

Pressespiegel Q4-2018



Kia ProCeed & ProCeed GT

<u>Das ist der Schönling von Kia</u>	Berliner Kurier 24.10.2018	1.4 T-GDI GT-Line (Benzin/Manuell); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Kia ProCeed ab sofort bestellbar</u>	Welt online · 04.01.2019	1.4 T-GDI GT-Line (Benzin/DCT7); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 129 g/km.
<u>Kompakter Shooting Brake noch im Januar</u>	auto motor und sport online · 03.01.2019	1.6 CRDi GT-Line (Diesel/Manuell) / (Diesel/DCT7); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 111 g/km.
<u>Erster Kia ProCeed vom Band gelaufen</u>	Leipziger Volkszeitung 20.11.2018	1.6 T-GDI GT (Benzin/Manuell); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 155 g/km. 1.6 T-GDI GT (Benzin/DCT7); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 142 g/km.

Kia Ceed Sportswagon

<u>Außen kompakt, innen XXL</u>	Auto Bild 43-2018 / 25.10.2018	1.4 Attract (Benzin/Manuell); 73 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 145 g/km.
<u>Mit neuer Größe</u>	Badische Zeitung 27.10.2018	1.4 T-GDI Vision (Benzin/Manuell); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Kia Ceed SW</u>	Auto Zeitung 24-2018 / 31.10.2018	1.4 T-GDI Vision (Benzin/DCT7); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 129 g/km.
<u>Golf-Schläger</u>	ACE Lenkrad 12-2018 / 01.12.2018	1.6 CRDi Vision (Diesel/Manuell) / (Diesel/DCT7); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 111 g/km. 1.6 CRDi Edition 7 (Diesel/Manuell); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 104 g/km.

Kia Ceed

<u>Kampfansage aus Korea</u>	Heilbronner Stimme 29.09.2018	1.4 Attract (Benzin/Manuell); 73 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 145 g/km.
<u>So europäisch kann Korea sein!</u>	Bild 08.10.2018	1.4 T-GDI Vision / GT-Line (Benzin/Manuell); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Kia Ceed GT und GT Line</u>	Welt online · 17.12.2018	1.6 CRDi Edition 7 (Diesel/Manuell); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 104 g/km.
<u>Wir sind die import-Könige</u>	Auto Bild 52-2018 / 20.12.2018	

The Power to Surprise

<u>In der Golf-Klasse ist der Kia Ceed die neue Nummer eins</u>	Auto Bild 41-2018	1.6 CRDi Spirit / GT-Line (Diesel/Manuell) / (Diesel/DCT7); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 111 g/km.
<u>Die sieben Finalisten</u>	Frankfurter Allgemeine Zeitung online · 26.11.2018	1.6 T-GDI GT (Benzin/DCT7); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 142 g/km.
Kia Sportage		
<u>Kaum noch Luft für weitere Extras</u>	Mittelbayerische Zeitung 27.10.2018	1.6 GDI 2WD Vision (Benzin/Manuell); 97 kW (132 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,2 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 165 g/km.
<u>Komfortabel & effizient</u>	Flottenmanagement 05-2018 / 01.10.2018	1.6 T-GDI AWD GT-Line (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 175 g/km. 2.0 AWD CRDi 185 Eco-Dynamics+ Spirit (Diesel/Automatik); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 153 g/km.
Kia e-Niro		
<u>Läuft auch Langstrecke</u>	Nürnberger Nachrichten 08.12.2018	39,2 kWh Batterie Edition 7 / Vision / Spirit 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,3 kWh / 100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Noch einer, der elektrisiert</u>	Frankfurter Allgemeine Zeitung 11.12.2018	64 kWh Batterie Edition 7 / Vision / Spirit 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh / 100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km. Kia Niro Hybrid 1.6 GDI Hybrid Edition 7 (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 88 g/km.
<u>So weit kommt er im Alltag</u>	auto motor und sport online · 06.12.2018	Kia Niro Plug-in Hybrid 1.6 GDI Plug-in Hybrid (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 10,5 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 29 g/km.
Kia e-Soul		
<u>Neuer Soul kommt rein elektrisch</u>	Auto Bild online · 29.11.2018	64 kWh Batterie Edition 7 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh / 100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Elektrische Seele</u>	Stern online · 29.11.2018	Kia Soul EV (Modelljahr 2018) PLUG 30 kWh 81,4 kW (110 PS): Stromverbrauch kombiniert 14,3 kWh / 100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km.
Kia Optima Plug-in Hybrid & Optima Sportswagon Plug-in Hybrid		
<u>Überarbeitet und förderfähig</u>	Welt online · 06.12.2018	Kia Optima Plug-in Hybrid (Modelljahr 2019) 2.0 GDI Attract (Benzin/Strom/Automatik); 151 kW (205 PS) Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,6 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 12,2 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 37 g/km.

The Power to Surprise

Kia Optima Sportswagon Plug-in Hybrid 2.0 GDI Attract (Benzin/Strom/Automatik); 151 kW (205 PS) Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,4 l/100 km / Stromverbrauch kombiniert 12,3 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 33 g/km.		
Kia Sorento		
<u>Wenn der Preis den Unterschied macht</u>	Augsburger Allgemeine 07.11.2018	2.2 CRDi AWD Platinum Edition (Diesel, Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 170 g/km.
Kia Stonic		
<u>SUV-Zwerg mit großen Ambitionen</u>	Auto Bild 41-2018 / 11.10.2018	1.2 Edition 7 (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 136 g/km. 1.4 Edition 7 (Benzin/Manuell); 73 kW (99 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 132 g/km. 1.6 CRDi Vision (Diesel/Manuell); 85 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 106 g/km.
<u>Heißes Eisen in der Nische</u>	Offenbach Post 01.12.2018	1.6 CRDi Spirit (Diesel/Manuell); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 108 g/km. 1.0 T-GDI Edition 7 / Vision (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 130 g/km.
Kia Rio		
<u>Mehr Auto ist gar nicht nötig</u>	Westfälische Nachrichten 13.10.2018	1.2 Attract (Benzin/Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 129 g/km. 1.0 T-GDI 120 Platinum Edition (Benzin/Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,1 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 118 g/km.
Kia Picanto		
<u>Cool wie kaum ein anderer Kleinwagen</u>	Aachener Zeitung 09.10.2018	1.0 T-GDI GT-Line (Benzin/Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 107 g/km.
<u>in der Golf-Klasse ist der Kia Ceed die neue Nummer eins</u>	Auto Bild 41/2018	
Kia Stinger		
<u>Der Stachel</u>	Octane 01-2019 / 01.01.2019	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.

The Power to Surprise

Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen

4. QUARTAL 2018	
Kia ProCeed	
Berliner Kurier	
24.10.2018	
Das ist der Schönling von Kia	1
Welt	
online - 04.01.2019	
Kia ProCeed ab sofort bestellbar	1
auto motor und sport	
online - 03.01.2019	
Kompakter Shooting Brake noch im Januar	2
Leipziger Volkszeitung	
20.11.2018	
Erster Kia ProCeed vom Band gelaufen	2
Kia Ceed Sportswagon	
Auto Bild	
43-2018 / 25.10.2018	
Außen kompakt, innen XXL	3
Badische Zeitung	
27.10.2018	
Mit neuer Größe	3
Auto Zeitung	
24-2018 / 31.10.2018	
Kia Ceed SW	4
ACE Lenkrad	
12-2018 / 01.12.2018	
Golf-Schläger	4
Kia Ceed	
Heilbronner Stimme	
29.09.2018	
Kampfansage aus Korea	5
Bild	
08.10.2018	
So europäisch kann Korea sein!	5
Welt	
online - 17.12.2018	
Kia Ceed GT und GT Line	5
Auto Bild	
52-2018 / 20.12.2018	
Wir sind die Import-Könige	6
Frankfurter Allgemeine Zeitung	
online - 26.11.2018	
Die sieben Finalisten	6
Kia Ceed/Sportage	
Automobil-Blog.de	
online - 19.10.2018	
Ab 2019 auch als Plug-in Hybrid	7
Mittelbayerische Zeitung	
27.10.2018	
Kaum noch Luft für weitere Extras	7
Flottenmanagement	
05-2018 / 01.10.2018	
Komfortabel & effizient	7
Kia e-Niro	
Nürnberger Nachrichten	
08.12.2018	
Läuft auch Langstrecke	8
Frankfurter Allgemeine Zeitung	
11.12.2018	
Noch einer, der elektrisiert	8
auto motor und sport	
online - 06.12.2018	
So weit kommt er im Alltag	8-9
Kia e-Soul	
Auto Bild	
online - 29.11.2018	
Neuer Soul kommt rein elektrisch	9
Stern	
online - 29.11.2018	
Elektrische Seele	9
Kia Optima/SW Plug-in Hybrid	
Welt	
online - 06.12.2018	
Überarbeitet und förderfähig	10
Kia Sorento	
Augsburger Allgemeine	
07.11.2018	
Wenn der Preis den Unterschied macht	10
Kia Stonic	
Auto Bild	
41-2018 / 11.10.2018	
SUV-Zwerg mit großen Ambitionen	10
Offenbach Post	
01.12.2018	
Heißes Eisen in der Nische	11
Kia Rio	
Westfälische Nachrichten	
13.10.2018	
Mehr Auto ist gar nicht nötig	11
Kia Picanto	
Aachener Zeitung	
09.10.2018	
Cool wie kaum ein anderer Kleinwagen	11
Kia Stinger	
Octane	
01-2019 / 01.01.2019	
Der Stachel	12
Meinung - Kia	
Auto Zeitung	
25-2018 / 14.11.2018	
Koreanische Erfolgsgeschichte	12

ERSTES PROBESITZEN · Kia ProCeed



Von Rainer Bekeschus

Kia erweitert die Ceed-Familie um eine neue Variante: den ProCeed. Er ist der erste fünftürige Shooting Brake (Kombi) in der Kompaktklasse. Wir durften in dem Neuling, der ab Januar 2019 zu haben sein wird, kürzlich schon mal Probesitzen.

Mal ehrlich: Das Auto sieht richtig flott aus! Auf jeden Fall ist es keines von der Stange, sondern eines, nach dem man sich den Kopf verdreht. Kia gelang es, dem 4,61 Meter langen Fünftürer eine knackige Trimmfigur zu verleihen.

Der schlank und geschmeidig wirkende Sportler kommt mit geduckter Haltung daher. Besonders charakteristisch sind die lang gestreckte Silhouette inklusive eines auffälligen, haiflossenförmigen Chrom-Elements in der Fenstergrafik. Gelungen designt wirken auch die stark geneigte Heckscheibe und das völlig eigenständige Heck samt durchgehendem Leuchtband.

„Der Kia ProCeed repräsentiert alles, wofür Kia steht“, betont Emilio Herrera, Chief Operating Officer von Kia Motors Europe bei der Pressevorstellung in Barcelona. „Mit seiner Kombination von dynamischem Design und praktischen Qualitäten sticht er aus dem Angebot kompakter Familienautos deutlich hervor.“

Mit einer Höhe von nur 1,42 Meter das flachste Fahrzeug im gesamten C-Segment, unterscheidet er sich in Haltung

und Proportionen jedenfalls deutlich von den anderen Modellen der Ceed-Familie. Gelungen wirkt auch das auf Flott gepushte Innere des Autos. Die sportliche Herrlichkeit genießen die Insassen auf maßgeschneiderten Sitzen mit packenden Polstern, die wie ein Sprinter-Dress passen.

Klar, dass Kia an ein Sportlenkrad, Alupedale, ein handfestes Dreispeichen-Sportlenkrad, farblich abgesetzte Steppnähte sowie vielerlei hochglanzpolierte Details gedacht hat. Gefällig zudem das ausgereifte Bedienkonzept, die gediegenen Mate-

rialien und die solide Verarbeitung. Der Gepäckraum ist mit 594 l größer als bei vielen konventionellen Kombis im Kompakt-Segment.

Als sportlichste Variante der Ceed-Familie wird der ProCeed ausschließlich in den Ausführungen GT Line und GT angeboten. Entsprechend werden in die Modelle nur stärkere Antriebe implantiert.

Für den ProCeed GT Line stehen zwei neue Triebwerke zur Wahl, die bereits im Ceed und Ceed Sportswagon zum Einsatz kommen: ein 1,4-Liter-Turbobenziner mit 140 PS



sowie ein 1,6-Liter-Diesel mit 136 PS.

Alle Motoren entsprechen der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Die in Deutschland designten und entwickelten Modelle werden übrigens in der Slowakei produziert.

Das Armaturenbrett des ProCeed besticht mit aufwendigen Aluminiumoberflächen.

WELT online · 04.01.2019

AUTO NEWS · Kia ProCeed

Kia ProCeed ab sofort bestellbar

Kia zeigt Selbstbewusstsein und legt beim Ceed eine schnittige Kombi-Alternative auf. Die ist schicker, aber auch deutlich teurer als der klassische Sportswagon.

Zu Preisen ab 27.690 Euro ist der Kia ProCeed ab sofort bestellbar. Offizielle Markteinführung des Shooting-Brake-Kombis ist am 19. Januar. In der Basisvariante des Kompaktmodells arbeitet ein 103 kW/140 PS starker 1,4-Liter-Benziner, alternativ ist ein 1,6-Liter-Diesel mit 100 kW/136 PS zu haben. Dazu kommt im Top-Modell ProCeed GT der aus den anderen Karosserieversionen bekannte 1,6-Liter-Benziner mit 150 kW/204 PS. Zur Ausstattung zählen bei allen Ausführungen LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik

und ein Assistenten-Paket mit Notbremssystem, Totwinkel-Warner und Spurhaltehilfer.

Der ProCeed ist nach der fünftürigen Limousine und dem klassischen Kombi die dritte Variante des koreanischen Kompakten.

Von letztgenanntem unterscheidet sich der Neue unter anderem durch ein schwungvolleres Design mit eigenständiger, coupéhafter Heckgestaltung und die bessere Ausstattung. Zudem beschränkt sich das Antriebsangebot auf die stärkeren Motoren. Beim Koffer-



raumvolumen kann der Shooting Brake nicht ganz mit dem Kombi mithalten: Seine 594 Liter sind 30 Liter weniger als im Ceed Sportswagon. Die Preisdifferenz beträgt bei Varianten mit vergleichbarer Motorisierung aber ohne Ausstattungsunterschiede rund 4.600 Euro.

Kombi in schön: Kia macht den Kombi zum Coupé.



Kompakter Shooting Brake noch im Januar

Mit dem neuen ProCeed stellt Kia einen kompakten Großserien-Shooting-Brake zu einem bezahlbaren Einstiegspreis vor.

Von Gregor Hebermehl

Der neue Kia ProCeed soll die sportliche Form des Shooting Brakes in die Kompaktklasse bringen. Und um möglichst viele Kunden abzustauben, hat ihm Kia vier statt der bei dieser Bauform traditionell üblichen zwei Türen spendiert. Der schnittige ProCeed ist 4,61 Meter lang und 1,42 Meter hoch, womit er laut Kia das flachste Fahrzeug im Segment wäre. 43 Millimeter niedriger und fünf Millimeter länger als der Sportswagon genannte Kombi gilt der ProCeed als sportlichstes Modell der Ceed-Familie.

Optisch am auffälligsten ist die elegant nach hinten abfallende Dachlinie, die eine extrem geneigte Heckscheibe mit sich bringt. Zudem selten in dieser Klasse: Am Heck verbindet ein

ment wäre. 43 Millimeter niedriger und fünf Millimeter länger als der Sportswagon genannte Kombi gilt der ProCeed als sportlichstes Modell der Ceed-Familie.



LEIPZIGER VOLKSZEITUNG 20.11.2018

PRODUKTIONSSTART · Kia ProCeed

Erster Kia ProCeed vom Band gelaufen

Das in Deutschland designte Modell wird in der Slowakei produziert.

Das Kia-Werk in Zilina, in dem jeder zweite in Europa verkaufte Kia hergestellt wird, feiert eine besondere Produktionspremiere: Mit dem neuen Kia ProCeed ist in dem slowakischen Werk jetzt der erste kompakte Shooting Brake eines Volumenherstellers vom Band gelaufen.

Das 4,61 Meter lange Topmodell der dritten Ceed-Generation, wie seine Schwestermodelle in Deutschland designt und entwickelt, verbindet dynamische Optik mit dem Raumangebot eines Kombis.

Zugleich präsentiert der Fünftürer in neuer Form den „Spirit“ und die Sportlichkeit sei-

nes Namensvorgängers: des dreitürigen Kia pro_ceed. Von dessen erster und zweiter Generation wurden in Zilina mehr als 190.000 Exemplare produziert. Der neue ProCeed kommt Anfang 2019 europaweit in den Handel und startet am 19. Januar in Deutschland.

Der schlank und geschmeidig wirkende Sportler ist mit 1,42 Metern das flachste Fahrzeug im gesamten C-Segment und unterscheidet sich in Haltung und Proportionen deutlich von den anderen Ceed-Varianten. So großzügig wie das Interieur ist auch der Gepäckraum, der mit 594 Litern Volumen viele konventionelle Kombis in der Kompakt- und sogar Mittelklasse übertrifft.

Als sportlichste Variante der Ceed-Familie wird der ProCeed

ausschließlich in den Ausführungen GT Line und GT angeboten. Für den GT Line stehen ein 1,4-Liter-Turbobenziner (103 kW/140 PS) und ein 1,6-Liter-Diesel (100 kW/136 PS) zur Wahl, der GT wird von einem 150 kW (204 PS) starken Turbodiesel angetrieben. Alle Motoren entsprechen der Abgasnorm Euro 6d-Temp und können statt des Sechsgang-Schaltgetriebes auch mit siebenstufigem Doppelkupplungsgetriebe bestellt werden.

Der ProCeed wird in Zilina mit modernsten Produktionstechnologien hergestellt. Der Aufbau der neuen Fertigungslinie startete bereits Ende 2017. Auch die Mitarbeiter wurden frühzeitig auf die neuen Aufgaben vorbereitet. Mehr als 300

Fachkräfte aus verschiedenen Bereichen des Werks absolvierten spezielle Schulungen im zentralen Forschungs- und Entwicklungszentrum des Herstellers in Namyang in Korea.



„Der Produktionsanlauf des Kia ProCeed ist der krönende Abschluss eines arbeitsintensiven Jahres, in dem wir neben den Starts des Ceed, des Ceed Sportswagon und des überarbeiteten Sportage auch neue Abgasreinigungstechnologien erfolgreich eingeführt haben“, sagt Dae Sik Kim, Präsident und CEO von Kia Motors Slovakia. ■

Der neue Kia ProCeed soll das sportlichste Mitglied der Ceed-Familie sein.

LED-Leuchtband die beiden Heckleuchten – andere Hersteller setzen hier lieber ein Reflektorband ein oder verzichten ganz auf eine leuchtende Verbindung der Scheinwerfer. Der Kunde kann sich beim ProCeed zwischen zehn Lackfarben entscheiden. Besonders stolz ist Kia auf den Ton Orange Fusion Metallic: Hier werden dem Lack metallbeschichtete Glaspartikel beigemischt, was ihm eine starke Leuchtkraft verleihen soll – laut Kia gibt es aktuell keinen Konkurrenten, der diesen Lack im Kompaktsegment anbietet.

Innen mit sportlichem Charakter

Die Insassen des ProCeed sind von einem dunklen Innenraum mit schwarzem Dachhimmel umgeben, das Sportlenkrad ist unten abgeflacht und die Pedalerie besteht aus Aluminium. Serienmäßig stecken die Sitze in der Top-Version ProCeed GT in schwarzem Leder und ebenso schwarzem Velours-Leder, bei der GT Line kommen schwarz graue Bezüge aus einer Stoff-Leder-Kombination zum Einsatz. Die Position des Hüftpunktes liegt im Fond des ProCeed tiefer als in den anderen Ceed-Varianten – dies soll trotz des nach hinten abfallenden Daches für eine ausreichende Kopffreiheit sorgen.

Das Kofferraumvolumen gibt Kia mit 594 Litern an, durch die im Verhältnis 40 zu 20 zu 40 umklappbare Rücklehne lässt sich der Stauraum erweitern (Serie beim GT, aufpreispflichtig bei der GT Line). Für Komfort und Sicherheit sorgen serienmäßig ein Gepäckraumtrennsystem auf Schienenbasis, ein Gepäcknetz und Ablagefächer im Boden.

Gute Serienausstattung

Eine Klimaautomatik, ein Audiosystem mit Siebenzoll-Touchscreen, ein Digital-Radio, Smartphone-Schnittstelle, schlüsselloser Fahrzeugzugang sowie ein schlüsselloses Startsystem, eine Sitzheizung vorn sowie sensorgesteuerte Scheibenwischer und ebenso sensorgesteuerte LED-Frontscheinwerfer gehören zum Serienumfang. Bei der aufpreispflichtigen Topversion ProCeed GT sind auch induktives Smartphone-laden, eine sensorgesteuerte elektrische Heckklappe, ein Parksensoren und eine beheizbare Frontscheibe an Bord.

Das Fahrwerk haben die Kia-Ingenieure nach eigenen Angaben auf europäische Straßenverhältnisse zugeschnitten. Die Radaufhängungen der ProCeed GT-Variante wurden unter Aufsicht von Hyundai-Kias-Entwicklungs-Chef Albert Biermann



Im Trend: Die beinahe durchgehenden Rückleuchten.

abgestimmt, was der Kurvenagilität, der Traktion und der Rückmeldungen der Lenkung zugute gekommen sein soll.

Viele Assistenten

Auch viele Assistenz-Systeme sind beim ProCeed Serie: So gibt es einen Frontkollisionswarner mit Fußgängererkennung und Notbrems-Assistenten, einen Totwinkelwarner, ein Spurhaltesystem, einen Querverkehrswarner und einen Müdigkeitswarner, einen Fernlicht-Assistenten und eine Rückfahr-Kamera. Wer den GT mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe (DCT) ordert, bekommt zudem einen Stauassistenten.

Zwei Benzin und ein Diesel

Der neue ProCeed GT Line ist mit einem 1,4-Liter-Benziner mit 140 PS oder einem 1,6-Liter-Diesel mit 136 PS zu haben – der Diesel soll ab 3,9 Liter pro 100 Kilometer verbrauchen. Der GT ist mit einem 1,6-Liter-Turbobenziner mit 204 PS ausgerüstet. Dessen maximales Drehmoment in Höhe von 265 Newtonmetern liegt zwischen 1.500 und 4.500/min an. Ausgerüstet mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gelingt der Sprint auf Tempo 100 in 7,5 Sekunden. Der Diesel ist an eine Kombination aus NO_x-Speicherkatalysator und SCR-Abgasreinigung angeschlossen, bei den Benzinern kommen Otto-Partikelfilter zum Einsatz – alle Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp.

Der neue ProCeed wurde in Deutschland entwickelt und designt, vom Band läuft er in der Slowakei. Die Preise für den GT Line gehen bei 27.690 Euro los, die Topversion ProCeed GT kostet ab 33.190 Euro. Die bei Kia üblichen sieben Jahre Herstellergarantie gelten auch für den neuen ProCeed. Serienmäßig ist eine Sechsgang-Handschaltung, sämtliche Motorisierungen sind gegen Aufpreis an ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe koppelbar. Ab sofort bestellbar gehen die ersten Exemplare des neuen ProCeed ab dem 19. Januar 2019 in den Verkauf. ■



Außen kompakt, innen XXL

Kia bringt nach dem Fünftürer den Ceed SW. Der Kombi hat richtig an Format gewonnen – das gilt aber auch für die Preise

Text: Andreas May, Fotos: S. Haberland

KIA WIRD LANGSAM UNHEIM-
LICH! Dreimal war der neue Ceed zum Vergleichstest bei AUTO BILD, dreimal erster Platz. Jetzt stellen die Koreaner den Kombi namens SW vor. Und es riecht schon wieder nach Spitzenreiter.

SW steht für Sportswagon, der neue Ceed mit dieser Abkürzung ist mit 4,60 Metern nun zehn Zentimeter länger. Sein Kofferraum ist um 97 Liter auf 625 Liter gewachsen, bei umgelegter Rückbank sind es sogar 1.694 Liter. Zum Vergleich: Der VW Golf Variant bietet 605 bis 1.620 Liter, gewinnt also die Baumarkt-Wertung ebenso wenig wie der Opel Astra (540 bis 1.630 Liter), der neue Ford Focus Turnier (608 bis 1.653) oder Konzernbruder Hyundai i30 als

Kombi (602 bis 1.650 Liter). Nur der Skoda Octavia schluckt bei umgelegter Rückbank 1.740 Liter, sonst „nur“ 610. Punktsieg für den Ceed.

Und sonst so? Bis zur B-Säule ist uns der Kompakte vertraut. Vorn breite Tigernase, große, bis in die Kotflügel hineinragende Scheinwerfer, riesige Lufteinlässe – Kia weiß schon, wie es geht. Kein Wunder: entwickelt in Rüsselsheim und Frankfurt, gebaut in der Slowakei – also ganz und gar Europäer. Die Karosserie ist flacher und breiter als beim Vorgänger, wirkt auch als Kombi sportlicher. Dabei will der SW gar kein Lifestyler sein, dafür gibt's den Shooting Brake namens ProCeed, nee, der Kerl will vor allem Nutzwert bieten.

Klappt auch. Die Rückbank (40:20:40) ist dreigeteilt umlegbar, das Laderollo einfach auszubauen und im doppelten Ladeboden verstaute. Gegen Aufpreis baut Kia ein Gepäckraum-Trennsystem auf Schienenbasis und eine elektrische Heckklappe ein. Sie brauchen die Klappenautomatik unbedingt? Vielleicht überlegen Sie sich's noch mal, kostet im Paket mit Einpark- und Stauass 1.090 Euro, das nur im „Spirit“ und auch nur zusammen mit dem Navi-System für 890 Euro.

Wie fährt sich der Ceed SW? Wie die Limousine plus 29 Zentimeter: nicht so handlich. Das Fahrwerk ist sportlich straff abgestimmt, das ist ja die neue Richtung von Kia, die Lenkung arbeitet exakt und direkt, also auch eher sportlich. Dennoch kann so ein 4,60 Meter langer und 1,5 Tonnen schwerer Kombi seine 100 Kilo Mehrgewicht zur Limo nicht verbergen.

Und jetzt die Motorenfrage: Diesel oder Benziner? Beide erfüllen die strenge Euro-6d-Temp-Norm, der 1,4-Liter Turbobenziner hat eine feine, gleichmäßige Kraftentfaltung, baut nach einer kleinen Turbo-Gedenksekunde bemerkens-

werten Druck auf, hat eine fein abgestimmte Sechsgang-Handschaltung. Aber auch Durst wie die erste Reihe an der Theke: Die Limo schluckte im Test 7,1 Liter Super, der Kombi dürfte drüber liegen. Wer sparen will, kauft Diesel. Der ist zwar nicht zu überhören, begnügte sich aber im Test mit 5,4 Litern (Limo). Und hat uns mit dem tollen Direktschaltgetriebe überzeugt. Holpriges Anfahren aus dem Start-Stopp-Betrieb wie beim VW-TDI? Nee, Kia kann's, alles flauschig und flüssig.

Billig ist das alles aber nicht. 16.990 Euro will Kia für den 100-PS-Sauger, knapp 1.500 Euro weniger als für den Bruder von Hyundai. Aber wie gesagt: Ist ein Sauger, ein müder Geselle mit AOK-Kassenausstattung.

Wir würden das Vision-Paket mit 16-Zoll-Alurädern, beheizbarem Lederlenkrad, Rückfahrkamera, Sitzheizung vorn nehmen. So kostet der 140-PS-Benziner 23.090 Euro, der 136-PS-Diesel 24.990 Euro. Wie gesagt: nicht billig. Aber riesig!

FAZIT

Glückwunsch, Kia! Nach der tollen Limo kommt jetzt der Riesen-Kombi. Massig viel Platz, gefälliges Design, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Jetzt wird's gaaanz eng für den Golf Variant.

URTEIL



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

Platz da: Der Ceed-Kombi mixt souveräne Alltagseigenschaften mit viel Stauvermögen auf stattlichen 4,60 Meter Länge.



Ganz der Alte: Cockpit wie gehabt mit zwei klaren Uhren, eigenes Klimabedienfeld ohne Rätsel.

Voll die Halle: tiefes Frachtabteil, dreiteilig umlegbare Fondsitzlehne, stabile Zurrschiene.

ERSTER EINDRUCK

DAS MÖGEN WIR UND DAS NICHT

Alles durchdacht in der Ladeabteilung: Rollo im Boden versenkbar, Staufächer, auf Wunsch Schienensystem. Aber das Cockpit spiegelt sich in der Frontscheibe.

Badische Zeitung 27.10.2018

FAHRBERICHT · Kia Ceed Sportswagon



Fast schon Mittelklasse: Kia Ceed Sportswagon

Mit neuer Größe

Kia Ceed Sportswagon bietet üppigen Gepäckraum

Nach dem neuen fünftürigen kompakten Ceed hat Kia auch den darauf basierenden Kombi namens Sportswagon in den Handel gebracht.

In der Länge hat die dritte Generation um knapp zehn Zentimeter auf 4,60 Meter zugelegt, was ihn nicht nur äußerlich schon in Richtung Mittelklasse positioniert. Denn auch die inneren Werte können überzeugen: So beträgt das Fassungsvermögen des Gepäckraums stattliche 625 bis 1.694 Liter, Werte, die manch etablierter Mittelklassler nicht vorweisen kann. Die dreigeteilte Rücksitzbank kann per Hebel vom Gepäckraum ausgeklappt werden. Serienmäßig sind Ablagefächer im Gepäckraumboden sowie eine Dachreling vorhanden. Optional gibt es auch eine elektrische Heckklappe.

Die Antriebspalette des Sportswagon ist mit der der Limousine identisch und umfasst fünf Motoren mit einer Leistungsbandbreite von 100 bis 140 PS, drei Benziner und zwei 1,6-Liter-Selbstzünder. Die Sicherheitsausstattung beinhaltet serienmäßig Frontkollisionswarner mit Notbremsassistent, aktivem Spurhalteassistent, Fernlichtassistent und Müdigkeitswarner. Die Preise beginnen bei 16.990 Euro für die Basisversion, die bereits mit einem Audiosystem und einer Geschwindigkeitsregelanlage ausgerüstet ist, nicht aber mit einer Klimaanlage. Produziert wird der Koreaner im slowakischen Kia-Werk Zilina. Rund 35 Prozent der deutschen Ceed-Kunden haben sich bisher für die Kombiversion des Ceed entschieden.



Klare Kante: große Luke, auf Nutzwert ausgelegtes Endstück des Kia. Aber auch etwas Tand: abgesetzte Gitter in der Schürze.



Kia Ceed SW

Mit dem Sportswagon erweitert Kia die Ceed-Familie um einen praktischen Kombi

Kia verschafft sich einen Raumvorteil auf dem Golfplatz, denn ein halbes Jahr nach dem Start des Schrägheck-Modells gibt es den Ceed jetzt auch wieder als Kombi. Und dieser mindestens 16.990 Euro teure Sportswagon hat es in sich – schließlich haben die Koreaner den Wagen um knapp zehn Zentimeter gestreckt und so deutlich mehr Platz für die In-

TECHNISCHE DATEN

Motor: 4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbodiesel, SCR-Kat;
Hubraum: 1.598 cm³;
Leistung: 100 kW/136 PS bei 4.000 /min;
Drehm.: 280 Nm bei 2.000 – 2.250 /min;
6-Gang, manuell; Vorderradantrieb;
L/B/H: 4.600/1.800 (2.055)*/1.465 mm;
Radstand: 2.650 mm;
Leergewicht/Zuladung: 1.425/495 kg;
Kofferraum: 625 – 1.694 l;
0–100 km/h: 10,8 s; **Spitze:** 200 km/h;
EU-Verbrauch: 3,9 l D/100 km;
CO₂-Ausstoß: 104 g/km;
Grundpreis: 26.590 Euro

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln

sassen und vor allem das Gepäck geschaffen.

Wer die 1.000 Euro Aufpreis zum Fünftürer zahlt, bekommt deshalb jetzt einen stolze 625 Liter fassenden Kofferraum – 97 Liter mehr als im Vorgänger –, der dank einer um neun Zentimeter auf Kniehöhe abgesenkten Ladekante rückenschonend bestückt werden kann. Wenn es mehr Platz sein soll,

Das übersichtliche Cockpit ist bereits aus der fünftürigen Limousine bekannt.

legt man die serienmäßig dreigeteilte Rückbank einfach um und kommt so auf ein Volumen von sattem 1.694 Litern. Und damit einem der Kleinkram nicht durch das Ladeabteil purzelt, gibt es optional ein System aus Ladeschienen und Halterungen, wie man es sonst nur von Lasteseln vor allem aus der Oberklasse kennt.

Das gilt wie immer bei den Koreanern auch für die restliche Ausstattung: Während das Basismodell noch vergleichsweise mager daherkommt, erhält man weiter oben in der Modellhierarchie nicht nur eine elektrische Heckklappe und reichlich Lack und Leder, sondern auch ein Heer von Assistenten bis hin zu einem weitgehend autonomen Staupiloten. Unter der Haube des 4,60 Meter langen Sportswagon sind zwar fünf Motoren im Angebot, doch bewegen sich diese auf einem sehr schmalen Band: Die drei Benziner mit 1,0 oder 1,4 Liter Hubraum und die beiden von einem SCR-Kataly-



sator gereinigten 1,6-Liter decken gerade mal ein Spektrum von 100 bis 140 PS ab.

Dabei erweist sich der mit 136 PS stärkere der beiden Diesel als gute Wahl. Leise und lauffähig, aber mit bis zu 280 Nm stark im Antritt, macht er den Sportswagon zu einem idealen Allrounder, mit dem man zwischen Baumarkt und Büro genauso gut aufgehoben ist wie auf dem Weg in die Ferien. Dabei bietet der Kia mit seinen neutralpräzisen Handlingeigenschaften, einem Sprintwert von 10,8 Sekunden und einem Spitzentempo von 200 km/h durch-

aus so etwas wie Fahrspaß, bedient mit einem Normverbrauch von knauserigen 3,9 Litern je 100 Kilometer aber zugleich die Vernunft. **Thomas Geiger ■**

FAZIT

Es ist nicht alles Golf, was glänzt. Mit der dritten Generation des Ceed hat Kia endgültig die Platzreife in der Golfklasse erreicht. Der Kombi dürfte dem koreanischen Kompakmodell jedenfalls deutliche Zuwächse bei den Verkäufen bescheren.

Golf-Schläger



Mit der dritten Generation des kompakten Ceed fährt Kia endgültig auf Augenhöhe zu Golf & Co. Die Kombiversion Sportswagon räumt sogar noch mehr ein und letzte Zweifel aus dem Weg.

Eine Fahrzeuggattung, die – zumindest in Europa – dem allgegenwärtigen Trend zum SUV widersteht, sind die Kombis. Vor allem in der Kompaktklasse tummeln sich jede Menge Anbieter. Neuester Herausforderer ist der Kia Ceed Sportswagon zu Preisen ab 16.990 Euro.

Gegenüber dem Vorgänger hat Kia seinen Kombi-Bestseller nun um knapp zehn Zentimeter auf 4,60 Meter gestreckt. Das

schaft jede Menge Raum für Mensch und Material. So dürfen sich vor allem die Fond-Passagiere über spürbar größere Schulter- und Beinfreiheit freuen. Und der 625 Liter große Kofferraum schluckt bereits in der normalen Bestuhlung 20 Liter mehr als der Wolfsburger Platzhirsch Golf Variant (605 Liter), vom Opel Astra Sports Tourer (560 Liter) oder Ford Focus Turnier (575 Liter) gar nicht zu reden.

Werden die dreigeteilten Sitzlehnen (40:20:40) bequem per Handgriffhebel vom Gepäckabteil aus zu einer nahezu ebenen Ladefläche umgeklappt, gehen sogar 1.694 Liter (Golf: 1.620 Liter) rein.

Während die abgesenkte Ladekante das Befüllen serienmäßig erleichtert, wartet der Ceed SW in der Topausstattung mit einem besonderen Clou auf: Die Kofferraumklappe öffnet sensorgesteuert, ohne dass man dazu auf dem Parkplatz mit der Kiste in den Händen den „Flamingo“ machen muss. Einfach mit dem Schlüssel in der Tasche hinters Heck stellen und nach vier Sekunden öffnet sich die Klappe wie von Geisterhand.

Trotz der üppigeren Proportionen sieht der Ceed Sportswagon nicht behäbig aus. Im Gegenteil, je zwei Zentimeter breiter und flacher macht der

Mit dynamischer Front, formschönem Heck und durchdachtem Cockpit fährt der Kia Ceed Sportswagon in die dritte Generation.



Kombi mit verkürztem Front- und gestrecktem Hecküberhang auf der Straße eine dynamische Figur. Bis zur Fahrzeugmitte ist er identisch zur Limousine mit großem Grill, breitem unteren Lufteinlass und serienmäßigem LED-Tagfahrlicht.

Auch Cockpit und Armaturentafel stammen aus dem Fünftürer und sind betont horizontal ausgerichtet mit zweigeteilter, leicht zum Fahrer geneigter Mittelkonsole. Der obere Bereich wird von den frei stehenden, je nach Ausstattung 7- oder 8-Zoll-Touchscreens des Infotainments geprägt, im unteren finden sich Schalter und Tasten für das serienmäßige Audiosystem und die op-

tionale Klimatisierung. Soft-Touch-Oberflächen sowie reichlich Metall- und Chromoptik geben dem Interieur ein wohlliches Ambiente.

Dazu gesellt sich eine Armada an Assistenten, darunter erstmals ein Stauassistent, der den Ceed SW mittig in der Spur hält und von 0 bis 180 km/h selbsttätig lenkt, bremst und beschleunigt. Auch ein Parkroboter, der das Einparken längs und quer übernimmt, zählt zu den Innovationen.

Drei Benzin- und zwei Dieselsvarianten mit Leistungen von 100 bis 140 PS (73–103 kW) stehen zur Verfügung, selbstverständlich alle mit Ottopar-

tikelfilter und SCR-Katalysator nach Abgasnorm Euro 6d-Temp zertifiziert. Während die modernen Turbobenziner mit 120 PS und 140 PS dabei für urbane Privatfahrer zu empfehlen sind, stellt der neue 1,6-l-Diesel mit wahlweise 115 PS oder 136 PS für Langstreckenfahrer die erste Wahl dar.

Vor allem in der stärkeren Variante zeigt der Selbstzünder einen kultivierten Lauf, hält dabei sein charakteristisches Arbeitsgeräusch wohlthuend zurück und überzeugt in jeder Situation mit sattem Durchzug.

In der Beschleunigung muss der 1.6 CRDi zwar den Top-Benziner 1.4 T-GDI ziehen lassen, hat dafür an der Zapfsäule mit Normverbräuchen von 3,9 bis 4,3 Litern (Benziner: bis 5,9 Liter) aber die Nase vorn. Ein theoretischer Wert, na klar, aber 5,8 Liter bei unserer ersten Testrunde auf kurviger Landstraße und zügiger Autobahn gehen durchaus in Ordnung. Beide Top-Triebwerke sind mit Doppelkupplungsgetriebe zu haben. **Frank Wald ■**



Kampfansage aus Korea

Mit dem neuen Ceed beweist der Hersteller, dass es nicht immer ein Golf sein muss

Die Zeiten, in denen Golf mal ein elitärer Sport war, sind längst vorbei. Genauso wie die Zeiten, in denen VW die alleinige Deutungshoheit in der Kompaktklasse innehatte. Denn auch wenn dem Dauerbrenner aus Wolfsburg zahlenmäßig noch immer keiner das Wasser reichen kann, hat die Konkurrenz zumindest technisch kräftig aufgeholt. Für kaum jemanden

gilt das mehr als für die Koreaner. Denn nachdem schon der Hyundai i30 sein Handicap auf dem Golfplatz deutlich verringert hat, ist jetzt Cousin Kia Ceed an der Reihe. Zu Preisen ab 15.990 Euro geht die dritte Generation an den Start und beweist, dass es nicht immer ein Golf sein muss.

4,31 Meter: Dafür setzt Kia auf ein gefälliges, aber bewusst ge-

wöhnliches Design, das keine Ecken und Kanten hat und deshalb auch nirgendwo aneckt. Ja, die Proportionen sind bei einer unveränderten Länge von 4,31 Metern durch den gestreckten Radstand und den von vorne nach hinten verschobenen Überhang ein wenig knackiger geworden, und aus mancher Perspektive scheint ein bisschen Stinger durch. Doch genau wie

Der 4,31 Meter lange Fünftürer ist ab 15.990 Euro zu haben, der Kombi kostet exakt 1.000 Euro mehr.

das große Vorbild aus Wolfsburg will auch Kia eine breite Kundenschicht bedienen und geht deshalb auf den größten gemeinsamen Nenner des guten Geschmacks zurück.

Innen legen die Koreaner dagegen noch einmal gründlich nach und möbeln den weiterhin in der Slowakei gebauten Wagen auf. Zwar fehlt ihm zum Golf das digitale Kombiinstrument. Doch vornehme Materialien und große Touchscreens machen einen schmucken Eindruck, und das Komfortniveau ist wie immer überdurchschnittlich. Nicht umsonst gibt es nun zur Lenkradheizung nicht nur klimatisierte Sitze vorne und beheizte im Fond, sondern auch kaum sichtbare Heizdrähte für die Frontscheibe. Von der Online-Navigation und der induktiven Smartphone-Ladeschale ganz zu schweigen.

Assistenten: Ebenfalls kräftig aufgerüstet hat Kia bei den Assistenzsystemen: Neben der automatischen Abstandsrege-

lung und den Warnern für Kreuzungen und Querverkehr gibt es deshalb jetzt zum ersten Mal bei einem Auto aus Korea auch eine aktive Spurführung mit Lenkeingriff und damit den ersten Schritt zum autonomen Fahren – zumindest auf der Autobahn und bis 130 km/h wird der Griff zum Steuer damit zur Formsache.

Blicken wir auf die Motorauswahl in der Startaufstellung: Einer der drei Benziner ist ganz neu, und die beiden anderen fahren jetzt ebenfalls mit Partikelfilter. Und auch der Diesel mit SCR-Katalysator gibt im Ceed seinen Einstand.

Doch wer fünf Motoren anbietet und damit nur eine Spanne von 100 bis 140 PS abdeckt, der lockt jetzt nicht gerade mit Lust und Leistung. Dabei ist zumindest der neue Spitzenbenziner ohne Tadel. Aus 1,4 Litern Hubraum mobilisiert der Turbo 140 PS und geht mit bis zu 242 Newtonmeter Drehmoment zu Werke. Völlig unaufgeregt beschleunigt er damit in 8,9 Sekunden von null auf 100 und erreicht Tempo 210 (Verbrauch: 5,6 Liter, CO₂-Emission: 128 g/km).

Varianten: Los geht es für den Ceed mit dem neuen Fünftürer, der bei gleicher Länge innen etwas mehr Platz und einen von 380 auf 395 Liter gewachsenen Kofferraum bietet. Der Kombi mit 4,60 Metern Länge und bei voller Bestuhlung 600 Litern Laderaum ist bereits erhältlich, ein Coupé im Stil des Schwestermodells Hyundai i30 Fastback kommt Anfang 2019 – und eine SUV-Variante ist nicht ausgeschlossen. Nur den Dreitürer soll es laut Kia künftig nicht mehr geben. **Thomas Geiger** ■



Innenraum nach Kia-Art: Modernes Ambiente kombiniert mit hochwertigen Materialien und penibler Verarbeitungsqualität.



So europäisch kann Korea sein!

Ein waschechter Koreaner war der Kia Ceed (vormals: cee'd) nie. In Deutschland entwickelt, gebaut in der Slowakei, sollte er schon immer Europäer von sich überzeugen. Das hat gut funktioniert, rund 150.000 Exemplare wurden bisher in Deutschland verkauft. Wie gut ist die dritte Generation des Kompakten? BILD hat ihn getestet.

DAS IST ER: Auf 4,31 Meter Länge bietet der Ceed ausreichend Platz, auch im Fond wird's nicht zu kuschelig. Ein dickes Lob geht ans Cockpit: sauber verarbeitet und übersichtlich! Und der Ceed nimmt dem Fahrer viel Arbeit

ab. Als erster Kia hat er einen Stauassistenten. Im Technologie-Paket für 1.090 Euro steckt außerdem ein Einpark-Helfer. Notbrems- und Spurhalteassistent schützen serienmäßig.

SO FÄHRT ER: Der 1,6-CRDi-Motor dieselt sauber mit Euro-6d-Temp und 115 bzw. 136 PS. Das von uns getestete siebenstufige Doppelkupplungs-Getriebe gibt es nur in Verbindung mit der stärkeren Variante. Das Fahrwerk ist europäisch-straft. Fahrdynamisch top, könnte aber etwas komfortabler federn. Mit dem Kraftstoff ist der Kia Ceed genügsam: im Test verbrauchte er rund sechs Liter auf 100 km.

DAS KOSTET ER: Den Ceed gibt es in Basisausstattung mit 100 PS-Benziner ab 15.990 Euro. Der 1,6-Diesel mit Automatik in Spirit-Ausstattung startet bei 28.590 Euro, der Testwagenpreis liegt bei 31.160 Euro.

Rainer Schuderer ■

FAZIT

Eine echte Alternative in der hart umkämpften Kompaktklasse. Der Ceed erreicht beinahe die Perfektion eines VW Golf, der einen Tick komfortabler abrollt. Dafür bietet Kia mehr Ausstattung für's Geld und kostenlose 7-Jahres-Garantie.



Kantig statt knuffig ist die Devise!

So geht Cockpit!

Aufgeräumt und gut ablesbar.



Unaufgeregt, aber nicht langweilig! Dynamischer Auftritt mit Kia-Tignase.



Sportlicher Eindruck: Kia Ceed GT und GT Line

Mit GT und GT Line erweitert Kia ab sofort das Ceed-Angebot um zwei sportliche Varianten. Während eine Version nur so tut, lässt die andere die Muskeln spielen.

Die im Sommer gestartete Neuauflage des Kompaktmodells Kia Ceed ist ab sofort auch in der sportlichen Version GT ab 28.590 Euro bestellbar. Alternativ bieten die Koreaner für 3.000 Euro weniger die Ausstattungsversion GT Line an, die einige sportliche Details des GT mit schwächeren Motoren kombiniert.

Im Fall des ab Januar 2019 verfügbaren Ceed GT kommt

ein 150 kW/204 PS starker 1,6-Liter-Benziner zum Einsatz, der in Kombination mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe eine Sprintzeit aus dem Stand auf Tempo 100 in 7,4 Sekunden erlaubt.

Nicht ganz so kraftvoll sind die beiden für die Ausstattung GT Line wählbaren Motorvarianten, die 103 kW/140 PS (Benziner) beziehungsweise 100 kW/136 PS (Diesel) leisten.

Sowohl GT als auch GT Line zeichnen sich durch eine sportlich akzentuierte Optik aus.

Dafür verantwortlich sind unter anderem bis zu 18 Zoll große Räder, ein spezielles Front- und

Heckschürzendesign, Seitenschweller oder eine Fahrwerkstieferlegung.

Innen unterstreichen in beiden Fällen Sportlederlenkrad, schwarzer Dachhimmel und Alu-Einstiegsleisten den dynamischen Eindruck.

Der GT bietet außerdem serienmäßig rote Ziernähte und Sportledersitze. Darüber hinaus zeichnen sich GT als auch GT Line durch einen erweiterten Ausstattungsumfang aus, der Extras wie LED-Scheinwerfer, schlüsselloses Zugangs- und Startsystem, Audiosystem mit 7-Zoll-Touchscreen und DAB-Radio, Klimaautomatik, Abstandstempomat und Sitzheizung vorn umfasst. ■



52-2018 / 20.12.2018

TEST & TECHNIK · Beste Importautos in den Klassen Kompaktwagen und Kleinwagen: Kia Ceed und Kia Picanto

Wir sind die Import-Könige

Fast 40 Prozent der bei uns verkauften Pkw kommen aus dem Ausland. Tendenz steigend! Hier stellen wir Ihnen die besten Importautos in acht Klassen vor.

Von Andreas May

IN VW KOMMT IMMER aus Wolfsburg, ein BMW aus München, ein Opel natürlich aus Rüsselsheim, ein Hyundai oder Kia aus Korea und ein Skoda aus Tschechien? Wer das glaubt, der denkt wohl auch, dass der Klapperstorch die Kinder noch persönlich auf dem Schornstein abliefern!

Kleiner Ausflug in die internationale Autowelt. Im Juni 2018 holte AUTO BILD den neuen Kia Ceed für eine erste Testfahrt direkt im Werk ab. Nicht in Korea, sondern in der Slowakei. Im dortigen Zilina betreibt Kia seit 2006 ein eigenes Werk, gebaut werden dort Ceed, Sportage und Venga. Inzwischen läuft jeder zweite in Europa verkaufte Kia in der EU vom Band.

Nach fünfeinhalb Stunden und 525 Kilometern waren wir mit dem Ceed in Deutschland. Zum Vergleich: Ein BMW X3 würde fünf Tage brauchen für seine Reise zu uns. Gebaut wird er in Spartanburg, South Carolina und mit dem Schiff aus den USA überführt. Im Grunde ist der BMW also noch eher ein Importauto als der Kia. In der Zulassungsstatistik zählt der X3 dennoch zu den deutschen Autos. Damit nicht genug: In beiden Fällen stammen Design und Technik aus Deutschland. Der BMW kam in München zur Welt, der Kia in Rüsselsheim. Sie merken schon: Was ein deutsches Auto ist, lässt sich gar nicht mehr so leicht sagen. Das sehen wir etwa am Polo. Form und Technik kommen aus Wolfsburg, gebaut wird er in Pamplona, Spanien. Er rollt vom gleichen Band wie der Seat Ibiza.

Und es kommt noch doller: Der neue Seat Tarraco, ein 4,74 Meter langer SUV mit Technik des VW Tiguan, rollt nicht etwa in Spanien vom Band, sondern in Wolfsburg. Dafür lässt VW den XXL-Tiguan namens Tiguan



Allspace in Puebla/Mexiko zusammenschrauben.

Trotzdem gibt es eine offizielle Statistik der Importautos, und die geht so: Auf drei neu zugelassene Autos deutscher Hersteller kommen zwei von Importeuren. In Marktanteilen bedeutet das für den Zeitraum Januar bis Oktober 2018: 60 Prozent deutsche Autos, 40 Prozent Importwagen.

Und wo kommen die her? Fragen wir mal nach beim Statistischen Bundesamt. Die Behörde in Wiesbaden schlüsselt nach Hubraum auf. Und sagt: Bei den kleinen Ottomotoren bis 1.000 cm³ ist Tschechien ganz stark, 76.100 Autos kamen von Januar bis September 2018 von dort. Kein Wunder: Toyota Aygo, Citroën C1 und Peugeot 107 werden in Kolin (Tschechien) gebaut. Bei den Ottomotoren von 1.000 bis 1.500 cm³ ist Spanien ganz weit vorn: 147.223 dieser Fahrzeuge kamen bis September zu uns, fast jedes vierte bei 608.089 Fahrzeugen in diesem Segment. Aber auch

die Slowakei ist hier mit 19.576 Autos stark. Und hier müssen wir noch einmal auf den neuen Ceed zurückkommen, den Kompakten aus Zilina. Der besiegte im ersten Vergleich den Bestseller VW Golf, fuhr auch in zwei weiteren Vergleichen jeweils auf den ersten Platz. Deshalb erhält er in unserem Jahresrückblick auch das Siegel „Bestes Importauto Kompakte“.

Sieben weitere Auszeichnungen vergeben wir: Bei den Kleinwagen sichert sich der Kia Picanto den Spitzenplatz, bei den Kleinen der gerade überarbeitete Skoda Fabia. Der ist damit Bestandteil der großen Skoda-Festspiele: Der Karoq siegt bei den kompakten SUV, der Kodiaq bei den Mittelklasse-SUV. Der Titel bei den kleinen SUV geht an Konzernbruder Seat Arona. Und dann gibt's da noch den Überraschungsmeister Peugeot 508 (Mittelklasse) und den leisen Sieger Hyundai Kona bei den Elektroautos. Sie sehen: Importkönige haben's faustdick unterm Blech ...

FAZIT

Sieben Import-Kracher, vier aus dem VW-Konzern, drei aus der Hyundai-Familie, eine Überraschung aus Frankreich: Wir lernen, dass nicht nur wir Deutsche gute Autos bauen können. Der größte Import-Star für mich war in diesem Jahr der Kia Ceed. Dreimal zum Vergleich angetreten, dreimal Erster. Kia baut den besseren Golf!

In der Golf-Klasse ist der Kia Ceed die neue Nummer eins

Kia Ceed 1.6 CRDi
536 Punkte

Vergleichstest Heft 41/2018

■ **Kia besiegt VW, Teil 1:** Der neue Kia Ceed räumt gerade alles ab, was geht.

Im August besiegte ein 140-PS-Benziner seine Konkurrenten – unter anderem den Golf. Zwei Monate später fuhr der Diesel-Ceed 536 Punkte ein, fuhr Opel Astra und Peugeot 308 davon. Liegt daran, dass der Ceed 1.6 CRDi ein stimmiges

Gesamtpaket liefert. Zum Beispiel beim Fahrwerk: So einen guten Mix aus Komfort und Sport kannten wir vorher von Kia nicht. Dazu kommt eine fein austarierete Lenkung, die zielgenau arbeitet.

Die Koreaner haben in ihrem Entwicklungszentrum in Rüsselsheim einen Kompakten alter deutscher Schule erfunden.



Das Ideal von einem Cockpit: übersichtlich mit Touchscreen oben.

Gutes Raumangebot, ergonomisches Cockpit mit einfacher Bedienung. Dazu noch sieben Jahre Garantie. So wird man Erster!

UNSER KAUF Tipp

In der empfehlenswerten Ausstattung Spirit (17-Zoll-Alus, Klimaautomatik) kostet der Kia Ceed 1.6 CRDi 26.590 Euro. Dazu das Navi für 890 Euro – fertig ist der Ceed.

TECHNISCHE DATEN

Motor	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Leistung	100 kW (136 PS) bei 4.000/min
L/B/H	4.600/1.800/1.465 mm
Leergewicht	1.404 kg
Kofferraum	399–1.291 l
0–100 km/h	10,2 s
Spitze	200 km/h
Testverbrauch	5,4 l Diesel
Abgas CO ₂	144 g/km
Preis	ab 26.590 Euro

Der kleine Kia Picanto ist ein großer Spaß

Kia Picanto 1.0 T-GDI ISG
488 Punkte

Vergleichstest Heft 29/2018

■ **Kia schlägt VW, Teil 2:** Im Juli rollte der neue VW Up GTI in unsere Tiefgarage, mit 115 PS ein Kraftzwerg. Seine Gegner im Vergleich: Renault Twingo mit 109-PS-Dreizylinder und Kia Picanto 1.0 T-GDI. Um es kurz zu machen: Der Korea-Knirps holte mit 488 Punkten den Sieg, erreichte 17 Punkte mehr als der Up. Wie er das geschafft hat? Er ist ein durch

und durch moderner Mini! Und einer mit genügend Platz im Fond und einem ordentlichen Kofferraum von 255 bis 1.010 Litern. Dazu gefällt uns das klar gezeichnete Cockpit mit übersichtlichen Rundinstrumenten und einem Touchscreen im Blickfeld. Dass er als GT Line mit dezentem Tuning und rot abgesetzten Applikationen auch gut aussieht – ist verständlich!



UNSER KAUF Tipp

Der Kia Picanto 1.0 T-GDI ist auf den ersten Blick teuer – 16.090 Euro für einen Mini, wow! Dafür ist (fast) alles drin. Wir würden für 590 Euro das Connectivity-Paket nehmen – Handy-Navi wird im Touchscreen gespiegelt.

Frankfurter Allgemeine online · 26.11.2018
ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

CAR OF THE YEAR 2019 · Kia Ceed im Finale

Die sieben Finalisten

Die Finalisten für die Auszeichnung „Auto des Jahres 2019“ stehen jetzt fest. Überraschend auf der Strecke geblieben sind so starke Vertreter wie Audi A6, BMW 3er oder Volkswagen Touareg.

■ Der bedeutendste Preis in der Automobilbranche biegt wieder auf die Zielgerade ein. Die sieben Finalisten für die Auszeichnung „Auto des Jahres 2019“ stehen jetzt fest.

60 Fachjournalisten aus ganz Europa haben diese sieben aus einer Liste mit 38 Kandidaten ausgewählt. Es zählen unter anderem Innovation, Fahrfreude, Design und Preis-Leistungsver-

hältnis. Überraschend auf der Strecke geblieben sind so starke Vertreter wie Audi A6, BMW 3er oder Volkswagen Touareg. Aber auch ein simpel-attraktives

DIE FINALISTEN

Alpine A 110
Citroën C5 Aircross
Ford Focus
Jaguar I-Pace
Kia Ceed
Mercedes-Benz A-Klasse
Peugeot 508

Konzept wie der Suzuki Jimny hat es nicht geschafft, ebenso wenig der elektrische Vorreiter Nissan Leaf oder das Wasserstoffauto Hyundai Nexa. Aus den Finalisten, von denen sich jeder schon als Sieger fühlen darf, wird nun in verschiedenen Tests das Car of the Year gewählt. Verkündung ist im März auf dem Autosalon in Genf.

Holger Appel ■



Vergleichstest
22-2018 / 04.10.2018

Testsieger Ceed

■ **Bewährungsprobe:** Die Fachzeitschrift Auto Zeitung stellte in einem Kompaktklasse-Vergleichstest unter dem Titel „Der nächste Anlauf“ die Frage, wie sich der sportliche Kia Ceed mit dem 140 PS starken Vierzylinder gegen den Peugeot 308 und den VW Golf schlägt. Am Ende gewann der neue Kia Ceed 1.4 T-GDI mit 3.077 Punkten vor dem VW Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion (3.064 Punkte) und dem Peugeot 308 PureTech 130 (3.009 Punkte). In seinem Fazit schreibt Redakteur Marcel Kühler: „Revanche gelungen: Der Kia Ceed erringt den Testsieg. Mit seinem spritzigen Motor, dem flinken Handling und der langjährigen Herstellergarantie verweist er die Wettbewerber auf die Plätze.“



Vergleichstest
01-2019 / 03.01.2019

Kia auf Überholspur

■ **Diesel im Test:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Bild traten drei kompakte Dieselmotoren mit 6d-Temp gegeneinander an. Dabei machte der Kia Ceed 1.6 CRDi Spirit mit 527 Punkten das Rennen vor dem Ford Focus 1.5 EcoBlue Titanium (519 Punkte) und dem Honda Civic 1.6 i-DTEC Elegance (496 Punkte). Der Kia Ceed wurde mit den Attributen „ausgewogen, gut verarbeitet, keine echten Schwächen“ zum „verdienten Sieger“ gekürt. Im Fazit der Redaktion: „Der Kia Ceed ist ein perfekter Allrounder ist.“

Kia Ceed und Sportage: Ab 2019 auch als Plug-in Hybrid (PHEV)

Die Koreaner gehen in die Elektro-Offensive und bieten ab 2019 die Modelle Kia Ceed und Sportage auch als Plug-in Hybrid an. Dafür bedient man sich im firmeneigenen Regal und setzt auf den Antrieb und den Akku vom Niro PHEV.

Von Robert Krippgans

In Europa legen die Koreaner den Schalter jetzt gehörig um und stellen die Weichen für eine fortschreitende Elektrifizierung der Produktpalette.

Ab 2019 soll der Kia Ceed als Plug-in Hybrid PHEV auf den Markt kommen und auch für den Sportage soll es nach der Mild-Hybrid-Version eine PHEV-Variante geben.

Artur Martins, der Marketing Chef des asiatischen Autobauers für Europa bestätigte jetzt gegenüber dem englischen Magazin Autocar, dass man das Kompaktmodell mit einem alternativen Antrieb ausstatten wird.

Allerdings wird hierzulande vorerst nur der Kombi Ceed SW PHEV auf den Markt kommen.

Er erhält aus dem Niro PHEV den 1,6-Liter-Saugbenziner mit 105 PS, der dann mit einem 61 PS starken Elektromotor kombiniert wird. Die Systemleistung beträgt damit dann 141 PS und beim Drehmoment werden maximal 265 Nm freigesetzt.

Die verwendete Antriebstechnologie stammt wie der 8,9 kWh fassende Akku und



das Doppelkupplungsgetriebe, das an der Vorderachse arbeitet, ebenfalls aus dem Niro. Diese Kombination sorgt dort für eine rein elektrische Reichweite von 58 Kilometern und drückt den Verbrauch auf nur 1,3 Liter pro 100 Kilometer. Wie die Werte im Kompakt-Kombi ausfallen werden, ist bislang leider noch nicht bekannt.

Ebenfalls im Laufe des Jahres 2019 soll auch der Kompakt-SUV Sportage mit Plug-in-Unterstützung ausgestattet werden.

Laut Martins muss die Modellpalette weiter elektrifiziert werden, um die CO₂-Ziele erreichen zu können. Der Elektrifizierungsanteil müsste dafür dann mindestens 25 bis 30 Prozent betragen. ■

Mittelbayerische 27.10.2018

FAHRBERICHT · Kia Sportage



Mehrwert und trotzdem günstig: Der Sportage hat es drauf.

Kaum noch Luft für weitere Extras

Kurze musikalische Overtüre, schmeichelndes Leder, angenehme Sitze, übersichtliche Kommandozentrale: ein Auftakt nach Maß. Sprechen noch mehr Gründe für den Kia Sportage, für dieses kompakte Mittelklasse-SUV mit auffallend häufiger Präsenz im Alltagsverkehr? Der Konkurrent von Tiguan und Co. macht mehr als nur eine gute Figur.

Aktuell schärfen kleine kosmetische Eingriffe das Profil des Bestellers der koreanischen Marke. Mit technischen Updates meistert der Sportage jetzt schon die künftige Abgaschürde (Euro 6d-Temp) und reizt nahezu die gesamte Bandbreite moderner Komfort- und Sicherheitsassistenten aus. Letztlich sorgt die siebenjährige Garantie, mit der die Koreaner ihr Vertrauen in die Qualität ihrer Fahrzeuge dokumentieren, für Kaufanreize. Und auch bei der Preisfrage hat Kia eine überzeugende Antwort parat.

Schon in der 25.490 Euro teuren Vision-Version bietet das 4,48 Meter lange SUV viele Annehmlichkeiten wie Navigation, Spurhalteassistent, Rückfahrkamera, Smartphonevernetzung, Geschwindigkeitsregelanlage, Verkehrszeichenerkennung und vieles mehr. Wir fahren die GT-Line in Kombination mit dem 1,6-Liter-Benziner (130 kW/177 PS). Für 37.690 Euro müssen wir auf nichts verzichten. Auch Allradantrieb und Siebengangautomatik sind an Bord wie die Taste für verschiedene Fahrmodi oder Startknopf.

Mit dem Technik-Paket für 1.890 Euro verfügen wir auch über elektrische Heckklappe, induktive Handy-Ladestation, Spurwechselassistent, Querverkehrswarner und – ganz wichtig – adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, die mit Hilfe des Spurassistenten in bestimmten Situationen (stop and go) den Fahrer vorübergehend komplett beurlaubt. Selbst eine Sitzlüftung

gehört zu dieser Sportage-Variante. So großzügig ist die vergleichbare deutsche Konkurrenz längst nicht. Dort verweist man eher verlegen auf den höheren Wiederverkaufswert.

Wir sind momentan im Komfort-Fahrmodus bequem unterwegs, weil der Sportage selbst vier Passagieren noch viel Luft lässt und dazu genügend Platz für deren (Urlaubs-)Gepäck.

Darüber hinaus ist er wenig allergisch gegen grobe Fahrbahnbeläge, meistert souverän selbst scharfe Richtungsänderungen und ordnet die sieben Gänge unauffällig. Etwas mehr Rückmeldung bei der Lenkung wäre wünschenswert. Dem Vierzylinder liegt eher die Gelassenheit (0–100 km in 9,1 Sek. – Spitze 201 km/h), was er dann auch mit akzeptablem Verbrauch quittiert (Test 8,4 l/100 km). Es hat schon seinen Grund, warum der Sportage so hoch im Kurs steht.

Manfred Gleissner ■

Flottenmanagement

05-2018 / 01.10.2018

FAHRTELEGRAMM · Kia Sportage



Klar – der Sportage verfügt über nutzwertige Gene.

Komfortabel & effizient

Kia macht den Sportage fit für eine strenge CO₂-Grenzwert-Gesetzgebung und erhöht den Fahrkomfort im Rahmen einer leichten Modell-Überarbeitung. Flottenmanagement war mit dem SUV unterwegs, das jetzt über 48-Volt-Technologie verfügt.

Wer den Sportage der zweiten Serie erkennen will, muss schon recht genau hinschauen. Die Front wirkt etwas glatter mit dem angepassten Kühlergrill sowie den leicht umpositionierten Scheinwerfern. Doch die grundlegenden Dinge fanden ohnehin unter dem Blech statt.

Die 185 PS starke Diesel-Variante im Sportage beispielsweise bekommt künftig einen E-Motor zur Seite gestellt, welcher mit 12 kW Leistung und 55 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle einwirkt. Der Fahrer merkt davon explizit nichts – außer, dass der Antriebsstrang

insgesamt recht munter erscheint. Und eine Anfahrschwäche existiert quasi auch nicht. Schön auch, dass die geschmeidige Wandlerautomatik jetzt über acht Fahrstufen verfügt, was die Drehzahl und damit auch den Spritverbrauch auf ausgedehnten Autobahnfahrten senkt.

Und für die Autobahn ist der Sportage wie gemacht. Nicht nur, dass er geräumig und mit tollen, bequemen Sesseln ausgerüstet wäre – nein, das kompakte SUV überzeugt auch durch eine milde Geräuschkulisse. Sanft abgestimmte Dämpfer lassen die Karosserie trotz potenter 19-Zöller schmiegsam selbst über harte Bodenwellen laufen.

Wer 1.765 Euro netto in die Hand nimmt, dem schnürt der Hersteller ein reichhaltiges Paket mit diversen Erleichterungen. Darunter ein übrigens wirkungsvoll arbeitender aktiver Tempomat, der vor allem bei

zäher Verkehrslage Gold wert ist. Die Heckklappe arbeitet elektrisch, sofern man das Technologie-Paket bestellt; es gibt dann außerdem Digitalradio, eine Rundumsichtkamera sowie Spurwechsel-Assistent.

Für den starken Sportage mit Automatik werden mindestens 34.025 Euro netto fällig. Ein Navigationssystem ist hier ebenso serienmäßig wie ein automatisch abblendender Innen Spiegel, beheiztes Lenkrad, LED-Scheinwerfer plus Soundsystem mit acht Lautsprecherboxen. ■

KIA SPORTAGE

2.0 CRDi 4WD

Motor/Hubr. in ccm: Vierzyl.-Diesel/1.995 kW (PS) bei U/min: 136 (185) bei 4.000 Drehmoment bei U/min: 400 Nm bei 1.750–2.750 Getriebe: 8-Gang-Wandlerautomatik Schadstoffklasse/CO₂-Ausstoß: Euro 6d-TEMP/149 g/km 0–100 in sek/V-max. in km/h: 9,5/201 EU-Verbr./Reichw.: 5,7 l/965 km (55 l) Zulad. kg/Ladevol. t: 503/439–1.428 Typklasse HP/VK/TK: 17/23/22 Firmenfahrzeuganteil gesamt*: 14 % Dieselanteil: 20,9 % Basispreis (netto): 34.025 Euro Betriebskosten pro Monat/km*: 602,- /0,24 Euro

*o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen **bei 30.000 km p.a., 36 Monate



Läuft auch Langstrecke

Ein dünnes Angebot kann immer weniger als Begründung für die Kauf-Zurückhaltung in Sachen E-Auto herhalten. Kia etwa schickt jetzt den alltagstauglichen e-Niro los.

Klimaschädliche SUVs? Nicht immer. Den Kia Niro gibt es ausschließlich mit alternativen Antrieben. Zum Hybriden und Plug-in-Hybriden gesellt sich jetzt eine rein elektrische Variante, die ab April ausgeliefert wird.

Der e-Niro ist in zwei Ausbaustufen mit je 395 Nm Drehmoment erhältlich: Die kleinere mit 39,2-kWh-Batterie leistet 100 kW/136 PS und erbringt (WLTP-Messung) eine Reichweite von 289 km. Das stärkere Modell mit 64-kWh-Akku und 150 kW/204 PS schafft sogar die Langstrecke von 455 km.

Die Preisgestaltung zeigt freilich auf, dass Elektromobilität

noch immer eine verhältnismäßig kostspielige Angelegenheit ist: Der „kleinere“ e-Niro startet bei 34.290 Euro, die stärkere Ausbaustufe bei 38.090 Euro. Zum Vergleich: Den Hybriden gibt es bereits ab 25.390, den Plug-in ab 32.750 Euro.

Als Stromer ist der e-Niro aber dennoch ein interessantes Angebot. Schon allein der vernünftigen Größe wegen: Auf 4,38 m Länge kommen fünf Personen bequem unter, der Kofferraum (451 bis 1.405 l) übertrifft das des Hybriden sogar.

Über einen runden Dreh-schalter werden die Fahrstufen angesteuert, mittels Lenkrad-



Standardmäßig kommt der e-Niro mit CCS-Stecker.

wippen lassen sich zudem fünf Rekuperationslevels einstellen. Das stärkste erlaubt „One-Pedal-Driving“: Sobald der Fahrer den Fuß vom „Gaspedal“ nimmt, verzögert der Wagen so stark, dass er von alleine zum Stehen kommt. Auch die Arbeit mit den verschiedenen Fahrmodi beein-

Vom Hybrid-Modell unterscheidet sich der e-Niro durch einen geschlossenen Kühlergrill und blaue Zierelemente.

flusst über das Fahrverhalten auch den Aktionsradius.

Beim Ampelstart macht der e-Niro zügig die Sause, in 7,8 Sekunden zoomt er auf 100 km/h und erreicht 167 km/h Spitze. Bei der 39-kWh-Variante lauten die Werte 9,8 Sekunden und 155 km/h.

Standardmäßig fährt der e-Niro mit einem CCS-Anschluss vor, er kann also mit bis zu 100 kW schnellladen, dann ist die Batterie in gut 50 Minuten von 20 auf 80 Prozent Ladezustand gebracht. An der 7,2-kW-Wallbox sind knapp sechs Stunden einzukalkulieren.

Der Kia e-Niro wird in drei Ausstattungslinien angeliefert, bereits das Basismodell bringt u. a. ein Audiosystem mit, ferner Smartphone-Integration, Klimaautomatik, Frontkollisionswarner, Rückfahrkamera und Stauassistent. Ausbaufähig ist das beispielsweise ferner durch LED-Scheinwerfer, Sitzventilation oder ein Vorheizsystem für die Batterie.

Hyundai-Kia ist derzeit so gut wie der einzige Hersteller, der alle elektrischen Antriebsformen vorhält, in Gestalt des Hyundai Nexo sogar ein Brennstoffzellenmodell. 2021 wird auch die Marke Kia ihr Angebot entsprechend aufstocken.

Ulla Ellmer ■

So weit kommt der Elektro-SUV Kia e-Niro im Alltag



Mit dem e-Niro wird das Elektroauto auch für Normalverdiener sexy. Der e-SUV von Kia hat tüchtig Temperament, über 400 Kilometer Reichweite und ist bezahlbar. Wir waren auf einer ersten Probefahrt.

Beim Thema Elektro-Auto gab es bislang eine Zweiklassengesellschaft: Freudlose Spargeräte mit mäßiger Reichweite, Typ Kassengestell. Und sündteure Luxus-Granaten, die zwar richtig Gaudi machen, aber in erster Linie solvente Käufer ansprechen, welche bei einem Auto im Grunde als allerletztes über Verbrauchskosten nachdenken müssen.

Elektro-SUV ab 34.290 Euro

Das wollte einst Tesla mit dem Model 3 ändern, doch zum angekündigten Preis von 35.000 Dollar kann man den Mittelklasse-Tesla bis heute nicht kaufen.

Doch nun kommt Kia. Gemeinsam mit Konzernschwester Hyundai wurde die Plattform des Niro entwickelt und konsequent elektrifiziert. 204 PS E-Motor, ein Akku mit 64 kWh Kapazität, 455 km Reichweite und ein Basispreis von 38.090 Euro. Und genau den haben wir auf einer ersten Testfahrt ausprobiert, auf anspruchsvollem Gelände, im bergigen Hinterland der Côte d'Azur.

Fahren, ohne Rücksicht auf Verluste

Die Reichweite ist bei E-Autos bis heute die beherrschende Thematik. Niemand will auf dem Weg zur Arbeit oder ins Kino mit leerer Batterie am Straßenrand stranden. Genau das darf man jedenfalls mit dem e-Niro zu den Akten legen. Am Flughafen steige ich in den Testwagen, 422 km zeigt die Reichweitenanzeige, ab geht es. Und im Gegensatz zu früheren Ausfahrten mit Elektro-Autos nehme ich heute genau Null Rücksicht, fahre den Wagen, wie ich

ein ganz konventionell mit einem Verbrenner angetriebenes Auto fahren würde.

Zurückhaltend im dichten Verkehr, lustig auf der freien Bahn, engagiert auf der folgenden kurvigen Bergstrecke. Hier kommt das erste Aha-Erlebnis: Die beruhigende Reichweitenanzeige im linken Instrument macht das bislang übliche E-Auto-Geschleiche obsolet und findet folgerichtig kaum Beachtung. Man kann auch mal nur aus Spaß an der Freude etwas fester durch die Kurve, muss nicht bei jeder Bergabstrecke im Kopf schon die Rekuperation berechnen. Und auch ein flottes Überholmanöver, üblicherweise mentales Teufelszeug für E-Auto-Sparfüchse, ist jederzeit drin.

Die Beschleunigung: ansatzlos.

Und wie! Die ansatzlose Zwischenbeschleunigung, ohne auf einen Turbolader warten zu müssen, ist das eigentliche Erlebnis. Auf der Stelle stehen beim Überholen eines bergauf keuchenden Transporter fast 400 Newtonmeter Drehmoment bereit und katapultieren den äußerlich zur Unscheinbarkeit tendierenden Crossover wie in einem Comic-Strip an dem fahrenden Hindernis vorbei. Wer als Beifahrer gerade gedankenverloren auf seinem Smartphone herumaddelt, bemerkt allenfalls den kurzfristig sehr energischen Druck im Rücken, aber nichts von der Aktion. Die ist viel zu schnell vorbei. 7,8 Sekunden von Null auf 100 km/h verspricht Kia für die 204 PS-Version des e-Niro, klingt glaubhaft. Der Spaß ist jedoch nicht nur im nach vorne zappen erschöpft. Denn die tief verbaute und nicht eben leichte (453 kg) Batterie im Unterboden, die dem 4,3 Meter kurzen e-Niro ein herrschaftliches Gewicht von 1,8 Tonnen beschert, regelt auch die Straßenlage. Seitenneigung findet kaum statt, die Haftung in der Kurve ist beachtlich und ▶

Noch einer, der elektrisiert

Ab April 2019: Kia e-Niro

So langsam kommen sie, die Elektroautos: Der Kia e-Niro kann bereits bestellt werden, erreicht am 6. April 2019 die Händler und kostet, die Prämie eingerechnet, weniger als 30.000 Euro.

Dafür gibt es ein immerhin 4,38 Meter langes frontgetriebenes SUV mit einem Kofferraumvolumen von 451 Litern, 100 kW Leistung (136 PS) und einer Reichweite von 290 Kilometern.

Wer sich für die 150-kW-Variante entscheidet, bekommt nicht nur mehr Leistung, sondern auch eine große Batterie mit 64 statt 39,2 kWh und eine Reichweite von 455 Kilometern – nach dem neuen WLTP-Zyklus. Der Preis steigt um rund 4.000 Euro. Aber selbst mit der besten Ausstattung als Spirit kostet der elektrische Niro nur knapp mehr als 40.000 Euro, wenn man den Umweltbonus von 4.380 Euro abzieht. Die deutschen Angebote für den

neuen, rein elektrischen Automarkt von Daimler, Porsche und Audi sind zugegeben eine Nummer größer, kosten aber so wie der Jaguar I-Pace mindestens 80.000 Euro und weit darüber hinaus.

Der neue Kia kommt im Kleid des Niro, der bisher als Hybrid- und Plug-in-Fahrzeug angeboten wird und in diesem Jahr in Europa knapp 50.000 Mal verkauft worden ist. Die Technik unter dem Blechkleid teilt er sich mit dem elektrischen Hyundai Kona, der aber wiederum eine Nummer kleiner ist. Kia gehört zum koreanischen Hyundai-Konzern, gebaut werden Niro und Kona in separaten Fabriken auf der Halbinsel.

Die Batterie ist flüssigkeitsgekühlt, sitzt im Wagenboden und nimmt so keinen Platz weg und lässt sich in einer Dreiviertelstunde an einer Schnellladestation wieder auffüllen (von 20 Prozent bis 80 Prozent Ladezustand). Der gleiche Vorgang

dauert an einer Wallbox zu Hause knapp sechs Stunden. Ein leerer Akku sollte an einer Wallbox in gut acht Stunden wieder fit sein. Hängt der Niro am Netz, kann er vortemperiert werden, die Ladezeiten lassen sich ebenfalls programmieren. Daran, dass dies mit einer App überwacht werden kann, arbeitet Kia noch.

Beide Leistungsstufen bieten stattliche 395 Newtonmeter Drehmoment. Der 150-kW-Niro spurtet in 7,8 Sekunden aus

dem Stand auf 100 km/h, die schwächere Variante braucht zwei Sekunden länger. Die Höchstgeschwindigkeit ist jeweils auf knapp 170 oder 160 km/h begrenzt.

Stolz ist Kia auf den niedrigen Durchschnittsverbrauch von nur 15,9 kWh auf 100 Kilometer. Im Stadtverkehr, wo ein Elektroauto durch das ständige Rekuperieren Vorteile genießt, sind nach dem WLTP-City-Zyklus sogar 615 Kilometer Reichweite drin.

Boris Schmidt ■



Der nächste Stromer: Kia e-Niro.



Das Cockpit ist ganz klassisch aufgebaut. Im linken Instrument zu erkennen: Die WLTP-Reichweite der Version mit großer Batterie.

Viele Anzeigen werden in einem Zentralsdisplay gebündelt.



bei jedem Druck auf das Fahrpedal geht es sofort und ansatzlos voran.

Kia e-Niro mit ausreichend Platz

Dass das Fahrwerk etwas komfortabler federn und die Lenkung ein gutes Stück gefühlvoller agieren könnte, darf dennoch angemerkt werden. Kurze Unebenheiten werden etwas lustlos überpoltert. An die beachtlichen Lenkeinflüsse des Antriebs beim harschen Herausbeschleunigen aus Kurven muss man sich ebenfalls gewöhnen. Wichtiger jedoch im Alltag: Der Kia e-Niro ist erstaunlich geräumig. Vorne schränkt die Mittelkonsole die seitliche Beinfreiheit etwas ein, das geht in dieser Fahrzeugklasse nicht sehr viel besser. Hinten ist dagegen richtig Platz, auch zwei ausgewachsene Mitteleuropäer kommen sich nicht zu nahe und haben außerdem ordentlich Beinfreiheit.

Obwohl sich der Kia e-Niro letztlich also fährt wie ein sehr gut motorisierter Kompakt-SUV, gibt es natürlich dennoch konzeptbedingte Eigenheiten. Mit einem großen Drehregler wird die Fahrtrichtung bestimmt, „Gangwahl“ geht ja am Thema vorbei. Ein weiterer Schalter steuert die fünf verschiedenen Fahrmodi. Beim besonders sparsamen Eco+-Modus bleibt die Klimatisierung ausgeschaltet und das Höchsttempo auf 90 km/h begrenzt, im „Sport“-Modus gibt es volle Leistung, eine etwas direktere Lenkabstimmung und für mehr Drama eine auf rot umschaltende Armaturenbeleuchtung. Besondere Bedeutung haben die beiden Lenkerradpaddel: Mit ihnen lässt sich die Rekuperation einstellen. Je nach gewählter Stufe verzögert

die Elektromaschine mehr oder weniger stark, im Idealfall lassen sich laut Kia bis zu 80 Prozent der üblichen Bremsleistung nur über die Rekuperation erzeugen. Dass für die volle Verzögerung jedoch dauerhaft am linken Paddel gezogen werden muss, ist etwas umständlich.

Die wassergekühlte Traktionsbatterie des Kia e-Niro lässt sich im Winter vorkonditionieren: Hängt das Auto am Ladekabel, kann auch die Batterie bei Minusgraden beheizt und damit auf optimale Betriebstemperatur gebracht werden. Für die Klimatisierung setzt Kia auf ein Wärmepumpensystem. Das hat während der Fahrt einen sofort am Reichweitenrechner ablesbaren Einfluss, mit aktivierter Heizung auf hoher Stufe sinkt diese deutlich. Eine weitere Besonderheit des Kia e-Niro ist das „intelligente“ Rekuperieren. Bei gesetztem Abstands-Tempomat wird vom System bewusst so gesteuert, dass möglichst hohe Rekuperation gefahren werden kann. Gleichzeitig wird die Topographie aus dem Navigationssystem mit einbezogen und so möglichst wirtschaftlich auf Steigungen und Gefälle reagiert.

Torsten Seibt ■

FAZIT

Der Kia e-Niro kann überzeugen. Eine absolut alltagstaugliche Reichweite, genug Platz für den Einsatz als Erstwagen und ein – inklusive des E-Auto-Förderbonus – attraktiver Preis. Dazu macht der 204-PS-Motor richtig Laune und vermittelt echten Fahrspaß. Als Bonus gibt es noch die bekannte Siebenjahres-Garantie der Koreaner, welche auch für die Batterie gilt.



Der Stromer wird in Europa Anfang 2019 als e-Niro auf den Markt kommen.



Neuer Soul kommt rein elektrisch

Kia bringt 2019 die neue Generation des Soul ausschließlich mit Elektroantrieb, größerer Reichweite und einem komplett neuen Infotainmentsystem!

In der ersten Hälfte 2019 kommt die dritte Generation des Kia Soul auf den Markt. Die Premiere des neuen Modells findet auf der LA Auto Show statt. Die Koreaner wagen mit dem Modellwechsel einen radikalen Schritt: Der Crossover wird in Europa zukünftig ausschließlich mit Elektroantrieb angeboten und daher selbsterklärend e-Soul heißen. Die Optik bleibt jedoch gewohnt kastig. Allerdings schaut der e-Soul dank seiner schmalen LED-Scheinwerfer deutlich grimmiger als sein Vorgänger. Die Chromleiste zwischen ihnen lässt den Neuen optisch breiter wirken. In der glatten Frontschürze befinden sich ein großer Lufteinlass und die Tagfahrlichter. Wie bei seinem ebenfalls elektrischen Markenbruder Niro EV befindet sich an der Front der Anschluss zum Laden der Batterien.

In der Seitenansicht fällt auf, dass der neue e-Soul nicht mehr ganz so scharfkantig wie sein Vorgänger gezeichnet ist. Die C-Säule reicht nicht komplett bis zum Dach und wirkt dadurch wie eine Haifischfinne. Dem Heck haben die Kia-Designer neue Rückleuchten in Winkelform verpasst, die sich bis zur Oberkante der Kofferraumklappe ziehen.



Der Innenraum der neuen Generation ist ein großer Fortschritt im Vergleich zum Vorgänger.

Der neue e-Soul ist über 90 PS stärker als sein Vorgänger.

Innenraum und Ausstattung: Neues Infotainment

Innen spielt der e-Soul den Pionier: Die Koreaner haben nämlich, in Kooperation mit Vodafone, ein voll vernetztes Infotainmentsystem entwickelt, das im e-Soul debütiert und ab 2019 in weiteren Kia-Modellen eingesetzt wird. Es wird über einen 10,25 Zoll großen und mittig platzierten Touchscreen, oder die integrierte Sprachsteuerung bedient. Einige Tasten zur Navigation und zwei Drehregler befinden sich allerdings noch unter dem Bildschirm. Laut Kia bietet das neue System Echtzeit-Verkehrsinfos, hilft bei der Parkplatzsuche, kann bei der Fahrzeugdiagnose helfen und zeigt wo sich die nächsten Ladestationen befinden. Neben Bluetooth, lassen sich Smartphones natürlich auch über Android Auto und Apple CarPlay koppeln.

Auch optisch hat sich das Interieur des Crossovers deutlich weiterentwickelt. Das sportliche Dreispeichen-Lenkrad und mit Klavierlack überzogene, beziehungsweise beleuchtete Elemente lassen das Cockpit deutlich moderner wirken. Die Gänge werden übrigens über einen Drehschalter ausgewählt.

Neben sieben Airbags umfasst die Sicherheitsausstattung auch neue elektronische Helfer. Zukünftig hat er einen im Notfall selbstständig bremsenden Kollisionswarner, Querverkehrs- und Müdigkeitswarner, sowie einen Spurhalte- und Spurwechselassistenten an Bord.



Motor: Technik aus dem e-Niro sorgt für mehr Reichweite

Die aktuelle Elektroversion des Soul kommt mit einer Akkulation lediglich 200 Kilometer weit. Das neue Modell soll mit der Technik aus dem Kia e-Niro allerdings einiges an Reichweite zulegen. Der 64 kWh-Akku ermöglicht beim elektrischen Niro eine Reichweite von 455 Kilo-

Die schmalen LED-Scheinwerfer verpassen dem neuen Soul einen grimmigen Blick.

metern, der e-Soul dürfte ähnlich weit kommen und kann auch an Schnellladestationen aufgeladen werden. Genaue Werte möchten die Koreaner aber erst Anfang 2019 veröffentlichen. Auf jeden Fall hat der e-Soul deutlich mehr Leistung als sein Vorgänger: während der Alte von einem 110 PS (81,4 kW) starkem Elektromotor angetrieben wurde, leistet der neue e-Soul 204 PS (150 kW) und entwickelt ein Drehmoment von 395 Newtonmetern.

Neben dem Antrieb haben die Ingenieure auch das Fahrwerk verbessert. Die neue Mehrlenkerhinterachse soll das Fahrverhalten deutlich agiler machen. Beim Vorgänger setzte Kia noch auf eine Verbundlenkerachse. Derzeit kostet die Elektroversion des Kia Soul mindestens 29.490 Euro. AUTO BILD schätzt, dass die Preise des neuen e-Soul knapp über 30.000 Euro starten.

Elias Holdenried, Katharina Berndt ■

Elektrische Seele

Der Soul ist nicht nur seinem Namen nach wohl das charakterstärkste Modell im Hause Kia. Jetzt legen die Koreaner die dritte Version des Soul auf und machen ihn dabei zum Elektromodell.



Denn zumindest in Europa wird der Kia Soul zum e-Soul und somit wird er ab 2019 in unseren Breiten allein mit elektrischem Antrieb angeboten. Dabei betreten die Koreaner Neuland bei der Akkutechnik. Während die meisten Autohersteller bei Hybriden und Elektroautos auf Lithium-Ionen-Akkus setzen oder sogar wie Toyota noch mit betagter Nickel-Metallhydridtechnik unterwegs sind, zieht der Soul seine Leistung aus einem Lithium-Polymer-Akku mit einer Kapazität von 64 kWh, der den Elektromotor mit seiner Leistung von 150 kW / 204 PS mit entsprechender Akkuleistung versorgt. Das maximale Drehmoment des E-Motor stieg von 285 auf 395 Nm. Die genaue Reichweite steht noch nicht fest; dürfte jedoch bei deutlich über 400 Kilometern liegen, ehe der Kia e-Soul über seinen CCS-Stecker wieder elektrische Nahrung aufnimmt.

Das Design der neuen Soul-Generation hat sich in seinen Proportionen nicht geändert. Gewonnen haben sollen auch Fahrkomfort und -dynamik, denn die Hinterachse wurde komplett neu entwickelt. Während die LED-Scheinwerfer serienmäßig sind, gibt es zahlreiche Fahrerassistenzsysteme wie Abstandstempomat mit Notbremsassistent sowie Helfer für Spurhalten, Totwinkel, Einparken und Rückwärtsfahren gegen Aufpreis.

Gernot Kramper ■



Überarbeitet und förderfähig

Kia hat die Plug-in-Variante von Optima und Optima Sportswagon aufgefrischt und bietet die Hybride nun mit WLTP-Zertifizierung an.

Nachdem der Kia Optima und dessen Kombi-Bruder Sportswagon bereits im Sommer ein Facelift erhalten haben, bringen die Koreaner nun auch die jeweiligen Versionen mit Plug-in Hybrid auf den neuesten Stand.

Preislich geht es bei beiden Modellen um 250 Euro nach oben. Der Kia Optima mit Plug-in Hybrid kostet ab sofort 40.740 Euro, der Sportswagon 42.190 Euro. Der Antriebsstrang mit einer Systemleistung von 151 kW/

205 PS ist nun nach dem realitätsnäheren WLTP-Zyklus genormt und schafft es daher auf die Liste der förderfähigen Fahrzeuge für die Umweltprämie des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Die Limousine kann 54

Kia Optima und Optima Sportswagon Plug-in Hybrid

Kilometer rein elektrisch fahren, der Sportswagon 62. Das BAFA schreibt für die Förderung unter anderem mindestens 40 Kilometer rein elektrische Reichweite vor.

Auch optisch entsprechen die PHEV-Modelle nun dem neuesten Kia-Stand und tragen an Front und Heck sowie am Kühlergrill die aufgefrischten Karosserieteile des Facelifts. Im Innenraum gibt es zusätzlich eine Ambientebeleuchtung und ein beheizbares Lederlenkrad.

Den Hybriden vorbehalten sind die beiden neuen Assistenten: Der Effizienz-Assistent analysiert die Topographie und sorgt an Steigungen sowie an Gefällen für eine sinnvolle Nutzung des Verbrennungs- und Elektromotors sowie der Rekuperationsbremse. Der „Coasting“-Assistent ist etwas einfacher gestrickt und signalisiert dem Fahrer lediglich, wann er den Fuß vom Gas nehmen und das Fahrzeug ausrollen lassen kann.



Same same but different. Grundsätzlich teilt sich der Stonic seine Erbanlagen mit dem Hyundai Kona. Allerdings kleidet sich der Kia weniger exzentrisch, bietet die größere Motorenvielfalt.

Auf den großen Benziner verzichtet der Stonic (kein Verlust), dafür gibt es zwei Vierzylinder-Sauger (84/99 PS, keine Empfehlung) und zwei Diesel (115/136 PS, kein Bedarf). Also bleibt auch hier der 1.0 Turbo als beste Wahl. Lebendig wuselt der Dreizylinder durchs Drehzahlband, bleibt akustisch meist dezent und soll mit 5,2 l/100 km zufrieden sein – unser Held für Arbeit und Alltag. Als Vision bringt er auch

reichlich nützliche Ausstattung mit (Klimaautomatik, Sitzheizung vorn etc.) und rollt auf 17-Zoll-Alus. Die poltern zwar auch mal unfein über Schlaglöcher, sehen aber besser aus als die 15-Zoll-Serienräder. Das Auge fährt ja mit.

AUTO BILD-EMPFEHLUNG

Trotz größerer Auswahl als beim Hyundai bleibt auch hier der 1.0 T-GDI unser Tipp. Dazu gute Vision-Ausstattung – macht 20.850 Euro.

KIA STONIC 1.0 T-GDI

Preis: ab 18.850 Euro
Leistung: 120 PS
Verbrauch: 5,2 Liter S/100 km

Wenn der Preis den Unterschied macht

Wer sich keinen sündteuren SUV der Premium-Liga leisten will, könnte sich den Kia Sorento anschauen



Von Tobias Schaumann

Große Familien verlangen nach großen Autos. Und die wiederum nach großen Budgets, jedenfalls dann, wenn es eines vom Kaliber eines BMW X5 sein soll. Der Einstieg für den Bayern liegt bei gut 70.000 Euro und damit im Reich der Träume für Otto Normalvater. Auch wenn der Vergleich allein schon wegen der unterschiedlichen Motorisierungen hinkt und BMW-Fahrern unfair erscheinen mag: Ein Kia Sorento zum Beispiel kostet grob die Hälfte. Selbst in absoluter Vollausstattung, mit 19-Zöllern, mit 200-PS-Diesel, allen Assistenten, Allrad und Achtgang-Au-

tomatik kommt der Korea-SUV auf exakt 52.950 Euro. Rechnet man den Wert der markentypischen siebenjährigen Garantie dazu, steigert sich der Preisvorteil des Sorento nahezu ins Unschlagbare. Freilich bekommt der Käufer hier kein Premium-Produkt, aber beileibe auch keine Billigware. Mit der Präsenz eines X5 kann es der Kia Sorento fast aufnehmen, auch wenn er nicht ganz so kantig gezeichnet ist und stellenweise etwas zu rund gelutscht wird. So richtig modisch erscheint lediglich die Front mit dem dreidimensionalen Kühlergrill, den mächtigen Luftein-

lassen und den fokussierten Scheinwerfern. Auch erreicht der Sorento nicht ganz die Dimensionen eines BMW X5 oder eines Mercedes GLE, die ihn in der Länge um rund zehn Zentimeter schlagen. Zehn Zentimeter andererseits, die beim Einparken in der City entscheidend sein können. Rangier-Probleme kennt der Kia-Fahrer dank hervorragender Kamera-Unterstützung kaum. Und im Interieur geht es gefühlt mindestens so großzügig zu wie bei der sündteuren Konkurrenz. Die Sitze der zweiten Reihe sind um bis zu 27 Zentimeter in der Länge verschiebbar. Sogar auf

Großer SUV zum nicht ganz so großen Preis: Der Kia Sorento kostet in etwa halb so viel wie so mancher Edel-Konkurrent.

der optionalen dritten Sitzreihe, die es für sozialverträgliche 900 Euro Aufpreis gibt und die bei Nicht-Nutzung bretteben im Kofferraumboden verschwindet, reist es sich noch halbwegs komfortabel.

Am deutlichsten ist der Abstand zur Premium-Riege bei der Materialauswahl zu sehen. Im Cockpit dominieren Plastik- und Gummioberflächen. Taster und Schalter sind nicht besonders elegant, dafür aber sehr praktisch und schön groß gehalten, was die Bedienung vereinfacht. Das Kia-Infotainmentsystem braucht sich nicht zu verstecken. Der mittige Touchscreen zeigt ein gestochen scharfes, brillantes Bild und reagiert flink auf Eingaben.

Als positive Überraschung erweist sich der Dieselmotor, der für einen Vierzylinder recht kultiviert läuft und genügend Leistungsreserven zur Verfügung stellt. Die Automatik nimmt sich beim Anfahren eine kleine Gedenksekunde, schaltet dann aber die Gänge im richtigen Timing und ohne Ruckeln durch.



Große Tasten, gut abwischbare Oberflächen: Das Interieur des Koreaners fällt eher praktisch aus als elegant.

Im Komfort-Modus fällt die Abstimmung recht weich aus und das Fahrgefühl ist eher schwammig als direkt. Im Sport-Modus strafft sich der Koreaner spürbar, ohne sein eher zurückhaltendes Wesen ganz abzulegen. Was er beim Preis vorne liegt, fällt er in Sachen Fahrdynamik gegen BMW und Co. zurück. Am besten lässt man den sanften Riesen im „Smart“-Modus, dann passt er sich automatisch der aktuellen Fahrsituation an. Das gilt auch für den Allradantrieb, der nur arbeitet, wenn er wirklich gebraucht wird – im normalen Straßenverkehr also die we-

nigste Zeit. Das wiederum spart Sprit. Mit rund acht Litern Diesel war der nach Euro 6d-Temp zertifizierte Testwagen in der Praxis zufrieden, zwei Liter mehr, als die Norm aussagt. Nein, was die Wirtschaftlichkeit betrifft, stößt den Kia Sorento so schnell keiner vom SUV-Thron.

DATENBLATT

Kia Sorento 2.2 CRDi AWD AT Platinum Edition

Hubraum	2.199 ccm
Leistung	200 PS bei 3.800/min
Getriebe	8-Gang-Automatik
Drehmoment	41 Nm ab 1.750/min
Länge/Breite/Höhe	4,80/1,89/1,69 m
Leergewicht/Zuladung	1949/561 kg
Anhängelast gebr.	2.000 kg
Kofferraum	660 – 1.732 l
0 – 100 km/h	9,4 s
Top-Tempo	205 km/h
Normverbrauch	6,2 l Diesel
CO ₂ -Ausstoß	163 g/km
Abgasnorm	Euro 6d-Temp
Preis ab	52.950 Euro

FAHRBERICHT · Kia Stonic



Heißes Eisen in der Nische

Kia Stonic bringt modischen Pep und eine gewisse Robustheit ins Kleinwagen-Segment

Von Carsten Müller

Ein Abenteuer, der als schicker Begleiter für den Stadtbummel taugt: Der kleine Kia Stonic liegt optisch voll im Trend und hat nicht nur deshalb das Zeug zum Bestseller.

Kia spricht im besten Fachchinesisch vom „Crossover-Angebot im B-Segment“. Tatsächlich ist der Stonic ein heißes Eisen in der stark wachsenden Nische von Freizeitfahrzeugen auf Kleinwagen-Basis. Und dass dabei der Lifestyle nicht

zu kurz kommen darf, signalisieren kraftvolle Außenlacke, die mit diversen Dachfarben kombiniert werden können. Das Karosseriedesign ist ebenfalls ein selbstbewusstes modisches Statement. Obwohl der kleine Koreaner in der Liga der robusten Freizeitfahrzeuge mitspielt, verfügt er mit markanter Front und stimmigen Proportionen über eine gewisse Eleganz und Sportlichkeit. Innen zeigt sich der im Frankfurter Design- und im Rüssels-

Von außen ist der kleine Kia ganz SUV, fürs Gelände ist er aber viel zu schade.

heimer Entwicklungszentrum auf europäische Geschmäcker abgestimmte Koreaner taufrisch. Je nach Geschmack und Ausstattungsniveau lässt sich das Interieur mit farbigen Akzenten aufpeppen. Die Materialien sind zweckmäßig und ordentlich verarbeitet und wirken robust. Die Bedienelemente sind leicht zu erreichen und übersichtlich platziert. Ab und an blitzt gestalterischer Ehrgeiz auf sowie ein Blick fürs praktische Detail: beispielsweise beim beleuchteten USB-Anschluss. Apropos: Selbstverständlich ist der Kia medial up to date: Das Infotainment-System mit berührungsempfindlichem Bildschirm ist ebenso selbstverständlich wie die Integration gängiger Smartphones über Apple CarPlay oder Android Auto.

Schmal geschnitten sind die vorderen Sitze, aber dennoch bequem. Für einen Wagen dieser Kategorie bietet der Viertürer seinen Passagieren ein relativ großzügiges Raumgefühl. Hinten

geht es naturgemäß beengt zu, auch beim Einstieg in den Fond, doch Erwachsene sitzen dort immer noch bequem bei ausreichender Kopffreiheit.

Der Gepäckraum ist über einen breiten Kofferraumauschnitt gut zugänglich und mit mindestens 352 Liter Fassungsvermögen geräumig genug für den Einkaufstrip am Wochenende. Legt man die asymmetrisch geteilte Lehne der Rücksitzbank um, wächst das Volumen auf 1.159 Liter. Der Kofferraumboden ist mit dünnem Nadelfilz belegt. Das signalisiert: Kia behält die Kosten im Blick.

Anders unter der Motorhaube: Dort sitzt ein technisch aufwendiger Dreizylinder-Benzindirekteinspritzer mit Turbolader, der dem allgemeinen Trend zum Downsizing folgt und aktuellen Abgas- und Effizienzvorgaben entspricht. Er hält den komfortabel abgestimmten Fronttriebler ordentlich bei Laune und hat auch im unteren Drehzahlbereich Kraft genug. Dennoch will das manuelle Sechsgang-Getriebe eifrig bedient werden. Dann bewegt sich auch der Verbrauch mit knapp 5 Litern auf 100 Kilometer im grünen Bereich. ■

FAHRBERICHT · Kia Rio

Mehr Auto ist gar nicht nötig

Kia Rio erfüllt seinen Auftrag in Sachen Komfort und Fahrleistung



Von Stefanie Meier

Ja, es gibt sie noch, die kompakten Kleinwagen mit dem Schrägheck. Im Getümmel der sportlichen Allzweckfahrzeuge drohen sie zwar manchmal unterzugehen, aber mit dem Rio bringt der koreanische Hersteller Kia mittlerweile in der vierten Generation ein Modell auf die Straße, das das Hinschauen lohnt. Das fanden auch die Juroren des „Red Dot“-Design-Preises, die die kraftvollen Linien und das muskulöse Äußere als preiswürdig erachteten.

Knapp über vier Meter lang und inklusive der – erfreulich großen – Außenspiegel mit 1,99 Metern gerade noch unter zwei

Meter breit, ist er allein schon mit seinem Maßen der perfekte Kleinwagen. Er manövriert zügig durch den Stadtverkehr und bietet auf Landstraße und Autobahn ausreichend Komfort. Vier Personen können einen gemütlichen Wochenendausflug starten, für den fünften wird es dann allerdings etwas knapp auf der Rückbank. Auch der gut zugängliche Kofferraum ist bei voller Bestuhlung naturgemäß nicht sehr üppig, lässt sich aber flott durch Umlegen der Rückbank auf ein akzeptables Maß erweitern. Die Fahreigenschaften des Benzinmotors mit Tur-

Kraftvolle Linien sorgen für einen insgesamt muskulösen Auftritt: Das Äußere des Kia Rio ist preisgekrönt.

boladung und Direkteinspritzung lassen trotz der Beschränkung auf drei Zylinder und einen Liter Hubraum nichts zu wünschen übrig. Vom ungeliebten Dreizylinder-Sound ist nichts zu hören, und aus dem geringen Hubraum werden noch 120 Pferdestärken herausgeholt. Die Fahrleistungen des Rio in Sachen Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung sind für die Verkehrssituation auf deutschen Straßen auch völlig ausreichend.

Auch dieser Motor erfüllt, wie übrigens die gesamte Kia-Modell-Palette, ein Jahr früher als gesetzlich erforderlich die neue Abgasnorm Euro 6d-Temp. Der Benzindirekteinspritzer hat deshalb einen Partikelfilter mit auf den Weg bekommen. Etwas für Fragezeichen sorgte nach den Testfahrten allerdings dann die Anzeige auf dem Bordcomputer: 7,2 Liter Durchschnittsverbrauch wurden dort nach den durchaus moderaten Ausflügen ins Umland angezeigt. Zwei Liter mehr als im Datenblatt angegeben.

DATEN

Kia Rio 1.0 T-GDI 120	
Hubraum ccm:	998
Zylinder:	3
Leistung kW/PS:	88/120
Drehmoment Nm:	172
Tempo km/h:	190
Beschleunigung 0-100:	10,2
Kraftstoff:	Super
Verbrauch l/100 km:	5,2
CO ₂ g/km:	119
Schadstoffklasse:	6d-Temp
Kofferraum l:	325-1.103
Versicherung HP/VK/TK:	13/17/21
Preis Euro:	19.950

Noch ein Satz zum Preis: Der Einstiegspreis in die Rio-Welt beträgt 11.950 Euro. Das liest sich schön in den Werbebroschüren. Die technischen Annehmlichkeiten beschränken sich dann allerdings auf Dinge wie Bordcomputer und Start-Stopp-System. Wer mehr Komfort und vor allen Dingen Unterstützung durch die Assistenten haben möchte, kann den Preis leicht auf das Doppelte steigern. Der Testwagen fuhr für 22.150 Euro vor und war unter anderem mit so komfortablen Helfern wie Navigationsgerät, Spurwechselassistent mit Totwinkelwarner, Regensensor, Müdigkeitserkennung, Querverkehrswarner, Rückfahrkamera, Tempomat, Fernlichtassistent ausgestattet. Wenn das Portemonnaie mitspielt, bleibt (fast) kein Wunsch unerfüllt. ■

FAHRBERICHT · Kia Picanto



Cool wie kaum ein anderer Kleinwagen

Kia Picanto punktet in der GT-Version mit sportlichem Auftritt.

Wenn man einen Kleinen mit dem Prädikat GT wie Gran Turismo versieht, möchte man signalisieren: Achtung, hier kommt etwas Flottes daher. Auch die koreanische Marke Kia hat seinem Knirps mit Namen Picanto als GT-Version besondere Attribute geschenkt. Seit einem Jahr gibt es den renovierten Kleinwagen schon, jetzt aber haben die Koreaner noch einen 100-PS starken Benziner implantiert.

Der Dreizylinder nagelt im unteren Drehzahlbereich etwas, sobald aber 2.000 Umdrehungen anliegen, galoppieren die 100 Pferde ganz schön mit dem Cityfloh. Die Beschleunigung ist beachtenswert, der Ampelsprint fällt leicht. Allerdings sind die 100 Rösser auch schön durstig: Die Verbrauchsanzeige zeigt in der Stadt knapp acht Liter an,

akzentuierten Farbstreifen sowie 16-Zoll-Leichtmetallrädern kommt ein wenig Vettel-Feeling auf. Cockpit und Interieur machen einen übersichtlichen, durchdachten und einen hochwertigen Eindruck. Ins Auge fallen die Blenden und Leisten in Mattsilber- und Klavierlack-Optik sowie satiniertem Chrom. Den aus dem Armaturenräger herausragenden Sieben-Zoll-Touchscreen für das Navigationssystem gibt es allerdings nur in den höheren Versionen im Paket für mindestens 990 Euro Aufpreis.

Platz ist auf den Vordersitzen reichlich, hinten ist es nicht so gemütlich, obwohl viel Kopffreiheit herrscht. Ein rollender Einkaufskorb ist der Picanto aber nicht gerade. Der Kofferraum fasst 255 Liter, 1.010 sind mit umgeklappter Rückbank möglich. Was nicht so schön ist: Die Last muss über eine 72 Zentimeter hohe Ladekante gewuchtet und anschließend 23 Zentimeter versenkt werden.

Innen übersichtlich, aber mit allem versehen, was nötig ist.



bei der Autobahnfahrt mit 120 km stehen im Durchschnitt 6,2 Liter auf der Uhr. Die Lenkung ist angenehm straff, das Fahrwerk nicht zu hart, und die 5-Gang-Schaltung flutscht leicht durch die Kulisse.

Weibliche Zielgruppe

Der Picanto wirkt pikant. In der dritten Generation hat der Kleinwagen sein Babygesicht verloren. Statt wie vorher niedlich und süß kommt der Asiat nun cool, sexy und sportlich rüber. Und trifft damit so richtig die Bedürfnisse der Zielgruppe, die zu 62 Prozent weiblich sein soll und Wert auf gutes Aussehen, Spaß und Coolness legt. Weil also in der Klasse der Knirpse das Äußere wichtig ist, hat Kia die Ausstattung „GT Line“ kreiert. Mit markanten Seitenschwellern, Doppelrohraspuff,

Stimmiges Gesamtpaket

Dennoch: So cool kommt wohl kaum ein anderer Kleinwagen daher.

Der Picanto ist ein überaus stimmiges Gesamtpaket. Neben der Optik spricht beim GT auch der muntere Motor für einen flotten Auftritt.

Manfred Kistermann ■

TECHNISCHE DATEN

Kia Picanto GT 1.0 T-GDI

Länge/Breite/Höhe m	3,67 x 1,63 x 1,50
Motor	Dreizylinder-Turbo-Benziner
Leistung kW/PS	74/100
Max. Drehmoment Nm	172
Höchstgeschwindigkeit km/h	180
0 auf 100 km/h Sek.	10,1
CO ₂ -Emissionen g/km	104
Verbrauch l/100km	4,5
Leergewicht/Zuladung kg	1.020 / 441
Kofferraumvolumen l	255-1.010
Wendekreis m	9,4
Basispreis* Euro	ab 16.090 Euro

*Nach Angabe des Herstellers

Der Stachel

Zum 25-jährigen Jubiläum auf dem deutschen Markt wagt Kia mit dem Stinger mal was ganz Neues. Ein viertüriges Fastback Coupé mit massig Power und Ausstattung sowie moderatem Preis. Erfolgskonzept?



Von **Thomas Imhof**

Hätten Sie es noch gewusst? 25 Jahre ist es nun her, seit Kia den Fuß auf deutschen Boden setzte. Mit dem billig-biederen Sephia und Hunderten roter Drachen mit Kia-Signet, die man über das Rheintal bei Bonn aufsteigen ließ. Symbolträchtig, wurden doch schon im Mittelalter in Asien mit Signaldrachen Schlachten koordiniert.

2011 folgte auf der IAA der Kia GT, ein starkes Statement des gerade frisch vom VW-Konzern als neuer Kia-Designchef nach Korea gewechselten Peter Schreyer. Als legitimer Nachfolger der schon damals viel gelobten Studie erscheint nun der Stinger, zu deutsch: Stachel.

In der Tat soll der speziell in seiner stärksten Version mit 370 PS und Allradantrieb gesegnete Grand Tourer Nadelstiche setzen. Audi A5 Sportback, BMW440i Gran Coupé xDrive, Mercedes CLS und VW Arteon heißen die Gegner. Die »Tiger«-Nase dominiert wie sonst bei keinem anderen Kia die Front und signalisiert sofort die Angriffslust. Der im europäischen Kia-Designcenter in Frankfurt gezeichnete Stinger ist ein Hingucker, keine Frage. Zahlreiche Öffnungen deuten an, dass der Bi-Turbo-V6 gut gekühlt werden will; die beiden »Kiemen« in der Motorhaube und die seitlichen Schlitzte im Heckstoßfänger sind jedoch nur Attrappen. Der längs installierte Direkteinspritzer hat zum Mo-

delljahr 2019 einen Partikelfilter bekommen und so vier seiner 370 PS eingebüßt – geschenkt. Denn die Welt des theoretisch 270 km/h schnellen Stinger ist nicht der Bestwert über die Viertelmeile, sondern schnelles, komfortables und lässiges Dahincruisen.

Es heißt Platznehmen im gut sitzenden, leider nur mit Leder und nicht in Stoff oder zumindest Alcantara überzogenen Sportsitz. Die Qualitätsanmutung reicht (noch) nicht an Audi heran, das Multimedia-Display (im 2019er Modell jetzt rahmenlos) verlangt weites Vorstrecken der Hand, die Instrumente sind ein Mix aus analog und digital. Dafür liegen der Automatikwählhebel und die Schaltwippen am Lenkrad gut zur Hand, derweil Rückfahr- und Rundumsichtkamera beim Manövrieren in engen Parkbuchten helfen.

Denn mit 4,83 Meter Länge und 1,87 Meter Breite ist der Stinger ein ganz schöner Brocken. Die Größe wirkt sich immerhin positiv aufs Raumangebot aus. Selbst hinten finden Personen bis 1,85 Meter viel Platz, vor allem für Beine und Füße. Die elektrisch öffnende Kofferraumklappe gibt einen etwas flachen Stauraum von 406 Litern Volumen frei. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, passen 1.144 Liter rein. Damit taugt das hübsche Fastback für die große Reise.

Der V6 gibt sich akustisch zurückhaltend, nach innen dringende Geräusche werden nicht wie üblich von einem Sound-Aktuator, sondern mit Hilfe des regulären Soundsystems verstärkt. Das kommt von Harman/Kardon und hat 15 Speaker. Aus dem vierflutigen Auspuff dringen ebenfalls nur dezente Töne – dem 2019er-Modell spendiert Kia daher eine Anlage mit Klappensteuerung – für die, die Understatement nicht so schätzen. Hat der 3,3-Liter eine leichte Anfahrschwäche überwunden, legt er sich – nun besser hörbar – mächtig ins Zeug. So mächtig, dass Schaltrucks die gleichmäßige Kraftentfaltung mitunter schmälern. Der Verbrauch betrug im Schnitt 12,2 Liter/100 km – für das über 1,9 Tonnen fast schwere Modell noch akzeptabel.

Dass der Stinger trotz tendenziell komfortabler Abstimmung nie in Gefahr geriet, zur Sänfte zu werden, dafür sorgte der 2015 von BMW zu Kia gewechselte Ingenieur Albert Biermann. Er war in München für die M-Modelle zuständig und verpasste dem Neuling ein harmonisches und adaptiv regelndes Fahrwerk. Beim forschen Einlenken reagiert der Koreaner mit leichtem Untersteuern, im Modus Sport+, wenn das ESP dienstbefreit ist, sind leichte Drifts möglich. Der Allradantrieb leitet auf trockener Bahn 100 Prozent der Power nach hinten,

ein im 2019er-Modell serienmäßiges mechanisches Sperrdifferential soll helfen, speziell im Nassen mehr PS als bislang auf den Asphalt zu bringen. Die



25-2018 / 14.11.2018



MEINUNG · Kia

Von **Volker Koerdt**,
Chefredakteur

Was haben Porsche und Kia gemeinsam? Bei beiden Marken spielt die Zahl 11 eine wichtige Rolle. Bei Porsche ist es der 911 und bei Kia die 611. Manche werden sich jetzt die Augen reiben, weil es ein Modell 611 bei Kia gar nicht gibt – richtig. Und doch ging es mit der Zahl 611 in Deutschland los. Denn gerade einmal so viele Autos wurden 1993 – im ersten Jahr des Kia-Bestehens – in den alten Bundesländern zugelassen. 2017 waren es im gesamten deutschen Markt sage und schreibe über 64.000 Kunden, die sich für einen Kia entschieden. Damit haben die Koreaner etablierte Marken wie Citroën, Honda, Mitsubishi oder Nissan hinter sich gelassen.

Der Erfolg der asiatischen Marke fußt gleich auf mehreren Säulen: Kaum ein Konzern hat von Modell- zu Modellzyklus so schnell dazugelernt wie die Hyundai Motor Group, zu der auch Kia zählt. Modelle wie der Sephia, der Pride, ein Mazda-Nachbau, oder der erste Opirus waren weder in puncto Design,

Lenkung spricht feinfühlicher als in jedem Kia Optima, dürfte aber noch natürlicher sein. Für 2.600 Euro gibt es neu ein Gewindefahrwerk mit 19- statt 20-Zoll-Rädern und 35-mm-Tieferlegung – wohl eine Konzession an die deutschen Mitbewerber, die OCTANE jedoch nicht als zwingend betrachtet. Denn wir mögen den Stinger so, wie er ist. Ein Gran Tourer alter Schule, mit sieben Jahren Garantie und einer Volllausstattung, die den Namen verdient. Ein vergleichbares 4er Gran Coupé ist 20.000, ein S5 Sportback sogar bis zu 30.000 Euro teurer. Der Stinger GT bietet also fast so viel Auto wie die deutschen Platzhirsche, nur für sehr viel weniger Geld. Der Stachel sitzt. ■

»Der Stinger GT bietet fast so viel Auto wie die deutschen Platzhirsche – nur für sehr viel weniger Geld. Der Stachel sitzt«

KIA STINGER GT

Baujahr 2018
Motor 3.342 ccm, V6 Bi-Turbo
Leistung 370 PS bei 6000 U/min
Maximales Drehmoment 510 Nm zwischen 1.300 und 4.500 U/min
Kraftübertragung Achtstufen-Automatik, Allradantrieb
Lenkung Zahnstange
Fahrwerk vorn McPherson, hinten Mehrlenkerachse
Bremsen innenbelüftete Scheiben rundum
Fahrleistungen Höchstgeschwindigkeit 270 km/h, 0–100 km/h in 5,5 s
Gewicht 1.980 kg
Preis ab 55.900 Euro



Geräumiges Cockpit; akustisch dezenter V6, im 2019er-Modell mit vier PS weniger und Partikelfilter; 19-Zöller mit Brembo-Bremsanlage, LED-Licht ist wie so vieles im GT-Modell serienmäßig.



Sportscars des Jahres 2018 · 01-2019 / 01.01.2019



Kia Stinger: Sieger Limousinen & Kombis

272 kW (370 PS) · 510 Nm · 5,0 kg/PS · 0–100 in 4,9 s · 270 km/h · ab 55.900 Euro

Mit dem Stinger startet Korea auch im Segment der Sportlimousinen den Angriff auf die etablierten Platzhirsche. Mit Erfolg – findet auch Kias PR-Managerin Susanne Mickan.

