

	Mild-Hybrid (Otto/Elektro)
	31.980 €
	85 kW/115 PS
	748 km
	6,0 l pro 100 km



Kia Stonic 1.0 T-GDI 115 48V GT Line DCT7

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (85 kW/115 PS)

Der Kia Stonic erhält nach dem Facelift im Jahr 2021 ein zweites, großes Update. Obwohl auch die neueste Version weiterhin auf dem 2017 vorgestellten Modell basiert, zeigt sich das kompakte Crossover innen wie außen umfassend modernisiert. Das Exterieur besitzt nun an Front und Heck die moderne Kia-Lichtsignatur im sogenannten Star-Map-Design, sofern man nicht die Basisvariante wählt. Auch innen hat sich einiges getan: Hier dominieren zwei große Displays für die Instrumentenkombination und das Infotainment. Auch technisch ist der Stonic für einen Kleinwagen voll auf dem Stand der Technik. So gibt es im Testwagen mit der höchsten Ausstattungsvariante GT-Line, neben dem modernen Infotainment mit Onlineanbindung, aktuelle Assistenzsysteme, wie die Spurwechselwarnung, die Querverkehrswarnung samt Bremsfunktion und einen Autobahnassistenten - und das sogar serienmäßig. Nichtsdestotrotz bleiben Kritikpunkte, die Kia mit dem Facelift nicht gelöst hat. Die spärliche Beinfreiheit im Fond ist ein Beleg dafür, dass die Basis noch dem "alten" Stonic entspricht, aber in dieser Klasse zu verzeihen. Einfacher hätten die Koreaner das weiterhin recht laute Innengeräusch verbessern können, das auf längeren Etappen den Komfort schmälert. Verbessern müssen hätten sie indessen den unzuverlässigen Einklemmschutz der Fenster im Fond: Hier sollte man vor allem beim Transport von Kindern auf deren Finger achten. Ein handfestes Kaufargument bleiben weiterhin die sieben Jahre Garantie, die auch bei einem Verkauf erhalten bleiben. Zudem fallen die Versicherungseinstufungen erfreulich gering aus, was die Unterhaltskosten senkt. Der Verbrauch ist mit 6,0 l Super pro 100 km bei der ADAC Verbrauchsmessung absolut gesehen ordentlich, wobei man von einem modernen Kleinwagen samt Mild-Hybrid-System durchaus noch weniger erwarten könnte. Zumal der Stonic mit einem Preis ab rund 30.000 Euro in der getesteten Variante alles andere als günstig eingepreist ist.

- ✓ **umfangreiche Assistenzausstattung, lange Garantielaufzeit, günstige Versicherungseinstufung**
- ✗ **unzuverlässiger Einklemmschutz der Fenster, recht lautes Innengeräusch, wenig Beinfreiheit im Fond, einfache Materialien im Innenraum**

ADAC Urteil

2,7	Autotest
2,1	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,4	Familie
3,1	Stadtverkehr
2,7	Senioren
2,9	Langstrecke
3,5	Transport
2,8	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Citroën C3, Dacia Sandero Stepway, Peugeot 2008, Škoda Kamiq, Toyota Yaris Cross, VW T-Cross



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

3,0 Karosserie	03	2,6 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,6 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,5 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,6 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,1 Autokosten	11
3,0 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
		Bilder	14
2,4 Antrieb	08		
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

3,0 Karosserie

3,5 Verarbeitung

Die Karosserie des Stonic ist weitgehend ordentlich gefertigt, wobei die Spaltmaße stellenweise eher großzügig ausfallen. Die Türrahmen sind aus mehreren Teilen zusammengesetzt und müssen, wie auch der obere Bereich der Heckklappe, innen ohne Verkleidung auskommen, um die Herstellungskosten zu drücken. Im Kofferraum sind die Seitenverkleidungen aus kratzempfindlichem Kunststoff gefertigt.

Der Innenraum gefällt durch sein aufgeräumtes und unaufgeregtes Design, wobei das nicht über die einfachen Materialien hinwegtäuschen kann. So sind die Instrumententafel, die Türverkleidungen und auch die Dachsäulenverkleidungen in hartem Kunststoff ausgeführt. Darüber hinaus sind die Textilien für Dachhimmel und Fußraum einfach gehalten und lassen nur ein Mindestmaß an Wohnlichkeit aufkommen. Immerhin werden die harten Türverkleidungen durch einen hell abgesetzten und gepolsterten Bereich um die Armauflagen aufgewertet. In Summe ist die Qualität der Materialien klassentypisch einfach gehalten, ohne aber billig zu wirken.

Der Unterboden besitzt Verkleidungen unter dem Motorraum und den Seiten. Der Bereich um die Abgasanlage sowie der Heckbereich sind dagegen großflächig offen.

✓ Trotz einfacher Materialien überzeugt der Innenraum mit einer guten Verarbeitungsqualität. Schlecht entgratete Kunststoffkanten findet man nur dort, wo man nicht so häufig hinfasst, und ein Knarzen lässt sich den Bauteilen nur entlocken, wenn man sie beherzt anfasst. Einzig die Mittelkonsole könnte noch etwas solider montiert sein, da sie beim Abstützen nachgibt.

✗ Die Motorhaube wird nur von einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde beispielsweise beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers das Anheben der schweren Haube erleichtern.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung des fünftürigen Testwagens mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz liegt bei 452 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Auf dem Dach kann man inklusive Trägersystem bis zu 70 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, was für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes ausreicht. Als zulässige Anhängelast gibt der Hersteller 900 kg für gebremste und 450 kg für Anhänger ohne eigene Bremse an – das ist im Klassevergleich mager. Die moderate Außenlänge von 4,17 m und der Wendekreis von 11,1 m machen den Stonic für die Stadt recht gut geeignet. Die moderate Breite von 1,99 m (inklusive Außenspie-

gel) ist zudem kein Hindernis in beengten Umgebungen. Setzt man den Verbrauch in der ADAC-Messung von 6,0 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 45 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von rund 745 km.

✗ Ein Reserve- oder Notrad ist nicht lieferbar, es gibt lediglich ein Reifenpannenset, welches nur bei kleinen Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht. Im Tankstutzen fehlt ein Fehltankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert. Zudem muss die Tankklappe umständlich über einen Hebel im Innenraum geöffnet werden.

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen Crossovers kann man recht gut überblicken, allerdings entzieht sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers. Die Heckkante lässt sich besser abschätzen, da die Unterkante der Heckscheibe in etwa das Ende des Stonic markiert. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Stonic nur eine ausreichend gute Sicht nach draußen. Ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken. In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera, die jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt wird. Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Ein Einparkassistent oder ein 360-Grad-Kamerasystem sind auch gegen Aufpreis nicht erhältlich, auf Grund der kompakten Abmessungen aber auch nicht wirklich notwendig.

Der Koreaner ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, wobei das moderne Design nicht über die recht rudimentäre Funktionalität hinwegtäuschen sollte. So verfügt das LED-Licht über einen einfachen Fernlichtassistenten, der auf- und abblendet, aber andere Verkehrsteilnehmer nicht aus dem Lichtkegel ausblenden kann. Darüber hinaus gibt es keine Adaptiv-Funktionen und auch kein Kurven- oder Abbiegelicht sowie nur eine manuelle Leuchtweitenregulierung. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist ordentlich, wobei der Lichtteppich etwas inhomogen ist und die Intensität des Abblendlichts kräftiger sein könnte. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann.

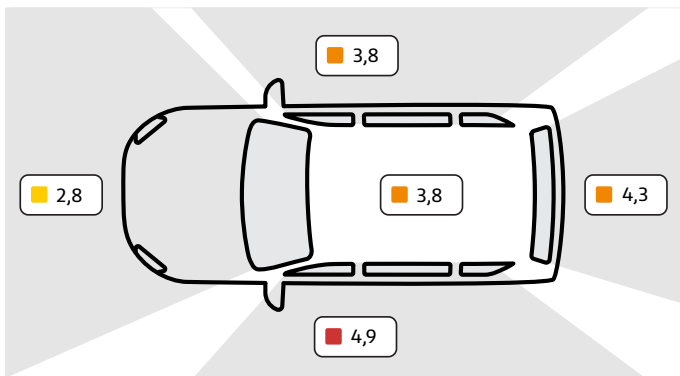
Im Bereich der Spiegel bietet der getestete Stonic serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Immerhin gibt es am linken Außenspiegelglas einen asphärischen Bereich, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.



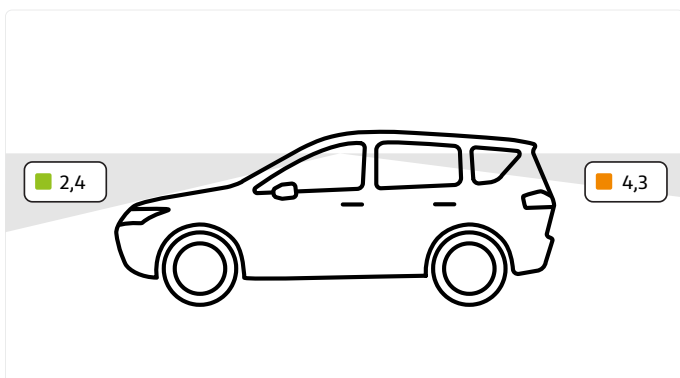
Die Rundumsicht gelingt ausreichend gut, wobei die breiten C-Säulen den Blick nach schräg hinten stören.

✓ Ein Plus an Sicherheit: Das Tagfahrlicht bindet die Rückleuchten mit ein, was beispielsweise bei Nebel, wenn die Lichtautomatik gegebenenfalls noch nicht anspricht, die Sichtbarkeit von hinten deutlich verbessert.

✗ Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 46 cm über der Fahrbahn (Sitz ganz nach unten gestellt) in einer günstigen Höhe, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Allerdings müssen großgewachsene Personen den Sitz recht weit zurückschieben, wobei die B-Säulen den Ein- und Ausstieg dann etwas erschweren. Zudem liegen die Schweller aufgrund der Crossover-Bauform etwas höher und fallen breiter aus als bei einem konventionellen Kleinwagen. Am Dachhimmel gibt es für alle äußeren Sitzplätze Haltegriffe; nur der Fahrer muss ohne auskommen. In der zweiten Sitzreihe gestaltet sich das Ein- und Aussteigen aufgrund der kompakten Platzverhältnisse etwas mühsamer: Vor allem im Fußraum ist der Einstieg beengt. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten. Positiv: Da es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das Durchrutschen mühelos.

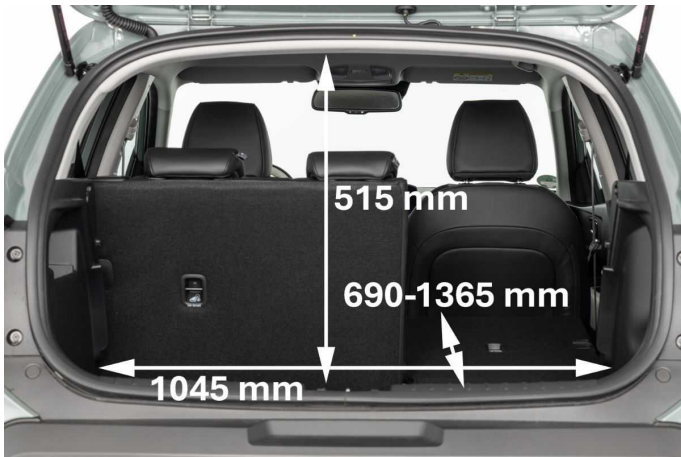
Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. Jedoch besitzen nur die vorderen Griffe Tasten für das schlüssellose Betätigen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den Kia aufzuschließen. Optional kann die Zentralverriegelung auch mittels Smartphone (NFC-Technologie) betätigt werden, was zur Folge hat, dass man den Fahrzeugschlüssel nicht bei sich tragen muss.

Praktisch, trotz kompakter Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der Stonic aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Auto, wobei es seitlich aber dunkel bleibt. Die Türgriffe innen sind unbeleuchtet und deshalb bei Dunkelheit nicht so einfach erkennbar. Wirklich suchen muss man sie allerdings nicht, da man sich schnell an die Positionierung gewöhnt.

✗ Das schlüssellose Zugangssystem verfügt nicht über einen ausreichenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,5 Kofferraum-Volumen

Dass der Stonic ein Kleinwagen ist, merkt man spätestens an der Kofferraumgröße. Für die meisten Einkäufe sollten die 260 l bis zur Kofferraumabdeckung aber ausreichen. Unter dem Ladeboden finden sich weitere 10 l Stauraum für kleine Utensilien. Bis zum Dach passen 345 l oder sechs Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst der Gepäckraum bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 595 l. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.000 l Stauvolumen verfügbar.



Der Kofferraum ist kompakt bemessen, bietet aber ausreichend Platz für die alltäglichen Ansprüche.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen, da sie nach dem Anheben aufschwingt – ein elektrischer Antrieb ist, wie in dieser Klasse üblich, nicht zu haben. Immerhin öffnet sie weit genug: Erst ab über 1,90 m Körpergröße muss man auf seinen Kopf achten. Beim Beladen stört die Ladekante, da sie mit knapp 78 cm recht weit über der Fahrbahn liegt und das Gepäck weit angehoben werden muss. Störend kommt hinzu, dass sich der Kofferraumboden 17 cm unterhalb der Ladekante befindet und diese Stufe ebenfalls überwunden werden muss. Ansonsten kann der nicht sehr tiefe Kofferraum vernünftig genutzt werden. Bei umgeklappter Lehne steigt die Ladefläche nur leicht an.

✓ Die Kofferraumabdeckung lässt sich in einer eigenen Halterung hinter den Rücksitzlehnen verstauen, um beispielsweise höhere Gegenstände leichter zu transportieren.

✗ Großgewachsene Personen sollten auf das deutlich abstehende Heckklappenschloss aus Metall achten, das nicht mit schützendem Kunststoff ummantelt ist. Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.

2,5 Innenraum

2,1 Bedienung

Der Motorstart erfolgt über eine gut erreichbare Taste in der Mittelkonsole, die Fahrstufe wird über einen klassischen Wahlhebel eingelegt. Die Sitze lassen sich, wie auch das Lenkrad, manuell verstellen – hier gibt der Stonic keine Rätsel auf. Sowohl die Wischer- als auch die Fahrlichteinstellung werden durch Automatikfunktionen erleichtert.

Die Fahrzeugeinstellungen werden vorrangig über den 12,3 Zoll großen Touch-Monitor vorgenommen, der zusätzlich eine Handauflage bietet, um die bedienende Hand abzustützen. Allerdings könnte die Erreichbarkeit könnte vor allem bei den Inhalten am rechten Bildschirmrand besser sein. Das Infotainment wurde im Stonic zwar komplett erneuert, ist aber nicht



Die Heckklappe muss manuell geöffnet und geschlossen werden. Hinderlich: Die hohe Ladekante erschwert das Beladen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Das Umlegen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Durch den kurzen Kofferraum kann man zudem auch hinter dem Auto stehend an die Entriegelungshebel an der Oberseite der Lehnen gelangen. Die Gurtzungen können dabei seitlich in der Verkleidung eingesteckt werden, damit sie beim Zurückklappen der Lehne nicht eingeklemmt werden.

Im Kofferraum gibt es links ein kleines und unter dem Ladeboden ein größeres Fach, wobei die hier untergebrachte Elektronik des Soundsystems die Nutzung einschränkt. Taschenhaken gibt es keine, doch am Ladeboden lässt sich ein Gepäcknetz einspannen.

das aktuellste System aus den neuesten Kia-Baureihen. Die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, wobei sie nach etwas Eingewöhnung gut beherrschbar erscheinen. Das System reagiert auf die meisten Eingaben angemessen schnell, nur selten reagiert es mit einer kurzen Verzögerung.

Kia verbaut beim Stonic noch vergleichsweise viele Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können. Etwas über das Ziel hinausgeschossen sind die Koreaner aber mit der kombinierten Klima- und Medienleiste. Die ehemals einwandfrei bedienbare Klimabedieneinheit ist mit dem Facelift in der neuen "Multimode-Leiste" untergebracht worden. Dies hat zur Folge, dass sie nur als Klimabedieneinheit zu erkennen ist, wenn man zwischen den beiden Anzeigemodi der

Funktionsleiste wechselt. Im Umkehrschluss ist der Lautstärkeregler nicht mehr als solcher benutzbar, wenn die Funktionsleiste im Klimamodus ist und mit demselben Regler die Innentemperatur verstellt wird. Im Alltag muss man sich also für eine Anzeige entscheiden, verliert dann aber die Vorteile der zweiten Variante.

Ohne Verwirrung geht die Bedienung von Sitz- und Lenkradheizung vonstatten. Für beide Funktionen gibt es klassische Tasten in der Mittelkonsole, womit sie nicht in einem Untermenü versteckt sind, wie bei manch anderem Hersteller. Ebenfalls erfreulich: Häufig genutzte Fahrassistent-Einstellungen, wie beispielsweise der Spurhalteassistent oder die Geschwindigkeitswarnung (ISA), lassen sich ohne Umwege vom Lenkrad aus ein- und wieder ausschalten. Zudem gibt es zwei Favoritenfelder (Lenkrad, Multimode-Leiste), welche sich aus einer

vorgefertigten Liste belegen lassen und so den Weg beispielsweise ins Fahrassistentenmenü abkürzen.

Die Rundinstrumente werden nun ebenfalls auf einem 12,3 Zoll großen Monitor komplett digital dargestellt und sind bei Tag und Nacht einwandfrei ablesbar. Der Bordcomputer ist übersichtlich gestaltet und gibt über die wichtigsten Kenndaten Auskunft (ab Start, ab Tankstopp und Langzeitspeicher).

✗ Stellenweise scheinen die Kleinwagenattribute negativ durch. Da nur die Fahrerseite eine Fensterautomatik besitzt, müssen für alle anderen Fenster die Schalter zum Öffnen und Schließen dabei gehalten werden. Dementsprechend lassen sich die Fenster auch nicht aus der Ferne mit dem Schlüssel öffnen und schließen. Zudem gibt es im Fond keine platzselektive Beleuchtung, sondern nur eine zentrale Leuchte. Da diese zudem recht mittig am Dachhimmel sitzt, steigt das Risiko, dass der Fahrer davon geblendet wird.



Das Infotainment wird vorrangig über Toucheingaben bedient. Wichtige Funktionen sind als haptische Tasten ausgeführt.

2,0 Multimedia

Der Stonic ist in der GT-Line gut ausgerüstet, besitzt aber nicht alle topaktuellen Funktionen wie die neueren Kia-Modelle. Mit dem Facelift zieht aber die Online-Anbindung serienmäßig ein sowie die Möglichkeit, das Infotainment selbstständig via Internet-Verbindung zu updaten. Zum Serienumfang zählt außerdem das Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen, welches die Routen schnell und zuver-

lässig berechnet. Darüber hinaus gibt es ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie eine kabelgebundene Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay. Das Lautsprechersystem verfügt über sechs Treiber und sorgt damit für einen ordentlichen Klang. Zum Laden von Smartphones gibt es neben der induktiven Ladeschale mehrere USB-Anschlüsse (zwei vorn und einen hinten). Die Remote-Service-Optionen, wie beispielsweise der Fernzugriff über die Smartphone-App, sind zudem serienmäßig dabei.

2,2 Raumangebot vorn

Das kleine Crossover bietet vorn viel Platz für den Fahrer, der Sitz lässt sich für Menschen bis 1,95 m Größe zurückschieben. Die Kopffreiheit ist besonders großzügig bemessen und bietet theoretisch bis 2,10 m großen Personen ausreichend Platz. Das Raumgefühl im Innenraum ist trotz der nicht allzu üppigen Fahrzeugbreite recht gut, wozu auch der helle Dachhimmel des Testwagens beiträgt. Optional gibt es ein elektrisches Glasschiebedach, das mehr Licht in den Innenraum lässt. Die serienmäßige Ambientebeleuchtung lässt sich in mehreren Farben einstellen, ist aber nicht besonders umfangreich.

3,6 Raumangebot hinten

Im Fond wird es spür- und messbar knapper für die Mitfahrer. Sitzt vorn ein 1,85 m großer Fahrer, reicht die Beinfreiheit hinten nur bis rund 1,75 m. Dabei würde die Kopffreiheit auch für 1,90 m große Personen ausreichen. Die Ambientebeleuchtung setzt sich im Fond nicht fort.



Das Raumangebot im Fond fällt kleinwagentypisch knapp aus.

3,8 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Stonic im Bereich der Innenraumvariabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen.

✓ Erfreulich: In der Dachkonsole gibt es ein Brillenfach.

✗ Die Ablagemöglichkeiten fallen vorn wie hinten spärlich aus. In der ersten Reihe gibt es neben der gut erreichbaren Smartphoneablage nur kleine offene Ablagen in der Mittelkonsole. Die Türfächer fallen vorn recht klein aus, bieten aber immerhin genügend Platz für 1-l-Flaschen. Die hinteren Türfächer sind noch kleiner und fassen nur 0,5-l-Flaschen. Becherhalter sucht man vergeblich und lediglich der Beifahrersitz hat eine geschlossene Lehnentasche an der Rückseite.

3,0 Komfort

2,9 Federung

Kia hat das Crossover komfortorientiert ausgelegt und wollte keinen Kurvenräuber auf die Beine stellen. Das Fahrwerk ist dabei kleinwagentypisch aufgebaut: die Vorderachse in MacPherson-Bauart, die Hinterachse als einfache Verbundlenkerachse.

Der Stonic federt damit die Unzulänglichkeiten der Straßen erfreulich ordentlich ab. Innerorts spricht die Federung auf welligen Fahrbahnen zufriedenstellend an, wobei die Vorderachse immer etwas softer als die stellenweise unsensibel agierende Hinterachse arbeitet. Einzelhindernisse dringen dort mitunter recht deutlich an die Insassen durch, werden aber nicht von unsoliden Fahrwerksgeräuschen begleitet. Dieses Verhalten ist auch an Geschwindigkeitsschwellen zu beobachten: Während die Vorderachse noch angenehm weich darüberrollt, erzeugt die Hinterachse einen deutlichen Ruck. Auf der Landstraße ergibt sich zumeist ein recht guter Federungskomfort. Auf der Autobahn ist man für einen Kleinwagen recht entspannt unterwegs. Eine gewisse Unruhe durch leichtes Karosseriezittern fährt allerdings immer mit.

3,0 Sitze

Die Vordersitze sind manuell in den Grundfunktionen verstellbar, wobei keine elektrische Sitzeinstellung erhältlich ist. Die Konturen der Vordersitze sind angenehm ausgeformt, wodurch sich ein ordentlicher Sitzkomfort ergibt. Die Kopfstützen lassen sich in Höhe und Weite einstellen, zudem gibt es eine Gurthöheneinstellung. In den Türen lassen sich die Arme auf den Ablagen bequem ablegen, wohingegen die oberen Bereiche hart und unkomfortabel sind. Die Mittelarmlehne lässt sich in der Längsrichtung anpassen.

Hinten sitzt man weniger bequem. Die äußeren beiden Plätze erfüllen zumindest Standard-Ansprüche: Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt. Zudem fällt der Kniewinkel etwas spitz und damit unbequem aus. Der mittlere Sitzplatz ist schmal und hart gepolstert.

✗ Eine Lendenwirbelstütze ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

3,3 Innengeräusch

Das Crossover bietet lediglich einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Im normalen Fahrbetrieb hält sich der Dreizylinder akustisch zurück. Fordert man ihm hohe Lasten ab, wird er akustisch aufdringlich. Gleiches gilt für die Windgeräusche oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit. Die Abrollgeräusche der 17-Zoll-Bereifung sind ebenfalls recht deutlich zu vernennen. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit einem Schalldruckpegel von 69,1 dB(A) bei 130 km/h fährt der Stonic nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,4 Antrieb

2,5 Fahrleistungen

Der 1,0-Liter-Dreizylinder-Benziner mit Turboaufladung leistet zusammen mit dem Riemenstarter-Generator 85 kW/115 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 200 Nm. Der mit etwas über 1,2 t verhältnismäßig leichte Kleinwagen fühlt sich damit recht agil an, ohne aber Bäume auszureißen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Stonic in 6,3 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 8,1 s – das sind recht gute Werte. Kia gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei ausreichenden 182 km/h.

2,9 Laufkultur

Für einen Dreizylinder legt der 1.0-T-GDI-Motor im Stonic eine angemessene Laufkultur an den Tag. Im Leerlauf spürt man die Vibrationen recht deutlich, wobei der Motor dank Start-Stopp-Automatik beispielsweise an Ampeln meistens ausbleibt. Im normalen Fahrbetrieb gehen die Vibrationen meist unter. Bei hoher Leistungsanforderung wird der Motor im oberen Drehzahlbereich akustisch sehr präsent und wirkt angestrengt, wobei sich die Vibrationen auch dann kaum auf Lenkrad, Sitz und Pedalerie übertragen. Ist man im standardmäßigen Eco-Modus unterwegs, wählt das Getriebe häufig einen höheren Gang, was zu leichtem Brummen führt.

Die 115-PS-Variante des Stonic verfügt über einen Riemenstartergenerator (Mild-Hybrid, 48 V), welcher 10 kW/15 PS zum Vortrieb beisteuern kann und damit das Ansprechverhalten verbessert. Möchte man aus dem Stand oder aus niedrigen Drehzahlen schnell beschleunigen – beispielsweise beim Ein-

2,9 Klimatisierung

In der GT-Line ist der Koreaner serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Automatik-Regelung sich in drei Intensitätsstufen einstellen lässt. Zudem sind eine Sitzheizung vorn sowie eine Lenkradheizung an Bord. In der getesteten Ausstattung schützen serienmäßig getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung.

✗ Für die Fondinsassen gibt es lediglich Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen.

fädeln in den fließenden Verkehr oder beim Überholen –, dauert es dennoch einen kurzen Moment, bevor der Turbolader dem Dreizylinder zu seiner vollen Antrittsstärke verhilft. Im Anschluss entfaltet sich die Leistung aber gut kalkulierbar und weitgehend homogen. Startet man oberhalb von rund 2.000 Umdrehungen, geht es sogar recht unmittelbar und zügig voran.

2,0 Getriebe

Im Stonic arbeitet wahlweise ein Sechsgang-Handschaltgetriebe oder ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, mit dem der Testwagen ausgestattet ist. Die Automatik schaltet zügig und in den meisten Fällen passend zur jeweiligen Fahrsituation. In seltenen Fällen kommt es zu leichten Schaltrucken oder das Getriebe wählt nicht sofort den passenden Gang. Wählt man den Fahrmodus "normal", erscheint die Getriebesteuerung noch etwas harmonischer als im Standardmodus "eco". Das Anfahren gelingt ausreichend feinfühlig, und auch der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang erfolgt zügig. Rangieren und Einparken gehen dadurch angenehm von der Hand.

Neben dem verbesserten Ansprechverhalten ermöglicht die Mild-Hybridisierung noch weitere Vorteile. Der Stonic kann während der Fahrt, sofern keine Last gefordert wird, für kurze Zeit den Motor ausschalten und ins Segeln übergehen. Ist das der Fall, wird dies dem Fahrer in der Instrumentenkombination angezeigt. Zudem "knipst" der Riemenstarter-Generator den Motor schnell und ohne Rucken an, was für einen komfortablen Motorstart sorgt. Die serienmäßige Auto-Hold-Funktion sichert den Stonic im Stillstand, ohne dass man die Bremse treten muss, und lässt sich per Taste an- und ausschalten.

2,6 Fahreigenschaften

2,7 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Kleinwagens ist in allen abgeprüften Disziplinen gut bis ordentlich. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, folgt eine deutliche Änderung der Fahrtrichtung. Da die Lenkung aber nicht wild umher schwingt und der Aufbau er-

freulich ruhig bleibt, lässt sich der Koreaner einfach wieder auf den ursprünglichen Kurs bringen. Der Geradeauslauf ist weitgehend gut, nur selten muss man auf gerader Strecke korrigierend eingreifen. Führt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, beginnt das Heck nur leicht zu drängen. Legt man es allerdings darauf an, Lastwechselreaktionen zu provozieren, beginnt das Heck deutlich in

Bewegung zu kommen. Ein korrigierendes Eingreifen durch den Fahrer wird zwar nicht notwendig, da das ESP den Fahrzeugzustand stabilisiert, doch in einem Kleinwagen ohne sportliche Ambitionen sollte das ESP früher agieren.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Stonic eine weitgehend gute Vorstellung ab. Die Ausweichbewegung weg vom ersten Hindernis überträgt der Koreaner ausreichend direkt, ohne dabei allzu kräftig zu wanken. Dem harten Lenkeinschlag in die entgegengesetzte Richtung – um dem zweiten Hindernis auszuweichen – folgt ein leichtes Untersteuern, wobei der Kompakte dem gewünschten Kurs folgen kann und auch beim Zurücklenken auf die ursprüngliche Fahrspur nicht mit einem ausbrechenden Heck überrascht. Allerdings muss man für dieses Manöver am Lenkrad mehr Kraft aufwenden, als man zunächst erwartet.

Durchfährt man den Parcours mit Fokus auf eine möglichst schnelle und präzise Fahrweise, zeigt der Stonic nur eine mittelmäßige Dynamik. Die Lenkung bietet wenig Rückmeldung und die griparme Energiesparbereifung (Continental Eco Contact) verhindert eine bessere Querdynamik. Die Traktion des Frontantrieblers ist zumeist gut, nur bei Nässe oder vehementer Beschleunigung überreizt man sein Traktionsvermögen.

2,6 Sicherheit

2,5 Aktive Sicherheit

Der Kia Stonic bietet bereits in der Basis eine ordentliche Ausstattung an aktiver Fahrassistenz. In der getesteten GT-Line ist der Umfang an aktiven Sicherheitssystemen sehr umfangreich – besonders für einen Kleinwagen.

Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Zudem verbaut ist die Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärts Ausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt oder mit einem Bremsengriff unterstützt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Ebenfalls enthalten ist ein klassischer Totwinkelwarner samt Spurwechsel- sowie Ausstiegsassistenten.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung muss man keinen Aufpreis bezahlen – der Stonic hat in der GT-Line immer alle erhältlichen Funktionen an Bord. Es ist sowohl ein Geschwindigkeitsbegrenzer als auch ein adaptiver Abstandsregeltempomat enthalten. Aktiviert man die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits und bestätigt zusätzlich einmalig die Übernahme während der Regelung, übernimmt der Stonic fortan die Geschwindigkeitsregelung.

✗ Ebenfalls ohne Mehrpreis ist der sogenannte Autobahnasistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindig-

2,9 Lenkung

Die Lenkung des Stonic passt zum Anspruch eines unkomplizierten Kleinwagens. Die Lenkkräfte sind eher niedrig angesetzt, womit sich das Crossover recht mühelos steuern lässt. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen vom linken zum rechten Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, was für einen verhältnismäßig geringen Aufwand beim Abbiegen oder Parken sorgt. Allerdings: Geht man beim Abbiegevorgang kräftig aufs Gas, beispielsweise um sich schnell in den fließenden Verkehr einzureihen, muss man das Lenkrad etwas kräftiger greifen, da Antriebseinflüsse zu spüren sind. Innerorts dürfte die Lenkung zudem noch satter in der Mitte liegen, um den Geradeauslauf zu verbessern. Bei höheren Geschwindigkeiten fällt die Zentrierung definierter aus, womit einer entspannten Autobahnetappe bezüglich der Lenkung nichts entgegensteht. Auf kurvigen Strecken reichen Lenkgefühl und Zielgenauigkeit für die alltäglichen Bedürfnisse, wobei die Lenkung eher rückmeldungsarm arbeitet und im Kurvenverlauf leichte Korrekturen notwendig sind.

2,2 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Stonic 34,9 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein guter Wert. Die Bremse lässt sich im Alltag passabel dosieren.

keitsregelung auch die Spurführung. Allerdings verbaut Kia beim Stonic im Vergleich zu den höher positionierten Baureihen ein einfacheres System. Der Fahrer muss in wiederkehrenden Intervallen und schon nach kurzer Zeit das Lenkrad leicht bewegen, um so seine Aufmerksamkeit zu bestätigen – eine Berührung reicht nicht aus.

Im Alltag kann die Fahreraufmerksamkeitserkennung störend werden, da sie relativ schnell und häufig warnt. Die Möglichkeit zum Deaktivieren findet man in den Einstellungen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



Notbremsassistent



Abbiegeassistent



Notbremsassistent für ungeschützte Verkehrsteilnehmer



Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren



Geschwindigkeitsbegrenzer



Abstandsregeltempomat

-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Tempomat
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

2,2 Passive Sicherheit

Für das Facelift des Kia Stonic liegt kein aktueller Crashtest nach Euro NCAP-Norm vor. Allerdings lässt er sich mit dem 2017 getesteten Modell vergleichen. Laut Euro NCAP ist dieses Ergebnis aber mittlerweile abgelaufen und deshalb nicht mehr vergleichbar mit aktuellen Crashtests. Damals erzielte der Stonic mit 93 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Test 12/2017) ein gutes Ergebnis. Sechs Airbags sind an Bord: Front- und Seitenairbags für die vorn Sitzenden und zusätzlich durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu knapp 2,0 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirkungsvoll. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Nach einem Unfall bremsst der Koreaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Kia über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

✗ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und somit gerade bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar. Zudem fehlt die Möglichkeit, ein flexibles Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Im Zubehör gibt es nur ein festes Trenngitter, das dauerhaft verbaut werden muss.

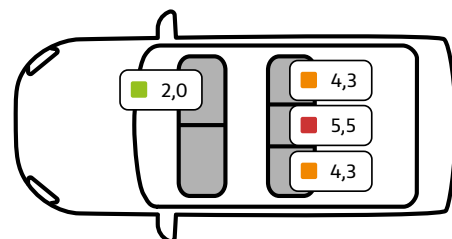
3,5 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit erhält das Modell vor dem Facelift im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Euro NCAP ist dieses Ergebnis aber mittlerweile abgelaufen und deshalb nicht mehr vergleichbar mit aktuellen Crashtests.

Der Beifahrerairbag ist per Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivierbar. Dann können vorn rechts auch nach hinten gerichtete Kindersitze verbaut werden, was dank der geeigneten Gurtgeometrie problemlos möglich ist. Isofix-Halterungen sind hier aber nicht vorhanden. Auf den hinteren äußeren Plätzen stehen Isofix-Halterungen samt i-Size-Kennung und Ankerhaken zur Verfügung, die gut genutzt werden können.

✗ Auf den hinteren äußeren Plätzen ist aufgrund der unpassenden Gurtgeometrie ein stabiles Festziehen eines Kindersitzes per Gurt nur erschwert möglich. Auch ist der Abstand zum Vordersitz gering, was beim Verwenden eines größeren Kindersitzsystems wie etwa einer Basis samt Stützfuß dafür sorgt, dass der jeweilige Vordersitz nahezu ganz nach vorn geschoben werden muss. Zudem können hohe Kindersitze an den C-Säulen anstehen. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich auch hier eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Der nicht mit einem Isofix-System ausgerüstete Mittelsitz hinten ist ganz und gar unbrauchbar für Kindersitze, da die Gurtgeometrie dafür nicht geeignet ist.

Die Schließkräfte der elektrisch betriebenen Fenster sind außer an der Fahrertür zu hoch. Es muss also vor allem bei einem mit Kindern besetzten Fond darauf geachtet werden, dass sich dort niemand die Finger eingeklemmt.



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

3,3 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Stonic 71 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Ergebnisse beziehen sich dabei auf das Modell von 2017 – aktuelle Resultate sind nicht verfügbar. Laut Euro NCAP ist dieses Ergebnis mittlerweile abgelaufen und deshalb nicht mehr vergleichbar mit aktuellen Crashtests.

Die Front ist recht gut entschärft, allerdings bergen die Seiten der Motorhaube und besonders die Unterseite der Windschutzscheibe sowie die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt Fußgänger

sowie Fahrradfahrer und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,6 Umwelt

2,8 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 115 PS starken Stonic 1.0 T-GDI mit Doppelkupplungsgetriebe liegt bei der ADAC Verbrauchsmessung bei 6,0 l Super pro 100 km – das ist ein ordentlicher Wert. Das im Stonic verbaute Mildhybridsystem für eine verbesserte Effizienz.

1,4 Umwelteinfluss

Wie für einen Kleinwagen zu erwarten, belegt der Stonic mit 7,3 m² eine vergleichsweise geringe Verkehrsfläche. Sein Leer-

gewicht von etwas über 1,2 t sprengt den Rahmen ebenfalls nicht – das hilft nicht nur beim Einsparen von Kraftstoff, sondern schont auch die Reifen und die Straßeninfrastruktur. Das Vorbeifahrgeräusch liegt mit 66 dB(A) auf einem durchschnittlichen Niveau. Da der Stonic in Europa produziert wird, schlägt der Transportweg weniger ins Kontor als bei den in Südkorea gefertigten Kia-Modellen. Im Bereich der Schadstoffe ist der nach Euro-6e-Norm homologierte und mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattete Koreaner absolut unauffällig und unterschreitet sämtliche Grenzwerte deutlich.

2,1 Autokosten

2,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Stonic startet in der getesteten Ausstattungsvariante GT - Line und mit Automatikgetriebe zu einem Preis ab 31.290 Euro. Die Ausstattung ist dann für einen Kleinwagen wirklich umfangreich. Alle wichtigen Features im Bereich Infotainment, Sicherheit und Komfort sind bereits serienmäßig dabei – Wünsche bleiben gerade in Anbetracht der Fahrzeugklasse kaum noch offen. Da es zusätzlich zur Ausstattungsvariante und dem Getriebe neben der Außenlackierung nur zwei weitere Optionen gibt, steigt der Preis des nahezu vollausgestatteten Testwagens nur geringfügig auf 31.980 Euro.

Im Unterhalt ist der Wertverlust der größte Kostenfaktor. Die Kfz-Steuer beträgt 84 Euro pro Jahr.

Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie, die bis zu einer Laufleistung von 150.000 km greift. Die lange Garantie

ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf, da sie auf den neuen Eigentümer beim Verkauf übergeht. Allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlischt.

✓ Die Einstufungen der Typklassen (KH: 16, TK: 18, VK: 16) sind erfreulich niedrig, was geringere Versicherungskosten nach sich zieht.

✗ Ein unnötiger Kostentreiber: Kia schreibt ein Wartungsintervall von 15.000 km beziehungsweise zwölf Monaten vor. Demnach muss der Koreaner also spätestens einmal im Jahr zum Service inklusive Motorölwechsel. Das kostet nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Üblicherweise liegen die Serviceintervalle in dieser Fahrzeugklasse bei zwei Jahren, sofern man kein absoluter Vielfahrer ist.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Stonic 1.0 T-GDI 100 Core	Stonic 1.0 T-GDI 115 48V Spirit
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	200/2000
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	182
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,7 l S	5,7 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	128	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/16/18	16/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	99	90
Preis [Euro]	23.790	28.090

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6e-bis (WLTP), Otto-Partikelfilter

Hubraum	998 ccm
Leistung	85 kW/115 PS
Maximales Drehmoment	200 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/cw-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17V
Länge/Breite/Höhe	4.165/1.760/1.520 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.155 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/900 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Slowakei

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 80-120 km/h	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße	205/55 R17 91V
Reifen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis	11,1 m
Autotest-Verbrauch	6,0 l/100 km
Reichweite	748 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.258/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260 l / 595/1.000 l

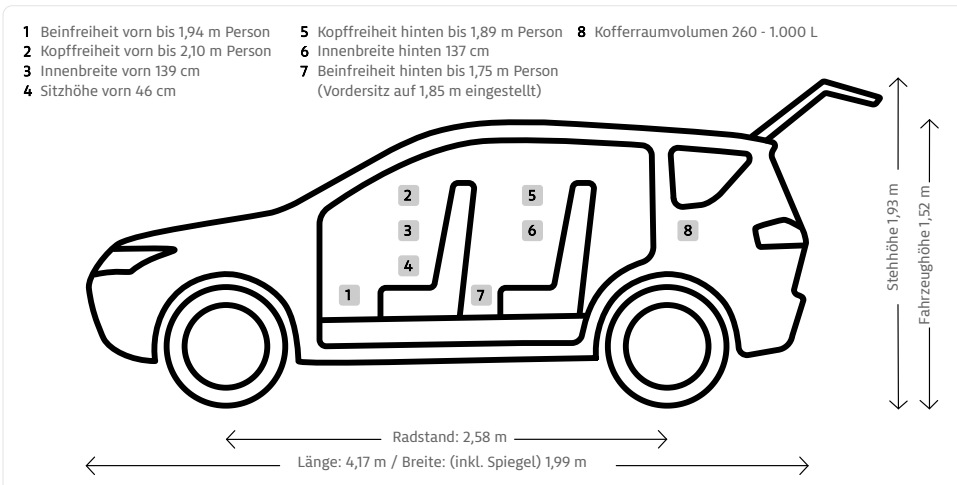
Kosten

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

Betriebskosten	151 Euro
Fixkosten	121 Euro
Werkstattkosten	70 Euro
Wertverlust	345 Euro
Monatliche Gesamtkosten	687 Euro
Steuer pro Jahr	84 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/18
Basispreis getestete Variante	31.290 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 17.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.980 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	8.474 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	YB_PE2.EUR.09.260120



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	Zubehör
Metallclackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro/-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,7
Autokosten	2,1
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	3,0
Verarbeitung	3,5
Alltagstauglichkeit	3,1
Licht und Sicht	2,9
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	3,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	2,5
Bedienung	2,1
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	3,6
Innenraum-Variabilität	3,8
Komfort	3,0
Federung	2,9
Sitze	3,0
Innengeräusch	3,3
Klimatisierung	2,9
Antrieb	2,4
Fahrleistungen	2,5
Laufkultur	2,9
Getriebe	2,0
Fahreigenschaften	2,6
Fahrstabilität	2,7
Lenkung	2,9
Bremse	2,2
Sicherheit	2,6
Aktive Sicherheit	2,5
Passive Sicherheit	2,2
Kindersicherheit	3,5
Sicherheit ungeschützte Personen	3,3
Umwelt	2,6
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	1,4

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

Bildergalerie

