

Pressespiegel Q4-2021



Kia Sportage

| | | |
|----------------------------|---|---|
| <u>Auf Erfolg getrimmt</u> | Auto Bild 49-2021 / 09.12.2021 | 1.6 GDI 2WD (Benzin, Schaltgetriebe); 97 kW (132 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 159 g/km. 1.6 T-GDI 2WD (Benzin, Schaltgetriebe); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,5 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 171 g/km. |
| <u>Kassenschlager</u> | Auto Straßenverkehr 1+2-2022 / 08.12.2021 | 1.6 T-GDI 2WD (Benzin, Doppelkupplung); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 158 g/km. |
| <u>Echter Europäer</u> | Allgemeine Zeitung Mainz / 11.12.2021 | 1.6 T-GDI AWD (Benzin, Doppelkupplung); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 169 g/km. 1.6 CRDi EcoDynamics+ 2WD (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 124 g/km. |
| <u>Der bessere Tiguan?</u> | Motor1.com / 07.12.2021 | 1.6 CRDi EcoDynamics+ AWD (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 142 g/km. |
| <u>Geschärftes Profil</u> | Auto Zeitung 01-2022 / 22.12.2021 | 1.6 CRDi EcoDynamics+ AWD (Diesel, Doppelkupplung); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,1 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 133 g/km. 2.0 CRDi EcoDynamics+ AWD (Diesel, Automatik); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 149 g/km. |

Movement that inspires

Kia EV6

| | | |
|---|--|---|
| <u>Kia macht's wie Porsche</u> | Auto Bild 41-2021 / 14.10.2021 | Elektromotor, 125 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 125 kW (169 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,6 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. |
| <u>Schnellster Veganer von Seoul</u> | Focus 50-2021 / 11.12.2021 | Elektromotor, 168 kW, RWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 168 kW (229 PS): Stromverbrauch kombiniert 16,5 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. |
| <u>Jetzt komm ich!</u> | Auto Straßenverkehr 26-2021 / 24.11.2021 | Elektromotor, 239 kW, AWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 239 kW (325 PS): Stromverbrauch kombiniert 17,2 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. |
| <u>Kia EV6: Klassensieger bei „German Car of the Year 2022“</u> | | Elektromotor, 430 kW, AWD (Strom, Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 20,6 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. |
| <u>Stromlinienform</u> | Auto Zeitung 26-2021 / 08.12.2021 | |
| <u>Laden fast so schnell wie Tanken</u> | Augsburger Allgemeine 13.11.2021 | |

Kia Niro

| | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---|
| <u>Der Öko-Crossover</u> | Auto Zeitung 26-2021 /08.12.2021 | 1.6 GDI Hybrid (Benzin, Automatik); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 87 g/km. |
| <u>Kia e-Niro oder Niro Hybrid?</u> | Auto Motor Sport 24-2021 / 04.11.2021 | 1.6 GDI Hybrid (Benzin, Automatik); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 99 g/km. |

Kia e-Soul

| | | |
|----------------------------------|----------------------------|--|
| <u>Voll Charme und Charakter</u> | Hörzu 41-2021 / 08.12.2021 | 39,2-kWh-Batterie (Strom, Reduktionsgetriebe); 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,6 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. 64-kWh-Batterie (Strom, Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km. |
|----------------------------------|----------------------------|--|

Kia Ceed

Facelift Kia Ceed

Auto Zeitung 19.10.2021

1.0 T-GDI 120 PS (Benzin, Manuell); 88 kW (120 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 133 g/km.

1.0 T-GDI 100 PS (Benzin, Manuell); 74 kW (100 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 133 g/km.

1.5 T-GDI (Benzin, Manuell); 117.5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch
kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 132 g/km.

1.5 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 117.5 kW (160 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 132 g/km.

1.6 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 150 kW (204 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 147 g/km.

1.6 CRDi (Diesel, Manuell); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch
kombiniert 4,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 109 g/km.

1.6 CRDi DCT (Diesel, Automatik); 100 kW (136 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 111 g/km.

Kia Ceed Sportswagon

Facelift Kia Ceed Sportswagon

Auto Zeitung 19.10.2021

1.0 T-GDI 120 PS (Benzin, Manuell); 88 kW (120 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 133 g/km.

1.0 T-GDI 100 PS (Benzin, Manuell); 74 kW (100 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission
kombiniert 133 g/km.

1.5 T-GDI (Benzin, Manuell); 117.5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch
kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 132 g/km.

1.5 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 117.5 kW (160 PS):

Movement that inspires

Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 132 g/km.

1.6 CRDi (Diesel, Manuell); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 109 g/km.

1.6 CRDi DCT (Diesel, Automatik); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 111 g/km.

Kia ProCeed

Facelift Kia ProCeed

Auto Zeitung 19.10.2021

1.5 T-GDI (Benzin, Manuell); 117.5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 132 g/km.

Erste drei Dates

Ramp 55-2021 / 24.10.2021

1.5 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 117.5 kW (160 PS):

Viel Pro, wenig Kontra

Auto Bild 41-2021 / 14.10.2021

Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 132 g/km.

1.6 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 150 kW (204 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 147 g/km.

Kia XCeed

Etwas Schickes für schlechte Wege

Mannheimer Morgen 18.09.2021

1.5 T-GDI DCT (Benzin, Automatik); 117.5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,1 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 139 g/km.

1.0 T-GDI (Benzin, Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 131 g/km.

Kia Stonic

Der treibt es bunt

Berliner Kurier 23.10.2021

1.2 (Benzin, Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,3 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 120 g/km.

Leicht abenteuerlich auf Segeltour

Nürtinger Zeitung

1.0 T-GDI (Benzin, Manuell); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 107 g/km.

1.0 T-GDI 48V (Benzin, Manuell); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 97 g/km.

Kia Rio

Kia Rio 1.2 Vision

Auto motor und sport 18.07.2021

1.2 (Benzin, Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 112 g/km.

Kia Picanto

Kia Picanto 1.2 Edition 7

Auto Zeitung online · 18.08.2020

1.2 DPI MT (Benzin, Manuell); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 105 g/km.

Kia Sorento

| | | |
|---|---|--|
| <u>Grosser Auftritt</u> | Auto motor und sport 23-2021 / 21.10.2021 | 2.2 CRDi DCT 2WD 5-Sitzer (Diesel, Automatik); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 147 g/km. |
| <u>Zum Premium-SUV gemauert</u> | Die Rheinpfalz 18.09.2021 | 2.2 CRDi DCT AWD 5-Sitzer (Diesel, Automatik); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 155 g/km. |
| <u>Kia Sorento gewinnt gegen VW Tiguan</u> | Auto Zeitung 23-2021 / 27.10.2021 | 2.2 CRDi DCT AWD 6-Sitzer (Diesel, Automatik); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 156 g/km. |
| <u>Kia Sorento wird Sympathiesieger vor dem VW Tiguan</u> | Auto Bild 42-2021 / 21.10.2021 | 2.2 CRDi DCT AWD 7-Sitzer (Diesel, Automatik); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 156 g/km. |

Kia Stinger

| | | |
|--|---------------------------------|--|
| <u>Das beste Coupé, das BMW nie gebaut hat</u> | Süddeutsche Zeitung 20.10.2021 | 3.3 T-GDI AT AWD (Benzin, Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 238 g/km. |
| <u>Der Stachel sitzt</u> | Ostthüringer Zeitung 04.12.2021 | |

PRESSESPIEGEL

Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen



49-2021 / 09.12.2021

TEST & TECHNIK · Kia Sportage



AUSGABE · 04-2021

Kia Sportage

| | |
|---|----|
| Auto Bild 49-2021 / 09.12.2021 Auf Erfolg getrimmt | 1 |
| Auto Straßenverkehr 1+2-2022 / 08.12.2021 Kassenschlager | 2 |
| Allgemeine Zeitung Mainz 11.12.2021 Echter Europäer | 2 |
| motor1.com online · 07.12.2021 Der bessere Tiguan? | 3 |
| Auto Zeitung 01-2022 / 22.12.2021 Geschärftes Profil | 3 |
| Kia EV6 | |
| Auto Bild 41-2021 / 14.10.2021 Kia macht's wie Porsche | 4 |
| Focus 50-2021 / 11.12.2021 Schnellster Veganer von Seoul | 4 |
| Auto Straßenverkehr 26-2021 / 24.11.2021 Jetzt komm ich! | 5 |
| Auto Zeitung 26-2021 / 08.12.2021 Stromlinienform | 6 |
| Augsburger Allgemeine 13.11.2021 Laden fast so schnell wie Tanken | 6 |
| Kia Niro | |
| Auto Zeitung 26-2021 / 08.12.2021 Der Öko-Crossover | 7 |
| Kia e-Soul | |
| Hörzu 41-2021 / 08.12.2021 Voll Charme und Charakter | 7 |
| Kia Ceed | |
| Auto Zeitung online · 19.10.2021 Facelift Kia Ceed | 8 |
| Kia Ceed Sportswagon | |
| Auto Zeitung online · 19.10.2021 Facelift Kia Ceed Sportswagon | 8 |
| Kia ProCeed | |
| Auto Zeitung online · 19.10.2021 Facelift Kia ProCeed | 8 |
| Ramp 55-2021 / 24.10.2021 Erste drei Dates | 8 |
| Auto Bild 41-2021 / 14.10.2021 Viel Pro, wenig Kontra | 8 |
| Kia XCeed | |
| Mannheimer Morgen 18.09.2021 Etwas Schickes für schlechte Wege | 9 |
| Kia Stonic | |
| Berliner Kurier 23.10.2021 Der treibt es bunt | 9 |
| Nürtinger Zeitung 27.11.2021 Leicht abenteuerlich auf Segeltour | 10 |
| Kia Rio | |
| auto motor und sport online · 18.07.2021 Kia Rio 1.2 Vision | 10 |
| Kia Picanto | |
| auto motor und sport online · 04.07.2021 Kia Picanto 1.2 Edition 7 | 10 |
| Kia Sorento | |
| auto motor und sport 23-2021 / 21.10.2021 Grosser Auftritt | 11 |
| Die Rheinpfalz 18.09.2021 Zum Premium-SUV gemauert | 11 |
| Kia Stinger | |
| Süddeutsche Zeitung 20.10.2021 Das beste Coupé, das BMW nie gebaut hat | 12 |
| Ostthüringer Zeitung 04.12.2021 Der Stachel sitzt | 12 |
| Kia Concept EV9 | |
| Auto Straßenverkehr 26-2021 / 24.11.2021 Aufstieg in die Luxusklasse | 12 |

AUF ERFOLG GETRIMMT

So cool kann Kompakt-SUV sein! Anfang 2022 kommt der neue Kia Sportage zu uns. Es ist schon die fünfte Generation.



◀ Zwei 12,3 Zoll große Monitore, rechts zum Touchen, Regler darunter mit Mehrfachfunktion.



562 bis 1.751 Liter Ladevolumen, mit 48-Volt-Bordnetz.



▲ Riesiger Wabengrill, darüber die Kia-Tigernase, Tagfahrlicht beidseitig in Bumerang-Form. Dieser Kia fällt auf in der Masse.

Beim neuen Kia Sportage ist das ein bisschen so wie bei Aldi an der Kasse, wo die nette Dame immer schneller scannt, als du einladen kannst. Da drückst du im Koreaner also den Knopf für die Sprachbedienung, sagst der Dame: „Fahr mich bitte nach Hamburg zum Axel-Springer-Platz 1“, und schwups, keine zwei Sekunden später hat sie das Ziel drauf. Du denkst: Mach mal langsam, ich muss mich doch erst noch anschnallen!

Okay, wer BMW oder Benz fährt, zuckt nur mit den Schultern: „Ja, und?“ Aber Fahrer vieler andere Marken rollen stauend (und neidisch) mit den Augen.

Korea gibt Gas! Nach dem Hyundai Tucson kommt Anfang 2022 das Schwestermodell Kia Sportage. Und doch ist der Kompakt-SUV ein alter Bekannter. Es ist die fünfte Generation, bereits 1994 erfanden sie den Sportage, auch wenn wir dessen damalige Hülle völlig zu Recht aus dem Gedächtnis gestrichen haben. Fakt ist: Seinerzeit redete noch niemand vom SUV-Trend, weder in Wolfsburg noch in Rüsselsheim oder Stuttgart.

Jetzt hat es der Sportage schwerer. Aber vorlegen kann er immer noch. Allein das Cockpit. Sie haben wie beim neuen Elektro-Crossover EV6 zwei 12,3 Zoll große Monitore nebeneinandergesteckt, links ohne Touchfunktion, dafür mit vier verschiedenen Display-Layouts. Bei trostlos-grauem Regenwetter wie heute auf Wunsch mit grüner Wiese fürs Karma! Rechts der Screen für Multimedia ist zum

Touchen, obwohl das bei der Top-Sprachführung gar nicht nötig scheint. Den Clou sehen wir unterm Monitor: ein mehrfach belegtes Bedienfeld – mit Kurzwahltasten wahlweise für die Klimaautomatik, fürs Navi oder Radio und Co. Wenn es zu kalt ist, wird der Lautstärkeregel auf Knopfdruck zum Heizungsregler, einfach per Taste zwischen Klima und Multimedia hin und her switchen. Dass da nicht schon früher jemand drauf gekommen ist! Was wir zum Innenraum sonst noch sagen müssen: Da das Cockpit gefühlt viel tiefer und nicht so wuchtig baut, hinten haben Beine und Kopf herrlich viel Freiheit, der Kofferraum ist je nach Motor um bis zu 88 Liter gewachsen, er schluckt zwischen 526 (beim Diesel mit 48 Volt) und 591 Liter (beim reinen Benziner).

Kommen wir zur Kritik: Fangen wir unter der Motorhaube an. Eine Stange zum Aufstellen ist billiger als zwei Gasdruckdämpfer, aber hakelig. Die Türablagen sind erstens zu eng und zweitens nicht mit Filz ausgekleidet. Übrigens auch in der

Mittelkonsole. Warum ist da keine Matte mit Anti-Rutschschicht? Und was den Kofferraum angeht, wiederholen wir uns: Die Seiten gehören mit Teppich verkleidet, nicht mit Kunststoff.

Der neue Sportage ist mit 4,52 Metern drei Zentimeter länger als der alte. Den Amerikanern, Asiaten und Russen verkaufen sie ihn sogar im 4,60-Meter-Format. Beim Fahren fühlt sich dieser Kia eine Nummer kompakter an. Das liegt nicht nur am luftigen Cockpit, auch beim Fahrwerk haben die Koreaner nachgeschärft. Aus der neuen M3-Plattform, die alles kann außer Elektro, dafür Benziner, Diesel, 48-Volt-Bordnetz, Hybrid und Plug-in, haben sie viel mehr Kontakt zur Fahrbahn rausgeholt als zuletzt. Wir fahren einen Sportage mit GT Line und serienmäßiger elektronischer Dämpferkontrolle. Schon im Normal-Modus spüren wir in Kurven fast keine Wankbewegungen, so straff haben sie diesen SUV abgestimmt. Und ihm einen gesunden Restkomfort gelassen, die Lenkung feinfühlig und mit guter Rückmeldung justiert.

Unser Testwagen hat Allrad, den 1,6-Liter-Benziner mit 180 PS und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Er kostet mindestens 37.990 Euro, in der GT Line sogar 45.490! Nicht mehr billig, aber gut. Auch wenn der 1.6er beim Vollspurt auf der Autobahnauffahrt den Verzicht auf Hubraum mit lautem Dröhnen quittiert, schwimmt er mit dieser Leistung gut mit. Beim Ampelstart von Motor aus auf Tempo 30 rumpelt nichts, so gut haben sie alles miteinander verschliffen. Beim Gaswegnehmen segelt dieser Kia sogar, dann geht der Motor aus – und beim Tritt auf das Pedal blitzschnell wieder an. Applaus, Kia! Ihr habt den Sportage echt auf Erfolg getrimmt. **Andreas May** ■

FAZIT



Korea setzt ein Zeichen bei den Kompakt-SUV! Modernes Layout, top Cockpit mit bestem Multimediasystem und Verbrenner mit 48-Volt-Bordnetz, später auch als Plug-in Hybrid. Dieser Sportage ist nicht nur eine VW-Tiguan-Konkurrenz, den dürfen sich auch BMW, Audi und Benz mal ansehen!

DATEN

Kia Sportage 1.6 T-GDI AWD 48V
Motor: Vierzylinder, Turbo, vorn quer;
Hubraum 1.598 cm³; Leistung 132 kW (180 PS) bei 5.500/min;
max. Drehm. 265 Nm bei 1.500-4.500/min;
Antrieb: Allradantrieb/Siebengang-Doppelkupplung
L/B/H: 4.515/1.865/1.650 mm;
Leergew.: 1.648 kg; Kofferraum: 562-1.751 l;
0-100 km/h: 9,0 s; Spitze: 201 km/h;
Verbrauch (WLTP): 7,2 l S/100 km;
Abgas CO₂: 163 g/km; Preis ab: 37.990 Euro



Schmale LED-Leuchten und Abrisskante am Heck: Kia hat eine coole Linie gefunden.

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



Matrixlicht: LED-Scheinwerfer sind serienmäßig, beim GT Line solche mit Adaptivfunktionen.



Bequeme Sache: Hinten verstellbare Rückenlehnen, eigene Klimazone, USB-C-Anschlüsse und ausreichend Beinfreiheit.



Praktisch: Fernentriegelung der 40:20:40-Rückbanklehne und eine große ebene Ladefläche.

KASSENSCHLAGER

Mit der fünften Generation des erfolgreichen Sportage entwickelt Kia erstmals eine spezifische Ausführung für Europa. Wie sie fährt, klären wir im 180 PS starken Benzinermodell.

Das ist ja mal außergewöhnlich: Für die europäischen Länder baut Kia den neuen Sportage in einer 85 Millimeter kürzeren Version als für die restlichen Märkte, um hier möglichst nah am bisherigen Erfolgsrezept zu bleiben. In Europa wurden schließlich über 750.000 Einheiten der vierten Generation verkauft.

Hier legt der Nachfolger in der Länge lediglich um drei Zentimeter zu. Dennoch sitzen Erwachsene im Fond entspannt, zudem bleiben ganz hinten je nach Motorisierung 526 bis 591 Liter fürs Gepäck. Die Motoren sind via 48-Volt-Generator mildhybridisiert; die Ausnahme bildet der 150 PS starke Benziner in der Basisausstattung Edition 7. Zum Start sind Otto- und Dieselmotoren erhältlich, im Frühjahr soll ein Plug-in Hybrid folgen.

Ins unten abgeflachte Lenkrad greifen wir in einem 180-PS-Benziner mit serienmäßigem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und optionalem Allradantrieb: So kostet der Sportage in der höchsten Ausstattung GT Line schon mindestens 45.490 Euro. Aus dem Stand beschleunigt der Kia flüssig und mit genügend Zug sowie ruckfreien Schaltvorgängen. Wenngleich der Nullhundert-Wert von neun Sekunden zurückhaltend klingt, lässt sich im Bereich von 80 bis 150 km/h ordentlicher Vortrieb abrufen – die angenehme Geräuschkulisse bleibt dabei frei von grellen Vierzylinderklängen.

GUTE TRAKTION UND SPURSTABILITÄT

Ohnehin liefert das aktuelle Wetter Erkenntnisse, die sonst meist ausbleiben. Vom starken

Wind lässt sich der Kompakt-SUV auf der Autobahn nur anstupsen, ohne stark zu versetzen. Auf den teilweise schneebedeckten Landstraßen regelt das ABS beim Bremsen sauber, dabei sind höchstens leichte Lenkkorrekturen nötig, um in der Spur zu bleiben. Beim Anfahren verteilt der Allrad die 265 Nm wirksam.

Wie viel Sport im Sportage steckt, lässt sich hier und da nur etwas abtasten: Die Lenkpräzision hinterlässt einen guten Ersteindruck, zudem halten sich die Aufbaubewegungen schon im Normalmodus der Adaptivdämpfer in Grenzen. Diese sind im Übrigen ein dem GT Line vorbehaltenes Novum. Diese Variante bietet mit stärker ausgeformten Lehnenwangen genügend Seitenhalt auf den SUV-typisch hoch positionierten

wie gemütlichen Sitzen, die sogar belüftet werden können. Dazu steigern die passend ausgerichteten Armlehnen den Komfort.

Anders sieht es mit dem bereits im EV6 eingesetzten Multi-Mode-Display aus: Das ist eine schmale, längliche Einheit mit Grafik-Touchfeldern und zwei Drehreglern, die je nach Modus die Klimatisierung oder das Infotainment steuern. Vorteile ergibt das nicht. Man muss stets prüfen, welcher Modus gerade aktiv ist, und ihn im Zweifel über eine winzige Touchfläche wechseln. Erstasten lässt sich abseits der Drehregler auch nichts mehr. Dafür stecken die beiden 12,3 Zoll großen Full-HD-Monitore in einem hochwertigen Gehäuse, das sich sauber ins schick verarbeitete Interieur integriert. Zusätzlich hilft es, die Sterntaste auf dem Lenkrad mit dem Hauptmenü des logisch gestalteten Infotainments zu belegen, das Cloudgestützt auch Zieleingaben per Sprache gut versteht.

Thomas Hellmank



Entspannt: Passend positionierte Armlehnen treffen auf ein Fahrwerk, das die kleineren Unebenheiten der gepflegten Straßen sanft verarbeitet.

MOTOREN UND PREISE

| KIA SPORTAGE | 1.6 T-GDI 2WD | 1.6 T-GDI 2WD 48 V | 1.6 T-GDI 4WD 48 V DCT | 1.6 CRDi 2WD 48 V | 1.6 CRDi 4WD 48 V DCT |
|----------------|-----------------------|--------------------|------------------------|-------------------|-----------------------|
| Hubraum | cm ³ 1.598 | 1.598 | 1.598 | 1.598 | 1.598 |
| Leistung | kW/PS 110/150 | 110/150 | 132/180 | 100/136 | 100/136 |
| bei Drehzahl | 1/min 5.500 | 5.500 | 5.500 | 4.000 | 4.000 |
| Drehmoment | Nm 250 | 250 | 265 | 280 | 320 |
| bei Drehzahl | 1/min 1.500 | 1.500 | 1.500 | 1.500 | 2.000 |
| L/B/H | mm | 4.515/1.865/1.650 | | | |
| 0-100 km/h | s 10,3 | 10,3 | 9,0 | 11,4 | 11,6 |
| Höchstgeschw. | km/h 182 | 182 | 201 | 180 | 180 |
| Normverb. WLTP | l/100 km 7,0 S | 6,8 S | 7,2 S | 5,3 D | 5,9 D |
| Preis | ab Euro 27.790 | 33.090 | 37.990 | 30.440 | 38.940 |

FAZIT

Viel Platz, guter Fahrkomfort, schicker Innenraum: Damit überzeugt der Sportage auf der ersten Fahrt genauso wie mit dem souveränen Antrieb. Die unnötigen Rückschritte bei der Bedienung stören jedoch etwas.

NEUVORGESTELLUNG · Kia Sportage



ECHTER EUROPÄER

Der Kia Sportage profitiert seit Jahren vom Boom auf dem Kompakt-SUV-Markt.

Glück muss man haben: Als Kia 1993 mit der Produktion des Sportage begann, steckte der Markt der Sport Utility Vehicles noch in den Kinderschuhen. Niemand, auch die Südkoreaner nicht, konnte ahnen, dass das Segment der kompakten SUV gut 25 Jahre später einen

so bedeutenden, in vielen Regionen gar dominierenden Anteil am Gesamt-Automarkt ausmachen würde. Der Sportage wurde im Kia-Produktortiment zu einem Garant für ständig steigende Absatzzahlen und stetige Gewinne. Allein in Deutschland verkaufte sich das kom-

pakte SUV 175.000 Mal, davon allein fast 70.000 Mal in der vierten Fahrzeuggeneration, die seit 2015 gebaut wurde.

Und die nun in Rente geht. In den Startlöchern steht nämlich ein optisch (und technisch sowieso) völlig neuer Sportage, bei dessen Marktaussichten die

Die neue Generation des Bestsellers Kia Sportage wurde maßgeblich in Frankfurt und Rüsselsheim entwickelt und dient nun auch als Basis für Modellvarianten in anderen Erdteilen.

Koreaner eine selbst für asiatische Verhältnisse erstaunliche Bescheidenheit an den Tag legen. Thomas Djuren, Geschäftsführer von Kia Deutschland, erwartet, dass sich der Sportage in der fünften Generation hierzulande mehr als 70.000 Mal verkaufen wird. Das wäre angesichts des Momentums, das die Marke hat, und des prognostizierten Booms des Kompakt-SUV-Segments (das 2026 für 26 Prozent aller Fahrzeugverkäufe stehen soll) wohl sogar zu schaffen, wenn an dem Generationswechsler nichts geändert worden wäre außer dem neuen Kia-Logo.

Das aber ist natürlich nicht der Fall. Schon ein erster Blick auf die mit 4,52 Meter fast unverändert lange Karosserie (Vorgänger: 4,49) macht klar, dass der Koreaner mit seinem Bestseller neue Wege beschreiten

will. Die Optik folgt der neuen Kia-Designphilosophie „Opposites United“ (Vereinte Gegensätze), bei der scharf gezogene Linien im Kontrast stehen zu der von vielen Konkurrenten bevorzugten Rundungen.

Vom „Familiennamen“ her ist der Sportage zwar weiterhin ein Südkoreaner, tatsächlich waren für Design und Fahrzeugentwicklung die Kia-Standorte in Frankfurt und Rüsselsheim verantwortlich, gebaut wird das Kompakt-SUV im slowakischen Žilina. „Die fünfte Generation ist die erste wirklich europäische Version des Sportage“, sagt Oliver Strohbach, PR-Manager bei Kia Europa. Vom echten Europäer sollen auch andere Märkte profitieren. Das Modell mit verlängertem Radstand, das in den USA und in Asien verkauft werden soll, basiert auf dem hierzulande konzipierten Fahrzeug.

Die Design-Philosophie „Opposites United“ könnte auch auf die Antriebe des Sportage angewendet werden. Während Kia einerseits im Gegensatz zu vielen Konkurrenten am Dieselmotor festhält, steht gleichzeitig ein Plug-in-Hybridantrieb in den Startlöchern. Mit Ausnahme des Einstiegsbenziners (1,6 T-GDI, 110 kW/150 PS, ab 27.790 Euro) sind alle Motorisierungen mit 48-Volt-Mildhybridtechnologie ausgestattet. Der probebefahrene Sportage mit 1,6 CRDi-Triebwerk (100 kW/136 PS, ab 30.440 Euro) war mit seinem lauffähigen und durchzugsstarken Triebwerk zwar einerseits eine Werbung für den weiteren Einsatz von Dieselmotoren, andererseits aber auch nicht: 6,1 l/100 km Verbrauch berechnete der Bordcomputer für die 125 Kilometer lange Fahrtstrecke. Die Abweichung von 1,5 l/100 km zum NEFZ-Testwert von 4,6 l/100 km kann aber durch die leicht winterlichen Verhältnisse erklärt werden.

Ken Chowanetz



DER BESSERE TIGUAN?

Die inzwischen fünfte Generation rollt bald mit auffälligem Design zu den Händlern. Ist der neue Sportage eine heiße Alternative zum VW Tiguan? Eventuell sogar mit sportlicher Note?

Kia nennt seit 1993 sein Kompakt-SUV Sportage. Kann ein Fahrzeug dieser Klasse wirklich etwas mit Sportlichkeit am Hut haben? Doch zunächst einmal gibt es bei Nummer Fünf viel zu gucken. Langweilig ist das Design des nun 4,51 Meter langen Sportage definitiv nicht. Besonders ins Auge springt die Frontpartie, an der man die regulären Scheinwerfer erst einmal entdecken muss. Am Heck beruhigt hingegen viel Blech das Auge. Ist die Form zu krass? Oder richtig geil? Urteilen Sie selbst.

Wenden wir uns lieber den unstrittigen inneren Werten zu. Mit 1,86 Meter ist der neue Sportage ziemlich breit geworden, was sich nach dem Einstieg aber nicht unbedingt in massiver Luftigkeit auszahlt. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Geräumig ist der Sportage schon, aber keine Lagerhalle wie ein (längerer) Skoda Kodiaq. Platz für Ellenbogen oder Beine gibt es zur Genüge, allerdings fällt der Fond eben knapper aus als bei vergleichbaren Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns.

Im Gegenzug punktet der Kia mit üppigen 526 bis 1.715 Liter Kofferraumvolumen beim 1.6 CRDi mit Allrad. Beim Basisbenziner sind es sogar 591 bis 1.780 Liter. Erfreulich sind die netten Details nach Skoda-Simply-Clever-Art: Eine in die vordere Kopfstütze integrierte Halterung für Kleiderbügel etwa, oder auch ein Haken in der Lehne.

Mit vielen Ablagen und einfacher Bedienung erweist sich auch das Cockpit als clever. Zwei 12,3-Zoll-Displays sind fast immer im Sportage an Bord, analoge Instrumente gibt es gar nicht mehr. Aber das ist nicht schlimm, denn Kia lässt nicht wie VW die ganz große Touch-Sau raus. Man hat sich nämlich einen pfiffigen Trick einfallen lassen: Drücke ich auf eine bestimmte Taste unterhalb des Touchscreens, wechseln die Bedienfelder in der dortigen Leiste vom Infotainment zur Klimatisierung. Auch die klassischen

Drehregler links und rechts ändern dann ihre Funktion und regulieren die Temperatur. Zwar reagieren die großen Touchfelder nicht ganz so präzise wie klassische Knöpfe, aber es ist keine Wurstchelei auf Verdacht wie in einem VW Golf.

Schön ist auch der Umstand, dass man über die zwar breiten, aber flachen Displays hervorragend über das Armaturenbrett auf die Straße blicken kann. Oh, und klassische Tacho-Ansichten gibt es natürlich trotzdem, eine sogar mit digitalen Ziffern im 80er-Casio-Look. Eine große Kartenansicht ist nicht möglich, braucht es aber angesichts des Displays daneben auch nicht. Insgesamt wirkt der Innenraum modern, aber nicht abgehoben-unruhig, zudem ansprechend gestaltet und bestens verarbeitet. Viele Grüße nach Wolfsburg.

Zugegeben, außen durften sich die Designer am Sportage austoben. Aber bei allen anderen Bereichen bekommt man den Eindruck, dass Kia an seine Kunden denkt. Eberhard statt Avantgarde. Dazu passt, dass der Diesel weiterleben darf. Bei rund 20 Prozent sieht Kia Deutschland auch zukünftig den Selbstzünder-Anteil.

Allerdings wird das Diesel-Angebot ausgedünnt, es gibt fortan nur noch den 1.6 CRDi mit 48V-Mildhybrid und 136 PS Leistung. Die Rolle des früheren Zweiliter soll ab April 2022 der Sportage Plug-in Hybrid mit 230 PS kombinierter Leistung übernehmen. Doch im Fahrerlebnis zeigt sich schnell, dass der vermeintlich kleine Diesel ein ganz Großer ist. 320 Newtonmeter liegen zwar erst ab 2.000 Umdrehungen an, doch der Mildhybrid gleicht eine Anfahrschwäche untenrum fast perfekt aus. Dazu passt die sehr schön agierende Doppelkupplung mit sieben Gängen ebenso wie der optionale Allradantrieb.

Otto, Eberhard, Daniela oder wie auch immer die künftigen Sportage-Kunden heißen mögen: Sie werden sich nicht nur an den Kia-typischen sieben

Jahren Garantie erfreuen, sondern auch an einer fairen Preisgestaltung. Bei 27.790 Euro startet der Basis-Benziner mit 150 PS, der günstigste Diesel notiert bei 30.440 Euro.

Wo liegt unser 1,6er mit 48V und DCT? 36.940 Euro sind es, allerdings ist dann schon die bessere „Vision“-Ausstattung dabei. Inklusive sind hier zusätzlich das 12,3-Zoll-Navi, eine Drei-Zonen-Klimaautomatik, ein beheizbares Lenkrad, Sitzheizung vorne UND hinten, ebenso Parkpiepser rundum. Allrad kostet exakt 2.000 Euro zusätzlich.

Empfehlenswert ist die Ergänzung um das Komfort-Paket für 990 Euro mit elektrisch einstellbaren Vordersitzen, doch selbst das muss man nicht zwingend haben. Ergo: 620 Euro für Metallic-Lack oder noch 300 mehr für ein farblich anderes Dach, fertig ist die Laube. Der Griff zur nächsthöheren Spirit-Ausstattung lohnt sich für all diejenigen, die viele Helferlein möchten. Denn nur hier gibt es ein umfangreiches Assistenzpaket für 1.390 Euro. Im Vergleich dazu ein entsprechender VW Tiguan: Als 2.0 TDI mit 150 PS, DSG und Frontantrieb sind es hier mindestens 38.680 Euro, ausstattungsbereinigt wird somit die 40.000er-Marke locker geknackt.

Wenn Sie noch zwischen ihm und dem Kia schwanken: Der neue Sportage kommt Ende Januar 2022 auf den Markt.

Roland Hildebrandt ■

FAZIT

Wir legen uns fest: Der neue Kia Sportage ist derzeit das beste SUV seiner Klasse. Viel Platz, durchdachte Bedienung und ein schön austariertes Fahrverhalten stehen auf der Habenseite, ebenso das faire Preis-Ausstattungsverhältnis. Manch ein Kunde mag sich vielleicht einen noch stärkeren Diesel wünschen. Fest steht: Kia ist das neue VW. Nicht nur beim Design sieht der Tiguan jetzt alt aus.



GESCHÄRFTES PROFIL

Mit dem neuen Sportage lässt Kia seine wichtigste Neuheit des Jahres vom Stapel. Im Fahrbericht zeigt das koreanische Kompakt-SUV seine Vorzüge.

Kia krempelt seine Produktpalette mit hohem Tempo um. Nun ist eines der wichtigsten – da in Europa meistverkauften – Modelle an der Reihe: der Sportage. Mit sehr eigenständigem Design, fortschrittlicher Sicherheits- und Antriebstechnik sowie üppigem Raumangebot soll die Neuauflage im von VW Tiguan und Co. bewohnten Haifischbecken wildern.

Mit dem zeitlosen Vorgänger hat der neue Sportage zumindest optisch nichts mehr gemeinsam. Das massiv geschärfte, eher futuristische Design geht indes nicht zu Lasten des Nutzwerts. Das offenbart der erste Blick ins Interieur. Vorn genießen selbst Großgewachsene jede Menge Bewegungsfreiheit. Aber auch hinten stellt der Sportage enorm viel Platz für lange Beine und Arme bereit.

Typisch Kia ist die lobenswerte Material- und Verarbeitungsgüte. Beinahe sämtliche Materialien wirken hochwertig und sind sauber zusammengefügt. Und auch an der Bedienung gibt es trotz zahlreicher Multimedia- und Sicherheitsfunktionen nichts zu bemängeln. Zwar erfolgen die meisten Eingaben über einen großen, zentralen Touchscreen, doch ein darunter liegendes multifunktionales Panel, das per Fingertipp zwischen Klima- und Infotainmentbedienung wechselt, erleichtert mit Reglern und Touchfeldern das Hin- und Herschalten zwischen den einzelnen Grundfunktionen erheblich.

DYNAMISCHE FAHREIGENSCHAFTEN, TOLLE SITZE

Der Kia Sportage gehört, das spürt der Fahrer bereits nach wenigen Kilometern, immer noch zu den fahraktiveren Modellen im Segment. Dementsprechend ist die Fahrwerksabstimmung sportlich straff ausgelegt. Das soll jedoch keinesfalls heißen, dass der Asiatische Bodenwellen oder Asphaltflicken nicht souverän ausgleicht oder gar unkomfortabel ist. Allerdings entkoppelt er seine Fahrgäste nicht gänzlich



Beeindruckende Bildschirmlandschaft, saubere Verarbeitung, einfache Bedienung.

vom Untergrund und lässt stets Rückschlüsse auf die Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche zu. Im Gegenzug liegt er auch in schnellen Kurven satt und durchheilt sie ohne große Seitenneigung. Zur insgesamt recht sportlichen Gesinnung des Koreaners passen auch die gut ausgeformten Sportsitze, die Bestandteil der GT Line-Ausstattung sind. Sie bestechen durch ihre komfortable Polsterung, bieten gleichzeitig aber auch reichlich Seitenhalt. Die Fondpassagiere freuen sich über neigungs-einstellbare Rückenlehnen und finden auf langen Reisen deshalb schnell eine bequeme Sitzposition.

ANTRIEB MIT FLOTTEM DOPPELKUPPLUNGSGETRIEBE

Zum Marktstart stehen ein mildhybridisierter 1,6-Liter-Turbo-Benziner sowie ein ebenso großer, gleichfalls mit 48-Volt-Bordnetz und Riemen-Starter-Generator ausgestatteter Turbodiesel im Programm. Dieser Vierzylinder-Selbstzünder arbeitet kultiviert und leise. Die zur Verfügung stehenden 136 PS und das maximale Drehmoment von 320 Newtonmetern sorgen für ein flottes Fortkommen, zumal das hauseigene Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe die Übersetzungen passend und flott wechselt. Auch die Effizienz stimmt: Für den gefahrenen All-



radler gibt der Hersteller einen Durchschnittsverbrauch von 5,9 Litern nach realitätsnaher WLTP-Norm an – für ein solch großes Allrad-SUV ein guter Wert.

Marcel Kühler ■



Reichlich Platz im Fond, in der Neigung einstellbare Rücksitzlehnen.



Eigenständig designte LED-Scheinwerfer mit Tagfahrlicht im Bumerang-Look.

FAZIT

Der neue Sportage dürfte einigen Wettbewerbern im Segment Kopfschmerzen bereiten. Das Raumangebot des Koreaners ist vorbildlich, die Fahreigenschaften sind angenehm. Dazu gibt es für das kompakte SUV moderne Motoren mit Mild-Hybrid-Unterstützung. Und die sieben Jahre Herstellergarantie, die Kia auf alle Fahrzeuge gewährt, sind eh ein Alleinstellungsmerkmal.

KIA MACHT'S WIE PORSCHE



Durchgezogenes Leuchtenband, ausgestellte, riesige Radhäuser. EV6, you sexy thing!

zum Tippen oder Wischen. Der Clou: Sie haben dieses Touchpad doppelt belegt. Oben klicken, dann steuerst du Multimedia, unten drücken, dann ist es die Heizung, und der Lautstärkeknopf wird zum Warm-Kalt-Regler.

Am 23. Oktober war Händler-Premiere, über 1.000 EV6 sind schon vorbestellt, meist ist es der 325-PS-Wagen für knappe 53.000 Euro. Ganz schön viel Geld, deshalb müssen wir zum Schluss doch noch mal drüber reden. Ja, in der Basis ist alles drin, was du willst: Navi mit Echtzeit-Verkehr und guter Sprachbedienung, LEDs vorn und hinten, Zweizonen-Klima, Sitz- und Lenkradheizung, Rückfahrkamera und Parkpiepser. Dann wollten wir die Aluräder eine Nummer größer, also für 490 Euro extra lieber 20-statt 19-Zöller, aber dafür müssten wir fünf weitere Ausstattungspakete für insgesamt 7.870 Euro wählen, also richtig viel Geld in die Hand nehmen. Tja, Kia macht's eben wie Porsche ...

Andreas May ■

Dank 800-Volt-Bordnetz in weniger als 20 Minuten auf 80 Prozent geladen! Der neue Kia EV6 hat das, was wir am Porsche Taycan lieben.

Wir müssen über Geld reden. Der neue Kia EV6 kostet in der günstigsten Variante mit 170 PS und kleinem 58-kWh-Akku 44.990 Euro und ist damit mehr als 6.000 Euro teurer als ein vergleichbarer VW ID.4. Kia teurer als VW! Und Sie fragen sich: Ist er das wert?

Auf die Frage gibt es eine subjektive und eine objektive Antwort. Beginnen wir mit persönlichem Befinden und Antwort 1: Gucken Sie sich doch mal diese Karosse an, ein 4,68-Meter-Crossover, riesige Radhäuser, durchgezogenes Leuchtenband hinten, versenkte Türgriffe, die erst bei Annäherung ausfahren. Ein bisschen sieht der Kia EV6 aus, als hätte jemand heimlich die Designstudie durchgewinkt, wirkt eher wie ein hoher Shooting Brake denn wie ein SUV, man muss ihn einfach lieben. Antwort Nummer 2 ergibt sich aus den blanken Zahlen: Dank 800-Volt-Netz lädt der Koreaner (fast) so schnell wie der Porsche Taycan; er saugt an der Schnellladesäule Strom mit der Macht von 240 kW. Oder anders: In 18 Minuten kommt der Akku von 5 auf 80 Prozent, bei VW dauert das doppelt so lange!

Für unsere erste Testfahrt schnappen wir uns den EV6 mit großer 77,4-kWh-Batterie, 229 PS und Heckantrieb, macht 4.000 Euro Aufpreis, also 48.990 Euro. Der Allradler mit 325 PS käme sogar 7.900 Euro teurer als die Basis, und er stro-

mert wegen Mehrleistung und Mehrgewicht 22 Kilometer kürzer als der 229-PS-Kia, der je nach Gasfuß bis zu 528 Kilometer weit kommen soll.

528 Kilometer! Ganz so weit sind wir bei unserer Runde natürlich nicht gefahren, hätten wir auch gar nicht geschafft, so viel Spaß machen Beschleunigen und Kurvenrübern. Dass so ein E-Auto sofort Punch hat, wenn der Fuß auf dem Gaspedal andockt, wissen wir, in diesem Fall geht die Post in 7,3 Sekunden ab auf Tempo 100. Dass so ein Zwei-Tonnen-Koloss sich so handlich und nahezu ohne Wankbewegungen durch die Kurve scheuchen lässt, erstaunt dagegen immer wieder aufs Neue. Sie haben alles am

Beim EV6 als Hecktriebler ist der Motor auf der Hinterachse. Dann fasst der Frunk 52 Liter.

EV6 straff ausgelegt, Fahrwerk, Lenkung, im Sportmodus auch die Gaspedal-Kennlinie. Wenn du es darauf anlegst, kommt dir das Auto in jeder Situation eine Nummer kleiner vor, also beim Fahren. Beim Platzangebot kann davon keine Rede sein. 2,90 Meter Radstand! Davon profitieren vor allem die Passagiere hinten, sie können die Beine über Kreuz schlagen, ihr Handy via Kabel mit dem Vordersitz oder der Mittelkonsole verbinden oder die 220-Volt-Dose nutzen. Sechs Ladebuchsen haben wir gefunden. Dieser

Kia hat mehr Anschlüsse als Sitzplätze!

Apropos Hightech. Vorn ein riesiges Display wie bei Mercedes mit zwei Monitoren, einen (ohne Touch) für Tacho und Fahrinfos, einen (mit Touch) für Multimedia, darunter und nicht verschachtelt in irgendeinem Multimedia-Menü Kurzwahl-tasten für Klima und Heizung, daneben ein richtiger Lautstärke-regler zum Drehen und nicht



KIA EV6
77,4 kWh RWD
229 PS Leistung
504 - 528 km Reichweite
ca. 18 Min. bis 80 % Ladezeit

DATEN

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| Motor: | Elektro |
| Batteriekapazität: | 77,4 kWh |
| Systemleistung: | 168 kW (229 PS) |
| max. Drehmoment: | 350 Nm |
| Antrieb: | Hinterrad/Eingangsgtriebe |
| L/B/H: | 4.680/1.880/1.550 mm |
| Leergewicht: | 1.985 - 2.085 kg |
| Kofferraum: | 520 (+52) - 1.300 l |
| 0 - 100 km/h: | 7,3 s |
| Höchstgeschwindigkeit: | 185 km/h |
| Verbrauch (kombiniert): | 16,5 - 17,2 kWh |
| Abgas CO ₂ : | 0 g/km |
| Preis ab: | 48.990 Euro |

FAZIT

Der neue Kia EV6 ist kein Sonderangebot, aber sein Angebot ist Sonderklasse. Er lädt doppelt so schnell wie die VW-Konkurrenz, fährt sportlich-straft, hat richtig viel Platz. Das derzeit beste E-Auto in dieser Preisklasse.

Urteil



Die Kommandozone besteht aus einem laaangen Breitband-Kino mit Touchdisplay in der Fahrzeugmitte sowie Kurzwahl-tasten und Lautstärke-regler darunter.



Platzangebot hinten? Extra-klasse! Dank 2,90 Meter Radstand üppige Beinfreiheit.



Der Kofferraum, ewige Weiten: 520 Liter Volumen, bei umgelegter Rückbank 1.300 Liter.

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



SCHNELLSTER VEGANER VON SEOUL

Kia EV6: schickes Design, Hightech vom Feinsten und flott an der Ladesäule - das alles zum Kampfpfeis.

Schnellladen mit 225 kW, 800-Volt-Technologie und Augmented Reality im Head-up-Display: Nein, wir sprechen hier nicht über den neuesten Elektro-Turbo-Porsche mit Hightech vom Feinsten zum Preis ab 100.000 Euro, sondern von der Basisversion eines günstigen Koreaners.

Mit dem EV6 beginnt bei Kia eine neue Ära, basierend auf E-GMP (Electric Global Modular Platform). Bis 2026 folgen weitere zehn batteriebetriebene Modelle, allesamt vom Design-Großmeister Luc Donckerwolke entworfen. Mit der neuen Kia-Philosophie „Opposites United“ (Gegensätze vereint) gewann der futuristisch-stylische Kia mit dem abfallenden Coupédach gleich nach seiner deutschen Marktpremiere den Premium-Preis beim Wettbewerb „German Car of the Year“.

Ebenfalls nicht proportional zum Preis sind die Platzverhältnisse in der viertürigen Crossover-Limousine. Denn neben der ansprechenden Optik sind diese ebenfalls premium, wie man sofort beim Hineinsetzen bemerkt. Auf allen fünf Plätzen gibt es erstaunlich viel Raum, dem Radstand von 2,90 Meter sei es gedankt. Auch Kia setzt auf den veganen Innenraum, Tierhäute gibt's hier nicht, die Materialien sind allesamt aus recyceltem Kunststoff. Auch die Sitzbezüge, wahlweise in Leder- oder Wildlederoptik. Skeptisch überprüfe ich die Haptik und bin überrascht, wie hochwertig sich das Ganze anfühlt.

VIEL GEPÄCK? KEIN PROBLEM Zwei große Hartschalenkoffer und einen Trolley muss ich heute von A nach B transportieren, kein Problem, denn mindestens 490 Liter Gepäck passen hinter die zweite Sitzreihe. Wenn man diese umklappt, werden es bis zu 1.300 Liter. „Frunk“ nennt sich der zusätzliche Stauraum unter der vorderen Haube, hier passen bei unserem Test-Hecktriebler weitere 52 Liter hinein. Bei der Allradversion sind es

nur 20 Liter. Eine praktische Neuheit ist die „Vehicle to Load“-Funktion. Hier kann an einer handelsüblichen Schukosteckdose die Espressomaschine oder ein Fernseher angeschlossen oder auch ein anderes Elektrofahrzeug aufgeladen werden.

Der Kia EV6 selbst lädt seine Batterien an einer High-Power-Charging-Säule in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Im Citymodus kommt man damit rund 460 Kilometer weit. Wer nur für weitere 100 Kilometer laden möchte, ist nach weniger als fünf Minuten wieder auf der Straße. Die Bedienung über die großen, gewölbten Panoramadisplays funktioniert logisch und selbsterklärend, auch wenn man noch nie zuvor in einem Auto der Marke Kia saß. Drei Fahrmodi stehen zur Wahl: Eco, Normal und Sport. Die Fahrleistungen mit 58 kWh sind zwar nicht wirklich Porschelike - aber für ein Elektrofahrzeug in dieser Preisklasse überdurchschnittlich gut.

Wolfgang Wieland ■

DATEN

KIA EV6 RWD

| | |
|------------------------|------------------------|
| Antrieb: | E-Motor Heckantrieb |
| Leistung: | 125 kW/170 PS |
| L/B/H: | 4,68 x 1,88 x 1,55 m |
| Höchstgeschwindigkeit: | 185 km/h |
| 0 - 100 km/h: | 8,5 Sekunden |
| Reichweite: | max. 394 km* |
| Preis: | ab 44.990 Euro |

*im Citymodus: max. 578 km



Tierfrei: Der Kia EV6 ist mit recycelten Kunststoffen ausgestattet.



Kia bringt mit dem EV6 seinen ersten Stomer einer reinen Elektro-Plattform auf den Markt und setzt dabei auf die Reize einprägsamer Formen und des 800-VOLT-Bordnetzes. Dem ersten Test stellt sich das aktuelle Topmodell mit 239 kW und Allradantrieb.

Ein kopfverdrehtes Design schafft Aufmerksamkeit, doch der neue Kia hat weit mehr zu bieten als eine auffällige Hülle. Denn auch mit dem, was sich darunter verbirgt, spielt der EV6 in der höchsten Liga unter den Vollelektrikern – trotz halbwegs bezahlbarer Preise.

Kia nutzt ein 800-Volt-Bordnetz, das eine Ladeleistung von bis zu 240 Kilowatt ermöglicht. Will heißen: Angedockt an CCS-Lader, die sich insbesondere an den Autobahnen befinden, ist der Energiespeicher (77,4 kWh) laut unseren Messungen nach 16 Minuten wieder zur Hälfte voll. Zehn Minuten später sind schon 80 Prozent der Zellen wieder gefüllt. Freie Ladesäulen lassen sich per Navi leicht finden. Geht die Kapazität gen fünf Prozent, schlägt der Kia kräftig Alarm, reduziert die Motorleistung und empfiehlt nachdrücklich einen Ladestopp. Bezogen auf den Testverbrauch von 30,6 kWh kommt der mattgraue, mit der Kraft zweier E-Motoren (vorn 74 kW; hinten 165 kW) überaus kräftige Kia immerhin auf eine Reichweite von 251 Kilometern. Voll geladen schafft der EV6 auf der Elektro- runde mit gezügeltem Fahrstil sogar 384 Kilometer. Angesichts seiner Kräfte sind das noch akzeptable Werte. Darüber hinaus kann der Fahrer den Energiehaushalt selbst verwalten. Via Lenkradpaddel stehen vier Re- kuperationsstufen zur Wahl, vom freien Rollen bis hin zum One-

Pedal-Fahren. Hier verzögert der Kia sehr stark und bis zum Stillstand. Oder man wählt den Auto-Modus und überlässt dem EV6 die passende Verzögerung. Das kann er gut, auch ohne aktive ACC.

VIEL RAUM FÜR DIE INSASSEN, WENIG FÜR GEPÄCK

Wie bei elektrisch betriebenen Autos mit eigener Plattform üblich, fällt das Raumangebot sehr üppig aus. Bei der Beinfreiheit im Fond bietet der 4,7 Meter lange Kia mit 86 Zentimetern laut unseren Messungen nach 16 Minuten wieder zur Hälfte voll. Zehn Minuten später sind schon 80 Prozent der Zellen wieder gefüllt. Freie Ladesäulen lassen sich per Navi leicht finden. Geht die Kapazität gen fünf Prozent, schlägt der Kia kräftig Alarm, reduziert die Motorleistung und empfiehlt nachdrücklich einen Ladestopp. Bezogen auf den Testverbrauch von 30,6 kWh kommt der mattgraue, mit der Kraft zweier E-Motoren (vorn 74 kW; hinten 165 kW) überaus kräftige Kia immerhin auf eine Reichweite von 251 Kilometern. Voll geladen schafft der EV6 auf der Elektro- runde mit gezügeltem Fahrstil sogar 384 Kilometer. Angesichts seiner Kräfte sind das noch akzeptable Werte. Darüber hinaus kann der Fahrer den Energiehaushalt selbst verwalten. Via Lenkradpaddel stehen vier Re- kuperationsstufen zur Wahl, vom freien Rollen bis hin zum One-

Damit hier groß gewachsene Insassen nicht an den Dachhimmel stoßen, müssen sie die verstellbare Lehne maximal neigen. Die Rückbank selbst ist im Gegensatz zum Hyundai nicht längsverschiebbar. Das Stauvolumen des Kofferraums hält sich mit 480 bis 1.300 Litern in Grenzen. Große Koffer oder gar sperrige Kinderwagen passen wegen des Designs jedoch nicht ins Heck, als Gepäck eignen sich eher knautschige Taschen, Tüten oder Rucksäcke.

Immerhin lässt sich die Kofferraumabdeckung unter dem Ladeboden verräumen. Vorne unter der prächtigen Motorabdeckung versteckt sich ebenfalls ein Fach, das bei der Allradversion aber nur 20 Liter fasst. Für ein Ladekabel ist das zu wenig. Anders bei den Vari-

anten mit Heckantrieb, hier passen 52 Liter darunter.

Nun aber alle Klappen zu; auf den Startknopf drücken, Drehknopf auf „D“, Fahrmodus auf „Sport“ und volle Kraft voraus. 605 Nm liefern die permanenten Synchronmotoren im Verbund. Natürlich saust der 2,1 Tonnen schwere Kia EV6 mit hoher Traktion fix davon. 50 km/h? In zwei Sekunden erreicht. 100 km/h? Nur 5,3 Sekunden. Darüber hinaus fehlt es ebenso wenig an Schub, nur die Höchstgeschwindigkeit ist auf 185 km/h begrenzt. Dabei fällt auf, wie ruhig der EV6 bei hohem Tempo bleibt. Das liegt nicht nur an den leise surrenden Motoren, Kia setzt zudem auf Front- und Seitenscheiben aus Akustikglas.

SOLIDER FAHRKOMFORT UND REIZVOLLES HANDLING

Von den 20 Zoll großen Rädern ist ebenso wenig zu hören. Überhaupt gibt sich der Kia an gemessenen komfortabel. Ist er bis 50 km/h noch etwas ruppig im Anfedern, so steigert sich der Federungskomfort bei höherem Tempo deutlich. Zudem fühlt sich das eingebaute Mobiliar nicht nur fein an, es ist auch bequem. Langen Trips steht wenig entgegen.

Doch der Kia kann auch anders. Denn hinten sitzt der kräftigere Motor, und wer die Power geschickt (oder ungeschickt) nutzt, drifft schon mal quer zur Fahrtrichtung. Die Lenkung

ist weder bissig noch extrem präzise, liefert aber genug Rückmeldung und stört auf der Autobahn nicht mit nervösen Reaktionen. Nervöser macht da eher der adaptive Tempomat. Warum? Insbesondere in Baustellen mit mehreren Tempolimits hintereinander (etwa von 80 runter auf 60 km/h) erkennt die Kamera nicht zuverlässig alle Schilder. Wer nicht aufpasst, wird in engen Trassen gar zum Rechtsüberholer, da der Kia andere Pkw zwar erkennt und bei Spurwechseln klasse warnt, sie auf gerader Strecke aber ignoriert. Schade auch, dass sich das gelungene Head-up-Display und die Assistenzsysteme nur in einer gut versteckten dritten Menü-Ebene aktivieren oder deaktivieren lassen. Das mindert die Freude am ansonsten allumfassenden Infotainment, das bei allen EV6 im Preis inbegriffen ist.

Preis? Stimmt – die Info fehlte noch. 52.890 Euro verlangt Kia für diesen EV6. Mindestens. Selbst abzüglich der Förderung bleibt er also teuer. Kleiner Trost? Mit Heckantrieb ist er günstiger (ab 44.990 Euro) und sparsamer. Michael von Maydell ■

FAZIT

Schnell beim Laden und stark auf der Straße – damit überzeugt der komfortable Kia EV6 auch auf langen Strecken. Manko? Sein hoher Preis und eher wenig Stauraum.



Luxuriös: Im Fond gibt's enorm viel Fußraum und eine hochwertige Rückbank.

Facettenreich: Je nach gewähltem Fahrmodus ändern sich die Anzeigen.



Spannend: Via 230-Volt-Adapter versorgt der EV6 externe Elektrogeräte mit Energie.



Zentral: Startknopf und Wählrad in der Mitte.



Bemerkenswert: Ansprechendes Cockpit mit gekrümmten Monitoren und breiter Konsole.

KIA EV6: KLASSENSIEGER BEI „GERMAN CAR OF THE YEAR 2022“

Auch bei der Wahl zum „Car of the Year“ ist der Kia EV6 am Start.

■ **Auszeichnung:** In der Kategorie „Premiumwagen bis 50.000 Euro“ wurde der Kia EV6 Ende Oktober 2021 zum „German Car of the Year 2022“ gekürt. Eine 20-köpfige Jury aus Motorjournalistinnen und Motorjournalisten ermittelte die Preisträger in fünf verschiedenen Kategorien ausschließlich unter Neuvorstellungen der vergangenen zwölf Monate. Mit Kia EV6, Audi e-tron („Luxuswagen ab 50.000 Euro“) und Hyundai Ioniq 5 („Alternativer Antrieb“) sind drei der fünf Klassensieger reine Elektromobile. Der Sieg bei den „Kompaktwagen bis 25.000 Euro“ ging an den Peugeot 308 und der Porsche 911 GT3 gewann in der Kategorie „Sportwagen“.

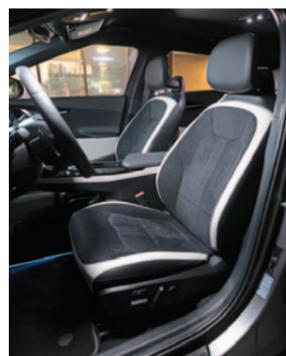
Bei der Wahl für 2022 zum „Car of the Year“, der als der begehrteste Preis der Automobilindustrie gilt und seit 1964 verliehen wird, steht der Kia EV6 ebenfalls am Start. Unter den sieben Finalisten, die eine internationale Jury aus 61 Fachjournalistinnen und Fachjournalisten aus ganz Europa gewählt hat, findet sich keine einzige deutsche Marke. Sechs von Ihnen sind reine Elektrofahrzeuge. Nominiert wurden Kia EV6, Cupra Born, Mustang Mach-E, Hyundai Ioniq 5, Peugeot 308, Renault Mégane E-Tech und Skoda Enyaq. Bei ausgiebigen Testfahrten wird schließlich der Gesamtsieger ermittelt, der am 28. Februar 2022 bekanntgegeben wird.



Was fällt mehr auf bei der Ansicht von hinten: Rückleuchten, Spoiler oder die Form generell?



Wenig zu laden: Je nach gewähltem Soundsystem fasst der Kofferraum 480 oder 520 Liter.



Vegan: Bequeme Sitze im Kia EV6 in Wildlederoptik.

Fotos: Hans-Dieter Sauter



Neues Elektro-Auto mit schickem Design: Der Kia EV6 mit 800-Volt-Technik schnürt ein vielversprechendes Paket.

Es hat eine Weile gedauert, bis die E-Mobilität so richtig in Schwung gekommen ist, doch jetzt folgt ein spannendes Auto nach dem anderen. Jüngstes Angebot von Kia ist das Crossover-Modell EV6, dessen elegant geschwungenes Design dezent an die Formen eines Aston Martin erinnert. Neugierig? Wir auch.

Der EV6 baut wie der Konzern-Kollege Hyundai Ioniq 5 auf der neuen E-GMP-Architektur (Electric Global Modular Platform) auf – inklusiver zukunftsicherer 800-Volt-Technik.

Weil der geringe Bauraum der Antriebskomponenten konsequent umgesetzt wurde und das Akku-Paket mit 77,4 kWh Energiegehalt platzsparend im Wagenboden unterkommt, offeriert der knapp 4,70 Meter lange Kia ein gutes Raumangebot für Passagiere und Gepäck. Jedoch engen die hoch im Auto montierten Sitze die Kopffreiheit von Fahrer und Beifahrer ein. Im Fond gibt es indes genug Platz, um zu dritt nebeneinander sitzen zu können, und dank des Radstands von 2,90 Metern ist auch die Kniefreiheit üppig.

Das Gepäck verschwindet im Kofferraum (490 bis 1.300 Liter), und Kleinteile oder Ladekabel passen in den 20 Liter großen Frunk – den Stauraum unter der vorderen Haube. Bei EV6-Varianten mit reinem Heckantrieb ist der Frunk sogar noch etwas größer (52 Liter).

INTELLIGENTER ALLRAD MIT ZWEI GETRENNTEN MOTOREN

Doch unser Testwagen verfügt über das 7.900 Euro teure Antriebs-Upgrade, das ihm neben dem Allrad auch zu 325 PS Systemleistung verhilft. Damit sprintet der EV6 erwartungsgemäß rasant los, lässt auf der Autobahn aber jenseits der Richtgeschwindigkeit auch wieder spürbar nach. Die Spitze wird ohnehin elektronisch auf 185 km/h begrenzt. Dafür brilliert der EV6 mit spontanem Anzug und einem traktionsstarken Allrad, der die Vorderräder erst im Bedarfsfall, dann aber unmerklich und blitzschnell zuschaltet.

Je nach Fahrmodus legt der Kia zudem ein ausgesprochen agiles Handling an den Tag und folgt willig den Lenk- und Beschleunigungsimpulsen des Fahrers – sicher ein Verdienst der feinfühlig abgestimmten Feder-Dämpfer-Einheiten, die ihre Wirkungsrate frequenzselektiv anpassen können: Bei gleichförmiger Anregung, wie sie etwa durch Querkräfte in Kurven entsteht, ist das Fahrwerk präzise und straff, bei schnellen Schwingungsimpulsen wie beim Fahren über Kopfsteinpflaster erfreut das Setup mit Nachgiebigkeit. Gut auch: Die Bremse arbeitet ohne störenden Übergang von Rekuperation zu hydraulischer Verzögerung und packt stets kraftvoll zu. Mit der zulässigen Anhängelast von bis zu 1,6 Tonnen



Flache Heckscheibe ohne Wischer.

sollte der Kia EV6 daher keine Mühe haben. Die versprochene Reichweite (484 km) haben wir bei herbstlicher Witterung zwar nicht erreichen können, doch mit 344 km bei durchschnittlicher Fahrweise und mehr als 400 km bei betont ökonomischer Fahrt ist der EV6 gut aufgestellt – zumal er mit bis zu 240 kW (DC) schnell aufladen kann. **Martin Urbanke** ■



FAZIT

Die gefällige Form hinterlässt einen guten ersten Eindruck. Bei näherer Betrachtung punktet der Kia EV6 zudem mit 800-Volt-Technik als Basis für kurze Ladezeiten. Das Fahrwerk glänzt mit Agilität und Komfort gleichermaßen, das Raumangebot ist gut.

CONNECTIVITY

Von Haus aus präsentiert sich der EV6 mit einem zeitgemäßen Infotainment-System samt DAB-Empfang, Bluetooth-Telefonie, Apple CarPlay und Android Auto. Auch ein Navi mit Verkehrsinfos in Echtzeit, sieben Jahren Karten-Updates und Assistenz bei der Suche verfügbarer Ladestationen sind Standard. Optional: kabellose Ladestation fürs Smartphone, Meridian-Soundsystem, Augmented Reality und Parken per Fernsteuerung.



Futuristisches Digital-Cockpit mit einfacher Bedienlogik und klaren Informationen.

LADEN FAST SO SCHNELL WIE TANKEN

An der Stromsäule stellt der Kia EV6 alles in den Schatten – und den Verbrenner endgültig infrage. Ein Selbstversuch, der Eindruck macht.

Das ist ja fast so schnell wie Benzin tanken! Der neue Kia EV6 zieht innerhalb von 18 Minuten Strom für knapp 400 Kilometer. Adieu Verbrenner! Wer Kia, der Kia! Denn was die Südkoreaner mit diesem Elektroauto auf den Markt bringen, das ist im Augenblick zumindest konkurrenzlos. Technisch so gut wie ein Porsche Taycan, allerdings um die Hälfte billiger. Das Zauberwort heißt 800-Volt-Technik – nur sie ermöglicht so hohe Ladeleistungen.

Wir machen gleich die Probe aufs Exempel. Klassische Situation: Einkaufen im Supermarkt. Was für ein Glück, dass es hier auch einen Schnelllader gibt. Immerhin zieht der Kia bis zu 240 kW. Wir parken den Koreaner und holen Reiseproviant. Zehn Minuten später sind wir zurück. Die faustdicke Überraschung: In dieser kurzen Zeit hat der EV6 tatsächlich 35 kWh gezogen. Eine Reichweite von knapp 200 Kilometern. Nach diesem Praxistest sind wir auch geneigt, die offiziellen Ladezeiten zu glauben, wonach 80 Prozent Akku-Ladung schon in 18 Minuten erreicht werden. In knapp einer halben Stunde ist die Batterie ganz voll. Damit ist der EV6 langstrecken- und urlaubstauglich.

Zum Marktstart kommt der flotte Koreaner in drei Varianten. Heckantrieb, kleine Batterie (58 kWh), 170 PS – das ist die Basisversion für 44.990 Euro. Wenn man die Umweltprämie abzieht, bleibt ein Kaufpreis von 35.420 Euro. Wenig Geld für viel (Elektro-)Auto.

Aber ewig lockt die Leistung. Deshalb werden die wenigsten Kunden der Versuchung widerstehen können, ihren EV6 zu pimpen. Sinn macht zunächst einmal die größere Batterie mit 77,4 kWh, damit das E-Auto bis zu 528 Kilometer weit rollen kann. Dann schon mit 229 PS Leistung (Aufpreis 4.000 Euro). Bei der Allrad-Variante (Aufpreis 7.900 Euro) bringt der EV6 nicht nur noch mehr Power auf die Straße (325 PS), sondern liefert auch ein sattes Drehmoment von 605 Nm ab. All diese Varianten sind wegen des gleichen Grundpreises förderungswürdig im Sinne der Umweltprämie. Wer Fahrleistungen wie bei einem Sportwagen haben will (3,5 Sekunden von 0 auf 100), der muss Geduld aufbringen. Die GT-Version mit 585 PS kommt erst Ende 2022.

Perfekt für die große Landpartie: Der Kia EV6 bietet nicht nur ordentlich Reichweite, sondern lädt auch flott nach.

Optisch folgt der EV6 den derzeit aktuellen Designrends. Die Coupélinie gehört ja schon zum guten Ton. Hinten verfügt der EV6 über gleich zwei Spoiler. Einen am Dach und einem unter der Heckscheibe. Sieht ein bisschen nach Entenhausen aus. Das Platzangebot ist reichlich, auch auf den Rücksitzen. Allerdings müssen sich etwas größere Passagiere zum Einsteigen ein wenig falten.

Also wohnwagentauglich. Und der Strom für den Caravan ist schon mit an Bord. Der Koreaner kann nämlich nicht nur Ladung auftanken, sondern sie auch abgeben. Über einen Zusatzadapter, der über den Ladestecker gestülpt wird, bietet der Kia eine 220-Volt-Steckdose an. Entweder für den Wohnanhänger oder um sein E-Bike noch mal aufzufüllen, bevor es auf Mountainbike-Tour geht.



Innen bietet der EV6 futuristisches Digital-Design auf zwei Bildschirmen. Die Mittelkonsole schwebt dank des fehlenden Getriebes wie ein Ufo im Raum.

Und außerdem geht es neuerdings ja auch immer um viel Nachhaltigkeit. Bei der Ausstattung des Innenraumes wird das Material von genau 111 geschredderten PET-Flaschen verwendet, wie Kia stolz vermeldet. Eine besondere Erwähnung verdient das Leder im Koreaner – vegan hergestellt, was der künftigen Kia-Klientel wichtig zu sein scheint.

Praktisch ist der EV6 in vielerlei Hinsicht. Das fängt schon bei der Anhängelast an. Immerhin 1,6 Tonnen kann der EV6 mit der großen Batterie ziehen.



Über den Zusatzadapter: 220-Volt-Steckdose.

Das vielleicht wichtigste Ausstattungsfeature sollte man sich auf jeden Fall gönnen. Es ist ein virtueller Außenspiegel, der den toten Winkel rechts und links vom Fahrzeug filmt und die Bilder davon auf den Tachoschild, sobald der Blinker bedient wird. Zusammen mit dem Totwinkelwarner ist das ein Assistent, der Leben retten kann. **Rudolf Bögel** ■





DER ÖKO-CROSSOVER

Kia erneuert mit Nachdruck sein Modell-Portfolio. 2022 Jahr bringen die Koreaner die komplett neue zweite Generation des Niro an den Start.

Kia hat den Nachfolger des seit 2016 produzierten, kompakten Crossovers Niro vorgestellt.

ELEKTRIFIZIERTE ANTRIEBE, NACHHALTIGE MATERIALIEN
Der Neuling, der im neuen Jahr in den Markt starten wird, gilt als weiterer wichtiger Bestandteil der Umstellung der Kia-Produktpalette hin zu konsequent alternativen Antrieben.

Demnach soll es die zweite Generation des Niro nur als Hybrid- beziehungsweise Plug-in Hybrid sowie mit rein batterieelektrischem Antrieb geben. Ein Diesel sowie manuell zu bedienende Getriebe sind nicht vorgesehen.

Optisch tritt die zweite Generation des Kia Niro deutlich selbstbewusster auf als der vergleichsweise brave Vorgänger. Die markante Front wird durch

den großen Grill und die Kia-typische Tigernase geprägt, die beim neuen Niro sehr flach, ja beinahe schlitzartig gehalten ist. Die Form der Scheinwerfer wirkt ebenfalls sehr eigenständig. An den Flanken des Koreaners fällt neben der rustikalen Kunststoffbeplankung vor allem die breite C-Säule auf, die in Kontrastfarben lackiert ist. Das Heck kommt indes bullig daher, woran auch die schma-



Cockpit mit beeindruckender Bildschirmlandschaft.

KIA E-NIRO ODER NIRO HYBRID?

■ **Strom gegen Sprit:** Die immer noch hohe Förderung bringt das rein elektrisch betriebene Modell e-Niro in eine vorteilhafte Ausgangsposition. Die Fachzeitschrift auto motor und sport wollte wissen, ob der Niro Hybrid im direkten Vergleich dennoch eine Chance hat. Und am Ende des umfassenden Tests lag der Niro Hybrid mit 595 Punkten tatsächlich vor dem e-Niro mit 587 Punkten. Der Niro Hybrid gewann durch höhere Punktzahlen bei den Kategorien „Karosserie“, „Sicherheit“, „Antrieb“ und „Fahrverhalten“ auch die Eigenschaftswertung. Der e-Niro hingegen entschied die Kategorien „Komfort“ und „Kosten“ knapp für sich und punktete insbesondere in Sachen Umwelt: „Dickes Plus: der umgerechnet auf den Strommix geringere Ausstoß an Kohlendioxid samt den geringeren Kraftstoffkosten“, schreibt Redakteur Marcus Peters in seinem Fazit. Nichtsdestotrotz gewann der Niro Hybrid: „Das schnellere Tanken und die höhere Reichweite bringen entscheidende Punkte zum Sieg.“ Nach wie vor müsse man deutlich mehr Zeit einkalkulieren, will man mit einem e-Auto statt mit einem Verbrenner auf Reisen gehen: „Zumal man bedenken muss, dass der Hybrid-Niro nach seinem wenige Minuten dauernden Pitstopp mehr als doppelt so weit wie der e-Niro

len, hochkant verlaufenden Rückleuchten einen entscheidenden Anteil haben.

Der Innenraum des Niro wird von einer beeindruckenden Bildschirm-landschaft geprägt. Digitales Kombiinstrument und zentraler Monitor gehen fließend ineinander über. Darüber hinaus verwendet Kia im aufgeräumten Innenraum eine Vielzahl recycelter Materialien. Der Dachhimmel besteht aus

aufgearbeitetem Tapetenmaterial, die Sitze werden aus Biopolyurethan hergestellt, und der für die Türverkleidungen verwendete Lack ist frei von umwelt- und gesundheits-schädlichen aromatischen Kohlenwasserstoffen.

Wann genau die Markteinführung erfolgen wird, stand zum Redaktionsschluss ebenso wenig fest wie die Preise.

Marcel Kühler ■



VOLL CHARME UND CHARAKTER

Markante Erscheinung mit sanfter Seele: Kia e-Soul.

Bereits 2014 brachten die Koreaner mit dem Kia Soul EV ihr erstes Elektroauto auf den deutschen Markt und waren damit einer der Vorreiter in diesem Zukunftssegment. Sein Nachfolger heißt e-Soul, er ist das dritte batteriebetriebene Modell der Familie neben den Geschwistern Kia e-Niro und Kia EV6.

Der Crossover ist in zwei Motorvarianten zu haben: mit 136 PS und 39,2-kWh-Akku für 38.090 Euro oder mit 204 PS und 64 kWh für 42.390 Euro.

Bei beiden Varianten können 9.570 Euro Umweltprämie abgezogen werden.

Wie rund 95 Prozent der Käufer haben wir uns für die stärkere Version entschieden. Damit hat man eine Reichweite von bis zu 452 statt 276 Kilometern. Im City-Modus sind dank guter Effizienz sogar bis zu 648 Kilometer drin. Welche Streckenlänge das kompakte SUV letztendlich mit einer Akkufüllung bewältigt, hat aber jeder selbst in der Hand: durch seinen Fahrstil sowie den gewählten Fahr-

modus (Eco+, Eco, Komfort, Sport). Bei der Fahrt durch die Stadt kann man den Kia e-Soul mit etwas Übung ohne aktives Bremsen nur mit dem Gaspedal führen, weil er in entsprechender Einstellung beim Gaswegnehmen automatisch verzögert und rekuperiert, also Bremsenergie zurückgewinnt. Wie stark, lässt sich über die zwei Paddel am Lenkrad in vier Stufen einstellen.

Der markante Asiater spurtet flott und leise los. Das problemlose Handling erfreut. In Zahlen

ausgedrückt: Von 0 bis 100 km/h vergehen 7,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 167 km/h. An einer Ladesäule mit einer Leistung von maximal 100 kW ist der Akku in knapp 54 Minuten wieder zu 80 Prozent „vollgetankt“.

VIEL FLAIR, TOLLE AUSSTATTUNG

Sympathisch und knuffig sieht der kompakte e-Soul aus, er passt perfekt in die SUV-Range. Das Design des Crossovers hat Charme und Charakter. Letzterer



Das Cockpit ist funktionell und übersichtlich.

DATEN

| Kia e-Soul | |
|-----------------------------|-----------------|
| TECHNIK | |
| Modell: | e-Soul 204 |
| Motor: | Elektromotor |
| Batteriekapazität: | 64 kWh |
| Leistung: | 150 kW (204 PS) |
| Vmax: | 167 km/h |
| KOSTEN | |
| Anschaffung: | 42.390 Euro |
| Verbrauch*: | 15,7 kWh |
| UMWELT | |
| Abgas CO ₂ : | 0 g/km |
| Abgasnorm: | Elektroauto |
| *WLTP, kWh = Kilowattstunde | |

FAZIT

Der Kia e-Soul hat sportlichen Drive und überzeugt mit intelligenten Lösungen.

Olaf Schilling ■

FACELIFT · Kia Ceed



Kia zog das Tuch überraschend früh vom Kia Ceed. Die Modellpflege ist kosmetischer – die GT Line zeigt sich dynamischer – und technischer Natur. Die Motoren bleiben allerdings unberührt.

■ Die Modellpflege umfasst ein dynamischeres Front- und Heckdesign, neue Leichtmetallfelgen in der Größe 16 bis 18 Zoll, eine aufgefrischte Farbpalette und ein überarbeitetes Interieur.

Die Überarbeitung des Innenraums fällt dezent aus: Gewählt werden kann zwischen acht verschiedenen Sitzbezügen, GT und GT Line kommen mit schwarzen Velourslederbezügen und Nähten in Kontrastfarbe daher. Das volldigitale Kombiinstrument (12,3 Zoll) des Kia Ceed kann je nach Modell bis zu vier verschiedenen Grafikvarianten darstellen.

An der Motorenpalette ändert sich nichts: Trotz der Modellpflege ist der Fünftürer auch weiterhin nicht als Hybrid erhältlich. Dieser Antrieb ist dem SW genannten Kombi vorbehalten. Das Angebot umfasst weiterhin vier Turbobenziner und einen Mildhybrid-Diesel. Die Einstiegsmotorisierungen bildet der Dreizylinder 1.0 T-GDI mit 100 PS oder 120 PS. Darüber rangieren der 1.5 T-GDI mit 160 PS und die GT-Version mit 204 PS starkem 1.6 T-GDI. Als Diesel steht der 1,6-Liter-Vierzylinder mit 136 PS und 48-Volt-Mild-Hybrid-System zur Verfügung, der nun über ein intelligentes Schaltgetriebe mit elektronisch gesteuerter Kupplung verfügt. Der Diesel und der 1.5 T-GDI sind optional mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich, beim 1.6 T-GDI gehört es zur Serienausstattung. Die 1.0 T-GDI rüstet Kia mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe aus. Die Preise starten bei 19.190 Euro.

FACELIFT · Kia Ceed Sportswagon



Das Kia Ceed Sportswagon Facelift erhält ein überarbeitetes Design. Es gibt ihn wieder als Plug-in Hybrid und als sportliche GT Line. Der Preis startet bei 20.190 Euro.

■ Das Kia Ceed Sportswagon, zu einem Preis ab 20.190 Euro, zeigt sich an Front und Heck überarbeitet. In den Scheinwerfern sitzen nun je drei Tagfahrlicht-Elemente, die auch als Blinker dienen. Am Heck erhält das Facelift einen glanzschwarzen Diffusor. Die Maße des Kia Ceed SW ändern sich nicht. Die Größe des Kofferraums von 625 bis 1694 Litern bleibt gleich.

Der Innenraum des SW hat sich nur geringfügig verändert. Die Sitze sind in acht verschiedenen Ausführungen bestellbar. Die GT Line hebt sich mit schwarzen Sportsitzen samt grauer Ziernähte, einem schwarzen Himmel, einem unten abgeflachten Lenkrad und einem mit perforiertem Leder bezogenen Schaltsack ab. Das volldigitale Kombiinstrument ist je nach Ausstattung 12,3 Zoll groß und stellt bis zu vier verschiedene Grafikvarianten zur Auswahl. Der Zentralmonitor ist bei der Ausführung mit Navigationssystem 10,25 Zoll groß.

Die Preise sind gegenüber des Vorgängers gestiegen: Los geht es nun bei 20.190 Euro als Basispreis. Dafür gibt es den 1,0 Liter großen Dreizylinder-Turbobenziner mit 100 PS. Neben dem 100 und 120 PS starken Turbobenziner mit serienmäßigem Sechsgang-Schaltgetriebe bietet Kia nun auch einen 1,5-Liter-Turbobenziner mit 160 PS sowie einen 1,6-Liter-Diesel mit 136 PS und optionaler Doppelkupplung an. Als Plug-in Hybrid leistet der Kia Ceed SW kombiniert 141 PS und kostet mindestens 34.990 Euro.

FACELIFT · Kia ProCeed



Der Kia ProCeed zeigt sich mit neuem Design. Den aufgefrischten Shooting Brake gibt es weiterhin in der sportlichen GT-Version, aber nicht als Plug-in Hybrid. Der Preis startet bei 30.350 Euro.

■ Auch das dritte Mitglied der Ceed-Familie bekommt eine Überarbeitung: Der Kia ProCeed geht seit Ende 2021 mit überarbeitetem Design an den Start – den Preis setzen die Südkoreaner bei 30.350 Euro an.

Die Front des Shooting Brakes, den es weiterhin nur in der GT Line oder als sportliches Topmodell GT gibt, zieren neben neu gestalteten (optionalen Voll-LED-)Scheinwerfern eine auffälligere Frontschürze. Im dynamischeren „Tigernose“-Grill sitzt erstmals das neue Markenlogo. Das Heck des ProCeed wartet ein überarbeiteter Diffusor auf. Im Innenraum beschränken sich die Neuerungen auf Velourleder-Bezüge mit Kontrastnähten in grau (GT Line) oder rot (GT). Facelift-typisch runden neue Felgen und Farben die Überarbeitung ab. Das Topmodell des Kia ProCeed lässt sich zudem mit 18-Zoll-Felgen ausrüsten, die mit roten Akzenten aufgewertet werden, die man auch an verschiedenen Stellen der Karosserie wiederfindet.

Unter der Haube des Kia ProCeed sitzen die bekannten Triebwerke. Ein Plug-in Hybrid gehört also weiterhin nicht zum Angebot. Die GT Line wird von einem 1,5-Liter-Turbo-Benziner angetrieben, der 160 PS leistet und wahlweise mit Sechsgang-Handschriftung oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgeliefert wird. Serienmäßig doppelkuppelnd ist der ProCeed GT unterwegs, der auf einen 1,6-Liter-Turbo-Benziner mit 204 PS zurückgreift.

DATING-REPORT · Kia ProCeed

DREI ERSTE DATES

Von Marko Knab



KIA PROCEED 1.6 T-GDI
 MOTOR
 Reihenvierzylinder mit
 Twin-scroll-Turbolader
 HUBRAUM
 1.591 ccm
 LEISTUNG
 204 PS (150 kW) bei
 6.000 U/min
 DREHMOMENT
 265 Nm bei
 1.500-4.500 U/min
 0-100 KM/H
 7,5 s
 VMAX
 225 km/h

Nur um das gleich klarzustellen: Ich hasse romantische Komödien. Wie die Katze das Wasser und unser Autor Kurt Molzer Texte ohne Krafftausdrücke. Konnte das also mit mir und dem Kia ProCeed überhaupt etwas werden?

Schwierig. Aber es war dann unsere dritte Begegnung, die alles änderte. Angefangen hat das Ganze, als die Kombilimousine als Testwagen in die Redaktion kam. Gut, ihr schöner Rücken wusste zu entzücken, aber das war es auch. Nach einer Woche war die Sache wieder vorbei. Ein Jahr Funkstille – und wie es der Zufall wollte, gab es ein unverhofftes Wiedersehen.

Bei einem Musikfestival in Schweden. „Du hast Dich gar nicht verändert“, habe ich ihr damals auf der langen Über-

landfahrt von Göteborg nach Stockholm gesagt.

Woraufhin sie mit einem aufgesetzten »Wrrrrööääär« aus dem Soundgenerator wegbeschleunigte. Um zu beweisen, dass auch Autos andere Saiten aufziehen können. Was nichts daran änderte, dass sie eigentlich gar nicht mein Typ ist, schöner Rücken hin oder her: groß gewachsen, eben eine Kombilimousine – und deswegen richtig vernünftig. Ist für mich nicht ganz so anziehend, auch wenn ich Fotograf bin und Laderaum brauche. Was man ihr lassen muss, sind die sportlichen Anleihen, die ich dann doch sexy fand. Wie die roten Akzente, die sie ihrer GT Line-Ausstattung verdankt. Und die 204 PS hinter der selbstbewussten Tigernase waren dann doch überzeugend

genug, um das Interesse leise zu wecken.

Und jetzt? Aller guten Dinge sind drei, heißt es. Auch bei den Dates. Und nun sind wir schon wieder auf einer kurvigen Landstraße irgendwo in Süddeutschland unterwegs. Links, rechts, links, die Straßenlage ist gut, und wir carven gemeinsam. „Weißt Du, eigentlich sind wir ein gutes Team“, sage ich. Sie schweigt. Morgen geht sie auch schon zurück in den Pressepool und dann wieder zu einem anderen Redakteur. Das macht mir nichts aus. Eigentlich. Unser nächstes Treffen? Keine Ahnung, wann das ansteht. Aber dann fahren wir ins Autokino. Und schauen zusammen „50 erste Dates“. Verdammte, ich glaube, ich werde ein Spießher. Oder erwachsen. Oder sogar beides. ■

EINDRUCK

Erster Eindruck
 Wahrscheinlichkeit für ein Folge-Date? So groß wie der Kofferraum.
 Ich-kann-vor-meinen-Freunden-angeben-Faktor? Sie glauben, wir seien zusammen.
 Mütter-wird-nichts-dagegen-haben-Faktor? Mama, es gibt da diese Kombilimousine ...
 Wagt für länger? Ausgemachte Sache.
 Würde dem Händler meine Handynummer geben? Normalerweise nie, aber in diesem Fall ...



DAUERTEST · Kia ProCeed

VIEL PRO, WENIG KONTRA

Von Christoph Richter



Hand in Hand fahren Form und Funktion nur in seltenen Fällen. Unser ProCeed GT, den Kia vom Coupé zum Shooting Brake befördert, bildet da eine erfreuliche Ausnahme.

„Geht denn da überhaupt was in den Kofferraum“, fragt die interessierte Nachbarin. Ja, in der Tat, 1.545 Liter – 235 Liter mehr als beim CLA Shooting Brake – passen rein. Über das bereits etwas in Mitleidenschaft gezogene Hartplastik halten wir in diesem Fall lieber die Hand. Hier besteht für die Südkoreaner noch Nachholbedarf. Der Innenraum gefällt der Interessentin und uns im Übrigen auch, etwas mehr

„GT“-Feeling wäre jedoch wünschenswert.

Tadellos im Gegenzug: die Bedienung. Logisch platziert und einfach zu bedienen. Die Klimaanlage sitzt griffgünstig, der Spurhalteassistent steckt nicht in den Untiefen des Touchdisplays, sondern links vom Lenkrad, und die Kurzwahl-tasten direkt unterm Display erleichtern die Handhabung während der Fahrt – ein Lob geht raus an die Verantwortlichen!

Kritik üben große Fahrer, der Dachhimmel streift immer wieder das Haupthaar, beim Blick in den Spiegel müssen wir uns immer ducken. Punkte retten können die sehr bequemen

Sportsitze, die auch nach vier Stunden ohne eine Pause kein Kreuzleiden verursachen. ■



Praktisches Ladeabteil mit Schienensystem zur Ladungssicherung.

KIA PROCEED GT

| | |
|------------------|------------------|
| START | 20. Februar 2020 |
| PREIS MIT EXTRAS | 36.260 Euro |
| BISHER GEFAHREN | 92.917 km |
| TESTVERBRAUCH | 8,1 l S/100 km |

Der Kia ProCeed GT fährt immer mit 10,25-Zoll-Display und digitalen Instrumenten vor.



| | |
|--|---|
| | Ausdrucksstarkes Design, kinderleichte Bedienung, solider Kofferraum, umfangreiche Ausstattung. |
| | Etwas zu hoch montierter Sitz, billiges Plastik im Kofferraum, mäßige Übersicht. |



ETWAS SCHICKES FÜR SCHLECHTE WEGE

Kia überarbeitet seine Motorenpalette und bestückt auch das SUV-Coupé XCeed mit dem neuen Mildhybrid.

Eigentlich ist er ein SUV, dann aber auch ein Coupé – eine Mischung aus beidem. Das ist zurzeit modern, und das bieten viele Hersteller an. Etwas Schickes für schlechte Wege. Und obwohl Kia bei ihm keinen Allradantrieb anbietet, steht ein X vornedran: Der Ceed wird kurzerhand zum XCeed. Herausgekommen ist ein attraktiver Kompakter, der Platz hat und nun mit einem neu entwickelten Vierzylinder glänzt. Wegen seiner 48-Volt-Anlage gilt das Aggregat als Mildhybrid.

Kia wird in den vergangenen Jahren nicht zu Unrecht mit Lob überschüttet. Die Qualität der Fahrzeuge ist hervorragend, die Materialien sehr gut abgestimmt und verarbeitet. Dazu kommt ein immer frischer wirkendes Aussehen der Karossen, und am Ende gewährt der koreanische Konzern auch noch sieben Jahre volle Garantie auf seine Fahrzeuge. Da soll der XCeed natürlich nicht aus der Reihe tanzen.

Wer den Ceed kennt, ist innen nicht überrascht. Bei der Ausstattungslinie XDition lockt ein sauber strukturiertes digitales Cockpit, die Zierleisten greifen auf Wunsch die Außenfarbe auf. Die Temperatur lässt sich noch über Schalter regeln, der Rest über ein zentrales Display, das dominant am senkrecht aufgebauten Armaturenbrett angebracht ist. Das Touchdisplay hat auch noch einen Vorteil, den man vor allem bei der Fahrt schätzen lernt: Über Kurzwahltafeln direkt unter dem Bildschirm lassen sich verschiedene Funktionen schnell direkt ansteuern. Niemand muss also – abgelenkt vom Straßenverkehr – lange herumsuchen. Das System punktet ohnehin mit übersichtlichem Layout und großen Symbolen. Dazu kommen Drehregler links für die Lautstärke sowie ein zweiter rechts für weitere Einstellungen.

Der neue 1,5-Liter-Turbobenziner löst den 1.4 T-GDI ab und mobilisiert 160 PS. Schon bei niedrigen Drehzahlen schiebt

der Vierzylinder gut an, legt aber auch in Sachen Lautstärke deutlich zu. Bei Volllast hört sich der Benziner dann etwas gequält an. Im Test verbraucht der XCeed 7,1 Liter – das ist okay, aber kein überragender Wert für einen Kompakten.

BEQUEME SITZE

Der Testwagen war mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe bestückt. Das arbeitet in der Regel unauffällig, schleift aber manchmal im niedrigen Drehzahlbereich die Gänge ineinander über, fast wie bei einem stufenlosen Getriebe. Das fühlt und hört sich dann etwas gewöhnungsbedürftig an. Ist schnelles Herunterschalten, beispielsweise bei einem Überholvorgang oder auf der Autobahn gefragt, werden die Wege kurz und knackig.

Die Anmutung des XCeed, auf dem Boden zu kauern, spiegelt auch sein Fahrverhalten wider. Der Kia gibt sich sportlich und atmet Buckel mit kürzeren Karosseriehüben weg. Schnell genommene Kurven zieht er anstandslos durch, die direkte Lenkung stärkt das Sicherheitsgefühl. Wer jetzt meint, Komfort spiele in dem Koreaner keine Rolle, der täuscht sich. Beim Dahingleiten gibt er sich ganz sanft.

Fünf Personen finden im Kia XCeed Platz. Vorne kann sich niemand beschweren, denn sowohl die Arm- als auch die Kopffreiheit ist großzügig. Die in einem Wabenmuster bezogenen Sitze mit ausreichend Polsterung und Seitenhalt eignen sich für lange Strecken. Auf der Rückbank sitzen auch drei Erwachsene ganz bequem mit – coupébedingt – etwas eingeschränkter Kopffreiheit. Das Kofferraumvolumen liegt über dem Klassendurchschnitt.

Der Einstieg in den XCeed beginnt bei 21.690 Euro – mit einem 120 PS-Benziner sowie Schaltgetriebe. Und schon das Basismodell glänzt mit den bereits erwähnten Attributen.

Stephan Eisner ■

Der Kia Stonic punktet beim im B-Segment besonders wichtigen Design.

Der Stonic verbindet in der Kia-Familie seit 2017 als kleines Crossover SUV-Elemente wie Stadtauglichkeit und Sportlichkeit. Für das Modelljahr 2021 wurde der kleine Koreaner vor allem technologisch umfassend aufgefrischt.

Kunden im B-Segment bleiben ihrer Marke eher selten treu. Nahezu ein Viertel der Käufer von Kleinwagen steigt auf die kleinsten am Markt erhältlichen, aber überaus erfolgreichen Crossover um. Vor allem die Optik gibt den Impuls, für welche Marke man sich entscheidet. Da kommt der auf dem Kia Rio basierende Stonic mit Unterfahrschutz und Dachreling genau richtig. Auch die in diesem Segment nicht zu unterschätzende Farbenlehre greift der koreanische Hersteller geschickt auf: Zur Individualisierung stehen immerhin 29 Lackierungen, davon ausstattungsabhängig 20 Zweifach-Kombinationen, zur Wahl.

Mit 4,14 Metern Länge und 1,76 Metern Breite bleibt der Stonic im Gegensatz zu anderen Vertretern brav im Rahmen seines Segments und wächst nicht über sich hinaus. Trotzdem haben die Passagiere vorne wie hinten im Koreaner ordentlich Bein- und Kopffreiheit, allerdings sollte der Mittelplatz hinten zumindest von Erwachsenen nur über kurze Strecken genutzt werden. 352 Liter Laderaumvolumen sind für die Crossover-Fahrzeugklasse ein gutes Angebot. Klappt man die Rücksitzbank um, wächst es auf 1.155 Liter an. Das reicht für die meisten Anforderungen des Alltags, wenn da nicht die recht hohe



Zum Test erscheint der Kia Stonic in unübersehbar gelbem Outfit, mit einem sanft elektrifizierten Antrieb, zeitgemäßem Infotainment und aufgerüsteter Assistentenarmada.

Ladekante wäre, über die sich schwere Gepäckstücke etwas mühsam wuchten lassen.

Im ordentlich aufgeräumten Innenraum wartet der kleine Koreaner mit einem gut durchdachten Bedienkonzept auf. Gegen den allgemeinen Trend zum digitalen Cockpit bleibt es beim Einsatz von Knöpfen und Drehreglern für ständig genutzte Funktionen wie Musiklautstärke, Klimatisierung und Sitzheizung. Was die Stunde schlägt, kann man auf klassischen Uhren mit weißer Schrift auf schwarzem Hintergrund gut ablesen. Erfreulich schnell arbeitet das Multimediale System mit dem acht Zoll großen Touchscreen, über den sich die verschiedenen Menüs leicht erschließen.

Verbindungen zu Android Auto und Apple CarPlay werden kabellos hergestellt. Via Bluetooth lassen sich auch bis zu zwei Handys gleichzeitig in das Multimediale System einbinden, die Split-Screen-Funktion sorgt dafür, dass Fahrer und Beifahrer

auf Wunsch auch verschiedene Funktionen gleichzeitig nutzen können. Verkehrsinformationen in Echtzeit, Wettervorhersagen, aktuelle Kraftstoffpreise und nahegelegene Parkmöglichkeiten kann man über Online Dienste (UVO Connect) abrufen.

Über die UVO-App lassen sich zum Beispiel zu Hause und in Ruhe geplante Routen vom Handy an das Navigationssystem schicken. Wenn das Auto geparkt ist, läuft die Führung zum Ziel bis auf den letzten Meter auf dem eigenen Smartphone weiter. Sehr praktisch ist auch die Standortermittlung, wenn man sich nicht mehr genau daran erinnern kann, wo man das Auto geparkt hat.

Die Turboaufladung des Einliter-Dreizylinder-Benziners verhilft dem Stonic in Kombination mit dem zügig und sanft schaltenden Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zu einer erfreulichen Spritzigkeit. Beim Beschleunigen unterstützt die 48-Volt-Lithium-Ionen-Polymer-Bat-

terie den Verbrennungsmotor nach besten Kräften, was durch Verringerung der Motorlast zur Reduktion von Emissionen führen soll. Zu spüren ist das aber während des Fahrens ebenso wenig wie die Energierückgewinnung und Stromerzeugung beim Bergabfahren oder Ausrollen vor roten Ampeln. Reine Elektro- oder Plug-in Hybrid-Versionen sind für den Stonic nicht vorgesehen, genauso wenig ein Allradantrieb.

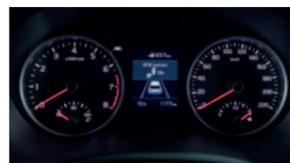
Für den Sprint von 0 auf 100 km/h lässt sich das kleine SUV 10,4 Sekunden Zeit. In der Spitze sind 185 km/h möglich. Für den Verbrauch gibt Kia 4,7 Liter auf 100 Kilometer an. Bei den Testfahrten in einer Kombination aus Stadtverkehr, Landstraße und Autobahn zeigte sich das Mini-SUV mit knapp sechs Litern nicht ganz so sparsam.

Preislich geht es beim Kia Stonic los mit 16.650 Euro für den 84 PS starken Benziner in der untersten Ausstattungslinie Edition 7. Für den 100 PS starken Benziner muss man mindestens 18.350 Euro investieren, und der 120-PS-Benziner mit Mild-Hybrid-System kostet ab 19.950 Euro.

Im erfrischend auffälligen „Floridagelb-metallic“-farbenen Karosseriekleid (Aufpreis 880 Euro), mit dem nur in Kombination mit dem DSG erhältlichen Technologiepaket und dem Kia-Navigationssystem kostet der gefahrene Stonic Spirit 27.030 Euro.

Ein stolzer Preis für ein kleines Auto. Im Gegenteil Assistenten wie unter anderem eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, ein aktiver Spurwechselassistent mit Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung und der sehr praktische Querverkehrswarner mit an Bord. Da bleiben dann wirklich kaum noch Wünsche offen. ■

Text: Solweig Grewe / mid
Fotos: Jutta Bernhard / mid



Ein aufgeräumter und gut verarbeiteter Innenraum.



LEICHT ABENTEUERLICH AUF SEGELTOUR



Der Kia Stonic zeigt mit Einliter-Ottomotor samt milder Hybridtechnik, dass er kraftstoffsparend unterwegs sein kann.

Was ist das für ein Auto? Der Stonic ist ein Bilderbuch-Crossover – genauer: eine Kreuzung aus Kompakt- und Geländewagen. Er hat eine großzügige Kunststoffbeplankung samt einem angedeuteten Unterfahrschutz und bietet in Verbindung mit den beachtlichen 17-Zoll-Felgen eine Bodenfreiheit von gut 18 Zentimetern. Man sieht ihm also von außen namentlich in der Zweifarblackierung seine Abenteuerlust an – allerdings gibt es ihn nicht mit Allradantrieb. Heißt das mehr Schein als Sein? Nein, denn es gibt ja auch Abenteuer auf Asphalt. Im Falle Stonic heißt das: Seine hohe Sitzposition gepaart mit kompakten Außenmaßen ermöglicht fließendes Dahingleiten in Ballungsgebieten, wobei der Wagen Autobahnfahrten nicht scheuen muss.

Wie fühlt man sich in dem Auto? Wir hatten das Gefühl, dass genug Platz vorhanden ist – außer auf dem mittleren Fondsitz, wo es für einen Erwachsenen bauartbedingt eng wird. Auch der Kofferraum ist für das gerade eben über die Kleinwagengröße gehüpfte kompakte Fahrzeug ordentlich; schade nur, dass die Ladekante mit 76 Zentimetern recht hoch sitzt. Wenn wir schon dabei sind: Die Dämmung gegen Geräusche, die in den Innenraum eindringen, dürfte einen Tick besser sein.

Welchen Antrieb hat das Auto? Es steckt clevere Technik rund um den Einliter-Dreizylinder-GDI. Denn der 120 PS/88 kW leistende Turbobenziner hat dank des 48 Volt-Bordnetzes eine feine Elektrounterstützung durch einen Startergenerator. Das Stopp-Start-System arbeitet so blitzschnell und flüsterleise, dass man anfangs denkt, der Motor springt gar nicht an. Zudem leistet die Elektrohilfe vornehmlich durch ein kraftvolles Drehmoment gute Dienste beim Beschleunigen. Energierückgewinnung und zeitweises Motorabschalten während der Fahrt

sorgen somit idealerweise für eine Verminderung des Kraftstoffverbrauchs. Dies alles geschieht automatisch per Motormanagement.

Was tatsächlich im Gehirn der Schaltzentrale abgeht, erschließt sich allerdings nicht immer. So konnten wir auf langen abschüssigen Autobahnstrecken wohl wahrnehmen und sehen, dass der Drehzahlmesser auf Null runterfährt – der Stonic segelt. Warum sich der Motor aber viel früher als erwartet wieder zuschaltet: Das bleibt das Geheimnis des Systems.

Die Kraftübertragung fand in unserem Stonic mittels sechs Gängen von Hand statt. Erstaunlich: Es störte uns nicht im Mindesten. Alles lief wie am Schnürchen, und wir haben kein Automatikgetriebe vermisst.

Was bietet einem das Auto? Mittlerweile mag es sich rumgesprachen haben, dass der Frankfurter Importeur wie bei allen Kia-Modellen mit einer siebenjährigen Garantie wirbt. Das ist nach wie vor ein Pfund, mit dem man wuchern kann. Dieselmotorisierungen wurden mittlerweile verbannt. In der Stonic-Einstiegsversion gibt es den 84 PS/62 kW starken 1,2-Liter-Benziner ab 16.650 Euro. Die Preisliste schraubt sich in fünf Schritten nach oben bis zur höchsten Ausstattung Platinum und dem von uns gefahrenen Einliter-Dreizylinder mit 120 Pferdestärken ab 25.500 Euro – nur noch zu überbieten mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für 1.750 Euro mehr.

Für welche Strecken eignet sich das Auto? Der von uns gefahrene Kia Stonic ist ein zuverlässiger Begleiter in Alltagssituationen. Am liebsten mag er Straßen ohne Bodenunebenheiten. Auch Touren ohne Staus sind sein Ding, denn das online-basierte Navi ignorierte ein ums andere Mal zweifelsfrei schon länger bestehende stehende Blechlawinen. Gundel Jacobi ■

KIA RIO 1.2 VISION



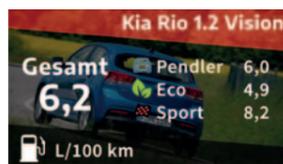
Der 16.490 Euro teure Kia Rio 1.2 Vision tritt zum Verbrauchs-Check an.

Der 1,2-Liter-Vierzylinder des Kia Rio 1.2 verzichtet auf Turboaufladung, was ihm relativ wenig Drehmoment (118 Nm) beschert, das zudem erst bei 4.000/min anliegt. Für die Stadt passt der Antrieb, aber außerhalb muss man dem Sauger dann alles abverlangen. Das wird schnell lästig, ergo sollten lieber weitere 1.860 Euro für den 100-PS-Turbodreizylinder einkalkuliert werden.

Und wie sieht es mit den Kraftstoff- und Unterhaltskosten aus?

UNSER TESTVERBRAUCH Kia gibt für den Rio 1.2 Vision einen WLTP-Normverbrauch von 5,8 Litern Super an. Von diesem Wert entfernt er sich im Alltag. Wir haben einen

Durchschnittsverbrauch von 6,2 Litern ermittelt, was Spritkosten von 9,61 Euro auf 100 Kilometern verursacht. Auf der Eco-Runde verbrauchte der Kia 4,9 Liter, während er sich auf der Pendler-Strecke 6,0 Liter genehmigte. Wurde der Kia sportlich bewegt, stieg der Verbrauch auf 8,2 Liter.



Die Kraftstoffkosten errechnen sich anhand des tagesaktuellen Kraftstoff-Preises auf unserem Partner-Portal mehr-tankende (15.07.2021 / Super: 1,55 Euro/Liter). Der Testverbrauch setzt sich zu 70 % aus der Pendler-Runde und jeweils 15 % Eco und Sport zusammen.

KIA PICANTO 1.2 EDITION 7



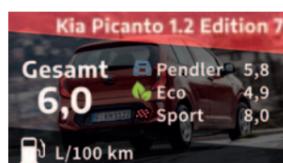
Ein kleines Auto bedeutet kleine Kosten? Mal sehen, ob der Knirps aus Korea diese Einschätzung im Alltag bestätigen kann.

„E in Stadtauto mit wenig Platz, aber guter Bedienung aller Komponenten: vom Radio über die Kupplung bis zur Lenkung.“ Unser Redakteur Thomas Hellman stellt dem Kia Picanto 1.2 Edition 7 im Vergleichstest zweier asiatischer Kleinstwagen ein gutes Zeugnis aus. Aber hat sich der Koreaner auch in Bezug auf die

Verbrauchswerte und Alltagskosten ein Lob verdient?

UNSER TESTVERBRAUCH 5,2 Liter Super soll sich der Picanto laut WLTP-Norm auf 100 Kilometer genehmigen. Im Test waren es 6,0 Liter, womit sich für diese Distanz Spritkosten

in Höhe von 9,05 Euro ergeben. Behutsam bewegt, sinkt der Verbrauch auf 4,9 Liter – und mit ihm der Wert des benötigten Superbenzins auf 7,39 Euro. Mit dynamischer Fahrweise treibt man den Kraftstoffkonsum dagegen auf 8,0 Liter und die damit verbundenen Kosten auf 12,07 Euro.



Die Kraftstoffkosten errechnen sich anhand des tagesaktuellen Kraftstoff-Preises auf unserem Partner-Portal mehr-tankende (15.07.2021 / Super: 1,55 Euro/Liter). Der Testverbrauch setzt sich zu 70 % aus der Pendler-Runde und jeweils 15 % Eco und Sport zusammen.

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN

Wer so ressourcenschonend fährt wie wir auf unserer Eco-Runde, drückt die Spritkosten für 100 Kilometer auf 7,60 Euro. Die eher heftige Gangart resultiert in einer Summe von 12,71 Euro.

Die Kfz-Steuer kostet für den Kia Rio 99 Euro pro Jahr, die Haftpflicht-Versicherung beträgt 376 Euro. Teil- und Vollkasko schlagen mit zusätzlichen 70 beziehungsweise 297 Euro zu Buche.

Monatliche Unterhaltskosten von 213 Euro zahlt, wer den Kia 15.000 Kilometer im Jahr fährt. Beträgt die Laufleistung das Doppelte, steigt die Summe auf 383 Euro. Den Wertverlust lassen wir in dieser Rechnung außen vor. ■

FAZIT Marcel Sommer

Im Testverbrauch landet der 16.490 Euro teure Kia Rio 1.2 Vision mit 84 PS bei einem Durchschnittswert von 6,2 Liter Super pro 100 Kilometer. Damit betragen die Kraftstoffkosten auf dieser Distanz 9,61 Euro. Die monatlichen Unterhaltskosten liegen bei 213 Euro (15.000 km jährliche Laufleistung) oder 383 Euro (30.000 km jährliche Laufleistung).

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN

Picanto-Besitzerinnen und -besitzer können dagegen bei der Kfz-Steuer knausern, die lediglich 68 Euro pro Jahr kostet. Für die Haftpflicht-Versicherung werden 356 Euro fällig, während für eine Teilkasko-Aufstockung 58 und für ein Vollkasko-Upgrade 278 Euro zusätzlich einzuplanen sind. Aus all diesen Summen speisen sich monatliche Unterhaltskosten von 189 Euro, wenn der Kia Picanto 1.2 Edition 7 im Jahr 15.000 Kilometer abspulst. Bei doppelter Fahrleistung steigt dieser Wert auf 341 Euro. Der Wertverlust bleibt in dieser Kalkulation außen vor. ■

FAZIT Thomas Harloff

Der Kia Picanto 1.2 Edition 7 mit 84 PS starkem 1,2-Liter-Vierzylinder-Benziner kostet mindestens 13.250 Euro und verbraucht im Schnitt 6,0 Liter, was auf 100 Kilometer Kraftstoffkosten von 9,05 Euro nach sich zieht. Die monatlichen Unterhaltskosten betragen 189 Euro bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometern. Steigt diese auf 30.000 Kilometer, erhöht sich die Summe auf 341 Euro.



DATEN

KIA SORENTO 2.2 CRDi AWD

Erstzulassung 22.2.2021

| | |
|------------------------------|---------------------|
| Grundpreis | 55.790,- |
| Testwagenpreis | 56.710,- |
| km-Stand | |
| bei Übernahme (30.4.2021) | 3.852 |
| km-Stand aktuell | 29.882 |
| Hubraum cm³ | 2.151 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 148 (202) bei 3.800 |
| max. Drehmoment Nm bei 1/min | 440 bei 1.750 |

Leergewicht/ zul. Gesamtgewicht kg 1.895/2.510

Fahrleistungen

| | |
|-------------------------------|------|
| Beschleunigung in Sekunden | |
| Dauertest-Anfang | |
| 0 - 50 km/h | 2,9 |
| 0 - 80 km/h | 5,9 |
| 0 - 100 km/h | 8,7 |
| 0 - 120 km/h | 12,3 |
| 0 - 140 km/h | 17,1 |
| 0 - 160 km/h | 23,8 |
| Zwischenspur | |
| 60 - 100 km/h | 4,8 |
| 80 - 120 km/h | 6,4 |
| Höchstgeschwindigkeit in km/h | |
| | 202 |

Verbrauch (NEFZ-Norm) in l/100 km
 Stadt/über Land/gesamt 6,8/5,1/5,7
 CO₂-Ausstoß WLTP 175 g/km
 Schadstoffklasse Testwagen Euro 6d ISC

Verbrauchswerte im Test in l/100 km
 Testverbrauch (Diesel) 7,9

ZUM PREMIUM-SUV GEMAUSERT

Als Plug-in Hybrid zum Einstöpseln an der Steckdose ist der Kia Sorento besonders attraktiv – bis zu sieben Sitze.

Vor 18 Jahren brachte der koreanische Autobauer Kia den sportlich-nützlichen Geländewagen Sorento auf den Markt. Schon damals war das Fahrzeug eine gute Wahl. Das aktuelle Modell überzeugt indes vor allem als Plug-in Hybrid rundum.

Preise: Beim Namen Sorento kommt einem leicht das Seebad Sorrent am Golf von Neapel in den Sinn – weniger die Region Fernost, in der Kia beheimatet ist. Egal, das edel anmutende SUV mit bis zu sieben Sitzen und sieben Jahren Garantie taugt als erfolgreicher Global Player. Allerdings: Lag der Einstiegspreis 2003 noch bei 25.410 Euro, sind es heutzutage stolze 42.490 Euro. Beim hochmodernen Sorento Plug-in Hybrid zum Einstöpseln an der Steckdose – den es damals noch gar nicht gab – sind es gar 53.940 Euro. Und wenn man die Highend-Version namens Platinum wählt, werden mindestens 61.940 Euro fällig. Wobei Kia die kombinierte Innovationsprämie mit 5.625 Euro angibt.

Gesamteindruck: Kia und der Sorento haben sich erheblich gemauert und erobern sich im Premium-Segment zunehmend einen festen Platz. Wobei das deutlich gestiegene Preisniveau im Vergleich zu Konkurrenzmodellen aber immer noch als attraktiv gelten darf. Denn man erhält mit dem 4,81 Meter langen Plug-in Hybriden einen 265 PS starken Allrounder, der im feinen Zwirn daherkommt und in jeder Hinsicht bestens aus-

gestattet ist, der mit seinem Allradantrieb aber auch als Off-roader oder als Zugfahrzeug mit Boots- oder Pferdeanhänger souverän zu Diensten ist.

Fahren: Im Fahrzeug arbeiten ein 1,6-Liter Vierzylinder-Benziner und ein Elektromotor zusammen. Die rein elektrische Reichweite liegt unter idealen Bedingungen bei annähernd 60 Kilometern, was der neuen Förderrichtlinie sehr nahe kommt. Das Sechsgang-Automatikgetriebe macht das Fahren höchst angenehm. Störend ist allenfalls, dass der Wagen teils etwas unharmonisch abrollt.

Antrieb: Dafür bietet das maximale Laderaumvolumen mit über zwei Kubikmetern und verschiebbarer Rückbank erstklassigen Nutzwert. Da zeigt sich ein luxuriöser Lademeister.



Den theoretischen Verbrauch nach WLTP gibt Kia mit 1,6 Litern beziehungsweise 16,1 kWh Strom pro 100 Kilometer an (CO₂: 36 g/km). Klar, dass dies im Alltagsbetrieb nicht hinhaut. Nur wenn man so oft wie möglich Strom lädt, wird der Plug-in Hybrid seiner Rolle gerecht. Ansonsten muss man mit einem Verbrauch von rund sieben Litern Sprit pro 100 Kilometer rechnen – wenn man die Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h nicht ausreizt.

Hermann Motsch-Klein

Fast 30.000 Kilometer begleitet uns nun schon der Sorento, der größte SUV von Kia. Wuchtig im Auftritt, überaus luftig, muss er als 2.2 CRDi mit Allradantrieb beweisen, ob er sein Geld wert ist.

Rar werden sie: geräumige Familienwagen mit druckvollen Dieselmotoren, verdrängt von kleinen Benzinern, Hybriden aller Couleur und Elektroautos. Bedauerlich, Euro-6-Selbstzünder tragen bekanntermaßen eine weiße Weste und sind für flott absolvierte Dauertest-Kilometer perfekt.

Wie schön also, dass Kia den Sorento nicht als (ebenso verfügbaren) PHEV, sondern mit seinem 2,2 Liter großen Diesel zum Dauerlauf nach Stuttgart entlässt. Sein Vierzylinder-Triebwerk läuft vergleichsweise geschmeidig, leistet 202 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 440 Nm. Damit zählt der Sorento zu den kräftigeren Vertretern, bringt seine 1,9 Tonnen Gewicht flott in Schwung (0 - 100 km/h: 8,7 s) und schwächelt auch nicht an steileren Autobahnpassagen im Stile der Kasseler Berge. Das zugehörige Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Gänge sanft, passend und ohne Hektik. Schaltwippen am Lenkrad wären da, sind aber angesichts der geruhsamen Auslegung in der Regel überflüssig. Wichtiger ist da schon der Verbrauch: 7,9 Liter Diesel nach fast 30.000 Kilometern. Oha – für einen Allradler dieses Formats ein sehr respektable Wert. Der kürzlich vorgestellte Dauertest-SUV von Ford, ein Kuga mit 190-PS-Diesel, liegt aktuell bei 7,1 Litern, ein Mazda CX-30 mit selbstzündendem Benzin (186 PS) bei 7,9 Litern Sprit.

Selbst Federungskomfort und Fahrverhalten passen gut zum kräftigen Antrieb. Trotz üppiger 20-Zoll-Bereifung rumpelt der schwere SUV nicht ungehörig über Querfugen und ungepflegte Straßen. Kurze Wellen meistert er ohne störende Wiperei, und dank seiner rückmeldestarken Lenkung durchheilt er auch Kurven angemessen flott und sicher. Übrigens ganz ohne adaptive Dämpfer. Einzige Fahrwerksspezialität: eine automatische Niveauregulierung an der Hinterachse – sinnvoll, wenn



Die digitalen Instrumente sind (teils) unverspielt und damit bestens ablesbar. Die Bedienung fällt nicht weiter schwer.



der üppige Laderaum zur Gänze genutzt wird.

Vorgefahren in der teuersten Platinum-Variante (ab 55.790 Euro) mit Allradantrieb und fünf Sitzplätzen hat der 4,81 Meter lange SUV freilich noch mehr zu bieten. Klasse ist schon mal die schiere Rauffülle, nicht nur für die Insassen. Der Gepäckraum ist groß, fasst je nach Position der verschiebbaren Rückbank 705 bis 910 Liter (inklusive Unterbodenfächern). Falls das mal nicht reicht, kann die zweite Sitzreihe per Ferntriebregelung teilweise oder ganz umgeklappt werden. Mit 2.100 Litern Stauraum zählt der SUV damit zu den ganz großen Transportern im Fuhrpark. Ideal für unsere Fotografen oder das Eventteam, wenn es mal wieder zu einer Rallye geht.

VIELE EXTRAS, KAUM ÄRGER Den hohen Preis rechtfertigt das Platzangebot allein allerdings nicht. Wohl aber das große Angebot an digitalen Instrumenten, hilfreichen Assistenzsystemen, Entertainment und Cloud-Navigation sowie das tolle Head-up-Display, die sich allesamt trotz zahlreicher Funktionen vergleichsweise einfach bedienen lassen und schlichtweg funktionieren. Lediglich die Verkehrszeichenerkennung irrt sich gelegentlich.

Zugleich verwöhnt der Kia seine Insassen mit klangstarker Bose-Soundanlage, guter Materialqualität und Nappaledersitzen (vorne beheizt und belüftet, hinten nur beheizt), die nicht nur gut ausschauen, son-

dern auch überaus bequem geraten sind.

Läuft also so weit alles bestens. In wenigen Tagen steht die erste Inspektion an. Viel mehr als Öl, AdBlue und Wischerblätter dürfte nicht fällig sein. Dann gehts in den Winter. Hoffentlich fallen reichlich Flocken vom Himmel. Zu gerne wollen wir den in Snow White Pearl lackierten Allradler über schneeverwehte Straßen treiben, die gebotenen Fahrmodi einmal gründlich austesten und steile Berge erklimmen.

Schließlich zählen auch echte Allradler zu einer immer selteneren Gattung.

Text: Michael von Maydell
 Fotos: Arturo Rivas

FAZIT

Dass der unkomplizierte Kia Sorento mit viel Raum und reichlich Extras auftrumpft, war ja klar. Aber wie gut Antrieb, Lenkung und Fahrwerk harmonisieren, macht Lust auf mehr. Hoffentlich bis zum Schluss.

KIA SORENTO GEWINNT GEGEN VW TIGUAN

■ Multitalente: Die Fachzeitschrift Auto Zeitung ging mit den praktischen Alleskönigern Kia Sorento 2.2 CRDi AWD und VW Tiguan Allspace 2.0 TDI SCR 4Motion auf Vergleichstour. Das Rennen bei den beiden SUVs, denen beste Praxistauglichkeit und großzügige Platzverhältnisse attestiert werden, machte am Ende der Kia Sorento. Er gewann nicht nur die Eigenschaftswertung, sondern sicherte sich auch den Gesamtsieg mit 3.173 Punkten. Der Tiguan kam in der Gesamtwertung auf 3.123 Punkte. Eine bessere Wertung erzielte der Sorento insbesondere in den Kategorien „Karosserie“ und „Fahrtdynamik“, und auch bei den Faktoren „Kosten/Umwelt“ lag der Kia vorne. Hier schlugen vor allem die umfassende Ausstattung und die hohen Garantieleistungen positiv zu Buche. Im Fazit von Redakteur Elmar Siepen heißt es: „Die Auffrischung hat dem VW Tiguan Allspace gutgetan. Dennoch verliert der Seriensieger im Kompakt-SUV-Segment diesen Test. Die Gründe sind vielfältig: Der Kia Sorento wirkt hochwertiger, bietet mehr Platz, bremst besser und ist mit einem Garantiepaket gesegnet, von dem VW-Fahrer nur träumen können: Sieben Jahre Vollgarantie sind nicht nur ein Wort, sondern auch extrem punkteträchtig, womit der Koreaner seine höheren Unterhaltskosten ausbügelt. Leuchtende Beispiele für hohe Praxistauglichkeit im Alltag sind dagegen beide.“

KIA SORENTO WIRD SYMPATHIESIEGER VOR DEM VW TIGUAN

■ Siebensitzer: Auch die Fachzeitschrift Auto Bild ließ den Kia Sorento 2.2 CRDi AWD und den VW Tiguan Allspace 2.0 TDI 4Motion gegeneinander antreten. Zwar ging der Gesamtsieg hier an den Tiguan, doch den Titel Sympathiesieger holte sich der Sorento. Im Fazit schreiben die Redakteure Christoph Richter und Berend Sanders: „Volkswagen sichert sich den Sieg über die Punkte, Sympathiesieger ist jedoch der Kia. Die kleine Großfamilie kann sich sieben Jahre lang sorglos auf ihren Shuttle verlassen – das beruhigt ungemein.“ Entsprechend viel Lob gab es für den Sorento bei den Kosten: „Wer hier vorneweg fährt, steht wohl außer Frage.“ Während der Kia mit einer umfassenden Serienausstattung punktet, bieten die Wolfsburger viele Extras nur gegen Aufpreis an. „Das Thema Garantie sprechen wir auch gerne nochmal an: Bei Kia sind es sieben Jahre, bei VW nur zwei“, heißt es im Auto Bild-Vergleich. Sehr positiv fiel beim Sorento auch das Innenleben auf: „Kia ist bei Platzangebot, Komfort und Einstieg nach ganz hinten deutlich großzügiger. Selbst in der letzten Reihe gibt es eine Klimaregelung und zwei USB-Anschlüsse. Im engen VW bleibt nur der Blick aus dem Fenster oder auf die Hartplastikablagen.“ Alles in allem sei der „Kia Sorento ein wirklich gelungener Siebensitzer“ und „auf jeden Fall eine Alternative zum Allspace“.



DAS BESTE COUPÉ, DAS BMW NIE GEBAUT HAT

Der Kia Stinger ist eine klassische Sportlimousine: schick, schnörkellos und viel günstiger als die deutsche Konkurrenz.

Coupés sind die Königsklasse des Automobilbaus. Elegant, sportlich, zeitlos, ohne den zweifelhaften Halbstarcken-Charme eines Sportwagens. Für jeden Hersteller sind sie das ultimative Aushängeschild. Weshalb sich vor allem die Hersteller hochpreisiger Fahrzeuge an diese Fahrzeugklasse heranwagen. Geld lässt sich mit diesen Automobilen kaum verdienen. Die Verkaufszahlen sind vergleichsweise niedrig, das Image mit dem fortschreitenden Klimawandel fragwürdig.

Umso erstaunlicher ist es, dass sich ausgerechnet der koreanische Hersteller Kia in dieses Segment wagt. Der Stinger ist der Abschluss einer beeindruckenden Transformation. Kia hat sich vom Hersteller von Neuwagen mit durchwachsender Qualität zur größten Konkurrenz für deutsche Hersteller entwickelt. Mit den richtigen Modellen, mit frischem Design, auf dem neuesten technischen Stand – zu einem besseren Preis. Nur für die Autofans fehlte etwas zwischen all diesen eher vernunftbegabten Klein-, Kompakt- und Mittelklassewagen: ein Sportcoupé.

Die erste Generation des Stinger kam 2017 auf den Markt, der kommerzielle Erfolg blieb überschaubar. Trotzdem gibt es jetzt ein Facelift, das das Coupé noch einmal modernisiert, bevor es wohl ohne Nachfolger ausläuft. Die Vernunft und der Zeitgeist verhindern eine Weiterführung.

Dabei ist das wirklich schade. Wer sich die Linienführung des Kia ansieht, mag gar nicht glauben, dass es sich um ein koreanisches Coupé handelt. Vielleicht auch, weil es unter der Führung zweier Deutscher entstanden ist, die der asiatische Hersteller vor einigen Jahren abwarb. Peter Schreyer, der über Jahrzehnte das Design der VW-Gruppe bestimmte und unter dem der erste Audi TT entwickelt wurde. Und Entwick-

lungschef Albert Biermann, der bei BMW M für die sportlichsten Bayern verantwortlich war.

Das Ergebnis kann sich sehen und fahren lassen. Der Einstieg gelingt trotz tiefer Straßenlage ohne Verrenkung. Es sitzt sich tief, aber nicht so flach auf dem Asphalt, dass es beim Aussteigen peinlich werden könnte. Im Inneren verwöhnt Kia mit hervorragender Verarbeitung, es gibt Leder, rote Ziernähte und viel Alcantara. Der Kunststoff verbirgt sich da, wo er nicht sofort ins Auge fällt. Das Lenkrad ist wie bei vielen sportlichen Modellen unten abgeflacht, Fahrerinnen und Fahrer schauen auf einen analogen Tacho mit einem kleinen Display dazwischen. Angesichts des Prestige-Rennens um immer größere Bildschirme wirkt das wie eine nostalgische Rückbesinnung, die verdeutlichen soll, dass es sich hier nicht nur um ein Auto, sondern eine „Fahrmaschine“ handelt.

Was nicht heißt, dass es kein großes Display im neuen Kia Stinger gäbe. Das sitzt auf der

Mittelkonsole und ist mit einer Diagonale von 26 Zentimeter ein bisschen breiter als im Vorgänger. Der Bildschirm reagiert schnell, die Menüs sind wie bei den meisten modernen Autos ausufernd und bedürfen einer kurzen Eingewöhnungszeit. Außerdem lädt es mitunter recht langsam. Positiv anzumerken ist: Die Sprachsteuerung funktioniert auf Anhieb, Touchflächen und weitere Bildschirme spart sich der Stinger. Stattdessen gibt es analoge Knöpfe, Rädchen und Schaltflächen.

Gestartet wird das Coupé stilecht über einen eigenen Knopf. Lautes Aufheulen des Motors oder Fehlzündungen gibt es nicht, der Kia Stinger ist ein Coupé für das Understatement.

Was nicht heißen soll, die Sportlimousine sei schwach motorisiert. Diesel und Vierzylinder-Ottomotor wurden mit dem letzten Facelift aus dem Programm genommen, geblieben ist das stärkste Aggregat mit V6 und 366 PS. Das gibt es



Er war als Kampfansage an die deutschen Hersteller gedacht, doch der Kia Stinger verkauft sich leider nicht gut genug. Zu wenig Markenprestige?

nur mit einer achtstufigen Automatik, die keine Wünsche offen lässt. Die Schaltvorgänge sind kaum zu spüren, der Kia Stinger fährt sich fast wie ein Ein-Pedal-Auto.

Im Komfort-Modus ist das Coupé ein angenehmer Gleiter, der die Kilometer abspult, ohne das Gesäß der Insassen durch eine zu harte Abstimmung zu malträtieren. Im Sport-Fahrprogramm ändert sich das, die Abstimmung ist schärfer, die Lenkung präziser, trotzdem wird aus dem Stinger kein Sportwagen, sondern eine sportliche Limousine. Nur wenn es um die Klimaanlage geht, zeigt das Coupé weltmeisterliche Sprintqualitäten. Die bläst im Automatikmodus los, als gelte es eine Segelregatta zu gewinnen.

Der Verbrauch ist für ein Fahrzeug dieser Art akzeptabel, meist steht eine elf vor dem Komma. Werte unter zehn Liter Benzin auf 100 Kilometer sind nur im Eco-Fahrmodus zu erreichen. Die Sicht nach hinten ist konstruktionsbedingt eher bescheiden, Kia behilft sich mit der serienmäßigen Rückfahrkamera und einer 360-Grad-Sicht zum Einparken.

Ein Ausstiegswarner meldet nahende Autos oder Radfahrer, der Spurhalteassistent erkennt selbst Straßenränder, bei gefährlichem Querverkehr greift eine Notbremsfunktion ein. Für 57.900 Euro gibt es den Stinger fast in Vollausstattung. Extra kosten nur das Sonnendach, alternative Sitzbezüge und die Sportauspuffanlage. Ein vergleichbares Audi S5 Coupé ist mehr als 10.000 Euro teurer. Dafür gibt es bei Kia noch den Kleinwagen Picanto dazu.

Lange werden sich Coupé-Fans nicht mehr am Stinger erfreuen können. Seine Tage sind gezählt, die Verkaufszahlen sind zu gering, das Prestige nicht groß genug. Das Unverständlichste ist aber, dass kaum einer den sportlichen Kia kennt. Das hat aber einen Vorteil: Findige Gebrauchtwagenkäufer werden sich in einigen Jahren genau darüber freuen. Felix Reek ■

DER STACHEL SITZT

Kia bringt seine Sportlimousine nur noch mit der Top-Motorisierung an den Start. Eine richtige Entscheidung.

Das schnelle Glück für vergleichsweise kleines Geld? Das gibt es. Wer eine voll ausgestattete Sportlimousine sucht, der ist beim Kia Stinger richtig. Das hat auch mein Kumpel erfahren, der auf der Suche nach etwas Sportlichem die üblichen Verdächtigen aufsuchte, Probe fuhr, die Preislisten studierte und beim Kia landete. Seither freut er sich, auf jeden Daumen hoch und genießt es auf der Autobahn Audi, BMW und Co. Paroli zu bieten.

Für mich ist der Kia Stinger (deutsch: Stachel) mehr ein Reiseswagen, denn ein Rasewagen. Der Zusatz GT für Gran Turismo passt – mit der 4,81 Meter langen Limousine lässt sich trefflich reisen, ohne Verzicht auf Komfort und all die vielen Extras, die das Autofahren zum Genuss machen.

Der Stinger ist ein gelungenes Auto. Er sticht aus der Masse heraus. Es geht nicht darum, als erster am Ziel zu sein, sondern das Fahren zu genießen, sagte Gregory Guillaume, Designchef von Kia Europa, bei der Präsentation des Wagens.

Damals gab es den Stinger noch als Standardmodell mit Heckantrieb (2,0-Liter-Turbobenziner mit 255 PS), 2,2-Liter-Turbodiesel mit 200 PS oder

als 370 PS starken GT mit 3,3-Liter-V6 und heckbetontem Allradantrieb. Seit dem Facelift hat Kia den Stinger nur noch mit der Top-Motorisierung im Angebot. 90 Prozent der Käufer hätten sowieso kein anderes Modell gewollt.

Bei einem echten Gran Turismo dürfen Leistung, Dynamik und Styling nicht kompromisslos realisiert werden, betonte Guillaume. Luxus, Komfort und ausgewogene Optik hätten einen hohen Stellenwert. Das zeigte sich in der für einen Sportwagen typischen langen Motorhaube, dem kurzen Überhang vorn, einem langen Radstand sowie einem größeren Überhang am Heck. Die Idee der Designer war, dass sich Fahrer und Beifahrer wie in einem Kokon fühlen, doch auch im Fond geht es trotz der steil abfallenden Dachlinie nicht eng zu.

Der Stinger ist kein Auto, das allein mit dem Rechenschieber in der Hand gekauft wird, sondern auch etwas für Bauchmenschen. Bei dieser Limousine würden Menschen auf Kia aufmerksam, die bislang noch nie über ein Fahrzeug der Marke nachgedacht hätten. Warum nicht: Der Kia ist ein sportlicher Langstreckler, obendrein familientauglich. Andreas Rabel ■



AUFSTIEG IN DIE LUXUSKLASSE

■ Kia präsentierte mit dem Concept EV9 auf der Los Angeles Auto Show die Studie eines rein elektrisch angetriebenen SUV der Luxusklasse. Er basiert auf der 800-Volt-Plattform von Hyundai und Kia (E-GMP), entsprechend dürften seine Kenndaten dem EV6 ähneln, der maximal bis zu 430 kW (585 PS) per Allradantrieb auf die Straße bringt. Im Gegensatz zum EV6 wird das künftige Topmodell der EV-Baureihe mit einer dritten Sitzreihe aufwarten. Die Serienversion dürfte spätestens 2026 auf den Markt kommen. Bis dahin will Kia bereits elf vollelektrische Autos am Start haben.