



KIA Stinger 3.3 T-GDI V6 GT AWD Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse
(272 kW / 370 PS)

Wenn man die Entwicklung von KIA in den letzten 25 Jahren in Deutschland betrachtet, dann kann man einen beachtlichen Erfolg attestieren. Denn was mit dem in Lizenz gebauten KIA Pride wenig beeindruckend begann, gipfelt heute im neuen KIA Stinger. Der ist nicht nur aufregend designt, er ist mit seinen zahlreichen Assistenz- und Komfortsystemen absolut auf der Höhe der Zeit und muss sich vor teuren Premium-Autos nicht verstecken. Hinzu kommt ein agiles und trotzdem angemessen komfortables Fahrwerk, das den optischen Ansprüchen des Gran Turismo durchaus gerecht werden kann. Es lässt bei der flotten Kurvenhatz die Größe des Fahrzeugs fast vergessen. Passend dazu auch der Sechszylinder-Benziner, der dank zweier Turbolader eine mehr als ausreichende Leistung von 370 PS und 510 Nm Drehmoment abliefern. Gekoppelt an eine flinke Achtgang-Automatik und mit der Straße über vier angetriebene Räder verbunden, ist man mit einem richtig schnellen Auto unterwegs, dessen Sound sportlich und sonor klingt, aber nicht aufdringlich wird. Es ist schön, dass KIA sich traut, einen "dicken" Sechszylinder zu verbauen - allerdings sorgt er auch für den einzigen wirklichen Kritikpunkt an diesem Schönling: der Verbrauch. KIA gibt 10,6 l/100 km an, und die erscheinen in der Praxis erschreckend realistisch (ADAC EcoTest: 10,4 l/100 km). Alternativ kann man einen Vierzylinder-Turbo wählen, der mit 255 PS sicher nicht langsam ist - aber auch nicht so aufregend. Für Vielfahrer empfiehlt sich der Dieselmotor mit 200 PS - aber Achtung, erst im Sommer bestellen, wenn die Abgasreinigung auf ein SCR-System und damit auf der Straße sauber umgestellt wird.

Konkurrenten: u.a. Audi S5 Sportback, BMW 440i Gran Coupé.

⊕ sehr umfangreiche Ausstattung serienmäßig, ausgezeichnete Fahrleistungen, sicheres und agiles Fahrverhalten

⊖ hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 4,2

Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,8

60+ Senioren 3,5

Langstrecke 2,7

Transport 3,2

Fahrspaß 1,1

Preis/Leistung 3,4

EcoTest ★☆☆☆☆

Der Film zum Test auf youtube:
<https://youtu.be/IElBQq8RnQ>

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt öffnen und schließen bequem. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um Kardanwelle und Auspuff sowie der hintere Bereich sind teilweise offen und zerklüftet. Im Innenraum zeigt

sich das Bemühen und gute Qualität, beispielsweise sind Dachhimmel und Dachsäulen mit hochwertigem, alcantara-ähnlichem Stoff überzogen. Die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türen sind mit weichem Kunststoff überzogen und viele Kanten und Ränder mit Aluapplikationen aufgewertet - insgesamt hinterlassen die Materialien einen gefälligen und hochwertigen Eindruck. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

3,2 Alltagstauglichkeit

Im Alltag schlägt sich die Karosserie mit vier Türen und großer Heckklappe recht gut und kann ihre praktischen Talente zeigen. Es gibt fünf Sitzplätze, wobei der hinten in der Mitte nur für Kurzstrecken zu empfehlen ist. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 445 kg betragen, in Anbetracht der Platzverhältnisse an Bord (sinnvoll für vier Erwachsene und etwas Gepäck) geht das noch in Ordnung. Trotz der beachtlichen Leistung und des Allradantriebs, das geborene Zugfahrzeug ist der Stinger nicht. Denn er darf gebremste Anhänger nur bis 1,5 Tonnen ziehen, ohne eigene Bremse dürfen sie bis 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu 75 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahräder reichen. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 90 kg

erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es nicht. KIA stattet den Stinger serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad samt Werkzeug und Wagenheber ist über das Zubehör-Programm beim Händler zu haben.

⊖ Mit seiner stattlichen Breite von 2,05 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seinem großen Wendekreis von 12,4 m gehört der Stinger nicht zu den handlichen Autos und ist in der Stadt entsprechend unpraktisch. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, sie muss über eine Taste links unten am Armaturenbrett separat entriegelt werden.

3,0 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil der Beginn der langen Fahrzeugfront ebenso wenig erkannt werden kann wie das Fahrzeugende hinten. Als Fahrer ist man dankbar um die Parksensoren vorne und hinten und die Kameras rund um das Auto, um beim Rangieren nicht anzuecken. KIA verbaut alle elektronischen Hilfen serienmäßig in die GT-Variante. Die Rundumsicht liegt auch nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links Sichteinschränkungen durch die C-Säulen, aber auch die breiten B-Säulen schränken den Blick nach draußen ein. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.

⊕ Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel sind Serie, ebenso gute Voll-LED-Scheinwerfer, die über

dynamisches Kurvenlicht verfügen. Das Fernlicht kann über einen Fernlichtassistenten automatisch gesteuert werden (Serie).



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Ein Heckwischer ist nicht lieferbar. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen.

2,7 Ein-/Ausstieg

Besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, denn die Sitzflächen sind allesamt recht niedrig über der Straße; immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Bei den hinteren Plätzen behindert der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen damit moderat; die Türhalter haben drei Rasten, die Türen werden darin angemessen fest gehalten und fallen so auch an leichten Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, nur nicht für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig an Bord (GT-Ausstattung).

3,0 Kofferraum-Volumen

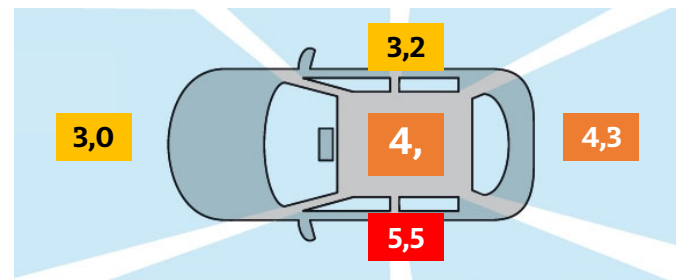
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der recht flache Gepäckraum 335 Liter. Entfernt man die Abdeckung, bringt das mehr Staumöglichkeit, das Volumen erweitert sich auf 440 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 665 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.065 Liter Volumen verfügbar.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, deren elektrischer Antrieb ist Serie - ebenso die automatische und berührungsfreie Öffnungsfunktion, wenn man mit dem Schlüssel bei sich hinter dem Auto stehen bleibt. Die Kofferraumklappe schwenkt zwar nur knapp 1,87 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber 17 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst zwei Meter große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Die Ladekante liegt 70 cm über der Straße und damit in zufriedenstellender Höhe. Etwas störend im Alltag ist die innere Kante von knapp 11 cm, einen

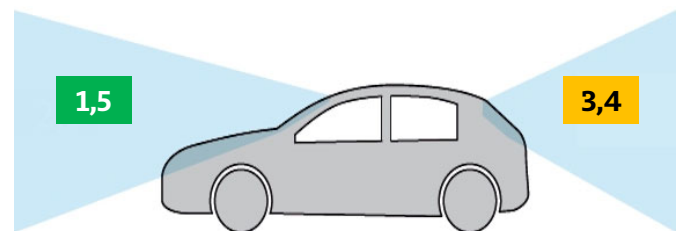
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum liegt mit bis zu 440 l Volumen im klassenüblichen Niveau.

doppelten Kofferraumboden in Höhe der Ladekante gibt es für den Stinger nicht. Unter dem Boden findet man noch etwas Stauraum in mehreren Fächern. Der Kofferraum wird mit zwei LED-Lichtern links und rechts ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht ein weitgehend ebener Ladeboden, was das Verschieben langer Gegenstände erleichtert - dafür sollte man dann aber die Kopfstützen abziehen, weil die Lehnen sonst nicht ganz auf der Sitzfläche aufliegen können.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilitätsmöglichkeiten des Kofferraums beschränken sich auf die Standard-Eigenschaften. Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Die Handhabung gelingt einfach, man kann die Lehnen allerdings nur von der Rückbank aus entriegeln und umklappen. Separate Entriegelungshebel im Kofferraum gibt es nicht. Es gibt keine seitlichen Fächer oder Taschenhaken, nur vier Verzurrösen in Bodennähe, in die man ein Netz einhängen

kann; dieses würde aber nicht ganz am Boden aufliegen. Für kleine Gegenstände bleiben nur die Fächer unter dem Kofferraumboden, um sie so unterzubringen, dass sie nicht im Kofferraum hin und her rutschen. Ein Gepäckraumtrennetz ist nicht erhältlich, allerdings haben die drei Kopfstützen nach oben ausgezogen eine ähnliche Sperrwirkung bei größeren Gegenständen, weil sie fast bis zum Dachhimmel reichen.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt und die Vorwahltasten des Infotainmentsystems sind in edel anmutendem Silber gehalten, was sie schlechter ablesbar macht (nachts mit roter Beleuchtung). Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad (alles elektrisch, mit Memory-Funktion für Fahrerseite) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der 8 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind analog ausgeführt und mit einem großen Farbdisplay in der Mitte ergänzt, alles ist klar gezeichnet und sehr gut ablesbar. Serienmäßig verbaut KIA schon ab der GT-Linie



Modernes, fahrerorientiertes Design, eine gute Funktionalität und eine saubere Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Stinger.

Ausstattung ein Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

⊖ Die vorderen Fensterheber verfügen zwar über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, können aber nicht mit der Fernbedienung gesteuert werden. Den hinteren Fensterhebern fehlt eine Automatikfunktion komplett - in dieser Fahrzeug- und Preisklasse nicht angemessen.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der Stinger GT gut aufgestellt, zumal alles serienmäßig an Bord ist. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Sprachsteuerung und ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services. Für letztere wird allerdings ein Handy benötigt, dessen Datenvolumen genutzt wird, hier sollte man also den Datenverbrauch im Auge behalten oder gleich eine Flat

nutzen. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich. KIA verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit 15 Lautsprechern, das einen sehr guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen sowie einen AUX-Anschluss und einen SD-Karten-Slot - nur im Kofferraum findet man gar keinen Anschluss. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man ebenfalls vergebens.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Stinger stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, bei der Kopffreiheit sieht es vergleichbar aus. Die Innenbreite ist angemessen für diese Fahrzeugklasse. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel.

3,5 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es weniger großzügig zu. Schuld daran ist die nach hinten deutlich abfallende Dachlinie, welche die Kopffreiheit reduziert. Denn während die Beinfreiheit selbst für über 1,90 m große Menschen ausreichend ist, geraten schon etwa 1,80 m große Personen mit dem Kopf in Dachkontakt. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei ausgewachsene Personen

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das zweigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorne ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys und ein

2,2 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Im Stinger GT mit dem V6-Benziner ist serienmäßig ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern verbaut. Der Fahrer hat die Wahl zwischen einer eher komfort- oder eher sportorientierten Dämpfung, wobei der Unterschied eher gering ausfällt. Das Fahrwerk des Stinger bietet durchaus agile Fahreigenschaften und trotzdem noch einen guten Federungskomfort. Im Stadtverkehr sprechen Federn und Dämpfer ordentlich an, wobei gerade Kanten etwas deutlicher zu den Insassen durchdringen, weil die schmalen Reifenflanken wenig abfedern können und die hohen ungefederten Massen sich ebenfalls ungünstig auswirken. Über Querhindernisse wie etwa

2,0 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze vorne bieten viele Einstellmöglichkeiten. So sind beide Sitze in Höhe und Neigung elektrisch einstellbar, ebenso die Lehnen und



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingeengt.

großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisiert, aber beleuchtet und separat abschließbar.

Geschwindigkeitshügel federt der Stinger ordentlich. Bei Fahrten über Kopfsteinpflaster dringen zwar wenig Vibrationen bis zu den Passagieren, bei bestimmten Geschwindigkeiten kann es aber zu auffälligen unangenehmen Eigenresonanzen im Innenraum kommen. Auf der Landstraße und Autobahn sorgt die tendenziell straffe Abstimmung für geringe Aufbaubewegungen, gleichzeitig ist die Karosserie aber oft ein wenig in Bewegung. In jedem Fall positiv und beruhigend auf das Fahrverhalten wirkt sich der recht lange Radstand aus. Den Entwicklern ist ein insgesamt guter Kompromiss aus Agilität und Komfort gelungen.

ihre integrierten 4-Wege-Lordosenstützen. Der Fahrersitz hat zusätzlich eine einstellbare Sitzflächenlänge und elektrisch justierbare Lehnenwangen sowie zwei

Speicherplätze für die Einstellungen (Memory). Die Konturen der Flächen und Lehnen ist gut bis sehr gut, höchstens im Schulterbereich könnte man noch etwas optimieren. So oder so bieten die Vordersitze einen sehr guten Seitenhalt und passen damit hervorragend zum

Charakter des Stinger. In der zweiten Reihe gibt es für die Sitze keine Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine noch gute Sitzposition selbst für Erwachsene.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Stinger bei 130 km/h liegt bei 68,7 dB(A) - kein besonders niedriger Wert, aber auch nicht störend laut. Der Motor ist mit seinem kernigen Geräusch zu vernehmen, gerade unter Last, er wird aber

nicht aufdringlich und bietet damit auch auf langen Strecken einen guten Kompromiss. Sonstige Fahrgeräusche fallen nicht negativ auf, nur Windgeräusche sind etwas deutlicher zu hören.

2,0 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der Stinger mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Einstellbare Intensitätsmodi gibt es nicht, ebenso kann die Umluftsteuerung nicht automatisch geregelt werden.

Dafür sind im KIA Sitzheizung vorne und hinten sowie eine Sitzlüftung für die Vordersitze verbaut. Auch das Lenkrad lässt sich standardmäßig beheizen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Mit seinem 370 PS starken V6-Biturbo realisiert der Stinger hervorragende Fahrleistungen, wie man sie von einem KIA bisher nicht kannte. Aufgrund des sehr früh und über einen sehr weiten Drehzahlbereich anliegenden hohen Drehmoments von 510 Nm steht hoher Schub in jeder Lebenslage zur Verfügung. Neben dem tollen subjektiven Eindruck zeigen auch die Zahlen seine

Leistungsfähigkeit: den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Stinger in nur 2,7 Sekunden. Die Werksangabe von null auf 100 km/h in 4,9 Sekunden stellt man damit nicht in Frage, zumal der KIA seine Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h ohne Probleme erreichen kann.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft durchaus kultiviert, die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders kann er aber nicht ganz erreichen. Andererseits unterstreichen die ganz leichten Vibrationen auch die sportlichen Ambitionen des Triebwerks. Bei ruhiger Fahrweise bleibt der Motor leise und komfortabel. Im Sportmodus und beim Beschleunigen zeigt er dagegen eine andere Seite und präsentiert - zumindest kurzzeitig -

einen kernigen Motorklang, der schon Richtung Sportwagen geht. Wer es noch dominanter will, kann den V6-Stinger auch mit einer knapp 2.600 Euro teuren Performance-Sportabgasanlage bestellen (im Testwagen nicht vorhanden). Der Motor spricht stets mit kurzer Verzögerung an, bis die Turbolader den Ladedruck aufgebaut haben, dann geht es aber nachdrücklich und gleichmäßig voran.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut im Stinger eine Achtgang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen; sie bietet ein direktes Schaltgefühl, schaltet aber nicht immer so weich und verschliffen wie beispielsweise die Achtgang-Automatik der hochpreisigen Konkurrenz. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren

einwandfrei. An die Bedienung des Schalthebels muss man sich erst etwas gewöhnen, da der Wählhebel nicht einrastet. Dann zeigt sich die Shift-by-Wire-Technik in der Praxis aber als praktisch. Für eine Sportlimousine nicht verständlich: es gibt trotz Schaltwippen am Lenkrad keinen dauerhaften manuellen Modus für die Gänge - nach kurzer Zeit geht die Elektronik wieder in den Automatik-

Modus. Durch die lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz insgesamt acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der aufgeladene Motor kommt damit aber gut zurecht. Der

Motor dreht bei 130 km/h mit 2.050 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der neue Stinger zeigt sich fahrdynamisch von seiner besten Seite. Er liegt stabil und ruhig auf der Straße und reagiert gut auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven giert er leicht und gut beherrschbar, um den Richtungswechsel zu unterstützen. Insgesamt sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve nur moderate Lastwechselreaktionen zeigt, die gut kontrollierbar bleiben. Seinen Grenzbereich kündigt er mit leichtem Untersteuern an. Auch der Geradeauslauf ist einwandfrei, der Stinger lässt sich von Spurrillen und

Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Dabei wirkt sich auch der lange Radstand positiv aus. Die Aufbaubewegungen bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise gering. Trotz der hohen Motorleistung ist die Traktion einwandfrei - dem ausgewogenem Allradantrieb sei Dank, mit ihm bringt der große KIA seine Kraft stets optimal auf die Straße. Im ADAC Ausweichtest wird der Stinger seinen sportlichen Ansprüchen voll gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, er bietet dabei gute Sicherheit wie auch fahrdynamisch einen hohen Spaßfaktor.

1,5 Lenkung

⊕ KIA hat die Lenkung im Stinger schön direkt ausgelegt. Beim Rangieren sind von Anschlag zu Anschlag nur 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Aber auch unterwegs kann die Lenkung überzeugen, sie zentriert gut und gibt ein klares und sicheres Lenkgefühl. Die Rückmeldung ist gut und deutlich, ohne dabei zu nervös zu wirken. Die

Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel oder mit höherem Tempo steigert sich das Lenkmoment, ohne dabei zu viel Kraft zu verlangen. Der Stinger lässt sich dank der direkten Übersetzung mit angemessenem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren. Über die Fahrmodi kann die Servounterstützung variiert werden.

2,5 Bremse

⊕ Die V6-Variante des Stinger verfügt serienmäßig über eine Brembo-Bremsanlage. Diese erweist sich als standfest und effektiv, sie kann die Sport-Limousine in

durchschnittlich 35,1 m aus 100 km/h zum Stillstand herunterbremsen (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse ist dabei einwandfrei dosierbar und spricht gut an.

1,7 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Stinger GT verfügt serienmäßig neben ESP über eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein vorausschauendes Notbremsystem. Beim rückwärts Ausparken wird der Fahrer über die hinteren Radarsensoren vor kreuzendem Verkehr gewarnt. Ebenfalls an Bord befindet sich die automatische Distanzregelung ACC und ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Darüber hinaus sind die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent (der auch als Spurverlassenswarner arbeiten kann), der Spurwechselassistent und die Müdigkeitserkennung aufpreisfrei dabei. Hilfreich sind auch das Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Windschutzscheibe projiziert, und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen, ab Stillstand aktiviert sich die Warnblinkanlage.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen





⊕ Der gute Insassenschutz des Stinger wurde beim Crashtest nach Euro NCAP Norm bestätigt, dort konnte er 93 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne erreichen (Stand Dezember 2017). Der große KIA ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen. Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht lieferbar. Dafür ist der Knieairbag für den Fahrer Serie. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle äußeren Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz, die hinteren reichen zwar nur für Leute bis etwa 1,60 m, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch dieser eine Abstützfunktion bei größeren Personen übernehmen kann.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen sicheren Halt - dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

2,8 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm werden 81 Prozent der Maximalpunkte für eine noch gute Kindersicherheit erzielt. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbag (Funktion Serie). Die Befestigung

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz allerdings nicht. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), die Geometrie der Gurtanlenkpunkte passt. Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken); auch hier sollte man im Vorfeld klären, ob bei hohen Kindersitzen der Platz im Bereich der C-Säulen ausreicht. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Bei der Fußgängersicherheit kommt der Stinger auf 78 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich zur Frontscheibe hin und bei den A-Säulen sollte der KIA noch nachgiebiger werden. Der

4,5 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC EcoTest wurde ein durchschnittlicher Verbrauch von hohen 10,4 l Super pro 100 km ermittelt. KIA gibt sogar einen Verbrauchswert von 10,6 l/100 km im Durchschnitt an - ein durchaus realistischer Wert also. Mit dem EcoTest-Verbrauch verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 278 g pro km. Dafür gibt es im CO₂-Kapitel keine Punkte mehr. Innerorts genehmigt sich der Stinger 11,3 l, außerorts 8,7 l und auf der Autobahn 12,4 l pro 100 km.

3,4 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering - bis auf die Partikelemissionen, und dafür gibt es Punktabzug. Im Autobahnabschnitt ergibt sich zudem ein erhöhter CO-Ausstoß, der auch wertvolle Punkte kostet. Am Ende erhält der Stinger mit dem großen V6-Motor 26 von 50 Punkte im Schadstoffbereich. Zusammen mit den null Punkten für die CO₂-Emissionen bleibt es am Ende bei den 26 Punkten

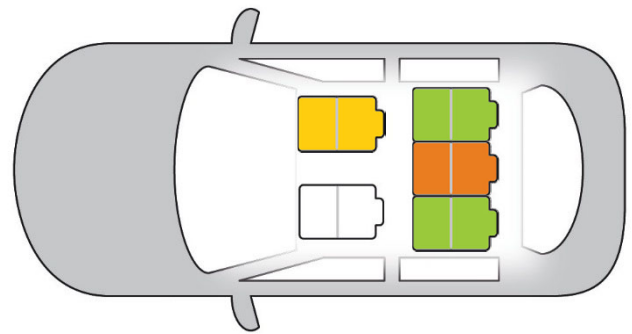
4,2 AUTOKOSTEN

4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der KIA Stinger bereitet viel Fahrvergnügen, das angesichts des Fahrzeugpreises ab 54.900 Euro und einer kompletten Komfort- und Sicherheitsausstattung gar nicht mal so teuer in der Anschaffung ist. Allerdings sollte

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere zu reduzieren.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	11,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	10,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insgesamt, die nur für einen von fünf möglichen Sternen reicht.

man sich den Unterhalt leisten können, denn die laufenden Kosten sind nicht ohne. Der größte Anteil sind natürlich die Kraftstoffkosten, denn der Stinger ist kein Verächter des teuren Super-Benzins. Hinzu kommt eine

für einen Benziner vergleichsweise hohe Steuer von 366 Euro pro Jahr. Aufgrund der sehr hohen Teil- und Vollkaskoeinstufung verlangen auch die Versicherungen viel Geld. Der Stinger muss jährlich oder alle 10.000 km zur

Wartung in die Werkstatt. Immerhin sind die laufenden Kosten dank der siebenjährigen Garantie (bis 150.000 km) vergleichsweise gut kalkulierbar, weil das Risiko durch Defekte abgesichert ist.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 T-GDI	3.3 T-GDI V6 AWD	2.2 CRDi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/3342	4/2199
Leistung [kW (PS)]	188 (255)	272 (370)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	353/1400	510/1300	440/1750
0-100 km/h [s]	6,0	4,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	270	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,9 S	10,6 S	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	181	244	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/26	16/27/26	16/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	212	366	313
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	903	1106	853
Preis [Euro]	43.990	54.900	44.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (V-Motor), Bi-Turbo, Euro 6b	
Hubraum	3.342 ccm
Leistung	272 kW/370 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	510 Nm bei 1.300 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	270 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km	10,6 l
CO ₂ -Ausstoß	244 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b. m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 R19Y / 255/35 R19Y
Länge/Breite/Höhe	4.830/1.870/1.400 mm
Leergewicht/Zuladung	1.909/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	406/1.114 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/90 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Sohari, Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	12,4 m
EcoTest-Verbrauch	10,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	11,3/8,7/12,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	234 g/km (WTW* 278 g/km)
Reichweite	575 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/665/1.065 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	204 Euro	Werkstattkosten	140 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	595 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1106 Euro		
Steuer pro Jahr	366 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/27/26		
Basispreis Stinger 3.3 T-GDI V6 GT AWD Automatik	54.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.480 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.625 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

4,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	1,5
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,5
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,7
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	2,2	Schadstoffe	3,4
Sitze	2,0		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Januar 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer