

Pressespiegel Q3-2021



Kia EV6

Ein Tag ist nicht genug

Auto Bild 34-2021 / 26.08.2021

AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 239 kW (325 PS): Stromverbrauch kombiniert 17,2 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Jetzt aber los

auto motor und sport
19-2021 / 26.08.2021

AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 239 kW (325 PS): Stromverbrauch kombiniert 17,2 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Kia EV6 AWD

Auto Zeitung 19-2021 /
01.09.2021

AWD (Elektromotor/Reduktionsgetriebe); 239 kW (325 PS): Stromverbrauch kombiniert 17,2 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Kia Ceed

Ganz schön digital

Auto Zeitung 18-2021 /
18.08.2021

1.5 T-GDI (Benzin/Doppelkupplung); 117,5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 128 g/km

Kia Ceed Sportswagon

Mehr Inhalt, neue Optik: Kia Kombi fit für morgen

Auto Bild 34-2021 / 26.08.2021

1.5 T-GDI (Benzin/Doppelkupplung); 117,5 kW (160 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 128 g/km

Kia ProCeed

Es geht gut voran

Auto Straßenverkehr 19-2021 /
18.08.2021

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

Kia e-Soul

In aller Seelenruhe

arrive 05-2021 / 01.08.2021

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

Stromer mit Gänsehaut-Sound

Auto Bild 30-2021 / 29.07.2021

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

Elektrisierend schnell

Flottenmanagement 04-2021 /
01.08.2021

64-kWh-Batterie (Elektromotor/Reduktionsgetriebe);
150 kW (204 PS): Stromverbrauch kombiniert
15,9 kWh/100 km; CO₂-Emission kombiniert 0 g/km

Kia Stonic

Modisches Süßchen

Heilbronner Stimme /
21.08.2021

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 62 kW (100 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,9 l/100 km; CO₂-Emission
kombiniert 109 g/km

Kia Rio

Besser gepflegt

Auto Straßenverkehr 05-2021 /
03.02.2021

1.0 T-GDI (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 88 kW
(120 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km;
CO₂-Emission kombiniert 108 g/km

Movement that inspires

Kia Picanto

Kleines Auto, großer Spaß

Welt online / 04.06.2021

1.0 T-GDI (Benzin/Schaltgetriebe); 74 kW (100 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 104 g/km

Kia Sorento

Der leise Riese

BILD / 24.07.2021

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

Kia Sportage

Black Edition

Off Road 09-2021 / 11.08.2021

1.6 T-GDI AWD (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 169 g/km

Euro-Jackpot für Kia?

BILD / 03.09.2021

1.6 T-GDI AWD (Benzin/Doppelkupplungsgetriebe); 130 kW (177 PS): Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 169 g/km

Kia Stinger

Ein Auto zum Verlieben

Heilbronner Stimme /
14.08.2021

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

Gut Sting will...

Auto Straßenverkehr 18-2021 /
04.08.2021

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

Movement that inspires

PRESSESPIEGEL

Test- und Fahrberichte zu neuen Kia-Modellen



34-2021 / 26.08.2021

EXTRATOUR · Kia EV6

AUSGABE · 03-2021

Kia EV6

Auto Bild

34-2021 / 26.08.2021

Ein Tag ist nicht genug

1-2

auto motor und sport

19-2021 / 26.08.2021

Jetzt aber los

2

Auto Zeitung

19-2021 / 01.09.2021

Kia EV6 AWD

3

Kia Ceed

Auto Zeitung

18-2021 / 18.08.2021

Ganz schön digital

3

Kia Ceed Sportswagon

Auto Bild

34-2021 / 26.08.2021

Mehr Inhalt, neue Optik: Kia Kombi fit für morgen

4

Kia ProCeed

Auto Straßenverkehr

19-2021 / 18.08.2021

Es geht gut voran

4

Kia e-Soul

arrive

05-2021 / 01.08.2021

In aller Seelenruhe

5

Auto Bild

30-2021 / 29.07.2021

Stromer mit Gänschhaut-Sound

5

Kia e-Niro

Flottenmanagement

04-2021 / 01.08.2021

Elektrisierend schnell

5

Kia Stonic

Heilbronner Stimme

21.08.2021

Modisches SUVchen

6

Kia Rio

Auto Straßenverkehr

05-2021 / 03.02.2021

Besser gepflegt

6

Kia Picanto

Welt

online · 04.06.2021

Kleines Auto, grosser Spaß

7

Kia Sorento

Bild

24.07.2021

Der leise Riese

7

Kia Sportage

Off Road

09-2021 / 11.08.2021

Black Edition

7

Bild

03.09.2021

Euro-Jackpot für Kia?

8

Kia Stinger

Heilbronner Stimme

14.08.2021

Ein Auto zum Verlieben

8

Auto Straßenverkehr

18-2021 / 04.08.2021

Gut Sting will...

8

EIN TAG IST NICHT GENUG

Wir summen 24 Stunden mit dem Prototyp des neuen Kia EV6 übers Land. Und wollen ihn am Morgen danach behalten ...

Ein langer Tag im Stromer: Kia hat den EV6-Prototyp nur noch mit einem Schriftzug „getarnt“.



Start im Morgenrot: Wir Berufskraftfahrer haben es gut, starten früh genug in den Tag, um den Sonnenaufgang zu erleben. Ab jetzt 24 Stunden Kia EV6.



Der E-Motor ist so kompakt, da passt noch eine Kiste für die Stromkabel drüber, damit nichts hinten im Kofferraum rumliegt.



Frühstück „To Drive“: Die ersten 100 Kilometer sind auf dem Tacho, jetzt erst mal Bohnenkaffee, dann ist der Tag dein Freund.

Text: Andreas May, Fotos: F. Roschki

Wir sind ja unter uns, da können wir kurz persönlich werden. Wenn du also auf die 50 zugehst, da tut gelegentliches Liegen während der Arbeitszeit schon recht gut. Einfach mal in die Horizontale und wegdösen, so 'n kleines Nickerchen hält uns Silver Surfer fit auf dem Weg zum Best Ager. Ionity-Schnellladestation in der hintersten Ecke einer Tankstelle neben dem Autohof „Hessenland“ Kirchheim. Du drückst also

mer für 24 Stunden, und jetzt geht es auch wieder weiter, denn dank 800-Volt-Technik lädt dieser Korea-Kracher so schnell wie ein Porsche Taycan; Kia sagt: in 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent.

„DER NEUE KIA EV6 LÄDT SO SCHNELL WIE EIN PORSCHE TAYCAN, KOSTET ABER NICHT MAL DIE HÄLFTE.“
Andreas May, Chefredakteur

Bei uns zieht er nicht ganz mit 239 kW, macht er nur, wenn er leer ist. Wir haben mit 39 Prozent Rest angedockt, Zauberknopf gedrückt, sind eingedöst, nach 20 Minuten mit 85 Prozent weitergefahren. Wir sind ja immer noch unter uns:

den Knopf am Fahrersitz, die Lehne fährt automatisch zurück, wie wir uns das früher beim Knutschen im Käfer gewünscht hätten, und ruck, zuck liegst du und verteufelst das Auto, weil du gleich wieder hoch musst.

In jedem VW-ID-Modell hätten wir noch 20 Minuten schlafen können.

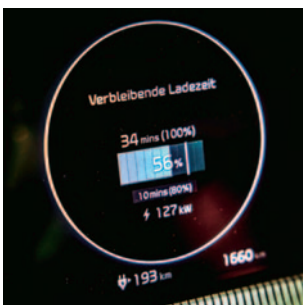
Wir haben uns den Prototyp des neuen Kia EV6, ja, sagen wir: erganert. Wie auch immer, wir fahren jedenfalls den Stro-

Jetzt erst mal Bohnenkaffee und Brezel. Der kleine Roadtrip spielt immer noch in der waldhessischen Prärie zwischen A7 und A4, wir fassen dann mal kurz zusammen: Losgefahren mit leichtem Magengrummeln
Lesen Sie bitte weiter auf Seite 2 ▶

DATEN

KIA EV6 AWD 77,4 kWh

Motor	zwei Elektro-Motoren
Leistung	74 kW (100 PS) vorn 165 kW (225 PS) hinten gesamt 239 kW (325 PS)
max. Drehmoment	605 Nm
Antrieb	Allrad, Automatik
L/B/H	4.695/1.890/1.550 mm
Leergewicht	2.015 kg
Kofferraum	520-1.300 l
0-100 km/h	5,2 s
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Verbrauch	17,2 kWh/100 km
Reichweite	506 km
Abgas CO ₂	0 g/km
Preis	ca. 58.000 Euro



Dank 800-Volt-Technik lädt der Kia EV6 so schnell wie ein Porsche Taycan: Wir laden in 20 Minuten von 39 auf über 85 Prozent.



Der Knopf für die Ladepause: drücken, dann fährt der Fahrersitz automatisch zurück.





Kurven kratzen:
Tiefer Schwerpunkt,
straffes Fahrwerk – du merkst dem EV6 seine zwei Tonnen nicht an.

► Fortsetzung von Seite 1

mitten in der Nacht, weil sich der Fotomann beim Sonnenaufgang um eine geschlagene Stunde vertan hat, und erst mal Strecke gemacht.

Nee, ist gar nicht einfach, die Batterie in die Knie zu zwingen; die von Kia sind doch tatsächlich ganze 528 Kilometer durch die Gegend geschliffen, bis sie den Akku leer hatten, aber wir bleiben ehrlich: Kias EV6 gibt es mit zwei Batteriepaketen, der Kleine für 44.990 Euro hat einen 58-kWh-Akku und 170 PS, der Größte kostet 65.990 Euro, hat 77,4 kWh, Allrad, 584 PS – und schießt dich in 3,5 Sekunden auf Tempo 100.



Sitzen hinten, welch Wohltat!
Bei 2,90 Meter Radstand haben die Beine Urlaub während der Fahrt.



Die Sitze sind bequem und garantiert lederfrei. Kia sagt: Wenn schon E, dann auch vegan.



Die Ladebuchse ist hinten rechts unter der Rückleuchte. Dank 800-Volt-Technik lädt der Kia EV6 zügiger als andere.



Die documenta in Kassel mag neue Kunst. Wir haben denen mal was von Kia vor die Tür gestellt.



Da musst du aufpassen, dass dir das Frühstück nicht ein zweites Mal begegnet. Das Auto mit dem amtlichen Kennzeichen F-EV 68 E, das kurz vor Ladenöffnung aus Versehen fast mitten in die Bad Hersfelder Fußgängerzone gefahren wäre, ist einer für die örtlichen Festspiele: Wie kann man bloß ein derart geschliffenes Auto auf die Räder stellen, bei dem du gleich nach den ersten Kilometern am liebsten aufstehen und klatschen würdest? 4,70 Meter sexy Hülle, coupéartiges Heck mit außergewöhnlichem Leuchtenband. Innen großzügiges Platzangebot im Fond und dieses Zwei-Moni-

tor-Cockpit. Unser EV6 hat auch Allrad – ein E-Motor vorn und einer hinten –, den großen Akku, aber 325 PS Systemleistung im Unterboden. In Österreich kostet dieses Auto 57.590 Euro, bei uns würfeln sie noch. Haben wir schon gesagt, dass Kia früher mal langweilige Autos zu günstigen Preisen verkauft hat und danach ordentliche mit sieben Jahren Garantie und jetzt erstaunliche Technik mit atemberaubendem Design?

Ach ja, Spaß macht's auch. Du trittst auf den Pinsel, zwei Tonnen Crossover fühlen sich so leicht an wie früher 850 kg im Golf GTI, nur dass die Fahre in 5,2 Sekunden auf 100 Sachen ist, fast doppelt so schnell wie der Traum von vor 30 Jahren. Fahrwerk, Lenkung, alles fühlt sich derart straff, wohltdosiert und top abgestimmt an, dass wir, wenn wir's nicht schon wüssten, spätestens jetzt sagen würden: Die haben das doch einen von BMW machen lassen!

Wir müssen schnell noch das mit dem Ergaunern klären. Lasst uns die „Vehicle-to-Load“-Funktion prüfen, haben wir den Kias gesagt, dann haben sie das Auto rausgerückt. Nun stehen wir bei Kumpel Lappi, den keiner Markus nennt, er schließt seinen Smoker an die Ladebuchse unseres Kia EV6, das Lämpchen leuchtet, jetzt könnte die Pulled-Pork-Produktion anlaufen. Ist natürlich totaler Quatsch, dauert 16 Stunden, Lappi steht nachts auf, damit seine Kumpels am Abend was auf dem Teller haben, der Irre.

Wir finden uns heute auch ziemlich irre, fahren weiter in den Sonnenuntergang, nachts wird uns noch die Stadtpolizei in Kassel sagen, dass man ein Auto nicht vor dem Museum in Innenstadtflage namens „Friedericianum“ abstellen darf, auch nicht zwei Minuten für ein Foto, während die AMGs an uns vorbeidonnern. Den Ausflug zu VW, die vor den Toren Kassels Motoren für die ID-Flotte bauen, um dort mal Kias IDee zu zeigen, sparen wir uns ...

Bildschirme wie bei der Regie im TV-Studio: Einer hinterm Lenkrad, einer zum Touchen oben in der Mitte, mit Drehrad für laut/leise!

JETZT ABER LOS

Neues Logo, neue Claims und ab Herbst erstes Elektroauto auf Basis der neuen Konzernplattform E-GMP: Mit dem imposanten EV6 will Kia ganz groß in die E-Mobilität einsteigen – optisch wie technisch.

Schon gesehen? Im Netz kursiert ein für Kia ungewöhnlicher Werbespot zum neuen EV6. Als GT stellt er sich auf der Quartermile gegen Lamborghini Urus, Mercedes-AMG GT, McLaren 570S, Porsche 911 Targa 4 und Ferrari California T. Perfekt in Szene gesetzt: Eine breite Asphaltpiste im Nirgendwo, die fünf Sportler warten an der Startlinie, der EV6 gesellt sich aus einer schwach erhellten Hightech-Box flüsternd hinzu. Die Ampel springt auf Grün, der Kia stürmt davon, setzt die Pace, ist minimal schneller als die lautstarken Sportwagen. Am Ende hat der McLaren 570S die Schnauze vorn.

Ein cooler Blockbuster, umso mehr, als Kia nicht übertreibt und der EV6 als Zweiter über die Ziellinie rast. Schließlich ist der V8-McLaren in 3,2 Sekunden auf 100, der Kia nur 0,3 Sekunden später. Sein Top-speed: 260 km/h. Leistung? 430 Kilowatt – oder in alter Währung 585 PS. Ja, richtig gelesen. Mit dem EV6 baut Kia ein neues Elektroauto mit bemerkenswerten Daten – und natürlich weiterhin mit sieben Jahren Garantie oder 150.000 km auf alles.

Mit diesen Leistungsdaten liegt der EV6 GT auf dem Niveau eines Porsche Taycan Cross Turismo und des Audi e-tron GT – mit 65.990 Euro allerdings zum halben Preis. Klingt sehr nach einem Erfolgsmodell. Leider erreicht die GT-Topversion erst im nächsten Jahr unseren Kontinent. Immerhin gibt es schon zum Start drei Motorisierungen, Hinterrad- und Allradantrieb sowie zwei Batterievarianten (58 und 77,4 kWh).

Die Basisversion für 44.990 Euro bringt es auf 125 kW (170 PS). Kombiniert mit dem größeren Akku ist der Hecktriebler 168 kW (229 PS) stark, besticht mit entsprechend mehr Schubkraft und viel Reichweite. Nach WLTP homologiert schafft er 528 Kilometer. Wieder so ein Wert, mit dem Kia an vielen anderen Elektromobilen im Format eines 4,7 Meter langen SUV-Coupés vorbeizieht.

Für diese Vorabfahrt steht der aktuell stärkste EV6 als GT-Line mit Allradantrieb parat. Der E-Motor vorn leistet 74 kW, der im Heck 165 kW. Als maximales Drehmoment gibt Kia 605 Nm an, als Reichweite 506 Kilometer. Für unseren Trip von Frankfurt hoch auf den Großen Feldberg im Taunus reicht das allemal. Etwas Autobahn, viele Kurven – und viel Fahrspaß.

Obwohl der straff abgestimmte Viertürer mit zwei Tonnen Leergewicht gewiss kein Leichtathlet ist, beeindruckt er mit kraftvollem, gleichmäßigem Schub bis rauf zur abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h. Der Prototyp nimmt es damit nicht ganz so genau und

nähert sich auf dem Tacho locker der 200er-Marke. Selbst bei diesem Tempo halten sich Abroll- und Windgeräusche in Grenzen, der Federungskomfort passt. Front- und Seitenscheiben bestehen aus Akustikglas, und in den kräftig ausgeformten Radhäusern rollen 20-Zoll-Räder.

KURVEN UND SEGELN

Runter von der Autobahn, jetzt ist Cruisen angesagt. Grundsätzlich fährt der EV6 immer mit Heckantrieb, was in engen Kehren bergan übrigens recht unterhaltsam sein kann. Nur bei Bedarf oder im Sport-Modus

lichen Kofferraum (520 bis 1.300 Liter), der dank Unterbodenfach, Durchladeöffnung und Fernentriegelung erfreulich praktisch eingerichtet ist.

Nicht zu vergessen: der 52 oder 20 Liter (4WD) große Stauraum unter der vorderen Haube – ideal für Ladekabel. Schließlich muss auch ein E-Auto mit viel Reichweite irgendwann mal wieder an eine Säule. Viel Zeit für eine Pause muss man aber nicht einplanen, denn mit der neuen EGMP-Architektur setzen Hyundai und Kia auf ein 800-Volt-Bordnetz samt einer Ladeleistung von 240 kW. Entsprechend



bringt der vordere E-Motor noch mehr Schwung in den 1,55 Meter flachen Crossover. Dann reagiert er sehr sensibel aufs Fahrpedal, schiebt blitzschnell an und durchheilt die Kurven weitgehend neutral. Allerdings könnte etwas mehr Rückmeldung und Präzision nicht schaden. Rekurrieren kann der Kia in mehreren Stufen, vom Segeln bis hin zum One-Pedal-Fahren mit 160 kW Rekuperationsleistung ist vieles möglich. Oder man überlässt der Elektronik die Wahl der idealen Verzögerungsleistung. Es ist immer wieder ein Erlebnis, wie gut moderne E-Autos hier inzwischen agieren.

Bemerkenswert ist auch das Cockpit mit zwei gekrümmten 12,3-Zoll-Bildschirmen geraten – links die digitalen Instrumente, die sich mit wenigen Klicks am übersichtlichen Zweispeichen-Lenkrad geschwind ändern lassen. Daneben der Touchscreen für Navigation, Entertainment und vielfältige Untermenüs, die wir aus anderen Modellen schon kennen. Darunter – und das ist neu – eine sensitive und ziemlich clever gestaltete Bedienleiste.

Nahezu intuitiv kann man hier mit nur einem Fingertipp zwischen Hauptmenü und Klimaautomatik switchen – inklusive zweier Drehknöpfe für die Temperaturregelung oder für Lautstärke und Kartenzoom. Also keine Nachteile in puncto Bedienung. Darüber hinaus punktet der Kia mit bequemem Mobiliar, einer breiten Mittelkonsole mit großen Ablagen sowie einem durchaus reisetaug-

schnell sind die Akkus am HPC-Lader wieder voll. 18 Minuten verspricht Kia, um den Energieinhalt von 10 auf 80 Prozent zu heben.

GEBEN UND NEHMEN

Die Ladebuchse sitzt hinten rechts unterhalb des Blinkers. Allerdings kann der Kia nicht nur laden, sondern Wechselstrom (bis zu 3,8 kW) auch abgeben – innen via klassischer 230-Volt-Steckdose und außen mittels Adapter. Ob nun Laptop, Outdoor-Grill, Wärmelampe, Kühlschrank oder E-Auto – alles kann dran, sofern noch mehr als 20 Prozent Energie im EV6 stecken.

Na, wenn das mal nicht reichlich Futter für den nächsten Kia-Blockbuster ist – aus der Wüste, aus den Bergen oder vom idyllischen Campingplatz. Schließlich kann so ein EV6 auch 1,6 Tonnen schwere Hänger ziehen. Mal sehen, ob Kia demnächst einen neuen Spot online schaltet. Ansonsten bald hier in gedruckter Form als Mikro-Abenteuer. So oder so – wir freuen uns drauf. ■

Text: Michael von Maydell
Foto: Olaf Gallas

FAZIT

Wie der Ioniq 5 von Hyundai überzeugt der auffällig designte Kia EV6 mit einem aufwendigen Bordnetz, hoher Ladeleistung, solidem Federungskomfort, einem ansehnlichen Interieur und ungewöhnlichen Detaillösungen.



KIA EV6 AWD

Der EV6 ist der erste Kia auf der neuen Elektro-Plattform. Im Fahrbericht beweist er Reife.

Der koreanische Hersteller Kia baut sein Programm mit Nachdruck um. Die meisten Modellreihen bieten mittlerweile verschiedene elektrifizierte Antriebsvarianten, auch BEV wie den Niro oder den Soul. Im Herbst rollt mit dem EV6 aber das erste Modell von Kia auf die Straße, das ausschließlich als Stromer konzipiert wurde und auf der gleichen Elektro-Plattform des Konzerns wie der Hyundai Ioniq 5 steht.

Äußerlich eine Mixtur aus diversen Fahrzeuggattungen,

bietet der knapp 4,70 Meter lange und 1,89 Meter breite Asiate innen reichlich Platz. Dank 2.900 Millimeter Radstand gibt es auch im Fond genügend Beinfreiheit. Und sogar über dem Scheitel haben Erwachsene trotz des flachen Dachverlaufs genügend Luft.

Der Fahrer ist umgeben von einer auf ihn zugeschnittenen Cockpitlandschaft, die mit sauberer Verarbeitung und hand-schmeichelnden Materialien gestaltet ist. Alle Bedienelemente liegen griffgünstig, und die Me-

nüstrukturen sind ohne große Eingewöhnung verinnerlicht, sodass die erste Fahrt umgehend losgehen kann.

Unser Weg führt uns zunächst durch die Stadt. Schlaglochgespickte Straßen bringen den Zweitonner kaum aus dem Konzept. Allenfalls auf Kanten federt unser mit 20-Zoll-Bereifung ausgerüsteter Testwagen, übrigens noch ein sehr serien-naher Prototyp, ein wenig rum-pelig an.

Auf der Autobahn sorgt die grundsätzlich straff ausgelegte

Fahrwerksabstimmung dagegen für eine äußerst satte Straßenlage. Lange Wellen gleicht das Set-up wirkungsvoll aus.

Auf gewundener Landstraße wirkt der Koreaner trotz des hohen Gewichts agil und lenkt weitgehend neutral und mit hohem Tempo ein. Beim Durch-fahren schneller Kurven liegt der Zweitonner zudem äußerst spurstabil.

Viel Platz, aufgeräumtes Cockpit, Kia-typisch einfache Bedienung.

SUV, Van, Coupé – der neue Kia EV6 ist von allem etwas. Dazu: reichlich Platz im Innenraum.

DATEN

Zwei permanenterrregte Synchronmaschinen; vorn 74 kW/100 PS, hinten 165 kW/ 265 PS; Gesamtleistung: 239 kW/325 PS; Gesamtdrehmoment 605 Nm; Lithium-Ionen-Batterie, 77,4 kWh, 697 Volt; Konstantübersetzung; Allradantrieb; L/B/H 4.695/1.890/1.550 mm; Radstand 2.900 mm; Leergewicht/Zuladung 2015/515 kg; Kofferraum: 520 – 1300 l; 0-100 km/h in 5,2 s; 185 km/h; WLTP-Verbrauch k.A.; Reichweite 506 km (WLTP); Grundpreis k.A.
Alle Daten Werksangaben

FAZIT

Das Elektro-Auto der koreanischen Marke Kia überzeugt mit Platz, intuitiver Bedienung und angenehmen Fahreigenschaften.



Mit dem Facelift wird die dritte Generation des Kia Ceed noch attraktiver und bekommt neue elektronische Details. Erste Ausfahrt mit dem 1.5 T-GDI 48 Volt.

Der Ceed ist das Zugpferd von Kia in Deutschland. Auf die aktuelle dritte Generation des Kompakten entfallen 28 Prozent des europäischen Kia-Absatzes. Im deutschen Markt waren es mit 24.799 verkauften Modellen 2020 sogar fast 39 Prozent. Das ist, trotz Pandemie, ein neuer Absatzrekord für die Marke. Eigentlich gibt es keinen Grund, das Erfolgsrezept aufzugeben – das machen die Koreaner auch nicht, sie schmecken es nur noch feiner ab. Des-

halb erhält die 2018 eingeführte dritte Generation nun eine dezente Aufwertung.

Vor allem die GT- und die GT-Line-Modelle profitieren davon. Den von uns gefahrenen 1.5 T-GDI mit 48-Volt-Technologie und GT-Line-Ausstattung zieren der neu designte Kühlergrill der Modellreihe und eine deutlich markantere Frontschürze. Der bisherige Chromrahmen wurde bei allen Modellen durch zwei auffällige Chromelemente ersetzt. Bei den Sportausführun-

gen GT Line und GT sind die seitlichen Lufteinlässe nun größer und dynamischer und präsentieren sich in einem Mix aus glänzenden schwarzen Oberflächen mit dunkel verchromten Details und roten Akzenten. Neue Scheinwerfer – wahlweise auch mit Voll-LED-Technik erhältlich – runden den modernen Auftritt ab. Auch am Heck kommen neue LED-Leuchten zum Einsatz. Der Innenraum lässt sich nun mit edlen Veloursleder-sitzen aufwerten.

Der überarbeitete Kia Ceed präsentiert sich mit neu gestalteter Front.

Selbstverständlich bietet Kia für den Ceed auch optional ein digitales Cockpit mit 12,3 Zoll großem Display an – allerdings nur im Technologie-Paket für die GT Line oder serienmäßig für die Top-Ausstattung Platinum Edition und die GT-Modelle.

Im Paket sind dann auch noch ein intelligentes Parksyste-m mit Einparkassistenten, Zwölf-Volt-Steckdose im Ge-päckraum und eine induktive Ladestation in der Mittelkonsole enthalten. Mit einem ge-ordertem Doppelkupplungs-getriebe kommt sogar noch der Stauassistent hinzu.

NEUE ASSISTENZSYSTEME UNTERSTÜTZEN DIE FAHRT Auch die Sprachbedienung hört jetzt besser zu. Über sie kann man bequem unter anderem die Innentemperaturen per Sprache justieren. Die Modelle mit Doppelkupplungsgetriebe lassen sich zudem mit dem neuen Autobahnassistenten aus-rüsten. Er unterstützt dann den Fahrer mit selbstständigem Spurhalten und verlässlicher Tempoanpassung auch im zäh dahinfließenden Stau.

Neue LED-Leuchten und geänderte Heckschürze der GT Line.

Unter der Haube bleibt es wie gehabt: Der 1.5 T-GDI mit 48-Volt-Mild-Hybrid-Technologie überzeugt mit angenehm fül-ligem Drehmoment. Das damit verbundene Doppelkupplungs-getriebe findet passend dazu immer die richtigen Gänge, zu-dem sorgt der moderate WLTP-Verbrauch von 5,4 Litern auf 100 Kilometern für zufriedene Besitzer. Was dem aufgewerte-ten Ceed immer noch fehlt, ist ein etwas geschliffenerer Federungskomfort. Die sportlichstraf-fe Abstimmung fördert in Kom-bination mit der präzisen Lenk-ung zwar die Dynamik, stört aber vor allem den Fahrkomfort im innerstädtischen Alltag.

Der Basis-Ceed mit 100 PS starkem Dreizylinder-Turbo star-tet mit guter Ausstattung bei

günstigen 16.990 Euro. In der GT Line-Ausstattung mit 150-PS-Triebsatz ohne 48-Volt-Sys-tem ist der Kia ab 26.490 Euro zu haben. Unser Testwagen als 48-Volt-Mild-Hybrid mit Doppel-kupplung kostet 29.240 Euro.
Michael Godde ■

FAZIT

Die Aufwertung für das Modell-jahr 2022 steht dem Kia Ceed. Die Koreaner haben ihn an den richtigen Stellen mit frischem Design, modernen, digitalen Lösungen und attraktiveren Ausstattungspaketen aufge-wertet. Sein sportliches Wesen haben sie ihm gelassen. Den-noch wäre etwas mehr Feder-ungskomfort – auch mit dem Blick auf die Wettbewerber wünschenswert.



KIA CEED SCHLÄGT VW GOLF UND FORD FOCUS

■ **Kompakte mit Spannung:** Die Fachzeitschrift auto motor und sport ließ drei Modelle mit 48 Volt an Bord gegeneinander antreten. Bei Kia Ceed 1.5 T-GDI MHEV, Ford Focus 1.0 EcoBoost Hybrid und VW Golf 1.5 ETSI sorgt die milde Hybridisierung sowohl für höhere Effizienz als auch für mehr Druck am Gaspedal. Zusätzlich zum Benzinmotor gibt es einen klein dimensionierten E-Antrieb, dessen Startergenerator den Benziner nach kurzen Ampelpausen schneller und leiser als ein Anlasser reaktiviert und beim Bremsen durch Umkehrschub zum Stromerzeuger wird und den Akku füllt. Doch wer schlug sich am besten? „Der Ceed gibt den Quirligsten in der Runde ab, lässt sich von Kurven am stärksten zum Linienfeilen animieren und liegt satt in der Hand“, schreibt Redakteur Marcus Peters über die Fahreigenschaften des Kia. Am Ende sicherte sich der Ceed auch den Gesamtsieg vor dem Golf und dem Focus. Im Fazit heißt es: „Den Sieg holt sich der Ceed zwar über das Kostenkapitel; doch auch in der Eigenschaftswertung hält er gut mit dem Golf mit. Er ist stimmig zu bedienen und setzt Akzente bei der Agilität.“

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

KIA CEED GEWINNT GEGEN MAZDA3 UND FORD FOCUS

■ **Starke Gegner:** Unter dem Motto „Drei Rotkäppchen und nicht der Golf“ nahm die Fachzeitschrift Auto Bild die drei Kompaktmodelle Kia Ceed 1.5 T-GDI, Ford Focus 1.5 EcoBoost und den Mazda3 e-Skyactiv X unter die Lupe. Der Klassenprimus Golf musste draußen bleiben, da er in der gewählten Leistungsliga als 1.5 TSI mit 150 PS dann doch fast 20 Prozent unter dem stärksten Teilnehmer gelegen hätte. „Was im weiteren Verlauf aber überhaupt nicht stört, denn unsere drei kompakten Rotkäppchen liefern auch so beste Unterhaltung“, schreiben die Redakteure Gerald Czajka und Berend Sanders. Als der Beste erwies sich am Ende der Ceed vor dem Mazda3 und dem Focus. Der Kia gewann sowohl die Eigenschaftswertung als auch die Kostenwertung und wurde zum Preis-Leistungs-Sieger gekürt: „Keine ernsten Schwächen sowie ein hochattraktiver Preis und sieben Jahre Garantie – reicht zum Sieg.“ Im Fazit heißt es noch: „Der Golf ist längst nicht mehr alternativlos, das beweisen Kia, Ford und Mazda eindrücklich. Der Ceed punktet nicht mehr nur über den Preis, sondern auch in allen anderen Kapiteln.“

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



Kia Ceed SW Plug-in Hybrid

MEHR INHALT, NEUE OPTIK: KIA KOMBI FIT FÜR MORGEN

Hier fährt die Zukunft. Denn zum einen sehen Sie auf den Bildern hier schon das gerade erst vorgestellte Modelljahr 2022 des Kia Ceed Sportswagon. Zum anderen passt der Korea-Kombi in unsere Preiskategorie auch als moderner Plug-in Hybrid. Das Doppelherz leistet unverändert 141 PS und soll laut WLTP wenig mehr als einen Liter verbrauchen. Das schaffen

Neben dem Facelift werden vor allem Multimedia und die Assistenten im neuen Kia Ceed SW modernisiert.

Sie im Alltag aber nur, wenn Sie die versprochenen 60 Kilometer E-Reichweite optimal nutzen und gewissenhaft Strom nachladen.

Optisch setzt der Plug-in auf eine dynamische Front mit größeren seitlichen Lufteinlässen (wie GT Line und GT) sowie einen geschlossenen Kühlergrill, der schwarz-grau strukturiert ist. Über der nachgeschärften „Tigernase“ präsentiert sich der neue Kia-Schriftzug, der richtig modern wirkt, aber nicht unbedingt an Lesbarkeit gewonnen hat. Dafür bringt der kom-

Frische Materialien und erweiterte Multimedia-Funktionen.

pakte Kombi jetzt deutlich mehr Assistenzsysteme und erweiterte Multimedia-Funktionen mit. Neuerdings lässt sich auch die Temperatur im Innenraum per Sprachbefehl steuern, das Navisystem übernimmt Adressen aus dem Terminkalender und weist den Weg zum Meeting. Fahren mehrere Personen den Wagen, kann der Hauptnutzer den Bildschirm und damit seine Daten sperren. Ansonsten bleibt der Ceed SW, was er vorher schon war. Ein ebenso alltagswie familientauglicher Kompakt-Kombi, der mit fairen Preisen und sieben Jahren Garantie lockt. Und preiswerte Autos haben immer eine Zukunft. ■

WEN MACHT DER GLÜCKLICH? **PREISBEWUSSTE PENDLER** stromern werktags ins Büro, bereisen am Wochenende die Welt.

DATEN

Kia Ceed SW 1.6 GDI PHEV
 Motor Vierzylinder (77 kW) plus E-Motor (45 kW)
 Hubraum 1.580 cm³
 Systemleistung 104 kW (141 PS)
 Systemdrehmoment 265 Nm
 Antrieb Vorderrad/6-Gang-DCT
 L/B/H 4.605/1.800/1.465 mm
 Leergewicht 1533 kg
 Kofferraum 437–1.506 l
 0-100 km/h 10,8 s
 Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
 Verbrauch 1,1 l/100 km
 Abgas CO₂ 28 g/km
 Preis ab 36.190 Euro

Der Kofferraum des Kia Ceed SW schluckt ordentliche 437 bis 1.506 Liter Gepäck.



Fotos: Oliver Frisch



ES GEHT GUT VORAN

Kia frischt seinen Topseller Ceed zum vierten Quartal etwas auf: verschärfte Optik, mehr Infotainment und optimierte Assistenzsysteme. Wie er fährt? Als ProCeed GT jedenfalls weiter rasant.

Kenner der meistverkauften Baureihe von Kia dürften es schon wissen, alle anderen erfahren es jetzt: Viertürer, Sportswagon (Kombi) und den Shooting Brake ProCeed zielt ab Herbst ein neues Kia-Logo. Die gesamte Frontpartie sieht nun kraftvoller aus, unterstützt von neuen Voll-LED-Scheinwerfern mit je drei pfeilförmigen Modulen, die auch als Blinker dienen. Innen geben sich die Facelift-Varianten mit neuen Sitzbezügen zu erkennen, und die weiterhin ein wenig störrische Sprachbedienung kann nun etwa auch die Klimaautomatik regeln. Ebenfalls neu sind ein Adaptivtempomat, der streckenbasiert arbeitet, sowie ein Autobahn- und Stauassistent.

Zum ersten Kennenlernen schickt uns Kia einen ProCeed in der GT-Variante, aktuell mit der sportlichste Kia im Programm. Vorn der bekannte 1.6 T-GDI mit 204 PS und Twin-Scroll-Turbolader, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und vergrößerte Bremsscheiben, hinten eine röhrlige Klappen-auspuffanlage, und alles kombiniert mit einem sehr straffen Sportfahrwerk. Im Vergleich zum Standard-Ceed sind beispielsweise die Federn vorn und hinten um 13 sowie 44 Prozent steifer ausgelegt. Zudem ist der ProCeed GT zwei Zentimeter flacher als die ebenso starke GT Limousine. Niedriger Schwerpunkt? Aber sowieso.

LÄNGS WIE QUER KOMMT IM PROCEED VIEL FREUDE AUF Natürlich fühlt sich so ein ProCeed auf kurvenreichen und hügeligen Strecken richtig wohl. Der kultivierte Motor zieht bärgig an, die Traktion ist dennoch gut, und die Lenkung arbeitet präzise. So saust der schnittige Kombi bemerkenswert neutral durch Kurven, erlaubt sich kei-



Fotos: Achim Hartmann

nerlei Lastwechselreaktionen und stürmt bergan voller Drehfreude hinauf. Nicht zu vergessen: die Sport-Taste. Dann ist der ProCeed noch agiler und trötet noch prominenter aus dem Klappen-auspuff. Auf der Autobahn offenbaren sich jedoch die Nachteile dieser GT-Abstimmung. Der Federungskomfort ist mau, und der beständig laut tönende Auspuff macht die Kommunikation mit den Fondpassagieren schwierig. Dass der neue Stauassistent in der Tat zuverlässig funktioniert, tröstet nur den Piloten. Aber es geht auch dezenter: mit dem neuen 1.5 T-GDI mit 48-Volt-Bordnetz und 160 PS für 31.340 Euro. Ohne Klappen-auspuff, aber mit softerem Fahrwerk, Segelfunktion und weniger Emissionen.

Nun aber genug von Motoren und Fahrwerk. Denn der Shooting Brake ist auch ein Praktiker. Die geneigte Heckscheibe schränkt zwar den Gepäckraum ein. Doch mit 594 bis 1.545 Litern fällt das Ladevolumen gar nicht mal so klein aus (Kombi: 625–1.694 Liter), und ein solides Schienensystem (Serie), große Unterbodenfächer und eine geteilte Rücksitzlehne (40:20:40) samt Fernentriegelung erhöhen den Nutzwert deutlich. Nicht gewusst? Na, dann eben jetzt.

Michael von Maydell ■

FAZIT

Dezent optimiert, bleibt der Kia ProCeed ein schicker, praktischer Kombi. Und als GT ein echter Sportler.

IN ALLER SEELENRUHE

Für fast ein Jahr hat arrive den Kia e-Soul auf Herz und Nieren testen können – das Fazit fällt sehr erfreulich aus: ein unaufgeregtes Elektroauto mit universellen Qualitäten.

Das hätte ich zu Beginn dieses Langzeittests wirklich nicht erwartet. Die Trennung vom Kia e-Soul fällt mir nicht leicht und wenn ich mir privat jetzt ein E-Auto zulegen müsste, bräuchte ich nicht lange nachdenken. Ja, er kommt unspektakulär daher, ist kein Abräumer auf den ersten Blick, aber er hat alles, was ein Elektroauto bzw. ein Auto überhaupt heute haben sollte – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Wie im letzten Jahr bereits mehrfach erwähnt, ist das erste große Fragezeichen vieler Interessenten an der E-Mobilität bei diesem Wagen wirklich keines: Seine Reichweite ist dank des spektakulären 204 PS-Aggregates und der „großen“ 64-kWh-Batterie aus dem Hyundai/Kia-Konzern keine mehr. Es gab in dieser ganzen Zeit nicht eine einzige Situation, bei der ich mit diesem Wagen ins Grübeln oder gar in Bedrängnis gekommen wäre.

In der Stadt (in der mir im Übrigen vermutlich die 39,2-kWh-Variante mit 136 PS gereicht hätte) konnte ich die Gesamtreichweite des Autos auf fast 500 Kilometer steigern, das liegt daran, dass ich mir irgendwann einen Spaß daraus machte, mit Hilfe des Rekuperationspaddels, das ich praktisch immer auf Stufe 3 gestellt hatte, fast komplett aufs Bremsen zu verzichten, um die Verzögerungsenergie beim Strom-Wegnehmen wieder in den Akku zurückzuholen. Das bedeutete faktisch auch: Wenn ich keine Langstrecken fuhr, sondern nur innerstädtisch pendelte, um 150 bis 200 Kilometer pro Woche, hätte ich nur alle zwei Wochen aufladen müssen.

Da es uns vergönnt ist, eine Garage mit Stromanschluss am Häuschen zu haben, hing der Wagen aber anfänglich meist

einmal die Woche bei rund 60 Prozent an die Steckdose, irgendwann abends. Und am nächsten Tag war der Akku bei 100 Prozent – fragen Sie mich nicht, wie lange das gedauert hat.

Inzwischen habe ich eine von der KfW geförderte Wallbox (das kostet nicht die Welt), da reden wir aufgrund des 3-Phasen-Laders meines neuen Modells für den erwähnten Ladebereich von ca. drei Stunden.

als Wolf im Schafspelz – und es gibt Gelegenheiten, da lässt man ihn raus. Aber eher nicht auf der Langstrecke bzw. auf der Autobahn, wo die Fahrleistungen das zwar zulassen, der Verbrauch dann aber doch schnell deutlich über die 15,4 kWh pro 100 Kilometer schnell, die Kia als Durchschnitt angibt. War ich in den ersten Wochen auf der Autobahn noch recht vorsichtig und habe tatsächlich versucht, mit Tempo 90 von Frankfurt



Fotos: Willy Loderhose

LADEN UND REICHWEITE NULL PROBLEME

Ähnlich verhält es sich auch für jene, die Zuhause nicht selbst laden können: Einmal in der Woche einen Nachmittag am Ladepunkt vor dem Bäcker, im Einkaufszentrum, am Park- und Ride-Parkplatz oder beim Baumarkt – und das Ding ist voll. Wer so einen Wagen nur wenige Wochen fährt, weiß, wo er lädt, und möchte nie wieder anders als elektrisch fahren.

Dafür gibt es aber auch noch eine Menge weiterer Gründe: Leise, souverän und ausgesprochen spurtstark präsentiert sich der Kia e-Soul an der Ampel

nach Hamburg durchzukommen, habe ich diese Zurückhaltung nach und nach aufgegeben – zum Schluss schaffte ich die 500 Kilometer immer mit einem Schnitt von rund 120 km/h und nur ein Mal Zwischenladen am Schnellladepunkt. Viel schneller habe ich es mit einem Benziner oder Diesel nur selten geschafft, denn die Baustellen und Umleitungen gelten ja für alle Autos. Stressfreier, komfortabler und am Ende wesentlich souveräner war der Kia e-Soul – und einige der schönsten Erfahrungen mit dem Wagen konnte ich tatsächlich im Austausch mit anderen Elektro-



Für ein Boot oder ein Pferd reicht es nicht. Aber die E-Bikes kann man problemlos auf die Anhängerkupplung des Kia e-Soul setzen.

mobilisten an den Schnellladern der Republik machen, wo mich Audi e-tron-, Tesla- und VW ID-Piloten ausfragten und fast immer zustimmend nickten.

Ich hatte den Wagen vom Juni 2020 bis zum Juli 2021, wobei er auf halber Strecke in das neuere Facelift-Modell 2021 umgetauscht wurde, das über den 3-Phasen-Lader und eine (optionale) Anhängerkupplung verfügte. In dieser Zeit habe ich viele private, aber auch berufliche Kurz- und Langstrecken mit dem Wagen zurückgelegt und festgestellt, dass sich die Ladeinfrastruktur in nur einem Jahr vielerorts deutlich verbessert hat – speziell entlang der viel befahrenen Verkehrsadern in Deutschland.

Ein spektakuläres Erlebnis am Autohof Stauffenberg bei

Der Kia e-Soul: ein rundherum unaufgeregtes Elektroauto mit universellen Qualitäten.

Hannoversch-Münden Lutterberg an einem Juni-Samstagnachmittag 2021 möchte ich Ihnen nicht vorenthalten: Von den sechs neuen Ionity-Schnelllade-Säulen waren nur zwei (inklusive meinem Kia e-Soul) belegt, von den 10 Tesla-Superchargern ebenfalls nur zwei. An den Benzin- und Dieselsäulen der danebenliegenden klassischen Tankstelle hingegen stauten sich rund 15 Fahrzeuge in einer langen Schlange, was bei einigen zu Unmut führte. Wir „Elektrischen“ hatten Spaß – aber nicht lange, denn bei mir dauerte es nur 20 Minuten, bis ich von 40 Prozent Reichweite auf ca. 85 Prozent geladen hatte. Es reichte nicht mal für eine Ausfahrt mit meinem Mountain-Bike, das ich übrigens komplett, mit nicht ausgebautem Vorderrad, einfach über die umgeklappten Rücksitze gelegt hatte – da kam sogar einer der Tesla-Kollegen ins Staunen. Als wir dann einige Tage später mit zwei E-Bikes, vollem Gepäck und Hund für ein paar Tage an die Ostsee fahren, entpuppte sich der Kia e-Soul als geräumiger Packesel – die Anhängerkupplung für den Fahrradträger muss bei mir ab sofort bei jedem Elektroauto ins Lastenheft.

Mein Fazit für die Zeit mit dem Kia e-Soul lautet: Ein Auto für fast jede Anforderung, ein universelles, ebenso reichweiten- wie spurtstarkes und vom Design her ungewöhnliches Auto, mit dem man einfach gut und weit fahren kann.

Willy Loderhose ■



Innovation & Technik

ELEKTRISIEREND SCHNELL

Der Kia e-Niro ist ein praktischer Alleskönner mit durchaus beachtlichen Fahrleistungen.

Wie ein Sportwagen sieht der Kia e-Niro nun nicht gerade aus. Wenn man das rechte Pedal durchdrückt, könnte man indes zu einem anderen Schluss kommen. Denn dann setzt sich der Fronttriebler so energisch in Bewegung, dass die Reifen Mühe haben, das Moment zu übertragen. Binnen weniger als acht Sekunden marschiert das vanartige Gefährt auf 100 km/h, und weil der Kia e-Niro nun nicht gerade aus. Wenn man das rechte Pedal durchdrückt, könnte man indes zu einem anderen Schluss kommen. Denn dann setzt sich der Fronttriebler so energisch in Bewegung, dass die Reifen Mühe haben, das Moment zu übertragen. Binnen weniger als acht Sekunden marschiert das vanartige Gefährt auf 100 km/h, und weil

der Positionierung keine Beschwerden hervorrufen würden. Dazu kommt ein geschmeidig abgestimmtes Fahrwerk, um die Passagiere bestmöglich über schlechte Straßen zu führen. Viele Ablagen sowie das stattliche Kofferraumvolumen von über 1.400 Litern verschaffen dem e-Niro darüber hinaus einen ansehnlichen Nutzwert.

Bei der Fahrerassistenz hat Kia seine Hausaufgaben ebenfalls erledigt – ein adaptiver Tempomat sorgt frei Haus für stressfreie Momente im Berufsverkehr. Der Regler bremst bis zum Stillstand herunter und erledigt diesen Job recht feinfühlig.

Die Ausstattung des e-Niro (netto 35.958 Euro) fällt ziemlich reichhaltig aus mit Features wie autonomer Notbremse inklusive einer Fußgänger-Erkennung, Bluetooth-Freisprechanlage, Navigationssystem, Parksensoren, Rückfahrkamera, schlüsselloses Schließsystem, Sitzheizung, Spurhalteassistent und Verkehrszeichen-Erkennung. LED-Scheinwerfer (832 Euro netto) und Panorama-Schiebedach gegen 1.252 Euro netto – allerdings nicht für die Basis lieferbar – sind die einzigen nennenswerten Extras.

Schon auch, dass der Kunde beim Kauf des e-Niro noch 9.000 Euro Förderung einstreicht und bei der pauschalen Besteuerung von Privatfahrten als Bemessungsgrundlage lediglich ein Viertel des Bruttolistenpreises veranschlagen muss. Günstiger kann man Fahrspaß kaum erleben. ■

DATEN

Kia e-Niro 64 kWh-Version
 Hubr. cm³: Permanent-Synchronmaschine
 kW (PS) bei U/min: 150 (204)
 bei 3.800 - 8.000
 Drehmoment bei U/min: 395 Nm
 bei 0 - 3.600
 Getriebe: Reduktionsgetriebe, eine Übersetzung
 0-100 in sek/V-max. in km/h: 7,8/167
 WLTP-Verbrauch/Reichweite: 15,9 kWh/bis 455 km (64)
 Zulad. kg/Ladevolumen l: 418/451-1.405
 Typklasse HP/VK/TK: 20/24/20
 Firmenfahrzeuganteil gesamt*: 17,9 %
 Basispreis (netto): ab 35.958 Euro
 *o. Autovermieter u. o. Tageszulassungen



KIA e-SOUL

START	22. September 2020
PREIS MIT EXTRAS	42.101 Euro
BISHER GEFAHREN	19.651 km
TESTVERBRAUCH	16,3 kWh/100 km

Der e-Soul punktet mit Komfort: Gute Assistenten, innen viel Platz auf bequemen Sitzen.

STROMER MIT GÄNSEHAUT-SOUND

Wow, dass ausgerechnet der Kia e-Soul es schafft, mir während der Fahrt ein fettes Grinsen zu entlocken, hatte ich nicht erwartet – so ganz ohne blubbernden Motorsound. Aber das Fahren im e-Soul macht Spaß. Egal, ob im Stadtverkehr oder auswärts, der kompakte

Koreaner hat sich als äußerst entspannter und komfortabel abgestimmter Begleiter erwiesen. 300 Kilometer Reichweite sind dabei immer drin – nicht nur bei sommerlichen Wohlgefühltemperaturen.

Aber hinter meinem Grinsen steckt etwas anderes: das

Soundsystem von Harman Kardon. Es punktet mit ordentlich Wumms, voluminösem Klang und satten Bässen – das macht Spaß und sorgt für Gänsehaut. Und das Beste: Den Ohrenschmaus gib't im e-Soul sogar ohne Aufpreis.

Lena Trautermann



MODISCHES SÜVCHEN

Unterwegs mit dem modernisierten, 4,14 Meter kurzen Crossover-Modell Kia Stonic.

In Deutschland verkaufen sich die Kia-Modelle Ceed, Sportage und Picanto am besten – doch auf Rang vier folgt bereits der Stonic. Das 2017 eingeführte City-SUV wurde hierzulande bislang rund 20.000 Mal von Kunden bestellt. Damit das auch weiterhin so bleibt, ist der 4,14 Meter kurze Fronttriebler nun in Details verbessert worden. Die Autostimme konnte sich den Wagen genauer anschauen.

Zweifarbige: Gelb als Kontrastfarbe fürs Dach? Wer's mag, kann jetzt zugreifen. Insgesamt bietet Kia nun 20 Zweifarb-Optionen an. Neu gezeichnet sind die LED-Leuchten, ansonsten

bleibt das Blechkleid unangestastet. Auffälliger hingegen die Modifikationen im Interieur: Der Bildschirm des Infotainmentsystems ist von sieben auf acht Zoll gewachsen. Sehr gut: Wie bisher so verfügt er auch weiterhin über haptische Direktwahltasten, was die Bedienung immens erleichtert. Smartphones lassen sich via Apple Car Play und Android Auto kabellos einbinden, dazu gibt es bei den Varianten mit Navigationsfunktion Verkehrsnews in Echtzeit sowie Infos zu Wetter, Parkplätzen und Benzinpreisen. Und über die UVO Connect App kann man sich auch nach Verlassen des Autos ans Ziel führen lassen.

Platzangebot: Ebenfalls gewachsen ist das Infodisplay im Cockpit – von 3,5 auf 4,2 Zoll. Umrahmt wird es wie gehabt von zwei analogen Rundanzeigen. Das Multifunktionslenkrad ist ausreichend weit in Höhe und Länge einstellbar – in der von uns gefahrenen Spirit-Variante war es zudem unten abgeflacht und beheizbar. Das Frontgestühl mit Stoff-Leder-Bezug wird durch Farbakzente aufgehübscht und bietet auch Großgewachsenen genügend Oberschenkelauflage. Dass es dahinter eher eng zugeht, liegt auf der Hand. Immerhin kommen Fondpassagiere in den Genuss eines eigenen USB-A-Ports. Und

Links der „normale“ Kia Stonic, in der Mitte und rechts die neu erhältliche Ausstattungslinie GT Line. Sie unterscheidet sich optisch unter anderem durch eine markanter gestaltete Frontpartie.

wer etwas transportieren will oder muss, dem stehen ordentliche 352 bis 1.155 Liter Laderaumvolumen zur Verfügung, wobei sich die Rückenlehne im Verhältnis 60:40 klappen lässt.

Dreizylinder: Dank dem straffem Fahrwerk, ordentlicher Lenkung und verbindlichen Bremsen kommt im 1,2 Tonner durchaus Fahrspaß auf, wenngleich es der von uns gefahrene 100 PS-Benziner eher gemächlich angehen lässt (Normverbrauch: 4,8 Liter, CO₂-Emission: 109 g/km, Testverbrauch: 6,7 Liter). Bei Start-Stopp-Vorgängen legt der kleine Dreizylinder-Turbo zuweilen eine Gedenksekunde ein, bevor er sich kurz schüttelend wieder zum Dienst meldet.

Wem das zu ungehobelt ist, der sollte alternativ die elektrifizierte, drehmomentstärkere Variante mit 120 PS und Startergenerator ins Auge fassen – hier dürfte das Start-Stopp-Prozedere erfahrungsgemäß geschmeidiger ablaufen. Hervorzuheben ist, dass beide Turbotriebwerke wahlweise mit Schalt- oder Doppelkupplungsgetriebe angeboten werden. Allradantrieb gibt es für den Stonic hingegen grundsätzlich nicht.

Querverkehrswarner: Aufgestockt hat Kia die Anzahl an elektronischen Helfern – so fahren auf Wunsch im aktuellen Stonic nicht nur ein Fernlicht-, Spurhalte- und Spurwechselassistent mit, sondern auch ein

aktiv eingreifender, sehr nützlicher Querverkehrswarner, der bei sich nähernden, rückwärtigen Fahrzeugen Alarm schlägt. Ein adaptiver Tempomat sowie ein Frontkollisionswarner, der ab sofort auch Radfahrer erkennt, sind ebenfalls verfügbar.

Preise: Die Preise für den modernisierten Kia Stonic starten bei 16.650 Euro – das sind 2.060 Euro mehr als für den Kleinwagen Rio, auf dem der Stonic technisch basiert. Doch für das Extra-Geld gibt es ja auch einen eigenen, modische(re)n Look, etwas mehr Fahrzeuglänge und größeren Stauraum. Voll ausgestattet kratzt der kompakte Korea-Flitzer an der 30.000er-Marke. **Alexander Rülke** ■



Blick ins übersichtliche Interieur: Analoges Tacho, Lenkrad mit großzügigem Einstellbereich, aufgefrischtes Infotainment samt acht Zoll großem Display.



Technisch basiert der Stonic auf dem Kleinwagen Rio, sein Gepäckabteil ist im Vergleich aber ein kleines bisschen größer (325/1.103 zu 352/1.155 Liter).

BESSER GEPFLEGT

Das kleine Facelift bringt dem Kia Rio kaum nennenswerte Änderungen an der Optik, dafür aber ein Mildhybridsystem, eine besondere Handschaltung und erweiterte Assistenzangebote.

Die Autobahnausfahrt naht, und der sechste Gang ist eingelegt. Runter vom Gas – statt wie erwartet mit dem Motorschleppmoment langsam Tempo abzubauen, segelt der Rio munter weiter.

Moment, das ist doch ... Ja, das ist ein Handschalter, aber kein gewöhnlicher. Mit dem neuen iMT-Schaltgetriebe möchte Kia die Vorteile des 48-Volt-

Mildhybridsystems, das nun den Topbenziner mit 120 PS bereichert, auch beim Handschalter besser nutzen.

Dafür verwendet der Kia Rio eine elektronisch gesteuerte Kupplung, die ihn situationsabhängig segeln statt rekupe-rieren lässt und bereits vor der Ampel selbstständig auskuppelt, um den Motor früher zu stoppen.

Das bringe gegenüber dem normalen Schaltgetriebe einen Verbrauchsvorteil von drei Prozent – sagt Kia. In Verbindung mit dem Hybridsystem ist der Rio im Testmittel mit 6,6 statt 7,0 Litern pro 100 km sogar knappe sechs Prozent sparsamer. Dabei lässt der Riemenstartergenerator den Dreizylinder geschmeidig anspringen. Der macht wie bisher einen

durchaus quirligen Eindruck, was sich in den Messwerten trotz des schnell und leicht zu schaltenden Getriebes aber nicht widerspiegelt. Auffälliger gibt er sich dafür akustisch.

FAHRWERK: NACH WIE VOR EHER HART, ABER FAIR Auf der Straße bringt der Totwinkelwarner ein angenehmes Sicherheitsplus. Adaptivtempomat und Stauassistent sind dem Doppelkuppler (ab 1.350 Euro) vorbehalten, der dem Rio aber etwas von seinem durchaus

sportiven Charakter nimmt. Denn da bleibt der Rio auch nach dem Facelift ganz der Alte: rumpelt etwas holprig über Absätze, gibt sich dafür auf der Landstraße keine Blöße, biegt mit der direkten, relativ gefühlvollen Lenkung zackig ab und bleibt lange neutral. Auch die elektrische Kupplung funktioniert tadellos und bietet ein ordentliches Pedalgefühl. Erfreulicherweise ging durch die 48-Volt-Batterie unter dem Kofferraumboden kein Ladevolumen verloren. Es bleibt bei ordentlichen 325 bis 1.103 Litern. Im Fond reicht der Platz für durchschnittlich große Erwachsene aus, eine Komfortoase ist der Fond aber nicht.

Weiter vorn sieht das anders aus, auf den gut ausgeformten Teilledersitzen sitzt es sich sehr bequem. Der Bildschirm gewann im Zuge des Facelifts an Diagonale, lässt sich aber weiterhin dank zahlreicher Direktwahltasten und Drehregler leicht bedienen, ebenso die Klimautomatik. Der einzige Bedienmalus ist das umständlich aufzufindende Assistenzmenü im Tachodisplay. Ansonsten wirkt der Rio solide verarbeitet; der Hartplastikanteil ist klassentypisch hoch, ohne der Wertigkeit aber allzu große Dämpfer zu verpassen.

Preislich bleibt der Rio fair, auch wenn der Topmotor und die GT Line ins Geld gehen. Die Linie Spirit ist 1.000 Euro günstiger, verlangt aber höhere Aufpreise für Ausstattungspakete. Darunter warten noch kleinere Benziner mit 84 und 100 PS, die aber ohne Hybridtechnik auskommen müssen.

Carl Nowak ■

DATEN

Kia Rio 1.0 T-GDI 120 48 V GT Line

ANTRIEB	
Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorne quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, Di, Steuerkette, Partikelfilter;	
Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe	
Hubraum	998 cm ³
Leistung	88 kW/120 PS
	bei Drehzahl 6.000/min
max. Drehmoment	172 Nm
	bei Drehzahl 1.500/min
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ)	103 g/km
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	125 g/km

KAROSSERIE	
L/B/H	4070/1725/1450 mm
Radstand	2.580 mm
Tankinhalt	45 Liter
Kofferraum	325-1.103 Liter
Anhängelast ungebr./gebr.	450/900 kg

PREIS/KOSTEN	
Preis	22.350 Euro

FAZIT

Das Update macht den recht geräumigen Kia Rio sparsamer und sicherer. Das Fahrwerk bleibt hart.





KLEINES AUTO, GROSSER SPASS

Ja, es gibt noch solche Fahrzeuge. Solche, die Spaß machen, die einen aktiven Fahrer verlangen und auf die man sich schon auf dem Weg zum Parkplatz freuen kann. Und die sogar bezahlbar sind. Zumindest, wenn man den Preis nicht nach Längenzentimetern berechnet.

Wissen Sie noch, wann Sie das letzte Mal so richtig Spaß hatten? Wir meinen natürlich beim Autofahren. Mit dem SUV in der City oder mit der Luxuslimousine im Autobahnstau oder doch mit dem Cabriolet in diesem verregneten Frühling? Wir wissen auf jeden Fall noch ganz genau, wann und welches Fahrzeug uns letztmals einfach so ein Lächeln ins Gesicht zauberte. Es war vor einigen Wochen, es war ein kleines, enges, vergleichsweise unkomfortables Modell: Es war ein Kia Picanto.

Was, ein Kia Picanto? Okay, nicht irgendein Picanto, sondern schon das leistungsstärkste Angebot. Was bei diesem 3,60-Meter-Winzling allerdings bescheiden anmutende 100 PS meint. Auch die maximal erreichbare Geschwindigkeit haut einen nicht gerade von den Socken – bei 180 km/h und bis auf die Fahrbahn heruntergedrücktem Gasfuß zieht die Armada hoch motorisierter Diesel der Business-Class kaltflüchelnd an einem vorbei. Huch, hätte uns der Fahrer des 5er-Touring überhaupt gesehen, wenn wir nicht rechtzeitig die linke Spur geräumt hätten?

Nee, auf der Autobahn ist das Leben im Picanto nicht so würzig. Der Spaß fängt an, wenn er mit anderen, größeren, stärkeren Modellen aufhört: in der Stadt, auf Landstraßen, auf einem mit engen Kehren gespickten Alpen-Pass. Dann spielt der kleine Koreaner seine Vorzüge aus, windet sich dreizylindrig knurrend um eine Asphaltstreife, scharrt an der Ampel mit seinen schicken 16-Zoll-Alus. Mit dem Einliter-Turbo unter der Haube macht der Fünfsitzer auf Wunsch gerne den Wadenbeißer, 175 Newtonmeter zerrn schon ab 1.500 Umdrehungen und dann immer weiter bis 4.000 U/min an der Vorderachse. Die etwa 1,1 Tonnen Leer-

gewicht sind da schnell auf Touren gebracht. Und das knackige Fünfgang-Getriebe will gerne und häufig benutzt werden.

Hach, es ist ein Spaß mit dem Kleinen. Vor allem, weil derzeit nicht nur der Alltag wenig Freuden bereithält, sondern auch, weil es von seiner Art nicht mehr allzu viele gibt. Mal sehen: Da wären der Renault Twingo TCe mit 90 PS, der etwas stärkere (und teurere) VW Up GTI mit 115 Pferdchen und natürlich Hyundais gleichstarke Schwester i10 T-GDI. Das wär's in der Dreieinhalbmeter-Klasse dann auch schon. Oder haben wir was vergessen? Danke Kia – und natürlich auch Hyundai, VW und Renault.

Natürlich kostet der Spaß, auch weil der Realverbrauch mit 7,5 Litern ein Auto ganz anderer Dimension erwarten lässt. Auch, weil mindestens 16.850 Euro in der Ausstattung GT Line, sogar 18.050 Euro in der von uns getesteten X-Line fällig werden. Man darf ja nicht vergessen, dass es sich immer noch um ein Modell der kleinsten definierten Fahrzeugklasse handelt. Nur theoretisch mit Platz für fünf Personen, tatsächlich ist Raum für zwei Erwachsene vorne und zwei noch nicht allzu große Kinder hinten vorhanden. Und für ein wenig Handgepäck. Natürlich kommt auch viel Hartplastik zum Einsatz und ein Radstand von 2,40 Metern lässt sich durch keine noch so gelungene Abstimmung verschleiern. Vor allem, wenn es sich um eine gelungen-sportliche Grundabstimmung handelt und unsere Straßen so sind, wie sie nun halt einmal sind.

Aber für den äußert selbstbewussten Preis wird nicht nur Fahrspaß geboten. Sondern auch zum Beispiel in der X-Line eine sehr komplette Ausstattung, mit Dingen, die man vor einigen Jahren in den erwähnten Geschäfts-Dieseln nicht mal gegen Aufpreis bekam, wie eine Lenkradheizung oder induktives Laden des Smartphones. Seriennmäßig sind auch Klimaautomatik, Navi, 8-Zoll-Display, Sitzheizung und Parksensoren hinten. Den sportlichen Unterschied machen die Alu-Pedalerie, Sitze in Ledernachbildung, das unten abgeflachte Sportlenkrad (mit echtem Leder bezogen) und

DATEN

Kia Picanto 1.0 T-GDI

Fünftüriger, fünfsitziger Kleinwagen;	
1,0-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner,	
Fünfgang-Handschaltgetriebe;	
Leistung:	74 kW/100 PS
max. Drehmoment:	175 Nm
	bei 1.500 – 4.000 U/min
0-100 km/h:	10,3 s
Vmax:	180 km/h
Länge:	3,60 Meter
Breite:	1,63 Meter
	(mit Außenspiegeln: 1,91 Meter)
Höhe:	1,50 Meter
Radstand:	2,40 Meter
Laderaumvolumen:	255 – 1.010 Liter
Normverbrauch:	4,6 Liter/100 Kilometer
CO ₂ -Ausstoß:	104 g/km
Effizienzklasse:	B
Abgasnorm:	Euro 6d-ISC-FCM
Testverbrauch:	7,5 Liter/100 Kilometer
Preis:	ab 18.050 Euro (X-Line)

spezielle Stoßfänger. Wichtiger sind aber die Nebelscheinwerfer und die Tatsache, dass Kia vorne wie hinten Scheibenbremsen einbaut, die zupackend aber wohl dosierbar zur Sache gehen.

Aber wir hatten nicht nur Spaß an sportlicher Fortbewegung, großzügiger Ausstattung der übrigens ebenso großzügigen Sieben-Jahres-Garantie. Zwei Wochen mit dem Picanto haben auch gezeigt, dass weniger manchmal mehr ist. Zum Beispiel das rückwärtige Einparken in unsere alte Garage, was bei einer Breite von 1,91 Meter mit Außenspiegeln (!) so schnell und einfach ging, dass wir uns über unsere Fahrkünste fast ein wenig selbst wunderten.

Der Picanto ist gerade in dieser Version einfach ein wunderbarer Gegensatz, so wenig Auto gibt es sonst fast nirgendwo mehr, weil die Hersteller in dieser Klasse glauben, kein Geld mehr verdienen zu können. So klein und so fahrspaßig, das ist sogar noch seltener. Gleichzeitig weckt dieser Klecks von Autos so viel Vorfreude, schon wenn man sich ihm nähert, das ist ja fast schon unbezahlbar. Wer also wenig Platzbedarf hat, nicht knauserig auf die Welt kam und wer Fahrspaß nicht von Endgeschwindigkeit abhängig macht, dem sei der Picanto 1.0 T-GDI mit einem warmen Lächeln empfohlen. ■

FAZIT

Kia Picanto X-Line: knackiges Getriebe; spontaner Turbo; viel Fahrspaß, großzügige Garantie.



DER LEISE RIESE

Kia folgt der Mode und bietet den Sorento mit Plug-in-Hybridantrieb an. Damit wird er leiser und sauberer.

Fast 20 Jahre baut Kia den Sorento, inzwischen in vierter Generation – und nun auch als Plug-in Hybrid. Wie kommt der Elektromotor mit dem riesigen SUV zurecht?

DAS IST ER Ein eleganter Riese: Der Sorento ist außen riesig, sieht aber nicht klobig aus. Doch viele Maße und Gewichte beeindruckend: 4,81 Meter lang ist er – drei Zentimeter länger als ein VW Touareg, so was passt nicht in jede Parklücke. Aber es bietet Hölle viel Platz: 2.077

Liter maximal, da geht fast der halbe Hausstand hinein. Und auch das Leergewicht vom Plug-in haut um: 2,1 Tonnen! Die Zuladung weniger: 400 Kilogramm sind für fünf Personen und Gepäck knapp – nimmt man den Siebensitzer, überlädt er rasch.

SO FÄHRT ER Vor allem: leise. Der Elektromotor ist innerorts fast stumm, dreht bis 140 km/h (wenn man das Gaspedal nicht durchtritt) und beschleunigt das Schwergewicht noch schnell ge-

nug, um im Stadtverkehr mitzuhalten. Der Akku soll im Stadtverkehr 70 km weit tragen. Das ist illusorisch, aber 55 km haben wir geschafft – nicht schlecht für so einen Riesen! Wer als Pendler zu Hause oder in der Firma aufladen kann, fährt den Kia werktags also nur mit Strom. Wer viel Autobahn fährt, kommt auf einen Benzinverbrauch von 8,1 Liter/100 km. Auch ok gemessen an den Abmessungen.

DAS KOSTET ER Die Zeit, als Kia billig war, ist lange vorbei – und so hat auch der Sorento mit mindestens 35.705 Euro seinen Preis. Die Version mit Steckdosen-Hybrid kostet gut 10.000 Euro mehr (45.327 Euro). Für den Bild-Testwagen mit Volllausstattung und dritter Sitzreihe sind 63.850 Euro fällig. Toll: Die Sitzventilation vorn, an heißen Tagen ein Genuss.

Roland Wildberg ■

FAZIT

In der Stadt hat ein so riesiges Auto nichts zu suchen. Aber auf dem Land um so mehr – und bei diesem Verbrauch taugt es sogar bedingt für die Langstrecke.

derROAD 09-2021 / 11.08.2021

TEST · Kia Sportage



Foto: Markus Kehn

BLACK EDITION

Die ersten Bilder des künftigen Kia Sportage (2022) kursieren bereits im Netz. Warum genau jetzt ein guter Zeitpunkt ist, den aktuellen Sportage in der kürzlich vorgestellten Black Edition zu kaufen.

Ausgereift und aufgefrischt: Neue Modelle haben neue Kinderkrankheiten. Der Kia Sportage mit der internen Modellbezeichnung QL ist, mit einem Facelift 2018, bereits seit Herbst 2015 erhältlich. Fahrzeuge, die so lange auf dem Markt sind, haben zahlreiche interne Optimierungsschleifen durchlaufen – der Kunde profitiert.

UPDATE

Erst kürzlich stellte Kia für sein kompaktes SUV die Black Edition vor. Sie macht den Sportage in allen Belangen einen Tick frischer und ästhetischer. Das Sonderpaket kommt mit schwarzen Felgen, Exterieur-Elementen in Schwarz und dunklen Emblemen. Edles Understatement. Man hebt sich nochmal etwas ab von den zuvor erschienenen Modellen.

STAND DER TECHNIK?

In unserem Kurzttest konnte der Sportage durchweg überzeugen. Das Navigationssystem berechnet die Routen zügig und beschreibt die Wege gut verständlich. Kostenlose Kartenupdates gibt es innerhalb der siebenjährigen Kia-Garantie. Die Sprachbedienung klappt ebenfalls gut. Die Fahrassistenz-Systeme in unserem Testwagen unterstützten sowohl bei Stop-and-go-Phasen in der Stadt als auch auf längeren Autobahnetappen ohne größere Ausfälle. Woran man sich allerdings bei nahezu allen neuen Fahrzeugen gewöhnen muss, ist der Spurassistent. Dieser wird standardmäßig bei jedem Start aktiviert und kann mitunter schon etwas störrisch entgegenlenken, sollte man mal ohne zu blinken Fahrbahnmarkierungen überfahren. Die Deaktivierung des Assis-

ten ist möglich, muss aber immer aufs Neue durchgeführt werden. Die Smartphone-Integration funktioniert in unserem Sportage tadellos. Das verbaute Apple CarPlay läuft flüssig und die Spotify-Anbindung macht in Verbindung mit dem guten Soundsystem einfach Spaß. In der Mittelkonsole findet man eine Ablage für induktives Laden. In Sachen Infotainment gibt es also keinen triftigen Grund, um auf das 2022er-Modell zu spekulieren, auch wenn sich dort sicherlich einiges tun wird.

ANTRIEB

Unser Testwagen besitzt den 177 PS starken 1,6-Liter-Benziner mit dem in Zusammenarbeit mit Magna-Steyr entwickelten Allradantrieb. Das Aggregat erfüllt alle aktuellen Umweltstandards und wird auch in Zukunft zeitgemäß sein. Die Verbrauchswerte sind, der Leistung und dem Allradantrieb entsprechend, gut. Der Antritt ist dynamisch, das Fahrverhalten komfortabel und berechenbar.

Andreas Milkutaj ■

FAZIT

Der Sportage ist ein rundum gelungenes und ausgereiftes Kompakt-SUV zum fairen Preis. Sieben Jahre Garantie und ein Fahrzeug, das durchweg up to date ist, rechtfertigen ein Warten auf den Nachfolger nicht wirklich. Und noch ein Aspekt zählt: Dass der 2022er-Sportage schon in der Fachpresse vorkommt, kann am Preisverhandlungstisch das Ass im Ärmel sein.



03.09.2021

NEUHEITEN IAA · Kia Sportage

EURO-JACKPOT FÜR KIA?



Kia hat eine eigene Europa-Version seines Kompakt-SUV Sportage entwickelt.

HEILBRONNER STIMME

14.08.2021

FAHRBERICHT · Kia Stinger



EIN AUTO ZUM VERLIEBEN

Unterwegs mit dem überarbeiteten Stinger – Allrad, Automatik und V6-Biturbo sind immer serienmäßig.

Seit 2017 krönt der 4,83 Meter lange Kia Stinger das Modellprogramm in Deutschland. Nun haben die Koreaner dem viertürigen Gran Turismo eine Aufwertung gegönnt, um ihn damit gut gerüstet in seinen zweiten (und vermutlich letzten) Lebensabschnitt zu schicken. Was ist neu am Asiaten mit der betörend langen Motorhaube?

Leuchtenband am Heck: Es ist kein Geheimnis, dass Kia meine volle Sympathie gehört. Wie sich diese Marke in den vergangenen Jahren entwickelt hat, ist einfach gigantisch. Design, Qualität, Antriebs-Vielfalt, Technologie – da passt alles zusammen. Kein Wunder also, dass mir der Stinger schon bei der Premiere vor rund vier Jahren ein Lächeln ins Gesicht gezaubert hat. Daran hat sich auch 2021 nichts geändert, denn der Nobel-Koreaner sieht besser aus denn je. Dabei sind die Modifikationen außen eher überschaubar: Modernisierte LED-Scheinwerfer, neue 19-Zöller, dazu ein durchgängiges Leuchtenband am Heck – mehr zu ändern, war gar nicht nötig.

Flach, lang und breit steht er vor einem, mit Design-Gimmicks wie den Lufteinlässen auf der Haube und den in die Flanke gezogenen Leuchtleisten hinter der C-Säule. Dazu gibt es eine vierflutige Abgasanlage, einen in den Heckdeckel integrierten, dezenten Spoiler sowie einen GT-Schriftzug. Schön.

Ein Motor: Ab sofort gibt es den Stinger nur noch in der

„Volle Hütte“-Ausstattungslineie GT. Was auch auf den Motor zutrifft, denn Diesel und Vierzylinder-Benziner werden nicht mehr angeboten, stattdessen verrichtet nun immer der 3,3 Liter große V6-Biturbo seinen bährigen Dienst. 366 PS und 510 Newtonmeter Drehmoment machen den 1,9-Tonner nicht zum Supersportler, aber zu einem souveränen Reisewagen. Allradantrieb und Achtgang-Automatik fahren immer mit – genauso wie der nicht unerhebliche Normverbrauch von 10,4 Litern (CO₂-Emission: 238 g/km) – während der Autostimme-Testfahrten vermeldete der Bordcomputer zwischen 8,7 (Autobahn) und 12,8 Liter (Stadt). Dafür entschädigt der Stinger mit seinem Preis – denn 57.900 Euro sind zwar eine Menge Geld, für das hier Gebotene aber trotzdem konkurrenzlos wenig.

Wohlfühlen ist im sorgfältig verarbeiteten, fein ausgekleideten Innenraum angesagt. Auf den Nappaleder-Sportsitzen, die sich beheizen und kühlen lassen, verlieren auch lange Strecken ihren Schrecken. Selbst Türverkleidungen und Armaturenräger sind mit dem edlen schwarzen Material bezogen, was extrem vornehm aussieht. Das unten abgeflachte Multifunktionslenkrad liegt gut in der Hand, der fette Gangwahlhebel scheint wie für die Ewigkeit gemacht. Ansonsten erleichtern echte Schalter und Tasten die Bedienung. Zwischen den analogen Instrumenten befindet sich ein hochauflösender Bildschirm mit einer Diagonalen

von sieben Zoll, zudem kann der Fahrer ein farbiges Head-up-Display nutzen.

10,25-Zoll-Display: Aufgefrischt hat Kia das Infotainmentsystem, dessen klobiger Monitor-Rahmen von einst nun glücklicherweise Geschichte ist. Mit dem schmal eingefassten, 10,25 Zoll messenden Widescreen-Bildschirm bleiben eigentlich keine Wünsche mehr offen. Online-Navigation, Verkehrsinfos in Echtzeit, Smartphone-Kopplung mit zwei Geräten, induktive Ladeschale – alles da, was man braucht. Und extrem wichtig: Die 15 Lautsprecher der Harman-Kardon-Soundanlage machen auch bei hartmetallischer Dauerbelastung nicht schlapp.

Erweitert wurde das Angebot an Elektronik-Goodies. Der kamerabasierte Totwinkelassistent greift aktiv ein und zeigt im Cockpit den rückwärtigen Verkehr an. Der Frontkollisionswarner wirft auch ein Auge aufs Linksabbiegen, der Querverkehrswarner bremst im Notfall automatisch. Und wer beim Aussteigen nicht aufpasst und damit seine Tür (und sich) aufs Spiel setzt, wird vom Ausstiegswarner über nahende Objekte informiert.

Alles drin, alles dran – nach der Überarbeitung mehr denn je. Der Kia Stinger ist wirklich ein Auto zum Verlieben. Und ein exklusives Vergnügen obendrein, denn seit Markteinführung im Jahr 2017 wurden in Deutschland gerade mal rund 3.000 Exemplare verkauft.

Alexander Rülke ■

Aus Europa, für Europa! Darauf ist Kia beim neuen Sportage stolz. Denn im Gegensatz zu seinen Vorgängern wird der Kompakt-SUV nicht nur auf dem alten Kontinent gebaut, nein, für die fünfte Generation haben die Koreaner erstmals auch eine exklusive Euro-Version entwickelt.

Die unterscheidet sich vor allem bei den Abmessungen deutlich vom globalen Modell, ist mit viereinhalb Metern rund 15 Zentimeter kürzer.

Der riesige Grill sowie die Matrix-LED mit bumerangförmigem Tagfahrlicht wirken erwachsen.

Kaum wiederzuerkennen: das Cockpit. Den Armaturenräger dominiert ein gebogenes, vom Elektro-Kia EV6 bekanntes Glaspanel. Dahinter verbergen sich zwei separate Bildschirme mit je 12,3 Zoll-Diagonale. Neu ist das Multi-Mode-Touch-Feld des Infotainment-Systems: ein Bildschirm zur Klimabedienung, die Temperatur wird noch mit Drehreglern eingestellt. Nach einem Fingertipp verschwinden die Klimabedienfelder und machen Navigations- und Radio-Shortcuts Platz.

Ordentlich aufgerüstet hat Kia bei den Assistenten. Es gibt einen navigationsbasierten Tem-

peratures, eine 360-Grad-Kamera und eine Fernsteuerung, mit der man das Auto von außen in Parklücken dirigieren kann.

Vom Plattform-Bruder Hyundai Tucson kennen wir die Antriebe: zwei Diesel (115 und 136 PS), zwei Benziner (150 und 180 PS). Die stärkeren als Mildhybrid, bei den Benzinern optional auch der Kleine. Dazu ein Vollhybrid mit 230 PS und der 265 PS starke Plug-in. Optional gibt es Allrad.

Marktstart für den Euro-Sportage ist Ende 2021. Die Preise verrät Kia noch nicht, sie dürften aber bei etwa 25.000 Euro starten. Moritz Doka ■

AUTO

18-2021 / 04.08.2021

TEST · Kia Stinger

GUT STING WILL ...

... Eile haben. Und so gibt es das Topmodell von Kia seit dem Facelift nur noch mit dem aufgeladenen Sechszylinder samt Allradantrieb. Höchste Zeit für einen Schnelltest.

Für Überraschungen ist Kia immer mal wieder gut. Nein, hier ist nicht der alte Marken-Claim „The Power to surprise“ gemeint, sondern aktuelle Entscheidungen wie diese: Während überall in der Mittelklasse leistungsstarke V6-Benziner durch eher fade Vierzylinder-Varianten ersetzt werden, schmeißt Kia diese Motorisierung beim Stinger mit dem Facelift aus dem Programm. Warum? Weil hierzulande ohnehin 90 Prozent den nun 366 PS starken GT kauften.

Und dessen Sechszylinder werfen wir gleich mal an. Moment mal, wir sitzen ja noch gar nicht drin. Tatsächlich startet der 3,3-Liter-V6 schon mit einem Druck auf die Hold-Taste des belebten Schlüssels, der wie ein TNT-Fernzünder in der Hand liegt. Eine nette Spielerei, mehr nicht. Denn von außen automatisch ein- oder ausparken wie der große Kia-SUV Sorrento kann der Stinger nicht.

Dafür klingt er besser. Kein spektakulärer, sondern ein sonorer Sechsender-Beat. Aber nur, weil Kia beim Testwagen das Kreuzchen für die Sportabgasanlage (2.599 Euro) vergessen hat. Ansonsten ist die GT-Version für 57.900 Euro voll ausgestattet. Okay, das High Chroma Red ist eine optionale Dreischicht-Sonderlackierung (920 Euro), und Sie können auch ein Schiebedach (690 Euro) und die dunkle Velours-Lederaus-

stattung (490 Euro) ordern, wenn Sie nicht auf rotem Nappa sitzen wollen. Doch selbst dann bleibt der Stinger im Vergleich zu anderen in dieser Klasse ein echtes Schnäppchen.

Zumal nicht nur der Preis, sondern auch Platzangebot und Qualität stimmen: So reisen in dem hochwertig gestylten, coupéartigen Viertürer auch Großgewachsene bequem. Hinter der großen Heckklappe kommen aber nur 406 Liter Gepäck unter – umgeklappt sind 1.114 Liter möglich.

ECHTER GRAND TOURER, ABER KEIN SPORTWAGEN

Das alles überrascht nun wirklich nicht – genauso wenig wie die hervorragende Bedienung mit gut ablesbaren Anzeigen sowie Direktasten und Reglern. Doch das kennt man ja schon. Neu ist, dass der Touchscreen nun 26 Zentimeter in der Diagonale misst, mit Online-Daten navigiert und via Smartphone-App die letzte Meile zu Fuß zeigt. Aber keine Angst, hier muss keiner laufen. Vielmehr lassen wir es jetzt laufen: Sport-Plus-Modus rein, ESP off, Launch Control aktiv. Ergebnis: Nullhundert in fünfdrei, und der Begrenzer regelt erst bei 270 km/h ab. Drehmomentdellen? Sind keine spürbar. Der V6 schiebt gleichmäßig aus dem Keller bis zum Limit bei 6.700 Touren. Noch wichtiger ist, dass



Alte Schule: Analoge Rundinstrumente, viele Tasten sowie dick gepolsterte Sportsitze.

der Stinger auch ordentlich vollbremst: Aus Tempo 100 steht er nach 35,2 Metern.

Klar, das Viertürer-Coupé ist kein Sportwagen. Doch wenn der Allradler querdynamisch gefordert wird, legt er die Sitzwangen an und kurvt stets heckbetont. Wer die Vorderachse eingangs nicht überfordert, den belohnt der Kia mit sanften Powerslides am Ausgang. Und im Drift-Modus entfesselt er die Hinterräder, dass es nur so qualmt. Viel lieber ist dem Kia Stinger aber die Langstrecke. Im Komfort-Modus sortiert sein straffes Adaptivfahrwerk die größten Löcher aus dem Asphalt. Und so fährt der Stinger – ganz ohne Überraschung – wie ein echter GT.

Clemens Hirschfeld ■

FAZIT

Der Stinger ist ein feiner GT mit kraftvollem V6 zum unschlagbaren Preis-Vollausstattungs-Verhältnis.



Fotos: Achim Hartmann