

# Pressespiegel Q1-2020



## Kia XCeed

<u>Vom Start weg ein Testsieger</u>	Auto Bild 46-2019 / 14.11.2019	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.
<u>XCeed – Kias Antwort auf den Volkswagen T-Roc</u>	Stern online 25.12.2019	1.4 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung); 103 kW (140 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,9 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 135 g/km.
<u>Cross und heiter</u>	Auto Straßenverkehr 21-2019 / 18.09.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 85 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 114 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.
<u>Goldwerter Vorteil</u>	Flottenmanagement 06-2019 / 01.12.2019	1.6 T-GDI (Benzin, Doppelkupplung); 150 kW (204 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 148 g/km. 1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 117 g/km.
<u>Rustikal in Schale Kia Ceed Familie</u>	Auto Zeitung 23-2019 / 16.10.2019	1.6 CRDi (Diesel, Doppelkupplung); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 122 g/km. 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.

## Kia Ceed Sportswagon / Kia ProCeed

<u>Infotainment-Upgrade und neue Einstiegsmotoren</u>	Auto Motor und Sport Online 04.10.2019	1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 84 kW (115 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 104 g/km. 1.6 CRDi (Diesel, Schaltgetriebe); 100 kW (136 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,3 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 111 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.
---	--	---

The Power to Surprise

<b>Kia ProCeed</b>		
<u>Clever ausgeheckt</u>	Auto Straßenverkehr 01/02-2020 / 11.12.2019	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>Cooler Mix von Kia</u>	Bunte 43-2019 / 17.10.2019	
<b>Kia Picanto</b>		
<u>Dieser Kleine ist ein Volkswagen</u>	Auto Bild 02-2020 / 09.01.2020	1.2 (Benzin, Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,1 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 115 g/km.
<u>Kia Picanto: Der Sorglose</u>	Auto Bild 49-2019 / 05.12.2019	1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 107 g/km.
<b>Kia Rio</b>		
<u>Schöne Grüße von Korea nach Wolfsburg</u>	Wolfsburger Nachrichten 26.10.2019	1.0 T-GDI (Benzin, Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,2 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 119 g/km.
<b>Kia e-Niro, Niro Hybrid, Niro Plug-in Hybrid</b>		
<u>Echte Alternativen</u>	Heilbronner Stimme 21.12.2019	1.6 GDI Plug-in Hybrid (Doppelkupplungsgetriebe); 104 kW (141 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km / Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km: 1,3 / 10,5; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 29 g/km.
<b>Kia e-Niro</b>		
<u>Update für den Kia e-Niro</u>	Auto Bild Online 08.01.2020	64-kWh-Batterie, 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Im Alltag angekommen</u>	Offenbach-Post 14.12.2019	39,2-kWh-Batterie, 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,3 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
<b>Kia e-Soul</b>		
<u>Radikaler Schnitt</u>	Mitteldeutsche Zeitung 07.12.2019	39,2-kWh-Batterie, 100 kW (136 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,6 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
<u>Ein unkomplizierter Koreaner</u>	Rhein-Zeitung 19.10.2019	64-kWh-Batterie, 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,7 kWh/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 0 g/km.
<b>Kia Sportage</b>		
<u>Außer Spesen...</u>	Auto Bild allrad 01-2020 / 06.12.2019	2.0 CRDi AWD EcoDynamics + (Diesel, Schaltgetriebe); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l/100 km; CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert 142 g/km.

The Power to Surprise

Kia Stinger

Eine Sünde von Auto

Berliner Kurier 02.11.2019

3.3 T-GDI V6 AWD (Benzin,Automatik); 269 kW(366 PS): Kraftstoffverbrauch  
kombiniert 10,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 240 g/km.

The Power to Surprise



# Pressespiegel

Aktuelle Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen



46-2019 / 14.11.2019

DAS GOLDENE LENKRAD · Sieger Kia XCeed – Bestes Auto unter 35.000 Euro

## Vom Start weg ein Testsieger

Der Kia XCeed ist Maß der Dinge unter 35.000 Euro



**TUSCH UND TRARA** für den Kia XCeed! Schon bei der ersten Fahrt hat uns der Crossover überzeugt. Im ersten Vergleichstest hat er gesiegt. Der Kia XCeed 1.4 T-GDI mit 140 PS hat den VW T-Roc 1.5 TSI mit 150 PS vom Thron gestoßen! Der Kia siegt wegen der sieben Jahre Garantie und günstigerer Basisversion.

**Das Überraschende ist aber:** Der Kia gewinnt auch die Eigenschaftswertung gegen den VW, er ist mit 4,40 Metern 17 Zentimeter länger, hat das größere maximale Kofferraumvolumen, ist der komfortablere Wagen. Für so viele Qualitäten gibt es das Goldene Lenkrad der Redaktion. In dieser Klasse gibt es nach unserem Testeindruck derzeit kein besseres Auto. ■

**Gold für Kia:** Der XCeed fährt gut und hat sieben Jahre Garantie. Bis 35.000 Euro ein absoluter Kauf Tipp.

### AUSGABE 01-2020

<b>Kia XCeed</b>	
Auto Bild	
46-2019 · 14.11.2019	
Vom Start weg ein Testsieger	1
Stern	
online · 25.12.2019	
XCeed – Kias Antwort auf den Volkswagen T-Roc	1
Auto Straßenverkehr	
21-2019 · 18.09.2019	
Cross und heiter	2
Flottenmanagement	
06-2019 · 01.12.2019	
Goldwerter Vorteil	2
Auto Zeitung	
23-2019 · 16.10.2019	
Rustikal in Schale	3
<b>Kia Ceed Familie</b>	
auto motor und sport	
online · 04.10.2019	
Infotainment-Upgrade und neue Einstiegsmotoren	3
<b>Kia Ceed Sportwagon/Kia ProCeed</b>	
Auto Straßenverkehr	
01/02-2020 · 11.12.2019	
Clever ausgeheckt	4
<b>Kia ProCeed</b>	
Bunte	
43-2019 · 17.10.2019	
Cooler Mix von Kia	4
<b>Kia Picanto</b>	
Auto Bild	
02-2020 · 09.01.2020	
Dieser Kleine ist ein Volkswagen	5
Auto Bild	
49-2019 · 05.12.2019	
Kia Picanto: Der Sorglose	5
<b>Kia Rio</b>	
Wolfsburger Nachrichten	
26.10.2019	
Schöne Grüße von Korea nach Wolfsburg	5
<b>Kia e-Niro, Niro Hybrid, Niro Plug-in Hybrid</b>	
Heilbronner Stimme	
21.12.2019	
Echte Alternativen	6
<b>Kia e-Niro</b>	
Auto Bild	
online · 08.01.2020	
Update für den Kia e-Niro	6
Offenbach-Post	
14.12.2019	
Im Alltag angekommen	6
<b>Kia e-Soul</b>	
Mitteldeutsche Zeitung	
07.12.2019	
Radikaler Schnitt	7
Rhein-Zeitung	
19.10.2019	
Ein unkomplizierter Koreaner	7
<b>Kia Sportage</b>	
Auto Bild allrad	
01-2020 · 06.12.2019	
Außer Spesen...	8
<b>Kia Stinger</b>	
Berliner Kurier	
02.11.2019	
Eine Sünde von Auto	8



online · 25.12.2019

FAHRBERICHT · Kia XCeed

## XCeed – Kias Antwort auf den Volkswagen T-Roc

Kias Kompakter verwandelt sich in einen SUV: Größer, fetter und attraktiver. Der XCeed ist ein programmierter Erfolg. In wenigen Monaten folgt ein Plug-in-Hybrid für Elektro-Freunde.

Von Gernot Kramper



Der Kia XCeed ist komfortabel abgestimmt.



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



Übersichtliches Cockpit.

Das Beste kommt zum Schluss. Nach Schrägheck, Kombi und Coupé folgt nun der SUV der Ceed-Familie. Bei den Käufern wird er der Liebling sein, der Kia XCeed soll im ersten Verkaufsjahr 50 Prozent der Verkäufe bestreiten. Formal nennt sich die Kreation Crossover, sie verschmilzt Elemente des SUV – dicke Reifen, fettes Fahrgestell – mit denen des Coupés, etwa einer abfallenden Dachkante.

### CROSSOVER BRINGT DAS VERKAUFVOLUMEN

Damit der Kia XCeed auch ankommt, wurden vor der Entwicklung potenzielle Kaufinteressenten intensiv befragt. Deutlich ist zu spüren, dass Kia Wert auf ein sportliches Handling gelegt hat, hier soll der XCeed einem Kompakten in nichts nachstehen. Auf schlechten Straßen fährt der Wagen dagegen komfortabel. Das Fahrwerk steckt auch grobe Schlaglöcher weg und hoppelt auch bei mehreren Querfugen hintereinander nicht.

Die coupéartige Dachlinie, eine starke Heckansicht und eine um 3,7 Zentimeter größere Bodfreiheit verschaffen ihm den gewünschten

bulligen Auftritt. Fahrer, Beifahrer und Fondspassagiere haben spürbar mehr Kopf-, Bein- und Schulterfreiheit bekommen. Hinten wird es ab 185 cm Körpergröße erwartungsgemäß etwas eng über dem Kopf. Außerdem geht mehr Gepäck in den Crossover hinein als in die Limousine. Der Kofferraum fasst 426 bis 1.378 Liter.

### ELEKTRONISCH AUF DER HÖHE DER ZEIT

Im Innenraum fällt der frei stehende 10,25 Zoll Touchscreen ins Auge. Auch das Cockpit mit seinen Rundinstrumenten besteht heutzutage aus einem 12,3 Zoll Bildschirm. Das Smartphone wird mittels Apple CarPlay oder Android Auto eingebunden.

Motorisiert ist der XCeed mit den Aggregaten, die auch in den anderen Ceed-Varianten zu finden sind. Die drei Benziner und zwei Diesel decken die Spanne zwischen 115 bis 204 PS ab. Der schnellste XCeed ist der 204 PS starke 1,6-Liter-Benziner, der in 7,5 Sekunden auf 100 Stundenkilometer sprintet und es bis zu Tempo 220 km/h schafft. Nötig ist die stärkste Maschine aber nicht. Auch der Benziner mit 140 PS

passt zum Kia XCeed. Nach 9,5 Sekunden erreicht das Fahrzeug mit ihm Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h erreicht. Der Normverbrauch liegt bei 5,9 l/100 km.

### PLUG-IN KOMMT 2020

Bereits zum Basispreis von 21.390 Euro gibt es einen Frontkollisionswarner, einen aktiven Spurhalteassistenten sowie einen Tempomaten serienmäßig. Laut Liste liegt der Einstiegspreis auf einer Stufe mit VW T-Roc und Toyota CH-R. Trotz einer etwas besseren Ausstattung setzt sich der Kia beim Preis nicht ab. Das sind die Einstiegsversionen.

Darüber hinaus gibt es den XCeed in den Varianten „Vision“ und „Spirit“ und in der Topausstattung „Platinum“. Soll es die Platinum-Edition sein, werden allerdings mindestens 33.640 Euro fällig. Elektrofreunde müssen sich noch etwas gedulden. 2020 wird der XCeed als Plug-in-Hybrid mit einer Reichweite von bis zu 60 Kilometern angeboten. Dienstwagenfahrer können dann noch vom Steuervorteil wegen der Halbierung des Eigenanteils profitieren. ■





## Cross und heiter

Jetzt hat auch Kia seinen KOMPAKTEN CROSSOVER. Auf Basis des Ceed heizt er seinen drei direkten Geschwistern ein – und der Konkurrenz sowieso.

Kia lässt nicht locker, schiebt in der Kompaktklasse ein Modell nach dem anderen an den Start. Nach Ceed Viertürer, Kombi und Shooting Brake jetzt den XCeed. Verrückt? Nein, Crossover. Und damit ja quasi zum Erfolg verurteilt, denn die rund viereinhalb Meter langen Typen vom Schlag Mazda CX-

30, VW T-Roc, Audi Q3 Sportback oder BMW X2 sind zurzeit schwer angesagt, verbinden sie doch eigenständigen Stil mit Alltagsnutzen. Und sie lassen sich ohne allzu großen Aufwand konstruieren, denn das teure technische Gerüst steht ja schon. Das hat sich auch die Kia-Truppe gedacht, sich nach eigenen An-

gaben ganz genau den Markt angesehen, Kunden befragt – und zugeschlagen: Mit dem 4,40 Meter langen XCeed, der zwar jede Menge bekannter Ceed-Technik auf gleichem Radstand nutzt, jedoch eine neue, ziemlich schicke Karosserie erhielt. Lediglich die vorderen Türen des Ceed Viertürers mussten die Ingenieure einarbeiten, der Rest kam neu. So sitzt man auf den bequem gepolsterten Sitzen (optional beheizt und belüftet) rund vier Zentimeter höher als bei den Geschwistern, jedoch weniger aufgebockt als bei den meisten SUV.

Egal, wir sagen Ihnen jetzt, wie der XCeed fährt. Dank überarbeiteter Dämpfer und weicherer Federn rollt er einen Hauch komfortabler ab als die übrigen Ceed, ohne auf langen Wellen störend zu wanken. Der 1,4-Tonner mit Multilenker-Hinterachse und den gripstarken Conti Sport-Contact 5 folgt exakt den Linienwünschen des Fahrers, seine Lenkung arbeitet trotz der erhöhten Servounterstützung nicht zu leichtgängig.

Wer möchte, kann sogar das Heck durch provozierte Lastwechsel etwas eindrehen lassen, um noch zackiger um die Kurve zu kommen. Das ESP passt zwar stets auf, greift auch mal sanft ein, wird aber nie zum hartleibigen Spielverderber. Sinnvoll besonders im Sportmodus, wenn der Motor bissiger anspricht und der Lenkservo etwas zurückgeht – genau das Richtige für den kleinen Kurvenhunger zwischendurch.

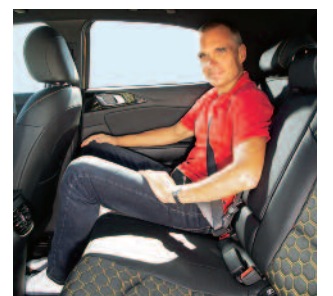
Zurück zur Vernunft, zurück zum (je nach Version) kompletten Assistenzarsenal vom Kollisionswarner über die selbstlenkende Einparkhilfe, Querverkehrswarner, Spurhalter und Stauassistent bis zur Verkehrszeichenerkennung. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer blenden zudem selbstständig auf und ab.

### ALLTAG? BITTE GERN! UNPRAKTISCH IST ANDERS

Ganz schön praktisch, so wie der Rest des Crossovers, der sich damit gekonnt vom Vorwurf einer unpraktischen Modetype emanzipiert. Spätestens wenn die Heckklappe elektrisch aufschwingt, zwischen 426 und – nach Umlegen der Rücksitzlehnen – 1.378 Liter Volumen plus einen solide gemachten, verstellbaren Ladeboden freigibt, dürfte der letzte Zweifler überzeugt sein. Am Rand des Gepäckabteils fallen die beiden Lautsprechergritter auf, die Teil des ausgesprochen fluffig mu-



VORN UND HINTEN sitzt man gleichermaßen bequem. Die Übersicht ist gut, die Bedienbarkeit Kia-typisch vorbildlich. Das neue große Infotainment kommt mit Breitband-Touchscreen und Online-Anbindung.



## Goldwerter Vorteil

Der Kia XCeed ist mehr als nur ein simples SUV-Derivat. Andere Abmessungen, die betont eigenständige Optik, aber vor allem Kias Fertigkeit, die Trekking-Variante derart sportlich zu positionieren, verdient Applaus.

Kann ein SUV wirklich sportlich sein? Kia beweist, dass es geht: Eine eindeutige optische Melange aus erhöhter Bodenfreiheit (insgesamt 184 Millimeter) sowie schwarzer Radlauf- und Schwellerverkleidungen triggert die SUV-Sinne, doch da wären ja noch Dinge wie die coupéartig abfallende Dachlinie plus verlängerte Überhänge.

Peppige Außenlackierungen verleihen dem Koreaner einen modernen Anstrich – und ein bisschen Exklusivität, denn das leuchtende „Quantumgelb“ bleibt dieser Version vorbehalten. In puncto Antrieb hält natürlich auch der XCeed eine breite Palette bereit, so dass für Flottenbetreiber und Langstrecken-Nutzer etwas dabei ist: beispielsweise sparsame Dieselmotoren.

### MIT EINEM SOLCHEN WAR FLOTTENMANAGEMENT UNTERWEGS

1,6 Liter Hubraum und 136 PS müssen genügen. Und das tun sie auch, der Kompakte setzt sich dank des Drehmoment-

Brockens recht behände in Bewegung; und weil zum sportlichen Naturell ein Schalter recht gut passt, hat die erste Testfahrt in einem Exemplar mit Sechsgang-Getriebe stattgefunden. Die Box passt gut zu dem Fronttriebler, besticht mit leichtgängiger Bedienung und hinreichend kurzen Wegen. Das XCeed-Fahrwerk bildet währenddessen einen feinen Kompromiss und kann sowohl drahtig als auch komfortbetont.

Mindestens 22.512 Euro netto rufen die Koreaner für ihren geschmeidig werkelnden Selbstzünder in der 136 PS-Stufe auf.

Serienmäßig sind beispielsweise autonomes Bremssystem, LED-Scheinwerfer, Parksensoren sowie eine Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto. Gegen 243 Euro (netto) Aufpreis erkennt die Sensorik übrigens auch Fußgänger und Radfahrer. Der XCeed ist übrigens der erste Markenvertreter, bei dem das Kombiinstrument aus 12,3 Zoll HD-Display besteht (ab Launch Edition). ■

### PREMIERE IM XCEED: DIGITALINSTRUMENTE

Praktisch: Einstieg und Überblick profitieren vom neuen Schnitt, die Cockpitarchitektur bleibt erhalten. Mit ihr die saubere Verarbeitung, die farbigen Akzente, weichen Kunstlederflächen sowie die Kia-typisch einfache Bedienbarkeit aller Funktionen, die auf verschachtelte Menüebenen verzichtet.

Neu mit dem Kia XCeed kommen übersichtlich gestaltete, voll-digitale und hochauflösende 12,3-Zoll-Instrumente sowie der auf 10,3 Zoll vergrößerte Touchscreen im Breitbandformat. Hinter ihm stecken erstmals Online-Funktionen sowie App-Steuerungen. Das Uvo genannte System operiert mit Echtzeit-Infos und lässt etwa Vorklimatisierung, Fahrzeugortung oder Routenplanung per Handy zu.

In der ab 21.390 Euro erhältlichen Basis muss es ein Acht-Zoll-Monitor mit Apple CarPlay oder Android Auto richten – auch nicht das Schlechteste. Ach ja, selbst in der Topvariante verzichtet Kia auf eine Kartendarstellung direkt vor dem Fahrer – die Anpassung der Augen dauere zu lange, heißt es. Interessant – was wohl andere Hersteller wie Audi dazu sagen?

schiebt Kia 2020 einen Plug-in-Hybriden mit 141 PS Systemleistung nach. Womit der von Kia erhoffte 50-Prozent-Anteil am Ceed-Verkauf sehr realistisch erscheint. Der Kia XCeed verbindet jedenfalls modischen Schick mit praktischen Talenten (Platzangebot, Komfort, Bedienung) und zeitgemäßen Features (Assistenz, Vernetzung). Und sieben Jahre Garantie bekommen Sie schließlich auch nicht an jeder Ecke. **Jörn Thomas** ■

### FAZIT

Kompakte Crossover liegen schwer im Trend, setzen hinter den konventionellen SUV drängelnd den Blinker links. Da kommt der Kia XCeed genau zur richtigen Zeit, zumal er ein schickes Äußeres mit einer Menge Praxistalent verbindet. Das wird was!



## Thronfolger XCeed

■ **Erste Bewährung:** Unter dem Titel „Stößt Kia jetzt VW vom Thron?“ verglich die Fachzeitschrift Auto Bild in einem ersten Test den neuen Kia XCeed 1.4 T-GDI mit dem VW T-Roc 1.5 TSI. Der Kia XCeed setzte sich am Ende als Sieger durch: „Der XCeed sieht klasse aus, hat ein vernünftiges Platzangebot und einen munteren Antrieb. Er fährt sich handlich und ist umfangreich ausgestattet. Und dann sind da noch die sieben Jahre Garantie“, schreiben die Redakteure Dirk Branke und Dennis Heinemann und ziehen ein bemerkenswertes Fazit: „Kia hat es wieder getan. Und gegen VW gewonnen. Mit dem XCeed hat Kia ein interessantes Format gefunden.“

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



# Rustikal in Schale



Mit dem XCeed präsentiert Kia die vierte Variante der Kompakt-Familie. Der neue Viertürer mit Outdoor-Attitüde gibt sich lässig-sportiv und erfrischend frisch.

Nur die vorderen Türen sind baugleich mit denen des braven Basis-Modells der Kia Ceed-Familie.

Aggressivere Front, abfallende Dachlinie, knackiges Heck sowie dezente Offroad-Optik und erhöhte Bodenfreiheit (184 mm) verhelfen dem XCeed zu einem erfrischend eigenständigen und peppigen Auftritt. Die technische Basis jedoch gleicht dem des konventionellen Ceed bis ins Detail. Lohnt sich also der Aufschlag von 2.500 Euro?

So viel mehr zumindest kostet der getestete XCeed mit 1,4 Liter großem Benziner samt Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Wie im braven Bruder erweist sich der Vierzylinder-Turbo auch hier als ausreichend flott.

Sportliche Ambitionen indes lässt er nicht aufkommen. Mit einer Beschleunigung von 9,2 s aus dem Stand auf 100 km/h unterbietet unser Testauto zwar die Werksangabe (9,5 s), offenbart aber im Alltagsbetrieb eine recht deutliche Anfahrtschwäche. Diese kann selbst die kurze Übersetzung besonders der ersten drei Gänge nicht völlig kaschieren. Wer zügig oder

am Berg anfährt, erlebt daher eine etwas unentschlossen agierende Getriebesteuerung, die den Kia mit hoher Drehzahl und schleifender Kupplung in Schwung bringt. Wer es ruhiger angeht, fährt zwar souveräner los – muss sich aber in Sachen Schwung gedulden.

**DAS DCT-GETRIEBE NUTZT DAS DREHMOMENT GUT AUS** Einmal in Fahrt, gefällt die Kombination aus 1,4 T-GDI und 7DCT mit sanften Schaltvorgängen und passendem Timing. Außerdem verfällt der Antrieb nicht in unnötige Hektik, sondern nutzt bei mäßigen Beschleunigungen häufig das Drehmoment (bis zu 242 Nm) des Turbomotors und schaltet erst bei hoher Last ein oder zwei Gänge zurück. Das steigert nicht nur den Fahrkomfort, sondern senkt auch den Verbrauch. Im Test-Betrieb kommt der XCeed auf 7,2 Liter je 100 km. Doch mit ein wenig Zurückhaltung auf der Autobahn, sind auch Werte um sechs Liter realistisch.

Anders als das etwas hochbeinige Styling vermuten lässt, erweist sich der Kia zudem als freudvoller Kurvenrüber: Die 235 mm breiten 18-Zoll-Contis

des Testwagens bauen enormen Grip auf, und die neutrale Abstimmung des Fahrwerks unterbindet lästiges Untersteuern. Lastwechsel quittiert der Kia gern mit einem Eindrehen des Hecks, doch das stets aktive ESC (ESP) stoppt den Drehimpuls rechtzeitig wieder. Apropos Stoppen: Bremswege um 35 Meter aus Tempo 100 bis zum Stand schaffen Vertrauen. Kehrseite der Medaille: Das Abrollverhalten ist spürbar strafender als der der übrigen Ceed-Derivate. Besonders bei langsamer Stadt-Fahrt dringen Stöße deutlicher bis zu den Passagieren durch. Zu den Vorzügen gehören indes die ebenso logische wie leichte Bedienung, der große, variable Kofferraum, das makellose Finish und die siebenjährige Garantie.

Martin Urbanke ■

## FAZIT

Der Kia XCeed 1.4 T-GDI hat das Zeug zum Bestseller im Ceed-Programm: frische Optik, viel Platz, variabler Kofferraum, moderne Assistenz- sowie Infotainment-Systeme. Das knackige Fahrwerk sorgt für Fahrspaß – und trägt locker mehr als 140 PS.



Mit Digital-Cockpit (12,3 Zoll) und großem Touchscreen (10,25 Zoll) optional.

## CONNECTIVITY

Serienmäßig besitzt der XCeed 1.4 T-GDI ein RDS-Radio mit acht Zoll großem Touchscreen – inklusive Bluetooth-Telefonie und Smartphone-Integration (Apple CarPlay und Android Auto). DAB-Tuner, Navi und JBL-Soundsystem mit Subwoofer sind optional verfügbar. Als Paket gibt's: Online-Dienste (UVO Connect) mit Echtzeit-Verkehrsdaten, Wetter-Infos und Remote-Funktionen per App. Überdies sind sieben Jahre Karten-Updates fürs Navi inklusive.



Schöner Rücken: 426 bis 1.378 Liter Stauraum, eigenständige Optik.



Launch Edition mit Kontrast-Nähten und schwarzem Dachhimmel (o.). Turbo-Benziner mit guten Manieren (u.).



## Infotainment-Upgrade und neue Einstiegsmotoren

Der Ceed, der Kombi Ceed Sportswagon und der Shooting Brake ProCeed (o.) haben für das Modelljahr 2020 Updates beim Infotainment erhalten – und neue Einstiegsmotoren.

Alle drei Ceed-Ableger gibt es nun mit einem optionalen 10,25-Zoll-Navigationssystem; zuvor war das große Navigationssystem an einen Acht-Zoll-Monitor geknüpft. Hinzu kommen Bluetooth-Mehrfachverbindungen, eine Split-Screen-Funktion zur Unterteilung des Bildschirms und das Telematiksystem Uvo Connect, das den Informationsdienst Kia Live sowie eine eigene App umfasst.

Die Daten bezieht das Navigationssystem über eine eigene SIM-Karte. Mit der entsprechenden Uvo-App auf dem Handy können Ceed-Besitzer zukünftig Fahrzeuginformationen abrufen, die Klimaautomatik fernbedienen oder das Fahrzeug orten. Uvo Connect steht ab der Erstzulassung sieben Jahre lang kostenfrei zur Verfügung. Wer nicht das 10,25 Zoll große Navi wählt, erhält jetzt als nächstbeste Lösung das Audiosystem mit Acht-Zoll-Touchscreen, welches das bisherige Sieben-Zoll-Infotainment ablöst. Alle Ausführungen mit Kartennavigation oder Acht-Zoll-Audiosystem verfügen serienmäßig über eine Smartphone-Schnittstelle für Android- und Apple-Anwendungen.

## VOLLDIGALES KOMBIINSTRUMENT

Im Cockpit der überarbeiteten Ceed-Familie feiert das erste volldigitale Kombiinstrument von Kia in Europa seine Premiere. In der Topversion Platinum Edition sowie in den GT-Modellen gehört es zur Serienausstattung und ist für die Ausführung GT Line optional erhältlich. Der neue 12,3 Zoll große Bildschirm zeigt im Fahrbetrieb Tachometer und Drehzahlmesser als Rundinstrumente an. Dazwischen sitzt ein Multifunktions-Display für Bordcomputer-Daten sowie Informationen zu Navigation, Audiosystem und Assistenzfunktionen. Im Sport-Modus ändern sich die Grafiken.

**VIER BENZINER, ZWEI DIESEL** Die Motorenpalette beinhaltet ab dem Modelljahr 2020 ausschließlich Turbomotoren mit der Abgasnorm Euro 6d-Temp. Das Leistungsspektrum der Benziner reicht von 100 PS bei der neuen Einstiegsmotorisierung des Ceed und Ceed Sports-

wagon bis zu 204 PS bei den GT-Modellen von Ceed und ProCeed. Dieselfahrer haben die Wahl zwischen zwei Versionen eines 1,6-Liter-Motors (115 oder 136 PS). Der neue 1.0 T-GDI 100 des Ceed und Ceed Sportswagon ist eine kleinere Variante des 1,0-Liter-Dreizylinder mit 120 PS, serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe verknüpft und ersetzt den 1,4-Liter-Saugbenziner. Das Turbotriebwerk bietet mit 172 Nm höheres Drehmoment (plus 28 Prozent), ist sparsamer im kombinierten Verbrauch (minus 14 Prozent: 5,5 bis 5,2 Liter/100 km bei beiden Karosserievarianten, je nach Ausstattung).

Wegen der niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen und des kleineren Hubraums ist er günstiger in der Kraftfahrzeugsteuer. Die stärkere Variante des Antriebs fungiert als neuer Einstiegsmotor des Kia ProCeed, dessen kleinster Benziner bisher der 1.4 T-GDI mit 140 PS war.

Philipp Körner ■

## FAZIT

Das überarbeitete Infotainment und die neuen Einstiegsmotoren halten den Kia Ceed und seine Ableger frisch und machen sie weiterhin zu echten Golf-Jägern.

## Verdienter Sieger

■ **Klassisch oder Crossover:** Die Fachzeitschrift Auto Bild nahm vier kompakte SUV unter die Lupe, davon den Kia XCeed und den Mazda CX-30 als coole Crossover sowie den Peugeot 3008 und den Renault Kadjar als klassische Kompakt-SUVs. Das Rennen machte schließlich der Kia XCeed 1.6 T-GDI: „Er kam, sah und siegte. Erst gegen den VW T-Roc, jetzt gegen starke Importeurs-Kollegen“, schreiben die Redakteure Gerald Czajka und Dennis Heineemann. Besonders zeichne den XCeed sein vernünftiges Grundkonzept, das fast unschlagbare Preis-Leistungs-Verhältnis sowie sieben Jahre Garantie aus: „In diesem Feld lässt der XCeed alle stehen. Das Doppelkupplungsgetriebe trifft die Einsätze, das straffe Fahrwerk nimmt lange Wellen und Flickenteppiche souverän. Verdienter Sieger!“

## XCeed vor T-Roc

■ **Alltagstalent mit Abenteuerlichkeit:** Auch die Fachzeitschrift auto motor und sport unterzog den neuen Kia XCeed und den VW T-Roc einem Vergleichstest. Bei der Gegenüberstellung der Kriterien Karosserie, Sicherheit, Komfort, Antrieb, Fahrverhalten, Umwelt und Kosten gewann der Kia XCeed ebenfalls die Gesamtwertung mit 422 Punkten. Der VW T-Roc kam auf 410 Punkte. „Auf das bisschen mehr Komfort und Handling des T-Roc lässt sich leicht verzichten. Der XCeed ist viel günstiger, zudem variabler, sparsamer, alltagstauglich und solide“, schreibt Redakteur Sebastian Renz in seinem Fazit.

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



## Clever ausgeheckt

Für Kombi-Fans in der Golf-Klasse lohnt sich ein Besuch beim Kia-Händler, denn dort steht der Ceed als Kombi gleich in ZWEI VARIANTEN zur Wahl – konventionell als Ceed Sportswagon sowie individuell als ProCeed. Ist der Shooting Brake nur optisch oder auch funktional eine attraktive Alternative?



Bei Ford heißt er Turnier, bei VW Variant und bei Kia eben Sportswagon – der klassische Kombi mit verlängerter Heckpartie, großer Heckklappe und üppigem Laderaum. Passend zum Namenszusatz präsentiert sich der Sportswagon schon optisch als dynamisch ambitionierter Kombi, erst recht in der Ausstattungslinie GT Line – doch der eigentliche Sportkombi der Modellfamilie nennt sich ProCeed. Was beim vorigen Ceed noch ein zweitüriges Coupé zur Steilheck-Limousine war, bezeichnet nun einen sportlich-eleganten Shooting Brake á la Mercedes CLA.

### FLACHER, ABER NICHT UNPRAKTISCHER

Kia ist damit der einzige Hersteller, der den Kunden in der Kompaktklasse die Wahl zwischen zwei verschiedenen Kombis innerhalb einer Baureihe lässt. Doch trotz der Zugehörigkeit an das Design ist auch der vier Zentimeter flache-

re ProCeed ein echter Kombi, weil sich die funktionalen Unterschiede zum Sportswagon (SW) in engen Grenzen halten.

So sind Radstand und sonstige Abmessungen der beiden weitgehend identisch, und obwohl der schwarze Dachhimmel im ProCeed näher an die Passagiere rückt, genießen sie vorn wie hinten genügend Kopffreiheit. Knapper geht es unter seiner Heckklappe mit ihrem hervorstehenden Schloss zu, die des SW. Zudem leidet nicht nur die Übersichtlichkeit, sondern auch das Gepäckraumvolumen – sofern bis unter das Dach vollgeladen wird. Statt 1.694 wie in den SW passen in den ProCeed laut Kia nur 1.545 Liter – theoretisch. Denn praktisch lässt sich dies kaum gefahrlos ausnutzen, da für den ProCeed kein Trennnetz angeboten wird. Im SW zählt es hingegen ab Vision zum Serienumfang. Weitere Vorzüge des

klassischen Kombis sind die niedrigere Ladekante, die ohne nennenswerte Innenstufe in den Ladeboden übergeht, die Rolloabdeckung mit seitlicher Führung, die etwas höhere Zuladung und das größere Stauvolumen bis zur Fensterunterkante. Mit 594 statt 625 Litern fällt es aber beim ProCeed ebenfalls familientauglich aus.

### PROCEED-AUFSCHLAG BETRÄGT 700 EURO

Alle anderen praktischen Kombidetails – die vom Gepäckraum aus entriegelbare, 40:20:40 geteilte Rücksitzlehne, das Rollo-Staufach unter dem Ladeboden und das Schienensystem fürs Laderaum-Management – sind beim ProCeed ebenfalls an Bord. Sein Fahrwerk ist grundsätzlich straffer, jedoch nicht unkomfortabel abgestimmt. Im SW als GT Line kommen weichere Federn und Dämpfer zum Einsatz, wobei er sich im Alltag ähnlich agil anfühlt wie der ProCeed – zumindest bei gleicher Motor-

sierung und Ausstattung. Ähnlich gering sind die Unterschiede in der Preisgestaltung, denn als GT-Line-Version mit 140-PS-Benziner oder 136-PS-Diesel kostet der SW 700 Euro weniger als der ProCeed. Der GT mit 204 PS bleibt diesem vorbehalten, einfachere Ausstattungslinien und der 100-PS-Basisbenziner dem SW, ab 17.690 Euro (ProCeed: mit 120 PS ab 26.990 Euro). Ab 2020 kommt beim SW noch ein Plug-in-Hybrid hinzu. Dennoch rechnet Kia nicht damit, dass der SW sich beim engen Rennen um die Gunst der Käufer am gefragten ProCeed vorbeischieben kann.

Peter Wolkenstein ■

### FAZIT

Klar, der Sportswagon ist vernünftiger, weil er mehr Stauraum und bessere Übersicht für weniger Geld bietet. Allerdings machen es die nur kleinen Abstriche leicht, sich vom attraktiven ProCeed verführen zu lassen.

### DATEN IM VERGLEICH

KIA	CEED SW 1.4 T-GDI	PROCEED 1.4 T-GDI
Preis (GT Line)	27.290 Euro	27.990 Euro
<b>ANTRIEB</b>		
	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter	
Hubraum	1.353 cm <sup>3</sup>	
Leistung bei Drehzahl	103 kW/140 PS bei 6.000/min	
max. Drehmoment bei Drehzahl	242 Nm 1.500/min	
Kraftübertragung	Vorderradantrieb	
Getriebe	Sechsganggetriebe	
<b>KAROSSERIE</b>		
Länge/Breite/Höhe mm	4.600/1.800/1.465	4.605/1.800/1.422
Radstand mm	2.650	2.650
Innenbreite v./h. mm	1.485/1.475	1.485/1.455
Innenhöhe v./h. mm	980/935	990/950
Normsitzraum mm	690	710
Sitzhöhe über Fahrbahn	495	480
Kofferraum Liter	625–1.694	594–1.545
Ladekantenhöhe mm	630	710
Tankinhalt Liter	50	50
Leergewicht kg	1.352	1.378
Zuladung kg	498	462
Anhängelast ungeb./gebr. kg	600/1.410	600/1.410
<b>FAHRLEISTUNGEN</b>		
Beschleunigung 0–100 km/h	9,1 s	9,1 s
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h	210 km/h
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Normverbrauch	5,6 Liter S	5,7 Liter S
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	128 g/km	130 g/km



1.4 T-GDI ProCeed nur als GT Line (27.990 Euro), SW (27.290 Euro) auch als Vision (ab 23.390 Euro).

### CEED SPORTSWAGON



**ANALOG** Ab 2020 gibt es voll-digitale Instrumente und ein größeres Display.



**PRAKTISCH** Seitlich geführtes Laderollo, Schienensystem, 40:20:40 geteilte Lehne.



**LUFTIG** Größere Fensterflächen, mehr Kopfraum.

### PROCEED



**IDENTISCH** Übersichtliche Bedienung, GT-Line-Ausstattung serienmäßig.



**EINGESCHRÄNKT** Ladeboden liegt deutlich tiefer als die Ladekante, flachere Heckscheibe.



**HÖHLENARTIG** dunkler Fond, gutes Raumangebot.

### BUNTE 43-2019 / 17.10.2019

#### FAHRBERICHT · Kia ProCeed



Beim neuen Kia ProCeed (nur 1,42 m hoch) mischen sich Kombi- und Coupé-Karosserieform.

### COOLER MIX VON KIA



**Am Heck beeindruckend mächtige Auspuff-Öffnungen.**



**Fahrerzentrale mit unten abgeflachtem Lenkrad und zentralem 20-Zentimeter-Touchscreen.**

■ Er ist ein feiner Lifestyle-Laster und sieht aus wie ein lang gezogenes Coupé. Shooting Brake nennt sich die Form des neuen Kia ProCeed mit 594 Liter Gepäckraum und 1.410 Kilo Anhängelast. Ein sexy Arbeitstier mit historischem Namen: Früher wurden Fahrwerke, die den Widerstand ungezähmter Pferde brechen sollten, Brake oder Break genannt. Die danach benannten Autos sind heute elegant, sportlich und vor allem wegen ihres großen Stauraums besonders attraktiv. Optional parkt das Auto selbstständig ein, hat Sportsitze und fährt im Stau teilautonom. 120 bis 204 PS, ab 26.990 Euro.



Bestes Importauto 2019 · Kleinwagen

# Dieser Kleine ist ein Volkswagen

Preisfrage: Was ist klein, wendig, spritzig genug und macht sieben Jahre keine grauen Haare? Richtig, Kia Picanto, der wahre Volkswagen in der Mini-Auto-Liga. Das Kerlchen misst 3,60 Meter, hat ausreichend Platz für vier Passagiere und siegte im Vergleichstest gegen die größeren Mitsubishi Space Star und Dacia Sandero.



Zwei Rundinstrumente, ein zentraler Screen in Sichthöhe: alles ganz klar.

Wie der Kia das macht? Mit innerer Reife. Der Einliter-Dreizylinder begnügt sich auf unserer Testrunde mit 5,4 Liter Super, seine Lenkung bietet angenehme Rückmeldung, er federt für so einen Kleinen mit 2,40 Meter Radstand vorbildlich. Eben einer fürs Volk!

#### UNSER KAUF Tipp

Der 1.2er mit 84 PS – und Ausstattung muss sein. Wir würden die Dream-Team-Edition nehmen für 13.450 Euro mit Klima, Sitz- und Lenkradheizung. ■

#### KIA PICANTO 1.2

**Motor**  
Vierzylinder, vorn quer

**Leistung**  
62 kW (84 PS) bei 6000/min

**Verbrauch**  
5,4 l Super (WLTP)

**Preis**  
ab 12.450 Euro



Ein Kia fürs Auge: Wenn der Picanto 16-Zöller und rote Akzente hat, ist es ein GT-Line. Dann kostet er 15.350 Euro.



▲ So geht's auch: herrlich eindeutige Bedienung von Klimaanlage und Co.  
▼ So geht's ab: 1.0-T-GDI-Benziner mit Aufladung. Echt emsig.



# Kia Picanto: Der Sorglose

Es ist ja fast schon ein wenig gemein, den kleinen Kia nur auf seine vom Hersteller garantierte Zuverlässigkeit zu reduzieren.

Ja, klar, man kauft sieben Jahre Sorglosigkeit (was teure Reparaturen angeht) gleich mit. Und das ist ja heutzutage bei reißenden Steuerketten, hakelnden Doppelkupplungsgetrieben oder berstenden Rußfiltern ein wirkliches Schmankerl. Dennoch: Die Sieben-Jahre-Herstellersgarantie ist es nicht allein.

Der Wagen selbst ist auch ordentlich. Vier Erwachsene passen passabel hinein, die Rückbank lässt sich mit wenig Kraftaufwand zusammenfallen, und seine narrensichere Bedienung dürfte vielen richtig gut gefallen. Er drängelt sich zudem dank seiner übersichtlichen 3,60 Meter Länge geradezu flutschend in Parklücken und ist auch noch unerwartet flott unterwegs. Ganz brave, ab 10.290 Euro günstige Vierzylinder, sind im Angebot, die starken T-GDI-

Turbos mit drei Zylindern stemmen saftige 100 PS. Und Kia verspricht: Alle halten locker sieben Jahre lang.

#### KIA PICANTO

##### 1.0 T-GDI GT-LINE

**Leistung**  
74 kW (100 PS) bei 4.500/min  
L/B/H 3.595/1.595/1.485 mm  
Kofferraum 255-1.010 l  
Leergewicht 1.020 kg

**Antrieb**  
Vorderradantrieb/5-Gang manuell

**Verbrauch**  
4,7 l Super

**Preis**  
16.190 Euro

# Schöne Grüße von Korea nach Wolfsburg



Peter Schreyer



Platzangebot, gute Ausstattung, günstiger Unterhalt, sicheres Fahrwerk und vor allem beim 120er-Typ genug Leistung fürs Überholen.

Der Kia Rio ist sehr einfach zu bedienen (auch das ist heute ein wichtiger Aspekt), die Instrumente sind klar und unverspielt. Es gibt genügend Staufächer und einen Sieben-Zoll-Touchscreen (Navi) mit Drehreglern zum Zoomen. Unser Verbrauch (flotte Autobahnfahrt inklusive) lag bei 6,7 Litern – auch das passabel. Kurz: Bei diesem kompakten, kleinen Kia überzeugt das Gesamtpaket. Der Rio ist ein angenehmer Begleiter im Alltag.

Man sollte nicht über Kia und Hyundai sprechen, ohne den Designer Peter Schreyer (66) zu erwähnen. Er ist eigentlich ein „VW-Gewächs“ (seit 1979). Doch Unstimmigkeiten (vor allem mit Bernd Pischetsrieder) haben diesen Künstler-Typen (das ist er!) im Jahr 2006 aus dem VW-Konzern vertrieben. Längst ist er – was für eine Karriere – einer der Firmenpräsidenten des koreanischen Konzerns.

Aber der Reihe nach. Schreyer zeichnete bei VW zum Beispiel im Team von Hartmut Warkuss für das Design vom New Beetle und vom Golf IV verantwortlich. Später entwarf er bei Audi den Quattro-Spyder, den TT und vor allem den damals als „avantgardistisch“ be-

zeichneten Audi A2, der heute noch als Styling-Ikone gilt.

Dann verließ Peter Schreyer Audi und damit den VW Konzern, weil man ihm Designer wie Murat Günak und Walter de Silva vor die Nase setzte. Schreyer nahm daraufhin die Offerte aus Korea an. Unter seiner Leitung gewann das Styling von Hyundai und Kia überzeugende Modernität und Weltläufigkeit. Der Aufstieg von Kia und Hyundai ist zu einem erheblichen Anteil sicher auch Peter Schreyer zu verdanken.

Gut erinnere ich mich an ein Gespräch mit Ferdinand Piëch im Jahr 2008 bei der Motor Show in Detroit. Damals sagte der damalige Aufsichtsratsvor-

sitzende des VW-Konzerns: „Den Schreyer hätte man nicht gehen lassen dürfen.“ „Aber“, meinte Piëch nach einer Gesprächspause, „den holen wir zurück.“

Doch Peter Schreyer ließ sich nicht wieder zu VW zurücklocken (im Gegensatz übrigens zum heutigen Marketing-Chef Jochen Sengpiel). Peter Schreyer legte eine Super-Karriere in Korea hin.

Wie viele Millionen Flug-Kilometer er mittlerweile zwischen München und Seoul zurückgelegt hat, lässt sich kaum schätzen. Denn Peter Schreyer wohnt nach wie vor in Ingolstadt. Er ist also Pendler, wenn auch auf einem ganz besonders hohen Niveau. Eckhard Schimpf ■

## Auch der Kia Rio wurde von Ex-VW-Designer Peter Schreyer gestylt.

Nicht nur VW bietet Qualität und Hightech. Auch aus Korea kommen vorzügliche Autos. Das wird jedem deutlich, der in einem Kia sitzt – selbst wenn es nur ein Winzling ist wie unser Testwagen vom Typ Rio 1.0 GDI 120.

#### WELTWEITE TRENDSETTER

Als Günstig-Marke gestartet (in Deutschland 1991), hat sich Hyundai mit seiner Schwester Kia nach Absatzzahlen mittlerweile zum viertgrößten Autohersteller der Welt hochgearbeitet. Bei alternativen Antrieben (Brennstoffzelle und Was-

serstoff statt reinen Elektroantriebs) sind die Koreaner sogar weltweite Trendsetter.

In dem sehr preissensiblen Segment der Kleinwagen ist der aktuelle Kia Rio (ab 11.500 Euro aufwärts) eine empfehlenswerte Alternative. Zum VW Polo beispielsweise, aber auch zu anderen Mitbewerbern wie etwa Ford Fiesta, Seat Ibiza, Citroën C3, Renault Clio, Opel Corsa oder Skoda Fabia. Kia verzichtet beim Rio mittlerweile auf den Dieselmotor und konzentriert das Motoren-Angebot auf den Einliter-Benziner, einen Turbo-Dreizylinder mit 100 oder auch 120 PS

(daher auch die Typenbezeichnungen 100 bzw. 120).

Was ist bemerkenswert beim Kia Rio GDI 120? Zunächst einmal: Auch dieser Nahverkehrs-Flitzer lässt sich natürlich auf 20.000 Euro „hochrüsten“ (etwa in der GT-Line). Aber die unauffällige „Normal-Variante“ 1.0 T-GDI 120 genügt völlig und kann rundherum überzeugen. Da ist zunächst einmal die Fahrzeug-Garantie von sieben Jahren (oder 150.000 Kilometern). Bei Kia hat man viel Vertrauen in die eigene Solidität! Die Verarbeitungsqualität ist makellos. Weitere Pluspunkte: Gutes



## Rio Grande

■ **Flotter Turbobenziner:** In einem Vergleichstest der Fachzeitschrift Auto Straßenverkehr erwies sich der kleine Kia Rio als großer Wurf. Unter dem Motto „Nur mutig oder richtig gut?“ traten der Kia Rio 1.0 T-GDI GT-Line, der Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Titanium, der Peugeot 208 Puretech 130 Allure und der Renault Clio TCe 130 Intens gegeneinander an. Insbesondere bei der Kostenwertung schlug die Stunde des Rio. Zum Preis von 20.850 Euro bereits top ausgestattet, sammelte er ordentlich Punkte und bekam dank niedriger Unterhaltskosten und seiner sieben Jahre langen Garantie noch mal Punkte obendrauf. Redakteur Michael Maydell: „Der Rio – der Günstigste im Test – gewinnt überraschend deutlich.“





## Echte Alternativen

Kia bietet den kompakten Niro mit drei unterschiedlichen Antriebsvarianten an.

**A**uf der Suche nach einem Fahrzeug mit alternativem Antrieb? Dann sollte man durchaus mal bei Kia vorbeischaun, denn die Koreaner haben neben dem optisch eigenwilligen, kastigen e-Soul (ab 33.990 Euro) auch ein rundum gefälliges Kompakt-SUV im Programm – und den Niro gibt es darüber hinaus auch noch in gleich dreifacher Ausführung.

**ELEKTRISCH** Da wäre zum einen die rein elektrisch angetriebene Variante, der e-Niro (ab 35.290 Euro). Der 4,37 Meter lange Wagen ist in zwei Leistungsstufen (136 und 204 PS) sowie zwei Batteriegrößen (39,2 und 64 kWh) zu haben. Dementsprechend unterscheiden sich die Norm-Reichweiten – sie liegen zwischen 289 und 455 Kilometern. Mit ordentlich Platz für Vier und 451 Liter Kofferraumvolumen in Standardkonfiguration ist der e-Niro voll alltags-tauglich, allerdings muss man zum Laden an der Steckdose viel Zeit mitbringen – 11 bis 17 Stunden vergehen, bis der Akku wieder voll ist. An einer 7,2

kW-Wallbox dauert der Ladevorgang rund vier bis knapp sechs Stunden.

**PLUG-IN HYBRID** Wem ein pures Elektrofahrzeug zu heikel ist, der kann alternativ zum Niro Plug-in Hybrid greifen. Hier kombiniert der Hersteller einen 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner mit einem Elektromotor. Die Systemleistung beträgt 141 PS, das maximale Drehmoment 265 Newtonmeter. Damit beschleunigt der über 1,6 Tonnen schwere Asiate in 10,8 Sekunden auf 100 und wird 172 km/h schnell. Sein Normverbrauch: 1,3 Liter (CO<sub>2</sub>-Emission: 29 Gramm pro Kilometer). Dieser Wert kann freilich nur erreicht werden, wenn der 8,9 kWh-Akku immer voll geladen ist. Zudem ist ein sanfter Gasfuß gefragt, denn beim Kickdown schaltet sich – auch im elektrischen Fahrmodus – der Verbrenner hinzu. Und Geschwindigkeiten über 120 lassen sich auch nur im Zusammenspiel aus E-Maschine und Benzin bewältigen. Die Energierückgewinnung lässt sich in fünf Stufen einstellen, so dass

der Motorbremseffekt gesteigert werden kann. Ist die Batterie leer, vergehen beim Laden an einer normalen Steckdose knapp vier Stunden bis zur 100-Prozent-Anzeige. Mit bis zu 65 Kilometer elektrischer Reichweite eignet sich diese Plug-in-Version (ab 33.990 Euro) gut für Nutzer, die einen überschaubaren Weg zur Arbeit haben und am besten auch zu Hause laden können.

**HYBRID** Wer keine Lademöglichkeit in der Nähe hat, aber trotzdem sparsam unterwegs sein will, für den bietet sich der Niro Hybrid an (ab 26.990 Euro). Er ist mit denselben Leistungsdaten wie der Plug-in ausgerüstet, lässt sich aber nicht separat per Stecker laden und bietet darum auch keine echte elektrische Reichweite. Da der E-Motor den Benzin im Alltag aber beim Anfahren und Beschleunigen unterstützt und der Antrieb zum Beispiel im Stadtverkehr auch oft abgeschaltet wird, punktet der Hybrid trotzdem mit einem niedrigen Normverbrauch – laut Hersteller sind

es im besten Fall 3,7 Liter (86 g/km). Und dank kleinerer Batterie verfügt er über das größere Kofferraumvolumen (436/1.434 zu 324/1.322 Liter).

**ENTSPANNTE NATUR** Unabhängig davon, ob Hybrid oder Plug-in: Beide Modelle sind serienmäßig mit einem Doppelkupplungsgetriebe und einem betont entspannten Fahrwerks-Setup ausgerüstet. Sprich: Sie richten sich an Fahrernaturen, denen Effizienz wichtiger ist als Kraxen. Wer sich den Niro außerdem in einer höheren Ausstattungslinie gönnt, wird mit allerlei Wohlfühl-Features wie Lenkradheizung, JBL-Sound, einem 10,25 Zoll großen Widescreen-Display samt Rückfahrkamera, Ambiente-Beleuchtung und einer induktiven Ladeschale verwöhnt. Und im Zuge des letzten Facelifts hat Kia auch bei den elektronischen Helfern eine Schippe draufgelegt – vom Totwinkelwarner bis zum Stau-Assistent ist nun alles an Bord, was moderne Autos in der heutigen Zeit haben sollten.

Alexander Rülke ■

## Im Alltag angekommen

Der Kia e-Niro bereitet Freude am elektrischen Fahren.

**A**lle reden vom Elektroauto, doch nur wenige Hersteller haben ernst zu nehmende Angebote im Programm. Kia ist da einen Schritt weiter. Mit dem e-Niro beschert uns der koreanische Autobauer zudem ein Aha-Erlebnis: Zukunftstechnik wird in dem kompakten SUV mit verblyffender Selbstverständlichkeit auf die Straße gebracht.

455 Kilometer Reichweite verspricht der Bordcomputer bei voll geladenem Akku mit 64 kWh Kapazität. Freilich bei zurückhaltender Fahrweise. Doch rund 400 Kilometer sind im Alltagsbetrieb drin. 16,1 kWh wurden als Durchschnittsverbrauch im Mix aus Landstraße, Autobahn und Stadtverkehr ausgewiesen. Eine einzige Nacht an der 230-Volt-Haushaltssteckdose reicht zwar nicht ganz aus, um einen leer gefahrenen Akku per serienmäßigem Ladekabel aufzufüllen. Kia gibt für den Ladevorgang rund 18 Stunden an, was auch der gestiegenen Batteriekapazität entspricht. Doch

Mit spezifischen Einstellungen wie der „Driver only“-Taste der Klimaanlage, die Belüftung beziehungsweise Heizung nur auf den Fahrer konzentriert, lässt sich die Freude am Sparen sogar noch steigern. Per Direktzugriff via EV-Schalter bleibt man in Sachen Reichweite, Energiefluss, Batteriezustand und Ladesäulen in der Umgebung immer auf dem Laufenden. Vier wählbare Drive-Modi geben je nach Bedarf Sparsamkeit oder Sportlichkeit den Vorzug. Den täglichen Umgang erleichtert unter anderem ein beleuchteter Ladestecker im Kühlergrill.

Die Ladekabel landen nach Gebrauch in einer Tasche im Kofferraum, dessen Fassungsvermögen das Prädikat „familientauglich“ verdient. Zumal sich das Kofferabteil durch Umliegen der asymmetrisch geteilten Rückenlehnen erweitern lässt. Positiv: Um eine ebene Ladefläche zu schaffen, müssen weder Kopfstützen ausgebaut noch Gurte verlegt werden.



dürfte der Stromspeicher nur in seltenen Fällen zur Neige ausgekostet werden. Dank großzügig bemessener Reichweite genießen selbst Berufspendler die ungewohnte Entscheidungsfreiheit, den Koreaner heute, morgen oder vielleicht doch erst übermorgen an die Steckdose zu hängen. Sechs Stunden werden für den kompletten Ladevorgang an der 7,2 kW-Wallbox benötigt, 42 Minuten an 100 kW-Gleichstrom-Ladestationen.

Statt Reichweitenstress verbreitet der e-Niro Freude am elektrischen Fahren: Der fast zwei Tonnen schwere Fronttriebler beschleunigt dank unmittelbar zur Verfügung stehenden Drehmoments fulminant und versteht es pädagogisch wertvoll, den Ehrgeiz im sparsamen Umgang mit Energie zu wecken: Schnell hat die Fußbremse ausgedient, stattdessen wird per Schaltpaddel am Lenkrad in drei unterschiedlich starken Stufen rekuperiert (Rückgewinnung von Bremsenergie) und damit das Auto vorausschauend verlangsamt.

Zusätzliche Staumöglichkeiten gibt es unter dem faltbaren Ladeboden. Überhaupt hält der kompakte Fünftürer zahlreiche Ablagen und Staufächer bereit. Mit Klimaautomatik, Bluetooth-Anschluss, USB-Stecker sowie Smartphone-Anbindung rollt der e-Niro schon in der Basisausstattung an. Hinzu kommen Stau- und Spurhalteassistent sowie adaptive Geschwindigkeitsregelung, die teilautonomes Fahren ermöglichen.

Fünf Leute finden in der Freizeitkutsche Platz. Dass die Kopffreiheit im Fond begrenzt ist, spüren groß Gewachsene allerdings schon beim Zustieg durch schmale Türausschnitte. Vorn sind die Sitze ausreichend bequem, bieten gute Seitenführung, aber recht kurz getratene Oberschenkelauflagen. Die Rundumsicht leidet unter der stark geneigten Frontscheibe und den massiven C-Säulen. Auch in dieser Hinsicht ist der Kia e-Niro ein ganz normaler Kompakt-SUV – ebenso überraschend wie beruhigend.

Carsten Müller ■

## Update für den Kia e-Niro

Kia hat den e-Niro überarbeitet. In der heimischen Garage verkürzt künftig ein neues Ladegerät die Ladedauer des elektrischen Kompakten.

■ Kia verpasst dem e-Niro fürs Produktionsjahr 2020 ein Update. Optisch bleibt sich das koreanische Elektroauto treu, nur die veränderte Leuchtgrafik der LED-Rückleuchten verriet die überarbeitete Version. Außerdem gibt es die neue Lackfarbe „Yachtblau Metallic“.

**GRÖßERER NAVI-BILDSCHIRM** Im Innenraum gibt es ab der Ausstattungslinie „Vision“ zukünftig ein neues 10,25-Zoll-Display sowie das Optikpaket „Electric Blue“. Mit dem dazugehörigen neuen Infotainmentssystem können mehrere Geräte zeitgleich per Bluetooth gekoppelt werden. Der Fahrer erhält über die Funktion „Kia Live“ Echtzeitinformationen zum Ver-

kehrsaufkommen oder über den Standort der nächsten Ladesäulen. Bei den Assistenzsystemen tut sich ebenfalls etwas: Eine Verkehrszeichenerkennung weist künftig auf gültige Tempolimits hin.

### NEUES LADEGERÄT VERKÜRZT DIE LADEDAUER

Den Antrieb haben die Ingenieure nicht angetastet. Wie bisher können die Kunden zwischen zwei Batteriegrößen bzw. zwei Leistungsstufen wählen. Bei der 136 PS (100 kW) starken Einstiegsversion fasst der Stromspeicher 39,2 kWh, die eine Reichweite von 289 Kilometern ermöglichen sollen. Darüber rangiert die 204 PS-Variante (150 kW), die dank des



64 kWh großen Akkus 455 Kilometer schaffen soll. Kia bietet für den e-Niro jetzt optional ein 10,5 kW-Ladegerät an, das erstmals mit dreiphasigem Wechselstrom betrieben werden kann. Die Ladezeit an einer herkömmlichen Haushaltssteckdose soll damit deutlich verkürzt werden. Konkrete Angaben zur geschrumpften Ladedauer gibt es allerdings noch nicht. Ohne das aufpreispflichtige Ladegerät nimmt das Befüllen der Strom-

speicher an einer 230-Volt-Steckdose bislang mindestens elf Stunden in Anspruch, bei der Variante mit dem größeren Akku sind es nochmals sieben Stunden mehr. Da die Änderungen relativ gering ausfallen, bleiben die Preise gleich. Los geht es weiterhin bei 35.290 Euro, während die stärkere Variante mit 204 PS wie gewohnt mit mindestens 39.090 Euro zu Buche schlägt. Die Modellpflege ist ab sofort bestellbar. Elias Holdenried





## Radikaler Schnitt

Den Kia Soul gibt es jetzt nur noch als Elektroauto. Die Preise starten bei 33.990 Euro.

Kaum bei den Händlern hat der neue e-Soul von Kia bereits den ersten internationalen Preis abgefasst. Das Elektrofahrzeug des koreanischen Herstellers gewann den Womens World Card of the Year vor dem Audi e-tron Quattro und dem Tesla Model 3. Interessant ist hier neben der Rangfolge auch die Tatsache, dass der seit 2010 vergebene Preis aus einer reinen

Frauen-Jury – diesmal aus 34 Ländern – ausgelobt wird.

Speziell mit dem 4,20 m messenden Elektro-Crossover wollen die Asiaten ihre Ambitionen beim aktuellen Elektro-Hype in Deutschland unterstreichen und ganz vorn mitspielen. Das ehrgeizige Ziel der Marke lautet, bis 2025 rund 25 Modelle und Modellvarianten mit elektrifiziertem Antrieb einzuführen.

Bei dem kantigen Asiaten ist es inzwischen die dritte Generation vom Soul, der in Europa nun ausschließlich als Elektroversion angeboten wird. Zum neuen Auftritt des eigenwilligen Gefährts gehören das Fahrwerk, Infotainment- und Assistenztechnologien und vor allem ein deutlich leistungsstärkerer Elektroantrieb mit mehr Power in zwei Antriebsvarianten. Für den

**Kultiger Kasten:** der Kia e-Soul hat an Ausstrahlung zugelegt.

flüssig gekühlten Lithium-Ionen Polymer-Akku mit 64 (bisher 30 kWh) verspricht der Hersteller eine Normreichweite von 452 Kilometern und im City-Zyklus sogar bis zu 648 Kilometer mit einer Batterieladung – das sei laut Kia mehr als viele benzinbetriebene Fahrzeuge im Stadtverkehr mit einer Tankfüllung schaffen. Das Grundmodell mit 39,2-kWh-Akku und 136 PS hat eine Reichweite von 276 Kilometern (City-Zyklus: 407 km). Dank 395 Nm Drehmoment sprintet die stärkere Variante mit 204 PS statt bisher 150 PS in 7,9 Sekunden auf Tempo 100, die kleinere Version benötigt 9,9 Sekunden. Über den serienmäßigen Schnellladeanschluss (CCS-Stecker) lassen sich die Batterien an einer 100-kW-Station in 54 Minuten zu 80 Prozent aufladen. Der Einstiegspreis von 33.990 Euro be-

zieht sich auf die kleinere Version. Die größere beginnt bei 37.790 Euro und wird mit einem Verbrauch von 15,7 kWh/100 km beziffert. Im Preis jeweils inbegriffen ist die Sieben-Jahre-Herstellergarantie, die auch für die Batterie gilt.

Das Spektrum an verfügbaren Technologien reicht vom variablen regenerativen Bremssystem und dem serienmäßigen Stauassistenten über ein Batterie-Vorheizsystem bis zum Kia-Telematiksystem UVO Concept. Es feiert im e-Soul seine Europapremiere und bietet unter anderem App-gesteuerte Fernbedienungsfunktionen. Zum umfangreichen Sicherheitspaket gehören Frontkollisionswarner mit Fußgängererkennung, aktiver Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner, Fernlichtassistent und der Notruf-Service eCall.

Am Design wurde feinfühlig Hand angelegt. Die Front- und Heckstoßfänger sind betont aerodynamischer gestaltet. Auffallend am neuen Gesicht sind auch die schmalen LED-Scheinwerfer. Der Ladeanschluss ist wie bei seinem ebenfalls elektrischen Markenbruder Niro EV in der Blende integriert.

Innen macht der Elektro-Crossover einen geräumigen Eindruck, Ablagen gibt es reichlich. Der Platz ist auch hinten nicht zu eng bemessen. Die Batterie im Fahrzeugboden schränkt jedenfalls nicht ein – auch beim Kofferraum mit 315 bis 1340 Litern nicht. Das Cockpit mit dem großen Bildschirm (10,25 Zoll) ist übersichtlich gestaltet.

Angewählt werden die Gänge mit einem Drehschalter statt eines konventionellen Wählhebels. Geräuschlos setzt sich der 1,8 Tonne in Bewegung und ist schnell auf Geschwindigkeit. Das maximale Drehmoment von 395 Nm (bisher: 285 Nm), steht wie bei E-Mobilen üblich, schon ab dem Start zur Verfügung. Das Fahrwerk macht auch auf weniger gutem Untergrund einen recht komfortablen Eindruck. Der e-Soul ist nicht nur wendig, sondern er federt auch gut ab. Das neue Fahrwerk gibt sich insgesamt sportlich, was auch durch die Mehrlenkerhinterachse begründet ist. Vier Modi lassen sich anwählen von Komfort, über Sport, Eco und Eco+, je nach Fahrspaß oder sparsamerer Fahrweise.

Heiko Faber ■

## Ein unkomplizierter Koreaner

Der Kia e-Soul vereint alle Zutaten, um auch lange Strecken bequem zu bereisen.

Reichweite? Preise? Infrastruktur? Das sind keine echten Probleme mehr für Elektroautos, wie der Kia e-Soul belegt. Ein wenig Umgewöhnung ist beim Umstieg vom Verbrenner zwar nötig, doch der Batterie-Crossover zahlt seinem Nutzer die Mühen großzügig zurück.

Zunächst einmal die großen Rahmendaten des e-Soul: Der kompakte Crossover ist 4,20 Meter lang, in der Top-Variante 150 kW/204 PS stark, kommt laut Norm 452 Kilometer weit und kostet knapp 38.000 Euro, von denen rund 4.000 Euro Umweltbonus abzuziehen sind. Ist das zu teuer, gibt es auch eine schwächere (100 kW/136 PS) Variante mit geringerer Reichweite (276 Kilometer) für 34.000 beziehungsweise nach Bonusabzug 30.000 Euro. Meistens gekauft (und von uns getestet) wird die stärkere Variante, für viele Käufer dürfte aber auch das schwächere Modell ausreichen.

Denn die größere Batterie nutzen wir vor allem, um den

Umstand der schlechten Ladeinfrastruktur im Testgebiet auszugleichen. Einmal „Volltanken“ reicht bei rund 400 vom Bordcomputer angezeigten Reichweitenkilometern für mehrere Tage Fahrerei, die Suche nach einer Ladesäule war damit angenehm selten nötig. Beim Stromzapfen gibt sich der e-Soul recht unkompliziert, ist allerdings etwas langsamer als nötig. Vor allem an den üblichen 22-Kilowatt-AC-Säulen oder Wallboxen, wo er lediglich einphasig mit 7,2 kW lädt. So dauert es eine ganze Nacht oder einen kompletten Arbeitstag, bis ein leerer Akku vollkommen aufgeladen ist. Kurzes Auftanken während des Einkaufs im Discounter lohnt den Aufwand nicht; das Kabel bleibt in diesen Fällen wohl meist im Kofferraum. An Schnellladern saugt der e-Soul immerhin mit 80 kW, was eher durchschnittlich flott, im Alltag aber meist ausreichend ist. Die übliche Ladung auf 80 Prozent Kapazität dauert circa eine Stunde, für die Weiterfahrt reicht aber auch eine Teilladung.

Die meist zur Verfügung stehenden 100 kW oder mehr genehmigt sich der Koreaner aus Rücksicht auf die Batterielebensdauer nicht. Um den Verbrauch im Normbereich (Herstellerangabe: 15,7 kWh) zu halten, muss sich nicht einmal besonders angestrengt werden. Entspanntes Mitschwimmen im morgendlich und abendlich recht zähflüssigen Autobahnverkehr reicht dafür völlig aus. Wer allerdings die Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h oder die Spurfähigkeiten im Stadtverkehr permanent ausstestet, der kommt auch locker in die 20-kWh-Bereiche. Die Batterie reicht dann auch nur für knapp 300 Kilometer oder weniger. Prinzipiell sind aber zumindest bei gemäßigten Temperaturen mehr als 400 Kilometer drin. Die versprochenen 452 Kilometer zeigte der Bordcomputer allerdings auch bei vollem Akku nie an.

Die Ladefrage ist aber auf der Straße schnell vergessen. Die 395 Nm Drehmoment sorgen für wuchtigen Antritt und



Der kurze elektrische Koreaner in Kastenform hat einen 452 Kilometer langen Atem.

energischen Durchzug, zumindest bei Stadtgeschwindigkeit.

Auch fahrdynamisch passt das Paket, der kräftige Motor und der tiefe Schwerpunkt sorgen für flinkes Fortkommen in der City und auf der kurvigen Landstraße. Ein echter Dynamiker für Sportfahrer ist der am Ende fast zwei Tonnen schwere Crossover aber natürlich nicht.

Dafür hat der auffällig gestylte Kasten durchaus prak-

tische Qualitäten, bietet trotz handlicher Abmessungen selbst hinten ordentliche Platzverhältnisse, und der Kofferraum fällt dank der im Unterboden montierten Akkus alltagstauglich aus.

Alles gut also mit dem koreanischen Elektromobil? Im Prinzip schon.

Der Haken: Lieferengpässe bei den Batterien. 2020 könnte sich die Lage jedoch verbessern.

Holger Holzer ■

### FAHRZEUGSCHEIN

#### Kia e-Soul

- Elektromotor: 150 kW/204 PS
- Max. Drehmoment: 395 Nm bei 0-3.600 U/min
- Akkukapazität: 64 kWh
- Höchstgeschwindigkeit: 167 km/h
- Beschleunigung: 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
- Testverbrauch: 16,0 kWh
- CO<sub>2</sub>-Emission: 0 g/km
- Effizienzklasse: A+
- Länge: 4,20 m
- Breite mit Spiegeln: 2,02 m
- Höhe: 1,60 m
- Leergewicht: 1.757-1.833 kg
- Zuladung: 423 kg
- Kofferraum: 315-1.339 Liter
- Preis: ab 37.790 Euro



## DAUERTESTBILANZ · Kia Sportage



### Außer Spesen...

Der Kia Sportage mit 185-PS-Diesel ist einer jener Dauertestwagen, die wir ungern wieder hergeben – ein angenehmer Reisekumpel, dauerhaft zuverlässig.

Auszug aus Auto Bild allrad, Ausgabe 01-2020 / 06.12.2019

Nein, das ist kein Gut- und günstig-Koreaner mehr, der da im April 2017 auf unseren Hof rollt: Auf dem Preisschild prangen 40.540 Euro. Der Gegenwert ist allerdings nicht zu verachten: GT-Line-Ausstattung (ein Art Sportpaket, 5.300 Euro), der stärkere der beiden 2,0-Liter-Diesels (185 PS), zweifarbige Lederausstattung mit belüfteten Vordersitzen (1.090 Euro), Technikpaket P5 (1.190

Euro, enthält DAB-Radio, elektrische Heckklappe, Spurwechselassistent und Querverkehrswarner), Metallclack (550 Euro), Induktiv-Ladestation (120 Euro – preiswert, für den BMW X1 etwa kostet so etwas 500 Euro). Sollte man so viel Geld für einen Koreaner ausgeben? Nach 103.166 km in dem Euro-Koreaner (gebaut in der Slowakei) können wir das nur bejahen – er hat jeden Cent gerechtfertigt.

Es hat seine Gründe, dass wir dieses SUV gern als Fotografen-Taxi genutzt haben, vor allem für Faszinations-Fotoproduktionen, für die wir auch mal weit in die Schweiz oder die Niederlande hineinfahren. Das heißt: harte Kilometerkloperei. Für die bietet sich der Sportage an mit seinen generösen Platzverhältnissen und belüfteten Sitzen. Letztere waren noch vor wenigen Jahren S-Klasse und

ansonsten nur der örtlichen Hosenreinigung in die Tasche arbeitenden Alu-Trittbretter die Breite auf volle 1,90 Meter wachsen. Umstritten ist bei uns die Heckklappe: Die einen sehen sie als gewichtstreibenden Zeitfresser und äußern sich genervt über ihr Eigenleben. Junge Familienväter hingegen wissen sie zu schätzen, wenn sie mit Pampers bepackt vom Drogeriemarkt kommen. Eintrag im Fahrtenbuch: „Das Raumangebot ist eine Wucht: zwei Erwachsene, ein Baby in entsprechender Schale, Gepäck für zweieinhalb Wochen, Kinderwagen, zwei große Kisten mit Technikausrüstung – da sollte sich der Audi Q5 mal eine Scheibe von abschneiden mit seinem spürbar kleineren Innenraum.“

Rolf Klein ■

## FAZIT

Eine makellose Vorstellung hat der Sportage IV bei uns abgeliefert. Das Vorgängermodell hatten wir 2014 auch im Dauertest – bei ihm zeigten am Ende Kupplung und Stoßdämpfer Verschleiß. Aber hier? Nichts, gar nichts. Die Koreaner haben schnell dazugelernt.

## GESAMTWERTUNG



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

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

## FAHRBERICHT · Kia Stinger



Der anzugsstarke Koreaner macht den deutschen Sportwagen Konkurrenz: zu einem vergleichsweise fairen Preis.

Man guckt hin. Frau auch. Es gibt in der Stadt kaum eine Situation, bei der man an der Ampel hält – und keiner guckt. Es ist verständlich, denn der Kia Stinger ist ein Auto, das aus der Norm fällt. Auch wenn er den Einheitsbrei der Windschlüpfgrigkeit nicht mitmacht und ein eigenes Gesicht wahr, macht seine flache Front keinen Hehl daraus, dass es sich um einen Sportwagen handelt. Ein Wagen, der satte 366 PS hat und sich gern mal 15 Liter zur Brust nimmt, wenn man eine sportliche Fahrweise an den Tag legt.

Nähern wir uns dem Koreaner zunächst sachlich und klä-

ren, warum am Heck (und auf den Fußmatten) „GT“ steht. Ob „Grand Touring“ (englisch), „Grand Turismo“ (italienisch) oder „Grand Tourisme“ (französisch) – die Abkürzung „GT“ verbindet man unwillkürlich mit Sportwagen. Dabei waren GT-Fahrzeuge ursprünglich komfortable Limousinen oder Coupés, die ein gutes Platzangebot mit einem kräftigen Motor verbunden haben, um für die große Reise (französisch: Grand Tour) gerüstet zu sein. Eine Beschreibung, die auf den Kia Stinger GT passt wie die Faust aufs Auge. Denn die Karosserie ist eigentlich ein Coupé, bietet aber dennoch fünf Türen und einen



Das Cockpit ist modern und hochwertig: Das notwendige Infotainment ist natürlich auch an Bord.

großen Kofferraum. Das führt zu dem Satz: Der Stinger ist ein Auto für den sportlichen Fahrer (w/m/d) mit Familie.

Was macht man nun mit 366 PS unter der Fronthaube? Gelassen bleiben. Immer mit dem Gedanken: Man könnte,

Feuerrot und blitzschnell: 366 PS treiben den Grand Tour Boliden in 5,5 Sekunden auf 100 km/h.

wenn man will. Erst recht, wenn BMW und Co. denken, sich zwischen zwei Ampelkreuzungen messen zu müssen – einfach lächeln. Das man in knapp 5,0 Sekunden auf 100 km/h wäre (in 17,4 Sekunden auf 200 km/h), verraten wir in der Innenstadt nicht.

Das sieht anders aus, wenn man auf einigen der letzten Autobahnkilometern ohne Tempolimit das Gewicht sanft aber doch entschlossen und mit Hingabe auf den rechten Fuß verlagert. Erst bei 270 km/h soll Schluss sein. Meine 230 km/h reichen mir aber auch schon. Nichts wackelt, mein kleiner koreanischer Freund vermittelt mir auch hierbei genug Sicherheit. Man muss sich heutzutage schon fast für solches Verhalten entschuldigen: Es macht aber Spaß, den Stinger zu bewegen. Wie er beschleunigt, sich vor der Kurve scharf abbremsen lässt und dann spurtreu und gut haftend um die Ecke geht. Da gibt es kaum Wanken und wenig Schieben. Bis zum Grenzbereich kann man auf neutrales Fahrverhalten vertrauen.

Liebe Freunde der bayerischen Sportwagenzunft: Es gibt Alternativen. Und dabei ist der Stinger um ein paar Tausend

## Vergleichstest · SUV Extra

Herbst 2019 / 18.10.2019

### Sieg für Sorento

■ **Große Klasse:** Unter dem Titel „Richtig groß und günstig“ stellte die Fachzeitschrift Auto Bild in einem SUV-Sonderheft die Frage, wer von den beiden Großraum-SUV Kia Sorento 2.2 CRDI und Ford Edge 2.0 EcoBlue der Bessere in der 40.000-Euro-Klasse ist. Der Kia Sorento machte das Rennen insbesondere wegen der Sieben-Jahre-Garantie, dem günstigeren Preis, der sehr guten Bremswirkung, dem größeren Tank, der geringeren Karosseriebreite und der längs verschiebbaren Rückbank. „Kia Sorento und Ford Edge halten genau das, was ihr Äußeres verspricht: Sie bieten viel Platz in komfortabel eingerichteten Innenräumen“, schreibt Redakteur Martin Braun in seinem Fazit.

Euro günstiger als die Sportler aus München oder Ingolstadt.

Gespart wird im Stinger allerdings nicht. Nappa-Leder für fast alle Flächen sowie hochwertiger Kunststoff, wo es nicht nur um Optik, sondern auch um Stabilität geht, wurden zu einem durch Sachlichkeit und Funktionalität geprägten Interieur kombiniert. Keine Frage, dass die neuesten Sicherheits- und Assistenzsysteme mit an Bord sind. Ergänzt durch Harmann-Kardon-Sound aus 15 Lautsprechern. Eine vernünftige Soundwolke zum unvernünftigen Ausreizen der Asien-Power.

Der Kia Stinger ist ohne Zweifel ein eigenwilliges Auto mit eigenem Charakter. Trotzdem kommt man, wenn man sich das Auto in Ruhe anschaut, nicht umhin, Vergleiche anzustellen. Es wurde nichts „geklaut“, aber es werden Anleihen an europäische Konkurrenzfahrzeuge deutlich. Die Schalter in der Mittelkonsole erinnern an Stuttgart, das Lenkrad ist eine Blaupause aus Ingolstadt. Die Haptik der Bedienelemente hat sich in den letzten Jahren derart verbessert, dass man sich mit geschlossenen Augen in einem Premiumfahrzeug aus der oberen Mittelklasse wähnt.

Gibt's was zu meckern, damit der Test auch glaubwürdig bleibt? Ja, ein bisschen. Der Wagen ist zu schwer (1.933 Kilo Leergewicht), tritt man zu behertzt aufs Gaspedal, neigt der Wagen zum Übersteuern. Die Bremsen sind für das Gewicht leider unterdimensioniert. Mindestens 14 Liter verbraucht der kräftige Gran Turismo, wenn man ihn, sagen wir, angemessen sportlich fährt. Zwölf Liter sind möglich. Weniger Verbrauch, weniger Spaß.

Klaus Kronstein ■

## FAZIT

Der fünftürige Mittelklasse-Flitzer hat mächtig Dampf unter der langgezogenen Motorhaube. Und zu den sportlichen Qualitäten gesellen sich das Platzangebot und der Komfort, den man von einem Auto dieser Größe erwartet. Wer sich sonst keiner Sünde bewusst ist, kann sich diese Auto-Sünde leisten. Auch finanziell.

## DATEN

Kia Stinger 3.3 T-GDI V6 GT AWD  
Motor: 3.342 ccm, Bi-Turbo, 269 kW/366 PS, perm. Allrad, 8-Gang-Automatik, Euro 6d-Temp, 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek, Spitze: 270 km/h, Verbrauch (laut Kia): 10,5 l Super/100 km, CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 240 g/km, Grundpreis: 55.900 Euro, Testwagen (Metallic Rot): 56.790 Euro

Dieses Fahrzeug wurde uns von Kia zum Test zur Verfügung gestellt.