

Pressespiegel Q2-2021



Kia EV6

<u>Was Scharfes vom Koreaner</u>	Auto Bild 16-2021 / 22.04.2021	GT AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 21,9 kWh/100km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km
<u>Crossover mit Widescreen-Cockpit</u>	auto motor und sport online / 12.05.2021	GT AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 21,9 kWh/100km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km
<u>Wir nehmen im Kia EV6 Platz</u>	Auto Zeitung online / 10.05.2021	GT AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 21,9 kWh/100km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km
<u>Mit der Lizenz zum Turbo-Laden</u>	Nürnberger Nachrichten / 10.04.2021	GT AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 430 kW (585 PS): Stromverbrauch kombiniert 21,9 kWh/100km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km

Kia Sorento PHEV

<u>Das große Laden</u>	Auto Straßenverkehr 11-2021 / 28.04.2021	1.6 T-GDI AWD (Benzin/Strom/Automatik); 195 kW (265 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,6 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 16,1 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 36 g/km
------------------------	--	---

Flottenkönig jetzt auch mit Stecker

Main-Echo / 03.04.2021

1.6 T-GDI AWD (Benzin/Strom/Automatik); 195 kW (265 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,6 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 16,1 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 36 g/km

Kia Sorento

Großer Fortschritt

Auto Bild Allrad 07-2021 / 02.06.2021

2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km

Parken auf Knopfdruck

HÖRZU online 24-2021 / 11.06.2021

2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km

Der Kia Sorento wirkt wunderbar feingeschliffen

Auto Bild 19-2021 / 12.05.2021

2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km

Mit Back-Up in die Cloud fahren

Frankfurter Allgemeine Zeitung / 18.05.2021

2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km

Kia Sorento / Kia Sportage

Markeninternes Duell

Auto Zeitung 11-2021 / 12.05.2021

2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km

2.0 CRDi AWD EcoDynamics+ (Diesel/Automatik); 136 kW (185 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,7 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 149 g/km

Movement that inspires

Kia ProCeed

Koreanisches Meisterstück

Auto Bild 17-2021 / 29.04.2021

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

Kia XCeed

Auf allen Straßen verlässlich

Rheinische Post / 03.07.2021

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

Kia Ceed Sportswagon

Wenn innere Werte gefragt sind

Offenbach-Post / 17.07.2021

1.5 T-GDI (Benzin/Doppelkupplung); 117,5 kW (160 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,8 l/100 km; CO₂-Emission
kombiniert 132 g/km

Kia e-Soul

Dieser Kasten steht unter Strom

Heilbronner Stimme /
21.07.2021

64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe);
150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert
15,7 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Ein Kasten – mit anständiger
Reichweite

Mannheimer Morgen /
19.06.2021

64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe);
150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert
15,7 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Ein Radträger für den e-Soul

Auto Bild 22-2021 / 02.06.2021

64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe);
150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert
15,7 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Kia e-Niro

<u>Die Qualität zum Erfolg</u>	Augsburger Allgemeine / 08.05.2021	64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km
<u>Eine späte, aber durchaus schöne Blüte</u>	Berliner Morgenpost / 19.06.2021	64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 0 g/km

Kia Stonic

<u>Kias Kleiner macht auf Öko</u>	tz München / 22.05.2021	1.2 (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoff- verbrauch kombiniert 5,4 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 123 g/km
-----------------------------------	-------------------------	--

Kia Rio

<u>Kia Rio – der hat schon was Besonderes</u>	ntv online / 23.06.2021	1.2 (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoff- verbrauch kombiniert 5,2 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 118 g/km
<u>Etwas elektrisch</u>	Augsburger Allgemeine / 22.05.2021	1.2 (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraftstoff- verbrauch kombiniert 5,2 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 118 g/km

Kia Picanto

<u>Kia Picanto 1.0 T-GDI</u>	auto motor und sport 13-2021 / 02.06.2021	1.2 (Benzin/Autom. Schaltgetriebe); 62 kW (84 PS): Kraft- stoffverbrauch kombiniert 4,9 kWh/100 km; CO ₂ -Emission kombiniert 110 g/km
------------------------------	--	---

Kia Stinger

Den Stachel nachgeschärft

GRIP 03-2021 / 23.04.2021

3.3 T-GDI GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 238 g/km

Dieser GT sticht ins Wespennest

Bild / 11.06.2021

3.3 T-GDI GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 238 g/km

PRESSESPIEGEL

Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen

AUSGABE · 02-2021

Kia EV6

Auto Bild 16-2021 / 22.04.2021 Was Scharfes vom Koreaner	1
auto motor und sport online · 12.05.2021 Elektro-Crossover mit Widescreen-Cockpit	2
Auto Zeitung online · 10.05.2021 Wir nehmen im Kia EV6 Platz	3
Nürnberger Nachrichten 10.04.2021 Mit der Lizenz zum Turbo-Laden	3
Kia Sorento PHEV	
Auto Straßenverkehr 11-2021 / 28.04.2021 Das grosse Laden	4
Main-Echo 03.04.2021 Flottenkönig jetzt auch mit Stecker	4
Kia Sorento	
Auto Bild Allrad 07-2021 / 02.06.2021 Grosser Fortschritt	5
HÖRZU online · 24-2021 / 11.06.2021 Parken auf Knopfdruck	5
Auto Bild 19-2021 / 12.05.2021 Der Kia Sorento wirkt wunderbar feingeschliffen	5
Frankfurter Allgemeine Zeitung 18.05.2021 Mit Back-Up in die Cloud fahren	6
Kia Sorento/Kia Sportage	
Auto Zeitung 11-2021 / 12.05.2021 Markeninternes Duell	6
Kia ProCeed	
Auto Bild 17-2021 / 29.04.2021 Koreanisches Meisterstück	7
Kia XCeed	
Rheinische Post 03.07.2021 Auf allen Straßen verlässlich	7
Kia Ceed Sportswagon	
Offenbach-Post 17.07.2021 Wenn innere Werte gefragt sind	7
Kia e-Soul	
Heilbronner Stimme 21.07.2021 Dieser Kasten steht unter Strom	8
Mannheimer Morgen 19.06.2021 Ein Kasten – mit anständiger Reichweite	8
Auto Bild 22-2021 / 02.06.2021 Ein Radträger für den e-Soul	8
Kia e-Niro	
Augsburger Allgemeine 08.05.2021 Die Qualität zum Erfolg	9
Berliner Morgenpost 19.06.2021 Eine späte, aber durchaus schöne Blüte	9
Kia Stonic	
tz München 22.05.2021 Kias Kleiner macht auf Öko	10
Kia Rio	
ntv online · 23.06.2021 Kia Rio – der hat schon was Besonderes	10
Augsburger Allgemeine 22.05.2021 Etwas elektrisch	11
Kia Picanto	
auto motor und sport 13-2021 / 02.06.2021 Kia Picanto 1.0 T-GDI	11
Kia Stinger	
GRIP 03-2021 / 23.04.2021 Den Stachel nachgeschärft	12
Bild 11.06.2021 Dieser GT sticht ins Wespennest	12



Mit 800-Volt-Schnellladetechnik soll in unter fünf Minuten Saft für 100 Kilometer in die Batterie geströmt sein.

Auto Bild 16-2021 / 22.04.2021
HINGUCKER · Kia EV6

WAS SCHARFES VOM KOREANER

Mehr Crossover geht kaum: Der EV6 vereint die vier Elemente Sportwagen, SUV, Limousine und Kombi. Details zur 800-Volt-Technik und Preise hatte Kia schon vor Kurzem verraten, jetzt durften wir zum ersten Mal Platz nehmen im vielleicht schärfsten Stromer des Jahres.



Geduckt wie ein Sportwagen, mit 170 bis 584 PS von okay bis oha motorisiert. WLTP-Reichweite: bis zu 510 Kilometer.



Der Kofferraum fasst 520 bis 1.300 Liter. Kabel lagern im Frunk (front trunk, Kofferraum vorn), dort gibt es weitere 20 bis 52 Liter.



Das Heck mit markantem Leuchtenband ist ausdrucksstark, der Basispreis auch: Bei 44.990 Euro geht es ab Herbst los.

Zwei 12,3-Zoll-Monitore, Zweispeichenlenkrad, schlanker Armaturenräger und schwebende Mittelkonsole. Ein modernes und praktisches Cockpit.



Viel Luft ums Knie im Fond. Für Große wird es dafür oben knapp, weil die Batterien im Unterboden stecken.

21.07.2021
NEUVORSTELLUNG · Kia EV6

KIA EV6: 528 KILOMETER REICHWEITE MIT EINER AKKULADUNG

Erwartungen übertroffen: Der neue Kia EV6, das erste ausschließlich für den Batterieantrieb konzipierte Modell der Marke, verfügt über eine der größten Reichweiten im Elektrofahrzeugmarkt: Bis zu 528 Kilometer können die Ausführungen mit 77,4 kWh-Batterie und Heckantrieb im kombinierten Zyklus zurücklegen, ehe der Akku wieder geladen werden muss. Dies ist das offizielle Ergebnis der abgeschlossenen ECE-Homologation. Damit hat der Kia EV6 in dem offiziellen Zulassungsverfahren für neue Fahrzeugtypen in Europa die bisherigen Schätzungen des Herstellers noch übertroffen. Auch die allradgetriebene Version knackt die 500-Kilometer-Marke. Der Kia EV6 ist das erste Modell auf Basis der neuen Elektroplattform E-GMP (Electric Modular Platform). ■





ELEKTRO-CROSSOVER MIT WIDESCREEN-COCKPIT

Kia bringt in der zweiten Hälfte 2021 mit dem EV6 das erste Elektroauto auf der neuen Plattform E-GMP an den Start. Als EV6 GT gibt es zudem eine Performance-Version mit Allrad, großer Batterie und 585 PS. Innen geht es in allen Modellvarianten modern zu.

PLATTFORM

Im Gegensatz zum Kia e-Niro und dem Kia e-Soul, die Elektrovarianten von Verbrenner-Fahrzeugkonzepten sind, basiert der Kia EV6 auf einer neuen, für den Elektroantrieb optimierten Plattform.

Die E-GMP (Electric-Global Modular Platform) ist flexibel skalierbar und für Plug-in Hybrid, Wasserstoff- sowie reinen Batterie-Antrieb ausgelegt. Im Unterboden sind, ähnlich wie beim Modularen Elektrobaukasten von VW, die Batterien untergebracht. Neben den Kia-Modellen kommen auch Fahrzeuge von Hyundai – hier als erstes der Hyundai Ioniq 5 – in den Genuss der Plattform.

Neben dem Kia EV6 bringen die Koreaner noch elf weitere Elektroautos, davon sieben auf E-GMP und vier als Derivate existierender Modelle. Außerdem kommen noch Modelle für das Ride-Sharing und Poolhailing dazu. Auch der Genesis GV60 basiert auf der neuen Plattform.

TECHNISCHE DATEN

Im Vergleich zum Konzern-Bruder Hyundai Ioniq 5 erhält der EV6 auch zwei Batteriepacks sowie zwei Antriebs-Layouts: Heckantrieb (2WD) mit einem Elektromotor und Allrad (AWD) mit je einem E-Motor an den Achsen. Der Basis-Akku verfügt wie beim Ioniq 5 über 58,0 kWh, die große Batterie kommt indes auf 77,4 kWh und hat damit über 4,8 kWh mehr Kapazität. Das Modell EV6 GT-Line ist ausschließlich mit der großen Batterie verknüpft und kommt als 2WD und 4WD auf den Markt. Das Top-Modell, der Kia EV6 GT, liefert mit seinen beiden E-Motoren 430 kW (585 PS), stellt ein maximales Drehmoment von 740 Nm bereit und rennt in 3,5 Sekunden von Null auf 100 km/h. Als Top-Speed will Kia 260 km/h erreichen. Übrigens, die Reichweite untergebracht. Neben den Kia-Modellen kommen auch Fahrzeuge von Hyundai – hier als erstes der Hyundai Ioniq 5 – in den Genuss der Plattform.

LADEN

In 18 Minuten soll der EV6 per Schnellladung zu 80 Prozent aufladbar sein, in unter 4,5 Minuten fließt Strom für 100 Kilometer in die Batterie. Die 800-Volt-Ladung ist beim Kia Standard, wer mit nur 400 Volt lädt, kann dies über das Multilade-System ohne zusätzliche Adap-

ter oder Komponenten tun. Der Kia EV6 bietet außerdem noch die bidirektionale V2L-Technik (Vehicle-to-Load) mit 3,6 kW an. Sie erlaubt es während der Fahrt Technik-Equipment aufzuladen. Auch über eine externe Ladebuchse versorgt der EV6 im Stand zum Beispiel eine Klimaanlage oder einen Fernseher bis zu 24 Stunden mit Strom – auch andere E-Autos können via V2L geladen werden.

Übrigens: Mit mehr als 35 Prozent Ladung kann das Modell Lasten bis 1.600 Kilogramm ziehen.

EXTERIEUR

Beim Design orientiert sich der Kia EV6 an der Studie Imagine by Kia vom Genfer Autosalon 2019 und dem Futuron von der Importmesse CIEE in Shanghai von Ende 2019 – ohne jedoch das Design von damals komplett zu übertragen. Der EV6 ist in Zusammenarbeit der drei Kia-Designstudios in Namyang (Korea), Frankfurt und Irvine (Kalifornien, USA) entstanden. Chef-Designer Karim Habib zeichnet für den EV6 verantwortlich.

Der Crossover zeigt sich mit stark gewölbter Motorhaube, einem coupéhaften Dachverlauf und einem markanten Heck mit einer abstehenden Karoseriesicke. Sie nimmt das Heckleuchtenband sowie die Blinker

Kia bringt 2021 mit dem EV6 ein weiteres Elektroauto auf den Markt. Auch in der Ausstattungslinie GT Line ist der EV6 erhältlich.

auf – ermöglicht zudem eine besondere Lichtsignatur. Das neue Kia-Logo prangt mittig am Heck. Weit unten im Stoßfänger ist das Kennzeichenfeld untergebracht. Der Abschluss fällt nicht so flach aus wie bei der Genf-Studie.

In der Seitenansicht dominieren klare Flächen mit wenigen Sicken und rundlich ausgestellten Radhäusern. Hingucker sind hier die aerodynamisch optimierten Leichtmetallfelgen sowie die scheinbar durchbrochene C-Säule, wodurch das Dach zu schweben scheint. Die untere Fensterlinie steigt nach hinten an. Versenkbare Türgriffe sowie Schweller in Trittbrettform geben dem EV6 ein besonders Styling.

Die schmalen LED-Scheinwerfer dominieren die Front, die fast ohne einen Grill im klassischen Sinne auskommt. Dafür hat das Designteam die Motorhaube in einem großen Bogen tief nach unten gezogen. Zwei stark ausgeprägte Sicken leiten den Blick zur flach stehenden Windschutzscheibe. Die A-, B- und C-Säulen in Schwarz vermitteln ein durchgehendes Fensterband.

Der Kia EV6 dürfte sich bei den Abmessungen an der China-Studie mit 4,85 Metern Län-

ge, 1,55 Metern Höhe und einem Radstand von 3,0 Metern orientieren.

ist zusätzlich Ablageplatz geschaffen worden. Fahrer und Beifahrer nehmen auf stark konturierten Entspannungs-Sitzen mit tiefen Wangen Platz. Sie bestehen aus recyceltem Material. Der Fahrer greift in ein großes Zweispeichen-Lenkrad mit Bedienfeldern rechts und links. Das neue Kia-Logo prangt prominent auf dem Pralltopf. Das Platzangebot profitiert vom völlig ebenen Fahrgestellboden.



Ein breites Display, das aus zwei jeweils 12,3 Zoll großen Monitoren besteht, zieht sich bis zur Mittelkonsole.

INTERIEUR

Im Innenraum dominiert ein aufragender Armaturenräger, der eine Displaywand beherbergt. Sie reicht über zwei Bildschirme bis fast auf die Beifahrerseite. Vor dem Fahrer fungiert das Display als individuell einstellbares Kombiinstrument mit Darstellung aller fahrrelevanten Informationen. In der Mitte stellt das Touch-Display das Infotainment-System dar. In einer kleinen Leiste unterhalb der breiten Luftausströmer sind haptische Schalter für die Bedienung der Klimaanlage untergebracht.

Die Mittelkonsole mit Armaturenschwebel in den Innenraum hinein, beinhaltet zwei Cupholder sowie prominent den Start-Stopp-Knopf und den Drehsteller für die Gangwahl des Automatikgetriebes. Unter der hervorstehenden Konsole

FAKTEN

Wichtiges zur Electric Global Platform (E-GMP)

- Sportliches Modell: unter 3,5 s für 0 - 100 km/h
- Top-Speed: 260 km/h
- Maximalleistung: 600 PS
- Reichweite Basis-Modell: 500 km (WLTP)
- Ladedauer: 18 Minuten für 80 Prozent Ladung; 5 Minuten für 100 Kilometer
- Ladetechnik: 800 Volt, ohne Adapter auch Aufladung an 400 Volt-Stationen
- Bidirektionales Laden: Vehicle-2-Load mit 3,5 kW
- Antrieb: Heckantrieb mit weiterem Motor Allradantrieb
- IDA Integrated Drive Axle Fünflenker-Hinterachse

SICHERHEIT

Der Kia EV6 hält die folgenden Sicherheitsausstattungen teilweise gegen Aufpreis bereit:

- Highway Driving Assist 2 (HAD 2): Dank Frontkamera- und Radarsensoren sowie Navigationsdaten hält das System die Fahrspur und den Abstand zum vorausfahrenden Auto. Außerdem unterstützt er beim Spurwechsel.
- Safe Exit Assist (SEA) Ausstiegsassistent: Warnt Aussteigende vor nahenden Fahrzeugen.
- Remote Smart Parking Assist (RSPA): Einparkassistent mit Rückblickkamera sowie 360-Grad-Rundum-Kamerabild.



ABMESSUNGEN

Kia EV6

Länge	4.700 mm
Breite	k.A.
Höhe	k.A.
Radstand	2.900 mm
Kofferraum-Volumen	520 Liter
Kofferraum-Volumen bei umgelegter 2. Sitzbank	1.300 Liter
Volumen Front-Kofferraum (2WD)	52 Liter
Volumen Front-Kofferraum (4WD)	20 Liter

die sich auch auf die Antriebsbatterie bezieht. Eine Vorreservierung ist seit April 2021 gegen 100 Euro Gebühr möglich, sie wird bei Nichtkauf erstattet. Kunden, die bis 31.12.2021 bestellen, erhalten zwei Jahre lang Zugang zu Kia Charge ohne Grundgebühr, dazu ist für ein Jahr die Grundgebühr für das Ionity-Ladernetz inklusive. Der Marktstart ist dann ab der 2. Hälfte 2021.

Im Rahmen des „Plan S“ bringt Kia bis 2026 elf Elektroautos an den Start. Das erste ist der Kia EV6, dessen erste technische Daten schon aufhorchen lassen. Flexible Plattform, starke Basis-Akkus, gute Reichweite, Schnellladesystem – das Ganze noch gepaart mit der bekannten Kia-Optik und der entsprechenden Qualität der Koreaner: Fertig ist ein veritabler Konkurrent für VW ID.4 und Co. **Holger Wittich** ■

ANTRIEBE KIA EV6

Akku-Kapazität	Antrieb	Leistung	Drehmoment	0 - 100 km/h	Top-Speed
Long-Range 77,4 kWh	Allrad	325 PS	605 Nm	5,2 s	k.A.
EV6 GT 77,4 kWh	Allrad	585 PS	740 Nm	3,5 s	260 km/h*
Long-Range 77,4 kWh	Heckantrieb	229 PS	k.A.	k.A.	k.A.
Standard-Range 58 kWh	Allrad	235 PS	605 Nm	6,2 s	k.A.
Standard-Range 58 kWh	Heckantrieb	170 PS	k.A.	k.A.	k.A.

* angestrebter Wert





WIR NEHMEN IM KIA EV6 PLATZ

Die sportliche Speerspitze Kia EV6 GT fährt mit zwei E-Motoren und 430 kW vor.

Neuer Kia EV6: Das wissen wir zu Preis und Reichweite des Elektroautos, das es mit Heck- und Allradantrieb sowie als GT Line und sportliches Topmodell GT gibt. Erste Sitzprobe im Vorserienmodell!

Der koreanische Autobauer hat die Preise für sein elektrisches Crossover Kia EV6, den technischen Bruder des Ioniq 5 von Hyundai, bekannt gegeben: Los geht es bei 44.990 Euro. Mit dem EV6 stellt Kia sein erstes ausschließlich für Batteriebetrieb entwickeltes Fahrzeug auf die Räder. Als Basis dient die Electric-Global Modular Plattform (E-GMP), auf der der Hersteller bis 2026 weitere sieben Modelle aufbauen möchten.

Die Front wird von organischen Linien dominiert. Die umklammernde Grafik des Tagfahrlichts unterstreicht die spitz zulaufende Form der Scheinwerfer. Auf den bekannten Tiger-Nose-Kühlergrill verzichtet das Crossover. Das Heck fällt besonders ins Auge: Hier hat Kia ein Leuchtenband installiert, das an der Abrisskante der Heckklappe entlangführt und mit einem Schwung in Richtung der Hin-

terräder zeigt. Der Kia EV6 ist das erste Modell der Marke, das das neue Markengesicht der Designphilosophie „Opposites United“ trägt. Weitere E-Fahrzeuge mit den Buchstaben EV im Namen sollen folgen.

Wenige Wochen nach der Premiere hat Kia die technischen Eckdaten spezifiziert: Der Kia EV6 ist mit Heck- und Allradantrieb sowie zwei Batteriegrößen 77,4 kWh und 58,0 kWh erhältlich. Als reiner Hecktriebler hat der EV6 129 kW (58 kWh) und 168 kW (77,4 kWh) Leistung, als GT-Line mit serienmäßig großer Batterie 239 kW. Die sportliche Speerspitze EV6 GT fährt mit zwei E-Motoren und 430 kW vor. In 3,5 Sekunden beschleunigt er auf 100 km/h und fährt in der Spitze 260 km/h. Exklusiv ist die zusätzliche elektronische Sperrdifferential-Software. Die GT-Version ist ab 65.990 Euro zu haben. Die Herstellergarantie von sieben Jahren ist, wie bei Kia üblich, inkludiert. Die Reichweite beträgt je nach Antriebs- und Batterievariante bis zu 510 Kilometer nach WLTP. Durch die 800-Volt-Schnellladetechnik lädt der Kia in nur 18 Minuten 80 Prozent der Batterie wieder auf.



Modernes Cockpit mit großen und gewölbten 12-Zoll-Displays. Die Sitze haben Bezüge aus recycelten Kunststoffen.



Kia EV6 GT: In 3,5 Sekunden auf 100 km/h und Spitze 260 km/h. Exklusiv ist die zusätzliche elektronische Sperrdifferential-Software.

Im Interieur blicken die Passagiere auf zwei 12-Zoll-Bildschirme, zusätzlich gibt es ein Head-up-Display mit Augmented Reality-Funktionen. Zur Ausstattung gehört außerdem ein erweitertes Navigationssystem sowie Over-the-air-Funktionen, durch die sich auch nach Kauf des Autos Funktionen freischalten lassen. Zur Sicherheitsausstattung des Kia EV6 gehören unter anderem ein „Highway Driving Assist Level 2“ (HDA2), also ein Assistent zum autonomen Fahren auf Level 2. Dazu zählt das automatische Spurhalten, Bremsen und Beschleunigen auf der Autobahn. Das elektrische Crossover hat 520 bis 1.300 Liter Kofferraumvolumen und eine Anhängelast von bis zu 1.600 Kilogramm.

Bei unserer ersten Sitzprobe im Kia EV6 fällt sofort das elegante und schnörkellose Design auf. Der Innenraum wirkt luftig und mit den gebogenen Bildschirmlinien sehr übersichtlich. Die Sitze werden beim Marktstart nicht nur ihre Rückenlehne, sondern auch die Sitzfläche in der Neigung verstellen können – das war hier im Vorserienmodell noch nicht möglich. Damit möchte Kia zum Beispiel eine erholsame Sitzposition während der Ladestopps ermöglichen.

Im ganzen Fahrzeug ist kein Leder zu finden – und soll auch nicht bestellbar sein. Das Material der Sitzbezüge besteht pro Auto aus 111 recycelten 0,5-Liter-PET-Flaschen. Die Bedienung über den Touchscreen funktioniert intuitiv. Dass sich die Klimaautomatik und die Navigation eine Bedienleiste teilen, deren Touchflächen je nach Auswahl ihre Funktion wechseln, gefällt uns sehr gut. Zwei Drehregler runden das Bedien-Ensemble ab.

Auch in der zweiten Reihe ist der Aufenthalt im Kia EV6 angenehm, und das nicht nur bis zu einer Körpergröße von 1,65 Metern, wie hier getestet. Ein vollbesetzter EV6 sollte also auch langstreckentauglich sein. Ein kleines Highlight für den Ausflug: Die Batterie lässt sich anzapfen, sodass externe Großgeräte wie Fernseher oder Kühlschrank per Adapter betrieben werden können.

Victoria Zippmann ■



MIT DER LIZENZ ZUM TURBO-LADEN

Der EV6 ist der erste Vertreter von Kias neuer Elektro-Familie.

Es ist nun nicht so, dass es dem Kia-Portfolio an elektrischen Modellen gebricht. Mit dem Crossover e-Niro und dem kantig-kompakten e-Soul halten die Südkoreaner bereits seit geraumer Zeit E-Mobile mit veritablen Reichweiten von bis zu 455 Kilometern vor. Wozu dann eine neue Elektroplattform? Weil ein aufs Stromern umgebaute Verbrenner letztlich nicht der Goldstandard ist. Auch VW hat sich bekanntlich vom e-Golf verabschiedet; das Elektrozeitalter geht der Konzern mit dem modularen Elektro-Baukasten (MEB) an, aus dessen Fundament zunächst ID.3 und ID.4 oder Skoda Enyaq konstruiert worden sind.

Kias Elektroplattform heißt E-GMP (Electric-Global Modular Platform). Auch die Schwester-marke Hyundai nutzt sie, konkret für den neuen Ioniq 5, mit dem der Kia EV6 folglich eine enge Verwandtschaft pflegt. Im Herbst wird er auf den Markt kommen – ein Crossover von stattlichen 4,68 Metern Länge, mit reichlich Raum im Passagierbereich, den wiederum ein nahtloser, leicht gewölbter Infotainmentbildschirm als eleganter Blickfang dominiert.

Tierhaut im Auto, davor graut es immer mehr Käufer, in Europa umgibt der EV6 seine Insassen daher mit veganem Leder. Und mit dem Plastikmüll von 111 Wasserflaschen, nicht aufgetürmt freilich, sondern zu schicken Materialien recycelt.

Kunden können zwischen Heck- und Allradantrieb sowie zwei Akkugrößen (58 und 77,4



Großes Kino: das Infotainment im Kia EV6.

kWh) wählen. Ferner stehen Leistungsstufen von 125 kW/170 PS bis 430 kW/585 PS bereit, letztere im Topmodell GT, das allerdings erst 2022 folgt.

510 KILOMETER REICHWEITE Als Reichweitenkönig agiert der Kia EV6 2WD mit 77,4-kWh-Akku und 168 kW/228 PS, „vollgetankt“ soll er nach WLTP-Standard 510 Kilometer weit kommen. Wechselstrom (AC) zieht der EV6 dreiphasig und bis 11 kW. Turboschnell geht es an der Gleichstrom-Schnellladestation (DC) ab; der Kia EV6 dockt an 800- und 400-Volt-Säulen an, im Idealfall – und wenn entsprechende Ladepunkte breitflächig verfügbar sind – ist der Akku in 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent Ladestand gebracht. Praktisch lässt sich zudem die Vehicle-to-Load-Funktion (V2L) an, die es ermöglicht, den EV6 als Stromspender für andere elektrische Verbraucher wie ein E-Bike einzusetzen.



Heckpartie des Kia EV6.

Online-Reservierungen werden bereits entgegengenommen, der EV6 startet bei 44.990 Euro.

Bis 2026 plant Kia elf neue Stromer, sieben auf der E-GMP-Plattform, vier werden E-Versionen bestehender Modelle sein. Und bis 2030 sollen 40 Prozent des Absatzes auf elektrifiziertes entfallen, Hybride eingeschlossen. Einen Abschied vom Verbrenner haben die Koreaner indes noch nicht auf der Agenda.

Ulla Ellmer ■



Bequeme Sitzposition im Fond, viel Platz um Knie und Kopf auf weitläufig verschiebbarer Rückbank, klappbare dritte Sitzreihe mit zwei USB-Ladepunkten.



Niedrige Ladeleistung von 3,3 kW. Für Daheimlader ausreichend.



DATEN

Kia Sorento 1.6 T-GDI Plug-in Hybrid AWD Vision

Preis*	53.940 Euro
ANTRIEB	
Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter, permanenterregter Synchronmotor, vorn, Lithium-Polymer-Batterie, Allradantrieb, Sechsgangautomatik	
Hubraum	1.598 cm ³
Leistung	132 kW/180 PS
bei Drehzahl	5.500/min
max. Drehmoment	265 Nm
bei Drehzahl	1.500/min
Leist./Drehm. E-Motor	67 kW/304 Nm
Systemleistung	195 kW/265 PS
Systemdrehmoment	350 Nm
KAROSSERIE	
L / B / H	4.810 / 1.900 / 1.700 mm
Radstand	2.815 mm
Tankinhalt	47 Liter
Batteriekapazität	13,8 kWh
Kofferraum	693-2.077 Liter
Leergewicht/Zuladung	2.130/515 kg
Anhängelast	
ungebremst/gebr.	750/1.500 kg
Serienbereifung	235/55 R 19
FAHRLISTUNGEN	
0 - 100 km/h	8,7 s
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Normverbrauch	1,6 l S + 16,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ)	36 g/km

* vor Abzug von 5.982 Euro Umweltbonus

DAS GROSSE LADEN

Sparsamer sollen sie werden, die großen SUV. Das weiß auch Kia und ergänzt die Antriebspalette des neuen Sorento um einen PLUG-IN HYBRID. Leidet darunter etwa die Alltagstauglichkeit?

Eine verschiebbare Rückbank, bis zu 2.077 Liter Kofferraum, 1.500 kg Anhängelast und optional sieben Sitze (990 Euro): Schon diese Eckdaten zeigen, was der Sorento alles auf dem Kasten hat. Und das sogar in der neuen Plug-in Hybrid-Version, die trotz der Integration des 13,8-kWh-Akkus kaum Zugeständnisse beim Alltagsnutzen fordert. Der Antrieb ist eine hochskalierte Variante des 230 PS starken Vollhybrids und setzt auf einen stärkeren Elektromotor (67 statt 44 kW) und eine größere Batterie (13,8 statt 1,49 kWh). Als Benziner bleibt der 1,6 Liter große Vierzylinder-Turbo (180 PS) mit seiner innovativen CVVD-Ventilsteuerung, die im Gegensatz zu anderen variablen Ventilsteuerungen nicht nur den Öff-

nungszeitpunkt der Ventile, sondern auch die Öffnungsdauer variieren kann. Das gibt dem Vierzylinder die Möglichkeit, in verschiedenen Verbrennungszyklen zu arbeiten. Davon ist hinter dem Lenkrad wenig zu spüren, denn der Antrieb macht seine Sache gut, liefert seine Leistung auffällig unauffällig und klingt nur bei Vollgas etwas kratzig. Auch im rein elektrischen Betrieb ist man trotz der etwas schwächlich anmutenden 67 kW nicht untermotorisiert, da der E-Motor 304 Nm bereitstellt. Dabei ist der E-Modus nur eine von zahlreichen Optionen. Zu den sechs Fahrmodi (drei für die Straße, drei für offroad) kommen im Plug-in Hybrid drei weitere Antriebsmodi via Taste hinzu (elektrisch, Hybrid, Auto) – zu viele Modi

für zu wenig Effekt. Die Lösung: die Schalter auf „Smart“ beziehungsweise „Auto“ setzen und die Elektronik selbst entscheiden lassen. Die macht das nämlich richtig gut, lässt den Kia sanft mit dem E-Motor beschleunigen, das Tempo mit dem Verbrenner halten und deaktiviert Letzteren innerorts bei passendem Ladezustand. Oder sie schickt beide Motoren beim Kick-down ins Teamwork. Eine Battery-Hold-Funktion zur Aufrechterhaltung des Ladezustandes fehlt dagegen. **GEMÜTLICH – AUCH AN DER LADESÄULE** Denn dieser Ladezustand erhöht sich beim PHEV nur langsam. Mit einphasigen 3,3 kW dauert die Komplettladung rund dreieinhalb Stunden. Gemütlich präsentiert sich auch das Fahrwerk

mit nur gelegentlich leicht trampelig wirkenden Dämpfern und der ausreichend präzisen, sauber gewichteten Lenkung. Ist er damit der beste Sorento? Wer mit viel Ladefleiß im Rahmen der E-Reichweite (57 km) pendelt und dem PHEV keine allzu großen Kilometer- und Anhängelasten mit seinem auf 47 Liter geschrumpften Tank aufbürdet, fährt mit ihm sehr sparsam. Für Gespann- und Langstreckenfahrer bietet der Diesel mehr Reichweite und Anhängelast (2.500 kg). Dank Förderung startet der PHEV wie der Diesel und der Vollhybrid (jeweils mit Allradantrieb) bei rund 48.000 Euro als gut ausgestatteter Sorento Vision. Die hier abgebildete luxuriöse Platinum-Ausstattung kostet 8.000 Euro extra. **Carl Nowak**



Erkennungsmerkmal: Ladeanschluss rechts hinten.



Weitläufige Cockpit-Landschaft mit größtenteils guter Bedienbarkeit.

FAZIT

Auch als Plug-in Hybrid bleibt der Kia Sorento ein vielseitiger Großraumwagen und preislich attraktiv.



Vierte Generation des Kia Sorento: jetzt auch als Plug-in Hybrid.

Und schon wieder ein SUV, mögen jetzt manche sagen. Ja, und seit neuestem noch eines mit Stecker. Der Kia Sorento zählt zum Segment der großen Sport Utility Vehicles und hält auf Wunsch bis zu sieben Sitze vor. Damit kann man auch mal eine Mini-Mannschaft transportieren oder hat Platz für einen Ausflug mit der Großfamilie. Seit Oktober hat Kia die vierte Generation seines Flaggschiffs und zugleich Flotten-

königs im Programm, der sich seit seinem ersten Erscheinen im Jahr 2002 weltweit über drei Millionen Mal verkauft hat; in Deutschland rund 80.000 Käuferinnen und Käufer. Ab jetzt ist er neben einer 202 PS starken Dieselsonne, die sich mit 2.500 kg maximaler Anhängelast gut als Zugfahrzeug eignet, und einem Benzin-Elektro-Hybriden auch als förderfähiger Plug-in Hybrid zu haben. Beide Hybridversionen sind mit einem

1,6 Liter-Benziner gekoppelt sowie einer 6-Stufen-Automatik. Der Hybrid erwirtschaftet 230 PS System-Leistung, der Plug-in 265. Die Preise beginnen bei 42.490 Euro für den frontgetriebenen 2.2 CRDi, der Hybrid ist mindestens 1.000 Euro teurer, die allradgetriebene Steckervariante startet bei 53.940 Euro. Davon können insgesamt rund 5.982 Euro Förderprämie abgezogen werden – 3.750 Euro

schießt der Staat, also der Steuerzahler zu, 1.875 plus Mehrwertsteuer der Hersteller. **PLUG-IN HYBRID ALS ZUGFAHRZEUG** Der Plug-in Hybrid kann rund 57 bis 70 Kilometer elektrisch fahren, ziehen darf er bis zu 1.500 Kilogramm. Das reicht für einen kleinen Caravan oder eine große Fuhre Holz für den Kaminofen. Die Akkus sind in Kias 7-Jahres- Herstellergarantie eingeschlossen. Auch wenn die Karosserieform eines SUV allein nichts Aufregendes ist in diesen Tagen, hat der Kia Sorento schon einige Preise eingeehmt: Er gewann das von Lesern der „Autobild“ und „Bild am Sonntag“ gewählte „Goldene Lenkrad“, wurde „Allradauto des Jahres“ in der Kategorie Design und von einer rein weiblichen Fachjury zum „Women's World Car of the Year“ in der Kategorie „Großes SUV“ gekürt. Beim NCAP Crashtest holte er die Höchstwertung mit 5 Sternen. Damit kann er sich durchaus sehen lassen.

Dabei ist er in den Außenmaßen im Gegensatz zum Vorgänger um einen Zentimeter auf 4,81 Meter Länge und um 3,5 cm im Radstand gewachsen, was mehr Platz im Innenraum bringt, ihm allerdings etwas an Kurvendynamik nimmt. Durch eine lange Motorhaube und eine nach hinten gerückte Fahrgastzelle wirkt er nicht mehr ganz so SUV-mäßig stramm, sondern schnittiger. Geblieben ist die breite D-Säule, was eine schlechte Sicht nach hinten zur Folge hat – das gleichen die Süd-Koreaner aber mit einer serienmäßigen Rückfahrkamera aus. Neu im Kia-Design ist unter anderem eine Art Haifischflosse aus Chrom, welche die hinteren Seitenscheiben ziert. Ganz klare Kante zeigt die Karosserieoberfläche. Der Innenraum des Sorento macht einen gut verarbeiteten und hochwertigen Eindruck. Ein 12,3 Zoll großes volldigitales Kombiinstrument und ein tabletartiger Touchscreen für das Infotainment mit 8 Zoll Größe sind Standard, ebenso wie eine

Schnittstelle fürs Smartphone und die Möglichkeit für mehrfache Bluetoothverbindungen. Es gibt vier Ausstattungsvarianten, ab der zweiten (Vision), zugleich Einstieg in die Allradler, hat jeder Sorento ein Navigationssystem und ab jetzt UVO Connect an Bord. Dahinter verstecken sich Online-Dienste und eine App, mit deren Hilfe eine Navigation in Echtzeit möglich ist und zum Beispiel Tankstellen inklusive Preise sowie verfügbare Ladestationen für den Plug-in Hybriden angezeigt werden. Mit neuen Assistenzsystemen rüstet Kia in Sachen Sicherheit auf: Dazu zählt ein Assistent, der beim Blinken im Monitor die Umgebung im toten Winkel einblendet. Mit Hilfe des Remote Parkassistenten findet der 1,90 Meter breite Wagen (ohne Außenspiegel) auch wieder selbstständig aus einer Parklücke heraus – ferngesteuert. Die Vollausstattung Platinum lässt kaum noch Ansprüche unerfüllt, sogar ein Head-up-Display und ein Bose Soundsystem sind dabei. **Sabine Schömiß**



GROSSER FORTSCHRITT

Erstmals nutzt Kia im neuen Sorento eine Doppelkupplungsautomatik in einem großen SUV. Kann er trotzdem gut Anhänger ziehen?

GROSS IST ER GEWORDEN, der Kia Sorento. Mit 4,81 Meter Länge liegt er fast auf dem Niveau des VW Touareg, ist sogar etwas breiter. Zur SUV-Oberklasse reicht es trotzdem nicht ganz. Die Hardware weist ihn mit Quermotorarchitektur und Beschränkung auf Vierzylinder als Mittelklassler aus.

So oder so, mit dem neuen Sorento macht Kia einen größeren Fortschritt, als es beim ersten Blick auf das Datenblatt erscheint: Der Motor ist eine Neuentwicklung, erkennbar schon am geringfügig reduzierten Hubraum. Und der Achtstufen-Wandlerautomat des Vorgängers blieb nur eine Modellgeneration in Dienst. Er wich einem Doppelkupplungsautomaten – ebenfalls mit acht Gängen. Kurioserweise wurde dabei die zu-

lässige Anhängelast von mäßigen 2.000 auf 2.500 kg erhöht und entspricht damit immerhin dem Klassenstandard des VW Tiguan in der stärkeren TDI-Version. Von den 3,5 Tonnen des Sorento der ersten Generation ist sie aber immer noch weit weg.

Die Double Clutch Transmission (DCT) ist eine Kia/Hyundai-Eigenkonstruktion. Sie macht ihre Sache gut, auch mit Anhänger. Insbesondere vermeidet sie den Fehler der bisherigen Korea-Automaten, unter größerer Last zu lange in kleinen Gängen zu verharren: Schon beim Anfahren bemüht sich die Doppelkupplung auch mit zwei Tonnen im Schlepp, übertriebenen Schlupf und peinlich hohe Anfahrtdrehzahlen zu vermeiden. Was zum kuriosen Schönheits-

fehler führt, dass man den kalten Motor an leichten Steigungen tatsächlich abwürgen kann, wenn man einen begonnenen Anfahrvorgang wieder abbricht.

Im Normalfall ist das allerdings ausgeschlossen; auch an Steigungen jenseits der 12-Prozent-Norm setzt sich das Gespann sicher und ausreichend kräftig in Bewegung – und beschleunigt auch willig weiter, stets mit möglichst verhaltener Drehzahl. Das macht sich an der Tankstelle bemerkbar: Selbst im ersten, besonders steigungsreichen Teil unserer Zugfahrzeug-Verbrauchsmessrunde beschied sich der Vierzylinder mit 14,1 Litern auf 100 Kilometern (Vorgänger 16,7); im zweiten Teil mit viel Konstantfahrt dringt der Sorento gar in die Regionen weit kleinerer und schwächerer

Kein Problem in den Bergen: Der Sorento-CRDi bringt die zwei Tonnen auch an Steigungen sicher in Schwung.

Autos wie Nissan X-Trail 1.6 dCi oder Toyota RAV4 D-4D vor.

Dass die Entwickler in Namyang und Rüsselsheim an die Gespannfahrer gedacht haben, zeigt sich – außer am vorzüglichen Gespann-Fahrverhalten – auch an der durchdachten Anhänger-Ausrüstung: Erstmals gibt es beim Sorento eine elektrisch ausklappbare Anhängerkupplung mit perfekt zugänglicher Steckdose und Abreißseil-Öse. Die serienmäßige Heckkamera blickt perfekt auf die Kupplungskugel; und die groß-



Perfekte Bilder liefert die Heckkamera.

formatigen Außenspiegel geben dank üppiger Fahrzeugbreite gute Sicht. Ein nur scheinbar nützlicher Gag ist die Einblendung eines Totwinkel-Kamerabildes auf der jeweiligen Seite des digitalen Instrumenten-Clusters: Gerade dann, wenn man in den normalen Spiegeln wenig sieht – bei Dunkelheit und Regen – zeigt sich auch hier nicht immer ein klares Bild.

Thomas Rönnberg ■

FAZIT

Kia hat verstanden, dass die Anhängertauglichkeit wichtig für einen SUV ist – und hat bei der Entwicklung mitgedacht. Da liegt der neue Sorento nun auf Augenhöhe mit den Deutschen.



DER KIA SORENTO WIRKT WUNDERBAR FEINGESCHLIFFEN

Parallel zum Hybrid hatten wir auch einen Sorento als Plug-in Hybrid zum Test da. Beim Testverbrauch zeigte sich der Plug-in-Sorento trotz leer gefahrenem Akku genauso sparsam wie der Hybrid. Letzterer punktet dafür in der Stadt mit einem Winz-Verbrauch von nur 4,6 Litern. Beim Pendlerverbrauch zeigte sich der Vollhybrid mit 6,8 Litern ebenfalls sehr genügsam – trotz Allradantrieb und fast zwei Tonnen Leergewicht. Nebenbei bemerkt geht das Gewicht angesichts der Größe des Sorento vollkommen in Ordnung.

Sehr stimmig: Beim Anfahren überspielt der 60 PS starke E-Motor stets das Turboloch des kleinen 1,6-Liter-Benziners, der dank der Unterstützung mit dem großen Sorento nicht überfordert wirkt. Zusammen mit der Sechsstufenautomatik arbei-

AUTO BILD-TIPP

Für Großfamilien: Mit bis zu sieben Sitzen ist der Sorento Hybrid ein sparsamer Riese mit flottem Antritt und (optionalen) Allrad.

tet der Antrieb ziemlich flüssig. Zwar bietet der rund 100 Kilogramm schwerere Plug-in Hybrid dank kräftigerem E-Motor 35 PS mehr Systemleistung. Aber eben nur, wenn der Akku auch voll ist.

Zu meckern gibt es hier allgemein sehr wenig. Allein das zuweilen härtere Verbrennungsgeräusch trübt das Bild. Dazu dürfte der große Kia etwas softer abgestimmt sein. Für den Diesel spricht am Ende aber nur die höhere Anhängelast (2.500 zu 1.650 kg).

Stefan Novitski ■



PARKEN AUF KNOPFDRECK

Überzeugt auf der Straße und im Gelände.

Der neue Kia Sorento bietet im Wortsinn ein Schlüsselerlebnis. Denn mit den Tasten des Autoschlüssels lässt er sich in eine Parklücke oder Garage ferngesteuert hinein- und herausfahren. Sehr komfortabel. Den Remote-Parkassistenten gibt's jedoch nur bei der obersten, der „Platinum“-Ausstattung ab 55.790 Euro. Die Linie ist ideal für alle, die einen luxuriösen Level lieben: Ihre Fülle an Ausrüstungsfeatures lässt kaum

einen Wunsch offen und punktet mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis.

Die vierte Sorento-Generation ist wirklich gelungen. Das kantige Design verleiht dem Wagen einen imposanten Auftritt, ohne protzig zu wirken.

Auch innen genießen die Insassen schon in der Basisversion des Oberklasse-SUV für 42.490 Euro einen hohen Standard: tolle Materialien, top Verarbeitung, reichlich Platz.

Die vierte Sorento-Generation ist wirklich gelungen. Das kantige Design verleiht ihm einen imposanten Auftritt, ohne protzig zu wirken.

Man fühlt sich rundum geborgen und freut sich über viele Annehmlichkeiten, Ablagen und USB-Anschlüsse. Der variable Kofferraum fasst 910 bis 2.100 Liter. Selbst sperriges Gepäck oder Sportgeräte sind hier kein Problem. Für 990 Euro Aufpreis wird der Kia Sorento durch eine dritte Sitzbank zum Siebensitzer, die mindert den Stauraum um rund 90 Liter. Das Kia-Flaggschiff garantiert viel Fahrspaß, es lässt sich flott und handlich führen. Mit Allrad (4.800 Euro) meistert der Sorento selbst Ausflüge ins Gelände locker. Zum guten Gesamtbild passt der perfekt laufende Turbodiesel. Aus 2,2 Litern Hubraum schöpft er 202 PS und ein maximales Drehmoment von 440 Newtonmetern. Aus dem Stand beschleunigt er in neun Sekunden auf 100 km/h und schafft 202 km/h in der Spitze. Das Doppelkupplungsgetriebe sortiert die acht Stufen sanft und präzise.

VIELE NÜTZLICHE ASSISTENTEN

Das voll-digitale Cockpit überzeugt mit großformatigen Displays für Kombiinstrument hinter dem Lenkrad und Infotainmentsystem in der Mitte. Die Südkoreaner spendieren viel Hightech und nützliche Assistenten. Aber: Die Klimaregulierung versteckt sich nicht in einem digitalen Untermenü, die Temperatur kann direkt per Schalter verstellt werden.

Meine Kaufempfehlung für den Kia Sorento: Die Ausstattung „Vision“ (eine Stufe über der Basislinie) kostet 2.800 Euro mehr und beinhaltet tolle Unterstützung wie eine Echtzeit-Navigation über Onlinedienste.

Olaf Schilling ■

FAZIT

Der Kia Sorento bietet erstklassigen Komfort plus sieben Jahre Garantie.

DATEN

Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid

Test-Verbrauch	8,2 l S/100 km
Motor	
Vierzylinder, Turbo, Hybrid, vorn quer	
Hubraum	1.598 cm ³
Leistung	132 kW (180 PS) bei 5.500/min
max. Drehmoment	265 Nm bei 1.500/min
Antrieb	
Allradantrieb/Sechsstufenautomatik	
L / B / H	4.810 / 1.900 / 1.695 mm
Leergewicht	max. 2.032 kg
Kofferraum	697-2.085 l
0-100 km/h	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Abgas CO ₂	141 g/km
Preis ab	48.290 Euro



Digitale Instrumente werden vom weit oben platzierten Navi-Monitor ergänzt. Angenehm: Drehregler für Lautstärke und Radiosender.



MIT BACK-UP IN DIE CLOUD FAHREN

Infotainment und mehr im neuen Kia Sorento.



Voll: Cockpit des Kia Sorento mit zwei Digitalanzeigen.

Die vierte Generation des Kia Sorento bringt ein modernisiertes Infotainment mit, das bereits in der Serienausstattung viele sinnvolle Details bietet und gegen Aufpreis manches überraschende Extra. Eines davon sieht man unmittelbar



Mächtig: Der neue Kia Sorento.

beim Betätigen des Blinkers: Im digitalen Cockpit vor dem Lenkrad erscheint das Bild von Kameras in den Außenspiegeln. Sie zeigen leicht nach unten, sodass man nicht nur in engen Einfahrten besser rangieren kann, sondern an der Ampel manches sieht, was sich sonst im toten Winkel befinden könnte. Setzt man den linken Blinker, wird die Anzeige des Tachos mit dem Bild überlagert, der rechte Blinker zeigt ein Bild über dem Drehzahlmesser. Das ist raffiniert gemacht.

Gleiches gilt für die „Smart Temperature Comfort Control“, die bei niedrigen Temperaturen automatisch die Beheizung von Sitz und Lenkrad einstellt – oder bei heißem Wetter die Sitzkühlung aktiviert. Andere Finessen des Infotainments sind nicht auf den ersten Blick zu erkennen. So zählt der neue Sorento zu den wenigen Fahrzeugen, die Bluetoothmehrfachverbindungen erlauben. Dann dient beispielsweise das Smartphone des Fahrers der Telefonie, während ein anderes der Passagiere für Musik und Multimedia eingesetzt wird. Erstmals gesehen: Der Kia erlaubt es, Nutzerprofile, persönliche Fahrzeugeinstellungen, Navigations-, Radio- und Bluetooth-Präferenzen in der Cloud zu sichern und auf einen anderen Kia zu übertragen. Keine Frage, schon bald wird man von seinem Auto so regelmäßig ein Back-up machen wie von seinem Rechner.

Das digitale Instrumentendisplay mit einer Diagonale von 12,3 Zoll und ein kleiner Bord-

monitor mit 8 Zoll in der Diagonalen gehören zur Serienausstattung des Sorento. Von der Modellvariante Vision an wächst der Bordmonitor auf 10,25 Zoll, und es kommen die Online-dienste der Koreaner hinzu: UVO Connect, Kia Live und die Kia UVO-App. Kia Live bietet Echtzeit-Verkehrsdaten, zeigt Kraftstoffpreise von Tankstellen an und in der Plug-in-Variante verfügbare Ladestationen.

Die von uns erprobte große Anlage ist eingängig zu bedienen. Zum einstellen der Audiolautstärke und bewegen in Menüs gibt es zwei physische Drehsteller, man kann allerdings auch den Finger auf dem berührungsempfindlichen Monitor einsetzen. In die Hauptmenüs gelangt man mit Softkeys am linken und rechten Rand, leider fehlt ein solcher für das Telefonmenü. Um dieses aufzurufen, muss man eine der Lenkradtasten bemühen.

Die neue Kia-Sprachsteuerung arbeitet meistens großartig und kann auch komplizierte Anfragen dank Cloud-Anbindung verarbeiten. Einer begeistert, wie zielsicher Ort und Straße als Navi-Ziel übernommen wurden. Wo andere Anlagen eine Liste mit Rückfragen einblenden, lag der Assistent im Kia meist sofort richtig. Bei anderen Gelegenheiten ist der elektronische Helfer indes ziemlich zickig, wir hatten berichtet. In allen anderen Disziplinen holt sich das System gute Noten. Die Kia-Kartennavigation (serienmäßig ab Modellvariante Vision) arbeitet präzise und schnell, die Ansagen kommen bisweilen jedoch zu häufig und vor allem des Öfteren als Abbiege-Kommando, wo man nur der Straße folgen muss. Stauinformationen lassen sich über die Straßenkarte einblenden, und wir staunten, dass der neue Kia Sorento sogar vor Gefahrenstellen mit Radarkameras optisch und akustisch warnt. Gewiss ist die Funktion nur dafür gedacht, dass der Beifahrer informiert wird, denn der Fahrzeugführer darf einen solchen Blitzer-Warner in Deutschland nicht verwenden. **Michael Spehr**



MARKENINTERNES DUELL

Ob ein kleines oder eher großes SUV die bessere Wahl ist, hängt nicht allein vom Raumangebot ab. Wie der Vergleich zeigt, gilt dies auch für die zwei Koreaner Kia Sorento und Kia Sportage.

Wie der Vergleich von Kia Sorento und Kia Sportage beweist: Der SUV-Trend hält weiter an. Vor allem die Kompaktklasse-Modelle stehen hoch im Kurs. Auch bei Kia ist das der Fall: In der Verkaufstatistik 2020 war der Sportage (mit dem Niro) bei Kia die Nummer zwei hinter dem Ceed. 2020 verkaufte Kia sogar mehr Exemplare des Kompakt-SUV als vom günstigen Stadtfloh Picanto.

2021 wird es für den Sportage jedoch schwerer: Er hat Konkurrenz im eigenen Haus bekommen. Der neue Sorento steht so gut da wie nie zuvor. Da wagt der ein oder andere treue Sportage-Fan schon mal einen Blick auf den großen SUV-Bruder. Aber selbst wenn der seit 2015 produzierte Sportage schon etwas in die Jahre gekommen ist, hat ihn die stetige Modellpflege in den letzten Jahren frisch gehalten. Auch neben der 2020 eingeführten neuen Sorento-Generation macht der Sportage immer noch eine gute Figur. Kia hat darauf geachtet, beiden SUV einen eigenen Charakter zu verleihen. Der neue Sorento punktet mit Luxus und Größe, der Sportage breitet sich in der dynamischen Ecke aus.

DER SORENTO IST DER ABSOLUTE RAUMRIESE

Im großen Kia Sorento findet der Kunde vor allem Platz vor. Nicht dass der Kia Sportage klein wäre, auch in ihm reisen vier Personen ausgesprochen bequem. Selbst eine fünfte Person sitzt im Fond zumindest auf kleineren Etappen adäquat, ohne dass es kneift. Auch der Laderaum ist mit mindestens 439 Litern ausreichend dimensioniert. Bei Bedarf lässt er sich auf maximal 1.428 Liter ausdehnen. Der Sorento ist aber im Vergleich der absolute Raumriese. Nicht nur die Insassen haben mehr Bewegungsfreiheit,

auch das Heckabteil bietet beim Fünfsitzer bereits deutlich mehr Volumen. Mit fünf Personen an Bord stehen max. 910 Liter für das Urlaubsgepäck zur Verfügung. Selbst wenn die optionale dritte Sitzreihe (990 Euro) aufgestellt ist, bleiben hinter ihr noch 187 Liter Stauraum übrig. Legt man die Fondlehnen um, ergibt sich ein 2.100 Liter großer Frachtabteil. Nicht ganz unwichtig für SUV-Fahrer:innen ist neben einer guten Variabilität und viel Ladevolumen natürlich auch die Anhängelast. Der Sorento darf bis zu 2.500 Kilogramm ziehen, während Kia beim Sportage das Limit auf 1.900 Kilogramm begrenzt hat.

Der Sorento kann aber nicht nur hart arbeiten, sondern auch entspannt dahingleiten. Seine Federung spricht etwas feiner an als das Pendant im Sportage mit einer spürbar dynamischeren Note. Das straffere Set-up des kompakten Kia-SUV, der kürzere Radstand und das geringere Gewicht sorgen zwar für deutlich mehr Agilität, was jedoch mit Einbußen beim Fahrkomfort bezahlt werden muss.

KIA SPORTAGE BEGNÜGT SICH MIT 5,7 LITERN

Die Top-Diesels der beiden Baureihen haben nichts gemeinsam. Während im Kia Sportage ein Zweiliter-Turbodiesel mit 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie samt Achtstufen-Automatik arbeitet, kommt im neuen Kia Sorento ein 2,2-Liter-Turbodiesel mit Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe zum Einsatz – ohne die Unterstützung eines 48-Volt-Riemen-Starter-Generators wie im Sportage. Dessen kleinerer Selbstzünder wirkt aufgeweckter als der etwas stärkere Turbodiesel des Sorento. Zwar liegt im Vergleich der große Kia bei den Sprint- und Topspeed-Werten knapp vorn, doch dafür überzeugt der Sportage-Antrieb bei kurzen Zwischenspurts mit einem spontaneren Ansprechverhalten. Die unterschiedlichen Getriebe erledigen ihren Job jeweils sehr souverän. Das elegante Überblenden der einzelnen Fahrstu-



Riesig: 2.100 Liter (Fünfsitzer) großer Laderaum, zwei optionale Sitze im Kofferraumboden.



Deutlich kleinerer Kofferraum: (max. 1.428 Liter) ohne die Möglichkeit einer dritten Sitzreihe.



Viel Platz im Fond: Verschiebbare Sitzbank mit einstellbarer Lehnenneigung.



Spürbar weniger Platz: Die Lehne lässt sich in der Neigung einstellen.

fen gelingt aber der Achtstufen-Wandlerautomatik des Sportage dann doch noch etwas feiner als dem Doppelkupplungsgetriebe mit acht Gängen im Sorento. Dass das kleinere und leichtere Auto auch den geringeren Verbrauch hat, überrascht nicht. Aber selbst die 6,0 Liter Diesel pro 100 Kilometer (WLTP-Angabe) des Sorento sind für ein SUV seiner Größe ein mehr als respektable Wert. Der Sportage begnügt sich mit 5,7 Litern.

KIA SORENTO IST DEUTLICH TEURER

Der Blick in die Preislisten der beiden Koreaner offenbart den für viele wohl entscheidenden Unterschied im Vergleich: den Preis. Wer sich für den Top-Diesel mit Allradantrieb im Kia Sportage entscheidet, muss 41.690 Euro an den Händler überweisen. Für den Kia Sorento mit 202-PS-Diesel und Allrad-

Mit dem neuen Kia Sorento (links) bekommt der erfolgreiche Kia Sportage jetzt starke Konkurrenz aus dem eigenen Haus.

antrieb werden mindestens 47.290 Euro fällig. Wer auf den Allradantrieb verzichten kann, spart beim Sorento 4.800 Euro. Den Sportage mit 185-PS-Selbstzünder bietet Kia ausschließlich mit vier angetriebenen Rädern an. Die Basisausstattung für den 2.0 CRDi ist die GT-Line. Dann ist vom Navigationsgerät über das JBL-Soundsystem, Querverkehrswarnung, Verkehrszeichenerkennung, komplette Online-Anbindung, Klimaautomatik, 19-Zoll-Leichtmetallrädern, Frontkollisionswarner und sportlichem GT-Zierrat nahezu alles mit an Bord. Dennoch fehlt zum Beispiel der adaptive Tempomat.

Beim Kia Sorento gehört die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit teilautonomen Autobahn- oder Stauassistenten bereits zum Serienumfang. Luxus-Features wie das Bose-Soundsystem oder die Lederausstattung sind beim Sorento allerdings an die nächsthöheren Ausstattungen gebunden, die den Preis weiter nach oben treiben. Mit allen Extras klettert der Preis für den Sorento in der Platinum-Ausstattung inklusive der verbleibenden Extras wie Metalliclackierung (720 Euro), Anhängerkupplung (690 Euro), Panorama-Glasdach (990 Euro), zusätzlicher Konservierung (135 Euro) und Kofferraumausleuchtung (129 Euro) auf 59.444 Euro.

Beim Kia Sportage in der höchsten Ausstattung Platinum-Edition für 45.520 Euro lassen sich noch maximal 1.025 Euro in die zusätzliche Konservierung, eine Anhängervorrichtung und die Sonderfarbe Deluxweiß investieren – die Metalliclackierung ist bereits serienmäßig. Das macht einen üppigen Preisunterschied von fast 13.000 Euro. Eine stolze Summe, für die man beim Kia-Händler noch einen gut ausgestatteten Kia Picanto bekommt.

Michael Godde



Fotos: Niklas Gotta (1), Zbigniew Mazar (2)

FAZIT

Wer ein großes und extrem praktisches SUV mit riesigem Kofferraum für herausfordernde Transportaufgaben sucht, das gelegentlich schwere Anhänger ziehen soll und in dem auch ab und zu sieben Personen Platz finden, kommt am Kia Sorento nicht vorbei. Der hohe Preis ist im Vergleich mit der Konkurrenz aus München oder Stuttgart aber schnell relativ. Der deutlich günstigere Kia Sportage deckt mit seinem cleveren Konzept allerdings die meisten alltäglichen Herausforderungen bereits exzellent ab.



Die schönste Seite von Kias ProCeed, das sexy Hintertell in Orange Fusion Metallic.



Aufgeräumter Innenraum mit Klavierlack-Intarsien.

KIA PROCEED GT

START	20. Februar 2020
PREIS MIT EXTRAS	36.260 Euro
BISHER GEFAHREN	67.900 km
TESTVERBRAUCH	8,1 l S/100 km

KOREANISCHES MEISTERSTÜCK

SHOOTING BRAKE heißt er, ein Reisemobil eher für zwei ist er. Stoß mir beim Einsteigen den Kopf, lass mich in den Sitz fallen und werde mich doch 2.000 Kilometer später noch wohlfühlen. Der Blick in den Rückspiegel ist ernüchternd, Rundumsicht bleibt Kamera-

sache. Der Motor begrüßt mich mit sportlichem Sound. So fährt er auch, fast übermotiviert. Der Klang des Auspuffs wird ab 120 km/h von Windgeräuschen abgelöst. Für beides wäre eine Aus-Taste top. Im Normal-Programm bewege ich mich verbrauchsfreundlich über Land-

straßen und Autobahnen, die Reichweite passt trotzdem nicht. Die häufigen Tankstopps erfreuen dafür die Neugierigen, die sich nach diesem eleganten Kombi erkundigen. Leistung? Verbrauch? Platz? Antwort: mehr Sportler als Vertreter.

Jan Tietjen ■

Schöne Karosserieform, gute Sitze mit Seitenhalt und Komfort, bei Bedarf sportlicher Antritt.	Kleiner Tank, großer Durst. Schlechte Übersicht nach hinten, insgesamt laute Fahrgeräusche.



AUF ALLEN STRASSEN VERLÄSSLICH

DAS FÄLLT AUF Schick ist er, da gibt es keinen Zweifel: Der Kia XCeed macht optisch etwas her: Der Crossover ist der vierte Wagen in der Ceed-Familie, er verbindet die Vorzüge eines SUVs mit einem ansprechend sportlichen Auftreten. Und das schon optisch, denn die Coupé-Silhouette des Crossovers hat nichts von der Bulligkeit so mancher Mitbewerber, sondern wirkt mit der relativ langen Motorhaube sehr dynamisch.

Der nur dem Kia XCeed vorbehaltene Lackton Quantumgelb des getesteten Wagens ist vielleicht nicht jedermanns Sache, aber ein Hingucker. Zumal

sich dieser in gelungener Kontrastsetzung zu Schwarz im Interieur wiederfindet.

SO FÄHRT ER SICH Ob es daran liegt, dass das Fahrwerk nach Angaben von Kia vor der Marktzulassung so ausgiebig auf europäischen Straßen getestet wurde wie kein anderer Pkw des Konzerns? Jedenfalls erweist sich der XCeed auf allen Straßenverhältnissen als stabil und verlässlich. Das wird möglich durch einen tieferen Schwerpunkt und ein geringeres Gewicht als bei üblichen SUVs. Neue Federbeine vorne sorgen dafür, dass auch auf schlechten Fahrbah-

nen starke Stöße gedämpft werden. Die elektronisch unterstützte Lenkung des Doppelkupplungsgetriebes ist direkt übersetzt, ein Wendekreis von zehn Metern erleichtert das Manövrieren.

Bereits die Basisversion bietet eine gute Serienausstattung an elektronischen Helfern, unter anderem Fernlichtassistent, Frontkollisionsswarner, Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner und anderes mehr.

DAS KOSTET ER

Der Kia XCeed kostet in der Grundausstattung ab 21.690 Euro, in der getesteten Version,

unter anderem mit Navigationspaket, 35.360 Euro.

FÜR DEN IST ER GEMACHT Durch die Kombination der Vorzüge eines SUVs mit eleganter Optik ist er ideal für Freunde kompakter Autos, die einen gewissen Schick mögen.

Christine Zacharias ■

DATEN

Kia XCeed 1.5 T-GDI 48V	
Hubraum	1482 ccm
Leistung	117,5kW/160 PS
0-100 km/h	9,2 Sekunden
max. Geschwindigkeit	208 km/h
L / B / H	4,39 / 1,82 / 1,48 Meter
Gewicht	1.544 kg
Kofferraum	460 Liter
Verbrauch	5,7 Liter
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Testwagenpreis	35.360 Euro

Subjektive Bewertung

Charme	●●●●○
Spaßfaktor	●●●○●
Wohlgefühl	●●●○●

WENN INNERE WERTE GEFRAGT SIND

Entspannt viel transportieren: In den Kia Ceed Sportswagon passen bis zu 1.581 Liter Gepäck.

Der Kia Ceed Sportswagon überzeugt durch großen Stauraum und geringen Verbrauch.

Jahrelang galten Kombis für Fahrer mit Platzbedarf als das Nonplusultra. Anscheinend ist Stauraum nicht mehr so gefragt, denn das Angebot an Lastenträgern ist ausgedünnt. Ein Vertreter im Kompakt-Segment ist der Kia Ceed Sportswagon, in den wir in unserem Alltagstest einiges einpackten.

Lob: Seine ureigene Aufgabe, also das Verstauen und den Transport von Menschen und Ladung, erfüllt der Koreaner mit Bravour. Vorne sitzt man entspannt und hat genug Arm- und Beinfreiheit, hinten fühlen sich zwei Erwachsene bestens aufgehoben und in den Kofferraum passen zwischen 512 und maximal 1.581 Liter Gepäck, knapp eine halbe Tonne beträgt die Zuladung. So einen Wert schafft so mancher höherklassige Mitbewerber nicht. Die Ladekante ist niedrig und das Umklappen der hinteren Sitzreihe ergibt eine ebene Ladefläche. Zudem sind noch zwei kleinere Staufächer unterm Ladeboden sowie eines an der Seite des Kofferraums aufnahmebereit. Vorne kann in diversen Ablagen und Staufächern allerhand Krimskrams untergebracht werden.

Der 1,6-Liter-Diesel hat zwar etwas wenig Temperament im niedrigeren Drehzahlbereich, ist aber mit dem Ceed Kombi gut fertig und gefällt durch seine Laufruhe. Wir waren fast immer im Eco-Modus unterwegs, dessen Charakteristik bestens zu dem Vernunft-Vehikel passt. Jede Menge elektronische As-

sistenzsysteme erleichtern den Alltag mit dem 4,60 Meter langen Koreaner. Dazu gehören neben optischen und akustischen Einparkhilfen unter anderem Frontkollisions-Vermeidungsassistent, Spurhalteassistent (greift angenehm sanft und eher zurückhaltend ein), Totwinkel-Erkennungssystem, Tempomat, Fahraufmerksamkeits-system sowie Querverkehrswarnsystem.

Kritik: Die vielen Knöpfe am Lenkrad sind ziemlich klein und etwas fummelig zu bedienen. Nach dem Druck auf den Startknopf braucht der Motor länger, bis er startet. Und wer Langeweile hat: Die Bedienungsanleitung umfasst 812 Seiten.

Kosten: Mit einem Preis von 35.630 Euro (Basispreis/Modell: 31.340 Euro) ist der von uns gefahrene Kia Ceed Sportswagon 1.6 kein Sonderangebot. Dafür knausert er beim Verbrauch: Obwohl wir den Kombi – oftmals gut beladen – ordentlich scheuchten, ermittelten wir als Verbrauch 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dank des 50-Liter-Tank sind Etappen mit knapp 1.000 Kilometern machbar.

Volker Pfau ■

FAZIT

Auch wenn der Kia Ceed Sportswagon nicht den letzten Schrei des Automobildesigns darstellt, ist er ein zuverlässiger, feiner Alltagsbegleiter mit vielen guten Eigenschaften. Eindeutig mehr Sein als Schein.



DIESER KASTEN STEHT UNTER STROM

Der kompakte Kia e-Soul ist flott, handlich und umfangreich ausgestattet. Schnellladen mit bis zu 80 kW.

Trotz seines grimmigen Blicks ist der elektrische Soul ein Typ zum Gernhaben. Wieso? Weil er sich als gelungener Stromer entpuppt, der im Alltag eifrig Sympathiepunkte sammelt. Was also kann der kleine Koreaner mit dem erfrischend un-trendigen, kastigen Design? **Reichweite:** Wie beim einige Zentimeter größeren Kia e-Niro hat man auch beim e-Soul die Wahl zwischen kleinerer (39,2 kWh) und größerer Batterie (64 kWh). Letztere bringt nicht nur mehr Reichweite, sondern auch mehr Leistung mit und war im Autostimme-Testwagen verbaut. Der marschiert dank 204 PS

und 395 Newtonmeter Drehmoment verzögerungsfrei los, punktet mit gutem Punch beim Zwischensprint und wird bis zu 167 km/h schnell. Wie bei allen Elektroautos gilt aber auch hier: Schnelle Autobahntouren sind weniger gut für die Reichweite, die Kia beim e-Soul mit 452 Kilometern angibt. Bei normaler Benutzung mit normalem Fahrstil sind 330 bis 360 Kilometer zu schaffen, maximal zeigte die zuverlässig arbeitende Reichweitenanzeige nach Voll-Ladung an einer AC-Säule 388 Kilometer an. Hier machte sich vermutlich bemerkbar, dass wir zuvor auf einer längeren Landstraßen-

Anti-Trend-Mobil: Mit kastiger Form geht der Kia e-Soul optisch einen eigenen Weg.

etappe mit gleichmäßigem Tempo unterwegs waren. **Eco-Plus bis Sport:** Über Wippen am Lenkrad kann der Grad des Widerstands eingestellt werden, mit dem man Energie zurückgewinnt – Ein-Pedal-Fahren ist aber nicht möglich, da der e-Soul selbst in der höchsten Stufe nicht bis zum Stillstand verzögert. Darüber hinaus stehen dem Nutzer vier Fahrmodi zur Seite – die Spanne reicht von der spaßbefreiten, zugeschnürten Eco-Plus-Einstellung bis zum energiezehrenden Sport-Modus. In Eco und Komfort fährt es sich am sinnvollsten, dann kann man auch den kombinierten Stromverbrauch (15,7 kWh/100 km) erreichen.

2,3 bis 80 kW Strom getankt wird über eine Buchse, die sich praktischerweise an der Front befindet – wahlweise mit 2,3 bis 10,5 kW (AC-Säule, Typ-2-Stecker) oder bis zu 80 kW an einer Schnellladesäule samt CCS-Stecker. Das ist in Ordnung, dennoch bieten hier Mitbewerber teils 100 kW und mehr. Im besten Fall ist der knapp 4,20 Meter lange Wagen dann in 54 Minuten zu 80 Prozent geladen, im schlechtesten dauert es über einen Tag. Aber vom Dauerladen an einer konventionellen Schuko-Steckdose ist abzuraten.

Im sehr gut ausgestatteten Testwagen (Preis: 47.060 Euro, Basis ab 37.590 Euro) war nahezu alles dran und drin, was Freude und Sinn macht: beheiz- und kühlbare Ledersitze, digitales Cockpit, ein 10,25-Zoll-Touchscreen in Breitwand-Format sowie eine Schale zum kabellosen Laden von Smartphones. Nicht so schick ist das Head-up-Display mit kleiner Zusatzscheibe aus Kunststoff, sehr schick hingegen der runde Drehregler zur Wahl der Fahrstufen. Und dass Kia weiterhin echte Tasten verbaut, ist oben-dreien sehr löblich.

Für kräftigen Sound sorgt eine Anlage aus dem Hause Harman/Kardon mit zehn Lautsprechern inklusive Subwoofer, und natürlich fahren auch Apple Car Play und Android Auto zur Anbindung von Smartphones mit. Über die Kia-eigene UVO-App lassen sich zudem Verkehrsinformationen in Echtzeit, Wetter, Parkplätze und Ladestationen anzeigen. Zudem wird das Navigationssystem sieben Jahre lang mit Kartenupdates versorgt.

Apropos sieben Jahre: Auch für den e-Soul gilt diese Garantiedauer, so wie für jeden anderen Kia auch.

Alexander Rülke ■



EIN RADTRÄGER FÜR DEN e-SOUL

FÜR MEHR NUTZWERT soll unser Kia-e-Soul-Dauer-test eine Anhängerkupplung bekommen. Leider täuscht der Name, denn anhängen kann man hier nichts. Aber mit 100 Kilogramm Stützlast können bis zu drei E-Bikes huckepack genommen werden. Vor der Montage steht aber die Reise von Hamburg nach Weiterstadt bei Frankfurt am Main an, da sitzt Kias Pressewerkstatt. Sofort kommt die Reichweitenangst hoch.

550 Kilometer bis zum Ziel kalkuliert das Navi, der Bordcomputer verspricht immerhin eine Reichweite von 400 Kilometer. Mit leichtem Gasfuß sollte ein Ladestopp ausreichen. Stimmt auch, wenn der Tempomat auf Autobahn-Richtgeschwindigkeit gestellt wird, schwimmt man gut mit, ohne zu viel Reichweite einzubüßen. Trotzdem mahnt die Anzeige nach 290 Kilometern dringend zum Nachladen. Nach 302 Kilometern ging es für rund 45 Minuten an eine

KIA e-SOUL 64 kWh	
START	22. September 2020
PREIS MIT EXTRAS	41.101 Euro
BISHER GEFAHREN	15550 km
TESTVERBRAUCH	16,3 kWh/100 km

Ionity-Säule direkt am Autohof. Nach der kleinen Pause steht der Ladestand wieder bei 80 Prozent und 320 Kilometern. Der Kia e-Soul ist zwar kein Schnelllade-Wunder, trotzdem sind längere Etappen gut zu meistern. Das liegt auch am sehr entspannt abgestimmten Fahrwerk. Und daran, dass der Kia ganz generell auf Komfort getrimmt ist. Besonders gut gefällt die Sitzposition. Die Sitzflächen sind zwar etwas kurz, dafür aber komfortabel gepolstert. Die Reichweitenangst bleibt, bis wir lautlos auf den Hotelparkplatz rollen – mit einem Kilometer Restreichweite. Was für ein Glück, dass die Ladesäule vor Ort gerade frei war.

Tim Dahlgaard ■

EIN KASTEN – MIT ANSTÄNDIGER REICHWEITE

Die dritte Generation des Kia e-Soul gibt es in Europa ausschließlich mit Elektroantrieb.

Manchmal beeindruckende Dinge auch durch kühle Schlichtheit. Gerade dadurch erweisen sie sich als Hingucker. Klare Linien, keine Schnörkel – das zeichnet auch den Kia e-Soul aus. Im wörtlichen und im übertragenen Sinn. Denn auch das Elektromobil des südkoreanischen Herstellers überzeugt durch seine Solidität, das unaufgeregte Handling und eine anständige Reichweite.

Die dritte Modellgeneration des Soul – die zweite mit Elektroantrieb – gibt es in Europa ausschließlich als Stromer. Deshalb wird das Leuchtenband

an der Front auch nicht durch einen Kühlergrill unterbrochen. Es gibt zwei Antriebe im Angebot: Das Grundmodell mit 39,2-kWh-Akku und 136 PS hat eine kombinierte Reichweite von bis zu 276 Kilometern. Die Variante mit 64-kWh-Batterie und 204 PS, die auch für den Test zur Verfügung stand, ist mit 452 Kilometern angegeben.

Das ist natürlich für einen Wagen dieses Formates ein ordentlicher Wert, den wir auch fast erreicht haben. Am Ende waren es knapp 400 Kilometer – weil sich auch ein paar Landstraßen- und Autobahnpassa-

gen daruntergemischt hatten. Wenn es aus der Stadt hinausgeht, dann geht die Reichweite bei den E-Autos eben runter. In der Stadt ist der e-Soul aber auch sonst ein guter Begleiter. Er ist sehr wendig, mit 4,20 Metern Länge extrem parklückentauglich und bietet trotzdem aufgrund seiner Höhe eine nette Rundumsicht. Der Kofferraum ist nicht riesig, schluckt aber den Wochenendeinkauf und ist leicht zu beladen.

Dass E-Mobile mit ihrem ansatzlosen Anzug Spaß machen, ist kein Geheimnis. Auch der e-Soul überzeugt mit knackigen Fahrleistungen, ist aber eher komfortabel ausgelegt. Dennoch gibt die Federung harte Bodenwellen durchaus direkt weiter. In Kurven bewegt sich die Karosserie spürbar.

WAHLWEISE MIT ANHÄNGERKUPPLUNG Die coole Kastenform mit viel Glas bringt den Vorteil mit sich, dass es im Innenraum des Kia schön hell und luftig zugeht. Vor allem vorne darf sich niemand über mangelnden Raum beschweren. Die digitalen In-

strumente geben sich reduziert und zeigen übersichtlich die Geschwindigkeit und aktuelle Reichweite. Mittig präsentiert sich ein Touchscreen. Die Verarbeitungsqualität ist grundsolid, das Material dagegen eher schlicht.

Der e-Soul bietet übrigens eine Seltenheit im E-Auto-Markt: Die Variante mit dem 64-kWh-Akku ist für 100 Kilogramm Stützlast ausgelegt und kann

deshalb auch mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet werden. Sie taugt sicherlich nicht, um Pferdehänger durch den Matsch oder Yachten ans Meer zu ziehen – aber der Transport von Fahrrädern ist möglich.

Wie seine Verbrennerbrüder ist der e-Soul serienmäßig sehr üppig und gut ausgestattet. 17,8-cm-Touchscreen, Smartphone-Schnittstelle, Smart-Key, Klimaautomatik, LED-Schein-

werfer, 17-Zoll-Leichtmetall-Felgen – bei den besseren Ausstattungsvarianten Navigation, Premium-Soundsystem, Head-up-Display oder Lederausstattung, Wünsche bleiben kaum offen. Und dass neben einer Förderprämie von fast 10.000 Euro auch noch sieben Jahre volle Kia-Garantie dazukommen, animiert zum zweiten Blick auf den Hingucker.

Stephan Eisner ■



Nüchterne Innenausstattung, solide Verarbeitung im e-Soul.



Große Glasflächen vermitteln im Kia ein gutes Raumgefühl.



Die kleine Klappe unter dem Leuchtenband verbirgt den Stecker für das Ladekabel. An einer Schnellladestation dauert es rund eine Stunde, um den Kia e-Soul mit 80 Prozent zu laden.

DIE QUALITÄT ZUM ERFOLG

Der SUV e-Niro von Kia wirkt ausgereift. Doch ihm sitzt sein „Nachfolger“ im Nacken.



Die Zulassungszahlen für Elektrofahrzeuge steigen extrem. Kein Wunder, denn sie kommen den Wünschen der Kunden in Sachen Reichweite und Preis immer näher. Da macht auch der Kia e-Niro keine Ausnahme, auch wenn der „Nachfolger“ quasi schon in den Startlöchern steht.

Jetzt sind sie schon reihenweise auf dem Markt: Elektroautos, die auch als solche konstruiert wurden und nicht umgemodelte Verbrenner sind. Kia schickt als „echter“ Stromer den e-Niro an den Start. Und der macht eine gute Figur, auch wenn er optisch jetzt nicht ge-

rade zu den „Aufregern“ zählt, dafür als solide und gelungen bezeichnet werden darf. Ansprechende kleine Speziallösungen sind beim e-Niro beispielsweise die flexiblen Getränkehalter, die „Driver-only“-Heizungsmöglichkeit und die 220-Volt-Steckdose.

Das Platzangebot ist sehr ansprechend, vorne wie hinten, der Wohlfühlfaktor gut und qualitativ langstreckentauglich. Ablageflächen sind mehr als ausreichend vorhanden. Im Kofferraum erwartet uns eine kleine Ladekante und bei umgeklappten Rücksitzen (2:1) eine leichte Schräge.

Wer auf dem Fahrersitz Platz genommen hat, der sieht sich mit den doch noch vielen Schaltern und Hebeln nicht vor unlösbare Aufgaben gestellt. Alles ist irgendwie selbsterklärend und gut bedienbar, wie auch schon beim Verbrenner, kennt man sich erst einmal mit der Terminologie aus.

Losfahren geht so: Bremse und Startknopf drücken, warten, bis alle Systeme hochgefahren sind, den Drehknopf auf D stellen, das Gaspedal betätigen und los geht's, ganz einfach, quasi geräuschlos, angenehm. Lenkung und Fahrwerk halten keine Überraschungen parat,

der Federungskomfort ist okay, der Wagen gut überschaubar und dirigierbar, das Fahrgefühl angenehm trotz des hohen Gewichts des SUV.

Die Zahl der technischen Raffinessen ist im Kia e-Niro groß und dem derzeitigen Stand



Er ist kein Aufreger, kann aber mit seiner Qualität glänzen: der Kia e-Niro.

noch angemessen. Wer das Cruise-Control-System einschaltet, kann sich, abgesehen vom Lenken, beruhigt der Technik überlassen, die den Wagen automatisch bremst, beschleunigt und nach Stillstand sogar wieder anfahren lässt. Ein Komfort, an den man sich schnell gewöhnt und den man nicht mehr vermissen möchte, auch aus Sicherheitstechnischen Gründen.

Je nachdem, wie sehr man seinen Gasfuß zügeln möchte oder nicht, sind Verbrauchswerte zwischen 13 und 23 Kilowattstunden möglich. Mit dem Verkehr mitschwimmen ist locker mit den von Kia angegebenen 14,9 kWh drin und damit eine Reichweite von gut über 400 Kilometern, auch dank der guten Rekuperationsmöglichkeiten. Wer allerdings auch bei strenger Kälte viele Kilometer am Stück fahren möchte, sollte zu der optionalen Wärmepumpe

DATEN

Kia e-Niro

● Leistung	150 kW, 204 PS
● Drehmoment	395 Nm
● Reichweite	455 km
● Batteriekapazität	64,0 kWh
● Ladedauer (Steckdose)	29 h
● L / B / H	4,37 / 1,80 / 1,56 m
● Leergewicht/Zul.	1.812/418 kg
● Kofferraum	451 - 1.405 l
● 0 - 100 km/h	7,8 s
● Spitze	167 km/h
● Normverbrauch	14,9 kWh
● Energieeffizienzklasse	A+
● Preis ab	42.790 Euro

(abzgl. Förderprämie)

greifen. Muss man dann an die Ladesäule, kann der 64 kWh-Akku von 20 auf 80 Prozent in gut 45 Minuten geladen werden, an der heimischen Wallbox dauert einmal volladen rund vier-einhalb Stunden.

Reinhold Radloff ■

FAZIT

Mit dem e-Niro gelang Kia ein ordentlicher Einstieg in den Elektrofahrzeugmarkt. Sieben Jahre Garantie sind ein gutes Verkaufsargument, das 15.000-Kilometer-Service-Intervall allerdings weniger. Der Spurhalteassistent funktioniert bei manchem Konkurrenzmodell besser. Überhaupt gibt es inzwischen in Sachen Fahrassistenzsystem Reichhaltigeres. Das ist natürlich dem geschuldet, dass der Wagen über zwei Jahre auf dem Markt ist. Nachbessern lohnt nicht mehr, denn der „Nachfolger“, der EV6, steht schon in den Startlöchern.



Unscheinbar, aber ziemlich gut:

Der Kia e-Niro fährt effizient, unkompliziert und weit mit einer Akkuladung.

Allerschnellsten, doch in weniger als einer Stunde füllt sich der Akku auf 80 Prozent. An einer 50-kW-Säule erreichten wir im Test gut 46 kW im Schnitt, obwohl wir auf mehr als 90 Prozent Akkustand luden.

150 kW (204 PS) leistet der Elektromotor an der Vorderachse, 395 Newtonmeter Drehmoment liegen an. Damit geht es spritzig vorwärts (0-100 km/h in 7,8 s) – im dynamischen Fahrmodus sogar etwas zu flott. Dann hat der e-Niro Mühe, die Kraft auf die Straße zu bringen. Eine etwas zahmere Abstimmung wäre auch in Ordnung gewesen. Meist bewegen wir den e-Niro ohnehin eher gemütlich. Er federt verbindlich, aber nie zu hart, rollt leise ab und wirkt rundum unkompliziert.

Das Infotainment beherrscht ebenfalls alle nötigen Tricks, koppelt Smartphones mit den gängigen Standards. Mit der Kia-eigenen UVO App lässt sich unter anderem das Laden steuern. Viele Assistenten gibt es bereits serienmäßig weitere kommen in der zweiten Ausstattung Spirit hinzu, genau wie LED-Scheinwerfer. Eine smarte Routenplanung fehlt allerdings weiterhin.

AUSSTATTUNG ÜPPIG, EFFIZIENZ UND REICHWEITE VORBILDLICH

Insgesamt hat der e-Niro seine späte Blüte verdient. Zwar ist das große Modell mit 64-kWh-Akku ab 42.790 Euro kein Sonderangebot, doch die Ausstattung ist üppig, Effizienz und Reichweite sind vorbildlich. Allzu lange wird Kia den e-Niro womöglich nicht mehr anbieten. Die neue Elektroplattform wird gerade ausgerollt. Die verspricht größere Reichweite und deutlich kürzere Ladezeiten.

Heiko Dilck ■

AUTOGRAMM

Fahrverhalten ●●●○
Flott, komfortabel und angenehm unkompliziert.

Leistung ●●●○
Elektromotor an der Vorderachse, 150 kW (204 PS), Vmax: 167 km/h

Verbrauch ●●●○
Norm: 15,9 kWh/100 km, Testverbrauch 16,8 kWh/100 km

Preis ●●●○
Basispreis: 42.790 Euro
Testwagenpreis: 48.270 Euro

EINE SPÄTE, ABER DURCHHAUS SCHÖNE BLÜTE

Schon seit 2018 auf dem Markt kommt das Elektro-SUV erst jetzt im Mainstream an – unterwegs im Kia e-Niro.

Es kommt selten vor, dass ein Auto im fünften Jahr nach der Markteinführung einen Verkaufsrekord hinlegt. Dass es mit knapp 7.800 Exemplaren fast doppelt so oft neu zugelassen wird wie im Jahr davor, passiert fast nie. Klar, der Kia Niro hatte 2020 Nachhilfe. Stichwort: Elektroprämie. Die sorgte dafür, dass fast die

Hälfte der Neuzulassungen auf das Konto des Kia e-Niro gingen.

Aber er kann ja auch was. Laut Norm bis zu 455 Kilometer weit mit einer Akkuladung fahren. Wofür dem großen der beiden angebotenen Modelle 64 kWh Kapazität genügen. In der Praxis ergeben sich locker mehr als 400 Kilometer.

EIN SOLIDES FAHRWERK UND ETWAS ZU VIEL MOTORENKRAFT

Mit dem Modelljahr 2020 hat Kia dem e-Niro zudem seine Ladeschwäche abtrainiert. Seitdem lässt sich ein 3-phasier Onboard-Lader ordern (500 Euro), der an einer öffentlichen Ladestation oder einer entsprechend ausgerüsteten Wallbox

mit bis zu 11 kW lädt. Im Test hat das nicht immer reibungslos geklappt. Wegen Kommunikationsproblemen zwischen e-Niro und der Säule lag die Ladeleistung dann letztlich nur bei 3,7 kW.

Schnellladen an Gleichstrom hingegen funktioniert. Mit bis zu 80 kW Ladeleistung gehört der e-Niro zwar nicht zu den



22.05.2021

FAHRBERICHT · Kia Stonic



KIAS KLEINER MACHT AUF ÖKO

In Kias Kaufsalen finden ums Klima besorgte Autofahrer eine große Auswahl: Modelle vom Mildhybrid bis hin zum rein elektrischen Antrieb. Der Einstieg in die Elektromobilität ist mit dem kompakten Kia Stonic möglich, dem Mildhybrid mit grünem Mäntelchen. Ob es bei uns gefunkt hat, verrät der Alltagsstest.

LoB: Im Stonic sorgt ein zum elektrischen Hilfsmotor aufgerüsteter Startergenerator für geringeren Schadstoffausstoß bei mehr Fahrspaß. Heißt: Mit Mildhybrid grenzt man nicht nur Spritverbrauch und Emissionen etwas ein. Zusätzlich hebt mehr Kraft beim Anfahren und Beschleunigen die Freude am Fahren. Der im unteren Kompaktsegment angesiedelte und 4,14 Meter lange Stonic ist beim Platzangebot für Passagiere nicht kleinlich. Vor allem vorne ist genügend Luft. Und 352 Liter Kofferraumvolumen sind durchaus reisetauglich. Wird es beim wöchentlichen Getränketransport knapp, lassen sich die Rücksitzlehnen umlegen.

Dazu kommt ein Markenaroma, das Kia so erfolgreich macht: Solide Raumausrüstung, übersichtliche Cockpitgestaltung, gediegene Qualität und als besonderes Bonbon die sieben Jahre Garantie sind auffällige Geschmacksverstärker. Man ist schnell eins mit dem Koreaner, swingt flott durch die Stadt oder spult weitgehend unangestrengt viele Kilometer außerorts

ab. Ja, auch Langstrecke geht, ist man nicht zu verhätschelt.

Als Mildhybrid kann sich der Stonic auf elektrische Antriebshilfe verlassen. Zusammen mit den 120 PS, die der Einliter-Dreizylinder liefert, geht es in rund zehn Sekunden auf Tempo 100. Highspeed ist dann eher ein Geduldsspiel. Oben hinaus wirkt der Stonic beinahe kraftlos. Mit elektrifiziertem Schaltgetriebe, das selbst passende Gänge findet, wird die Landpartie mitunter zur Segeltour. In bestimmten Situationen koppeln sich Motor und Getriebe ab. Dann wird „gesegelt“. Dieser Freilauf spart Sprit. Auch die Energierückgewinnung funktioniert spürbar. Kaum ist der Fuß vom Gas oder auf der Bremse, wird rekuperiert und so die Batterie geladen.

Kosten: Bekanntlich werden Mildhybride nicht gefördert. Sie können ja auch nicht einmal zeitweise rein elektrisch fahren. Allerdings spart die elektrische Assistenz Kraftstoff. 5,5 Liter bescheinigt der Testverbrauch auf 100 Kilometer, etwa einen halben Liter weniger als ein vergleichbarer Benziner.

Manfred Gleissner ■

FAZIT

Der Preis für diesen mit einigen Goodies ausgestatteten Kia Stonic ist mit 27.730 Euro durchaus attraktiv, solange man die Förderprämien für Hybrid- oder reine Elektroautos von bis zu knapp 10.000 Euro ausblendet.



online · 23.06.2021

TEST · Kia Rio



KIA RIO – DER HAT SCHON WAS BESONDERES

48 Volt für den Kleinen.

Eine 48-Volt-Technologie gibt es bei Kleinwagen eher nicht. Kia hat sich diesen Luxus beim Rio 1.0 T-GDI 120 geleistet und macht ihn damit schon zu etwas Besonderem. Im ntv.de-Praxistest zeigte der Koreaner aber auch noch andere Vorzüge.

Im Zuge der Elektrifizierung beschleicht einen das Gefühl, dass das auch das Todesurteil für die Kleinwagen ist. Denn machen wir uns nichts vor, der hier für den Akku zur Verfügung stehende Bauraum ist gering, SUVs sind im Trend und Stauraum hat so ein City-Flitzer dann auch nicht. Also warum hier investieren, wenn die Leute eh anderes bevorzugen? Angesichts dieser natürlich rein fiktiven Denkweise ist der Kia Rio 1.0 T-GDI 120 so etwas wie das gallische Dorf von Asterix und Obelix, das sich mutig gegen die Römer wehrt, die natürlich immer in der Überzahl sind.

Der Zauberspruch für den Rio ist die 48-Volt-Technologie, die zum einen mit dem neuen „intelligenten Schaltgetriebe“ – wie es Kia nennt – angeboten wird. Zum anderen mit einem Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe. Da im Kleinwagensegment aber häufiger zum manuellen Getriebe gegriffen wird und es ja zudem was ganz Neues sein soll, hat ntv.de den Rio mit intelligentem Rührgriff zum Praxistest gebeten. Und das gleich mal vorneweg: Es schaltet sich prima. Was jetzt aber nicht an der elektronisch gesteuerten Kupplung liegt. Die hat eine andere Funktion. Wer im Eco-Modus fährt – und in dem eröffnet der Rio jede Fahrt – der hat die Möglichkeit zu segeln, weil hier der Verbrenner abgeschaltet und vom Getriebe getrennt wird.

ECHTER GEWINN AUF DER LANGSTRECKE

Genau das ist einer der Vorteile des hier verwendeten Mildhybridsystems, das eine 48-Volt-Batterie und einen Startergenerator beinhaltet, der sowohl beim Beschleunigen den Verbrenner unterstützt als auch die Energierückgewinnung gewährleistet. Allerdings muss an dieser Stelle gesagt werden, dass sich der Gewinn beim

Spritverbrauch hier besonders auf der Langstrecke bemerkbar macht. Mit seinem knapp 45 Liter fassenden Tank schafft der kleine Koreaner bei zurückhaltendem Gasfuß bis zu 630 Kilometer. Wer es etwas schneller mag, und der Rio schafft in der Spitze 190 km/h, der zieht 100 Kilometer ab, was aber immer noch ein beachtlicher Wert ist. Am Ende stehen hier im Schnitt 6,2 Liter auf der Uhr.

Etwas durstiger gibt sich der aufgrund seiner Länge von 4,07 Metern ausgezeichnet in die Stadt passende Rio dann aber schon. Trotz der 48-Volt-Batterie wurden im steten Stop-and-Go satte 8,2 Liter verbrannt. Erst wenn der Koreaner rollen kann, wird er wieder sparsamer im Verbrauch. Nun ist der Durst das eine, der Fahrspaß das andere. Zugegeben, ein Sportwagen wird aus dem Kleinwagen auch mit GT Line-Label nicht. Aber der Standardsprint gelingt im Sportmodus in 10,2 Sekunden. Und richtig stark ist, dass die Elektronik dann im zweiten Gang Zwischengas gibt. Eben wie bei einem echten Boliden. Ja, der Dreizylinder-Sound passt da nicht so ganz ins Bild, aber der ist ja bekanntermaßen der Sechszylinder des kleinen Mannes.

Dabei bleibt es dann auch auf der Autobahn. Hier sollte man das nutzen, was man mit drei Töpfen, 120 PS und leichtem Nachschub aus der 48-Volt-Batterie hat, aber um Gottes Willen keine Rennen fahren. Weil die, die einem Rio 1.0 T-GDI 120 zeigen wollen, wo ihr Auspuff sitzt, schaffen das in der Regel auch. Auf kurvigen Landstraßen sieht das etwas anders aus, denn zum einen glänzt der Koreaner mit einer recht passablen Lenkung, zum anderen macht auch das Fahrwerk einen guten Job. Einzig bei Querfugen reagiert es etwas sensibel und vor allem an der Hinterachse recht nervös. Das tut dem Gesamtbild und dem Fahrspaß aber keinen Abbruch, den hat der Fahrer dennoch.

Mit seiner 48-Volt-Technologie ist der Kia Rio eine Ausnahme im Revier der Kleinwagen.

Einzig die Geräuschkulisse im Innenraum ist doch bei einigen Straßenbelägen sehr dicht am Kleinwagen dran. Etwas mehr Dämmung wäre hier wünschenswert. Wünschenswert wäre auch etwas weniger Hartplastik im Innenraum des Rio. Das Dashboard, Türinnenverkleidungen und Mittelkonsole machen schon einen recht knochigen Eindruck. Aber weil man ja auch nicht ständig mit den Händen da rumfummelt, die lieber am belebten Lenkrad hält, hat man auch Zeit, sich über das analoge Zentralsdisplay zu freuen, das mit Tacho, Drehzahlmesser und roten Zeigern irgendwie mehr Sportlichkeit vermittelt als die ganzen bunten Welten der digitalen Anzeigen. Zugegeben, diese Meinung ist absolut subjektiv.

Die, dass das Display in der Mittelkonsole mit Navi für über 1.000 Euro Aufpreis auch Apple CarPlay und Android Auto spiegeln kann, hingegen nicht. Das funktioniert ebenso reibungslos wie die Verbindung des Smartphones über Bluetooth. Wer sein Handy allerdings laden will, muss den USB-Anschluss in der Mittelkonsole nutzen, eine inaktive Ladefläche gibt es nicht. Schön übrigens auch der Umstand, dass unterhalb des 8 Zoll großen Touchscreens echte Menüknöpfe sind, über die sich häufig gebrauchte Anwendungen wie zum Beispiel Medien, Radio oder das Navi direkt ansteuern lassen. In dem Display spiegelt sich selbstredend auch das Bild der Rückfahrkamera. War das vor Jahr und Tag in dieser Klasse noch kurz vor unterirdisch, zeigt der Kia Rio hier ein geradezu perfektes Bild und das selbst bei wenig Licht.



Im GT Line-Kleid bekommt der Kia Rio 1.0 T-GDI 120 auch optisch etwas Sportliches.

WIRKLICH VIEL FÜRS GELD

Weil der Autor vorhin den wirklich sparsamen Verbrauch des Kia Rio 1.0 T-GDI 120 auf der Langstrecke ins Feld geführt hat, soll nicht verschwiegen werden, dass auch die Sitze für diese Distanz taugen. Jedenfalls in der ersten Reihe und auch hier sollte der Fahrer die 1,90 Meter nicht überschritten haben. Alles, was darunter ist, darf sich mit dem Kleinen ruhig auf die Fernreise wagen. Dabei sollte die Rückbank aber nur mit Kindern besetzt sein, denn bereits normal gewachsene Erwachsene dürften hier nach einiger Zeit keinen Spaß mehr haben.

Wer hingegen zu zweit reist, findet mit 325 Litern Stauraum ein für diese Klasse geradezu üppiges Gepäckabteil vor. Wenn die Rückenlehne der Rücksitze flach gemacht wird, stehen hier nicht nur 1.103 Liter Stauraum zur Verfügung, sondern auch ein nahezu platter Ladeboden. Insofern hat der Kia Rio gerade als Mildhybrid richtig viel zu bieten.

Nur beim Preis von 22.350 Euro könnte der eine oder andere etwas schlucken, denn alles oberhalb der magischen 20.000 Euro ist für einen Kleinwagen schon eine Stange Geld. Denn der Einstieg in einen Kia Rio beginnt bei 84 PS und 14.590 Euro. Aber Achtung: Die meisten der hier beschriebenen Zutaten gibt es dafür natürlich nicht. Insofern ist das im Vergleich immer ein schwieriges Ding. Was es hingegen immer gibt, sind sieben Jahre Garantie. Ein immer noch einzigartiges Versprechen, das sich auch noch kein anderer Hersteller getraut hat, zu geben.

Text u. Fotos: Holger Preiss ■

FAZIT

Der Kia Rio 1.0 T-GDI 120 ist schon etwas Besonderes. Nicht nur wegen seiner langen Garantie, auch wegen seiner 48-Volt-Technologie, die man sonst nur in größeren und wesentlich teureren Fahrzeugen findet. Hinzu kommt seine universelle Anwendbarkeit. Vom Stadtabenteurer bis zum lang ersehnten Strandurlaub ist hier alles drin. Selbst sportlich kann der Koreaner sein, wenngleich es hier dann doch ein paar Einschränkungen gibt, die im Alltagsbetrieb aber nicht ins Gewicht fallen dürften.



Ausgabe 16-2021 / 15.07.2021

VERGLEICHSTEST · Kia Rio

KIA RIO GEWINNT VOR RENAULT CLIO UND DACIA SANDERO

■ **Schnäppchenjäger:** Unter diesem Motto wollte die Fachzeitschrift auto motor und sport wissen, ob sich der neue Dacia Sandero stark genug entwickelt hat, um nun Kia Rio und Renault Clio Paroli zu bieten. Die Antwort fiel eindeutig aus: Den Gesamtsieg holte sich der Kia Rio 1.2 Vision mit 541 Punkten vor dem Renault Clio TCe 90 Intens (532 Punkte) und dem Dacia Sandero TCe 90 Essential (489 Punkte). Die höchste Punktzahl erzielte der Kia Rio im Bereich Karosserie, und auch bei den Kriterien Sicherheit, Komfort, Fahrverhalten und Umwelt schnitt der kleine Koreaner hervorragend ab. Im Detail glänzte der Kia Rio insbesondere beim Raumangebot und Kofferraum, bei Zuladung, Variabilität/Funktionalität, Bedienung, Qualitätsanmutung, Fahrstabilität, Federungskomfort, Klimatisierung, Schaltung/Getriebeabstufung, bei den Sitzen sowie beim Bremsweg und dem Testverbrauch. Redakteur Thomas Hellmanzik schreibt in seinem Fazit: „Trotz des schwachen Motors gewinnt der Rio mit gelungenen Komfort- und Fahreigenschaften sowie guter Verarbeitung zu einem angemessenen Preis.“

Den kompletten Vergleichstest finden Sie im Internet unter: www.kia.com/de/modelle/entdecken-sie-die-kia-modelle

TEST · Kia Rio



ETWAS ELEKTRISCH

Kia unterstützt den Rio mit einem Mildhybrid-System.

So penetrant der Elektro-Hype und so verlockend die Förderung – nicht jeder kann oder will sich einen kleinen Stromer in die Garage stellen, noch nicht einmal in der Stadt, für die emissionsfreie Antriebe wie geschaffen wären. Ausgerechnet in urbanen Wohnungen fehlt aber oft genug die private Lademöglichkeit.

Wohl oder übel greift also so mancher zum guten alten Verbrenner. Im Falle des Kia Rio

eher „wohl“, weil zumindest preislich keine Nachteile gegenüber der Elektro-Fraktion entstehen. Der Einstieg liegt bei 14.590 Euro. Selbst die getestete GT Line mit üppigster Serienausstattung, dem größten Motor und einem knackigen Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schlägt nur mit 23.700 Euro zu Buche. Da kommt ein vergleichbares Elektroauto selbst nach Abzug der maximalen Förder-summe von 9.000 Euro in der

Regel nicht hin. An die Reichweite – gut 600 Kilometer in der Praxis – sowieso nicht.

Und sogar ein paar Ökoprojekte sammelt der Rio, hat Kia seinem Kleinwagen im Modelljahr 2021 doch nicht nur ein frisches Äußeres, sondern auch einen neuen Antrieb spendiert – einen Mildhybrid-Benziner mit 48 Volt Bordspannung, übrigens dem ersten seiner Art im Gesamtsortiment des Herstellers.

Ein Blick auf das Datenblatt zeigt, was diese sanfte Elektrifizierung bringt – und was nicht. Obwohl mit 120 PS der stärkste Motor, ist der Rio 1.0 T-GDI 48V der sparsamste der Modellfamilie. Allerdings ist das Spektrum mit Normverbräuchen von 4,5 bis 5,2 Litern relativ schmal; bei der gewöhnlich eher geringeren Jahresfahrleistung dieser Pkw-Kategorie dürfte unter dem Strich kein größerer Effekt eintreten. Und auch der CO₂-Aus-

Kesser Koreaner: Nicht nur die Optik macht den Kia Rio GT Line zum Hingucker.

stoß des Mildhybriden sinkt zwar um zehn Prozent, jedoch bleibt er mit 108 Gramm pro Kilometer über der 100er-Schallmauer.

In der Praxis fällt die Rechnung ohnehin noch einmal ganz anders aus. 7,2 Liter genehmigte sich unser Rio real, was beweist, dass selbst ein Dreizylinder-Schrumpfmotor kein Garant ist für Enthaltsamkeit. Auch der typische Dreizylinder-Sound, im Kia insbesondere bei höheren Drehzahlen noch einen Tick aufdringlicher als üblich, ist nicht jedermanns Sache.

Wenig auszusetzen gibt es dagegen an der Spritzigkeit des Aggregats, die sich gerade in Kombination mit dem erwähnten Doppelkuppler voll entfaltet. Das wirklich schwerelose City-Fahrgefühl eines Elektro-

DATEN

Kia Rio 1.0 T-GDI 120 48V 7 DCT

• Hubraum	998 ccm
• Leistung	88 kW/120 PS
• Drehmoment	200 Nm ab 2.000/min
• L / B / H	4,07 / 1,73 / 1,45 m
• Leergewicht/Zul.	1.230/450 kg
• Anhängelast	gebr. 900 kg
• Kofferraum	325 - 1.103 l
• 0-100 km/h	10,3 s
• Spitze	190 km/h
• Normverbrauch	4,7 l Super
• CO ₂ -Ausstoß	108 g/km
• Energieeffizienzklasse	A
• Preis ab	23.700 Euro

autos schlägt aber selbst diese gute Paarung nicht.

Optisch hingegen dürfte der Kia Rio in der GT Line wiederum klar die Tigernase vorn haben. Die Frontschürze, der Kühlergrillrahmen im Dark Chrome-Design, die Seitenschweller, die 17-Zöller und der Doppelrohr-Auspuff nebst Diffusor – all das macht den Kia Rio GT Line zum Hingucker.

Tobias Schaumann ■



TEST · Kia Picanto



KIA PICANTO 1.0 T-GDI

Kann auch wenig Auto schon zu viel sein? Der Kleinwagen tritt mit 100-PS-Motor und Vollausstattung an.

Nicht weniger als 20.110 Euro kostet dieser vollausgestattete Test-Picanto in der GT Line inklusive Assistenzpaket (790 Euro), Technologiepaket (590 Euro) und Navigationssystem (1.390 Euro). In Zeiten von E-Kleinwagen kein ungewöhnlicher Preis, nur dass der Kia verbrennergetrieben ist und eine Kaufprämie vom Händler und nicht von der BAFA abhängt.

Klappe zu, Picanto tot? Nein, so einfach ist es nicht. Schließ-

lich bietet so ein Verbrenner-Kleinwagen auch viele Vorteile – den größeren Aktionsradius zum Beispiel und damit die bessere Qualifikation als Vollwertauto.

Der Einlitermotor hat reichlich Druck und schubst den 1.035-kg-Würfel kräftig voran. Ab 1.500/min bläst der Turbo den Marsch, der Motor trommelt einen kernigen und präsenten Beat dazu. Wer schwungvoll abbiegt und früh aufs Gas steigt, erntet gar etwas Schlupf am

kurveninneren Vorderrad. So scheint die angriffslustige rote Verzierung der Karosserie nicht gänzlich fehl am Platz. Die Lenkung wirkt zwar ein wenig gefühllos, aber für diese Klasse noch immer überdurchschnittlich präzise.

Daher wieselt der Einstiegs-Kia mit kleinem Wendekreis (9,8 m) nicht nur flink durch den Ort, sondern auch um ihn herum und fürchtet sich dank guten Geradeauslaufs nicht mal vor der Autobahn. Etwas besser

bremsen könnte er aber, denn knappe 38 Meter aus 100 km/h sind selbst bei den Kleinsten etwas zu viel. Auch der Spurhalter im optionalen Assistenzpaket agiert nervös, während der Totwinkelwarner seinen Job gut macht und die ohnehin gute Übersichtlichkeit weiter unterstützt.

ROT UND BUTTER

Im Innenraum dominiert Hartplastik das Cockpit, aber Verarbeitung und Bedienelemente



Übersichtliche Bedienung im Picanto via Touchscreen und viele Direktwahltasten.



wirken hochwertig. Das unten abgeflachte Sportlenkrad gefällt GT Line nur mit dem Connectivity-Paket mit Apple CarPlay, Android Auto und Rückfahrkamera (590 Euro) kombinieren. So bleiben die Kosten im Rahmen – auch ohne E-Auto-Förderung.

INNENRAUM AUSREICHEND Ergonomie? Durchaus vorhanden, obwohl sich größere Fahrer entscheiden müssen, ob stark angewinkelte Beine oder gestreckte Arme das kleinere Übel sind. Weiter hinten deuten drei Kopfstützen mutig die Fünfsitzigkeit des Kia Picanto an, die im Alltag eher theoretischer Natur ist.

In der Praxis sind eher die hohen Preise ein Hindernis. Daher ruhig auf etwas Ausstattung verzichten und die für den kräf-

Text: Carl Nowak
Fotos: Maximilian Balázs

BEWERTUNG



Der Top-Picanto packt viel Ausstattung, solide Qualität und ein gesundes Maß Quirligkeit in wenig Auto zum gehobenen Preis.

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



GRIP FAKTOR
 Drivestyle ★★★★★
 Performance ★★★★★
 Preis 158,20 Euro/PS

DEN STACHEL NACHGESCHÄRFT

Kia hat seinen Stinger GT überarbeitet: andere Optik, mehr Infotainment, edleres Interieur, nur mehr Kraft gibt's nicht. Aber die 366 PS waren auch vorher schon nicht zu verachten.

Die schlechte Nachricht zuerst: Der Kia Stinger wird in Deutschland nicht mehr angeboten. Jedenfalls nicht mehr mit Dieselmotor und mit kleinem Benziner. Denn im vergangenen Jahr haben sich 91 Prozent der Käufer für den GT mit 366 PS entschieden – da lohnt sich alles andere für Kia nicht.

Die gute Nachricht: Kia hat den verbliebenen Stinger GT, der auf die weiteren Beinamen 3.3, T-GDI und AWD hört, auf-

gewertet. Zum Technologie-Upgrade gehört nun ein neues Navigationssystem mit großformatigem 26-Zentimeter-Touchscreen (vorher waren es nur 20,2 Zentimeter), Bluetooth-Mehrfachverbindungen und Split-Screen-Funktion. Es beinhaltet die Online-Dienste „UVO Connect“ mit dem Service „Kia Live“ und der „Kia UVO-App“. Sie bieten viele neue Funktionen von cloudbasierter Online-Navigation bis zu Fahrzeugortung

und „Letzte Meile“-Navigation per Smartphone.

Stark erweitert wurde auch das Assistenzspektrum. Ein aktiver Totwinkelassistent mit Monitoranzeige gibt per Kamera direkten Einblick in die toten Winkel (man hat schon von Fahrern von wild blinkenden Kias in Parkhäusern gehört, die mit Hilfe der Kameraanzeige Schrammen an der Karosserie verhindern wollten). Ein Autobahnassistent ergänzt den Stau-

assistenten und kann mithilfe eines ebenfalls neuen intelligenten Geschwindigkeitsassistenten registrierte Tempolimits automatisch miteinbeziehen. Und ein Ausstiegswarner weist die Insassen beim Öffnen der Türen auf herannahende Fahrzeuge hin.

Die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage arbeitet nun navigationsbasiert, der Frontkollisionswarner hat beim Linksabbiegen an Kreuzungen auch den Gegenverkehr im Blick, der aktive Spurhalteassistent erkennt neben Fahrbahnmarkierungen auch Straßenränder, der Querverkehrswarner hinten verfügt über eine Notbremsfunktion, und der Müdigkeitswarner registriert auch bei ruhendem Verkehr, ob der Fahrer abgelenkt ist. Wer auf Assis steht, wird glücklich. Äußerlich unterscheidet sich die überarbeitete Version vor allem in der Heckansicht vom bisherigen Modell.

Neugestaltete Rückleuchten ziehen sich nun über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Hinzu kommen 19-Zoll-Leichtmetallfelgen mit neuem Design. Für den Innenraum ist optional eine neue schwarze Veloursleder-Ausstattung mit roten Nähten an Sitzbezügen und weiteren Interieurelementen sowie rote Sicherheitsgurte erhältlich. Neu

KIA STINGER SCHLÄGT VW ARTEON UND PEUGEOT 508

■ **Vergleich auf der Rennstrecke:** Die Fachzeitschrift sport auto fuhr mit den drei Sportlimousinen Kia Stinger GT 3.3 T-GDI V6, Peugeot 508 PSE Hybrid und VW Arteon R zum Hockenheimring. Alle drei Modelle „streben mit verschiedenen Mitteln danach, Souveränität und Spielwitz zu paaren. Sie liegen praktisch in jeder Disziplin nah beieinander“, schreibt Testredakteur Andreas Haupt und wollte daher wissen, wer am Ende das Rennen macht. Mit 56 Punkten siegte schließlich der Kia Stinger vor dem Peugeot 508 (53 Punkte) und dem VW Arteon (51 Punkte). Während alle drei bei den Rundenzeiten auf dem Grand Prix-Kurs gleichauf lagen, erzielte der Kia Stinger mit 35,0 Metern den kürzesten Bremsweg von 100-0 km/h (warm). Auch bei der Bewertung Preis/Performance gewann der Kia Stinger mit 1.232 Euro pro Punkt. Andreas Haupt: „Der Kia schnappt den Testsieg. Doch die Abstände sind so gering, dass es eigentlich keinen echten Sieger oder Verlierer gibt. Im Endeffekt läuft es auf eine Geschmacksfrage hinaus.“

Den kompletten Vergleichstest finden Sie im Internet unter: www.kia.com/de/modelle/entdecken-sie-die-kia-modelle

sind die individuell einstellbare Ambientebeleuchtung mit 64 Farben, der selbstabblendende Innenrückspiegel sowie zusätzliche Chrom- und Aluminium-Applikationen. Als Sonderausstattung werden neben dem Velours-Paket ein elektrisches Glasschiebedach sowie eine Sportabgasanlage angeboten.

Antriebstechnisch ändert sich nichts – der Stinger macht genauso viel Spaß wie vorher. Wir konnten ihn über die Piste

des Flughafens Mendig treiben und wollten kaum wieder aussteigen. Trotz eines Leergewichts von mehr als 1,9 Tonnen lässt sich der Viertürer nach wie vor trefflich in die Kurven werfen, bleibt stets stabil und zuckt nur bei übertriebenen Manövern mit dem Heck dank hinterradbetontem Allradantrieb. Kurz: Der so wunderbar unaufgeregt wirkende Stinger GT ist die geforderten 57.900 Euro absolut wert.

Roland Löwisch ■



Platz da! Der GT versteckt seine Leistung nicht.

DIESER GT STICHT INS WESPENNEST

Klare Ansage! Den Kia Stinger gibt's nur noch mit Sechszylinder.

Kia streicht dem Stinger GT mit dem Facelift die „schwächeren“ Antriebe, setzt nun voll auf sechs Zylinder – ohnehin die beliebteste Variante unter den Kunden. Klingt nach Spaß? BILD hat's getestet!

DAS IST ER Europas schnellster Kia und eine Ansage an deutsche Premium-Hersteller: markanter Auftritt, schicke Coupélinie, vollgepackt mit Fahrassistenz und Extras. Darunter Leckerbissen wie Launch-Control, Sitzbelüftung und Headup-Display. Aufpreis kosten lediglich



Durchgehende Heckleuchte, vier Endrohre. Übersichtliches, funktionales Cockpit.

höherwertiges Leder, Glasschiebedach, Sportabgasanlage und nicht-oranger Lack.

SO FÄHRT ER Bequem bis biegsam. Im Smart-Fahrmodus hält modernste Technik den Verbrauch niedriger, in „Sport“ umklammern die Sitzwangen zärtlich den Oberkörper und der Stinger fährt den Stachel aus. V6 (366 PS), 8-Stufen-Automatik und Allrad (beides Serie) harmonieren in jeder Fahrsituation, das adaptive Fahrwerk hält immer den nötigen Komfort parat. Die Verkehrszeichen-Erkennung vertut sich ab und an bei Tempolimits. Der kräftige Stinger ist auch kein Spritsparkönig. Aber das holt er über den Preis locker wieder rein.

FAZIT

DAS KOSTET ER Nämlich „nur“ 57.900 Euro, da fangen ähnliche Autos von Audi, BMW, Mercedes z. T. noch nicht einmal an, von der Ausstattung ganz zu schweigen. Der Testwagen mit Veloursleder lag bei 58.390 Euro.

Raphael Schuderer ■

Ein Spaßgarant! In Sachen Qualität, Komfort und Fahrdynamik vielleicht einen Tick hinter der deutschen Konkurrenz. Dafür voll ausgestattet, um einiges günstiger und mit 7-Jahres-Garantie.

KIA STINGER ZUM PREIS-LEISTUNGS-SIEGER GEKÜRT

■ **Perfektion trifft Provokation:** „Kia frisiert den Stinger neu und will erneut die deutsche Mittelklasse aufmischen“, schreibt die Fachzeitschrift Auto Test und ließ dafür den Kia Stinger GT 3.3 T-GDI AWD gegen den BMW M340i xDrive antreten. Kann der Bayer den Angriff des Koreaners parieren? Um diese Frage zu klären, wurden die beiden Sportlimousinen auf das Contidrom im niedersächsischen Wietze geschickt. Zwar kann der BMW 374 PS aufweisen, doch auch mit 366 PS ist der Stinger kein Kind von Traurigkeit: „Der V6 steht stramm im Futter, räumt beim Kick-down zuverlässig die linke Spur frei. Vorteil Stinger: 270 km/h erlaubt Kia, während BMW dem M340i bei Tempo 250 einen Riegel vorschiebt.“ Viel Lob gab es neben den Fahrleistungen vor allem für das Interieur: „Nicht nur die beiden Sechszylinder gefallen ausgesprochen gut, nein, BMW und Kia sind auch hinter der Fassade sehr ansprechend. Gerade der Kia muss sich keineswegs vor dem BMW verstecken. Das Interieur ist fein verarbeitet, auf Kopfsteinpflaster scheppert nichts, beim BMW knarzt es hingegen im Bereich der Rückbank.“ Die höchste Punktzahl gab es für den Kia Stinger somit auch für die Komfortausstattung. Am Ende holte sich der BMW M340i den Gesamtsieg, doch der Kia Stinger wurde insbesondere dank des günstigeren Preises und der Sieben-Jahres-Garantie zum Preis-Leistungs-Sieger gekürt.