

# Pressespiegel Q2-2020



Kia Sorento		
<u>Mensch, Sorento, was haste dich gemausert!</u>	Auto Bild 13-2020 / 26.03.2020	EcoDynamics 2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,0 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 158 g/km.
<u>Vierte Generation des SUV am Start</u>	Auto Motor und Sport online 19.03.2020	EcoHybrid 1.6 T-GDi AWD (Benzin/Automatik); 169 kW (230 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Neue Segel für das Flaggschiff</u>	Frankfurter Allgemeine Zeitung 31.03.2020	EcoPlug-in 1.6 T-GDi AWD EcoHybrid (Benzin/Automatik); 195 kW (265 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 44 g/km.
Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid		
<u>Kombi mit Stecker</u>	Auto Zeitung 07-2020 / 04.03.2020	1.6 GDI Plug-in Hybrid (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,1 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 9,3 kWh; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 28 g/km.
<u>Vorreiter mit Stromanschluss</u>	Main-Echo 28.03.2020	
<u>Immer mit der Ruhe</u>	Auto Straßenverkehr 07-2020 / 04.03.2020	
<u>Förderung für sechs Kia-Modelle</u>	Main Echo 28.03.2020	
Kia XCeed Plug-in Hybrid		
<u>Förderung für sechs Kia-Modelle</u>	Main Echo 28.03.2020	1.6 GDI Plug-in Hybrid (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: 11 kWh; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 31 g/km.
Kia Ceed Sportswagon		
<u>Der Praktische</u>	Auto Bild 15-2020 / 08.04.2020	1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS) und 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 126 g/km. 1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 135 g/km. 1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 129 g/km.

The Power to Surprise

## Förderung für sechs Kia-Modelle

Main Echo 28.03.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 101 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 103 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 105 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 104 g/km.

## Kia Ceed & Kia Ceed GT

### „Mazda gewinnt – und Kia siegt“

Auto Bild 15-2020 / 08.04.2020

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 73 kW (100 PS) und 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 126 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 135 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 129 g/km.

### Förderung für sechs Kia-Modelle

Main Echo 28.03.2020

### Kia Ceed erneut vor dem VW Golf

Auto Straßenverkehr 07-2020 / 04.03.2020

1.6 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 155 g/km.

1.6 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 142 g/km.

### Platz 1 für Kia Ceed

Auto Test 03-2020 / 01.03.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 101 g/km.

### Sieg für Kia Ceed GT

Auto Bild 05-2020 / 08.04.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 103 g/km.

# The Power to Surprise

Kia Ceed 1.4 T-GDI GT Line

Auto Motor und Sport online 12.03.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 105 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 104 g/km.

Kia XCeed

Womit der Kia XCeed im Test punktet

Handelsblatt online 04.03.2020

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 130 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 142 g/km.

1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 135 g/km.

1.6 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 158 g/km.

1.6 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 148 g/km.

Förderung für sechs Kia-Modelle

Main Echo 28.03.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 106 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 109 g/km.

Sondermodell wird normal

Focus online 08.04.2020

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 109 g/km.

1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 114 g/km.

The Power to Surprise

Kia ProCeed		
<u>Das Duell der schönen Shooting Brakes</u>	Auto Bild online 30.03.2020	1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 126 g/km. 1.4 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Heck-getrieben</u>	Auto Straßenverkehr 04-2020 / 22.01.2020	1.4 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 129 g/km.
<u>Förderung für sechs Kia-Modelle</u>	Main Echo 28.03.2020	1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 103 g/km. 1.6 Eco-Dynamics+ 48-V-Mild-Hybrid (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,0 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 104 g/km.
Kia e-Soul		
<u>Im Teufelskreis des Stromkreises</u>	Nordbayerischer Kurier 15.02.2020	39,2-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,6 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Elektrischer Korea-Kasten</u>	kfz-betrieb online 19.03.2020	64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
Kia Niro Plug-in Hybrid, Kia Niro Hybrid und Kia e-Niro		
<u>Hohe Effizienz bestätigt</u>	Magdeburger Volksstimme	Kia Niro PHEV 1.6 GDI (Benzin/Strom/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 10,5 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 29 g/km. Kia Niro Hybrid 1.6 GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 3,7 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 86 g/km. Kia Niro Hybrid 1.6 GDI Spirit (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 100 g/km.

The Power to Surprise

Kia e-Niro 39,2-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

Kia e-Niro 64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 0 g/km.

## Kia Sportage

### Mildhybrid-Diesel

Auto Motor und Sport online 07.04.2020

1.6 CRDi EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid 2WD (Diesel/Schaltgetriebe); 85 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 117 g/km.

1.6 CRDi EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid 2WD (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 117 g/km.

1.6 CRDi EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 128 g/km.

1.6 CRDi EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 130 g/km.

2.0 CRDi 185 EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 138 g/km.

2.0 CRDi 185 EcoDynamics+ 48-V-Mild-Hybrid AWD (Diesel/Automatik); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 149 g/km.

## Kia Stonic

### Kias Hipster

Auto Test 03-2020 / 01.03.2020

1.2 (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 136 g/km.

1.0 T-GDI 100 (Benzin/Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 120 g/km.

1.0 T-GDI 120 (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 125 g/km.

The Power to Surprise

1.0 T-GDI 120 (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 88 kW (120 PS):  
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 120  
g/km.

Kia Rio

Garantie-König Kia Rio

Auto Bild 05-2020 / 30.01.2020

1.0 T-GDI 120 (Benzin/Schaltgetriebe); 88 kW (120 PS): Kraftstoffverbrauch  
kombiniert 5,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 118 g/km.

1.0 T-GDI 120 (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 88 kW (120 PS):  
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 124  
g/km.

The Power to Surprise

# Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen



13-2020 / 26.03.2020

NEUHEITEN · Kia Sorento

## Mensch, Sorento, was...



AUSGABE 02-2020

### Kia Sorento

<b>Auto Bild</b> 13-2020 / 26.03.2020 Mensch, Sorento, was haste dich gemausert	1-2
<b>auto motor und sport</b> online - 19.03.2020 Vierte Generation des SUV am Start	2
<b>Frankfurter Allgemeine Zeitung</b> 31.03.2020 Neue Segel für das Flaggschiff	3
<b>Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid</b>	
<b>Auto Zeitung</b> 07-2020 / 04.03.2020 Kombi mit Stecker	3
<b>Main-Echo</b> 28.03.2020 Vorreiter mit Stromanschluss	3
<b>Auto Straßenverkehr</b> 07-2020 / 04.03.2020 Immer mit der Ruhe	4
<b>Kia Ceed Sportswagon</b>	
<b>Auto Bild</b> 15-2020 / 08.04.2020 Der Praktische	4
<b>Kia Ceed</b>	
<b>Auto Bild</b> 15-2020 / 08.04.2020 „Mazda gewinnt – und Kia siegt“	4
<b>auto motor und sport</b> online - 12.03.2020 Kia Ceed 1.4 T-GDI GT Line	5
<b>Kia XCeed</b>	
<b>Handelsblatt</b> online - 04.03.2020 Womit der Kia XCeed im Test punktet	5
<b>Kia ProCeed</b>	
<b>Auto Bild</b> online - 30.03.2020 Das Duell der schönen Shooting Brakes	6
<b>Auto Straßenverkehr</b> 04-2020 / 22.01.2020 Heck-getrieben	6
<b>Kia e-Soul</b>	
<b>Nordbayerischer Kurier</b> 15.02.2020 Im Teufelskreis des Stromkreises	7
<b>kfz-betrieb</b> online - 19.03.2020 Elektrischer Korea-Kasten	7
<b>Kia Niro Plug-in Hybrid</b>	
<b>Magdeburger Volksstimme</b> 04.04.2020 Hohe Effizienz bestätigt	7
<b>Kia Sportage</b>	
<b>auto motor und sport</b> online - 07.04.2020 Mildhybrid-Diesel im Fahrbericht	8
<b>Kia Stonic</b>	
<b>Auto Test</b> 03-2020 / 01.03.2020 Kias Hipster	8
<b>Kia Corporate</b>	
<b>Bild</b> 16.03.2020 Kia knackt die Millionenmarke	8
<b>Stern</b> online - 08.04.2020 Telluride, das beste Auto der Welt	8

## ...haste dich gemausert!

Im Sommer kommt der Kia Sorento in der vierten Generation. Der 4,81-Meter-SUV will dem VW Tiguan Allspace ans Blech.

Text: Andreas May, Fotos: U. Sonntag, Auto Bild Syndication, C. Börries, S. Haberland

ALS WIR IHN SAHEN, da schnalzten wir mit der Zunge. Als wir ihn fahren, da schaukelte sich das Mittagessen wieder hoch. Wir zeigen Ihnen noch mal ein Foto des ersten Kia Sorento, denn es macht deutlich, was aus den Koreanern geworden ist.

2002 fuhr der XL-SUV als Kopie der Mercedes M-Klasse vor, war in Wahrheit eine Hollywoodschaukel mit Leiterrahmen-Bauweise. 2002, da hatte Kia seine Deutschland-Vertretung noch hinter einem Vogelfutter-Hersteller an der A 1 bei Bremen und eine weitere Schaukelkiste namens Carnival im Angebot. 18 Jahre später findet man die Europazentrale und das Design-Center längst in bester Frankfurter Lage – und aus dem Sorento ist in vierter Generation ein automobiler Leckerbissen geworden. **Mensch, Sorento, was haste dich gemausert!**

Beginnen wir bei der Größe. 4,81 Meter, das ist gerade mal ein Zentimeter mehr als beim Vorgänger. Dafür ist der Radstand um fast vier Zentimeter auf nun 2,82 Meter gewachsen, was vor allem dem Platzangebot im Innenraum dient. Kia hat den Sorento einen Zentimeter breiter (jetzt 1,90 Meter ohne Spiegel) und einen höher gemacht (1,70 Meter), vor allem aber haben die Designer die Überhänge vorn und hinten gekürzt und die Haube verlängert, was den Sorento so stämmig und kräftig dastehen lässt. Bitte gucken Sie sich diesen Kia mal von hinten an, und googeln Sie „Telluride“. Das ist Kias Fünf-Meter-SUV aus den USA, von dem hat der Sorento das Heck geerbt. Und wir meinen: Da steckt auch ein bisschen Bentley Bentayga drin.

Erst Benz, jetzt Bentley. Mensch, Sorento, was haste dich gemausert! Und wir haben ja noch gar nicht über die Technik gesprochen. Beim Marktstart im dritten Quartal fährt er erstmals als Hybrid vor, kombiniert einen 1.6er-Turbobenziner mit 44,2 kW starkem E-Motor und einer 1,49-kWh-Batterie. Das Paket leistet 230 PS, hat 350 Nm Drehmoment und arbeitet mit einer Sechsstufenautomatik und einem ins Getriebegehäuse integrierten E-Motor. So sollen die volle Leistung von Verbrenner und E-Motor parallel übertragen und Energieverluste minimiert werden. Ende 2020 schiebt Kia einen Plug-in-Hybrid nach, hat aber zum Marktstart auch ein Angebot für alle Vielfahrer: Der 2,2-Liter-Diesel hat 202 PS und 440 Nm Drehmoment. Das Ganze koppelt Kia an ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, bietet entweder reinen Frontantrieb oder Allrad an.

Hinten ist seine Schoki-Seite! Horizontal angeordnete LED-Rückleuchten machen den Sorento richtig edel.

Probe sitzen am Küchentisch: AUTO BILD-Mann Andreas May sah den Kia Sorento in 3D. Wetten, dass wir so bald Autos kaufen?



Das Auto haben wir noch nicht live gesehen, aber den Innenraum schon irgendwie – mit 3D-Brille!

Da wären die beiden XXL-Screens im Cockpit mit den besten Grüßen an Mercedes: Wer den Sorento in der Vollfettstufe ordert, bekommt das 12,3 Zoll große und digitale Kombi-Instrument und den 26-cm-Touchscreen daneben (10,25 Zoll) für Navi und Multimedia. Das System kann Kia Live und UVO Connect. Weiter auf Seite 2 ▶



DER ERSTE SORENTO WAR 'NE KOPIE. Ist das nicht ...? Ja, der sah aus wie eine Mercedes M-Klasse, dieser Sorento. Optisch kopierte Kia im Sommer 2002 den ML von 1998.



DAS HECK SO EDEL WIE EIN BENTLEY. Von hinten erinnert der neue Sorento ein bisschen an den Bentley Bentayga. Aber statt Kopie kann Kia jetzt edel.

AUTO BILD erklärt: Kia Live bietet über eine SIM-Karte an Bord Echtzeit-Verkehrsdaten. Per UVO schickt der Fahrer eine gewünschte Route direkt ans Navi und kann das Auto orten oder sich Diagnose- und Fahrzeugberichte aufs Handy schicken lassen.

Ein Siebensitzer war gegen 900 Euro Aufpreis schon der alte Sorento, der neue ist edler und größer. Gucken Sie sich das gesteppte Leder an, die Metallapplikationen. Ja, kostet Aufpreis, dafür haben die Passagiere serienmäßig mehr Platz. Die Sitze in Reihe zwei lassen sich um knapp 32 cm statt wie

**DER KIA SORENTO IST EIN 4,81-METER-SUV, DER BIS ZU 2,5 TONNEN ZIEHEN KANN – UND WAS HERMACHT**

bisher um 27 nach vorn schieben. Der Kofferraum schluckt 910 Liter beim Fünfsitzer und sieben verbaut und im Boden eingeklappt sind. Beim Hybrid schrumpfen diese Zahlen um acht Liter, irgendwo müssen die Akkus ja hin...

Ach ja, die Preise. Sagt Kia bisher noch nicht. Wir haben da eine Idee. Als 200-PS-Diesel mit Automatik und Allrad kos-

tet der aktuelle Sorento 39.750 Euro, mit Frontantrieb 2.000 Euro weniger. In diesem Rahmen könnte es bleiben. Übrigens: Ein VW XL-Tiguan mit 190 PS ist 3.765 Euro teurer, nur mal so.

## FAZIT

Mensch, Kia! Euer neuer Sorento spielt in der VW-Tiguan-Allspace-Liga – und schielt trotzdem eine Klasse nach oben. Die Koreaner bauen einen feinen Siebensitzer-SUV und auf Wunsch ganz viel Luxus ein. Ich freue mich schon aufs Duell mit dem XL-Tiguan.



Und über uns die Sterne! Das Glasdach geht über die Köpfe von Reihe zwei und kostete beim Vorgänger 990 Euro.



Hier werden die Gänge reingedreht! Wie Jaguar und Ford setzt Kia auf einen Automatik-Drehregler statt Hebel.



Für mehr Luxus! Gestepptes Leder und viel Seitenhalt für die Passagiere vorn. Kostet natürlich alles Aufpreis.



Die Lounge in Reihe drei! Die zweite Reihe lässt sich topfen umklappen oder um 32 cm verschieben für mehr Platz.



Längerer Radstand (2,82 Meter), aber kürzere Überhänge. Das macht den Sorento geräumiger und sportlicher.



Digitaler Tacho, breites Touch-Navi genau im Sichtfeld. Hat was von Benz ...

online · 19.03.2020

## VORSTELLUNG · Kia Sorento



Von Holger Wittich, Bernd Conrad

Im zweiten Halbjahr 2020 startet die vierte Generation des Kia Sorento. Der neue Mittelklasse-SUV aus Korea kommt erstmals auch mit einem Hybrid-Antrieb.

Eigentlich hätte er auf dem Genfer Autosalon im März seine Weltpremiere feiern sollen, jetzt wird der neue Kia Sorento online enthüllt. Der Mittelklasse-SUV steht auf einer neuen Plattform. Die Neuauflage legt in der Länge um 10 Millimeter zu, der Radstand wächst um 35 auf

2.815 Millimeter. Damit soll der neue Sorento mehr Platz für Passagiere und Gepäck bieten.

### SORENTO IM TELLURIDE-STIL

Optisch lehnt sich der neue Kia Sorento an die vom US-SUV Telluride bereits vorgegebene neue SUV-Linie an. Zum energischeren Gesichtsausdruck des Sorento trägt maßgeblich eine neue Interpretation der „Tigernase“ bei. Die Front wurde breiter und ausladender. Die Scheinwerfer tragen neue LED-Tagfahrleuchten.

Die Außenspiegel in Generation 4 thronen auf der Türbrüstung und nicht mehr im Fensterdreieck. Die Seitenansicht zeigt sich fast unangetastet. Hier ist die leicht aufstrebende Fensterlinie unten zu erkennen sowie das sanft gen Heck auslaufende Dach. Die Heckansicht zeigt die neuen vertikal zweigeteilten LED-Leuchten im Streifen-Design. In der neuen Schürze werden fette Auspuffrohre mit Chromblenden angedeutet. Über der Heckscheibe sitzt ein Dachkantenspoiler.



Zum energischeren Gesichtsausdruck des Sorento trägt maßgeblich eine neue Interpretation der „Tigernase“ bei.



Optisch lehnt sich der neue Sorento an die vom US-SUV Telluride bereits vorgegebene neue SUV-Linie an.

ERSTMALS MIT UVO CONNECT Neu gestaltet zeigt sich auch der Innenraum. Die horizontal ausgerichtete Armaturentafel trägt ein großes Digital-Display mit 12,3 Zoll Bildschirmdiagonale vor dem Fahrer sowie daneben über der Mittelkonsole einen weiteren großen Touchscreen. Er misst optional 10,25 Zoll und wird zur Bedienung des UVO Connect-Telematiksystems genutzt. Auf der Mittelkonsole an sich wurde der herkömmliche Automatik-Wählhebel durch einen Drehknopf für die Gangwahl ersetzt. Die nächste Sorento-Generation wird natürlich auch mit einer Armada an Assistenzsystemen antreten. Ein Head-up-Display, das die Informationen direkt auf die Windschutzscheibe spiegelt, wird ebenfalls angeboten.

Das Ladevolumen des Kofferraums beträgt beim Fünfsitzer-Diesel 910 Liter. Der Benzin-Hybrid fasst mit aufgestellter Lehne der Fondbank 902 Liter. Der Siebensitzer bietet mit in den Ladeboden geklappter dritter Reihe etwas weniger Volumen (821 bzw. 813 Liter).



Die horizontal ausgerichtete Armaturentafel trägt ein großes Digitaldisplay mit 12,3 Zoll Bildschirmdiagonale vor dem Fahrer sowie über der Mittelkonsole einen, 10,25 Zoll großen Touchscreen.

Mit sieben Personen an Bord stehen noch schlanke 187 Liter beim Diesel und 179 Liter beim Hybrid zur Verfügung. Damit kommen wir zu den Motoren.

### ERSTMALS MIT HYBRIDANTRIEB

Wie bisher gibt es den Sorento als Vierzylinder-Diesel mit 2,2 Litern Hubraum. Der Selbstzünder ist jedoch ein neu entwickelter Motor, er leistet 202 PS und bietet 440 Nm maximales Drehmoment. Ein neues Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen (8DCT) ist serienmäßig.

Erstmals an Bord ist ein Benzin-Hybrid-Antrieb, der einen 1,6-Liter-Turbobenziner, einen 44,2 kW starken E-Motor und eine 1,49 kWh große Lithium-Ionen-Batterie zusammenspannt. Die Systemleistung wird mit 230 PS und 350 Nm angegeben. Der Elektromotor ist im Gehäuse der Sechsgang-Wandlerautomatik untergebracht.

## FAZIT

Der Kia Sorento ist ein wichtiges Modell für die Marke Kia, global ein Bestseller und bei uns das Flaggschiff der Koreaner neben dem Stinger. Die Neuentwicklung wurde daher konsequent angegangen, ohne den Charakter der Baureihe zu verwässern.





VORGESTELLT · Kia Sorento

# Neue Segel für das Flaggschiff

Die vierte Generation des Kia Sorento tritt an

Als der Kia Sorento 2002 auf den Markt kam, war er noch ein knöcherner Geländewagen, der auf einem Leiterrahmen basierte. Von Beginn an gehörte er zu den Erfolgsgaranten der koreanischen Marke, bisher sind drei Millionen Einheiten verkauft worden, 300.000 davon in Europa. Nun tritt die vierte Generation an. Für das neue SUV – schon seit der zweiten Generation von 2009 bis 2015 mit selbsttragender Karosserie – steht, wie überall in der Autoindustrie, die Elektrifizierung im Vordergrund.

Drei verschiedene Motorisierungen wird es geben, wobei ein Plug-in-Hybrid erst gegen Ende des Jahres geliefert werden kann. Gestartet wird voraussichtlich im dritten Quartal 2020 zum einen konventionell mit einem 2,2-Liter-Dieselmotor, für den sich Kia den Beinamen Smartstream hat einfallen lassen. Der Motorblock ist jetzt aus Aluminium statt aus Guss-eisen und fällt fast 40 Kilo leichter aus. 202 PS und 400 Newtonmeter maximales Drehmoment stehen in den Datenblättern, ebenso wie ein Normverbrauch von 5,7 Liter Kraftstoff. Auf den gleichen Normwert kommt das Kia-SUV als Hybrid. In dieser Variante arbeiten ein 1,6-Liter-Benziner und ein Elektromotor zusammen, die Systemleistung beläuft sich auf 230 PS, das maximale Drehmoment auf 350 Nm.



Weißraum: Kia Größter.

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

MainECHO 28.03.2020

## Förderung für sechs Kia-Modelle

Mit dem Ceed SW Plug-in Hybrid hat Kia nach Aussage von Firmenchef Steffen Cost „sechs voll förderungsfähige Fahrzeuge“ im Programm. 2019 verzeichnete die Marke auf dem deutschen Markt einen Anteil von acht Prozent bei den alternativen Antrieben, für 2020 gab Cost als Ziel 21 Prozent vor. Innerhalb der Ceed-Familie erwartet der Geschäftsführer einen Anteil der Plug-in-Hybrid-Modelle von 20 bis 30 Prozent. Dazu soll auch der neue XCeed Plug-in Hybrid beitragen, der für Mai

Während der Hybrid mit einer Sechsstufen-Automatik die Kraft überträgt, kümmert sich beim Diesel ein Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe darum. Es wird sowohl Front- als auch Allradantrieb geben. Preise nennt Kia noch nicht, sie dürften bei rund 38.000 Euro beginnen.

Äußerlich unterscheidet sich der neue Sorento, das Flaggschiff im Kia-Programm, deutlich vom Vorgänger. Das Auto steht jetzt auf einer komplett neuen Plattform, die Karosserie ist kantiger, zehn Zentimeter breiter (jetzt 1,90 Meter), die Rücklichter stehen nun senkrecht. Die Länge von 4,81 Meter bleibt nahezu gleich, der Radstand wächst um vier auf 282 Zentimeter. Ein stattliches Auto also, dieser in Korea gebaute Sorento, dessen Kofferraumvolumen 900 Liter beträgt. Wie bisher ist gegen Aufpreis eine dritte Sitzreihe zu haben. Einen großen Schritt nach vorn macht die Innenausstattung. Das Armaturenbrett ist jetzt digitalisiert, gegen Aufpreis gibt es einen 31 Zentimeter großen, hochauflösenden Bildschirm für die Mittelkonsole. Alle gängigen Assistenzsysteme sind im Angebot, teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis. Am ungewöhnlichsten ist wohl das automatische Ausparken per Fernbedienung.

Boris Schmidt ■

FAHRBERICHT · Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid



## Kombi mit Stecker

Der Ceed Sportswagon soll bis zu 60 km rein elektrisch fahren können.

Am geschlossenen Kühlergrill, der Ladeklappe im linken vorderen Kotflügel und an dem grünen Emblem am Heck erkennen aufmerksame Beobachter bereits auf den ersten Blick, dass hier kein konventionell angetriebener Ceed Sportswagon, sondern der neue Plug-in-Hybrid für eine erste Ausfahrt bereit steht. Ansonsten ähnelt Kias elektrifizierter Kombi außen wie innen aber der sportlichen „GT-Line“-Variante – und bietet auch genauso viel Platz. Zumindest, wenn es um Kopf- und Beinfreiheit der Insassen geht.

MainECHO 28.03.2020

FAHRBERICHT · Kia Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid

# Vorreiter mit Stromanschluss

Der neue Kia Ceed SW Plug-in Hybrid ist der erste Kompaktkombi als Teilzeitstromer auf dem deutschen Markt.

Eine gewisse Genugtuung konnte Kia-Geschäftsführer Steffen Cost denn doch nicht verbergen. Einmal mehr hat der koreanische Hersteller die Nase vorn: Seit März ist mit dem neuen Kia Ceed SW Plug-in Hybrid der erste Kombi in der Kompaktklasse als Teilzeitstromer mit Steckdosenanschluss auf dem deutschen Markt.

Optisch fällt die Antriebsart des Lastenträgers erst auf den zweiten Blick auf. Der geschlossene Kühlergrill und die zweite „Tankklappe“, hinter der sich der Stromanschluss verbirgt, stellen nämlich nur marginale Unterscheidungsmerkmale dar. Bei unverändertem Radstand dehnt sich der Plug-in-Hybrid in der Länge um gerade einmal einen halben Zentimeter mehr als die „normalen“ Verbrenner-Versionen, weil Front- und Heckstoßfänger von den Modellen der GT Line stammen. Für die Passagiere blieben Kopf-, Bein- und Schulterfreiheit dagegen komplett unverändert. Lediglich beim Kofferraumvolumen müssen Abstriche in Form von 188 Litern weniger Stauraum hingenommen werden.

Grund dafür ist die Platzierung der Batterie im Unterflurbereich. Oberhalb des Lade-

Anders sieht es bei der Kapazität des Gepäckraums aus, die bei einem Kombi nicht ganz unwichtig ist: Im Vergleich zum konventionell angetriebenen Sportswagon müssen Fahrer beim Plug-in-Hybrid auf 188 Liter Stauraum verzichten. Der Grund dafür ist – wie sollte es bei dieser Antriebsform anders sein – der Akku. Ein Teil davon befindet sich nämlich unter dem Kofferraumboden, wo bei den Verbrenner-Varianten zusätzlich Platz vorhanden ist. Den zweiten Teil hat Kia platzsparend unter der Rückbank positioniert.

ERSTER KOMPAKT-KOMBI MIT PLUG-IN-HYBRID-ANTRIEB

Im PHEV-Sportswagon erhält der 105 PS starke 1,6-Liter-Benziner Unterstützung von einem 60 PS starken Elektromotor, der wiederum von einem 8,9-kWh-Akku gespeist wird.

Wir starten im reinen E-Modus: Für den Stromer-typischen flotten Antritt reicht die Kraft des E-Motors zwar nicht aus, doch wer in der Stadt und über Land auf Zwischenspurts verzichtet, kann mit der auf 60 Kilometer bezifferten Reichweite gut durch den Alltag kommen.



Neu in der Ceed-Familie in Europa: ein volldigitales Kombiinstrument.

Auch das Zusammenspiel im Hybrid-Modus der beiden Motoren funktioniert nahezu reibungslos: Der Verbrenner schaltet sich bei stärkerem Druck aufs Gaspedal knurrend, aber ohne unangenehmes Ruckeln dazu. Auch mit der dann zur Verfügung stehenden Systemleistung von 141 PS und 265 Newtonmeter maximalem Drehmoment ist man im Ceed Sportswagon Plug-in-Hybrid zwar eher gemütlich als sportlich, dafür aber ziemlich sparsam unterwegs. Christina Finke ■

### FAZIT

Für den mindestens 34.990 Euro teuren Ceed Sportswagon Plug-in Hybrid, der seit März beim Kia-Händler steht, dürften sich vor allem gewerbliche Kunden interessieren: Es locken fast 5.000 Euro Umweltpremie und die Versteuerung mit einem halben Prozent des Listenpreises.

raumbodens blieb das Gepäckabteil jedoch unangetastet, so dass im hybriden Kompaktkombi insgesamt zwischen 437 und 1.506 Litern zur Verfügung stehen.

Der Antrieb des Kia Ceed SW Plug-in Hybrid besteht aus dem Zusammenspiel eines 1,6 Liter großen und 105 PS starken Benziners mit Direkteinspritzung und einem Elektromotor, der 60,5 PS generiert. Damit steht eine Systemleistung von 141 PS zur Verfügung, die eine Beschleunigung bis Tempo 100 in 10,8 Sekunden ermöglicht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt je nach Ladestand der Batterie und der Reifengröße in einem relativ breit gespreizten Bereich zwischen 171 und 195 km/h.

Je nach Einsatzweise ist der Teilzeitstromer mit einer 8,9 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie mit 59 kW Leistungsabgabe in der Lage, bis zu 60 Kilometer weit und 120 km/h schnell rein elektrisch zu fah-

ren. Laut NEFZ-Norm begnügt er sich mit 1,1 Litern Super auf 100 Kilometer. An der Haushaltssteckdose ist die Batterie nach rund fünf Stunden wieder geladen, bei maximaler Leistungsaufnahme dauert es 2:45 Stunden.

4.930 EURO STAATLICHER BONUS

Im Fahrbetrieb agiert der Ceed SW mit Steckdosenanschluss unspektakulär. Der Fahrer kann die Art der Fortbewegung (rein elektrisch und Hybrid) favorisieren oder aber der Elektronik die jeweils ideale Wirkungsweise (auto) überlassen. Entsprechende Ladestands- und Ladeflussanzeigen lassen sich im Instrumentendisplay darstellen. Wenn der Verbrenner in Betrieb ist, macht er dies mit kernigem Unterton kund. Einfluss nehmen lässt sich auch auf die Fahr-

zeugcharakteristik, die im Sport-Modus spürbar dynamischer ausfällt. Eine Testrunde im bergigen und kurvenreichen Hinterland der Côte d'Azur schlug laut Bordrechner mit exakt drei Litern Super auf 100 Kilometer zu Buche. Bei 34.990 Euro beginnen die Preise für den Kia Ceed SW Plug-in Hybrid in der Ausstattungslinie Vision. Der in etwa vergleichbare Verbrenner als 140 PS starker 1,4-Liter-Turbobenziner mit Direkteinspritzung und sieben- statt sechsstufigem Doppelkupplungsgetriebe im Vision-Trimmm kommt exakt 10.000 Euro günstiger. Allerdings relativiert sich die recht krasse Differenz ein wenig, wenn der von Staat und Hersteller finanzierte Elektrobonus in Höhe von knapp 4.930 Euro mit eingerechnet wird.

Thomas G. Zügner ■

Zu Testfahrten hat der Hersteller die Redaktion eingeladen.

Zu erkennen ist der Kia Ceed SW als Plug-in Hybrid nur am geschlossenen Kühlergrill und einer zweiten Ladeklappe für Strom.



## Immer mit der Ruhe

Als erster Kompaktklasse-Kombi auf dem deutschen Markt fährt der Kia Ceed Sportswagon mit Plug-in-Hybrid und rund 60 Kilometern Elektroreichweite vor.

Bei Kia Deutschland ist die Stimmung gut: Die Marke steigert seit Jahren kontinuierlich die Absatzzahlen, speziell die mitgliedsstarke Ceed-Familie erweist sich als Bestseller.

Mit der neuen Plug-in-Hybrid-Technik, die seit März 2020 für den Ceed Sportswagon verfügbar ist, sollen nun nach Privatkäufern vornehmlich Dienstwagenberechtigte von der koreanischen Marke überzeugt werden.

Für diese Käuferschicht argumentiert Kia nicht nur mit dem seit Kurzem deutlich aufgestockten Umweltbonus, der den Bruttopreis des Teilzeitstromers um 4.927 Euro reduziert. Auch bei der Ausstattung war man nicht sparsam, bereits die Basisversion Vision hat bis hin zu Voll-LED-Scheinwerfern mit Fernlichtassistent eine erstaunlich üppige Möblierung erhalten.

Nicht ganz so üppig fällt hingegen das vernunftbetonte Antriebsangebot aus, das man bei Kia bereits aus dem Niro kennt:

Ein braver 1,6-Liter-Benziner erhält von einer Elektromaschine mit 44,5 kW Gesellschaft, die Systemleistung liegt bei 141 PS. Den Akku mit 8,9 kWh Kapazität verteilen die Konstrukteure in zwei Modulen unter der Rücksitzbank und im Tiefgeschoss des Laderaums.

Wie die Leistungsangabe vermuten lässt, eignet sich der Elektroantrieb vor allem für den Innerortsverkehr und wirkt selbst dort etwas behäbig. Abrupte Leistungsexplosionen wie bei starken E-Autos sind hier nicht angesagt, stattdessen unangeregtes Mitschwimmen. Eilt im Hybridmodus der Verbrenner zu Hilfe, reicht die Antriebskraft allerdings auch für längere und etwas zügigere Überlandetappen.

Wer konsequent mit den offiziell rund 60 Kilometern elektrischer Reichweite herumströmen möchte, kann dies bis zu einem Tempo von 120 km/h machen, entsprechende Beschleunigungsgeduld vorausgesetzt.

Das Fahrverhalten passt zum braven Antrieb, wobei die Zusatzpfunde spürbar sind. Rund 200 kg Mehrgewicht kostet die Elektrifizierung im Vergleich zur Benzinerbasis, was zwar den Federungskomfort auf schlechtem Untergrund verbessert, aber auch mit einer leichten Wankneigung bei flotter Kurvenfahrt einhergeht.

Bei der Bedienung müssen sich geübte Kia-Kunden nicht umstellen, Schaltverteilung und Design entsprechen dem üblichen Outfit der diversen Modelle der Marke. Lediglich die hybridspezifischen Anzeigen im Cockpit und auf dem Monitor des Multimediasystems unterscheiden sich von den Standardvarianten.

Über eine Taste lässt sich beim Start oder während der Fahrt die bevorzugte Betriebsart einstellen. Im Hybridmodus bewegt sich der Ceed PHEV je nach Fahrsituation wechselweise mit E-Antrieb oder Verbrenner. Allerdings kann er weder Fahrstrom ansparen noch gezielt während der Fahrt nachladen. Der Plug-in-Ceed fährt stattdessen einfach den Traktionsakku leer und danach bis zur nächsten Steckdose als ganz normaler Hybrid.

Beim Nutzwert profitiert der neue Plug-in-Kia von der zweigeteilten Akku-Unterbringung, die keine Abstriche beim Sitzraum fordert und nur wenig Volumen im Kofferraum kostet. Löblich: Der Elektriker darf Anhänger ziehen, bis zu 1.300 Kilo sind erlaubt. **Torsten Seibt**

### FAZIT

Kias neuer Teilzeitstromer ist ein Fall für Kosten-Nutzen-Rechner ohne hohen Dynamikanspruch.



**GROSSES DISPLAY**  
Bis zu 10,25 Zoll Diagonale misst der Monitor des neuen Infotainment-Systems.



**LANGE LEITUNG**  
Kia setzt auf Steckdosenlader, ein Typ-2-Kabel für Stromtankstellen kostet Aufpreis.



**AUF DEM WEG** zur nächsten Stromtankstelle gibt es gleich den Wetterbericht dazu.

### DATEN

**Kia Ceed SW Plug-in Hybrid**

Preis 36.190 Euro

#### ANTRIEB

Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, DI, Steuerkette, Partikelfilter; permanent erregter Synchronmotor, Lithium-Polymer-Batterie

Hubraum	1.580 cm <sup>3</sup>
Leistung	77 kW/105 PS bei Drehzahl
	5.700/min
max. Drehmoment	147 Nm bei Drehzahl
	4.000/min
Leistung E-Motor	45 kW/61 PS
Drehmoment E-Motor	170 Nm
Systemleistung	104 kW/141 PS
Systemdrehmoment	265 Nm
Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG	

#### KAROSSERIE

Länge/Breite	4.605/1.800 mm
Höhe/Radstand	1.465/2.650 mm
Tankinhalt	37 Liter
Kofferraum	437–1.506 Liter
Leergewicht/Zuladung	1.533/497 kg
Anhängelast ungeb./gebr.	600/1.300 kg
Serienbereifung	205/55 R 16 H

#### FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	10,8 s
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
elektrische Reichweite	60 km
Normverbrauch	1,1 Liter 5*
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	28 g/km
* + 9,3 kWh	



**KOMPAKTER KOMBI** Als Erster seiner Klasse kommt der Ceed Sportswagon nun mit teilelektrischem Antrieb.

Auszug aus Auto Bild: „Wir sind die beste Kombination“

### KIA CEED SPORTSWAGON

## WIR SIND DIE BESTE KOMBINATION

Optimale Wirtschaftlichkeit bei maximaler Flexibilität

## DER PRAKTISCHE

FAST HÄTTE ES GEKLAPPT, und der Kia hätte hier den größten Kofferraum – doch der neue Octavia stiehlt ihm mit 1.700 Litern die Show, der Ceed SW hat 1.694.

Knapp, und es macht gar nichts, denn der Kia ist ein erfreulicher und durchdacht gebauter Kombi. Mit ordentlichen Platzverhältnissen, wohnlicher Einrichtung und wie stets bei Kia vollkommen problemfreier Bedienung. Die Rücklehne ist geteilt klappbar, es entsteht ein durchgehend ebener Ladeboden. Darunter liegt eine in vier Abteile geteilte große Ablage, ganz hinten kann man noch das Rollo verstauen.

Zur Spirit-Ausstattung gehören ein schlaues Gepäcksystem mit Schienen im Boden und ein Trennnetz. Alles sehr praktisch. Und der 1,4-Liter-Turbo ist ein lebendiger Typ, passt damit gut zum eher straff ausgelegten Fahrwerk.

### Kia Ceed Sportswagon 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/Sechsganggetriebe · L/B/H 4.600/1.800/1.465 mm · Leergewicht 1.408 kg · Kofferraum 625–1.694 l  
0–100 km/h 9,1 s · Spitze 210 km/h  
Verbrauch 6,2 l Super Abgas CO<sub>2</sub> 146 g/km  
Preis ab 26.390 Euro (Spirit)

### Auto Bild -TIPP

#### Kia Ceed SW 1.4 T-GDI Spirit

Der lebhafteste Turbo macht Spaß, und mit der Spirit-Ausstattung wird der Kia zu einem besonders praktischen Kombi.

#### WER SOLL DAS KAUFEN

Alle, die einen durchdachten Kombi suchen und dann einfach nur Ruhe mit ihrem Auto haben wollen – die sieben Jahre Garantie sprechen für sich.



Das Rollo lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, sehr praktisch.

## Mazda gewinnt – und Kia siegt

Vergleich deutlich zugunsten des Kia Ceed

Der mehrfache Auto Bild-Testsieger und Golf-Bezwinger Kia Ceed schaffte es bei einem weiteren Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Bild erneut aufs Siebertreppchen.

Zwar holte der Mazda3 Skyactiv-G 2.0 150 M Hybrid mit neuem Benziner auf, doch er wurde trotzdem nur Zweiter hinter dem Kia Ceed 1.4 T-GDI: „Am Ende geht der Vergleich recht deutlich zugunsten des Koreaners aus. Was viel mehr für den Kia spricht als etwa gegen den Mazda3. Im Alltag sammelt der Ceed einfach deutlich mehr Punkte als der zwar schöne,

aber nicht immer praktische 3er“, schreiben die Auto Bild-Redakteure Gerald Czajka und Mirko Menke.

Mit diesem Sieg sichert sich der Kia Ceed das Auto Bild-Testsiegel, der Mazda3 verfehlt die Punktegrenze dafür zwar denkbar knapp, bleibt aber ohne Chance auf die begehrte Auszeichnung.

Das neue Gütesiegel erhalten nur Fahrzeuge, die einen Vergleichstest gewinnen und zudem mindestens 95 Prozent der Punkte des Besten aus dem letzten Jahr bekommen. Bei den Kompaktkombis bedeutet dies konkret: ab 530 Punkten.

### PLATZIERUNG

Punkte maximal 800



### Auto Bild Vergleichstest

07-2020 / 04.03.2020

## Kia Ceed erneut vor dem VW Golf

Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis: Die Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr verglich den neuen und sehr teuren VW Golf mit drei weiteren Kompaktmodellen. Am Ende setzte sich der Kia Ceed 1.4 T-GDI vor dem VW Golf 1.5 eTSI, dem Renault Mégane TCe 140 und dem Opel Astra 1.4 DI Turbo als Sieger durch. In den Kategorien Handhabung, Fahrleistungen, Fahrverhalten, Sicherheit und nicht zuletzt bei der Kostenwertung kam der Kia Ceed auf hohe Punktzahlen. Auf der Zielgeraden verliert der Golf gegen den ausgewogeneren, dazu preiswerten und mit sieben Jahre Garantie abgesicherten Ceed. Bereits 2018 hatte der Ceed den Golf geschlagen. Redakteur Michael Harnischfeger: „Er gewinnt auch heute, weil er für deutlich weniger Geld zu haben ist.“

Den kompletten Testbericht finden Sie im Internet unter [www.kia.com](http://www.kia.com) in der Rubrik „Modelle“ unter Kia Ceed.

**Vergleichstest**  
03-2020 / 01.03.2020**Platz 1 für Kia Ceed**

■ **Gelungener Seriensieger:** Auch bei einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Test ging der Kia Ceed unter vier Kompaktmodellen als Sieger hervor. Der Kia Ceed 1.4 T-GDI gewann vor dem Ford Focus Active 1.0 Eco-Boost, dem Opel Astra 1.2 und dem Renault Mégane TCe140. In seinem Fazit schreibt Auto Test-Redakteur Carl Nowak: „Glückwunsch Kia! Der Ceed gewinnt den nächsten Vergleich, denn er ist ein rundum gelungener Kompakter und wird langsam zum Seriensieger.“ Beim Kia überzeugten vor allem Fahrverhalten und Cockpit. Dank sieben Jahre Garantie geht auch die Kostenwertung an den Kia Ceed – und er wurde auch Eigenschaftssieger. Carl Nowak: „Er kann alles einen Tick besser als die Konkurrenz.“ **Kompletter Testbericht unter [www.kia.com](http://www.kia.com) in der Rubrik „Modelle“ unter Kia Ceed.**

**Vergleichstest**  
05-2020 / 08.04.2020**Sieg für Kia Ceed GT**

■ **Sportsgeist und Alltags-tauglichkeit:** Unter dem Titel „Asia ist Fantasia!“ nahm Auto Bild drei sportliche Modelle unter die Lupe und testete auf der Straße und auf dem Lausitzring. Das Rennen machte der Kia Ceed GT vor dem Mazda MX-5 und dem Subaru BRZ. Auto Bild-Redakteur Florian Neher schreibt in seinem Fazit: „Der Kia gewinnt mit seiner Ausgewogenheit. Viel Sportsgeist, alltags-tauglich verpackt.“ Im Detail gab es viel Lob für den Ceed GT: „Turbomotor mit viel Druck untenrum. Auf der Autobahn lässt er die Konkurrenz hinter sich. Standfeste Bremse, schnell auf der Ideallinie, für einen Kompakten perfekt. Das gilt auch für den Fahrwerkskompromiss. Bei aller Sportlichkeit bleibt genügend Restkomfort, um im Alltag nicht zu nerven. Hier hat der Kia erwartungsgemäß die Nase vorn. Verdienter Sieg.“

**online · 12.03.2020****TEST · Kia Ceed****KOSTEN UND REALVERBRAUCH**  
**Kia Ceed 1.4 T-GDI GT Line**

Der Ceed bietet in der Anschaffung ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Was aber kostet er im Alltag? Hier gibt's alle Kosten und Verbrauchsdaten.

Seit 2018 ist die dritte Generation des koreanischen Kompaktmodells auf dem Markt. Mit dem Modellwechsel verlor der Ceed sein Apostroph im Namen, dank neuer, sauberer Turbobenzin- und -dieselmotoren, einem modernen Automatikgetriebe auch für den Benzin, einer großen Auswahl an Assistenzsystemen und einem deutlich agileren Fahrverhalten legte er aber auch die größten Schwächen des Vorgängers ab. Im Test gegen den VW Golf 1.5 eTSI trat er als 140 PS starker 1.4 T-GDI mit der GT-Line an und überzeugte vor allem beim Fahrspaß.

**UNSER TESTVERBRAUCH**

Die Herstellerangabe nach WLTP-Zyklus beziffert den Durchschnittsverbrauch mit 6,0 l/100 km. Im Test fiel dieser mit 7,7 l/100km aber deutlich höher aus. Die Kosten an der Zapfsäule belaufen sich somit auf 10,70 Euro für die angegebene Strecke – gut zwei Euro mehr als angenommen. Im Eco-Betrieb sinkt der Verbrauch auf 5,8 Liter, bei sportlicher Fahrweise steigt er auf 10,8 Liter.

**MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN**

Was nicht schwankt, sind naturgemäß die Fix-Kosten. Die Summe für die Kfz-Steuer liegt bei 249 Euro im Jahr, die der Haftpflichtversicherung bei 403 Euro. Eine Teilkasko-Versicherung kostet zudem 91 Euro, der Vollkaskoschutz 359 Euro im Jahr. Bei einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometer fallen demnach monatliche Kosten von 249 Euro an (exklusive des Wertverlustes). Bei 30.000 Kilometern wächst der Betrag auf 445 Euro.

**SO WIRD GETESTET**

Der auto motor und sport-Testverbrauch setzt sich aus drei unterschiedlich gewichteten Verbrauchsfahrten zusammen. 70 Prozent macht der sogenannte „Pendler-Verbrauch“ aus (hier: 7,6 Liter). Dabei handelt es sich um eine Fahrt vom Wohnort zum Arbeitsplatz, die im Schnitt 21 Kilometer misst. Mit 15 Prozent geht eine besonders sparsam gefahrene ca. 275 Kilometer lange Eco-Runde in die Wertung ein (hier: 5,8 Liter). Die übrigen 15 Prozent entfallen auf die Sportfahrerrunde (hier: 9,9 Liter). Die Länge gleicht in etwa der Eco-Runde, die Routenführung enthält aber einen größeren Autobahn-Anteil und damit im Schnitt höhere Geschwindigkeiten. Die Berech-

nungsgrundlage für die Kraftstoffkosten bildet immer die Preisangabe des Portals „mehr Tanken“ vom Tag der Artikel-Erstellung.

Die monatlichen Unterhaltskosten enthalten Wartung, Verschleißteilkosten und Kfz-Steuern bei einer angenommenen Jahresfahrleistung von 15.000 und 30.000 Kilometern mit/ ohne Wertverlust. Grundlage der Berechnung sind der Testverbrauch, eine dreijährige Halbdauer, Schadenfreiheitsklasse SF12 für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung bei der Allianz inklusive Vergünstigungen für Garagenparker und die Beschränkung auf bestimmte Fahrer (nicht unter 21). SF12 beutet bei der Allianz einen Rabattsatz von 34 Prozent für die Haftpflicht und 28 Prozent für die Vollkasko.

Thomas Gerhardt ■

**FAZIT**

Im auto motor und sport-Testverbrauch genehmigt sich der Kia Ceed 1.4 T-GDI GT Line im Mittel 7,7 l/100 km. Damit liegen die Kraftstoffkosten auf dieser Distanz bei 10,70 Euro. Die monatlichen Unterhaltskosten belaufen sich auf 249 Euro (15.000 km jährliche Laufleistung), beziehungsweise bei 445 Euro (30.000 km jährliche Laufleistung).

**FAHRBERICHT · Kia XCeed****CLEVERER CROSSOVER:**  
**Womit der Kia XCeed im Test punktet**

Kia baut die Auswahl in der Kompaktklasse weiter aus: Mit dem XCeed schlagen die Koreaner für etwas Aufpreis die Brücke vom Boulevard zur Buckelpiste.

Die meisten Autobauer folgen zur Zeit dem Motto „weniger ist mehr“. VW etwa hat beim Generationswechsel des Golf vom Sportsvan Abschied genommen. Doch Kia geht den entgegengesetzten Weg und sorgt für Nachwuchs in der Kompaktklasse.

Die Koreaner bauen vom Ceed neben dem konventionellen Fünftürer nicht nur zwei Kombis, sondern jetzt auch noch einen Crossover, der sowohl Stadtverkehr als auch Buckelpiste beherrscht. Wem der normale Ceed zu brav und der Stonic zu mächtig ist, der kann sein Glück für 21.390 Euro aufwärts also mit dem neuen XCeed versuchen.

**EIGENSTÄNDIG UND FIT FÜRS DIGITALZEITALTER**

Weil sich Kia von dieser Modellvariante bis zu 50 Prozent Verkaufanteil erwartet, haben die Koreaner sich bei der Ableitung reichlich Mühe gegeben: Während die Konkurrenz oft nur die Bodenfreiheit vergrößert und ein paar Plastikplanken ans Blech pappt, hat Kia den Ceed komplett neu eingekleidet: Bis auf die vorderen Türen gibt es deshalb kein gemeinsames Blechteil. Der XCeed sieht nicht nur bulliger aus als der normale Fünftürer, sondern hat mit seinem coupéartigen Schnitt auch die knackigere Kehrseite. Trotzdem bietet er bei 4,40 Metern Länge und 2,65 Metern Radstand genügend Platz auf allen Plätzen. Auch im Fond können zumindest zwei Erwachsene halbwegs bequem sitzen, und der Kofferraum fasst mit 426 Litern sogar knapp zehn Prozent mehr als beim normalen Ceed.

Auch innen geht der XCeed seinen eigenen Weg. Zwar wirkt das Ambiente vertraut, und auf den ersten Blick bemerkt man nur die gut vier Zentimeter höhere Sitzposition, die einem einen besseren Überblick verschafft. Doch auf den zweiten Blick erkennt man hinter dem Lenkrad zum ersten Mal in einem Kia lauter digitale Instru-

mente, die über einen zwölf Zoll großen Bildschirm flimmern. Dazu gibt es eine Ausstattung, die wie immer bei Kia besser ist als bei deutschen Konkurrenten. Sie reicht von serienmäßigen LED-Scheinwerfern über teilweise aufpreispflichtige Assistenten für Abstandsregelung, Tempo und Parken. Komfortmerkmale sind die belüfteten Sitze oder die elektrische Heckklappe mit Gestensteuerung.

**NOCH KEIN ZUWACHS BEI DEN MOTOREN**

Beim Antrieb dagegen übernimmt der XCeed die Motoren der anderen Modelle: Das Basismodell treibt ein 1,0-Liter-Benziner mit 88 kW/120 PS an, im Spitzenmodell röhrt ein 1,6-Turbo mit 150 kW/204 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Dazwischen rangiert der auch im Testwagen verbaute 1,4-Liter, der es auf 103 kW/140 PS bringt und einen Kompromiss aus Vernunft und Vergnügen bietet. Denn einerseits ist er durchschnittlich mit 5,7 Litern zufrieden (CO<sub>2</sub>-Ausstoß 130 g/km), und andererseits geht er mit bis zu 242 Nm forsch zu Werke, beschleunigt in 9,5 Sekunden auf Tempo 100 und schafft bei Vollgas immerhin 200 km/h.

Unbeirrt hält Kia auch am Diesel fest und bietet den XCeed mit zwei Selbstzündern an: Einem 1,6-Liter-Vierzylinder, den es wahlweise mit 85 kW/115

PS oder 100 kW/136 PS gibt. Gleichzeitig versprechen die Koreaner auch zwei elektrifizierte Antriebe. Erst soll ein Mild-Hybrid kommen und dann eine Plug-in-Variante, die rund 50 Kilometer rein elektrisch fahren kann. Egal welche Motorvariante man wählt, und ob man nun von Hand schaltet oder automatisch mit einer Doppelkupplung: Trotz der Offroad-Optik bleibt der Ceed immer ein Fronttriebler. Denn Allrad ist auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

**FRISCHES FAHRGEFÜHL**

Obwohl sowohl Motoren als auch die Plattform altbekannt sind, fühlt sich der XCeed beim Fahren frisch und anders an. Er ist spürbar komfortabler abgestimmt als seine Baureihen-Brüder, bewahrt aber dennoch eine gewisse Bestimmtheit, die auch unter der größeren Bodenfreiheit und dem höheren Schwerpunkt nicht leidet. So durchheilt er aufrecht anspruchsvolle Kurven, lenkt ausgesprochen direkt und präzise und weckt schon mal – wenn der Nachwuchs mal zu Hause bleibt – den Sportsgeist braver Familienväter. ■

**FAZIT**

**GOLDENE MITTE:** Er sieht nicht so brav und bieder aus wie der normale Ceed, hat eine höhere Bodenfreiheit und einen etwas erweiterten Aktionsradius. Das zeichnet ihn zwar als SUV aus. Beim Fahrverhalten und beim Verbrauch ist der XCeed dennoch näher an einem normalen Pkw als einem Geländewagen. So bedient er die Goldene Mitte und könnte sich damit tatsächlich als neues Familienoberhaupt hervortun – zumal der Aufpreis für den Aufstiege mit 2.100 Euro eher bescheiden ausfällt. Nur eines kann der XCeed mangels Allradantrieb nicht befriedigen: echte Abenteuerlust. Aber dafür hat Kia ja auch noch den Stonic oder Sportage.

**Kia XCeed „Xdition“**

online · 08.04.2020

**Sondermodell wird normal**

Ein halbes Jahr nach Marktstart wird die Einführungs-Edition des Kia XCeed aus dem Programm genommen. Doch es gibt direkt Ersatz.

■ Kia überführt das XCeed-Sondermodell „Launch Edition“ ins reguläre Ausstattungsprogramm.

Unter dem Namen „Xdition“ bietet der kompakte Crossover alle Elemente der bisherigen Spezialauflage, darunter Stoff-Leder-Sitze, LED-Licht und 18-Zoll-Felgen. Für den Antrieb stehen ein 1,4-Liter-Turbobenziner mit 103 kW/

140 PS, ein 1,6-Liter-Turbo mit 150 kW/204 PS und ein 100 kW/136 PS starker 1,6-Liter-Diesel zur Wahl. Gegen Aufpreis ist jeweils ein Siebengang-Dopplungsgetriebe als Ersatz für die serienmäßige Handschaltung zu haben. Die Preise starten bei 28.710 Euro.

Der Kia XCeed basiert auf dem Kompaktwagen Ceed, kommt aber mit diversen Anbauteilen in SUV-Optik und einem eigenständigen Coupé-Heck daher. Neben diesen beiden Varianten gibt es den Koreaner noch als Kombi und Shooting Brake.



## Das Duell der schönen Shooting Brakes

Für einfache Kombis sehen Kia ProCeed und Mercedes CLA SB zu spektakulär aus. Und machen viel zu viel Spaß! AUTO BILD hat die beiden Schönheiten verglichen.

Ja, was denn nun? Sind das Limousinen, Coupés, Schräghecks oder doch etwa Kombis? Kia und Mercedes sehen den ProCeed und den CLA am liebsten als Shooting Brake, der Benz trägt es ja auch im Namen. Diese Karosserieform stammt aus England, meint ursprünglich Autos mit zwei Türen und einer kombiähnlichen Heckklappe, mit denen die Landlords ihre Jagdutensilien transportierten. Berühmtester Shooting Brake war sicherlich der auf Basis des Aston Martin DB5. Auch Lancia Beta HPE, Reliant Scimitar oder Volvo P1800 ES stehen für die Form.

### UNTER DEM BLECKLEID DES CLA SB STECKT EINE A-KLASSE

Kia hat den ProCeed vom Kompaktklasse-Ceed abgeleitet, wo er neben Fünftürer und Kombi angeboten wird. Der CLA Shooting Brake stammt von der A-Klasse ab, gehört dort wie Fünftürer und CLA Coupé zum Programm. Die Formgestalter dürften in beiden Fällen Spaß bei der Arbeit gehabt haben, mit ihrer jeweils tief herunterge-



Der ProCeed wird von einem 1,6-Liter-Turbo mit 204 PS befeuert, der Vierzylinder ist ein munteres Kerlchen.



Im CLA macht der 2,0-Liter-Turbo mit 224 PS Druck, fährt sich flüssig und souverän.

**Platz 1 mit 531 von 800 Punkten: Mercedes CLA 250 Shooting Brake.**

Fährt souverän, erstaunlich gute Fahrleistungen, gelungene Motor-Getriebe-Kombi. Aber unerschämte teuer.

**Platz 2 mit 523 von 800 Punkten: Kia ProCeed GT 1.6 T-GDI.**

Mit Spaßgarantie! Etwas weniger geschliffen als der Benz. Klasse Preis, tolle Ausstattung. Und sieben Jahre Garantie!

zogenen Front, der niedrigen Dachlinie, dem schmalen Fensterband und dem schräg abfallenden Heck fallen Kia und Benz richtig auf. Schön? Das liegt im Auge des Betrachters, langweilig jedenfalls nicht. Das Platzangebot ist ganz ordentlich – besser als vielleicht erwartet. Nur im Fond wird es eben etwas knapper mit der Kopffreiheit. Eingerichtet sind beide sehr ansehnlich, besonders im Kia finden sich viele liebevolle Details: farbenfrohe Digitalinstrumente, griffige Sportsitze, Alu-Pedalerie, viele rote Nähte (im GT alles Serie).

### BEIM FAHREN MACHT DER PROCEED GT RICHTIG SPASS

Im noch einen Hauch feineren Mercedes fällt natürlich besonders das Breitwandkino mit den zwei 10,25 Zoll großen Displays für Instrumente und großes Navi auf (3.076 Euro). Hinter den großen Heckklappen warten dann zwei schluckfreudige Lastenabteile: In den Benz passen 505 Liter, in den Kia sogar stattliche 594. Befeuert wird der ProCeed von einem 1,6-Liter-Turbo mit 204 PS, hier mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (2.000 Euro). Eine schöne Kombination. Der Vierzylinder ist ein munteres Kerlchen, holt bis etwa 1.800 Touren noch mal kurz Luft und geht dann herzhaft zur Sache. Dabei röhrt und knurrt er furchterweckend – jedenfalls für PlayStation-Fans. Das Getriebe reagiert aufmerksam, schaltet allerdings häufiger als im Benz, wirkt unruhiger.

Der ProCeed geht zackig ums Eck, fühlt sich flott und leichtfüßig an, wiegt ja auch

162 Kilo weniger als der CLA. Macht Spaß! Kia hat ihn betont stramm abgestimmt, er federt steifer und holpriger als der Mercedes, auf langen Strecken muss man das mögen. Herausragend: die Bremsen. Der ProCeed stand beim Stopp aus Tempo 100 mit warmen Bremsen schon nach 33,4 Metern.

### BEIM PREIS HAT DER MERCEDES KEINE CHANCEN GEGEN DEN KIA

Der CLA kann das allerdings (fast) genauso gut, stand warm nach 33,7 Metern. Sein 2,0-Liter-Turbo mit 224 PS macht richtig Druck, spricht noch direkter und kraftvoller an als der Kia, der CLA ist mess- und fühlbar zügiger unterwegs. Seinen Anteil daran hat auch das schnelle DSG. Dabei fährt er sich flüssig und souverän, liegt gelassener als der Kia, federt sensibler. Dazu kommt eine klasse Lenkung, fest und präzise. Ein Vorteil ist auch der Allradantrieb 4Matic des Testwagens. Teuer (2.202 Euro), aber gut. So untersteuert er – gerade im direkten Vergleich – eben weniger als der frontgetriebene Kia. Im Test-Trimm steht der CLA mit sagenhaften 55.090 Euro in der Liste. Das sind über 20.000 Euro mehr als beim komplett ausgestatteten Kia für 34.980 Euro. Alles klar damit? Nicht ganz. Der Mercedes gewinnt trotzdem noch, mit acht Punkten Vorsprung: Er erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM, der Kia 6d-TEMP – das macht zehn Punkte Unterschied. Dirk Branke ■

### FAZIT

Der Kia mit auffälligem Design, liebevollen Details und wildem Motor ist ein echter Sympathieträger. Die acht Punkte Unterschied zum Benz sind gerade mal ein Prozent unserer Wertung. Aber klar, der extrem teure CLA ist routiniert gemacht und liefert beeindruckende Fahrleistungen.

Den kompletten Vergleichstest mit allen technischen Daten finden Sie unter [www.kia.com](http://www.kia.com) in der Rubrik „Modelle“ unter Kia ProCeed.



SCHOKO-SEITE  
Als GT-Line mit 140 PS gibt es den ProCeed schon ab 27.690 Euro.

Mit dem Modellwechsel wandelt sich die Kehrseite des Kia ProCeed, aus dem Coupé wird ein Kombi – allerdings kein gewöhnlicher. Test des GT mit 204 PS.

Ein Kombi ist ein Kombi, doch den meisten Autoherstellern ist die Bezeichnung zu profan für ihre Varianten mit mehr Flexibilität und Ladevolumen. Sie nennen sie lieber Avant, Touring oder Turnier. Oder Sportswagon, wie Kombis bei Kia heißen – bis auf den sportlichsten. Denn ausgerechnet den nennt die Marke ProCeed.

Dahinter verbirgt sich eine spezielle Logik. Zum einen gibt es den neuen ProCeed zusätzlich zum klassischen Ceed Kombi, sprich Sportswagon. Zum anderen zielt der ProCeed wie in der Vorgängergeneration auf jene Klientel, die es individueller mag – nur eben nicht mehr in Form eines aus der Mode gekommenen Zweitürers, sondern eines vielseitiger einsetzbaren Shooting Brake im Stil des deutlich teureren Mercedes CLA. Ob die mutige Entscheidung, zwei eigenständige Kombis auf der Ceed-Basis zu bauen, auch eine kluge war, muss sich noch zeigen. Schließlich sind derzeit Crossover der letzte Schrei, nicht zuletzt im Ceed-Segment.

### ELEGANT, PRAKTISCH UND SPORTLICH TALENTIERT

Besonders konsequent tritt der ProCeed in der stärksten Ausführung als 1.6 T-GDI GT auf. Dieses Paket aus 204 PS starkem Turbobenziner und sportlicher GT-Ausstattung kombiniert Kia auch mit der Ceed Limousine, aber nicht mit dem Sportswagon. Der Testwagen hat zudem das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe DCT7 für 2.000 Euro Aufpreis an Bord, macht 33.190 Euro.

Dafür bringt er eine sehr umfangreiche Serienausstattung mit, die sich nur noch mit einem elektrisch einstellbaren Fahrersitz samt Sitzheizung hinten (Komfortpaket, 690 Euro) und dem Navi-Paket (890 Euro mit Verkehrszeichenerkennung und Soundsystem) komplettieren lässt. Im einfach bedienbaren Cockpit erinnert fast alles an den Ceed, wobei viele rote Ziernähte und gut ausgeformte, nicht zu eng geschnittene Sportsitze sportliches Ambiente vermitteln. Dass der ProCeed zu

den flachsten Autos in seinem Segment gehört, merken große Mitfahrer noch am ehesten im Fond. Platz für die Beine ist aber ausreichend vorhanden, ebenso fürs Gepäck. Mit 594 bis 1.545 Litern muss sich der ProCeed vor klassischen Familienkombis nicht verstecken, eine 40:20:40 geteilte Rücksitzlehne und praktische Staufächer im Laderaum sind ebenfalls an Bord. Beim Beladen besteht nur die Gefahr, sich am Schloss der nicht weit genug öffnenden Heckklappe den Kopf zu stoßen.

### AUCH OHNE SPORTMODUS KEIN LEISETRETER

An praktischen Talenten mangelt es dem ProCeed also nicht, aber wie sieht es mit den dynamischen aus? Sehr erfreulich, obwohl der ProCeed GT längst nicht so konsequent auf Sport getrimmt ist wie die N-Version der Schwesterbaureihe i30 von Hyundai. Vor allem auf kurvenreichen Strecken bereitet der ProCeed GT viel Vergnügen, reagiert flink und berechenbar auf die Befehle der Lenkung. Die Bremsen packen kräftig zu, und so kurvt der GT mit wenig Seitenneigung um die Ecken, ohne zu stramm zu federn.

Zumindest auf der Landstraße. Beim Mitschwimmen auf der Autobahn hingegen sind die Komforteinbußen durch die geringen Federwege lästig, ebenso das sonore Röhren des Klappenpuffs. Im Sportmodus tönt der Vierzylinder noch intensiver, während das DCT

zwar niedrigere Gänge wählt und diese länger hält, die Gangwechsel selbst aber nicht spürbar beschleunigt. Obwohl sich das im Stadtverkehr etwas langsam anfühlt, gibt das ruckarm schaltende Getriebe ansonsten wenig Anlass zur Klage, hält für den kräftigen und drehfreudigen Motor stets die passende Übersetzung parat. Zusammen ergibt das einen druckvollen, nicht zu durstigen Antrieb, der den Fronttriebler in einen souveränen Sportkombi verwandelt.

Peter Wolkenstein ■

### FAZIT

Als GT ist der ProCeed eine ebenso individuelle wie kraftvolle Alternative zum Familienkombi.



GROSS UND ZÜGIG Genügend Platz, Sportmodus mit zusätzlichen Anzeigen, Vierzylinder-Turbo mit akzeptablem Durst.



VIELES SERIENMÄSSIG Im GT-Umfang sind unter anderem viele Assistenzsysteme enthalten. Das Navi kostet extra.

Es ist an jeder Ampel ein bisschen wie auf dem Volksfest. Dieses Kitzeln in der Magengrube, das fast süchtig macht. Das immer bei dem Kaputtstart kommt. Auf dem Volksfest musst du jedes Mal einen neuen Fahrchip kaufen bei dem Mann, der in seinem verglasten, blinkenden Häuschen ins Mikro brüllt: „Jetzt geht das los hier. Das gibt ne neue Frisur, hallo! Da geht's ab, das macht Spaß!“ Mit dem Kia e-Soul kostet es ein paar Prozent, die aber den Spaß immer wieder wert sind: 395 Newtonmeter. Ab null Umdrehungen. Vollgas, sofort.

Voll unvernünftig. Logisch. Aber halt einfach schon ein bisschen geil. Weil zwischen null und 395 Newtonmetern nur ein Wimpernschlag liegt. Und alle anderen an der Ampel dem blauen Würfel hinterherschauen, wie er abzieht. Der Soul von Kia war schon immer besonders. Vom Design her außergewöhnlich. Was ihn jetzt so außergewöhnlich macht: Es gibt ihn nur noch als reinen Stromer. Und er ist wahrscheinlich das derzeit unkomplizierteste Elektroauto auf dem Markt. Weil du ein richtig gutes Fahrwerk hast, dich nicht mit wimmernden Schmalspurreifen um Haftung prügeln musst, die Bremsen für

## Im Teufelskreis des Stromkreises



### Kia e-Soul 64 kWh

Motor: Permanent-Synchronmotor  
Leistung: 204 PS  
Max. Drehm.: 395 Nm/0 U.  
L/B/H: 4,19/1,80/1,60 m  
Kofferraum: 315/1339 l  
Gewicht (leer/zul.):  
1757/2180 kg  
Spitze: 167 km/h  
0-100 km/h: 7,9 Sekunden  
CO<sub>2</sub> (Werk/Test): 0/0 g/km  
Verbrauch (Werk/Test):  
15,7/20,4 kWh  
Preis: ab 43.190 Euro

**Kia e-Soul: Autofahren, wie es halt so geht, wenn da nicht das Laden wäre – Aber: Selig grinst kaum einer an der Ampel.**

ein Elektroauto wirklich fein dosierbar sind, weil du platzmäßig gar keine Einschränkungen hinnehmen musst: weder im Kofferraum, noch im Innenraum.

Und weil der Kia e-Soul mit dem großen Akku und dem üppigen Bumms von 204 PS –

heißt dann 64 kWh – eine theoretische Reichweite von 452 Kilometern im Mix verspricht. Das ist eine Ansage, aber halt nur eine theoretische.

Denn selbst wenn du nach ein paar Tagen eins geworden bist mit dem Kia e-Soul: Die

Reichweitenangst will einfach nicht weichen. Nicht, weil es nicht genug Stromzapfsäulen geben würde. Sondern weil am Ende des Stroms – im Test nach ungefähr 360 Kilometern – halt immer das Warten steht. Und genau das das Problem ist, von

dem keiner so gern spricht, wenn er das Elektroauto als Heilsbringer der Zukunft preist: An der Steckdose daheim kannst du es vergessen. 31 Stunden, bis der Akku 100 Prozent zeigen würde. Oder die Steckdose aus der Wand gebrannt ist. 15 Stunden mit einer Ladestation, mit einer stärkeren über neun Stunden. Wenn es das Netz am Haus überhaupt hergibt. Klar, an einer öffentlichen Ladesäule, die 50 Kilowattstunden in den Akku schießen kann, sind 80 Prozent Ladestand nach eineinviertel Stunden erreicht. Aber: Wie lange brauchst du noch mal, um einen Tank mit 50 Litern Sprit zu füllen? Also: Nach dem Kauf eines Stromers muss die Investition in die Infrastruktur daheim folgen. Und parallel die kluge Planung starten, immer und überall ein bisschen Saft zu hamstern – beim Einkaufen, beim Essen gehen, beim Kinobesuch. Wenn an der Stromsäule nicht wieder, wie so oft, ein Verbrenner parkt. Wenn die App die richtige ist.

Das Laden per SMS nicht wegen Kommunikationsproblemen plötzlich abgebrochen wird – wenn du zwei Kilometer weg vom Auto bist. Setzt alles eine gewisse Abgebrühtheit voraus, die aber halt nervt, wenn der Strom zur Neige geht.

Doch die Angst vor Stromlosigkeit ist auch ein guter Lehrer: Du beginnst, Prozente zu jagen auf der Anzeige, die dich für ökonomisches Fahren belohnt. Freust dich, wenn dynamisches Fahren, das so schön kribbelt im Bauchnabel, im einstelligen Prozentbereich liegt. 170 auf der Autobahn? Geht mit dem e-Soul, lässt aber die Reichweite wieder schmelzen wie Eis in der Sonne. 130 ist doch wesentlich entspannter. Sanftes Bremsen vor der Ampel mag der Akku auch.

Ja, Fahren mit Strom hat schon was. Und wer mit Leidenschaft spart, der hat auch Strom fürs Kribbeln in der Magengrube.

Text und Fotos: Eric Waha

INFO: Die Testwagen werden der Redaktion von den Herstellern zur Verfügung gestellt.



Soul mit Seele: Sanftmütig, leise, geht aber ab wie die Hölle.



Geht doch: 17-Zöller statt Asphalt-Kreissägen anderer Stromer.



Alles logisch. Drehregler für die stufenlosen Fahrstufen.



Da jagst du schnell und gern mit: Prozente der Ökonomie.



Nicht an jeder Säule praktisch: Laden in der Schnauze.

## Elektrischer Korea-Kasten

Von Jakob Schreiner

64-kW-Variante mit 450 Kilometern Reichweite



Wer anders als der Rest unterwegs sein will, für den ist der Kia e-Soul auf alle Fälle eine Überlegung wert. Durch die Kastenoptik, die an die japanischen Kei-Cars erinnert, wird der Wunsch nach Individualität mehr als befriedigt. Das Design entspricht zwar den Kleinstwagen aus dem Land der aufgehenden Sonne. Mit den Maßen gehört der e-Soul allerdings eher zu einem ausgewachsenen Vertreter der Kompaktklasse oder Vans à la Golf Sportsvan.

In dem 4,20 Meter langen, 1,80 Meter breiten und 1,60 Meter hohen Koreaner finden entspannt vier erwachsene Personen Platz. Auch die Hinterbänker haben genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit ist dank Kastenform ohnehin mehr als üppig, und die optionale Bestuhlung aus Leder ist auch auf längeren Strecken komfortabel. Wenn man im e-Soul allerdings zu viert unterwegs ist, sollte das Gepäck nicht allzu üppig ausfallen. Denn in den Kofferraum passen nur 315 Liter.

Die Rücksitzbank lässt sich im Verhältnis zwei zu eins umklappen und erweitert das Ladevolumen auf knapp 1.400 Liter. Unter der Rücksitzbank befindet sich übrigens auch der 64-kWh-Akku, mit dem der e-Soul mehr als alltagstaugliche 450 Kilometer weit kommen soll. Die Reichweite wird dem Fahrer im Tacho angezeigt; weitere Informationen über Ladezustand und den Weg zur nächsten Ladesäule kann er im 10,25 Zoll großen Touchscreen in der Mittelkonsole ablesen. Die Bedienung des Infotainmentsystems lässt an sich keine Fragen offen und ist intuitiv. Markentypisch gibt die Verarbeitung im Inneren kaum Anlass zur Kritik.

Ist der Akku mal leer, hängt der e-Soul dann zwischen 31 und einer Stunde an der Säule – je nachdem, wie viel Strom die Quelle abgeben kann. An einem gängigen 22-kW-Anschluss sind es etwa neun bis zehn Stunden, bis die Anzeige wieder 100 Prozent anzeigt.

Dann kann man mit den 150 kW/204 PS und den starken

395 Newtonmetern des Elektromotors wieder in fast jeder Fahrsituation die Vorderreifen zum Durchdrehen bringen. Mit etwas mehr Gefühl im Gasfuß schafft man dann auch den Sprint von 0 auf 100 in unter acht Sekunden, bei maximal 167 km/h ist Schluss. Insgesamt lädt der e-Soul aber eher zum gelassenen Gleiten und vorausschauenden Fahren ein. Das liegt unter anderem an der automatischen Rekuperation, die sich stufenweise einstellen lässt.

Wer also ein absolut alltagstaugliches, aber nicht alltägliches e-Mobil sucht, wird hier fündig. Preislich startet der e-Soul bei 33.990 Euro, hat dann allerdings einen deutlich kleineren Akku an Bord und folglich auch weniger Reichweite. Die von uns getestete 64-kWh-Variante startet bei 37.790 Euro. Der Wagen trat dazu in der Ausstattungsvariante „Spirit“ und einigen Extras zum Test an, was den Gesamtpreis auf insgesamt 44.670 Euro ansteigen ließ.

## Hohe Effizienz bestätigt

Unterwegs mit dem Kia Niro – einer von drei elektrifizierten Versionen des Offroad-Modells

Von Knut Böttcher

Schon vor mehr als einem Jahrzehnt hat Kia erste Pkw-Modelle elektrifiziert. Das begann 2009 mit einem Hybrid. Inzwischen haben die Koreaner auch vollelektrische Antriebe im Programm und bieten den Kia Niro damit und in zwei Hybrid-Versionen an, von denen der mit Plug-in-Hybrid zum Test antrat.

Der Crossover gilt als teil-elektrifiziertes Auto und wird mit 4.500 Euro Umweltprämie vom Staat gefördert. Man kann rein elektrisch fahren, etwa in dem man mit der EV-Taste den Elektromodus aktiviert. Mit voller Batterie kommt man 50 bis 60 Kilometer weit und in der Spitze bis auf Tempo 120, wobei so hohes Tempo die Reichweite rapide reduziert.

Im normalen Betrieb (HEV-Taste) arbeitet der 60-PS-E-Motor mit dem 1,6er Benziner von 105 PS als Parallelhybrid zusammen. Anders als bei anderen Hybriden koppelt hier das Doppel-Kupplungsgetriebe beide Antriebsstränge und vermeidet sowohl das unschöne Aufjaulen des Motors als auch sonstige Leistungsverluste.

Kia betreibt den 1,6er Benziner im spritsparenden Atkinson-Zyklus. Den Verlust an Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen gleicht der E-Motor aus und verleiht dem Niro sogar einen ganz erstaunlichen Antritt, etwa beim Ampelstart. Er beschleunigt auch besser als der einfache Hybrid. Überhaupt fährt sich der Plug-in dank seiner größeren elektrischen Leistung auch harmonischer. In der Spitze kommt er auf Tempo 162, kurzzeitig mit voller Batterie sogar auf 193.

Den Spareffekt des Hybridantriebs beeinträchtigen die

hohen Fahrleistungen nicht. Im 1.000-km-Test kam der Plug-in-Hybrid ohne Aufladen an der Steckdose mit 6,3 Liter Super pro 100 Kilometer aus und bestätigte seine hohe Effizienz.

### Kia Niro 1.6 GDI Plug-in Hybrid Spirit

L/B/H: 4.395/1.826/1.483 mm  
Radstand: 2.650 mm  
Koffer-/Stauraum: 291 l, bei umgekl. Rücksitzen bis 1.243 l  
Leistung: 104 kW (141 PS)  
Drehmoment: 265 Nm  
Akku: 360 V/24,7 Ah/8,9 kWh  
Vmax: 162-193 km/h  
Beschleunigung: 0-100 km/h in 10,8 Sek.  
Normverbrauch: Super: 3,7 l/100 km  
Strom: 12,8-10,8 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 86 g/km  
Unverb. Preisempfehlung: 37.290 Euro  
Testwagen: 42.370 Euro



## Mildhybrid-Diesel im Fahrbericht



Foto: Bernd Conrad

Der Sportage ist, neben der Ceed-Familie, einer der Bestseller von Kia. Als Diesel mit 136 PS fährt der SUV stets elektrifiziert mit einem 48V-Mildhybridsystem vor.

Eine zentrale Rolle spielt der Kompakt-SUV Sportage für die Marke Kia seit dem Marktstart in Deutschland. Nach dem Sephia kam die Baureihe 1994 als zweites Modell auf den Markt, begründete zudem die Produktion in Europa. Zeitweise wurde die erste Generation des Kia Sportage bei Karmann in Osnabrück gebaut. Dieses Werk gehört mittlerweile VW, Kia hat sich aber längst anders aufgestellt.

Der Sportage, lange Zeit der Bestseller von Kia in Europa, läuft bereits seit 2007 in der

Slowakei vom Band. Das gilt auch für die aktuelle, vierte Modellgeneration. 2015 kam der Kia Sportage im aktuellen Layout auf den Markt, 2018 brachte das Facelift erstmals einen Diesel mit 48V-Mildhybridsystem.

Mittlerweile fahren alle Dieselsonversionen des Kia Sportage serienmäßig mit Elektrifizierung vor. Zwischen dem 2.0 CRDi mit 185 PS und dem 115 PS starken Einstiegsmodell des 1.6 CRDi stellt die stärkere Leistungsstufe des kleineren Selbstzünders mit 136 PS die goldene Mitte im Angebot dar.

### VIEL PLATZ, KOMFORTABLES FAHRWERK

Diesen Anspruch vermittelt der so motorisierte Kia Sportage bereits auf den ersten Kilometern. In der Kombination mit

Vorderradantrieb und manueller Sechsgangschaltung gibt er den unaufgeregten Begleiter. Nach dem Kaltstart und beim Ausdrehen in höhere Drehzahlregionen weist der Diesel akustisch auf sein Arbeitsverfahren hin, bleibt ansonsten aber diskret im Hintergrund.

Nicht nur die Ohren umwirbt der Kia Sportage auf längeren Strecken mit Komfort, das gilt auch für Fahrer und Passagiere. Der geräumige Innenraum bietet in beiden Sitzreihen viel Bewegungsfreiheit, auch lange Beine und hohe Köpfe ecken im Fond nirgends an.

Im Gegensatz zu manchem SUV-Mitbewerber mussten die Entwickler auch die hohe Karosserie für fahrdynamische Pluspunkte nicht mit einer straffen Fahrwerksabstimmung kompensieren. Trotz der am Testwagen in der Ausstattungslinie „Spirit“ montierten 19-Zoll-Leichtmetallfelgen flauscht der Kia Sportage auch über Querrillen und Kanten im Asphalt entspannt hinweg. Der kürzlich gefahrene SsangYong Korando mit dem gleichen Räderformat wirkte hier unbeholfener.

Der Anlasser wurde beim Kia Sportage 1.6 CRDi durch einen Riemenstartergenerator er-

setzt. Eine kleine Batterie speichert beim Bremsen rekupe-rierte Energie. Bereits bei Geschwindigkeiten unterhalb von 30 km/h, zum Beispiel beim Heranrollen an eine Ampel, legt sich der Verbrenner schlafen. Erst wenn zum Anfahren die Kupplung wieder getreten wird, springt er – ein Vorteil des Riemenstartergenerators – ruckfrei und kaum spürbar wieder an.

Der Norm-Verbrauch mit dem spritsparenden Mildhybridsystem soll bei 4,6 Litern auf 100 Kilometern liegen. Dieser Wert ließ sich während der Probefahrten nicht erreichen. Mit sieben Litern Diesel für 100 Kilometer zeichnet sich der Sportage nicht unbedingt als Kostverächter aus. Ein Leichtgewicht ist der mit über 1,7 Tonnen Leergewicht auch nicht unbedingt.

Ohne die Option der digitalen Instrumente und mit einem acht Zoll großen Infotainmentdisplay zeigt der Sportage, dass seine Entwicklung ein paar Jahre vor den Modellbrüdern der Ceed-Baureihe stattfand. Wer jetzt einen Sportage mit Navigationssystem kauft, bekommt aber auch im kleineren Monitorformat UVO Connect. Das Telematikmodul mit Onlinezu-

gang bietet unter anderem Echtzeitverkehrsdaten bei der Routenführung.

Auch die Fahrassistenten sind mit Spurhaltefunktion, Totwinkelwarner und auswählbaren Kamerablickwinkeln auf der Höhe der Zeit. Mit Schaltgetriebe gibt es leider keine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage.

### DAS KOSTET DER SPORTAGE MIT 136 PS-DIESEL

Ab 25.740 Euro ist der Sportage 1.6 CRDi mit 136 PS zu haben, dann in der Ausstattungslinie „Edition7“. Der Testwagen kostet als „Spirit“ mit zusätzlichen Op-

### FAZIT

Der Kia Sportage ist auch fast fünf Jahre nach dem Debut eine gute Wahl im Segment der Kompakt-SUV. Auf seiner Habenseite stehen vor allem die Reisequalitäten mit einem großzügigen Platzangebot und dem guten Fahrkomfort. Für die bequeme Langstrecke ist der 136 PS-Diesel eine gute Wahl, aber sparsamer dürfte der Mildhybrid sein. Leider verwehrt die Preisliste dem so motorisierten Sportage mit Vorderrad-antrieb das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

tionen wie belüfteten Ledersitzen und Navigationspaket 38.410 Euro. Damit liegt er knapp unter einem vergleichbar ausgestatteten Hyundai Tucson – der sich die technische Basis mit dem Sportage teilt – und deutlich unter dem VW Tiguan. Beide übertrifft er bei der Garantie. Während VW ohne zusätzliche Versicherungspakete zwei Jahre geradesteht, sind es bei Hyundai fünf Jahre ohne Kilometerbegrenzung. Kia deckelt seine Neuwagengarantie bei 150.000 Kilometer, streckt sie aber auf sieben Jahre ab Erstzulassung. **Bernd Conrad**

### ABSATZREKORD

Bild München 16.03.2020

### Kia knackt die Millionemarke

Seit 1993 verkauft Kia Autos in Deutschland, jetzt wurde das millionste Fahrzeug an einen Kunden übergeben. Mit fast 70.000 Autos in 2019 stellte der koreanische Hersteller das fünfte Jahr in Folge einen Absatzrekord in Deutschland auf, eine halbe Million Pkw ging im Zeitraum seit 2012 an die Käufer.

### WORLD CAR OF THE YEAR

online 08.04.2020

### Telluride, das beste Auto der Welt

Von den renommiertesten Autojournalisten der Welt wurde der Kia Telluride zum besten Auto des Jahres 2020 gewählt. Leider ist der Oberklasse-SUV in Europa überhaupt nicht auf dem Markt. Während die anderen europäischen Hersteller ohne Chance blieben, wurde der elektrische Porsche Taycan World Luxury Car und World Performance Car des Jahres.

Letztlich setzte sich im Gesamtklassament der Kia Telluride durch, der mit seinem exzellenten Preis-Leistungs-Verhältnis durchaus als einer der Favoriten ins Rennen gegangen war. Er siegte gegenüber dem japanischen Doppelpack aus Mazda CX-30 und Mazda3. „Jeder bei Kia fühlt sich wirklich geehrt, nicht nur eine, sondern zwei Auszeichnungen von der Jury des World Car of the Year erhalten zu haben“, sagte Thomas Schemera, Executive Vice President und Leiter der Produktabteilung bei Kia Motors, „dies ist einer der am härtesten umkämpften Wettbewerbe in der globalen Automobilindustrie, der beweist, dass der Telluride sowie auch der Soul EV wirklich herausragende Fahrzeuge sind.“



## Kias Hipster

Den Stonic bietet Kia gar nicht erst mit Allradantrieb an. Für hartes Gelände wäre das hübsch gestylte Trendauto auch viel zu schade.

### Vergleichstest

05-2020 / 30.01.2020

### Garantie-König Kia Rio

**Souveräner Sieg:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Bild trat der Kia Rio 1.0 T-GDI 120 gegen den neuen Opel Corsa 1.2 Direct Injection Turbo und den Renault Clio TCe 100 an und holte sich den Gesamtsieg. Der Kia Rio gewann dabei die Karosserie- und die Komfortwertung, und auch bei den Kriterien Antrieb, Connected Car und Kosten erreichte der kleine Kompakte von Kia hohe Punktzahlen. Einen Top-Wert erzielte der Rio insbesondere für die sieben Jahre Garantie. „Der neue Opel Corsa feiert einen erfreulichen Einstand, sieht gut aus und fährt genau so. Doch ganz nach vorn schafft er es nicht. Dort liegt souverän der Kia Rio, durchdacht und praktisch gebaut“, schreiben die Auto Bild-Redakteure Dirk Branke und Dennis Heinemann.

Den kompletten Testbericht finden Sie im Internet unter [www.kia.com](http://www.kia.com) in der Rubrik „Modelle“ unter Kia Rio.

Mit seinem weißen Lack, dem rot abgesetzten Dach und der angetäuschten Off-road-Optik fliegen dem Stonic die Frauenherzen nur so zu. Wie der urbane Hipster mit gewachstem Vollbart und Holzfällerhemd macht er zwar optisch auf Abenteuerer, ist in Wirklichkeit aber ein domestiziertes, soziales Wesen.

Vom Kia Rio übernimmt der Stonic nicht nur die Technik,

Basis-Saugbenziner (84 PS, ab 15.990 Euro) ist mit seinen überschaubaren 122 Nm, die erst bei 4.000 Touren anliegen, recht durchzugsschwach. Schon die 100-PS-Version des Einliter-Turbo-Dreizylinders zieht wesentlich entschlossener durch, da sie ihr Maximaldrehmoment von immerhin 172 Nm bereits ab 1.500 Touren bereitstellt. Das 120-PS-Modell bietet nicht mehr Drehmoment, sondern kurbelt seine Mehrleistung per angehobener Nenndrehzahl zusammen. Der Aufpreis für die 20 Extra-PS beträgt allerdings nur 660 Euro, weshalb wir uns für den 1.0 T-GDI 120 entscheiden würden.

Die optional erhältliche 7-Gang-Doppelkupplungs-Automatik ließen wir hingegen links liegen, da sie zwar flink und verschliffen hochschaltet, bisweilen aber träge auf Kick-down-Befehle reagiert. Für die Diesel spricht ihr hohes Drehmoment, der Aufpreis amortisiert sich jedoch nur bei echten Vielfahrern. **Florian Neher**

Sondern auch die innenstadtauglichen Kleinwagenmaße. Dank seiner präzisen Lenkung und des ziemlich straffen Fahrwerks wuselt er agil durch den Verkehr, auch die gelungenen Sitze gestalten den Alltag im Stonic erfreulich – insbesondere, wenn ein Turbomotor an Bord ist, denn der verlockend günstige



Das vorbildlich klar gegliederte Cockpit des Stonic gibt keine Räsel auf, Materialqualität und Verarbeitung sind tadellos.



Feldwege sind dank erhöhter Bodenfreiheit kein Problem. Echtes Gelände scheidet aber aus, auch mangels Allrad.

### KIA STONIC

#### Die Fakten

Seit: 9/17 - ab 15.990 Euro  
3 Benziner (84 bis 120 PS),  
2 Diesel (116 / 136 PS)  
5- / 6-Gang manuell,  
6-Gang-Doppelkupplung  
Vorderradantrieb  
keine Allradversionen  
5 Ausstattungslinien

#### Tipps

**Benziner:** Mangels Turbo schwächelt der 1,2-Liter-Basismotor. Der 1.0 T-GDI stemmt mit 100 wie 120 PS das gleiche Maximaldrehmoment von 172 Nm, das Durchzugsvermögen ist identisch. Die 20 Extra-PS kosten aber nur 660 Euro.

**Diesel:** Gleiches Maximaldrehmoment auch bei den beiden Dieselsonversionen mit 116 und 136 PS. Letzteren gibt es aber nur in der teuren Top-Ausstattung.

#### Daten

##### Benziner 1.0 T-GDI 120

Motor / Hubr.:	R3-Turbo / 998 cm <sup>3</sup>
Antrieb:	Vorderrad / 6-Gang
Leistung:	88 kW / 120 PS
Drehmoment:	172 Nm
Normverbr. / CO <sub>2</sub> :	5,5 l/s / 130 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h:	10,3 s
Höchstgeschwindigkeit:	184 km/h
Wertentwicklung*	
SCHWACKE:	61,1 %
ÖKOTREND-Wertung:	72 %
Preis:	ab 18.850 Euro

##### Diesel 1.6 CRDi 115

Motor / Hubr.:	R4-Turbo / 1.598 cm <sup>3</sup>
Antrieb:	Vorderrad / 6-Gang
Leistung:	85 kW / 116 PS
Drehmoment:	280 Nm
Normverbr. / CO <sub>2</sub> :	4,0 l/d / 106 g/km
Beschleunigung 0-100 km/h:	10,9 s
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Wertentwicklung*	
SCHWACKE:	62,4 %
ÖKOTREND-Wertung:	65 %
Preis:	ab 22.690 Euro

\* Restwert nach 24 Monaten bei 20.000 km/Jahr, segmentspezifischer Sonderausstattungsanteil