herstellerangaben



Ein echter Gran Turismo

Von Marcel Kühler

Kia schickt nun sein bis dato emotionalstes Modell auf die Straße: den Stinger. Mit den rassigen Proportionen eines echten Gran Turismo, einer luxuriösen Ausstattung und mehr als souveränen Fahrleistungen soll er mehr Glanz ins Portfolio der Koreaner bringen. Auf der Rennstrecke gefällt der immerhin 1,8 Tonnen schwere Viertürer mit agilen Kurvenfähigkeiten. Die präzise, ausreichend Rückmeldung bietende Lenkung erleichtert das Treffen der Ideal-

linie maßgeblich. Zudem sind dank des heckbetonten Allradantriebs über gezielte Lastwechsel provozierte und jederzeit gut beherrschbare Drifts möglich.

Der 3,3 Liter große Turbo-Sechszylinder liefert dank 510 Newtonmeter Drehmoment dabei in jedem Drehzahlbereich beherzten Punch, sodass die Werksangabe für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 (4,9 Sekunden) absolut glaubhaft erscheint.

Doch auch auf der Landstraße gibt die 4,83 Meter lange Fastback-Limousine eine gute Figur ab. Gehobenen Reisekomfort garantieren die serienmäßigen adaptiven Dämpfer, die die meisten Fahrbahnschäden geschmeidig absorbieren, sowie die klimatisierten Sportsitze und auch die wirkungsvolle Dämmung der Karosserie vor unangenehmen Störgeräuschen. All dies hat natürlich seinen Preis. Konkret ruft Kia 54.900 Euro für sein neues Topmodell



Oben: Das Cockpit wartet mit sportlicher Sitzposition und eleganten Detaillösungen auf. Die Verarbeitung ist top. Unten: langer Radstand, dynamisches Heck.



auf. Freilich viel Geld, aber angesichts der mehr als üppigen Ausstattung doch wiederum nicht zu viel – zumal Kia auch auf den Stinger sieben Jahre Garantie gewährt. ■

DATEN

V6-Zyl., 4-Vent., Turbo; 3342 cm³;
272 kW/370 PS bei 6000 /min;
510 Nm bei 1300 – 4500 /min;
8-Stuf.-Autom.; Allradantrieb, perm.;
L/B/H 4830/1870 (2020)*/1400 mm;
Leergewicht/Zuladung 1834/468 kg;
Kofferraum: 406 – 1114 l;
0–100 km/h in 4,9 s; 270 km/h;
EU-Verbrauch 10,6 l/100 km;
CO₂-Ausstoß 244 g/km;
Grundpreis 54.900 €
Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln



Das KRAFTPAKET aus Korea

Die viertürige Coupé-Limousine will den deutschen Modellen der mittleren Oberklasse Konkurrenz machen

Von Beate Siewert

Ein Rennauto ist der neue Kia Stinger („Stachel“) nicht. Das jedenfalls sagt Kia. Aber das leistungsstärkste Modell der Firmengeschichte soll zeigen, was der südkoreanische Automobilhersteller alles kann.

Und das ist eine ganze Menge! Schon auf den ersten Blick ist klar, dass das 4,83 Meter lange Coupé mehr als gehobenen Reisekomfort bieten will (fünf Fahrmodi machen das möglich). Deshalb geht die Testfahrt auf den Balearen auch zuerst auf eine Motorsportrennstrecke, den Circuito Mallorca – nahe Llucmajor, etwa 20 Kilometer südöstlich von Palma. Rund drei Kilometer lang ist die Piste, fünf Links-, acht Rechtskurven. Nicht für Formel-1-Wagen gedacht, aber Vollgas geben kann man hier schon. Es ist ein wildes Hin und Her (bis 160 km/h), doch das sogenannte Torque Vectoring stellt eine präzise Kraftübertragung an jedes Rad sicher. Der Stinger bleibt selbst bei hohem Tempo auch in Kurven stabil, fährt dahin, wo er hin soll. Sportsitze halten die Insassen gut fest.

Dann geht es über Land – die Reise ist so großartig wie der Beiname des Stinger: Gran Turismo. Gigantisch ist die Serienausstattung – sogar mit Head-up-Display! Jetzt geht die Fahrt vorbei an Feigenkakteen. Vielleicht hier ein Foto vom „stacheligen“ Koreaner? Aber, nein, wir wollen die Tatsache nun auch nicht überbewerten, dass der Stinger die deutsche Konkurrenz zumindest piken kann. ■



Kia bietet nun eine Sportabgasanlage für den Stinger GT an.

Kia spendiert dem stärksten Stinger eine Klappen-Abgasanlage für eine sonorere Stimme.

Wenn ein Fahrzeug schon im Serienzustand mit 272 kW/370 PS daherkommt, sollte auch der Klang des Motors betont werden. Kia scheint der gleichen Meinung zu sein und bietet daher ab sofort eine Edelstahl-Auspuffanlage für den Stinger GT an, das stärkste Modell der Palette. Das Abgassystem beginnt hinter dem Katalysator und ist in den Endschalldämpfern mit zwei Klappen ausgerüstet, die bei Bedarf die volle Stimmgewalt des V6-Benziners in die Umwelt entlassen. Der Sportauspuff kostet 2.600 Euro und kommt mit einer EG-Genehmigung zur Eintragung in die Fahrzeugpapiere. ■



„DAS HAUPTMERKMAL IST SEINE SCHNAUZE, DIE WIR TIGERNOSE NENNEN“

FERRARI FÜR JEDEN

Text: Ralf Schütze

Aus seiner Feder stammen Bestseller wie der VW Golf IV und die Ikone Audi TT: Peter Schreyer ist ein Weltstar unter den Automobil-Designern. Seit 2006 lenkt er die Blicke auf die Autos von Kia, seit vier Jahren auch auf die der Schwester-marke Hyundai. Jetzt ärgert sein todschicker Kia Stinger das deutsche Establishment



Vom Zeichenblock auf die IAA-Bühne: 1991 präsentierte Audi Peter Schreyers hinreißende Studie „Audi quattro spyder“. Gebaut wurde der Sportwagen nie.

VORSICHT, DIESER STINGER STICHT

...und zwar die Konkurrenz aus. Der SPORTLICHSTE KIA ALLER ZEITEN hält auf der Straße fast noch mehr, als er optisch verspricht

18 mal hat Peter Schreyer den Oscar der Autodesigner gewonnen, den Red Dot Design Award. Dazu vier krönende Auszeichnungen „Best of the Best“. Jüngster Kandidat für die Academy Awards des Auto-Designs: Peter Schreyers Traumprojekt Kia Stinger. Dieser lange und extrem flache Gran Turismo soll ein „Stachel“ im Herzen der deutschen Premiummarken sein und Rivalen wie Audi A5 Sportback oder BMW 4er Gran Coupé richtig wehtun – als Gran Turismo, wie ihn die Edelfedern der italienischen Auto-Designschmiede Pininfarina nicht schöner hätten zeichnen können: lange Haube, knackiger Hintern, flache Silhouette. Was die Italiener sicher anders gemacht hätten: Die markante Tigernase vorn verrät, dass der vermeintliche Maranello-Renner in Wahrheit aus Südkorea stammt und bald schon als Superschlitten für Normalbürger gelten könnte. Herr Schreyer, wie zufrieden sind Sie mit dem Kia Stinger? Sehr. Für das gesamte Design-Team war er von Beginn an ein Traumprojekt. Man merkte in jeder Phase: Der Stinger bedeutet allen Beteiligten unheimlich viel. So eine gewaltige Gruppendynamik erlebt man selten. Allerdings erhebe ich an jedes unserer Projekte den Anspruch, dass da immer eine Geschichte dahintersteckt und man es nie routiniert abwickelt. Das ganze Projekt Stinger – das sind ganz besondere Momente. Das liegt vor allem an diesen sexy Proportionen: Man sieht ihn und möchte ihn sofort haben, weil's einfach ein geiles Auto ist. 2011 machte das Concept-Car Kia GT richtig Appetit auf den Kia Stinger. Was ist auf dem Weg von der Studie zur Serie noch so passiert? Erfreulich wenig. Natürlich muss man viele technische Dinge einarbeiten oder Kosten beachten.

Aber trotzdem wollten wir hier so nah wie irgend möglich am Concept-Car bleiben, und das ist uns sehr, sehr gut gelungen. Es gibt zwar auch Allrad, aber die Grundarchitektur ist auf Hinterradantrieb ausgelegt. Dadurch lassen sich diese markanten Proportionen umsetzen mit einer langen Haube und einem sehr weit vorne stehenden Vorderrad. Also ein klassischer Sportwagen. Oder genauer: ein Gran Turismo. Deshalb hieß bereits die Studie GT, das war von vornherein das Ziel. Der Hintergedanke war immer ein Gran Turismo, der für stilvolles, schnelles Reisen steht. Gewissermaßen ein Ferrari für Menschen, die sich nicht nur superteure Autos leisten können. Der Stinger ist satte 4,83 m lang und 1,87 breit, aber nur 1,40 flach. Was bedeutete das fürs Design? Diese Proportionen sind sehr angenehm zum Designen. Natürlich: Wenn's nach uns ginge, würden wir die Autos immer noch breiter und niedriger gestalten. Das ist dann immer ein Kompromiss. Aber das haben wir beim Stinger gut hingekriegt. Durch seine Länge und den langen Radstand wirkt das Auto besonders elegant. Erst

DER WEGWEISER Seit Jahrzehnten schon erregen Peter Schreyers Kreationen Aufsehen. Beispiel VW Golf IV von 1997: ein zeitloses Massenprodukt. Nur bis 2003 gebaut, aber bis heute auf unseren Straßen unterwegs und immer noch gut anzusehen. Oder sein Audi TT von 1998: ein puristisches Design-Objekt mit extrem klaren Linien, Rundungen und Flächen – eine rollende Bauhaus-Ikone. Seither ist Schreyer auf dem Transfermarkt der Automobil-Designer natürlich heiß begehrt. 2006 schnappt ihn sich die aufstrebende koreanische Marke Kia. Deren Autos verleiht der gebürtige Oberbayer seither Charakter – vor allem in Form der von ihm kreierten „Tigernase“, die dem Kühlergrill etwas Raubtierhaftes verleiht. Seit Schreyer das Kia-Design verantwortet, hat sich der weltweite Absatz fast verdreifacht: von gut 1,1 auf mehr als drei Millionen Autos jährlich. Gleichzeitig stieg der Wert der Marke Kia laut der Studie „Best Global Brands“ auf etwa das Siebenfache. Seit 2013 ist Schreyer Präsident und Chiefdesigner der Hyundai Kia Automotive Group und somit gestalterischer Herr über beide aufstrebenden Marken aus Südkorea.



TIGERNASE Sie prägt das Gesicht der Autos der Marke Kia. Dem Kee von 2007 hatte Schreyer die erste Tigernose verpasst.

dadurch konnten wir den Stinger so niedrig gestalten. Die Heckantriebs-Plattform gibt schöne Proportionen vor fürs Design. Vorher bei Audi oder VW hatte ich nie diese Möglichkeit, da ging es immer nur darum, Fronttriebler oder Allradautos zu designen. Woran soll man vor allem erkennen, dass der Gran Turismo ein Kia ist? Das Hauptmerkmal ist natürlich die Schnauze, die wir Englisch „Tigernose“ nennen. Erstmals zeigten wir sie vor zehn Jahren an der Studie Kia Kee. Hier am Stinger sehen wir diese Tigernase wieder in einer neuen Interpretation. Sie ist das Erkennungsmerkmal des Stinger und der Marke Kia. Sie zentriert das Auto, ist stark, variabel und markant. Welche Designs anderer Marken gefallen Ihnen besonders gut? Volvo finde ich gut, die pflegen skandinavisches Design als Statement. Auch das Mercedes-Design finde ich sehr spannend. Als eher konservativ geltende Marke sind die sehr fortschrittlich unterwegs, mehr als andere. Mein aktuelles Highlight ist ein Auto, das wirklich heraussticht und mir sehr gut gefällt: der Velar von Range Rover. Das



RASEND REISEN Mit 270 Sachen in den Urlaub? Na klar: Außen ein Racer, hat der Stinger innen genug Platz für eine Großfamilie plus 406 Liter Gepäck.



ist ein Design, das wirklich toll gemacht ist und zu dieser Marke passt. Wie vermischen sich bei Ihrer Arbeit deutsche und koreanische Einflüsse? Das Kia-Design ist geprägt von einer fast teutonischen Klarheit. Aber das Erlebnis Korea ist immer wieder eine überwältigende Inspiration für mich. Ich bin immer gern dort. Besonders die Kunstszene inspiriert mich sehr. Unsere Autos würden sonst anders aussehen. Spricht das Stinger-Design Frauen und Männer unterschiedlich an? Wahrscheinlich ja. Andererseits ist man oft überrascht bei Autos, die man als sehr maskulin empfindet: Frauen wollen die dann auch haben. Sie fahren eben genauso gern Sportwagen oder SUV wie Männer. Aus welchem Blickwinkel sehen Sie Ihren Stinger am liebsten? Der Stinger sieht wirklich besonders toll aus, wenn man hinterherfährt oder wenn man von ihm überholt wird (lacht).

DATEN

KIA STINGER
3.3 T-GDI V6
Höchstgeschwindigkeit
270 Km/h
Gewicht
1909 kg
0–100 km/h
4,9 Sekunden
Hubraum
3342 ccm
Leistung
370 PS
Preis
54.900 Euro



PLATZ NACH VORN Gepäck (max. 1.155 Liter) lässt sich ohne störende Unebenheiten durchschieben.



Farbspektakel

Mit dem Stonic besetzt Kia ein Marktsegment, das aktuell große Zuwachsraten verspricht. Dabei setzen die Koreaner auf ein ordentliches Platzangebot, gute Ausstattung – und viel Farbe.

Text: Gregor Hebermehl, Fotos: Wolfgang Groeger-Meier

Das Design ist ein Schlüssel zum Erfolg – nicht nur bei den kompakten und kleinen SUV. Während die Konzernschwester Hyundai mit ihrem Kona auf eine extrovertierte Karosserieform setzt, gestaltet Kia den Stonic weniger expressiv, bietet dafür Kunden aber die Wahl zwischen neun Lackierungen in Kombination mit vier verschiedenen Dachfarben. Auch dadurch setzt er sich äußerlich deutlich vom Rio ab, dessen Technik unter dem Blech des Stonic steckt.

Das Raumgefühl ist hier allerdings besser als bei der Kleinwagenverwandtschaft: Selbst große Insassen können sich über eine üppige Kopffreiheit und reichlich Platz für die Schultern freuen. Die Beine haben hingegen nur vorn viel Platz, hinten reicht es für Großgewachsene allenfalls, wenn die Vorderleute kompromissbereit sind. Die Sitze sind bequem, die Polsterung ist straff genug auch für längere Strecken.

In den Kofferraum passen ordentliche 352 Liter, die Ladekante liegt allerdings recht hoch, was in dieser Wagenklasse aber keine Seltenheit ist. Kia packt viel Ausstattung in den Stonic: Die Mittelarmlehne ist in dieser Wagenklasse selten, und eine der beiden USB-Steckdosen sitzt im Fond – eine Neuheit bei den B-SUV.



LUFT NACH OBEN Kopf- und Schulterfreiheit sind im Stonic vorbildlich. Der Turbo-Dreizylinder im Bug arbeitet kultiviert, die Smartphone-Integration ist serienmäßig.

INFOTAINMENT, SICHERHEIT, FAHRDYNAMIK

Der Siebenzoll-Infotainment-Bildschirm am oberen Ende der Mittelkonsole gehört genauso zum Serienumfang wie die Smartphone-Integration per Android Auto oder Apple Carplay, der autonome Notbremsassistent mit Fußgängererkennung und das ESP mit Gegenlenkfunktion. Damit die höhere Crossover-Karosserie in Kurven nicht mit übermäßiger Seitenneigung auffällt, haben die Koreaner das Fahrwerk der Rio-Plattform angepasst und am Heck härtere Dämpfer verbaut.



FARBE NACH WAHL Der Stonic lässt sich in zahlreichen auffälligen Lackkombinationen ordern.

Bereits die erste flott gefahrene Kurve macht es klar: Der Stonic wankt so wenig wie ein sportlicher Kleinwagen. Dazu passt auch die Lenkung: Ist das geringe Spiel um die Mittellage überwunden, lässt sich mit ihr ausgesprochen präzise die Richtung vorgeben. Der Stonic lenkt willig ein und macht richtig Spaß beim Um-die-Ecken-Räubern.

Der Preis dafür ist eine recht straffe Fahrwerksauslegung: Die Verbundlenkerhinterachse federt knackig und neigt leicht zum Poltern. Dafür dringen Unebenheiten von der Vorderachse selbst auf heftigem Kopfsteinpflaster eher akustisch als mit lästigen Stößen in den Innenraum.

Der Einliter-Turbo-Direktein-spritzer im Testwagen, dem Kia die größten Absatzchancen einräumt, arbeitet sehr kultiviert und leise, beim Beschleunigen dringt höchstens ein dezentes Knurren zu den Passagieren durch.

DREIZYLINDER ZIEHT OHNE TURBOLOCH

Ein Turboloch gibt es erfreulicherweise nicht, aber der Spurt verläuft eher unaufgeregt, als es 120 PS und etwa 1.200 Kilogramm Leergewicht vermuten lassen würden. Auf dem Prüfstand genehmigt sich das Triebwerk im Schnitt fünf Liter. Beim Spritsparen hilft ein Start-Stopp-System. Auf unserer gemischten Fahrt zeigte der Bordcomputer 7,3 Liter. ■

FAZIT

Mit dem nur frontgetriebenen Stonic bringt Kia einen attraktiven Crossover auf Kleinwagenbasis. Optisch einer der frischesten im Segment, bietet er viel Platz, eine gute Ausstattung und einen passenden Benziner.

NEUER SUV

Kia treibt's bunt

Der neue Mini-Crossover fährt in vielen fröhlichen Farben vor – und fällt damit richtig auf. Er macht aber auch sonst viel Spaß

Text: Dirk Branke, Fotos: T. Starck

KNALLGELB hat Kia den Test-Stonic lackiert, im Kontrast dazu das Dach schwarz. Das sonst so spaßbefreite Korea treibt es plötzlich bunt. Und es geht noch mehr, 20 Zweitton-Kombinationen und neun einfarbige Lackierungen gibt es, für das Interieur drei Pakete mit Akzenten in Orange, Hellgrün und in Grau.

Übertriebene Effekte hat der Stonic dabei nicht nötig, er

Die Technik des Kia Stonic kommt vom Rio, es wird keinen Allradantrieb geben. Angetrieben wird unser Test-Stonic vom 1,0-Liter-T-GDI mit 120 PS, dem stärksten Motor. Passt. Der Turbo-Direkteinspritzer ist mit seinem heiseren, etwas unrunder Lauf klar als Dreizylinder zu erkennen. Macht gar nichts, er dreht locker und munter, hat mit dem knapp 1,2 Tonnen leichten Stonic keine

Mühe. Den Sprint auf 100 km/h soll er in 10,3 Sekunden schaffen, maximal 185 km/h rennen.

Unser Test-Stonic steht auf 17-Zöllern, fährt sich leichtfüßig und quirlig, allerdings rollt er auch recht stramm ab, Querfugen nimmt er poltrig. Ergo: Die 17-Zöller sind gut für die Optik, aber schlecht für den Komfort. Wie bei Kia üblich, gibt es sieben Jahre Garantie. Die Preise beginnen bei 15.790 Euro für den 1,2-Liter mit 84 PS, den hier gefahrenen 1.0 T-GDI mit 120 PS gibt es ab 18.390 Euro. ■

Hier geht die Post ab: Florida-gelb und als Kontrastfarbe Aurora-schwarz. Sieht richtig gut aus. Das Cockpit ist klar und modern



DATEN

Motor
Dreizylinder, Turbo, vorn quer
Hubraum
998 cm³
Leistung
88 kW (120 PS) bei 6000/min max.
Drehmoment
172 Nm bei 1500/min
Antrieb
Vorderradantrieb/Sechsganggetriebe
L/B/H
4140/1760/1520 mm
Leergewicht
1185 kg
Kofferraum
352–1155 l
Spitze
185 km/h
0–100 km/h
10,3 s
Abgas
CO ₂ : 115 g/km Preis
Preis
ab 18.390 Euro

FAZIT

Von Kia kommen praktische und preiswerte Gefährte mit viel Garantie? Mag sein, aber jetzt eben auch Autos wie dieser Stonic. Und der ist ein Gute-Laune-Auto. Mit tollem Design, angenehmer Größe und munterem Motor. Die fröhlichen Farben gehören dazu wie das Tüpfelchen auf dem i.

URTEIL

★★★★☆



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



05-2017

FAHRBERICHT · Kia Stonic



Hipster Nachzügler

Individuell, frontangetrieben und kompakt. Noch scheint das immer weiter wachsende Segment der B-SUV nicht gesättigt und so nutzt Kia die Chance und will mit dem Stonic den großen Wurf landen. Das Zeug dazu hat der kleine Koreaner allemal...



Deutschland · 06-2017

FAHRBERICHT · Kia Stonic

Leckere Suppe

Kia Stonic 1.0 T-GDI ab 18.390 Euro

Wir sagen:
Ziemlich gelungen.
Das Design gefällt
so gut wie Jeder
und Jedem.



Großes Serien-Display und (optional) viel Farbe im Innenraum.



Eigentlich müsste es jetzt doch mal gut sein. Muss wirklich jede Marke drei oder mehr SUV-Modelle haben? Kia komplettiert seine Modell-Palette nun mit dem kleinen Stonic. Was hat er, was andere nicht haben?

Die kurze Antwort ist: das gute Design. In der Hinsicht hat Kia derzeit einen Lauf, wie auch der Stinger und die Pro-Cee'd-Studie zeigen.

Der Stonic ist angenehm dezent, ganz anders als Provokateure wie der Kia Soul oder der Nissan Juke. Doch dezent heißt nicht farblos: Beim Stonic gibt es neun Außenfarben, vier Dachfarben und drei Innenraumfarben.

Unter die Haube kommen zwei Saugbenziner mit 84 und 99 PS, ein Turbobenziner mit 120 PS und ein Diesel mit 110 PS (ohne SCR-Katalysator).

Am beliebtesten soll der Turbo werden. Das kann ich nachvollziehen. Der Vorwärtsdrang, den die drei Zylinder dem Stonic verleihen, haut einen nicht um, doch man fühlt sich mehr als angemessen beschleunigt. Beim Drehmoment (172 Nm) liegt er zwischen Saugbenzinern à la Suzuki Vitara 1.6 (156 Nm) und Turbomodellen mit mehr Hubraum wie dem Renault Captur TCe 120 (205 Nm). Entsprechend ordnet sich der Preis ein.

Die Sechsgang-Schaltung bereitet keine Probleme. Wer trotzdem lieber schalten lässt, kann ab Sommer 2018 ein Doppelkupplungsgetriebe bestellen. Die Lenkung ist mir ein wenig zu schwergängig. Dafür geht der Stonic ohne Wanken in die Kurve, dem straffen Fahrwerk bereitet eher schlechter Belag Probleme. Aber all das ist wie die Suche nach der Wimper in einem Topf leckerer Suppe.

Überraschend ist die (für ein SUV) niedrige Sitzposition: Sie ist viel tiefer als im Renault Captur und nicht viel höher als im Kia Rio, auf dem der Stonic basiert (nicht aber im Hyundai Kona, daher gibt es diesen auch mit Allrad). Sitzkomfort hinten und Kofferraumvolumen (352 bis 1.155 Liter) sind klassentypisch. Viel mehr Platz als in einem Rio ist hier aber nicht, und die Laderaumkante ist sehr hoch.

Die Materialanmutung innen passt. Richtig was her macht das 7,0-Zoll-Farbdisplay. Es ist Serie, genau wie die 7,0-Jahres-Garantie, eine Klimaanlage, ein MP3-fähiges Radio und mehr. Mit Extras sollte man vorsichtig sein, denn man kann sie nur im Paket bestellen.

Stefan Leichsenring ■

DATEN

3-Zylinder-Turbobenziner, 998 ccm, 120 PS, 172 Nm, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltung

5,0 l/100 km, 115 g/km CO₂

0-100 km/h in 10,3 s, 185 km/h Spitze

4.140/1.760/1.520 (L/B/H mm), 1.185 kg

FAZIT

Der Stonic erlaubt sich kaum eine Schwäche. Zu den Besonderheiten gehören das schicke Design und das straffe Fahrwerk.



Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Auch wenn diese Weisheit in den meisten Fällen stimmt, könnte sich für Kia das Verschlafen eines Trends tatsächlich auszahlen. Erst weit nach der europäischen und japanischen Konkurrenz betreten die Koreaner mit dem brandneuen Modell Stonic die Bühne der B-Segment-SUV. Und das war an der Zeit, schließlich lassen sich genau hier traumhafte Absatzzahlen erzielen. Während Renault Captur, Mazda CX-3 und Co. in den letzten Jahren immer häufiger verkauft wurden, hat Kia aus der Not eine Tugend gemacht. Anstatt noch schnell auf den abfahrenden Zug aufzuspringen hat der Hersteller Geduld bewiesen, alle Fehler und Volltreffer der Konkurrenz genau beobachtet und die Erkenntnisse daraus in die Entwicklung des Stonic einfließen lassen. Deshalb weist das Ergebnis auch alle typischen Merkmale auf, die ein Fahrzeug dieser Gattung haben muss: Style, Individualität und Effizienz.

EINER VON VIELEN?

In puncto Design macht der Stonic eine ausgesprochen gute Figur. Die Kombination aus niedriger Karosserie, dem markanten Markengesicht samt darunter sitzendem Lufteinlass und wenigen Linien auf Motorhaube und Flanke kann sich sehen lassen. Vor allem dann, wenn der offensive Auftritt des 4,14 Meter langen Koreaners durch den zweiten wichtigen Eckpfeiler der B-SUV-Welt unterstützt wird – die Individualität. Der Käufer kann seinem Stonic (wie das auch bei vielen Modellen anderer Hersteller möglich ist) einen besonderen Touch verleihen, indem er das Dach in einer Kontrastfarbe lackieren lässt. 29 Farbkombinationen stehen für den neuen Kia zur Verfügung. Wem das noch nicht genügt, der kann für das geräumige Cockpit noch eines der drei Farbpakete hinzubuchen. Dann sorgen je nach Wahl graue, hellgrüne oder orangefarbene Akzente für mehr Schwung im Inneren.

Zwei der drei wichtigen Punkte hat der Stonic damit schon einmal ohne Beanstandung gemeistert. Und ein kurzer Blick auf die zum Marktstart verfügbaren Antriebsvarianten zeigt, dass auch das Thema „Effizienz“ keine große Herausforderung für den Kleinen wird.

Drei Benziner und ein Dieselmotor, die ihre Kraft allesamt über ein manuelles Getriebe weiterleiten, sollen den Spagat zwischen dynamischer Präsenz und niedrigem Verbrauch schaffen. Am besten erfüllt diesen Anspruch das Triebwerk mit der Bezeichnung 1.0 T-GDI. Obwohl der Benziner lediglich drei Zylinder hat, stellt er mit 120 PS

EXTERIEUR-CHECK: Blickfang



Linientreu: der Stonic ist sofort als Teil der Kiafamilie auszumachen.

Schicke Optik: ab der Ausstattungsvariante Vision rollt der Stonic stets mit einem LED-Tagfahrlicht vom Band.



TEIL DER FAMILIE
Ganz neu und doch schon ein bisschen vertraut: Der Stonic reiht sich mit seinem Auftreten nahezu perfekt in die stilbewusste Crossover-Familie aus dem Hause Kia ein. Unter dem Marken-Logo zielt die sogenannte „Tiger-nase“ die Front, Lufteinlässe und schwarze Akzente runden das dynamische Bild gekonnt ab. Die Heckansicht wird von einer vergleichsweise kleinen Scheibe und zwei auffälligen LED-Rückleuchten bestimmt.



nicht nur die Leistungsspitze dar, sondern hat zudem auch noch den niedrigsten Verbrauch. Die fünf Liter, die laut NEFZ genügen, um den Stonic 1.0 T-GDI 100 Kilometer weit zu bewegen, sind in der Praxis allerdings nicht zu erreichen. Dafür macht es aber auch viel zu viel Spaß, den wendigen Turbo-Stonic um die Ecken zu scheuchen. Um den Wünschen der europäischen Kunden zu entsprechen, wurden Fahrwerk und Lenkung speziell auf den hiesigen Markt angepasst und sportlich ausgelegt.

Zum Glück ohne dabei den Fahrkomfort aus den Augen zu verlieren. Erst bei harten, kurz nacheinander folgenden Wellen im Fahrbahnbelag meldet sich die Hinterachse zu Wort und schüttelt die Insassen durch. Das liegt aber mehr am segmenttypisch kurzen Radstand von 2,58 Meter denn am Fahrwerk. Allzu uneben sollte es unter dem Stonic besser nicht werden. Denn wie die direkten Mitbewerber verzichtet auch der Kia auf den Gripvorteil durch einen optionalen 4x4-Antrieb.

OHNE ALLRAD

Dafür haben die Koreaner an anderer Stelle gar nicht gespart: bei der Sicherheit. Serienmäßig schützen sechs Airbags die Passagiere des Stonic. Zusätzlich

gibt es je nach Ausführung noch bekannte Helfer wie den automaten Notbremsassistenten, den Spurhalte-, den Spurwechselassistenten sowie auch einen Querverkehrwarner. Hier bleiben also keine Wünsche offen. Genauso wenig wie im Bereich Konnektivität: Das 7-Zoll-Touchscreen-Display ist ebenso serienmäßig an Bord wie die Möglichkeit der Smartphone-Einbindung durch Apple CarPlay und Android Auto. Gerade für junge Käufer im Segment dürfte das ein wichtiger Punkt sein. Genau wie der Preis. Ab 15.790 Euro ist der Stonic ab sofort zu haben. Es scheint, als hätte sich die Geduld ausgezahlt. Und wer weiß, vielleicht bewahrheitet sich für Kia bald der Spruch „Die Letzten werden die Ersten sein“.

Bastian Hambalgo ■

ERSTER EINDRUCK

- + Hohes Ausstattungsniveau, geringer Anschaffungspreis, tolle Optik
- Erst ab 2018 mit Automatik, keine LED-Scheinwerfer verfügbar

FAZIT

Trotz des späten Starts ins boomende Segment darf sich der Kia Stonic wohl auf großen Zuspruch freuen. Vor allem sein attraktives Äußeres, die Individualisierungsmöglichkeiten und der niedrige Preis sprechen für ihn.

INTERIEUR-CHECK: Individueller Alltag



VOLLTREFFER
Jung, hip, dynamisch: Der Kia Stonic schwimmt voll auf der Lifestyle-Welle mit. Auf Wunsch können Kia-Fahrer ihren Innenraum durch graue, hellgrüne oder orange Akzente aufpeppen. Ansonsten ist das Interieur typisch Kia: Sehr gute Verarbeitung trifft auf sinnvoll angeordnete Bedienelemente sowie ein hohes Ausstattungsniveau.



DAS IST NEU

Plattform
Der Stonic teilt sich die Basis mit dem Kleinwagen Kia Rio

Optik
Acht Außen-, fünf Dach- und vier Interieurfarben für die persönliche Note

Ausstattung
Moderne Assistenzsysteme, umfangreiche Smartphone-Konnektivität serienmäßig

DATEN

3-Zyl., 4-Vent., Turbo; 998 cm³;
88 kW/120 PS bei 6000 /min;
172 Nm bei 1500– 4000 /min;
6-Gang, manuell; Vorderradantrieb;
L/B/H 4140/1760/1520 mm;
Radstand 2580 mm;
Leergewicht/Zuladung 1185 /455 kg;
Kofferraum: 352 – 1155 l;
0–100 km/h in 10,3 s; 185 km/h;
EU-Verbrauch 5,0 l/100 km;
CO₂-Ausstoß 115 g/km;
Grundpreis 18.390 €
Alle Daten Werksangaben

Ladeboden und nahezu ebener Fläche bei umgeklappten Rücksitzlehnen sollte das Gepäckabteil die meisten Transportaufgaben ordentlich meistern. Allerdings stört die hohe Kante beim Beladen.

DER STONIC ÜBERZEUGT AUCH BEI DER FAHRDYNAMIK
Durch die recht straffe Grundabstimmung des Fahrwerks entsteht ein knackig-dynamischer Fahreindruck. Nach Anregungen beruhigt sich die Karosserie rasch wieder, größere Ausfederbewegungen auf welligem Asphalt sind dem Kia Stonic fremd. Frostaufbrüche und Fahrbahnkanten werden größtenteils sensibel verarbeitet, auf gröbere Straßenschäden reagieren die Feder-Dämpfer-Elemente zuweilen aber etwas unwirsch. Dank rückmeldungsfreudiger Lenkung, wenig Seitenneigung sowie bissig zupackender Bremse hinterließ der Stonic bei den ersten Fahrten auf kurvigen Landstraßen einen sehr lebendigen Eindruck.

Der 120 PS starke Einliter-Turbobenziner sorgt für vollkommen ausreichende Fahrleistungen, ist akustisch aber stets präsent. Weil das volle Drehmoment von 172 Newtonmetern bereits ab 1500 Touren anliegt, erübrigt sich häufiges Herunterschalten. Das Dreizylinder-Triebwerk zählt nicht zu den drehfreudigsten seiner Art.

In der Preisliste finden sich zwei weitere Benziner mit 84 und 99 PS sowie ein 110 PS starker Turbodiesel, der allerdings ohne AdBlue und SCR-Abgasreinigung auskommen muss. Alle Motoren sind bereits für die günstigste Ausstat-



Dynamisches Heck mit LED-Leuchten, recht hohe Ladekante.



Ab Ausstattung „Vision“ zählen Lenkrad- und Sitzheizung zum Standard.



Stromquelle: Optionale USB-Lademöglichkeit im Stonic-Fond.

tungsvariante erhältlich. Mit 120-PS-Benziner kostet der Stonic mindestens 18.390 Euro. Notbremsassistent, Müdigkeitserkennung und Spurverlassenwarner gibt es im Paket (1.190 Euro). Wer allerdings auf Komfort-Features wie Sitzheizung, Klimaautomatik oder Mittelarmlehne Wert legt, sollte die mittlere „Vision“-Ausstattung (ab 20.390 Euro) wählen. ■

FAZIT

Der Kia Stonic überzeugt mit eigenständigem Design, dynamischem Talent sowie moderner Sicherheits- und Multimedia-Ausstattung – sein Erfolg ist programmiert.

Erfolg garantiert

Das Segment der City-SUVs boomt und Kia schickt gerade rechtzeitig den dynamisch gezeichneten Stonic auf Rio-Basis ins Rennen. Erste Ausfahrt

Von Caspar Winkelmann

Um mit nur 4,14 Metern Außenlänge und einem Grundpreis von 15.790 Euro als „neues Flaggschiff“ des fünftgrößten Autoherstellers der Welt dazuzugehen, muss man schon besondere Qualitäten mitbringen. Doch die Kia-Verantwortlichen sind sich sicher, mit dem neuen

Stonic einen großen Wurf zu landen. 2016 war fast jeder zweite verkaufte Kia ein Sport Utility Vehicle – und der Stonic geht ab sofort im boomenden Segment der kleinen City-SUV auf Kundenfang. Die Karosseriegestaltung samt charakteristischem Tigernose-Grill folgt

zwar der aktuellen Kia-Designlinie, mit acht unterschiedlichen Außenlackierungen und fünf möglichen Kontrastfarben für das Dach bieten sich Interessenten aber knapp 30 Optionen zur Individualisierung. Im Innenraum können zudem Farbakkente in Grau, Orange oder Grün gewählt werden – allerdings erst ab dem zweithöchsten Ausstattungslevel „Spirit“.

Stets serienmäßig an Bord ist der sieben Zoll große und angenehm hoch platzierte Touchscreen, der sehr sensibel auf Berührungen reagiert und auf dem sich via Apple CarPlay oder Android Auto Smartphone-Inhalte spiegeln lassen.

Sauber verarbeitetes Cockpit mit 7,0-Zoll-Touchscreen.



Münchner Merkur 23.09.2017

TESTBERICHT · Kia Stonic

Der Sympathieträger

Kia will mit kleinem Stonic punkten – der Test

Von Rudolf Huber

Auch Kia springt auf die steigende Nachfrage nach kleineren SUV auf – mit dem neuen Stonic, der ab September das Crossover-Angebot der Marke von Soul, Niro und Sportage erweitern soll.

Der Stonic ist 4,14 Meter lang. Zum Vergleich: Ein Golf misst zwölf Zentimeter mehr. Dank sehr kurzer Überhänge vorn und hinten und des Verzichts auf Allradantrieb bietet der koreanische Neuling innen reichlich Platz. Vier Erwachsene sind gut aufgehoben, auf der Rückbank herrscht üppige Bein- und Schulterfreiheit. Der Kofferraum mit praktischem Ladeboden fasst zwischen 352 und 1.155 Liter, die Ladefläche ist

fast eben – das bringt Pluspunkte bei der Nützlichkeits-Bewertung.

Dass der neue Kia auch noch fesch aussieht und in 20 Farbkombinationen außen und mit vier verschiedenen Innendekoren zu haben ist, kommt dazu. Die Materialien im Innenraum zählen zwar nicht zu den hochwertigsten ihrer Art. Das lässt sich aber angesichts der Tatsache verschmerzen, dass die Ausstattung schon in der Edition 7 genannten Basisversion recht reichhaltig ist: So ist das Infotainmentsystem mit sieben Zoll großem Touchscreen, Smartphone-Integration, Radio, sechs Lautsprechern ebenso enthalten wie eine Klimaanlage, die Blue-

tooth-Freisprecheinrichtung mit Spracherkennung, elektrische Außenspiegel, das Start-Stopp-System oder 15 Zoll große Alufelgen.

Wer mehr will, kriegt auch mehr – in den höheren Versionen beispielsweise noch eine Vielzahl von Assistenzsystemen, Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung oder Digitalradio, Rückfahrkamera und Navigation. Der Kleine lässt sich also, wenn's der Geldbeutel hergibt, problemlos zum kompakten Luxusschlitten aufrüsten.

Die Basismotorisierung besteht aus zwei Vierzylinder-Benzinern mit 1,2 und 1,4 Liter Hubraum, die es auf brave 82 und 99 PS bringen.



Kia setzt große Hoffnungen auf seinen charmant-frechen Neuzugang. Urteil unseres Autors: „Durchaus berechtigt.“

Darüber rangiert ein Einliter-Turbobenziner mit 120 PS, der den Stonic flink und dynamisch macht und laut Norm 5,0 Liter pro 100 Kilometer schluckt. Von null auf 100 spurtet der Koreaner in 10,3 Sekunden und dann weiter bis 185 km/h. Einen Diesel gibt es auch, das 1,6-Liter-Aggregat leistet 110 PS und gibt sich laut Norm mit 4,2 Liter zufrieden.

Der Diesel- und Dreizylinder-Stonic sammelten beim ersten Test reichlich Sympa-

thiepunkte. Sie laufen auch bei hohem Tempo leise. Dass das Fahrwerk der gebotenen Leistung locker gewachsen ist, zeigte sich auf einem knackigen Handling-Kurs und bei blitzschnellen Ausweichmanövern auf nasser Fahrbahn.

Der Neue ist komfortabel abgestimmt, gibt sich aber auch in Extremsituationen keine Blöße, die gut abgestimmte Lenkung und standfeste Bremsen runden den positiven Gesamteindruck ab. Ab 15.790 Euro. ■

AUTO Vergleichstest online

„Bunte Vielfalt“

Kia Stonic gewinnt bei seiner Vergleichstest-Premiere gegen Opel Crossland X, Renault Captur und Toyota C-HR.

■ **Erster Sieg für Kia Stonic:** Bei seiner Vergleichstest-Premiere der Fachzeitschrift Auto Zeitung (Ausgabe vom 15.11.2017) landete der Kia Stonic 1.0 T-GDI 120 auf Anhieb auf dem ersten Platz und setzte sich dabei mit 2.991 Punkten gegen Opel Crossland X 1.2 ECOTEC DI Turbo (2.980 Punkte), Toyota C-HR 1.2 Turbo (2.965 Punkte) und Renault Captur Energy TCe 120 (2.865 Punkte) durch. Unter dem Titel „Bunte Vielfalt“ nahm Autotester Carsten van Zanten die Neuheiten im dicht gedrängten Segment der City-SUV unter die Lupe.

In seinem Fazit heißt es zum Testsieger: „Mit dem neuen Kia Stonic wird das boomende Segment der City-SUV um eine ausgesprochen attraktive Alternative erweitert. Der fahraktive Koreaner zeigt gegenüber der etablierten Konkurrenz keine wirkliche Schwäche und sichert sich dank seiner fairen Preisgestaltung inklusive konkurrenzloser Sieben-Jahre-Garantie einen souveränen Sieg bei seiner Vergleichstest-Premiere.“ Insbesondere bei den Bewertungskriterien Kosten und Umwelt konnte der Kia Stonic die getesteten Wettbewerbsmodelle hinter sich lassen.

Den kompletten Vergleichstest können Sie lesen unter:

www.kia.com/de/erleben/testberichte/

SÜDWEST PRESSE 25.11.2017

FAHRBERICHT · Kia Picanto

Agiler Partner in der Stadt

Kia hat den Bestseller Picanto zum dritten Mal aufgelegt. Im Segment der Kleinwagen machen ihm nicht viele etwas vor.

Stückzahlen sind nach wie vor ein ernster, ja zuverlässiger Gradmesser, wenn es um Erfolgsgeschichten auf dem Automarkt geht. Und da hat Kia mit dem Picanto vieles richtig gemacht: Von der zweiten Generation, die 2011 auf den Markt kam, wurden 1,4 Millionen Einheiten verkauft. Das verdient Respekt. Nun haben die Asiaten die dritte Generation des Stadtfilters am Start – und da wurde noch einmal nachgebessert.

Was man wissen muss: Wir reden hier über einen Vertreter aus der Kleinwagen-Nische, dessen Einstiegspreis unter 10.000 Euro liegt. Dementsprechend sollten die Erwartungen sein. Von einem Drei-Zylinder mit schlanken 67 PS (49 kW) dürfen keine Sprint-Wunder erwartet werden. Und auf der Autobahn schlägt die Tachonadel bei 161 maximal an. Längere Strecken sind daher schnell ermüdend.

Die Stärken spielt der Picanto eben dort aus, wo sich zum Beispiel die Muskel-starken SUV-Vertreter schwerer tun:



Im dichten Dschungel der Stadt. Hervorzuheben ist hier ein äußerst geschmeidiger Wendekreis von gerade einmal 9,40 Meter. Weil auch das Lenkverhalten sehr ansprechend ist, nämlich direkt rückmeldend, darf beim verbesserten Picanto getrost von einem agilen Stadtflietzer gesprochen werden. Gut, wer die Rücksitzbank nicht für mitreisende Fahrgäste benötigt. Denn diese umgeklappt, so erweitert sich der Gepäckraum von nach wie vor mittelmäßigen 255 Liter auf bis zu 1010 Liter. Da lässt sich dann doch der ausgedehnte Sprung zum Supermarkt und Getränkehändler mühelos stemmen. Dort auf

dem Parkplatz trifft man auf direkte Konkurrenten wie den Citroën C1, den Renault Twingo oder die drei Geschwister Up (VW), Mii (Seat) und Citigo (Sko-da). Mit diesen Konkurrenten kann es der Picanto aufnehmen, zumal mittlerweile Helfer eingebaut wurden wie der Notbremsassistent. Hier allerdings gilt es genau hinzuschauen, denn die meisten Extras sind in Paketen erhältlich, so dass der Preis doch schnell die 10.000 Euro-Marke knackt. Erfreulich ist, dass Kia an der Sieben-Jahres-Garantie festhält, das schafft keiner der Konkurrenten – nicht einmal der Hyundai i10 (fünf Jahre).

Thomas Gruber ■

Volksstimme 14.10.2017

FAHRBERICHT · Kia Picanto

Auch dieser Koreaner gibt sich sportlich

Der neue Picanto 1.0 Spirit von Kia ist in der kleinsten Autoklasse erfolgreich / Von Knut Böttcher

Kia geht auch in der kleinsten Klasse ziemlich sportlich zu Werke und stellt seinen 3,60-Meter-Zwerg mit ausdrucksvollem Gesicht und modernen Formen gegen die Konkurrenz.

Der kleine Koreaner bietet mehr Raum, als von außen zu vermuten ist. Das Cockpit ist so eingerichtet, dass es dem Fahrer an nichts fehlt. Selbst ein 1,80-Meter-Mann sitzt entspannt am Lenkrad, merkt den Versatz von Lenkrad und Pedalerie kaum. Allerdings ist er dem Beifahrer naturgemäß recht nahe. In die Rücksitzbank passen zwei Leute, sie dürfen sich aber nicht zu breit machen. Für große Koffer ist das doppelbödige Gepäckabteil jedoch zu klein. Im 2-Personen-Betrieb kann man jedoch die Lehnen der Fondsitze umklappen und als Ladefläche nutzen. Das Fahrwerk mit Federbeinen vorn und

Verbundlenkerachse entspricht dem der meisten Kleinwagen und rollt über ebene Fahrbahnen gut ab, ist von Unebenheiten aber rasch überfordert. Dennoch lässt sich der Kleine auch außerhalb von geschlossenen Ortschaften flott durch die Kurven treiben.

Dank seines munteren Dreizylindermotors bietet der Picanto erstaunliche Fahrleistungen. Die Spitze liegt jenseits der angegebenen 161 km/h. die Beschleunigung ist eher ausreichend als kraftvoll. Der Klang des Motors nervt etwas, wenn er bei mittleren Drehzahlen und halber Last angenehm.

Mit Kraftstoff geht der Kleine nicht ganz so sparsam um, wie es die Verbrauchsanzeige vorgaukelt. Statt der angezeigten 6,3 Liter kam der Kia Picanto im 1000-km-Test auf ei-

nen Schnitt von 6,9 Liter Super pro 100 Kilometer, wobei der Verbrauch im reinen Stadtbetrieb naturgemäß höher ist. ■

AUTO 1+2-2018

NEWS · Picanto

Turbo im Picanto

Kia stärkt den Picanto mit einem Turbomotor und der neuen Ausstattungslinie X-Line. Eine um 15 Millimeter höhere Bodenfreiheit, Anbauteile im Offroad-Look und Akzente in Limette oder Silber lassen den Kleinwagen etwas kerniger aussehen. Zur X-Line gehören 16-Zoll-Räder aus Leichtmetall, DAB-Radio, Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung, Rückfahrkamera und eine induktive Smartphone-Ladestation. Der neue Motor, ein Turbo-Dreizylinder mit einem Liter Hubraum, leistet 100 PS und ist als GT Line und X-Line lieferbar. Der Picanto X-Line kostet mit 84-PS-Benziner ab 16.190 Euro, der neue 100-PS-Turbo ist 800 Euro teurer. ■



Der Kia Picanto soll auch mit attraktivem Lack punkten.

Mittelbayerische 23.09.2017

FAHRBERICHT · Kia Rio



Beim Rio ist jetzt vieles grande

Das einstige Mauerblümchen ist in Disziplinen wie Design, Motor und Fahrwerk aufgeblüht und für die Polo-Klasse bereit.

Hoppla – da versucht jemand aufzufallen. Das fein geschneiderte Blechkleid gehört dem Rio Nummer vier. Damit wirkt der kompakte Kia sehr sympathisch. Mit diesem Make-up macht das viertürige Schrägheck-Modell einen gewaltigen Design-Sprung. Der Bayer Peter Schreyer, vormals bei Audi in Ingolstadt, hat die koreanische Marke in den letzten Jahren aufgebrezelt. Einst hatten die Rios den Charme eines Hutkartons. Jetzt macht diese Modellreihe Appetit.

EINFACHE BEDIENUNG Auch innen passt alles zusammen. Die Qualität ist spürbar, die Instrumente sind gut platziert, leicht ablesbar sowie sehr informativ, die Bedienung ist einfach.

Im Tüpfelchen ist das Sieben-Zoll-Touchscreen Display mit Schnittstellen für Android und Apple Car Play (plus 790 Euro). Dazu runden bequeme Sitze

den bereits guten ersten Gesamteindruck ab. Vorne gibt es reichlich Platz, hinten geht es klassenüblich enger zu. Beim variablen Kofferraum kann der Rio nicht ganz mit Klassenprimus Polo konkurrieren. Dafür prahlt er mit siebenjähriger Garantie.

ASSISTENTEN FÜR SPASS, SICHERHEIT UND KOMFORT Intelligente Copiloten, die für Spaß, Sicherheit und Komfort sorgen, gibt es reichlich – viele davon ohne mehr zu zahlen. So beispielsweise den autonomen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung kombiniert mit Spurhalteassistent, Geschwindigkeitsregelanlage und Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Auch ein beheizbares Multifunktions-Lederlenkrad, Sitzheizung vorn und Parksensoren hinten sowie Rückfahrkamera und Berganfahrhilfe zählen zur Serienausstattung der Spirit-Version. Rio Grande!

GRUNDABSTIMMUNG STARK VERBESSERT Bei Lenkung, Fahrwerk und Motor ist nachgeschärft worden. Locker tänzelt der Rio durch Kurven, freundlich begleitet von elektrischer und direkt übersetzter Lenkung. Minimales Untersteuern signalisiert den Grenzbereich. Ein Bremsen in dieser Situation löst die Gegenlenkunterstützung aus und stabilisiert das Fahrzeug. War komfortables Fahren nicht unbedingt die Lieblingsdisziplin der Vorgänger, so zeigt sich der Neue trotz strafferer Grundabstimmung stark verbessert. Unter den vielen Motorvarianten ist der 1,4-Liter-Vierzylinder-Benziner eine gute Wahl. Er hängt brav am Gas und bleibt über das gesamte Drehzahlband akustisch im Hintergrund. Noch ein Bonbon: Dank Preisbremse ist der neue Rio kaum teurer als der Vorgänger. Das Basismodell Attract gibt es schon für 11.690 Euro.

Manfred Gleissner ■

BUNTE 45-2017

GEFAHREN · Kia Rio

Kia Rio: Understatement & Spaß



GRÖSSE 4,06/1,73/1,45 m
MOTOREN 3 Benzin, 1 Diesel, 84 bis 120 PS, Spitze: 190 km/h, Verbr. komb. ab ca. 3,5 l/100 km, CO₂-Wert: ab 92 g/km (nach MNEFZ)
PREIS ab 11.690 Euro

Der Sound eines Autos ist wichtig, und wer das Singen von Motoren hören will, kann das ganz gut beim Videoportal YouTube. Nun ist die vierte Generation des Kleinwagens Kia Rio nicht zum Krachmachen gedacht. Viel wichtiger: Er sieht hübsch aus (hier in Signalrot metallic – auch innen!), ein Notbremsassistent mit Fußgängererkennung ist unter anderem bestellbar, der Kofferraum fasst beinahe 1.000 Liter. Mit zwei (!) praktischen Eingriffsluken



ist die geöffnete Heckklappe kinderleicht wieder zu schließen. Richtig gut: der Sound der JBL-Musikanlage. Sie macht Laune und jeden Stau erträglich.

Beate Siewert ■

Münchner Merkur 11.11.2017

Fit fürs neue Jahr

Kia rüstet den Rio zum Modelljahr 2018 technologisch weiter auf. Der Kleinwagen kann ab sofort mit Müdigkeitserkennung, Fernlichtassistent und einem 7-Zoll-Touchscreen bestellt werden – unabhängig vom Navigationssystem. Der Rio verfügt weiter über Android Auto und Apple Carplay für die Smartphone-Integration.

ERWEITERT WURDE DAS SONDERAUSSTATTUNGS-ANGEBOT Es beinhaltet nun eine Anhängerkupplung und Parksensoren vorne sowie eine Sportabgasanlage für die Rio-Topmotorisierung 1.0 T-GDI. ■

Vier Wochen E-Mobilität



FAMILIE GRUPP

„Auch Reisen sind problemlos“

■ Bastian Grupp kennt sich als Besitzer eines Citroën C-Zero schon aus mit Elektroautos. Den Kleinwagen nutzt er für tägliche Kurzstrecken, für längere Fahrten dient der Familie mit zwei Kindern ein Peugeot Partner. Für vier Wochen ersetzt ein Kia Soul EV beide Autos – auch für längere Fahrten. Hat das funktioniert? „Völlig problemlos, obwohl man seine Reisen besser planen muss.“ Der Infrastruktur wegen. Nur selten musste er mit dem Soul eine kostenpflichtige Ladestation anfahren, die meisten sind noch kostenlos. Praktisch: „Oft haben wir einfach so nebenher laden können, etwa beim Einkaufen oder zu Hause an der Steckdose.“

Alles in allem 2.770 Kilometer riss der Kia in vier Wochen runter, insgesamt 32-mal hing er am Kabel, nur achtmal war er komplett leer. „Wir haben sogar die NEFZ-Reichweite von 250 km übertroffen!“, erzählt Grupp. Auch die Features gefielen der Familie. Nur der Platz reicht doch nicht ganz aus, um den Peugeot Partner zu ersetzen. ■

auto motor und sport-Leser durften vier Wochen lang die neuesten Kia-Electric-Modelle ausprobieren. Darunter drei Hybride, zwei mit Plug-in-Technik, einer konventionell. Mit dabei war auch ein reines Elektroauto. Feedback? Sehr positiv – und immer spannend.



Familie Grupp lud den Soul zu Hause mit 230V-Dose voll – und bei der Ernte mit Äpfeln. Beides problemlos.

FAZIT

„Fast perfekt“
Eigentlich könnte der Kia Soul EV unseren verbleibenden Verbrenner ersetzen. Weniger Platz hat er natürlich, okay, aber dafür ist das Fahren mit ihm so entspannt. Oft hat man das Gefühl, dass der Akku gar nicht leer wird. Warum bietet Kia eigentlich keinen Carens als reines Elektroauto an? Fände ich prima.

FAMILIE PFALZGRAF

„Ein Optima wäre was für uns“



Der einzige Wunsch: etwas mehr Platz für drei Jungs.

■ „Ganz ehrlich? In vier Wochen haben wir keinen Nachteil gefunden – zumindest nicht so richtig“, sagt Erik Pfalzgraf, nachdem er vier Wochen den Kia Optima Sportswagon PHEV (Plug-in Hybrid) fuhr. Bisher kannte der 43-Jährige den Hybridantrieb nur aus der Zeitung, skeptisch war er trotzdem nicht. „In den vier Wochen sind wir zu richtigen E-Auto-Profis geworden“, erzählt er. „Obwohl wir prinzipiell auch den Verbrenner nutzen könnten, sind wir am liebsten leise und umweltfreundlich unterwegs gewesen.“ Die Konsequenz: ein Gesamtverbrauch von weniger als 4 l/100 km im Testzeitraum. So sparsam ist keines der beiden anderen Autos im Fuhrpark der Pfalzgrafs (ein Kleinwagen und ein Van). „Selbst beim Ladevolumen war der Kia als Kombi besser“, zollt Erik dem Stauraum Respekt. Und mit 204 PS Systemleistung ist der Hybrid natürlich auch schneller. Nur beim Platz für seine drei Kids im Fond muss sich der Optima geschlagen geben. ■



FAZIT

„E-Modus fasziniert“
Prinzipiell wäre der Kia Optima SW als Plug-in Hybrid das perfekte Auto für uns. Genug Platz, hohe Qualität, und der E-Modus fasziniert, auch der niedrige Verbrauch. Problem: Als PHEV ist der Optima SW mit rund 40.000 Euro doch schon etwas kostspieliger und rechnet sich erst nach einiger Zeit.

FAMILIE HERMES

„Hybrid? Eine klare Kaufoption“



Herr Hermes, Niro und der größte Nussknacker der Welt.

■ Nach zweieinhalb Wochen bricht bei Hartmut Hermes Jubel aus: Endlich hat er mit dem Kia Niro Hybrid die Chance, den Verbrauch auf 0,0 Liter zu senken – wenn auch nur für wenige Minuten. Das zeigt aber: Auch ein konventioneller Hybrid mit sehr kleinem Akku kann völlig emissionsfrei bewegt werden. Das bleibt natürlich die Ausnahme, auch bei Familie Hermes. „In der Stadt braucht der Niro dank Hybridtechnik deutlich weniger als fünf Liter“, erzählt Hermes. Gut, dafür seien hohe Geschwindigkeiten auf der Autobahn nicht so seins. „Nicht so wichtig“, meint er. Für ihn zählen mehr die gute Übersicht und die kompakten Abmessungen des Niro. Privat fährt Hartmut Hermes einen Kia Sportage mit „deutlich zu viel Leistung“, wie er meint. Wäre der kleinere Niro als nächste Anschaffung denkbar? „Durchaus, jeder Kilometer hat uns Spaß gemacht – und das auch wegen der Hybridtechnik.“ Mit der sei der Niro perfekt für die Stadt geeignet. ■



FAZIT

„Unser Nächster?“
Man muss schon bereit sein, mehr Geld als üblich für die alternativen Antriebe auszugeben. Der Niro Hybrid ist deutlich teurer als vergleichbare konventionell motorisierte Fahrzeuge. Perfekt wäre jetzt natürlich, wenn ich den Niro noch als Plug-in Hybrid testen könnte.

Alles auf alternativ



Er hat laut Kia 250 Kilometer Reichweite: der Soul EV.

Der koreanische Hersteller setzt auf alternative Antriebe und bietet Elektroautos, Hybrid-Modelle und Plug-in Hybride an. Die Brennstoffzelle kommt 2020.

Mit Elektrofahrzeug, Hybrid-Modell sowie Plug-in Hybrid bietet Kia eine breite Palette in Sachen alternativer Mobilität an. In allen drei Bereichen sollen weitere Modelle hinzukommen, außerdem 2020 ein Brennstoffzellenfahrzeug. Dass die Marke in Deutschland bereits jetzt gut aufgestellt ist, betonte Geschäftsführer Steffen Cost nicht ohne Stolz: „Der Anteil der alternativen Antriebe ist bei Kia dreimal so hoch wie der eigentliche Marktanteil.“

Ein „ikonisches Design“, so der Kia-Chef, weist der rein elektrische Soul EV auf. Der 110 PS/81 kW starke Stromer erhielt zum neuen Modelljahr eine stärkere Batterie mit 30 statt 27 kWh. Entsprechend stieg die theoretische Reichweite des 4,14 Meter langen Mini-Vans von 212 auf 250 Kilometer bei geringfügig reduziertem Normverbrauch (14,3 kW auf 100 Kilometer; CO₂-Ausstoß 0 g/km bei Verwendung von Energie aus regenerativen Quellen). Auf einer 16 Kilometer langen Proberunde reduzierte sich die Reichweite laut Stromvorratsanzeige lediglich um 13 Kilometer. Der Soul EV kostet 29.490 Euro, von denen die auch nach Monaten noch verfügbare Kaufprämie für Elektroautos in Höhe von 4.000 Euro abzuziehen ist.

„Die Musik spielt bei reinen Hybridfahrzeugen“ unterstrich Steffen Cost den erfolgreichen Auftritt des Kia Niro. Beim kompakten Mehrzweckfahrzeug arbeiten ein 1,6 Liter großer Benzin-Direkteinspritzer mit 105 PS/77 kW und ein 43 PS/32 kW starker Elektromotor zusammen, was eine Systemleistung von 141 PS/104 kW ergibt. Das rein elektrische Fahren spielt bei diesem Wagen mit nur rund zwei Kilometern eher eine untergeordnete Rolle.

Entsprechend schwierig ist dieser Modus im Fahrbetrieb aufrechtzuerhalten. Weil die

Starterbatterie vom Gepäckraum unter die Rücksitzbank wanderte, vergrößerte sich das Ladevolumen des mindestens 24.990 Euro teuren Niro zum neuen Modelljahr um neun auf 436 Liter. Im September ist der Koreaner auch als Plug-in Hybrid erhältlich. Dem Vernehmen nach, aber von Kia nicht offiziell bestätigt, soll im nächsten Jahr ein rein elektrischer Niro das Portfolio des Herstellers ergänzen.

Zu den Händlern rollte kürzlich der Mittelklasse-Kombi Optima Sportswagon Plug-in Hybrid. Gegenüber der Limousine, die bereits seit einem Jahr in dieser Konstellation erhältlich ist, erhielt der Lastenträger eine größere Batterie (11,3 statt 9,8 kWh Kapazität), was die Möglichkeit, rein elektrisch zu fahren, von 54 auf 62 Kilometer



Elektrisch und mit Verbrennungsmotor unterwegs: der Optima Sportswagon Plug-in Hybrid.

erweiterte. Unverändert geblieben ist der Antrieb, der sich aus einem 156 PS/50 kW starken 2,0-Liter-Benziner mit Direkteinspritzung und einem 68 PS/50 kW generierenden Elektromotor mit einer Systemleistung von 205 PS/151 kW zusammensetzt. Über eine spezielle Taste lässt sich der (inklusive Kaufprämie) 38.940 Euro teure Korea-Kombi auf Hybridantrieb oder reinen Elektrobetrieb einstellen, was nach ersten Erfahrungen recht gut funktioniert. Um die Batterie wieder aufzuladen, dauert es 4,7 Stunden an einer normalen Steckdose und 3,1 Stunden an einer Schnellladestation. **Thomas G. Zügner** ■



Weiter kommen
Mit dem Soul EV hat Kia ein ungewöhnlich gestyltes Elektroauto im Programm, das jetzt etwas mehr Reichweite und neue Farbvarianten bekommt.

Text: Clemens Hirschfeld, Fotos: Rossen Gargolov

Die größte Achillesferse der meisten aktuellen E-Autos ist immer noch die Reichweite. Kia stattet seinen Soul EV deshalb mit etwas mehr Batteriekapazität und Leichtlaufreifen aus. Damit soll er im Normzyklus (NEFZ) nun 250 Kilometer weit kommen.
Auf der realistischeren AUTO-Verbrauchsrunde und mit eingeschalteter Klimaanlage reicht der Strom immerhin für 197 Kilometer. An kal-

ten Tagen fordert der EV allerdings schon nach der Hälfte beziehungsweise bei 25 Prozent Restkapazität auf, sich bald eine Lademöglichkeit zu suchen. Obwohl der Bordcomputer realistische Reichweiten verspricht, hält das die freundliche Infotainment-Stimme nicht davon ab, den Fahrer sofort zu informieren, sobald der Ladezustand auch nur um zwei Prozentpunkte sinkt. Das nervt nicht nur,

sondern löst auch unnötige Reichweitenangst aus. Also klickt man sich im morgendlichen Pendlerstau durch das übersichtliche Navi-Menü und findet prompt sämtliche Lademöglichkeiten in der Umgebung. Die Play-Version (1.900 Euro extra) des Soul EV lasse sich an einer 50-kW-Schnellladestation in 33 Minuten auf 80 Prozent der Batteriekapazität laden. An einer Haushaltssteckdose würde das

KEINEN AUFPREIS kosten die Lackfarben beim Soul EV. Design und 110-PS-Elektromotor blieben bei der Modellpflege unangetastet.



DIE KASTENFORM sorgt bei den Insassen für ein gutes Raumgefühl. Im Ladeboden des knappen Kofferraums verstecken sich zwei Ladekabel.



SCHICKES COCKPIT Weiche Kunststoffe und Weißglas-Look, Leder kostet 1400 Euro.



DATEN	
KIA SOUL EV PLAY ANTRIEB	
Permanenterregter Synchronmotor, vorne quer; Leistung 81 kW/110 PS bei Drehzahl 2730/min; max. Drehmoment 285 Nm bei Drehzahl 0-2730/min; Höchstgeschwindigkeit 145 km/h; Vorderradantrieb, Eingangsgetriebe;	
KAROSSERIE	
L/B/H mm	4140/1800/1593
Radstand mm	2570
Batteriekapazität	30 kW
Kofferraum	281-891 Liter
PREIS	
Euro	31.390 ¹⁾
¹⁾ abzüglich 4.000 Euro Elektroprämie	

Platz für vier Personen plus etwas Gepäck.
Das Update verteuert den Soul zwar um 600 Euro auf 29.490 Euro, sieben Jahre Garantie bleiben aber ein starkes Argument. ■

FAZIT
Unter den E-Autos bleibt der Soul EV mit mehr Reichweite und langer Garantie ein faires Angebot.

HEILBRONNER STIMME 18.11.2017

FAHRBERICHT · Kia Niro Hybrid

Kompakt, sparsam, schick

Unterwegs im Hybrid-Modell – Preise beginnen bei 24.990 Euro

Von Alexander Rülke

Bis 2020 soll die Kia-Palette elf emissionsarme Fahrzeuge umfassen. Mit deren Hilfe soll der Flottenverbrauch um 25 Prozent gesenkt werden. „Diese Absenkung ist nur möglich mit neuen Technologien“, sagt Steffen Cost, Geschäftsführer von Kia Deutschland. Gemeint sind Autos mit vollelektrischem Antrieb, Hybride und Plug-in-Hybride.
4,36 Meter: Mit dem Niro (ab 24.990 Euro, voll ausgestattet kostet er rund 10.000 Euro mehr) haben die Koreaner nach eigenen Worten den „ersten Crossover mit Hybridantrieb, der auch noch schön ist“ entwickelt. In der Tat ist die Optik des 4,36 Meter langen Fünftürers gelungen. Das Auto wirkt modern und versprüht keinen „Schaut her, ich bin ein Spritspar-Modell“-Charme, wie das teilweise bei Wettbewerbern der Fall ist. Stattdessen gibt es den Kia-typischen Frontgrill, hoch positionierte Scheinwerfer,

eine muskulöse Motorhaube sowie breite C-Säulen und ein Heck mit Dachspoiler und Diffusor. Für den passenden Offroad-Look sorgt die umlaufende schwarze Kunststoff-Beplankung.
Der Materialmix: Rundum gelungen auch der Innenraum: Der Materialmix aus weichem Leder, schwarzen Klavierlackblenden, Alu-Pedalen und dem dicken Wählhebel für das Doppelkupplungsgetriebe passt. Der Fahrer blickt auf stylische weiße Anzeigen, kann seinen Sitz kühlen und das griffige Lenkrad wärmen lassen und findet dank Smartphone-fähigem Navigationssystem mit Acht-Zoll-Display stets den Weg. Doch es gibt auch noch Verbesserungspotenzial: Der grobschlächtige Fußhebel für die Feststellbremse passt eigentlich nicht in solch ein schickes Auto. Und die Öffnung des Schiebedachs ist in Zeiten von riesigen Panorama-fenstern relativ klein geraten.

Das Platzangebot: Hervorragend ist das Platzangebot. Vier Insassen haben es bequem, selbst wenn vorne große Menschen sitzen. Hier macht sich der üppige Radstand von 2,70 Meter bemerkbar. In den Kofferraum passen 436 bis 1.434 Liter, auch das ist ein guter Wert – da sich die Batterie platzsparend unter der Rücksitzbank befindet.
Doch nun zum Antrieb: Beim Niro kombiniert Kia einen 1,6-

Liter-Vierzylinder-Benziner samt 105 PS mit einem 43,5 PS starken Elektromotor. Daraus generieren die Asiaten eine Systemleistung von 141 PS und 265 Newtonmeter Drehmoment. Das reicht, um im Verkehr ordentlich mitzuschwimmen. Dynamische Ansprüche werden hingegen nicht bedient – 11,5 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 sprechen hier eine deutliche Sprache. Doch der Hybrid soll

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



Sauber verarbeitet, hochwertig eingerichtet, umfangreich ausgestattet, sparsam im Alltagsbetrieb – Kia macht mit dem Niro (mal wieder) vieles richtig.

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

Schicke weiße Anzeigen im Cockpit informieren die Insassen, die wiederum auf bequemen Sitzen Platz nehmen.

Übrigens ist der Niro auch als Plug-in-Version verfügbar, die an der Steckdose aufgeladen werden kann und rein elektrisch 58 Kilometer weit kommen soll. Preis des Niro Plug-in Hybrid: ab 32.350 Euro. ■



KIA SPORTAGE »GT LINE«

Ein Lifestyle-SUV mit viel Technik

Crossover der vierten Generation bietet auf Anhieb Wohlfühl-Atmosphäre

Ein wirklichen Grund, einen SUV oder Geländewagen zu fahren, gibt es für die Wenigsten. Deutsche Straßen sind schließlich mit die besten in Europa. Gelegenheiten, mal im Gelände zu fahren, sind eher selten. Aber wir lieben, was hipp ist. SUVs sind hipp. Mit der Wahl des Autos drücken wir auch Lebens Einstellung aus. Mit dem Sportage trifft Kia diesen Nerv. Schon in der vierten Generation.

»GT LINE« – DIE SPORTLICHSTE VARIANTE

Den Lifestyle-SUV gibt es in verschiedenen Modell-Linien. Die Wahl für den Testwagen der »GT Line« – die sportlichste Variante. Er ist beim letzten Facelift um vier Zentimeter auf 4,48 Meter gewachsen und innen entsprechend geräumiger geworden.

Als auffälligste Veränderung zeigt der Sportage die aktuelle Kia-Tigernase. Die schnittigen



Ästhetischer und sportlicher: Der Kia Sportage »GT Line« ist beim letzten Facelift gewachsen. Dadurch wurde auch der Laderaum größer.

HELLES PANORAMA-GLASDACH

Auf Anhieb fühlt man sich wohl im koreanischen Crossover. Ob es an bequemen Sitzen, dem hellen Panorama-Glasdach liegt, dem angenehm griffigen Multifunktions-Lenkrad aus Leder oder am aufgeräumten, klar

gegliederten Cockpit? Es ist wohl die Kombination aus allem. Die Sitze bieten nicht nur einen obligatorischen »Popowärmer«. Auch die Lehnen gibt es nun beheizt und sogar belüftet. Vorne und hinten ist jeweils ein USB-Anschluss vorhanden. Für fortschrittliche Handybesitzer

Scheinwerfer wurden etwas höher platziert. Sie setzen sich nun stärker vom tiefergelegten Kühlergrill ab.

Maskuliner als beim Vorgänger erscheint sein Heck mit den nun optisch verbundenen Rückleuchten. Er wirkt nun noch ästhetischer und sportlicher.



KIA SORENTO

Neuer Otto-Zuwachs

Das große SUV gibt es jetzt auch als Benziner

Mit einer Länge von 4,80 Meter spielt der Kia Sorento in der VW-Touareg-Liga. Benziner sind dort mehr Ausnahme denn Regel. Trotzdem wagt sich Kia nun in die Offensive und ergänzt das Motorenangebot beim Sorento um einen Ottomotor.

ERGÄNZUNG MIT VIEL HUBRAUM Einziger Antrieb im großen Kia-SUV war bisher ein Diesel mit 200 PS Leistung. Der neue Sorento 2.4 GDI bringt es auf 188 PS und ein maximales Drehmoment von 241 Newtonmeter. Serienmäßig ist eine Sechs-Stufen-Automatik an Bord, Kunden haben die Wahl zwischen Front- und Allradantrieb. Die Anhängelast beträgt bis zu zwei Tonnen, eine Gespannstabilisierung ist inklusive. Im Preis inbegriffen sind zudem diverse Fahrmodi, von denen »Smart« neu ist und sich die Gewohnheiten des Fahrers merkt.

GUT AUSGESTATTET Angeboten wird der Benzin-Sorento in den Ausstattungen »Edition 7« und »Vision«. Los geht es bei 34.490 Euro, inklusive sind hier eine Klimaanlage, eine Sitzheizung vorne und hinten, ein Audiosystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen, eine Rückfahrkamera und Parksensoren hinten sowie 17-Zoll-Alufelgen. Auf Wunsch ist eine dritte Sitzreihe lieferbar, von der aus die Gebläsestärke der Klimaanlage separat gesteuert werden kann. ■

Modernisierter Sorento

Das SUV gibt es jetzt mit 8-Stufen-Automatik und der neuen Ausstattungsvariante GT-Line.

Kia spendiert dem Mittelklasse-SUV Sorento ein Facelift. Optisch wurde die Front- und Heckschürze dezent überarbeitet. Außerdem erhält der Crossover neue LED-Scheinwerfer und Rückleuchten. Auf Wunsch sind neu gestaltete Leichtmetallräder (zwischen 17 und 19 Zoll groß) und zwei zusätzliche neue Lackfarben erhältlich. Der Einstiegspreis bleibt gleich: Das Facelift des Kia Sorento kostet weiterhin 34.990 Euro in der Basis.

Mit dem Facelift führt Kia die optionale GT-Line mit einem sportlich verfeinerten Design ein. Unter anderem verfügt diese Variante über rote Bremsen, Trittbretter und vierteilige Nebelscheinwerfer. Außerdem erhält sie ein doppeltes Auspuffrohr. Der Innenraum ist bei dieser Ausstattung mit Sportwippen und speziellen gesteppten Ledersitzen ebenfalls sportlich gehalten. Auch im Innenraum fallen die Veränderungen eher klein aus. Das Lenkrad des Sorento wurde überarbeitet. Die Klimaanlage bekommt ein LCD-Display, das alle nötigen Informationen anzeigt.

Insgesamt soll die Qualitätsanmutung durch den Einsatz von deutlich hochwertigeren

Kunststoffoberflächen verbessert werden.

BEI ASSISTENZSYSTEMEN KRÄFTIG NACHGELEGT

Der Sorento verfügt jetzt über ein 8 Zoll großes TomTom-Navigationsgerät, das den Multimediaservice Kia Connected Services beinhaltet. Dieser Dienst stellt auch Android Auto und Apple CarPlay bereit. Smartphones können induktiv geladen werden. Die Koreaner legen aber auch bei den Assistenzsystemen kräftig nach. Zum Beispiel ist nach dem Facelift das erste Mal beim Sorento eine Müdigkeitserkennung und ein Spurwechselassistent mit aktivem Lenkeingriff an Bord. Die neuen LED-Scheinwerfer verfügen über dynamisches Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten.

Für den Sorento ist weiterhin nur der bereits bekannte 2,2-CRDi-Turbodiesel mit 200 PS erhältlich. Mit dem Facelift kommt ein von Kia selbst entwickeltes neues 8-Stufen-Automatikgetriebe dazu. Es ersetzt die bisherige 6-Gang-Automatik und ermöglicht schnellere Beschleunigung. Außerdem senkt es den Verbrauch und den CO₂-Ausstoß geringfügig.

Elias Holdenried ■

steht auch eine induktive Lademöglichkeit (Paket 5) bereit. Neu ist der Notbrems-Assistent, der auch für Fußgänger stoppt. Für zusätzliche Sicherheit sorgen ein Toter-Winkel und ein Spurhalte-Assistent. Auch ein »Parkroboter« ist Teil von Ausstattungspaket 5. Mit ihm fährt der Sportage parallel- und auch quer zur Straße selbstständig in die Parklücke und auch wieder heraus. Übrigens: Auch sein Gepäckraumvolumen ist gewachsen. Inklusiv dem Ablagefach unter dem Ladeboden stehen 503 bis 1.492 Liter bereit.

Die Antriebspalette des neuen Kia Sportage umfasst fünf Motoren (zwei Benziner, drei Diesel) mit 115 bis 185 PS (85 bis 136 kW), die je nach Motorisierung mit Front- und Allradantrieb erhältlich sind. Mein Testfahrzeug ist mit dem 185 PS starken 2,0-Liter Diesel ausgestattet.

PLUS AN TRAKTION

Nach 9,5 Sekunden erreicht der rund 1,7 Tonnen schwere Sportage Tempo 100. Bei 201 Stundenkilometern ist Schluss mit lustig. Der Allradantrieb generiert ein Plus an Traktion und

Sicherheit und unterstützt den Kurventanz. Kia gibt den Sportage 185-PS-Diesel mit einem Norm-Mix-Verbrauch von 6,3 Litern an. Der Testverbrauch lag rund ein Liter höher. Das Navigationssystem des Sportage zeigte Schwächen. Die akustische Ansage führte immer wieder auf Abwege. Die Einstiegsversion des Kia Sportage kostet mit dem 1.6 GDI in der Ausstattungslinie »Attract« und Vorderradantrieb ab 19.990 Euro. Die GT Line mit dem 2.0 Liter Diesel und Allradantrieb möchte inklusive der verbauten Sonderausstattungen mit knappen 41.210 Euro bezahlt werden. Friedbert Weizenecker ■

FAZIT

Der Kia Sportage bietet viel Auto und Technik für sein Geld. Auch wenn man mit ihm nicht ins Gelände fahren möchte, sind sein kraftvoller Motor, sein Raumangebot, die höhere Sitzposition, der technische Schnickschnack auf dem Stand der Zeit und sein bestechender Anblick wohl genug Anreiz, diesen Lifestyle-SUV ins Auge zu fassen.

FAMILIENAUTO DES JAHRES

Gewinn kommt genau richtig

Der diesjährige Hauptpreis der Leserwahl der Familienautos des Jahres, ein vollausgestatteter Kia Carens, ist ab sofort im Raum München unterwegs.

Gewinner Stefan Panten, der aus mehr als 18.000 Teilnehmern gezogen worden war, übernahm den Kompakt-Van am 20. November im Beisein von Redakteurin Andrea König (Leben & erziehen) und Redaktionsleiter Stefan Cerchez (AUTO-Strassenverkehr).

Der IT-Fachmann und Vater zweier Söhne freute sich über den fabrikneuen Ersatz für seinen angejahrten Kleinwagen, der bis-

lang auch als Familienauto funktionierte: »Der Kia Carens kommt uns gerade recht und zählte ohnehin zu meinen Favoriten – zumal mit dieser tollen Ausstattung.« Das Sieger-Auto verfügt unter anderem über Ledersitze, Rückfahrkamera, Panoramadach und Navigationssystem. Nach ausführlicher Einweisung und kurzem Fotoshooting ging es dann endlich auf die Straße: »Erst mal nach Hause, die Winterreifen montieren. Die erste Langstrecke führt uns dann zur Verwandtschaft in die Pfalz.« Die Redaktion wünscht allzeit gute Fahrt! ■





IAA-STUDIE PROCEED

VERLIEBT IN EINEN KIA

Das schönste Auto der IAA? Hier sehen Sie es! AUTO BILD-Reporter Andreas May hat ein Date mit dem Proceed






Ein Traum in Rot! Cockpit durchlackiert, Sitze mit geknüpftem Lycra-Stoff. Design-Chef Gregory Guillaume hat extra Parfum kreieren lassen: Garage, altes Leder, Super plus

Text: Andreas May, Fotos: A. Wierdemann (5), S. Haberland

CHEF, HAB ICH GESAGT, ich brauch mal bisschen frei, muss dringend raus, und mir fallen hier die Deckenpaneele samt Neonröhren auf den Kopf.

Chef: „Andreas, was ist los?“ **Ich:** „Bin verliebt.“

Chef: „In wen?“

Ich: „Möchte nicht drüber reden, ist alles noch ganz frisch.“

Und dann setze ich mich in den Flieger nach Frankfurt. Es ist ja nicht so, dass ich jemals für ein Rendezvous morgens vor fünf aufgestanden wäre, 543 Euro und 25 Cent für An- und Abreise bezahlt hätte. Jetzt ja. Ich treffe das schönste Auto der IAA. Es ist ein Kia. Das Konzept des nächsten Proceed, des Vertreters der Herzschmerz-Fraktion in der Ceed-Familie, die 2018 neu kommt.

Frankfurt, Friedrich-Ebert-Anlage, Platz vor der Festhalle. Vom Aufbau kommt gerade der schwarze 7,5-Tonner aus Halle 9, Stand B03. Jetzt öffnet der Fahrer die seitlichen Türen, da funkelt dieser Kia auf der Lade- fläche.

So rot war noch nie ein rotes Auto! Diese Studie haben sie 19-mal lackiert. Erst schwarz, dann chromfarben, dann Klar- lack, gemischt mit roter Farbe. Wenn die Sonne scheint, dann sieht der Wagen aus, als wäre

er rot verchromt. Gregory Guil- laume, der Designchef von Kia Europa, ist zu unserem Date in Truppenstärke anmarschiert, samt Exterieur-Manager, Se- nior-Designer, Chef-Ingenieur. „Ich sehe den Proceed erstmals im Freien“, sagt Guillaume, „er funktioniert!“



Keiner kauft mehr einen Dreitürer. Aber dieser Shooting Brake – der geht mitten ins Herz!

„Er“ ist ein „Hot Hatch“. Okay, das ist Marketing-Sprech. Ich sehe einen 4,60-Meter-Shoo- ting-Brake, laaange Motorhau- be, kurzer Überhang vorn, die B-Säule endet an der Gürtellinie, C-Säule gibt's gar nicht, dafür ein Glasdach über die gesamte Länge und ein Heck, bei dem jeder Porsche Panamera vor Neid erblasst. Dieser straffe Hintern, dieses dünne Leucht- band.

Das Auto ist Kias Antwort auf den schwächelnden Absatz bei dreitürigen Coupés. Da geht nix mehr! Aber zwei Luken mehr, besserer Nutzwert und mit einer Silhouette zum Nie- derknien – so könnte es klappen!

Ich frage Gregory Guillaume, der mit Kias Chef-Künstler Pe- ter Schreyer schon Golf IV und New Beetle entworfen hat: Was ist Show und was real? Dann zeigt er auf die Motorhaube: „Die ‚Island Bonnet‘, die inselar- tig in die Front eingelassen ist, hat auch der neue Stinger, ist also möglich.“ B- und C-Säule sind natürlich schon wegen der Stabilität nötig, die Vorderräder wandern weiter nach hinten. Jetzt will Kia erst mal die Re- sonanz abwarten. Aber Guil- laume sagt: „Wir sind young at heart und eine sportliche Marke, warum sollten wir so was nicht bauen?“

Die Schokoladenseite des Kia Proceed? Es gibt keine, er ist überall Hammer. Das Heck ist ein Porsche Panamera in schön.



Kia. Früher hab ich Kumpels gesagt: Sieben Jahre Garantie, da haste Ruhe! Jetzt bin ich der erste Nicht-Kia-Mann, der auf dem Schalensitz mit den ge- rüschten Bezügen Platz neh- men darf, und ich denke: Wow! Die Stoffe sind in Handarbeit entstanden. Von Natalie. Vier Wochen hat die junge Dame ge- knüpft, über 100 Meter Lycra-

Stoff verarbeitet, sich die blu- tigen Finger mit Tape umwickelt. Die Türverkleidungen sind aus Satin, handbemalt mit einem Verlauf aus Schwarz bis Rot. Der Armaturenräger ist durch- lackiert, der Monitor hinterm Lenkrad zeigt auf Wunsch die Navi-Karte an, statt Handschuh- fach gibt es eine Schublade, die ausfährt. Darin: drei Flakons

mit Parfum, extra angemischt. Irgendwann in 20 Jahren, wenn ich alt bin und noch grauer und mich in einem dieser seelenlosen autonomen Elektroautos rum- fahren lasse, dann öffne ich so einen Flakon, rieche Sprit, ölige Garage oder altes Leder. Und dann denke ich an diesen roten Kia, der mir damals so den Kopf verdreht hat. ■

Frankfurter Allgemeine online · 27.11.2017
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

NEWS · Kia Stinger im Finale

Auto des Jahres 2018: ohne VW aber mit Kia

Das Rennen um den prestigeträchtigen Preis in der Autoindustrie geht mit einer Überraschung in sein Finale.

Die am Montag veröffentlichte Shortlist für das Car of the Year 2018 beinhaltet keinen Volkswagen, obwohl die Wolfsburger mit drei Kandidaten in der Vorausscheidung vertreten waren und mit dem neuen T-Roc einen bärenstarken Vertreter im Markt der kleinen SUV haben.

Womöglich haben die 60 unabhängigen Fachjournalisten aus 22 Ländern Europas hier auch eine politische Entscheidung getroffen, der Dieselbetrug wirkt in vielen Köpfen bis heute nach. Die zweite Überraschung liefert Korea, der Kia Stinger hat es ins Finale ge- schafft. Ihm kommt sicherlich der Mut zugute, den Kia an den Tag legt: Ein Auto für die

Freude am Fahren zu bauen, das auch noch scharf aussieht.

Grundsätzlich fällt auf, dass die Jury, zu der der Autor dieser Zeilen gehört, fahraktiven Autos den Vorzug gegeben hat. So ist etwa der dynamische Seat Ibiza ins Finale vorge- drungen, sein weichgespülter Cousin Arona aus der Familie der kleinen SUV hingegen nicht.

Erfreulich für die deutschen Hersteller ist der Finaleinzug von Audi A8 und BMW 5er, denn teure Fahrzeuge haben es in der Regel schwer, die begehrte Trophäe zu ergattern. Wer Auto des Jahres 2018 wird, entscheidet sich während Ausscheidungsfahrten Mitte Februar, der Gewinner wird in feierlichem Rahmen auf dem Autosalon in Genf Anfang März gekrönt.

Holger Appel ■

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