

# Pressespiegel Q2-2019



Kia XCeed		
<u>Hier ist (fast) alles Gold, was glänzt</u>	Auto Bild 36-2019 / 05.09.2019	1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplung); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l / 100 km; CO2-Emission kombiniert 130 g/km.
<u>Wachstumsbeschleuniger</u>	Stern online 02.09.2019	
<u>Mister 50 Prozent</u>	auto motor und sport 03.09.2019	
<u>Künftig auch mit Stecker</u>	Focus online 02.09.2019	
Kia ProCeed		
<u>Rassiges Coupé und trotzdem praktisch</u>	Super Illu 35-2019 / 22.08.2019	1.6 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe);150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 155 g/km.
<u>Eine Frage des Designs</u>	Flottenmanagement 03-2019 / 18.06.2019	
<u>...weil der Schönling auch ein ganz</u>	Auto Bild 20-2019 / 16.05.2019	1.4 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung);103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 129 g/km.
<u>patenter Typ ist</u>		
<u>Der deutsche Koreaner</u>	Berliner Kurier 26.06.2019	1.6 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung);103 kW (140 PS): 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 142 g/km.
Kia Ceed GT		
<u>Vergleichstest</u>	Auto Bild 08-2019 / 01.08.2019	1.6 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe);150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 155 g/km.
<u>Kia Ceed setzt Höhenflug fort</u>	Die Welt 27.07.2019	
		1.6 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung);150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 142 g/km.
Kia Ceed		
<u>Vernunft-Auto mit Pfiff</u>	Mitteldeutsche Zeitung 18.05.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 111 g/km.
<u>Kia Ceed setzt Höhenflug fort</u>	Die Welt 27.07.2019	
		1.4 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung);103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 129 g/km.
Kia Ceed Sportswagon		
<u>Die (fast) Alleskönner</u>	Stuttgarter Zeitung 03.08.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 111 g/km.

The Power to Surprise

<u>Freuden der Zweckmäßigkeit</u>	Berliner Morgenpost 25.05.2019	1.4 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 129 g/km.
<u>Der bremsst die anderen aus</u>	Auto Straßenverkehr 16-2019 / 10.07.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 104 g/km.
<b>Kia e-Soul</b>		
<u>462 Kilometer!</u>	Auto Bild 24-2019 / 06.06.2019	64-kWh-Batterie, 150 kW (204 PS): Stromverbrauch: 15,7 kWh / 100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Da ist Musik drin</u>	Firmenauto 06-2019 / 01.06.2019	64 kWh Batterie Edition 7 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh / 100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km.
<b>Kia e-Niro</b>		
<u>So wird Elektro-Mobilität alltagstauglich</u>	Bild 05.07.2019	64-kWh-Batterie, 455 km Reichweite, 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km.
<u>So schön kann Cruisen sein</u>	Bunte 36-2019 / 29.08.2019	39,2-kWh-Batterie, 289 km Reichweite, 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,3 kWh/100 km; CO2-Emission kombiniert 0 g/km.
<b>Kia Niro Hybrid</b>		
<u>Facelift: Niro Hybrid und Plug-in</u>	Westfälische Allgemeine Zeitung 15.07.2019	
<b>Kia Sportage</b>		
<u>Versuch's mal mit Gemütlichkeit</u>	Heilbronner Stimme 15.06.2019	2.0 CRDi AWD EcoDynamics+ (Diesel, Hybrid, Automatik); 136kW (185PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 153 g/km.
<u>Noch ein Mildhybrid</u>	Focus online 22.05.2019	
<u>Bleib noch ein bisschen!</u>	Auto Bild allrad 09-2019 / 14.08.2019	1.6 CRDi 2WD EcoDynamics+ (Diesel, Schaltgetriebe); 85 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 117 g/km.
<b>Kia Optima Sportswagon</b>		
<u>Kräftiger Reise-Kombi</u>	Heilbronner Stimme 22.06.2019	2.0 T-GDI (Benzin, Automatik); 175 kW (238 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 212 g/km.
<b>Kia Stonic</b>		
<u>Ein SuVchen mit Temperament</u>	Rhein-Zeitung 10.08.2019	1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 130 g/km.

The Power to Surprise

<u>Kleines SuV mit vielen Stärken</u>	Autogazette online 04.07.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe) 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 108 g/km.
<b>Kia Stonic/Kia Rio</b>		
<u>Neue Motoren und Getriebe</u>	auto motor und sport online 16.07.2019	1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 120 g/km.
<b>Kia Rio</b>		
<u>Märchenhafter Aufstieg</u>	Südwest Presse 22.06.2019	1.2 (Benzin, Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 129 g/km. 1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 119 g/km.
<b>Kia Picanto</b>		
<u>Würziger Korea-Mix</u>	Rüsselsheimer Echo 20.07.2019	1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 107 g/km.  1.0 (Benzin, Schaltgetriebe); 49 kW (67 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,5 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 103 g/km.
<u>Kia Picanto: Frisch und fröhlich</u>	Auto Bild 26-2019 / 27.06.2019	
<b>Kia Stinger</b>		
<u>Kia kann auch anders</u>	Augsburger Allgemeine 06.07.2019	2.2 CRDi AWD (Diesel, Automatik); 147 kW (200 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,4 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 169 g/km. 3.3 T-GDI V6 AWD (Benzin, Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 l/100 km; CO2-Emission kombiniert 240 g/km.
<u>Sticht</u>	Focus online 16.06.2019	

The Power to Surprise

# Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen

AUSGABE 02-2019

TEST & TECHNIK · Kia XCeed

## Kia XCeed

<b>Auto Bild</b> 36-2019 / 05.09.2019 Hier ist (fast) alles Gold, was glänzt	1
<b>Stern</b> online · 02.09.2019 Wachstumsbeschleuniger	2
<b>auto motor und sport</b> online · 03.09.2019 Mister 50 Prozent	3
<b>Focus</b> online · 02.09.2019 Künftig auch mit Stecker	3
<b>Kia ProCeed</b>	
<b>Super Illu</b> 35-2019 / 22.08.2019 Rassiges Coupé und trotzdem praktisch	4
<b>Flottenmanagement</b> 03-2019 / 18.06.2019 Eine Frage des Designs	4
<b>Auto Bild</b> 20-2019 / 16.05.2019 ...weil der Schönling auch ein ganz patenter Typ ist	4
<b>Berliner Kurier</b> 26.06.2019 Der deutsche Koreaner	5
<b>Kia Ceed</b>	
<b>Mitteldeutsche Zeitung</b> 18.05.2019 Vernunft-Auto mit Pfiff	5
<b>Die Welt</b> 27.07.2019 Kia Ceed setzt Höhenflug fort	6
<b>Kia Ceed Sportswagon</b>	
<b>Stuttgarter Zeitung</b> 03.08.2019 Die (fast) Alleskönner	6
<b>Berliner Morgenpost</b> 25.05.2019 Freuden der Zweckmäßigkeit	6
<b>Auto Straßenverkehr</b> 16-2019 / 10.07.2019 Der bremsst die anderen aus	6
<b>Kia e-Soul</b>	
<b>Auto Bild</b> 24-2019 / 06.06.2019 462 Kilometer!	7
<b>Firmenauto</b> 06-2019 / 01.06.2019 Da ist Musik drin	7
<b>Kia e-Niro</b>	
<b>Bild</b> 05.07.2019 So wird Elektro-Mobilität alltagstauglich	8
<b>Bunte</b> 36-2019 / 29.08.2019 So schön kann Cruisen sein	8
<b>Kia Niro Hybrid</b>	
<b>Westfälische Allgemeine Zeitung</b> 15.07.2019 Facelift: Niro Hybrid und Plug-in	8
<b>Kia Sportage</b>	
<b>Heilbronner Stimme</b> 15.06.2019 Versuch's mal mit Gemütlichkeit	9
<b>Focus</b> online · 22.05.2019 Noch ein Mildhybrid	9
<b>Auto Bild allrad</b> 09-2019 / 14.08.2019 Bleib noch ein bisschen!	9
<b>Kia Optima Sportswagon</b>	
<b>Heilbronner Stimme</b> 22.06.2019 Kräftiger Reise-Kombi	9
<b>Kia Stonic</b>	
<b>Rhein-Zeitung</b> 10.08.2019 Ein SUVchen mit Temperament	10
<b>Autogazette</b> online · 04.07.2019 Kleines SUV mit vielen Stärken	10
<b>Kia Stonic/Kia Rio</b>	
<b>auto motor und sport</b> online · 16.07.2019 Neue Motoren und Getriebe	10
<b>Kia Rio</b>	
<b>Südwest Presse</b> 22.06.2019 Märchenhafter Aufstieg	11
<b>Kia Picanto</b>	
<b>Rüsselsheimer Echo</b> 20.07.2019 Würziger Korea-Mix	11
<b>Auto Bild</b> 26-2019 / 27.06.2019 Kia Picanto: Frisch und fröhlich	11
<b>Kia Stinger</b>	
<b>Augsburger Allgemeine</b> 06.07.2019 Kia kann auch anders	12
<b>Focus</b> online · 16.06.2019 Sticht	12



36-2019 / 05.09.2019



Fein gemacht: Das Cockpit gibt keinerlei Rätsel auf, die Qualität stimmt. Gut: großer Navi-Monitor auf Augenhöhe.

Das Design der Koreaner hat inzwischen einen hohen Reifegrad erreicht – da macht auch der XCeed keine Ausnahme.



## Hier ist (fast) alles Gold, was glänzt

Jetzt wird der Kia Ceed auch noch zum SUV! Am 21. September kommt der XCeed zu den Händlern – AUTO BILD hat schon mal 'ne Runde gedreht

Von Andreas May

SIE HABEN ES NICHT zugegeben, aber wir ahnen es: Es gibt da drei Buchstaben, vor denen VW vielleicht keine Angst hat, aber wenigstens Respekt. KIA! Zweimal schon hat der kompakte Ceed im AUTO BILD-Vergleich gegen den Golf gewonnen. ZWEIMAL! Jetzt kommt der Hochparterre-Ceed. Er heißt XCeed, ist mit 4,40 Metern knapp neun Zentimeter länger als sein kompakter Bruder, aber auch fünf höher.

Zuerst mal eins: Der Designer des XCeed war mal bei VW. Peter Schreyer (Audi TT, Golf IV) hat hier einen Kompakt-SUV auf die Räder stellen lassen, der schon beim Anblick Spaß macht. Tigernasen-Grill, nach hinten abfallende Dachlinie, vorn und hinten Unterfahrerschutz-Blenden. Sieht richtig stark aus, der Typ in Quantum Yellow. Liegt auch daran, dass er zwei Zentimeter breiter ist als der Ceed und ihm die 18-Zoll-Räder gut stehen. Dazu das riesige Sonnendach (990 Euro), Sportsitze mit schwarzem Stoff, gelben Nähten und Wabensteppung (nur in der Launch-Edition zum Markt-

start). Oder das belederte, beheizbare Sportlenkrad sowie Sitz- und Lenkradheizung (im Emotion-Paket 1.190 Euro).

Wertig auch der riesige, breite Touchscreen mit Echtzeit-Navi in Verbindung mit dem eigenen Handy (1.390 Euro). Mensch, Kia! Wenn wir bedenken, dass bei euch noch vor zehn Jahren nur ein UKW-Radio drinsteckte, bei dem wir froh waren, den Heimatsender rauschfrei zu empfangen...

Welch ein Fortschritt! Und dabei sind die Koreaner auf dem Boden geblieben. Ihre Technik folgt dem Menschen, nicht umgekehrt. Drehrädchen für laut und leise? Check! Monitor mit Kurzwahltafeln drunter? Dito. Auch für die Klima-Bedieneinheit reicht die Volksschule, alles klar und selbsterklärend.

Kurze Sitzprobe: vorn klasse wegen gut konturierter Sitze, hinten besser als im Ceed. Klar, ist eben größer, oder? Nix da, der Radstand ist geblieben, das Längenwachstum liegt an größeren Überhängen vorn und hinten. Also: Vier Männer reisen bequem, können dank 426 Liter Kofferraum (31 mehr als im

### ERSTER EINDRUCK

Das mögen wir und das nicht

Sehr durchdachtes Cockpit mit Digi-Tacho und riesig breitem Touchscreen. Aber unser Handy lädt kabellos nur fünf Prozent in einer Dreiviertelstunde auf. Geht das nicht schneller?

Hinten ein bisschen überflüssiges Design-Bling-Bling in Form der Auspuffblenden und des angedeuteten Unterschutzblechs, dafür innen angenehme Platzverhältnisse.

Ceed) auch genügend Gepäck mitnehmen. Und wer fährt? Ich natürlich!

Hey, VW, lest ihr noch mit? So geht DSG! Der XCeed fährt ohne Ruckeln los, wir haben es mehrfach getestet an der Ampel, konnten es selbst nicht glauben. Aber es stimmt: Er beschleunigt harmonisch und bockt nicht. Im Zusammenspiel mit dem 1,4-Liter-Turbo-Benziner und 140 PS arbeitet das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ebenso gewissenhaft wie ein Abteilungsleiter in der Finanzbehörde, immer zuverlässig und nie auffällig. Zwinker-Smileys und Zunge raus.

Da wir gerade im Finanzamt sind: Der 1.4er ist komplett ausreichend, mehr wäre vergnügungssteuerpflichtig. Klar, bergauf wünscht man sich Schalt paddles am Lenkrad, um die Drehzahl hochzukriegen, dem XCeed Beine zu machen. Aber unterm Strich reichen 140 PS völlig aus, du schwimmst immer gut mit, der Motor wirkt nie brummig oder angestrengt (außer gerade eben bergauf).

Und so suchen wir und suchen – und finden (fast) nix zum Meckern. Warum? Weil die Koreaner lernen wie sonst nur Kindergarten-Kinder. Und was sie nicht wissen, kaufen sie sich ein. Die Lenkung zum Beispiel hat Ex-BMW-Mann Albert Biermann toll abgestimmt. Sie gehorcht einfach, sie macht das, was du ihr sagst, sie arbeitet präzise. Und so ist dieser XCeed vielleicht der empfehlenswerteste Ceed, den wir je gefahren

sind. Er federt komfortabel, ist in Kurven aber keine Hollywoodschaukel, hat wenig Wank- oder Aufbaubewegungen, ist immer gut beherrschbar.

Der 1.4 T-GDI kostet in Verbindung mit Siebengang-Doppelkupplung und 18-Zoll-Rädern, Popo und Hände warm, Spurhalte-Assi und Rückfahrkamera ab 26.490 Euro. Viel Auto für vergleichbar wenig Geld. Deshalb zum Schluss: Muss VW Angst haben? Angst nicht, Respekt auf jeden Fall. Der XCeed ist 16 Zentimeter länger als der T-Roc, er ist günstiger, hat aber fünf Jahre länger Garantie, also sieben.

Deshalb, liebe Wolfsburg: Diese Drei-Buchstaben-Firma dort im Rückspiegel heißt KIA. Bitte merken.

### Kia XCeed 1.4 T-GDI

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer  
Hubraum 1.353 cm<sup>3</sup>  
Leistung 103 kW (140 PS) bei 6.000/min, max. Drehm. 242 Nm bei 1.500/min.  
Antrieb Vorderradantrieb/Siebengang-DSG.  
L/B/H 4.395/1.826/1.495 mm.  
Leergewicht 1.443 kg.  
Kofferraum 426–1.378 l.  
0–100 km/h 9,5 s. Spitze 200 km/h.  
Verbr. 5,7 l Super. Abgas CO<sub>2</sub> 130 g/km.  
Preis ab 26.490 Euro.

### FAZIT

Bravo, Kia! Der XCeed ist genau das Auto, das Kia gefehlt hat: Mit 4,40 Metern kompakt genug zum Einparken, gutes Platzangebot, viel Übersicht – und das alles zum attraktiven Preis mit sieben Jahren Garantie. So geht Volkswagen!

### URTEIL



\*\*\*\*\* = sehr gut, \*\*\*\* = gut, \*\*\* = befriedigend, \*\* = ausreichend, \* = mangelhaft





online · 02.09.2019

SCHON GEFAHREN · Kia XCeed

Kia XCeed 1.4 T-GDI:

## Wachstumsbeschleuniger



Kia komplettiert die Ceed-Familie mit dem Crossover XCeed. Der Nachzügler hat das Zeug zum Bestseller und wird dem VW T-Roc und dem Toyota CH-R das Leben schwer machen.

©press-inform - das Pressebuero

Die Antwort auf das Foto des goldenen Kia XCeed ließ nicht lange auf sich warten. „Für mich?“ fragte die holde Weiblichkeit und garnierte den Text noch mit zwei Emojis, deren rote Herzen aus den Augen strahlten. Eindeutiger kann ein Verdikt nicht sein. Die positive Reaktion der Lady ist verständlich, denn der Kia XCeed schindet optisch Eindruck: Angefangen von der coupéhaften Linie, der Front mit dem zurückhaltender geformten Tigernasen-Kühlergrill bis hin zum schicken Heck mit den schmalen Rückleuchten, das an den BMW X2 erinnert. Nicht umsonst nennt sich die Farbe, die dem XCeed vorbehalten ist, „Quantum Yellow“. Zur Erinnerung: Der BMW X2 wurde ebenfalls gerne in Gold präsentiert.

Das glänzende Edelmetall ist sinnbildlich für den Auftrag, den der XCeed im Rahmen des B-Segment-Portfolios des koreanischen Herstellers erfüllen

soll. Nicht nur komplettiert er die Baureihe, er soll auch der Bestseller unter den Ceed-Modellen werden. Sozusagen ein Wachstumsbeschleuniger. Der kommt gerade zur rechten Zeit: In Deutschland boomen die kompakten Crossover und der XCeed soll ein großes Stück des Kuchens nach Korea bringen. Und – so viel sei jetzt schon verraten – der hochbeinige Ceed hat das Zeug dazu.

Im Innenraum des Koreaners setzt sich nämlich der glänzende Eindruck des Außenlacks fort. Der freistehende 10,25 Touchscreen mit dem schmalen Klavierlackrahmen erinnert an einen edlen TV-Bildschirm. Auch sonst findet man sich in dem koreanischen B-Segment Crossover schnell zurecht. Das digitale Cockpit mit den Rundinstrumenten besteht aus einem 12,3 Zoll Bildschirm, der die Grafiken mit einer Auflösung von 1.920 x 72 Pixeln anzeigt. Dass nicht die gesamte Bedie-

nung per Touchscreen erledigt werden muss, ist sicher kein Nachteil.

Das Infotainment und die Vernetzung sind ebenfalls auf der Höhe der Zeit: Die Einbindung des Smartphones via Apple CarPlay oder Android Auto gehört mittlerweile zum guten Ton. Das Navigationssystem berechnet die Routen und die Ankunftszeit mithilfe von Echtzeit-Verkehrsdaten und liefert dem Fahrer auf Wunsch Parkplatzvorschläge – inklusive der zu erwartenden Kosten. Mithilfe einer eigens entwickelten App kann der Fahrer schon von zuhause aus eine Route planen und diese ins Auto schicken.

So sportlich der XCeed auch auftritt, seine Stärke liegt im Komfort, was vor allem bei schlechten Straßen in der Stadt angenehm auffällt. Das konventionelle Fahrwerk lässt sich durch grobe Schlaglöcher nicht aus der Ruhe bringen und verdaut auch mehrere Querfugen

nacheinander. Für Fahrer, die die kompromisslose sportliche Straffheit über alles stellen, dürfte der XCeed einen Schuss zu weich sein. Alle anderen schätzen die Abstimmung, da die Karosserie nicht zu sehr nachwippt. Das Nutzen des zusätzlichen Federwegs, ohne das Auto zur nervigen Schaukel werden zu lassen, war ein zentrales Anliegen der Ingenieure. „Wir haben die Zugstufe der Dämpfer etwas geöffnet und die Druckstufe ist etwas härter eingestellt“, erklärt Techniker Gert-Jan Teunis.

Der Vierzylinder-Benziner mit 103 kW/140 PS passt zum unaufgeregten Auftritt des Kia XCeed. Das Triebwerk mit dem maximalen Drehmoment von 242 Newtonmetern, das bei 1.500 bis 3.200 U/min bereitsteht, macht den 1.511 Kilogramm schweren Crossover sicher nicht zu einem Usain Bolt auf Rädern. Nach 9,5 Sekunden erreicht das Fahrzeug Landstraßentempo und schafft eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Das Doppelkupplungsgetriebe engagiert sich mit unmerklichen Gangwechseln und der ganze Antriebsstrang hält sich akustisch weitgehend zurück. Nur wenn man einen Zwischenspur hinlegen will, murrst das Aggregat hörbar. Mit einem Normverbrauch von 5,9 l/100 km reißt der XCeed kein allzu großes Loch in das Portemonnaie. Bei den Helfern bietet der XCeed unter anderem einen Spurhalte-Assistent und einen Toter-Winkel-Warner. Letzterer



ist notwendig, da der Crossover aufgrund seiner breiten C-Säule und dem kleinen Heckfenster beim Blick nach hinten unübersichtlich ist.

Platz ist genug vorhanden. Nur im Fond wird es jenseits der 1,85 Meter Körpergröße um den Kopf etwas eng. Der Kofferraum hat ein Volumen von 426 bis 1.378 Litern bei umgelegten Rücksitzlehnen. Allerdings ist die Ladekante ziemlich hoch.

Beim Preis-/Leistungsverhältnis machen die Kia-Fahrzeuge traditionell eine gute Figur,

so auch der XCeed. Für einen Basispreis von 21.390 Euro bekommt man einen Frontkollisionssensoren, einen aktiven Spurhalteassistenten sowie einen Tempomaten serienmäßig.

Ab 21. September steht der Crossover bei den Händlern. Zum Vergleich: Der VW T-Roc ist ab 21.170 Euro zu haben und der Toyota CH-R kostet mindestens 21.990 Euro. Ab Anfang 2020 zündet Kia die nächste XCeed-Stufe: Dann kommt der Plug-in-Hybrid mit einer Reichweite von bis zu 60 Kilometern. ■



Das kecke Heck mit den schmalen Leuchten greift einen aktuellen Trend auf.



Der Kia XCeed 1.4 T-GDI hat 103 kW/140 PS.



Die Beinauflage der Sitze vorn könnte etwas länger sein, hinten ist überraschend viel Platz.





## Mister 50 Prozent

Wie jetzt, ist der neue XCeed bloß eine halbe Portion? Im Gegenteil, die Kia-Strategen trauen dem jetzt erscheinenden Crossover 50 Prozent der gesamten Ceed-Verkäufe zu. Und das, obwohl die Kompaktklasse-Family eh schon aus drei Modellen besteht. Gucken wir doch mal, ob die optimistische Einschätzung passt.

Text: Jörn Thomas, Fotos: Wolfgang Groeger-Meier (2)

Eins kann man den Kia-Strategen nicht vorwerfen: dass sie in der Kompaktklasse irgendwas verschnarcht hätten. Neben dem normalen viertürigen Ceed, dem Kombi sowie dem Shooting Brake ProCeed bringen sie nun noch einen – ja, was eigentlich – an den Start. Nummer vier heißt jedenfalls XCeed, und ist weder schlankes Coupé noch kantiger SUV, wohl aber ein Kind unserer Zeit. Und die ist gierig nach Crossover-Typen. Nicht so kantig wie ein echter SUV, nicht so raumlimitiert wie ein Coupé und: auf keinen Fall langweilig. Ergo hat Kia seine Kunden gefragt, den Markt ausgelotet und sich exklusiv für Europa und Russland an die Arbeit gemacht.

### Etwas länger und etwas höher als der Ceed

So baut der XCeed bei gleichem Radstand mit 4,40 Metern einen Tick länger als der Standard-Ceed, hält andererseits aber Abstand zum größeren SUV Sportage. Doch wer nun denkt, na ja, ist doch keine große Sache mehr heutzutage, bockst einfach den normalen Viertürer auf, spaxst ein paar coole Plastikteile dran und gut, der irrt. Lediglich beide vordere Türen stammen vom Ceed, der Rest der Karosserie ist im Prinzip neu. Selbst die sogenannte Tigernase bekam ein Lifting.

So wie die Sitzposition. Leicht erhöht vereinfacht sie den Einstieg ohne den Fahrer thronig von der Straße zu entkoppeln, eine gute Übersicht bietet der XCeed ebenfalls, die A-Säulen

stören kaum, und hinten lauert keine dunkle Höhle auf Fond-Opfer, das Designteam verkniest sich eine ausufernde C-Säulengestaltung. Hinten Zustiegende empfängt der XCeed somit als willkommene Gäste, offeriert ihnen je nach Ausstattung sogar eine Sitzheizung.

### Alles so digital hier

Und vorn? Kia-Profis bedienen das aus anderen Modellen bekannte Cockpit ohne Eingewöhnung, registrieren jedoch das neue 12,3 Zoll große hochauflösende Volldigitalinstrument. In der Mitte thront der ebenfalls neue, 10,25-Zoll-Touchscreen im Breitwandformat. Beides ist allerdings den höheren Ausstattungen vorbehalten, in der Basis müssen es konventionelle Instrumente und ein Achtzoll-Monitor richten – ohne Navigationsmodul, jedoch mit Koppelung zu Apple-CarPlay oder Android Auto. Was ja nicht das schlechteste ist. Indes: eine Karten-



Kontrast-Elemente und Ziernähte werten den Innenraum auf.

darstellung im Display vor dem Fahrer, die verweigert Kia mit der Begründung, die Anpassungszeit der Fahrer Augen dauer zu lange. Wenn das kein

guter Anlass für ein Treffen etwa von Kia- und Audi-Ingenieuren wäre... Wir bewerben uns hiermit zum Mäuschenspielen.

### Jetzt auch Online

Ach ja, mit dem großen Infotainment kommt der Online-Dienst „Uvo“ und damit Echtzeit-Infos sowie per App fernbedienbare Funktionen wie Vor-klimatisierung, Fahrzeugortung oder Routenplanung ins Auto. Wer lieber Musik hört, kann sich von einer JBL-Anlage mit acht Lautsprechern und 320 Watt Leistung beschallen lassen inklusive 360-Grad-Eindruck. Zwei der Lautsprecher lauern im Kofferraum, wo sie einer Steckdose, Gepäckhaken sowie einem soliden höhenverstellbaren Ladeboden Gesellschaft leisten.

Genug erzählt, Abfahrt. Wir starten mit dem 140 PS starken 1,4-Liter mit Schaltgetriebe, er wird den größten Verkaufsanteil bestreiten. Der Turbodiesel schiebt unauffällig und ausreichend kräftig an, bleibt bei Alltagsdrehzahlen dezent im Hintergrund, wird erst beim Hochdrehen präsent. Doch das ist normalerweise nicht nötig, der Punch der 242 Newtonmeter Drehmoment reicht bei mittleren Drehzahlen fürs flotte Vorwärtskommen lässig aus.

### Flott fahren? Aber bitte!

Und flott liegt dem 1,4-Tonner, dessen Lenkung und Fahrwerk die Kia-Ingenieure für besseres Handling und Komfort überarbeiteten, ja ihm überdies gripstarke Conti Sport Contact 5

aufziehen. Die Lenkung arbeitet sehr unauffällig, nicht zu leichtgängig mit homogener Übersetzung. Lediglich ausgewiesene Sportfahrer könnten sich selbst im Sportmodus trotz reduzierter Servounterstützung (sowie spontaner Gasannahme) noch einen Tick mehr Rückmeldung wünschen. Andererseits freuen



Die Lenkung arbeitet sehr unauffällig, nicht zu leichtgängig mit homogener Übersetzung.



Der Turbo im XCeed mit 1,4 Litern Hubraum sorgt für anständigen Vortrieb.

selbst sie sich am agilen Handling, so dreht der XCeed bei provozierten Lastwechseln zart das Heck ein. Bei grobem Unfug zieht natürlich das Stabilitätsprogramm die Leine stramm, solange man den mit einer Multilenkerhinterachse versehenen Crossover jedoch sauber fährt, passt alles.

Passt alles, das gilt auch für die Federung. Längere Unebenheiten schwingt der XCeed ordentlich aus, Karosseriebewegungen bleiben kontrolliert, lediglich auf kurzen Unebenheiten poltert es schon mal.

### Assistenz? Jede Menge

Was dem Wohlbefinden kaum abträglich ist. Bequeme Sitze mit ausreichend Seitenhalt, angenehme Klimatisierung und vor allem die Kia-üblich einfache Multimediabedienung überzeugen genauso wie das serienmäßige LED-Licht. Ebenfalls überzeugend: das Assistenzangebot, das von der selbstlenkenden Einparkhilfe, Spurhalter, Frontkollisionwarner, Querverkehrwarner, über Stau-

assistent bis Verkehrszeichenerkennung reicht. Einiges davon ist in der Basis Edition 7 (für 21.390 Euro mit Einliter-Dreizylinder) Serie, der Rest an Ausstattungen gebunden.

### Benziner und Diesel ab sofort, Plug-in-Hybrid ab 2020

Und die Motorisierungen? Nun, zum Einstieg serviert Kia den 120-PS-Dreizylinder, darüber den von uns mit Schaltgetriebe sowie dem angenehm unauffällig und zielführend schaltenden Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gefahrenen 1,4-Liter. Kräftiger, fleischer fühlt sich der 1,6-Liter an, der mit 204 PS natürlich bessere Fahrleistungen bei zart reduzierter Laufkultur bietet. Diesel gibts auch: 1,6 Liter groß und 115 oder 136 PS stark. Anfang 2020 folgt der Plug-in-Hybrid mit einer Gesamtleistung von 141 PS und einer rein elektrischen Reichweite von bis zu 60 Kilometern.

Könnte also was werden mit den 50 Prozent. Ab 21. September 2019 kann der XCeed zeigen, was er kann. ■

## Künftig auch mit Stecker

Kia setzt die Elektrifizierung seiner Modellpalette fort. Anfang 2020 ergänzen zwei Kompaktmodelle das Angebot.

■ Die kompakten Kia-Modelle XCeed und Ceed Sportswagon sind ab Anfang 2020 auch als Plug-in-Hybride zu haben.

Die Kombination von 1,6-Liter-Benziner und E-Motor kommt auf eine Systemleistung von 104 kW/141 PS, die Kraftübertragung leistet ein Dop-

pelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen. Den Verbrauch gibt der Hersteller mit 1,3 Litern auf 100 Kilometern an, als elektrische Reichweite nennt er gut 60 Kilometer.

Preise für die Steckdosen-Hybride sind zur Zeit noch nicht bekannt.

Mit konventionellem Antrieb kostet der Kompakt-Kombi Ceed Sportswagon aktuell ab 17.000 Euro, der technisch verwandte Crossover XCeed ist ab 21.390 Euro zu haben. Die Plug-in-Hybrid-Varianten dürften deutlich oberhalb von 30.000 Euro starten.



Kia legt zwei neue Plug-in-Hybride auf.

Text und Fotos:  
Hans-Joachim Regh

Erfinden haben es die Briten. Die bemerkten einst, dass sportliche Autos für die Jagd- oder Golfausflüge nicht wirklich praktisch sind. Deshalb begannen sie, Coupés mit großer Heckklappe zu bauen und nannten diese Karosserie-Variante dann „Shooting Brake“. Jeder Versuch, den Begriff sinnvoll zu übersetzen, ist bislang gescheitert.

Der kleine historische Exkurs hilft dabei, den neuen Kia ProCeed zu verstehen. Er kombiniert die sanft abfallende Dachlinie eines Coupés mit der weit öffnenden Heckklappe eines Kombis und rettet damit wie



Nicht nur üppige 594 Liter. Auch die große Öffnung ist sehr praktisch.

Der Kia ProCeed GT ist das Topmodell mit satter 18-Zoll-Bereifung. Im Cockpit sorgen rote Kontrastlinien für sportlichen Touch. Die Instrumente sind bestens ablesbar, die Sitze geben prima Seitenhalt.



## Rassiges Coupé und trotzdem praktisch

Der neue Kia ProCeed kombiniert hohen Nutzwert mit auffallender Eleganz.



Das abfallende Dach schränkt die Kopffreiheit im Fond ein.

der Mercedes CLA und der Porsche Panamera Sport Turismo eine fast ausgestorbene britische Tradition.

Sie zu bewahren, hat sich durchaus gelohnt. Denn Autos mit großem, gut nutzbarem Kofferraum sehen selten so

elegant-sportlich aus wie der ProCeed. Kias hochdekorierter Designer Peter Schreyer hat mal wieder stilsicher die richtigen Proportionen getroffen.

Weil Kia den ProCeed nur mit den beiden ambitionierten Ausstattungslinien GT Line und GT anbietet, liegt der Einstiegspreis mit 27.690 Euro deutlich über dem gewohnten Niveau der Ceed-Baureihe. Entsprechend üppig ist jedoch die Serienausstattung, die neben den

wichtigsten Assistenzsystemen auch Voll-LED-Scheinwerfer umfasst. Wer dazu das Navigationspaket ordert (890 Euro inklusive des Premium-Soundsystems), hat alles an Bord, was Laune macht.

Die lässt sich noch steigern mit dem im Testwagen verbauten 204 PS-Turbobenziner (ab 31.190 Euro). Der klingt gut, ist quicklebendig und mit 7,8 Liter Testverbrauch nicht durstiger als vergleichbar mo-

torisierte Konkurrenten. Den ProCeed gibt es aber auch sparsamer mit 140 PS und einem 136 PS Diesel.

Trotz seiner Länge von 4,60 Meter bleibt der ProCeed ein vom kompakten Ceed abgeleitetes Derivat. Das bedeutet, im Fond gibt es nicht mehr Beinfreiheit als in der Kompaktklasse üblich. Der Federungskomfort geht in Richtung sportlich-straft, vermeidet aber unangenehme Härte. ■

## Eine Frage des Designs

Mit dem ProCeed hat Kia endgültig verbrieft, auch sinnliche Autos bauen zu können.

Ohne Übertreibung: Der neue Kia ProCeed ist wirklich schön. Der coupéhafte Shooting Brake sorgt für Fragen – an der Ampel, an der Tankstelle oder einfach bei einer Pause an der Autobahnraststätte.

Dann heißt es: „Was ist denn das für ein Auto?“ – na, es ist ein Kia – immerhin längst eine Marke, die sich dank exzellentem Designerteam um Peter Schreyer einen hervorragenden Ruf erarbeitet hat in dieser

Disziplin. Aber es ist nicht alleine die Gestaltung, die anmacht – es sind auch Dinge wie das Interieur, die Akkuratess der Schalteranordnung, das gediegene Klicken der Stellrädchen. All das lässt Kia wertig erscheinen und auf Augenhöhe mit manchem Mitbewerber.

Der Kia ProCeed ist tatsächlich eines der emotionalen Fahrzeuge mit einem fairen Preis, und die Emotionen entstehen hier nicht zwingend durch den

Antrieb, obschon man ja durchaus auch die 200 PS-Schaltmauer durchbrechen kann.

Hat Flottenmanagement aber nicht getan, sondern sich auf den 1,4 Liter großen Benzin-Turbodirekteinspritzer kapriziert, der hier mit siebenstufigem Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet ist.

Kein Grund zu klagen, denn hier lässt sich angenehm fortkommen. Mit ein bisschen Drehzahl wird der Koreaner sogar

dezent sportlich und lässt zu keiner Zeit das Gefühl von Leistungsmangel aufkeimen. Und mit netto 24.949 Euro ist der kompakte Kia ProCeed auch nicht zu teuer eingekauft, zumal Features wie Automatikbremse inklusive Fußgängererkennung, Bluetooth-Freisprechanlage, LED-Scheinwerfer, Parkpiepser, Querverkehrswarner, eine Rückfahrkamera, schlüssellooses Schließsystem und sogar adaptiver Tempomat serienmäßig sind.

Nur das Navigationspaket zu 747 Euro netto muss noch an Bord, und darin enthalten sind obendrein ein Premium-Soundsystem sowie Verkehrszeichen-Erkennung. ■

### DATEN

<b>Kia ProCeed 1.4 T-GDI</b>	
Motor:	Vierzylinder,-Otto
Hubraum in ccm:	1.353
kW (PS) bei U/min:	103 (140) bei 6.000
Drehmoment bei U/min:	242 Nm bei 1.500-3.200
Getriebe:	7-Gang-Doppelkupplung
Schadstoffklasse/CO <sub>2</sub> -Ausstoß:	Euro 6d-Temp/125 g/km
0-100 in sek/V-max, in km/h:	9,4/205
EU-Verbrauch/Reichweite:	5,5 l/909 km (50 l)
Zuladung kg/Ladevolumen l:	465/594 bis 1.545
Typklasse HP/VK/TK:	16/22/20
Firmenfahrzeuganteil gesamt*:	9 %
Dieselanteil:	18,8 %
Basispreis (netto):	24.949 Euro
Betriebskosten pro Monat/km**:	k. A.

\*ohne Autovermieter und ohne Tageszulassungen; \*\*bei 30.000 km p.a., 36 Monate.



Sportiver Eindruck: Innenraum des Kia ProCeed.



Stefan Novitski: Ich empfehle den Kia ProCeed...

## ...weil der Schönling auch ein ganz patenter Typ ist

■ **Geschwungene Linien** radiere ich nicht nur mit Vorliebe in den Asphalt, ich schau sie mir auch gern an. Verbirgt sich unter dem fein zurechtgebogenen Blech auch noch ein praktikabler Kofferraum, wird das Ganze noch interessanter für mich.

Wie beim neuen Kia ProCeed: Der hat jetzt zwei Türen mehr als seine Vorgänger und zieht mit großer Klappe und durchgezogenem Heckleuchtenband die feine Shooting-Brake-Num-

mer ab. Mit gut 4,60 Metern sind die Außendimensionen fast noch kompakt. Innen reicht der Platz für die vierköpfige Familie. Wer beim Panoramadach ein Kreuzchen machen möchte, sollte kein Sitzriese oder kleiner als 1,80 m sein. Denn die Sonnenluke raubt reichlich Kopffreiheit, weil die Sessel zu hoch eingebaut sind. Dafür sitzt es sich auf den tollen Sportsitzen nicht nur gut, sie bieten auch ordentlichen Seitenhalt.

Der ist gut zu gebrauchen. Der druckvolle Turbo schiebt den ProCeed kräftig an. Das sauber schaltende Sechsganggetriebe und das straffe Fahrwerk runden den Spaß beim Durcheilen geschwungener Linien ab.



Ins knackige Heck passen knapp 600 Liter Gepäck – reicht locker für die Roll-Geräte der ganzen Familie.

# Der deutsche Koreaner

Der Kia ProCeed GT ist nicht nur optisch eine kleine Rennflunder.



Der hat was von einem Porsche Panamera, sagt ein Bekannter, während er neugierig um den Wagen schleicht. Einen Kia ProCeed GT, erster Shooting Brake in der Kompaktklasse, eine Mischung aus Kombi und Coupé. In der Tat sind Ähnlichkeiten unübersehbar.

Die Zeiten jedenfalls, als Autos von Kia als trutschig und billig abqualifiziert wurden, sind vorbei. Koreanisch ist hier eigentlich nur noch der Name.

Der ProCeed GT wurde in Deutschland entwickelt und in der Slowakei gebaut. Entworfen hat ihn Peter Schreyer, einst bei VW. Das Fahrwerk in Form gebracht hat Albert Biermann (früher bei BMW M).

**Wie er aussieht:** Wie ein geschrumpfter Porsche Panamera, gar nicht wie ein Kia. Nur 38 Millimeter flacher als der Kombi Ceed SW ist der ProCeed, doch das verändert die Proportionen

nachhaltig. Die flache Silhouette, die deutlich abfallende Dachlinie, das rundliche Heck, das durchgezogene LED-Leuchtband hinten machen aus dem ProCeed eine kleine Rennflunder. Nur der Kühlergrill könnte ein wenig temperamentvoller und weniger nach Kia aussehen.

**Wie man drinsitzt:** Sehr sportlich. Die Ledersportsitze bieten guten Seitenhalt, das Lederlenkrad liegt griffig in der Hand.

Aber: So gut man vorne sitzt, so schlecht hinten. Die Beinfreiheit ist gering – vor allem wenn man größer als 1,85 Meter ist und wegen des stark abfallenden Dachs auf der Rückbank sowieso schon geduckt kauern muss. Minuspunkte gibt es ebenfalls für die eingeschränkte Sicht nach hinten: Vom Heckfenster sieht man im Rückspiegel durch die niedrige obere Fensterkante nur einen winzigen Spalt.

**Wie er sich fährt:** Man spürt, dass das Fahrwerk seinen Feinschliff auf der Nordschleife des Nürburgrings bekam.

Auf den 18-Zoll-Alurädern rollt er sportlich-straff abgestimmt über die Straßen, das 7-Gang-DSG-Getriebe arbeitet einwandfrei. Erstaunlich kernig für einen 1,6-Liter Vierzylinder klingt der Motor im „Sport“-Modus meint man einen Sechszylinder unter der Haube zu hören.

Dazu passen 204 PS und der Sprint in 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Doch fährt man ihn so sportlich, wie er es kann, hat es ein Nachspiel.

**Was er verbraucht:** 6,2 Liter sollen es im Schnitt beim GT mit DSG-Getriebe sein. Das klappt, solange man das Auto auf der Autobahn nicht schneller als mit 130 km/h bewegt.

Fährt man den Kia allerdings aus (225 km/h sind möglich), sind die Zahlen nur noch ein Wunschtraum. Wir erreichten ein Drittelmix von knapp 10 Litern.

**Was alles reinpasst:** Für so ein Schrägheck erstaunlich viel. 594 Liter (31 Liter weniger zum Kia Ceed Kombi) sind sehr ordentlich – das sind immerhin 89 Liter mehr als im Mercedes CLA Shooting Brake. Bei umgeklappten Rücksitzen sind 1.545 Liter Gepäck möglich.

**Was er kostet:** Ab 33.190 Euro mit DSG-Getriebe, ab 31.190 Euro mit manueller Schaltung. Vieles ist inklusive: Sportsitze, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, die elektrische Heckklappe. Ebenfalls an Bord sind Einparkassistent, Berganfahrhilfe, Spurwechselassistent oder der aktive Spurhalteassistent mit korrigierendem Lenkeingriff – Kia auf dem Weg zum autonomen Fahren. **Stefan Henseke**

## DATEN

### Kia ProCeed 1.6 T-GDI DCT7

**Motor:** 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 204 PS, Drehmoment: 265 Nm, **Spitze:** 225 km/h, **0 auf 100 km/h:** 7,5 s., **Verbrauch:** 6,2 Liter Super, **CO<sub>2</sub>-Wert:** 142 g/km, **L/B/H in Millimeter:** 4.605/1.800/1.422, **Kofferraum:** 594 bis 1.545 Liter, **Preis:** ab 33.190 Euro

Der Testwagen wurde von Kia zur Verfügung gestellt.

auto TEST Vergleichstest 08-2019 / 01.08.2019

### Klarer Sieg für Kia

■ **Knauser der Kompaktklasse:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Test (Ausgabe vom 01.08.2019) traten drei sparsame Dieselmotoren gegeneinander an. Den Sieg holte sich der Kia Ceed 1.6 CRDi vor dem Opel Astra 1.6 Diesel und dem Peugeot 308 BlueHDi 130. In seinem Fazit schreibt Redakteur Carl Nowak: „Glückwunsch Kia! Die Koreaner sind schon wieder Erster, und das liegt nicht nur an der tollen Sieben-Jahres-Garantie. Der Ceed ist einfach ein gutes Auto nach alten deutschen Tugenden.“ Neben dem Gesamtsieg avancierte der Kia Ceed auch zum Preis-Leistungs-Sieger: „Klarer und verdienter Sieg für den Kia Ceed.“

auto Vergleichstest 17-2019 / 24.07.2019

### Knapper Vorsprung

■ **Hybrid gegen Benziner:** Die Fachzeitschrift Auto Zeitung (Ausgabe vom 24.07.2019) ließ den Kia Ceed 1.4 T-GDI und den VW Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion gegen den neuen Toyota Corolla 2.0 Hybrid antreten. Als Sieger ging schließlich der Kia Ceed hervor – wenn auch mit knappem Vorsprung: „Den Sieg holt sich knapp der Kia Ceed 1.4 T-GDI, der die Rivalen bei den Bremswegen und im Kosten-Kapitel klar deklariert“, schreibt Redakteur Elmar Siepen in seinem Fazit. Zweiter wurde der VW Golf, der die Eigenschaftswertung gewann. Dem Toyota Corolla, dem zwar eine tadellose Hybrid-Technik bescheinigt wurde, blieb nur Platz drei.

auto motor sport Vergleichstest 14-2019 / 19.06.2019

### Gut genug

■ **Ernsthafter Konkurrent:** Unter dem Titel „Womöglich ist einfach gut ja gut genug“ stellte die Fachzeitschrift auto motor und sport (Ausgabe vom 19.06.2019) den Mercedes A 200 7G-DCT gegen den Kia Ceed 1.4 T-GDI DCT7. Nicht nur, dass der Kia Ceed mit Niedrigzins lockt und sich im Unterhalt als das günstigere Auto erwies, sondern er gewann auch die Gesamtwertung. Redakteur Michael Harnischfeger schreibt in seinem Fazit zum Kia Ceed: „In puncto Komfort, Multimedia und Sicherheit sehr gut ausgestattet, lässt der geräumige Ceed wenig anbrennen. Er macht einen guten Job und kostet nicht die Welt.“

auto motor sport Vergleichstest 12-2019 / 23.05.2019

### Eindeutiger Sieg

■ **Kompakt-Konkurrenz:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift auto motor und sport (Ausgabe vom 23.05.2019) trat der neue Skoda Scala 1.5 TSI ACT, der auf einer Kleinwagen-Plattform steht, gegen die beiden ausgewachsenen Kompakt-Konkurrenten Kia Ceed 1.4 T-GDI und Renault Mégane Tce 140 an. Den Gesamtsieg holte sich dabei der Kia Ceed vor dem Skoda Scala und dem Renault Mégane. „Neben geringen Kosten, umfangreicher Serienausstattung und langer Garantiezeit sprechen auch das agile Handling und die vielen Assistenzsysteme für den Ceed“, schreibt Redakteur Clemens Hirschfeld in seinem Fazit zum Kia Ceed.

auto Bild sportscars Vergleichstest 08-2019 / 01.08.2019

### Kia Ceed GT ist die Nummer 1

■ **Sportliches Trio:** Wo sortiert sich ein Koreaner mit einem Preisvorteil von 10.000 Euro gegenüber Münchner Motorenkunst und schwäbischer Gelesenheit ein, wenn es sportlich wird? Dies fragte Auto Bild sportscars (Ausgabe vom 01.08.2019) in einem Vergleichstest. Am Ende machte der Kia Ceed GT 1.6 T-GDI das Rennen vor dem BMW 125i und dem Mercedes A250. Redakteur Niklas Meisenzahl schreibt in der Gesamtbetrachtung: „Getreu dem Motto Fun World haben wir hier drei Einstiegsportler, die sich ein Rennen mit denkbar knappem Ausgang liefern. Der Kia holt sich letztlich den Sieg über den Preis.“ Aber nicht nur mit der günstigeren Anschaffung konnte der Ceed GT überzeugen.

Der Kia punktete insbesondere mit viel Serienausstattung: „Wer BMW und Mercedes so ausstattet wie den bereits ab Werk fürstlich ausgestatteten Kia Ceed GT, lässt rund 15.500 Euro mehr beim jeweiligen Händler“, heißt es. Auch beim Komfort lag der Kia vorne: „Serienmäßige Sportsitze im Ceed GT mit hervorragendem Seitenhalt und einem sportlichen und trotzdem komfortablen Fahrwerk stehen den Seriensitzen im 1er und den optionalen Sportsitzen der A-Klasse gegenüber.“ Nicht zuletzt schnitt der Ceed GT auch bei den Bremsen bestens ab: „Der Kia überrascht mit einem konstanten, sportlichen Pedaldruck und top Werten“, so Meisenzahl.

Mitteldeutsche Zeitung 18.05.2019

VORSTELLUNG · Kia Ceed

# Vernunft-Auto mit Pfiff

Der neue Kia Ceed fährt mit einem 136 PS starken Diesel vor.

Manche Autos überzeugen durch Sachargumente. Dazu gehört der neue Kia Ceed mit dem moderaten, 1,6 Liter großen und 136 PS starken Dieselmotor. Doch das Fahrzeug ist pfiffiger als sein vernünftiger Charakter vermuten lässt. Das kompakte Modell ist jetzt in dritter Generation unterwegs. In der Silber-Lackierung mutet das Modell vor allem von vorne sogar ein bisschen edel an. Das Design wirkt sehr gefällig, unaufdringlich, beinahe elegant, sprühd aber auch nicht direkt ins Auge.

Im Vergleich zum Vorgänger ist der neue Kia Ceed mehr als zwei Zentimeter flacher und

ebenfalls rund zwei Zentimeter breiter. Durch die weiter hinten positionierte Kabine hat sich die sportliche Ausstrahlung verstärkt. Der Frontüberhang wurde um zwei Zentimeter verkürzt, die Länge und der Radstand sind unverändert. Der Innenraum des Ceed ist großzügig bemessen und macht einen für die Fahrzeug-Klasse hochwertigen Eindruck. In den komfortablen Sitzen kann man ohne Ermüdungserscheinungen lange Autobahnfahrten absolvieren. Zudem erweist sich das Fahrzeug beim Manövrieren als handlich und gut gefedert. Unebenheiten federt der Ceed souverän ab. Beim Fahrwerk

fanden die Ingenieure zu einem intelligenten Kompromiss aus Komfort und Agilität. Auch bei hohem Tempo fühlt man sich am Steuer des Koreaners sicher und im Besitz der vollen Kontrolle. Ein großes Set an Assistenzsystemen minimiert das Unfallrisiko zusätzlich.

Der Kia Ceed CRDi fährt sich zunächst wie ein typischer kleinerer Diesel und produziert beim Anfahren eine gewisse Lautstärke mit zeitweise schnarrendem Beiklang. Doch lahm ist er nicht. Bei einem kräftigen Druck aufs Gaspedal setzt das Auto gewissermaßen zum Sprung an, und in den meisten Drehzahlbereichen überzeugt der Motor



mit Durchzugskraft. Das manuelle Schaltgetriebe (optional als Automatik) lässt hinsichtlich Leichtigkeit beim Gangwechsel keine Wünsche offen. Und dank

Start-Stopp-Automatik ist der Motor auch noch richtig spritz- und geldschonend. Selbst bei flotter Fahrweise bleibt der Verbrauch im Rahmen. Mehr als

5,4 Liter Kraftstoffverbrauch zeigt der Bordcomputer nicht an, und bei vollem Tank verspricht er eine Reichweite von gut 900 Kilometern. ■

FAHRTEST · Kia Ceed Sportswagon



## Die (fast) Alleskönner

**Der neue Kia Ceed SW will im hart umkämpften Markt der Kompaktklasse-Kombis bestehen. Kann der Koreaner der deutschen Konkurrenz Paroli bieten?**

Alle Welt spricht von SUVs, Crossover oder City-SUVs. Teure, schwere, nicht selten unhandliche Gefährte, von denen die allermeisten keinen Designpreis gewinnen. Es ist an der Zeit, eine Lanze zu brechen für das Segment der Kombis – vor allem für die aus der Kompaktklasse. Die Fahrzeuge bringen eigentlich alles mit, was man braucht. Viel Platz, spar-

same Motoren, gute Fahreigenschaften – und meist einen ordentlichen Preis. Und wenn einer wie der Kia Ceed SW vorfährt, erfreut es zudem das Auge. Der Koreaner ist ein recht schmucker Vertreter der Gattung Last-Fahrzeug.

**Der Innenraum:** Für das Lasten-transportieren sind Kombis ja gedacht. Fangen wir daher hin-

ten an – beim Kofferraum. Mit einer Kapazität von 625 bis fast 1.700 Litern schluckt der Kia den Großeinkauf im Baumarkt souverän. Den Passagieren auf den Front- sowie den rückwärtigen Sitzen bietet sich genug Platz (auch über dem Kopf). Selbst auf längeren Fahrten kommen keine Klagen auf. Das Cockpit und die Bedienungselemente geben keine Rätsel auf.

Das ist guter Standard, wie ihn die deutsche Konkurrenz keineswegs besser anbietet. Selbiges lässt sich über die Verarbeitung sagen, sie muss den Vergleich mit Wettbewerbern nicht scheuen.

**Der Antrieb:** Soll es der Benziner oder der Diesel sein? Beide Aggregate liegen nominell wenig auseinander. Der Selbstzürnder liefert 136 PS/100 kW an den Frontantrieb, der Ottomotor 140 PS/103 kW. Bei der Kraftentfaltung liegt der Diesel vorn. Im unteren Drehzahlbereich schiebt der Motor ordentlich voran. Das maximale Drehmoment von 320 Nm (in Kombination mit dem Doppelkupplungsgetriebe) steht ab 1.500 U/min zur Verfügung. Mit einem Testverbrauch von 6,1 l/100 km ist der Antrieb zudem einer von der sparsamen Sorte.

Der 1,4-Liter-Benziner ist jedoch beileibe kein schlechter Vertreter seiner Gattung, im Gegenteil. Laut Norm liegt sein Verbrauch etwas mehr als einen Liter über dem Selbstzürnder. Nur im direkten Vergleich sind die Unterschiede festzustellen. Im automobilen Alltag

sind beide Motoren sehr gute Begleiter, beide erfüllen zudem die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Aber der Benziner kann mit einem wichtigen Vorteil punkten – er steht mit fast 2.000 Euro weniger in der Preisliste. Bedeutet: Der Diesel lohnt sich nur für Vielfahrer.

**Das Fahrverhalten:** Den Ceed SW zeichnet hier viel Souveränität aus. Die Lenkung gibt dem Piloten ausreichend Rückmeldung, die Dämpfung arbeitet auch auf holprigem Untergrund solide. Bei hohen Tempi auf Fernstraßen (oder bei voller Beladung mit fünf Passagieren und viel Gepäck) liegt der Koreaner ruhig und vermittelt stets ein sicheres Gefühl. Es darf auf kurvigem Terrain sogar ein wenig flotter vorangehen, das bereitet Fahrer und Fahrzeug ein wenig Vergnügen. Immerhin: Wir sitzen in einem Kombi!

**Die Kaufempfehlung:** Der zur Verfügung gestellte Testwagen rollte in der höchsten Ausstattungsvariante auf den Hof – in der Platinum Edition. Die darin enthaltenen Extras umfassen unter anderem eine elektrische

Heckklappe, Glasdach, eine intelligente Einparkhilfe, Sitzheizung sowie Fahrassistenz-Systeme. In Verbindung mit Diesel und DCT-Doppelkupplungsgetriebe müssen 36.190 Euro an den Händler überwiesen werden.

Es geht auch deutlich günstiger – und doch kaum schlechter. Der Benziner in der Spirit-Ausstattung (mit Handschalter) kostet laut der Hersteller-Angabe 26.090 Euro. Bereits an Bord sind sinnvolle Zugaben wie ein Frontkollisionswarner, eine Geschwindigkeitsregelanlage, Spurwechselassistent oder DAB-Radio. Für das Navigationspaket wären 890 Euro einzuplanen, damit ist der Koreaner unserer Meinung nach gut gerüstet.

Reimund Abel ■

### FAZIT

Der neue Ceed SW spielt in der Kompaktklasse nur eine Nebenrolle. Dabei hat er das Zeug, den Platzhirschen wie dem VW Golf Variant oder dem Skoda Octavia Combi das Leben recht schwer zu machen. Er hat eine ordentliche Ausstattung, genug Platz auch für eine große Familie – und ist modern gezeichnet.

Berliner Morgenpost 25.05.2019

FAHRBERICHT · Kia Ceed Sportswagon

Familienkutsche mit guten Fahreigenschaften

## Freuden der Zweckmäßigkeit

Sportswagon ist vielleicht nicht der richtige Name für dieses Auto. Unser Kia Ceed mit Kombiheck wird von einem 1,6-Liter-Diesel mit 115 PS angetrieben. Sportler wünschen sich mehr. Doch Familien, die etwas auf die Kosten achten – quasi die Kernzielgruppe in der Kombi-Kompaktklasse – dürften die Qualitäten des Kia Ceed SW 1.6 CRDI ansprechen.



**Der Kia Ceed nennt sich zwar Sportswagon, spricht mit seinen Qualitäten aber eher kostenbewusste Familien an.**

Der Testwagen macht insofern gleich beim Öffnen der Heckklappe Freude. Hier passen 625 Liter Urlaubsgepäck hinter die Rückbank. Ein Griff zum etwas billig geratenen Hebel legt die Lehnen um und gibt 1.694 Liter frei. Ein VW Golf Variant kommt bei drei Zentimetern weniger Länge auf 605 und 1.625 Liter.

### Genügend Platz für Gepäck sowie für Kopf und Füße

Kia organisiert den Laderaum wunderbar praktisch. So kommt man auch dann noch an das hinterste Fach im Unterboden, wenn schon ein paar Kisten Wasser im Laderaum verstaut sind. Klappe hoch, Kleinkram rein. Genügend Platz gibt es auch für die Passagiere auf der Rückbank. Die Beinfreiheit fällt

ordentlich aus, nach oben hin bleibt ebenfalls Luft. Die Verarbeitung wirkt grundsätzlich, die Oberflächen fühlen sich gut an. Im Testwagen steckte das große Infotainmentsystem mit 8-Zoll-Display und Navi. Im Paket mit Verkehrszeichenerkennung und Soundsystem von JBL verlangt Kia 890 Euro dafür. Es lässt sich angenehm intuitiv bedienen, die Grafiken sehen nett aus und Live-Traffic-Daten gibt es ebenfalls. Also alles da für die große Familienreise.

Und der Motor? Klar, mit 115 PS und 280 Newtonmetern Drehmoment reißt der Ceed keine Bäume aus. Doch das Sechsganggetriebe ist gut gestuft, so dass man schaltfaul durch die Stadt rutschen kann. Für nicht zu ambitionierte Über-

holmanöver hat der Diesel ebenfalls ausreichend Kraft. In höheren Gängen wird es dann etwas zäh.

Trotzdem lässt es sich mit dem kleinen Diesel angenehm reisen. Einmal aufgewärmt, brummt er nie unangenehm oder angestrengt. Außerdem verbraucht er nicht viel. Wer es entspannt angehen lässt, ohne dabei zu sehr auf Sparsamkeit zu achten, kommt mit weniger als fünf Litern durch die Stadt und über die Landstraße. Wer es auf der Autobahn krachen lässt, zahlt natürlich Zuschlag. Dann bleibt immerhin die Gewissheit, schon bei der Anschaffung des Gefährts ein bisschen gespart zu haben. Der Ceed SW 1.6 CRDI startet nämlich bei vergleichsweise günstigen 22.490 Euro. Unser Testwagen in Spirit-Ausstattung kostet 27.990 Euro, inklusive Navipaket, Technologiepaket, Leder und Metalliclack werden gut 30.000 Euro daraus. Ein guter Preis für ein gut ausgestattetes Auto. Heiko Dilk ■

### AUTOGRAMM

**Fahrverhalten** ●●●●  
Gute, aber nicht raffinierte Federung. Die gut gewichtete Lenkung könnte mehr Rückmeldung geben.

**Leistung** ●●●●  
1,6-Liter-Turbodiesel; 115 PS/84 kW; Vmax 192 km/h; 0–100 km/h: 11,1 s

**Verbrauch** ●●●●  
3,9 l (Norm), 4,9 l (Test)

**Preis** ●●●●  
Ab 22.490 Euro; Testwagen: 31.450 Euro

AUTO 16-2019 / 10.07.2019

FAHRBERICHT · Kia Ceed Sportswagon

## Kia Ceed SW: Der bremsst die anderen aus

- ▶ Leergewicht: 1.461 kg
- ▶ Zuladung: 459 kg
- ▶ Bremsweg beladen aus 130 km/h kalt/warm: 60,0m/60,4 m

■ So ein Kombi ist immer noch eine gute Idee. Kein anderes Auto in dieser Runde (Wir haben getestet: Renault Captur, Opel Insignia ST, Kia Ceed SW, Skoda Kodiaq, Citroën Berlingo XL, VW Multivan) lässt sich von voller Zuladung und der Dachlast weniger beeinflussen als der Kia Ceed SW.

Mit 459 kg kann er kaum mehr einpacken als der kleinere Captur, dafür übernimmt er sich auch nie. Mit seinen hervorragend verzögernden und standfesten Bremsen liefert er hier die Bestwerte ab.

Auch in den Fahrdynamikprüfungen Slalom und Spurwechsel bleibt er sehr sicher. Einzig das bissige Einlenken und die milde Tendenz, mit dem Heck zu drängen, mindern etwas die Souveränität, mit welcher er fährt. So braucht es ab und zu kleine, frühe und dezente ESP-Eingriffe. Die genügen, um ihn im Grenzbereich auf Kurs zu halten.

### BEWERTUNG

- Bremsen ★★★★★
- Slalom ★★★★★
- Spurwechsel ★★★★★



**FÜNF VOLLBREMSUNGEN** aus 130 km/h bis zum Stillstand steckt die vehement verzögernde Anlage locker weg. Bei Slalom und Spurwechsel greift das ESP mitunter kurz ein und korrigiert so rechtzeitig das sachte Drängen des Hecks.



DIE WELT 27.07.19

INFO · Kia Ceed

## Kia Ceed setzt Höhenflug fort

■ Im ersten Halbjahr 2019 hat sich der deutsche Absatz des Kompaktwagens gegenüber dem Vorgängermodell mehr als verdoppelt (10.472 Einheiten; Januar bis Juni 2018: 4.900 Einheiten). Damit zog der Kia Ceed sogar am Kompakt-SUV Kia Sportage vorbei, dem Dauer-Bestseller der Marke.

Und auch in der Fachwelt genießt die dritte Ceed-Generation Anerkennung. So holte sie bei der Wahl zum europäischen „Car of the Year 2019“ Bronze und lag dabei dicht hinter Jaguar I-Pace und Renault Alpine A110. Zudem siegte der Ceed in mehr als 15 Vergleichstests von Fachmedien wie „Auto Bild“, „Auto Motor und Sport“, „Auto Zeitung“ oder „Auto Straßenverkehr“.

Die für den Kia Ceed angebotenen Motor-Versionen entsprechen der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Der Kraftstoffverbrauch des Ceed GT 1.6 T-GDI DCT liegt bei kombiniert 6,2 l/100 km; die CO<sub>2</sub>-Emissionen betragen kombiniert 142 g/km.

Für den Kia Ceed 1.4 T-GDI DCT7 lauten die entsprechenden Werte: 5,7 l/100 km Verbrauch; 129 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen.

# 462 Kilometer! Selten so lange rumgestromert

Batterie an Bord: Hat der kompakte Kia e-Soul wirklich das Zeug dazu, die Massen zu elektrisieren?

Von Gerald Czajka,  
Mirko Menke

Der aufrechte Aufbau verhilft dem e-Soul zu einem richtig guten Platzangebot.



Fotos: T. Beiler (2), Auto Bild Signation

Alle reden mit, aber kaum einer hat Ahnung. Auch wenn der Verdacht naheliegt – wir sprechen hier nicht von der teils wirren Diskussion um den Klimawandel. Oder zumindest nicht direkt. Es geht um E-Autos, die ja für saubere Luft und weniger CO<sub>2</sub> sorgen sollen. Allerdings kämpft die lautlose und lokal emissionsfreie Zukunft der Mobilität im Alltag immer noch mit zahlreichen Problemen und Problemchen. Die zentrale Frage: Wie weit komme ich mit einer Akkuladung wirklich? Um das zu klären, knöpfen wir uns einen

aktuellen Stromer genauer vor. Sein Name: Kia e-Soul. Sein Auftrag: Elektromobilität auch für Otto Normalbürger attraktiv zu machen. Die Zutaten dazu: ein mit 64 kWh ziemlich energie-reicher Akkublock, das mit gerade mal 4,20 Meter Außenlänge angenehme kompakte Format und der mit 37.790 Euro abzüglich 4.000 Euro Kaufprämie halbwegs erträgliche Preis. Verpackt wird das Ganze in einer modernen Crossover-Karosserie, die dem SUV-Trend durchaus Rechnung trägt und dennoch die Eigenständigkeit eines Elek-

tromobils wahr. Unser Einzeltest klärt, ob der e-Soul im Alltag überzeugen kann.

### DAS BIETET ER: Einfache Einrichtung und viel Platz

Die Schuhschachtel auf Rädern sieht erstaunlich cool aus. Und das gradlinige, kastige Design schafft innen jede Menge Raum. Obwohl nur 4,20 Meter kurz, reisen vier Erwachsene durchaus anständig. Allerdings nur mit kleinem Gepäck. Bescheidene 315 Liter lassen keine großen Sprünge zu. Dafür gefällt uns die Inneneinrichtung. Der große



Tank by wire: Anschluss fürs Stromkabel, wo früher Sprit floss.

Navi-Bildschirm weist klar und deutlich den Weg, die unkomplizierte Bedienstruktur stellt uns vor keinerlei Rätsel, die ordentlich gepolsterten Sitze halten uns auch auf Langstrecken bei Laune. Aber die Materialqualität könnte besser sein, besonders die Teppiche wirken irgendwie billig.

### SO FÄHRT ER: Wirklich flott und ausreichend weit

Glück gehabt! Wir fahren den e-Soul mit der großen Maschine. Und deren 204 PS (Basis 136 PS) lassen den koreanischen Kastenwagen richtig energisch lospfeilen. Die sofort losbrechende Drehmomentwelle treibt den Soul in 7,0 Sekunden auf 100 km/h und uns ein Grinsen

Testfahrer Jan Tietjen schaffte 462 Kilometer – ruhig und besonnen.

ins Gesicht. Doch das gehört ja nur zu den netten Nebeneffekten dieses Batteriebabys. Wer den e-Soul artgerecht, also sinnig und allenfalls mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h bewegt, der freut sich über 462 Kilometer ohne Stecker-Stopp. So wie unser Verbrauchsprofi Jan Tietjen. Neun Stunden schickte der den Kia über Stadt, Land und Autobahn. Wer dabei nur auf Eco+ fährt, benötigt gerade mal 14,1 kWh für 100 Kilometer. Im Eco-Modus steigt der Stromdurst auf 15,4 kWh/100 km. Und auf unserer Standardrunde über 155 Kilometer inklusive Vollgas auf der Autobahn sind es 19,7 kWh. Merke: Auch Elektroautos sind immer nur so durstig, wie der Gasfuß des Fahrers schwer ist.

Gelassen gleiten statt sportlich spurten legen auch Fahrwerk und Lenkung nahe. Die weichen Federn schlucken Fahrbahnfehler mit Großmut, in schnellen Kurven kämpft der Elektrokasten aber mit reichlich Schlagseite und einer diffusen Lenkung.

**DAS KOSTET ER:** Trotz der E-Prämie immer noch viel. Bei 37.790 Euro startet der Kia e-Soul mit großem Akku. Selbst nach Abzug der 4.000 Euro E-Prämie eine ziemlich stattliche Summe für ein kompaktes Auto. Immerhin gibt es sieben Jahre Garantie – allerdings will Kia ihn jedes Jahr bzw. alle 15.000 Kilometer in der Werkstatt sehen. Wobei wir nicht so genau wissen, warum. E-Autos gelten doch eher als wartungsarm... ■

### WERTUNGEN

Karosserie	★★★★☆
Antrieb	★★★★☆
Fahrdynamik	★★★★☆
Connected Car	★★★★☆
Umwelt	★★★★☆
Komfort	★★★★☆
Kosten	★★★★☆

AUTO BILD-TESTNOTE: **2**

### FAZIT

Das Konzept des Kia e-Soul weiß zu gefallen. Der Kompakte bietet ausreichend Platz, fährt anständig und kommt dank großem Akku richtig weit. Wenn jetzt die Preise noch volksnäher werden...



- 1 Das neue Infotainment ist per eingebauter SIM-Karte immer online.
- 2 Innen hat der e-Soul dank der kantigen Form genügend Platz für Passagiere.
- 3 Alles hat seine Ordnung: Die Ladekabel verschwinden unter dem Gepäckraumboden.



rechte Lenkung spendiert haben, bereitet er auf kurvenreichen Straßen eine Menge Freude. Auf der Autobahn hat der Spaß dann etwas früher ein Ende: Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 167 km/h begrenzt.

Wer möglichst weit kommen will, fährt eh langsamer und wählt den Eco-Modus; für die maximale Performance gibt es ein Sport-Programm. Darüber hinaus lässt sich die Stärke der Rekuperation über die Lenkripaddels in mehreren Stufen einstellen. Bei vorausschauender Fahrweise muss man so zum Verzögern nur noch selten das Bremspedal bemühen.

### Schnellladen ist kein Problem

Laut Werk soll sich unser Stromer mit 15,7 kWh je 100 gefahrene Kilometer begnügen. Am Ende unserer Runde durch die Kälte zeigte der Bordcomputer exakt 18,6 kWh als Durchschnitt an. Ist das flüssigkeitsgekühlte Speicherreservoir unter dem Fahrzeugboden erschöpft, dauert das Aufladen an einer einphasigen Wallbox mit 7,2 kW gut sechs Stunden und zehn

Minuten. An einer 100-kW-Station sind die Akkus sogar in nur 54 Minuten von 0 auf 80 Prozent befüllt. Kia gibt sieben Jahre Garantie auf das Auto inklusive der Batterien. Dabei ist es völlig gleich, wie oft das Fahrzeug an einer Schnellladestation aufgeladen wurde. Das ist bemerkenswert, da Letzteres auf längere Sicht die Lebensdauer der Akkuzellen einschränkt.

Kia setzt im e-Soul erstmals ein neues Infotainment ein. Das auf den Namen „UVO Connect“ getaufte System verfügt über einen 26 Zentimeter großen Touchscreen und hat serienmäßig eine SIM-Karte, für die Kia

sieben Jahre alle Kosten übernimmt. Die Navigation erfolgt so mit Echtzeit-Verkehrsdaten, außerdem zeigt der Bildschirm an, ob Ladestationen und Parkplätze in der Nähe frei sind.

Im direkten Vergleich zum Niro ist der Soul zwar etwas kleiner, der Fahrer hat aber dennoch genug Platz. Auch den mitreisenden Gästen an Bord geht es gut, denn das Raumangebot ist ordentlich, und der Kofferraum geht mit 315 bis 1.339 Litern in Ordnung (e-Niro: 451 bis 1.405 Liter). Die weniger ausgeprägten praktischen Takte lassen sich angesichts der schicken Optik leicht verschmerzen, zumal der Kia e-Soul im Vergleich zu seinem etwas größeren Bruder knapp 1.110 Euro günstiger ist. **Guido Borck** ■

# Da ist Musik drin

Die Neuaufgabe des auffallend kantig gestalteten Kia e-Soul wird ausschließlich als Stromer angeboten und kommt bis zu 452 Kilometer weit.

Kein Benziner und erst recht kein Diesel: So konsequent ist Kia bei seinem aktuellsten SUV. Bei der europäischen Variante des Soul hat der Verbrennungsmotor ausgedient, es gibt ihn nur noch als Stromer. Und genau wie sein minimal größerer Bruder e-Niro ist auch der e-Soul mit zwei Batteriegrößen in zwei Leistungsstufen erhältlich. Mit 31.756 Euro kostet die kräftigere Version zwar fast 2.000 Euro mehr als die 39-kWh-Version, doch ist sie unter dem Strich praxistauglicher. Un-

ter der Motorhaube leistet der Elektromotor 204 PS. Er kommt in Verbindung mit dem auf 64 kWh vergrößerten Akku im Drittelmix bis zu 452 Kilometer weit. In der Stadt laufen die beiden Stromer dann, typisch für E-Autos, vollends zur Hochform auf. Hier soll die stärkere Version 648 Kilometer schaffen. So weit die Theorie. Mit nur sieben Grad Außentemperatur ist es noch ziemlich kalt für unseren 204 PS starken Stromer. Mit vollen Akkus zeigt der Bordcomputer beim Einsteigen 431

Kilometer Reichweite an. Niedrige Temperaturen sind eben nicht die besten Voraussetzungen für einen Stromer, dennoch rollen wir los. Natürlich kommt der Fahrspaß nicht zu kurz. Charakteristisch für ein Elektroauto ist die forsche Kraftentfaltung. So setzt der e-Soul kleinste Bewegungen am Fahrpedal vehement in Vortrieb um und sprintet in unter acht Sekunden auf Tempo 100, obwohl der Stromer mit leer fast 1,8 Tonnen kein Leichtgewicht ist. Und da die Koreaner dem e-Soul eine di-

Kia e-Soul	Leistung	Drehmoment	0-100	Vmax	Batterie-Kap.	Verbr. <sup>1)</sup>	Reichw. <sup>1)</sup>	Ladezeit <sup>2)</sup>	Kofferr./ Zulad.	Preis <sup>3)</sup>	Betriebskosten <sup>4)</sup>	Effizienz
39 kWh	100 kW (136 PS)	395 Nm	9,9 s	157 km/h	39,2 kWh	15,6 kWh	276 km	1-19 h	315-1.339 l/415 kg	24.563 Euro	99,4/58,3 ct/km	A+
64 kWh	150 kW (204 PS)	395 Nm	7,9 s	167 km/h	64 kWh	15,7 kWh	452 km	1-31 h	315-1.339 l/423 kg	27.756 Euro	101,0/59,9 ct/km	A+

<sup>1)</sup>Herstellangaben; <sup>2)</sup>WLTP; <sup>3)</sup>auf 80 Prozent; <sup>4)</sup>Umweltbonus bereits abgezogen. Preisangaben netto.

<sup>4)</sup>Bei 10.000/20.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. Berechnet von DEKRA

auto motor sport Vergleichstest 18-2019 / 15.08.2019

### Bester im Alltag

■ **Erschwingliche Elektroautos:** Kia e-Soul oder Hyundai Kona Elektro – Welcher von beiden erfüllt die Ansprüche des Alltags besser? Dies fragte die Fachzeitschrift auto motor und sport (Ausgabe vom 15.08.2019) in einem Vergleichstest. Bewertet wurden die Faktoren Karosserie, Sicherheit, Komfort, Antrieb, Fahrverhalten, Umwelt und Kosten. Der Kia e-Soul 64 kWh Spirit machte schließlich das Rennen vor dem Hyundai Kona Elektro Premium. Redakteur Marcus Petes schreibt in seinem Fazit: „Der günstigere e-Soul bietet mehr Platz und den größeren Kofferraum, ist damit alltags-tauglicher. Auf der Langstrecke fällt sein besserer Federungskomfort auf.“

AUTO Vergleichstest 18-2019 / 07.08.2019

### Sieger Kia e-Soul

■ **Neue Energie:** Unter diesem Titel unterzog die Fachzeitschrift Auto Zeitung (Ausgabe vom 07.08.2019) den neuen Kia e-Soul, den Nissan Leaf e+ und den BMW i3s einem Alltags-Vergleichstest. Einen klaren Sieg errang dabei der Kia e-Soul mit 204 PS für 37.790 Euro: „Mit großem Vorsprung holt sich der neue Kia e-Soul den Testsieg. Raumkonzept, Komforteigenschaften, der intelligente Antrieb mit hoher Reichweite und die sicheren Fahreigenschaften sprechen für das modernste und kompletteste Elektro-Auto in diesem Test“, schreibt Redakteur Paul Englert. Zweiter wurde der BMW i3s und Rang drei ging an den Nissan Leaf e+.



05.07.2019

TESTFAHRT · Kia e-Niro



Glatt: Frontpartie mit Lade-Anschluss.



Flott: Der e-Niro stromert leise bis zu 167 km/h schnell.

Übersichtlich: Cockpit mit sehr einfacher Bedienung.



## DATEN

- Motor Elektro
- Leistung 204 PS
- 0-100 km/h 7,8 s
- Spitze 167 km/h
- Akku 64 kWh
- Testverbrauch 12,2 kWh
- Kofferraum 451-1.405 l
- Preis ab 38.090 Euro



Die „Tankklappe“ mit zwei verschiedenen Anschlüssen für Wechselstrom und Gleichstrom.

# So wird Elektro-Mobilität alltagstauglich

Bis zu 500 Kilometer weit kommt der Kia e-Niro – und fährt dazu noch angenehm

Kein extravagantes Styling, dafür aber ordentlich Reichweite: Der Kia e-Niro setzt auf innere Werte. BILD macht den Test.

Das Platzangebot des 4,38 Meter langen e-Niro ist gut, die Sitze komfortabel. Auch die Verarbeitung ist routiniert, nichts klappert.

von sparsam-sanft bis sportlich und immer herrlich leise.

**TOP: der Verbrauch.** Im Haupteinsatzgebiet, Stadt und Landstraße, lag der Verbrauch dank Energie-Rückgewinnung bei weniger als 13 kWh. So käme der e-Niro mit einer Akkuladung (64 kWh) gut 500 Kilometer weit. Schnellladen ist mit bis zu 100 kW möglich und dauert dann weniger als eine Stunde.

## DAS KOSTET ER

Mit 39,2-kWh-Akku, 136 PS und guter Basisausstattung (u. a. adaptiver Tempomat und Rückfahrkamera) ab 34.290 Euro, den großen Akku und 204 PS gibt's ab 38.090 Euro.

Die getestete Vollausrüstung inklusive Leder (1.490 Euro) und Sonderlack (590 Euro) schlägt mit 46.870 Euro zu Buche. Garantie: sieben Jahre – auch auf die Batterie.

Größter Haken: die Lieferzeit. Sie beträgt inzwischen mehr als ein Jahr!

Christopher Clausen ■

## FAZIT

Wer sich für E-Autos interessiert, sollte sich den Kia e-Niro genauer anschauen – und warten können. Die Lieferzeit ist sein größter Knackpunkt.



Geräumig: Inklusive Kabelfach 451 l Gepäck-Volumen.

## DAS IST ER

Ein Kompakt-SUV mit E-Antrieb. Kia bietet den Niro jetzt als Hybrid, Plug-in und reinen Stromer in zwei Leistungsstufen mit unterschiedlichen Akkupaketten an.

## SO FÄHRT ER

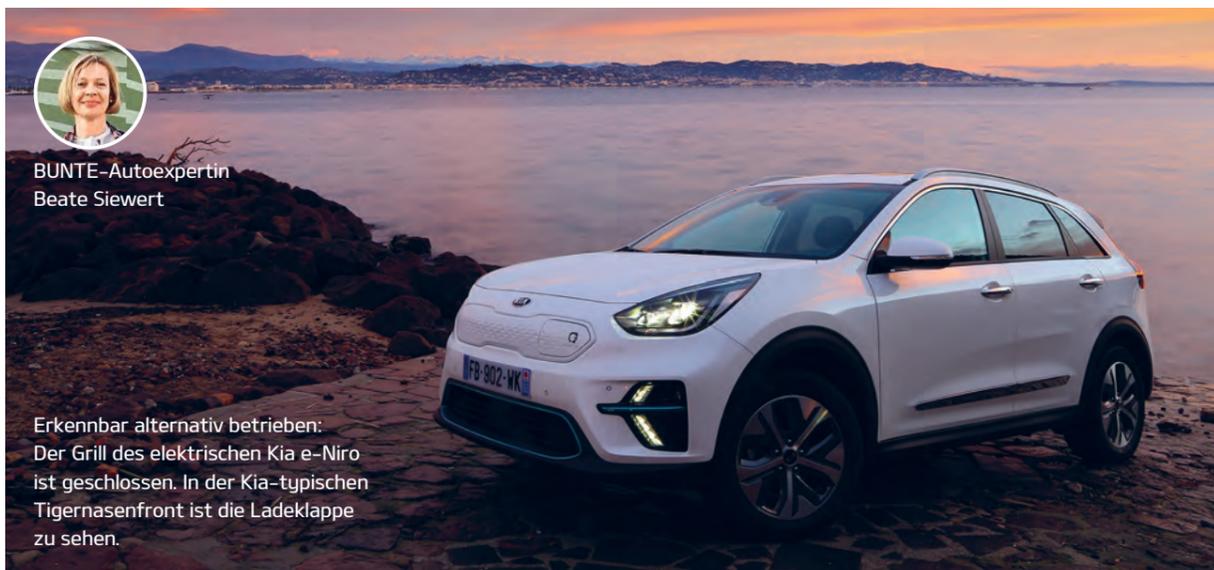
Trotz schwerer Batterie federt der 1,8-Tonner (64 kWh) souverän, ohne zu rumpeln. Die Lenkung ist leichtgängig, aber nicht schwammig. Je nach Fahrprogramm rollt der Elektro-Niro

**+** VORTEILE: niedriger Verbrauch, große Serienausstattung, komfortable Sitze

**-** NACHTEILE: hoher Preis, lange Lieferzeit

**BUNTE** 36-2019 / 29.08.2019

FAHRBERICHT · Kia e-Niro



BUNTE-Autoexpertin Beate Siewert

Erkennbar alternativ betrieben: Der Grill des elektrischen Kia e-Niro ist geschlossen. In der Kia-typischen Tigernasenfront ist die Ladeklappe zu sehen.

# So schön kann CRUISEN sein

Der elektrische Koreaner Kia e-Niro ist ein Dauerläufer mit ausgefallener Optik und ein Meister beim Energiesparen

Wie Cindy Crawford, 53, trägt der Kia e-Niro sein Erkennungszeichen links. Das Gesicht des Modells ziert ein charakteristischer Schönheitsfleck – beim kompakten Koreaner ist es die Klappe fürs Ladekabel, die das neue Elektro-Auto unverwechselbar macht: Sie prangt vorn neben dem Grill und unter den Scheinwerfern. Wenn wir Menschen schon dazu neigen, in der Frontpartie eines Autos ein Gesicht zu erkennen, dann soll es diesmal ein besonders schönes sein, mag sich

Chefdesigner Peter Schreyer bei der Gestaltung des flüsterleisen SUV (Sport Utility Vehicle) gedacht haben.

Schön sparsam ist es auch: Schnell ist zu fühlen, wie viel Druck aufs Energiepedal nötig ist, damit das SUV zügig, aber nicht hastig dahingleitet. Der Eco-Modus hilft beim Stromsparen – moderates Tempo ist sinnvoll, wenn keine Energie vergeudet werden soll. Wie schnell vernünftig ist, zeigt ein Display. Hier ist auch zu sehen, wie viel mehr Reichweite der

e-Niro erhält, wenn der Fahrer per Lenkradwippe das Tempo drosselt. Wird das Fahrpedal losgelassen, verzögert der Niro fast bis zum Stillstand – diese zukunftsweisende Art der Modellpflege könnte sogar Cindy Crawford elektrisieren ...

Beate Siewert ■

## DATEN

Größe: 4,38/1,81/1,56 m. Elektromotor: 64-kWh-Batterie, ca. 455 km Reichweite, 204 PS, Spitze 167 km/h (39,2-kWh-Batterie ca. 289 km Reichweite, 136 PS, Spitze 155 km/h), Verbrauch: ab 15,3 kWh/100 km, Kofferraum bis zu 1.405 Liter. Preis: ab 35.290 Euro.



Stromverbrauch sinkt, Reichweite steigt: Ausstattung „Vision“ beinhaltet eine Klimaanlage mit Wärmepumpe.



Spannendes Detail im Cockpit: Eine Lenkradwippe drosselt das Tempo. Dabei wird Energie gewonnen (Rekuperation).

**WAZ** 15.07.2019

INFO · Kia Niro Hybrid

## Niro Hybrid und Plug-in mit kleinem Facelift

Der koreanische Hersteller Kia wertet die Hybridvarianten des mit drei Antrieben erhältlichen Niro auf.

■ Äußerlich orientieren sich Hybrid und Plug-in-Hybrid in Zukunft am rein elektrischen e-Niro.

Im Innenraum montiert Kia künftig ein neues Armaturenbrett mit verändertem Layout und deutlich wertigeren Materialien.

Der Infotainment-Touchscreen wächst auf immerhin 10,25 Zoll. Neu sind außerdem Ambientebeleuchtung,

Schaltwippen sowie eine elektrische Parkbremse. Daneben kündigt Kia neben einer erweiterten Serienausstattung auch neue Assistenzsysteme für beide Varianten an.

Die Preise starten laut Hersteller bei 26.990 Euro für den Niro Hybrid beziehungsweise 33.990 Euro für die Version mit großer Fahrbatterie und Stecker.



## Noch ein Mildhybrid

Kia setzt auf 48-Volt-Technologie, um seine Motoren sparsamer zu machen. Jetzt ist der kleine Diesel im SUV Sportage dran.



Kia Sportage 1.6 CRDI

Nach dem 136 kW/185 PS starken 2,0-Liter-Diesel bietet Kia jetzt auch den 1.6er-Selbstzünder im neuen Kompakt-SUV Sportage als Mildhybrid mit 48-Volt-Technologie an. Anders als beim 2,0-Liter Aggregat erhält der Kunde diese niederschwellige Elektrifizierung zur Erreichung einer verbesserten Kraftstoffeffizienz aber nicht serienmäßig, sondern muss 750 Euro Aufpreis zahlen. Als Mildhybrid soll der 1.6er bis zu 8 Prozent

weniger Kraftstoff verbrauchen. Er ist sowohl mit Front- als auch Allradantrieb erhältlich und wird in zwei Leistungsstufen mit 85 kW/115 PS und 100 kW/136 PS angeboten. Die Kraftübertragung erfolgt serienmäßig über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, alternativ steht ein Siebengang-DSG zur Wahl. In Verbindung mit Frontantrieb und der kleinen Ausbaustufe werden mindestens 25.740 Euro fällig.

allrad 09-2019 / 14.08.2019

## DAUERTEST · Kia Sportage 2.0 CRDI AWD

## Bleib noch ein bisschen!

Der „Sporti“-Schlüssel ist bei uns so beliebt, dass wir um Leihvertragsverlängerung gebeten haben.

Er ist so ein angenehmes Reiseauto mit seinen belüfteten Ledersitzen, 184 PS, Verkehrszeichenerkennung und der für ein Diesel-SUV so typischen Riesen-Reichweite. Er nähert sich der 100.000-km-Marke



97.000 km

und damit definitiv dem Testende. Ärger: null. Neue Bremscheiben vorn hat er gebraucht (513 Euro) und einen Satz Sommerreifen, das war's.

Die 90.000-km-Inspektion hat 420 Euro gekostet (Metropol Automobile, Roth, Stundenlohn 113 Euro inkl. MwSt.).

# Versuch's mal mit Gemütlichkeit

## Unterwegs im Sportage mit 185-PS-Diesel, Achtgang-Automatik und Allradantrieb

Ein Dynamikwunder ist der Top-Diesel im aktuellen Sportage nicht. Das liegt zum einen am recht stattlichen Fahrzeuggewicht von mehr als 1,8 Tonnen, zum anderen fördert die betulich schaltende Achtgang-Automatik eine grundsätzlich entspanntere Fahrweise. Vor allem bei Überholvorgängen auf der Autobahn geht es nicht immer so zügig voran, wie man es angesichts 185 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment erwarten würde. Dank serienmäßigem Allradantrieb gibt es jedoch keinerlei Traktionsprobleme, und der Normverbrauch kann sich auch sehen lassen (5,7 bis 5,8 Liter, CO<sub>2</sub>-Emission: 149 bis 153 g/km). Letzterer wird vom zusätzlichen 48-Volt-Bordnetz positiv beeinflusst, das den Verbrenner beim Anfahren und Beschleunigen unterstützt und zudem bei aktivierter Start-Stopp-Funktion für ein schnelles Anspringen des Vierzylindermotors sorgt.

### Eigenständiger Look

Oben aufgesetzte Scheinwerfer, der charakteristische Frontgrill sowie markante Vierpunkt-LED-Nebelleuchten zieren die Front. Bis zu 19 Zoll große Aluräder und kleine Scheiben prä-

gen die Seitenansicht. Und am Heck wird die Breite des Fünftürers betont – mit horizontalen Linien, auch zwischen den Rücklichtern. Der Sportage wirkt topmodern und eigenständig.

Design allein macht noch kein gutes Auto – das wissen auch die Koreaner. Darum investiert Kia nicht nur in eine gute Optik, sondern auch in Haptik und Technik. In der von der Autostimme gefahrenen 2.0 CRDI GT-Line (ab 41.690 Euro) nehmen Insassen an perforierten, anschiessamen Ledersitzen Platz. Das wertige Multifunktionslenkrad überzeugt mit weitem Einstellbereich und ist schön griffig. Der wuchtige Armaturenräger beherbergt nicht nur ein leicht zum Fahrer geneigtes, acht Zoll großes Display, sondern ist auch teilweise aufgeschäumt. Die silber eingefassten Drehregler fühlen sich absolut hochwertig an, auch der Wählhebel fürs Getriebe wirkt wie aus dem Vollen geschmitten. Diverse Chromapplikationen, schwarzer Dachhimmel und Alu-Pedale bringen sportliches Flair in die gute Stube mit ordentlich Platz.

### Assistenten

Auch an Komfortfeatures hat Kia nicht gespart: Neben einer



Und an die Rundumsichtkamera kann man sich als Nutzer natürlich auch gewöhnen.

### Solide und sicher

Saubere Verarbeitung, ansprechende Materialien – die rundum hohe Qualitätsanmutung macht sich auch beim Fahren bemerkbar, denn der Sportage ist leise, federt trotz großer GT-Line-Bereifung einigermaßen komfort und fühlt sich rundherum stattlich, solide, sicher an. Ein Auto zum Relaxen, aber wie bereits eingangs erwähnt keines für sportliche Ansprüche – dazu geht er zu schwerfällig ums Eck. Was dem Großteil der Nutzer aber weitestgehend egal sein dürfte, denn in seinem primären Einsatzgebiet vor Kindergärten, Schulen, Supermärkten und Fitness-Studios sind ohnehin keine dynamischen Ambitionen gefragt. **Alexander Rülke**

Sitzheizung ist eine Sitzkühlung an Bord, neuere Smartphone-Modelle lassen sich kabellos laden, das druckvolle Soundsystem von JBL sorgt für satten Klang in allen Lebenslagen. Und soll etwas in den 439 bis maximal 1.428 Liter großen Kofferraum geladen werden, lässt sich die Klappe natürlich auch elektrisch öffnen.

Obligatorisch: Diverse Assistenten helfen beim Spurwechseln, Parken und Verkehrsschilder lesen. Besonders gefallen hat der Querverkehrswarner, beim Rausfahren aus engen Parklücken schlägt er zuverlässig Alarm bei nahenden Fahrzeugen.

# Kräftiger Reise-Kombi

## Unterwegs im Optima Sportswagon GT – Ab 41.790 Euro



Streckt sich auf 4,85 Meter Länge: Kia Optima SW.

Rund 90 Prozent aller in Deutschland verkauften Fahrzeuge der Passat-Kategorie sind Kombis. Das weiß auch Kia und hat deswegen den Optima Sportswagon entwickelt. Dessen Gepäckraum schluckt ein Volumen von mindestens 552 und maximal 1.686 Litern.

Die Rückbank lässt sich im Verhältnis 40:20:40 umlegen, was bequem per Fernbedienung funktioniert. Gepäckraum-

Trennsystem, Unterflurfach und Kofferraum-Organizer helfen dabei, die Ladung rundum sicher zu verstauen.

### Leistung

Mit seinen 238 PS und 353 Newtonmetern Drehmoment bei 1.400 Umdrehungen ist der GT die aktuell stärkste Ausbaustufe des Optima Kombis. Ein zwei Liter großer Vierzylinder-Turbo (Verbrauch: 9,2 Liter, CO<sub>2</sub>-

Emission: 212 g/km) stellt die Leistung bereit, ein serienmäßiges Sechsgang-Automatik-Getriebe übernimmt die Schaltarbeit. Damit beschleunigt der 4,85 Meter lange Kombi in 7,6 Sekunden auf 100 und rennt 232 km/h Spitze – womit sich der geräumige Koreaner durchaus als souverän motorisiertes Reise-Fahrzeug anbietet.

Der dynamische Auftritt mit ansteigender Fenstergrafik,



gestimmtes Fahrwerk gehören ebenso zum GT wie größere Bremsen. Und der Preis? 41.790 Euro ruft Kia derzeit auf.

### Assistenz-Paket

Die Ausstattung des von der Autostimme gefahrenen Optima GT ist reichhaltig und umfasst das volle Verwöhnprogramm: Eine Soundanlage von Harman/Kardon sorgt für satten Klang, kühl- und beheizbare Sitze für die richtige Temperatur, Ambientebeleuchtung für eine wohlige Stimmung. Das Navigationssystem wird sieben Jahre lang mit automatischen Updates versorgt, zudem stehen Smartphone-Nutzern Apple Car Play, Android Auto sowie eine induktive Ladeschale zur Verfügung. Auch zahlreiche elektronische Helfer warten auf ihren Einsatz, wobei ausgerechnet die unseiner Meinung nach wichtigsten

(Totwinkel-, Frontkollisions- und Querverkehrswarner, autonomer Notbremsassistent) nur im aufpreispflichtigen Paket für 1.990 Euro zu haben sind. Da sollte der koreanische Autobauer nochmal nachbessern.

**Alexander Rülke**

AUTO Vergleichstest 18-2019 / 07.08.2019

### Platz 1 für Optima

■ Schön und praktisch: Die Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr (Ausgabe vom 07.08.2019) wollte wissen, wer von den beiden als schön geltenden Kombis Kia Optima Sportswagon und Peugeot 508 SW im Alltag mehr draufhat. Die Kriterien Platz, Komfort, Handhabung, Fahrleistungen, Fahrverhalten, Sicherheit, Umwelt und Kosten flossen in die Gesamtbewertung ein. Platz 1 ging eindeutig an den Kia Optima Sportswagon. „Recht deutlich kann der Kia Optima in diesem Vergleich den Peugeot 508 abhängen, unter anderem wegen der besseren Raumausnutzung, der praktischeren Handhabung und der langen Garantiezeit“, schreibt Redakteur Heinrich Lingner.

## Ein SUVchen mit Temperament

Der Kia Stonic kommt flott durch die Kurve – Instrumente einfach und intuitiv zu bedienen

Ein richtiges SUV ist der Kia Stonic nicht. Bei dem Fünftürer im Kleinwagenformat handelt es sich eher um einen typischen Vertreter der Polo-Klasse, nur die leicht erhöhte Karosserie und Robustbeplankung heben sich vom ansonsten gefällig geschnittenen Blechkleid ab. Viele nennen solche Modelle auch Crossover. Technisch und optisch hat sich dieses Genre wie auch der Stonic von Geländewagenallüren jedenfalls deutlich distanziert.

Obwohl seine 4,14 Meter lange Karosserie erfreulich kompakt ausfällt, sind die Platzverhältnisse innen durchaus gut. Zumindest wenn man vorn sitzt. Hinten fällt die Beinfreiheit etwas knapper aus, allerdings nicht zu knapp. Gleiches gilt für den gut 350 Liter großen Kofferraum, der zudem mit einem für viele Alltagsaufgaben vernünftigen Zuschnitt überzeugt. Natürlich ist auch die Rückbanklehne umklappbar, was Platz für 1.155 Liter Gepäck schafft. Smarte Gepäcksicherungslösungen wie Taschenhaken oder Verzurrösen sucht man hingegen vergeblich.

Auch weiter vorn ist der Kia Stonic in gewisser Weise einfach gestrickt, doch das kann man ebenfalls durchaus als Vorteil wahrnehmen, denn man fühlt

sich sofort zu Hause und wohl. Alles ist dort, wo man es erwarten würde. Man muss nicht auf irgendwelchen Displays rumtippen, um die Einstellung für die Klimaautomatik zu finden. Die Rundinstrumente sind groß, einfach abzulesen und klassisch analog. Die Navigation des Infotainmentsystems mit Touchscreen lässt sich spielend einfach und intuitiv bedienen. Um den Stonic zu fahren, ist kein Studium des Bordhandbuchs nötig. Es gibt aber auch moderne Funktionen wie Sprachsteuerung oder die Möglichkeit, das Smartphone mit dem Infotainmentsystem zu koppeln, was die Nutzung von Android Auto oder Apple CarPlay über den großen Touchscreen erlaubt.



Die leicht erhöhte Karosserie mit Dachreling und Robustbeplankung verleihen dem Kia Stonic einen Hauch von Abenteuer.

Angesichts der Dominanz von Hartplastik präsentiert sich der Innenraum zwar nicht flauschig, doch kann man sich hier dank einer guten Verarbeitung und Ergonomie sowie den selbst auf langen Strecken bequemen Sitzen durchaus wohlfühlen.

Gestartet wird per Knopfdruck. Dann erwacht ein erfreulich manierlicher Einliter-Dreizylinder zum Leben. Das typische Dreizylinder-Rödeln des Direkteinspritzers fällt dezent aus.

Dank Turboaufladung ist im Zusammenspiel mit dem feinschaltenden Doppelkupplungsgetriebe zudem flotter Vortrieb angesagt. Immerhin 88 kW/120 PS mobilisiert der Topbenziner der Baureihe, der den 1,2-Tonner durchaus lustvoll anschiebt.

Der Sprint dauert etwas mehr als zehn Sekunden, maximal sind 185 km/h möglich. Wer spontan Leistung abfragt, könnte mit der Gedenksekunde hadern, die sich der Motor nach dem Gasbefehl gönnt. Ist der Stonic in Fahrt, lässt sich die Tachonadel mit etwas Rückenwind und Heimweh auch auf Tempo 200 treiben. Dann wird es innen allerdings auch reichlich laut. Zudem steigt der Verbrauch bei gehobenem Tempo kräftig. Eigentlich sollen es 5,2 Liter auf 100 Kilometer sein, praktisch wurden daraus bei unseren vornehmlich auf der Autobahn abgespulten Testkilometern 7,1 Liter.

Einen besonders guten Eindruck hinterlässt das ausgewogene abgestimmte Fahrwerk. Wirken Kia-Lenkungen vor Jahren oft noch synthetisch, vermittelt die des Stonic einen erfreulich homogenen Eindruck. Auch die Straßenlage ist satt, solide und vertrauenserweckend. In diesem Punkt wirkt der kleine Koreaner so gar nicht wie ein Kleinwagen. Es macht sogar richtig Laune, den quirligen Stonic auch mal flott durch Kurven zu führen. Einzig beim Komfort reagiert der Unterbau bisweilen etwas hölzern, aber keineswegs zu hart.

Mario Hommen ■



## Stonic und Rio mit neuem Motor und Getriebe

Kias kleiner Crossover erhält nun eine weitere Leistungsstufe des Einliter-Dreizylinder-Turbobenziners. Davon profitieren Fahrleistungen, Durst und Abgasverhalten.

Kia ordnet zum Modelljahr 2020 das Motoren- und Getriebeangebot seiner B-Segment-Modelle neu. So erhält der kleine Crossover Stonic eine weitere Leistungsstufe des 1.0 T-GDI-Benziners. Neben der 120-PS-Version des Dreizylinder-Turbos steht nun eine weitere mit 100 PS zur Verfügung; das maximale Drehmoment beträgt jeweils 172 Newtonmeter. Die Fahrleistungen: Null auf Hundert in 10,8 Sekunden und 182 km/h Topspeed.

### Kräftiger, sparsamer und sauberer

Die neue Motorvariante ersetzt den alten 1,4-Liter-Vierzylinder-Sauger mit 99 PS und maximal 133 Newtonmeter, der den Stonic in 12,6 Sekunden von null

auf 100 km/h sowie auf höchstens 172 km/h beschleunigte. Der 1.0 T-GDI ist aber nicht nur kräftiger, sondern auch sparsamer und sauberer. Der Normverbrauch sinkt von 5,5 auf 5,0 Liter (mit 15-Zoll-Rädern), der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 125 auf 115 g/km. Dafür steigt der Preis von 17.650 auf 18.190 Euro.

Die 120-PS-Version des Kia Stonic ist nun auch in seiner Basisversion Edition 7 mit einem siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Damit steht diese Getriebe-Option für diesen Motor nun in allen Ausstattungslinien zur Verfügung. Auch beim Kia Rio erhält mit der Dream-Team-Edition eine weitere Modellvariante den Sieben-Gang-Doppelkuppler.

Thomas Harloff

## Kleines SUV mit vielen Stärken

Der Kia Stonic gefällt. Mit seiner Zweifarblackierung sticht das kleine SUV sofort ins Auge. Doch nicht nur optisch vermag der Koreaner zu überzeugen.

Für diesen positiven Eindruck sorgt zunächst einmal, dass man im Stonic SUV-typisch leicht erhöht sitzt. Genau dieser Aspekt ist es, weshalb derzeit so viele Kunden sich für einen SUV entscheiden und damit den Herstellern hohe Absatzzahlen bescheren. Mit zunehmendem Alter lernt man dieses bequeme Ein- und Aussteigen sehr zu schätzen.

Aber allein das erhöhte Sitzen sorgt natürlich noch nicht dafür, dass ein Auto den Fahrer oder Fahrerin überzeugt. Dafür sind noch andere Aspekte wie beispielsweise Design oder das Fahrverhalten verantwortlich. Doch auch in diesen beiden Bereichen braucht sich der Kia Stonic nicht zu verstecken, den wir als 1.6 CRDI mit 136 PS gefahren sind.

Blieben wir zunächst beim Design: Mit seiner Länge von gerade einmal 4,14 Meter er-

weisen sich die Abmessungen des Stonic auch für die Stadt als ideal, um hier ohne Anstrengungen im Verkehr mit zu schwimmen und vor allem auch bei der Parkplatzsuche erfolgreich zu sein. Zusammen mit seiner Breite von 1,76 Meter und einer Höhe von 1,52 Meter ist der Stonic schön kompakt.

Von vorn betrachtet, fallen neben den großen Lufteinlässen vor allem die schmalen Scheinwerfer auf, die ihm einen eigenständigen Auftritt verleihen. An den Radläufen gibt es Kunststoffbeplankungen, die einen Hauch von Offroadcharakter vermitteln sollen. Doch abseits der Straße wird sich der Stonic eher selten verirren, denn Allrad gibt es für ihn natürlich nicht. Sein Einsatzgebiet ist vor allem die Stadt – und hier fühlt er sich ebenso wohl, wie auf der Landstraße oder der Autobahn.

### Vierzylinder-Diesel mit 136 PS

Denn mit seinen 136 PS bietet der Vierzylinder-Diesel ausreichende Kraft, um mit dem fast 1,4 Tonnen schweren Stonic auch einmal schneller von A nach B zu kommen.

Das maximale Drehmoment von 280 Nm liegt über das breite Drehzahlband von 1.500 bis 3.000 Umdrehungen in der Minute an. So unterwegs, kann man in Kombination mit dem manuellen Sechsganggetriebe in 10,3 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen, ehe die Spitzengeschwindigkeit bei 185 km/h erreicht ist. Mehr braucht man nicht. Der Verbrauch lag im Durchschnitt mit einem hohen Stadtanteil bei guten 5,5 Litern.

Wenn es denn etwas zu beanstanden gibt, dann war es neben dem wahrnehmbaren Diesellaggat die etwas ha-

kelige Schaltung in unserem Testwagen. Das kann Kia eigentlich deutlich besser. Ansonsten hinterließ die direkt abgestimmte Lenkung ebenso einen guten Eindruck, wie das straff, aber keinesfalls unkomfortabel abgestimmte Fahrwerk. Es bügelte die auf den Berliner Straßen leider viel zu häufig zu findenden Straßenschäden gut aus.

### Ausreichend Platz im Fond

Und was ist vom Innenraum zu halten? Dort findet man zwar viel Kunststoff vor, doch der ist gut verarbeitet und trübt den guten Gesamteindruck des Stonic nicht. Eine feine Sache ist das Kia Navigationssystem (790 Euro). Mit ihm lassen sich über den Touchscreen unkompliziert Navigationsziele eingeben und das Audiosystem bedienen.



So intuitiv das Navi funktioniert, lässt sich mit ihm auch ebenso problemlos ein Smartphone verbinden. Doch ist so etwas nicht selbstverständlich? Sollte es eigentlich sein. Ist es leider nicht, selbst bei Premiumherstellern findet man Systeme, wo man zuvor sein Abitur ablegen muss.

Das Platzangebot geht voll auf in Ordnung: Fahrer und Beifahrer können bequem sitzen. Und selbst im Fond kann man als Großgewachsener Platz nehmen. Kopf- und Kniefreiheit gehen in Ordnung. Das Koffer-

raumvolumen liegt bei 352 Litern. Legt man die Rückbank um, sind es 1.155 Liter. Der Preis für den Stonic beginnt mit der Ausstattungsvariante Edition 7 bei 15.990 Euro. Der Basispreis unseres Testwagens liegt in der Variante Spirit bei 24.790 Euro. Zusammen mit Features wie einer abnehmbaren Anhängerkupplung für 680 Euro, dem Navi, dem Technologie-Paket (890 Euro) und der Zweifarblackierung (850 Euro) kommen so 28.000 Euro zusammen.

Frank Mertens ■

# Märchenhafter Aufstieg

Die südkoreanische Marke hat eine erfolgreiche Strecke zurückgelegt, auch dank einer gelungenen Modell-Offensive, wie das Beispiel Rio zeigt.

Es war einmal – ja, so beginnen üblicherweise die Märchen. Es war tatsächlich einmal im Jahre 1999, als in Potsdam eine Automarke namens Kia ein Fahrzeug vorstellte, das auf den Namen Rio hörte. Es waren lediglich ein paar wenige Testwagen vor Ort, der große Rest sei noch auf der weiten Seereise unterwegs. Dass sich gleich bei der ersten Ausfahrt beispielsweise der Beifahrer-Handhalte-Griff einfach seiner Aufgabe entledigte, war nur eines von zahlreichen kleinen Missgeschicken.

Aber: Die Südkoreaner haben sich nicht entmutigen lassen und haben einen energischen

Kurs gefahren – und das mit riesigem Erfolg, den Kia hierzulande kaum einer zugetraut hätte. Dank einer sehr clever aufgebauten Modell-Strategie haben sich die Asiaten zu einer sehr erfolgreichen, angesehenen Marke hochgedient.

Ein Beispiel: Allein in den vergangenen sechs Jahren hat Kia in Deutschland um 64 Prozent zugelegt. Das B-Segment-Fahrzeug Rio hat sich weltweit mittlerweile über drei Millionen Mal verkauft und gilt damit als Volumen-Hengst.

Nun gibt es diesen Kleinwagen als Neuaufgabe in der vierten Generation. Vorab: Gemessen am Preis-Leistungs-Ver-

hältnis hat Kia nicht viel falsch gemacht. Der 1,2-Liter-Benziner (62 kW/ 84 PS) ist in der Basisversion für 11.950 Euro zu haben – inklusive einer Sieben-Jahres-Garantie.

Getestet wurde der Kia Rio 1,0-Liter-Benziner mit 74 kW (100 PS). Diese Motorisierung ist absolut ausreichend für ein solches Fahrzeug.

Selten findet man in dieser Preisklasse ein Mobil mit derart hochwertig bestückten Features wie eine Fußgänger-Erkennung samt Notbremsassistenten. Den Spurhalteassistenten muss man ja nicht mögen, aber ESP mit Gegenlenkunterstützung ist vor allem für Fahranfänger ein guter Begleiter, nicht zu vergessen: die Berganfahrhilfe.

Damit sind wir schon bei einem Schlüssel des Erfolgs der Marke: Zahlreiche junge Verkehrs-Einsteiger haben sich für einen Rio als erstes Fahrzeug



# Würziger Korea-Mix

Kia Picanto 1.0 T-GDI X-Line mit 100 PS: Was kann der Kleine?



## FAHRLEISTUNG & FAHRVERHALTEN

Mit dem neuen Topmotor ist der Picanto so schnell, wie er aussieht. Der Einliter-Dreizylinder gefällt mit direktem Ansprechverhalten. Und wenn er losschnattert, genügen zehn Sekunden für den Standardsprint. Erst bei 180 km/h ist Schluss. Dann wird es aber recht laut, weil nur fünf – freilich spielerisch einzulegende Gänge – vorhanden sind. Aber für die Insassen bleibt es angenehm. Zumal das Fahrwerk komfortabel ist ohne Sport-Attitüden. Danke. Dass hinten nun auch Scheibenbremsen Dienst tun, macht Sinn. Sowohl in der Stadt (Wendekreis nur 9,40 Meter!) als auch der freien Wildbahn fühlt man sich wohl. Wird von anderen aber leider unterschätzt.

## SERIENAUSSTATTUNG & EXTRAS

Hier ist eigentlich alles an Bord, was zu einem vollwertigen Auto gehört: Sieben-Zoll-Touchscreen, induktive Smartphone-Ladestation, Rückfahrkamera, schlüsselloser Zugang und Startknopf, sieben Airbags, Klimaautomatik, Lederausstattung und mehr. Der Notbrems-Assistent für 490 Euro hätte aber mit drin sein müssen bei 17.390 Euro. Mit ihm, einem Navi und Metalliclack sind es dann knapp 19.000. Aber das ist ja auch mehr als ein Zweitwagen.

## GELDWERT & UMWELT

Wer die Leistungsreserven nur punktuell einsetzt, der kann den frontgetriebenen Eintonner durchaus sparsam bewegen. 4,6 Liter Super gibt das Werk im Mix an, wir kamen auf 5,2 Liter: Das ist durchaus okay.

## URTEIL & FAZIT

Ein pfiffiger Kleinwagen, der auch qualitativ überzeugt. Und mit seiner Siebenjahresgarantie (150.000 Kilometer) ist er eine echte Marktgröße im Wettbewerb mit VW up oder Renault Twingo.

Achim Preu ■

Kleinwagen sind auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Vor allem keine rollende Verzichtserklärung. Wenn dann noch Turbopower hinzukommt, wird Spaß großgeschrieben – so wie beim Kia-Einstiegsmodell Picanto in der dritten Generation. Seit dem Marktstart 2004 wurden hierzulande bereits 140.000 Einheiten verkauft. Wir machten uns auf die Suche nach dem Warum.

## KAROSSERIE & INNENRAUM

Der Winzling mit vier Türen für den bequemen Einstieg (oder zum Ablegen von Taschen) macht schon optisch einiges her. Vor allem in der Topversion X-Line des Testwagens mit typischen SUV-Attributen und 1,5 Zentimetern mehr Bodenfreiheit.

Sportlich steht er da, forsch blickt er in die große weite Welt. Farbakkente im Kühlergrill, hübsche Felgen, Tagfahr- und Rückleuchten in LED-Technik, das wirkt. Zumal der Picanto ein Raumriese ist: Vorne geht es fast schon üppig zu, hinten ist das Angebot gut. Und die Sitze sind besser als in dieser Klasse üblich. Der Laderaum mit 255 Litern reicht für zwei Wasserkästen. Nach Umlegen der Rücksitzlehnen aber entsteht ein Ladeboden ohne Stufe, prima. Leider ist das Lenkrad nur in der Höhe verstellbar.



entschieden, um dann für Bedürfnisse und Herausforderungen des voluminöser gewordenen Alltags die optimalen Begleiter aus der Kia-Palette zu finden.

Konkurrenten wie beispielsweise einem A1 von Audi oder einem VW Polo kann der Rio der vierten Generation locker die Stirn bieten. Nicht nur wegen der technischen Raffinesse, auch wegen eines guten Raumangebots – logisch, auch der Beifahrer-Handhaltegriff hat gehalten.

Thomas Gruber ■

## DATEN

### Kia Rio 1.0 T-GDI

**Antrieb**  
1,0-Liter-Benziner, Hubraum 998 ccm, Dreizylinder, 74 kW/100 PS, Drehmoment 172 Nm, manuelle Fünfgang-Schaltung, Frontantrieb.

**Karosserie**  
Länge/Breite/Höhe 4,07/1,99/1,45 m, Gepäckraum-Volumen 325–1.103 Liter, Leergewicht 1.110 kg, Tankinhalt 45 Liter, Radstand 2,59 m, Anhängelast 800 kg.

**Leistungsdaten**  
Höchstgeschwindigkeit 186 km/h, Sprint von 0 auf 100 in 10,7 Sekunden, CO<sub>2</sub>-Wert 115 g/km, Verbrauch laut Hersteller 5,0 Liter, im Test 6,1 Liter.

**Preisgestaltung**  
ab 11.950 Euro für 1,2-Liter-Benziner, wichtige Extras: Sechsgang-Automatik 1.200 Euro, Klima 890 Euro, Soundsystem ab 299 Euro.

## Kia Rio gewinnt

■ Gut und günstig: In einem Vergleichstest klärte die Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr (Ausgabe vom 10.07.2019), ob der Nissan Micra mit Dreizylinder-Turbomotor und 100 PS dem gleich starken Kia Rio 1.0 T-GDI davonziehen kann. Nach Bewertung aller Alltagskriterien gewann schließlich der Kia Rio mit 294 Punkten, für den Nissan Micra blieb nur der zweite Platz (268 Punkte). Im Fazit von Redakteur Michael von Maydell heißt es: „Raumangebot, Antrieb und Fahrverhalten sprechen ebenso für den nüchternen Rio wie der günstige Preis, die kräftigen Bremsen und die lange Garantie.“



Kein Geld für ein neues Auto? Keine Lust auf einen Kredit? Absolut kein Problem. Wir stellen vor: Leasing-Sonderangebote, die schon für rund 100 Euro im Monat den Fahr-Dienst aufnehmen.

## Kia Picanto: Frisch und fröhlich

■ Kia hat einen sagenhaften Lauf. Die Autos aus Südkorea haben sich längst von langweiligen Blechkisten hin zu dynamischen Wohlfühlautos gewandelt. Dabei fällt auch der Kleinste nicht aus der Rolle. Sein frisch gezeichnetes Äußeres macht Lust auf mehr.

Auch innen kommt der Picanto hübsch daher. Okay, weit strecken muss man sich nach Tasten und Schaltern in Kleinwagen naturgemäß nicht. Trotzdem: Das Cockpit zeigt sich aufgeräumt, und alle Bedienelemente liegen gut zur Hand.

Die Ausstattungsliste ist beim Attract überschaubar, immerhin ist ein Radio mit MP3 an Bord, es gibt einen USB-Anschluss, Tagfahrlicht und eine hilfreiche Berganfahrhilfe.

Motorisch sind beim Kia Picanto 1.0 Attract keine Wunder zu erwarten. Immerhin reichen 67 PS, um in der Stadt munter mitzumischen. 113 Euro sind dafür gut angelegt.

Bitte nicht täuschen lassen, so auffällig bunt tritt der Kia Picanto nur in der GT-Line auf.



Dunkel dominiertes Cockpit, angenehme Oberflächen. Großer Warnblinker-Schalter.



Leasingrate 113 €

## Daten

**Kia Picanto 1.0 Attract**  
Motor Dreizylinder, vorn quer, Hubraum 998 cm<sup>3</sup>. Leistung 49 kW (67 PS) bei 5.500/min, max. Drehm. 96 Nm bei 3.500/min. Antrieb Vorderradantrieb/ Fünfganggetriebe. L/B/H 3595/1595/1485 mm. Leergewicht 935 kg. Kofferraum 255–1010 l. 0–100 km/h 14,3 s, Spitze 161 km/h. Verbrauch 4,9 l Super. Abgas CO<sub>2</sub> 113 g/km. Preis 10.740 Euro. Leasingrate Kia: kein Angebot/Online: Leasingmarkt.de 113 Euro

## Sieg für Picanto

■ Kaum echte Schwächen: Die Fachzeitschrift Auto Bild (Ausgabe vom 25.07.2019) ließ den neuen Renault Twingo gegen den Kia Picanto und den VW Up antreten. Dabei holte sich der Kia Picanto den Sieg, der laut Auto Bild keine echte Schwächen zeigte und mit VW-Tugenden gewann: „So erwachsen wie der Kia ist hier keiner. Mit dem wird der Alltag zum Kinderspiel“, schreiben die Redakteure Gerald Czajka und Dennis Heinemann. Auch in einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Test (Ausgabe vom 01.09.2019) holte sich der Kia Picanto unter dem Motto „So geht Volkswagen“ den 1. Platz vor dem Dacia Sandero und dem Mitsubishi Space Star.

Augsburger Allgemeine 06.07.2019

TEST · Kia Stinger

## Kia kann auch anders

Der Preis ist heiß, aber nicht nur der: Das Design des „Stinger“ strotzt vor Emotionalität.

Wer der Marke Kia heute immer noch die Sportlichkeit oder die Emotionalität abspricht, hat vermutlich noch keinen „Stinger“ gesehen – geschweige denn gefahren. Denn mit diesem Gerät zeigen die Koreaner eindrucksvoll, dass sie nicht nur Autos für den Vorstand, sondern auch fürs Herz bauen können.

Das Design wirkt auf den ersten Blick faszinierend und provoziert mehr Nachfragen an der Tankstelle als so mancher deutscher Premium-Sportwagen. Echt, das ist ein Kia? Ja, echt! Und was kostet der? Wie er dasteht, also mit Allrad und Vollausstattung, 53.280 Euro.

Zwar versucht Kia mit dem Stinger, nicht wieder nur auf den Preis reduziert zu werden – aber angesichts des frappierenden Unterschieds zur Premium-Konkurrenz, die für vergleichbar motorisierte und ausgestattete Wagen gut und gerne 30.000 Euro mehr verlangt,

drängt sich das Kostenargument geradezu auf. Zumal Kia wie üblich eine Herstellergarantie von sieben Jahren (maximal bis 150.000 Kilometer) gratis obendrauf gibt.

Wirtschaftlich denkende Zeitgenossen bekommen den Kia Stinger mit einem 2,2 Liter großen Vierzylinder-Dieselmotor, der sich in der Praxis mit rund acht Litern begnügt (Normverbrauch: 6,4 Liter für den AWD) und mit 200 PS für ausreichend Vortrieb sorgt. Um auf der linken Spur mit BMW und Co. mithalten zu können, fehlt vor allem oben heraus aber die Power. Und soundseitig ist der raue Diesel auch nicht das, was man sich in einem so sexy geschnittenen Auto wünscht, wie

überhaupt die eher laute Geräuschkulisse bei schnellerer Fahrt irritierend wirkt. Bei der Dämmung dürfte die teure Premium-Konkurrenz am meisten Boden gutmachen auf den Kia. Kommt's ferner zum Temposchwur, muss der Kia-Fahrer zu einer höherwertigen Motorisierung greifen, sprich zum 3,3 Liter großen und 366 PS starken V6-Benziner. Damit dürfte das Auto dann so dynamisch unterwegs sein, wie es aussieht.

Dass Kia selbst für diese Top-Motorisierung nicht mehr verlangt als 55.900 Euro, verstärkt bei Käufern den Hang zur Unvernunft. Genau diese schärfste Version ist nämlich die beliebteste. Ansonsten sind bei der



Packendes Design: der Kia Stinger.

Bestellung nicht mehr viele Kreuzchen zu machen. Mindestens die „GT Line“ ist immer an Bord und bringt Annehmlichkeiten mit wie 18-Zöller, Tempomat, Navi, Head-up-Display, Lederausstattung, Rückfahrkamera, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. So hochgerüstet liegt der Einstieg

für einen 245-PS-Benziner bei 44.490 Euro, für den Diesel werden 1.000 Euro mehr fällig.

Die Materialien, Verarbeitung und das Platzangebot überzeugen, ebenso die Bedienbarkeit. Da stellt sich schon die Frage: Was will man mehr?

Tobias Schaumann ■

GRIP Test 26.07.2019

### Staring the Stinger

■ Power-Car: Das Motormagazin Grip (Ausgabe vom 26.07.2019) nahm den Kia Stinger unter die Lupe. Die deutschen Hersteller, so schreibt Autor Roland Löwisch, bieten schicke und starke viertürige Coupés für viel Geld an, doch Kia liefert Ähnliches mit dem Stinger GT, aber deutlich günstiger. Löwisch ging demnach der Frage nach: Lohnt sich auch sonst der Blick auf den 366 PS starken koreanischen Bau? Die Antwort fiel deutlich pro Stinger aus: „Für knapp 56.000 Euro bekommt man 366 PS, Allradantrieb, eine gute Ausstattung. Also Augen auf beim GT-Kauf. Und die Konkurrenz sollte den Aufsteiger aus Korea nicht aus den Augen verlieren.“



### DATEN

#### Kia Stinger 2.2 CRDI AWD GT Line

• Hubraum	2.199 ccm	• Kofferraum	406–1.114 l
• Leistung	200 PS bei 3.800/min	• 0 – 100 km/h	8,2 s
• Drehmoment	440 Nm ab 1.750/min	• Top-Tempo	230 km/h
• Länge/Breite/Höhe	4.830/1.070/1.400 cm	• Normverbrauch	6,4 l Diesel
• Leergewicht/Zuladung	1.876/449 kg	• CO <sub>2</sub> -Ausstoß	169 g/km
• Anhängelast gebremst	1.500 kg	• Abgasnorm	Euro 6d-Temp
		• Preis ab	47.590 Euro

FOCUS online · 16.06.2019

FAHRBERICHT · Kia Stinger



Kias erste Sportlimousine sieht gut aus und fährt sich auch so. Zu ihren größten Trümpfen zählt ihr Preis.

Die wichtigste Mission der Sportlimousine Kia Stinger ist ganz klar: Strahlkraft entwickeln und dem klassischen Ceed-Käufer die Stärke der koreanischen Marke vermitteln. Dafür braucht es gar nicht viele Verkäufe, stattdessen reicht schon die reine Präsenz im Showroom zwischen all den Brot- und Butter-Autos. Als reiner Blickfang ist der schnittige Viertürer von Kia allerdings viel zu schade.

Dabei ist der coupéhaft gezeichnete Koreaner ein echter Hingucker. Eine gute Balance hat das Design-Team um den Deutschen Peter Schreyer zwischen dickbackigem Auftritt und vornehmer Zurückhaltung gefunden: angetäuschte Luftein-

lässe auf der Motorhaube und Kiemen hinter den Vorderrädern gefallen der PS-Fraktion, während sich die stimmigen Proportionen der 4,83 Meter langen Fließhecklimousine auch auf dem Vorstands-Parkplatz gut machen. Im sehr geräumigen Innenraum geht es eher elegant als sportlich zu, viel Leder (Serie),



eine insgesamt hochwertige Materialauswahl und ihre sorgfältige Verarbeitung sorgen für eine fast luxuriöse Atmosphäre. Trotz der Fülle an elektronischen Funktionen wirkt der Innenraum nicht überladen – der typische Kia-Stil, der auf jede Art von Schnick-Schnack verzichtet und die Bedienbarkeit in den Fokus stellt, funktioniert also auch im oberen Preissegment.

Großzügige Platzverhältnisse hat der Kia ebenfalls zu bieten. Vor allem vorne, wo besonders die wenig raumgreifende Mittelkonsole angenehm auffällt. Hinten sitzen Langbeinige ebenso bequem, Sitzriesen stoßen aber mit dem Scheitel schnell gegen das coupéhafte Dach. Der Kofferraum unter der weit

Kia ist mit dem Stinger auf Anhieb ein GT gelungen, der sich vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken muss.

aufschwingenden Heckklappe ist ebenfalls geräumig, auch wenn es ihm konzeptbedingt etwas an Packhöhe fehlt. Für die große Urlaubstour zu viert oder zu fünft ist der Kia Stinger daher eher nicht das optimale Auto. Eine Shooting Brake-Variante der Limousine ist jedoch nicht geplant.

Langstreckenqualitäten hat der Koreaner davon abgesehen zuhauf. Dem Fahrwerk gelingt der Spagat zwischen Reisekomfort und Agilität, die feinfühligere Lenkung macht sowohl das Kurvenfahren als auch das sture Geradeaus auf der Autobahn zur Freude. Dazu gibt es griffige, gut dosierbare Bremsen. Neben einem Sperrdifferential ist bei der getesteten V6-Variante auch Allradtechnik serienmäßig an Bord und verteilt die Antriebskraft normalerweise leicht hecklastig. Per Druck auf den Sportknopf wandern noch ein paar Prozent mehr an die Hinterachse, das Gaspedal reagiert empfindlicher und die adaptiven Dämpfer straffen sich ein wenig. Noch spitzer wird der Kia im „Sport+“-Modus, der auch dem Schleuderschutz ESP deutlich mehr Leine lässt.

Nötig ist die Versportlichung im Alltag nicht: Der Stinger fährt sich auch im Standardmodus angesichts von Länge und Gewicht ausgesprochen handlich.

Und natürlich souverän – was vor allem am 3,3 Liter großen Sechszylinder liegt, der 269 kW/366 PS Leistung und 510 Nm Drehmoment entwickelt. Wie die Daten nahelegen, hat der Turbobenziner keinerlei Probleme mit dem knapp zwei Tonnen schweren Allrader und befördert ihn im Zusammenspiel mit der komfortbetont schaltenden Achtgangautomatik in 5,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Untermalt wird seine Arbeit von einem sonoren und charaktervollen Brummen, das trotz elektronischer Verstärkung niemals aufdringlich wirkt. Maximal sind im Stinger 270 km/h möglich, womit er den Großteil der elektronisch abgeriegelten Konkurrenz aus Deutschland hinter sich lässt. Einziger Wermutstropfen: Bei der Effizienz hängt der Koreaner den Wettbewerbern hinterher. Zwar lassen sich die vom Hersteller avisierten 10,5 Liter

### DATEN

Fünftüriges, fünfsitziges Coupé; Länge: 4,83 Meter, Breite: 1,87 Meter, Höhe: 1,40 Meter, Radstand: 2,91 Meter, Kofferraumvolumen: 406–1.114 Liter 3,3-Liter-V6-Twinturbo-Benziner, 269 kW/366 PS, maximales Drehmoment: 510 Newtonmeter bei 1.300–4.500 U/min, Achtgang-Automatik, Allradantrieb, 0–100 km/h: 5,5 s, Vmax: 270 km/h, Normverbrauch: 10,5 Liter/100 Kilometer, CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 240 g/km, Abgasnorm: Euro 6d-Temp, Emissionsklasse: F, Testverbrauch: 12 Liter, Preis: ab 55.900 Euro

Normverbrauch unter guten Bedingungen und bei vorsichtiger Fahrweise annähernd erreichen. Wer das Potenzial des Motors jedoch nutzen – noch nicht einmal ausreizen – will, muss eher mit 12 Litern plus x rechnen. Das ist selbst angesichts der gebotenen Fahrleistungen nicht zeitgemäß.

Was man an der Tankstelle zahlt, spart man an anderer Stelle aber wieder ein. Mit einem Startpreis von 55.900 Euro ist der Stinger der teuerste aktuelle Kia auf dem deutschen Markt, verglichen mit einem ähnlich motorisierten BMW 4er Gran Coupé (knapp 60.000 Euro) oder Audi S5 Sportback (knapp 60.000 Euro) ist er aber fast ein Schnäppchen. Vor allem, wenn man die nahezu komplette Ausstattung und die siebenjährige Garantie einberechnet. Trotzdem wird er wohl in erster Linie den Ceed-Käufer in der Wahl seiner Marke bestärken. Wer allerdings einen Sinn für die Vorzüge einer Sportlimousine mit starken Fahrleistungen mitbringt und auf die prestigeträchtigen Label deutscher Premium-Hersteller keinen Wert legt, sollte den Händler ruhig mal nach einer Probefahrt mit dem Ausstellungsstück fragen. Zum reinen Anstarren ist der Stinger viel zu schade. ■