



## KIA Stinger 2.2 CRDi GT-Line AWD Automatik

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Der KIA Stinger ist nun schon eine Weile auf dem deutschen Markt erhältlich. Inzwischen wurden die Motoren überarbeitet, um die Euro 6d-TEMP Norm einhalten zu können. Während die Benziner hierfür einen Ottopartikelfilter erhielten, wurde der Dieselmotor mit einem doppelten Reinigungssystem um seine NOx-Emissionen gebracht. SCR-Kat und NOx-Speicherkat zeigen Wirkung: Alle Schadstoffgruppen liegen nun weit unter den Grenzwerten. Absolut gesehen ist der Verbrauch des Stinger 2.2 CRDi nicht gerade niedrig, im Vergleich zu den beiden durstigen Benzinern aber gar nicht schlecht. Im Ecotest konsumierte der Testwagen durchschnittlich 7,1l Diesel pro 100 km. Etwas sparsamer unterwegs sein könnte man mit dem Verzicht auf den Allradantrieb - wer nicht viel auf Schnee fährt, wird mit dem Heckantrieb auch gut zurecht kommen. Zumal der Diesel zwar souverän und kräftig genug ist, aber im Gegensatz zum 366 PS-V6-Benziner nicht vor überbordender Kraft strotzt.

Egal mit welchem Motor, ein Stinger ist eine aufregend designte Sportlimousine mit umfangreicher Ausstattung und guter Qualität. Auch vor den etablierten Premium-Konkurrenten muss er sich nicht verstecken. Er bietet mit den optionalen adaptiven Dämpfern ein agiles und trotzdem angemessen komfortables Fahrwerk, ihm liegt die Kurvenhatz ähnlich gut wie das Reisen auf langen Strecken. Im Grunde passt dazu auch gut der Dieselmotor, der die große Limousine deutlich sparsamer bewegen kann als die beiden Benziner-Alternativen. Einzig die mäßige Laufkultur des Selbstzünders mag nicht so ganz zum sonstigen elegant-sportlichen Auftritt passen - hier würde etwas mehr akustische und haptische Dämmung nicht schaden. Denn davon abgesehen ist der Stinger eine sehr interessante und optisch ansprechende Alternative zu den vielen "Allerweltsautos" in der Mittelklasse. Auch der Preis von 47.590 Euro für die große Diesel-Limousine mit Allrad und Automatik ist angesichts der guten Ausstattung und einer siebenjährigen Garantie ein gutes Argument für diesen KIA. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Sportback, BMW 420d Gran Coupé.

**+** umfangreiche Serienausstattung (Komfort, Assistenten und Sicherheit), sicheres und agiles Fahrverhalten, gute Fahrleistungen

**-** Diesel mit mäßiger Laufkultur, recht hoher Verbrauch, teure Versicherung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

**Familie** **2,9**

**Stadtverkehr** **3,8**

**Senioren** **3,5**

**Langstrecke** **2,7**

**Transport** **3,2**

**Fahrspaß** **2,7**

**Preis/Leistung** **2,9**

**EcoTest** ★★★★★

## 2,7 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 um gute Qualität, beispielsweise sind Dachhimmel und Dachsäulen mit hochwertigem, alcantara-ähnlichem Stoff überzogen. Die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türen sind aus weichem Kunststoff gefertigt 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.

### 3,1 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 475 kg betragen, in Anbetracht der Platzverhältnisse an Bord (sinnvoll für vier Erwachsene und etwas Gepäck) geht das in Ordnung. Mit seiner guten Motorleistung und seinem Allradantrieb würde sich der Stinger eigentlich gut als Zugfahrzeug eignen, allerdings gibt KIA nur eine maximale Anhängelast von 1,5 Tonnen frei - wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt, ungebremst dürfen nur bis zu 750 kg gezogen werden. Als Stützlast sind bis zu 75 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahrräder reichen. Auf dem Dach genehmigt der Hersteller Lasten bis zu 90 kg, 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. Der Diesel-Tankstutzen verfügt über einen Fehlbetankungsschutz, so dass man den Stinger CRDi nicht versehentlich mit Benzin betanken kann - das verhindert teure Schäden. Der AdBlue-Tank wird über einen praktischen Stutzen unter der Tankklappe befüllt, er fasst angemessene 18 Liter.

⊖ 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.

### 2,9 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-Line-Ausstattung.

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 (letzteres Option). Das

Fernlicht kann über einen Fernlichtassistenten (nur auf- und abblenden) automatisch gesteuert werden (Serie).



Die breiten Dachsäulen, die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊖ 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 (Fahrersitz nur 37 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); 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-Line-Ausstattung).

## 3,0 Kofferraum-Volumen

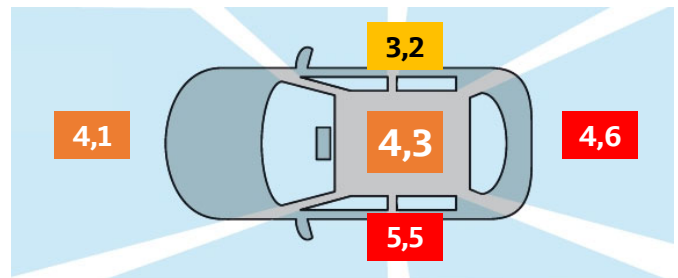
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der recht flache Gepäckraum 335 Liter. Entfernt man die Abdeckung, bringt das mehr Staumöglichkeit, das Volumen erweitert sich auf 440 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf 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 - als Option gibt es 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 doppelten Kofferraumboden in Höhe der Ladekante gibt es für den Stinger

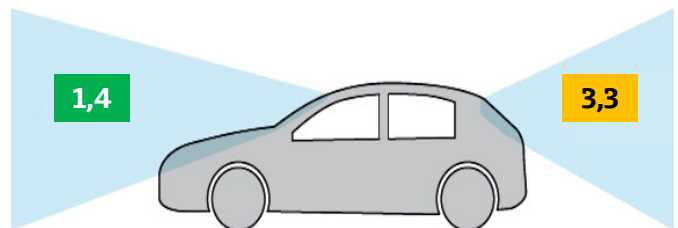
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Mit lediglich 335 l Volumen ist der Kofferraum des Stinger nicht besonders groß ausgefallen.

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 Vorschieben 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. Außerdem fehlen seitliche Fächer oder Taschenhaken, lediglich vier Verzurrösen in Bodennähe sind verbaut, in die man ein Netz einhängen kann;

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

## 2,5 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) und liegen im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. 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 sind durch ein großes Farbdisplay in der Mitte ergänzt; alles ist klar gezeichnet und sehr gut ablesbar. Serienmäßig verbaut KIA schon ab der GT-Line-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.



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

### 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der Stinger in der GT-Line-Ausstattung gut aufgestellt, das meiste ist serienmäßig an Bord. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung 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 auch möglich. Es gibt zahlreiche USB-

Anschlüsse und 12 V-Steckdosen sowie einen AUX-Anschluss - nur im Kofferraum findet man gar keinen Anschluss. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man ebenfalls vergebens. KIA verbaut gegen Aufpreis ein Premium-Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit 15 Lautsprechern, das einen sehr guten Klang bietet. Ebenso optional erhält man eine induktive Ladestation für entsprechend geeignete Handys.

### 2,3 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 für diese Fahrzeugklasse

angemessen. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Glasschiebedach.

### 3,7 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 wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.



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

### 3,1 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 (Option) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne.

Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht klimatisiert, aber beleuchtet und separat abschließbar.

## 2,3 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Für den Stinger mit Dieselmotor gibt es die adaptive Dämpferregelung gegen Aufpreis - im Testwagen ist sie verbaut. Der Fahrer hat damit die Wahl zwischen einer eher komfort- oder eher sportorientierten Dämpfung, wobei der Unterschied nicht allzu groß 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 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 Bremshügel in Wohngebieten

federt der Stinger recht gut. 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 (Wummern). 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 lange Radstand aus. Den Entwicklern ist ein insgesamt guter Kompromiss aus Agilität und Komfort gelungen.

## 2,0 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Sportsitze vorne bieten viele Einstellmöglichkeiten. So sind beide Sitze in Höhe und Neigung elektrisch einstellbar, ebenso die Lehnen und ihre integrierten 4-Wege-Lordosenstützen. Der Fahrersitz hat zusätzlich eine einstellbare Sitzflächenlänge sowie zwei Speicherplätze für die Einstellungen (Memory). Die Konturen der Flächen und Lehnen sind 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

Mit 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Stinger Diesel bei 67,6 dB(A) - ein zufriedenstellender Wert. Die serienmäßige Doppelverglasung in den Vordertüren trägt ihren Teil dazu bei. Weniger gefallen kann der Dieselmotor, er ist meistens recht deutlich zu hören und das mit einem eher rauhen, nicht zum Fahrzeug passendem Klangbild. Sonstige

Fahrgeräusche fallen nicht negativ auf, allerdings könnten die Windgeräusche im Bereich der Außenspiegel optimiert werden - bei offenem Fenster pfeift es bereits ab 60 km/h vernehmlich in den Innenraum. Das ist freilich bei geschlossenen Scheiben nicht zu hören.

## 2,4 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der Stinger mit einer Zweizonen-Klimaatomatik ausgestattet. Einstellbare Intensitätsmodi gibt es nicht, ebenso kann die Umluftsteuerung nicht automatisch geregelt werden. Dafür sind im KIA Sitzheizung vorne und

Lenkradheizung serienmäßig verbaut. Gegen Aufpreis werden die Sitzwärmer auch hinten verbaut, im Verbund mit einer Sitzlüftung für die Vordersitze.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ 200 PS Leistung lassen in einem großen Auto inzwischen nicht mehr viel erwarten, allerdings gibt der Turbodiesel auch bis zu 440 Nm zwischen 1.750 und 2.750 1/min ab. Die Leistungswerte reichen in der Praxis vollkommen für flottes und angemessenes Vorwärtskommen. Die Fahrleistungen sind gut, der Hersteller verspricht für den Sprint von null auf 100 km/h 8,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von

230 km/h. Gemessene 5,4 Sekunden für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h sind ein guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße schnell und sicher umgesetzt werden. Das für zügiges Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,3 Sekunden.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

So ganz mag die Laufkultur des 2,2-l-Dieselmotor nicht zum Gran-Tourismo-Auftritt des Stinger passen. An der Leistung und Leistungsentfaltung des Turbodiesel mit VTG-Lader gibt es nichts auszusetzen, er spricht gut an und gibt seine Leistung sehr gleichmäßig über ein weites Drehzahlband ab. Aber die spürbaren Vibrationen irritieren in so einem eleganten und letztlich auch nicht ganz billigen Fahrzeug. In mehreren

Drehzahlbereichen vibriert das Lenkrad leicht, damit verrät sich der Dieselantrieb. Aber auch akustisch bleibt er nicht verborgen - er arbeitet zwar bei sehr niedrigen Drehzahlen leise, ist jedoch ab mittleren Drehzahlen recht deutlich und mit rauem Klang zu hören.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut im Stinger eine Achtgang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung. Auch wenn sie im Zusammenspiel mit dem Dieselmotor eine insgesamt gute Vorstellung abliefern, mit dem V6-Benziner hat sie sich besser verstanden. Sie verschleißt in den unteren Gängen die Schaltvorgänge und bietet dann etwa ab 50 km/h ein recht direktes Schaltgefühl, schaltet dann 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 Turbodiesel mit variabler Ladergeometrie kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit etwa 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der 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. Die Traktion ist natürlich 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 bleibt gut beherrschbar, er bietet dabei gute Sicherheit wie auch fahrdynamisch einen hohen Spaßfaktor.

### 1,8 Lenkung

⊕ KIA hat die Lenkung im Stinger erfreulich direkt ausgelegt. Beim Rangieren sind von Anschlag zu Anschlag nur 2,3 Lenkradumdrehungen nötig. Aber auch unterwegs kann die Lenkung weitgehend überzeugen, sie zentriert angemessen und gibt ein gutes Lenkgefühl, das aber etwas diffuser als beim V6 Benziner ausfällt. Die Rückmeldung ist in Ordnung und wirkt nicht nervös. 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.

### 2,9 Bremse

⊕ Die bei der V6-Variante des Stinger serienmäßige Brembo-Bremsanlage ist für die Dieselsonversion nicht erhältlich. Die "Standardbremse" erweist sich bei hohen Belastungen ebenfalls als standhaft, allerdings kann sie nicht ganz die Verzögerungswerte wie beim Sechszylinder erzielen. Der

Stinger CRDi wird bei einer Notbremsung in durchschnittlich 36,4 m aus 100 km/h zum Stillstand verzögert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse ist dabei einwandfrei dosierbar und spricht gut an.

## 1,8 SICHERHEIT

### 0,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Stinger GT-Line verfügt serienmäßig neben ESP über eine Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein vorausschauendes Notbremssystem. 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) und die Müdigkeitserkennung aufpreisfrei dabei. Gegen Aufpreis gibt es den Spurwechselassistenten, dann wird der Fahrer auch beim rückwärts Ausparken über die hinteren Radarsensoren vor kreuzendem Verkehr gewarnt. Hilfreich sind auch das Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Windschutzscheibe projiziert, und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem - beides Serie. 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 vorn 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 Verbandkasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen sicheren Halt - dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

### 2,7 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 der Beifahrerairbags (Funktion Serie).

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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



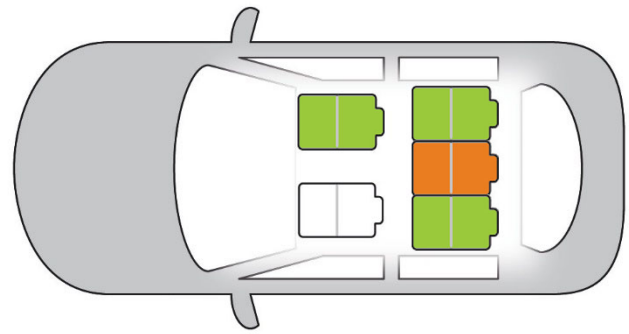
Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz allerdings nicht. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), die Geometrie der Gurtanlenkpunkte passt. Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken), eine i-Size-Freigabe ist ebenfalls vorhanden; 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

## 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 deren Schwere zu reduzieren.

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 5,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC Ecotest ergibt sich für den Stinger 2.2 CRDi AWD Automatik ein Durchschnittsverbrauch von 7,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 225 g pro km. Das reicht nur für 8 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,4 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 8,3 l Diesel alle 100 km. Das hohe Leergewicht von fast 1,9 Tonnen und der Allradantrieb fordern ihren Tribut. Wer nicht unbedingt Allrad braucht, kann gut darauf verzichten. Denn die Alternative ist Heckantrieb, und über diesen bekommt der Stinger die Kraft des Dieselmotors auch gut auf die Straße. Da über 65 kg und einige zu bewegende Teile im Auto entfallen, sinkt so auch der Verbrauch - schon auf dem Papier um über einen halben Liter.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind durch die Bank sehr niedrig. Da KIA ein doppeltes Reinigungssystem aus NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat zur Senkung der Stickoxid-Emissionen verbaut, ist deren Ausstoß erfreulich gering. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil liegt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß nur bei 12 mg/km im Test - weit unter dem Prüfstandsgrenzwert von 80 mg/km oder dem RDE-

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Grenzwert von 168 mg/km. Das gibt folglich volle 50 Punkte und damit ein sehr gutes Ergebnis - alle Katalysatoren im Fahrzeug, immerhin vier Stück, arbeiten wirksam. Insgesamt kommt der Stinger 2.2 CRDi mit Allrad und Automatik zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern auf 58 Punkte und erhält damit drei von fünf Sternen im Ecotest.

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Startpreis für den KIA Stinger mit Dieselmotor, Automatik und Allradantrieb liegt bei 47.590 Euro - eine Menge Geld. Aber die Ausstattung ist recht umfangreich und kann nur noch um zwei große Pakete, das Schiebedach und die Metallic-Lackierung erweitert werden. Bedenkt man allerdings, dass die beiden Pakete für zusammen 5.000 Euro in der V6-Variante 3.3 T-GDI GT schon enthalten sind, dann liegt der Preisaufschlag zum ungleich kräftigeren und kultivierter arbeitenden Turbobenziner nur noch bei 3.310 Euro. Das ist nicht viel Aufschlag für eine zum Auftritt des Stinger klar besser passenderen Motorisierung. Allerdings muss man bei der Topmotorisierung mit erheblich höheren laufenden Kosten rechnen, denn der Verbrauch ist deutlich üppiger. Will man also bei den Spritkosten

sparen, dann ist eigentlich der Diesel mit Heckantrieb sinnvoller, zumal dieser mit 5.310 Euro einen signifikanten Preisabstand zur verlockenden Topmotorisierung hält.

Die Steuer für den Diesel mit Allradantrieb liegt bei hohen 393 Euro pro Jahr. Aufgrund der sehr hohen Teil- und Vollkaskoeinstufung verlangen auch die Versicherungen viel Geld. Ein weiteres (Kosten-)Argument für den Dieselmotor mit AWD: mit ihm muss der Stinger nur alle zwei Jahre oder spätestens nach 30.000 km zur Inspektion mit Ölwechsel, während der V6 alle 10.000 km bzw. 12 Monate neues Öl benötigt. So oder so 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 GT-Line Automatik	3.3 T-GDI V6 GT AWD Automatik	2.2 CRDi GT-Line Automatik
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/3342	4/2199
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	269 (366)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	353/1400	510/1300	440/1750
0-100 km/h [s]	6,3	5,5	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	233	270	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	181	240	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/26	16/27/26	16/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	44.490	55.900	45.590

#### 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

4-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat, NOx-Sp.-Kat, DPF	
Hubraum	2.199 cm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,1/6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	187/169 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.830/1.870/1.400 mm
Leergewicht/Zuladung	1.876/449 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	Südkorea, Sohari

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	12,3/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,3/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	188 g/km (WTW* 225 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.850/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/665/1.065 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>145 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>89 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>172 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>544 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	950 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	393 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/27/26		
Basispreis Stinger 2.2 CRDi GT-Line AWD Automatik	47.590 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.01.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.280 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.832 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	2.400 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/2.600 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/2.400° Euro (Paket)
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
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	2.400 Euro° (Paket)

### 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/2.600 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,4**

### AUTOKOSTEN

**3,3**

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

Stand: Juli 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer