



## KIA Stonic 1.0 T-GDI 120 48V-Mild-Hybrid GT Line DCT7

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (88 kW/120 PS)

**K**IA hat seinen kleinsten Crossover Stonic zur Mitte seines Lebenszyklus Ende 2020 optisch aufgefrischt und technisch überarbeitet. Zum ADAC Autotest tritt der Koreaner mit der Topmotorisierung an, dem Einliter-Turbobenziner mit 120 PS. Der Dreizylinder verfügt nun als einziges Triebwerk über ein 48-Volt-Mildhybridsystem, das den Verbrauch senken soll. Im ADAC Ecotest kommt der Stonic auf 6,5 l/100 km – ein lediglich durchschnittlicher Wert für einen modernen Kleinwagen. Der Antrieb überzeugt mit flotten Fahrleistungen und einem guten Getriebekomfort – das optionale Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe geht angenehm unauffällig zu Werke. Auch bei den Fahreigenschaften kann der Fronttriebler punkten. An der Fahrstabilität und der Lenkung gibt es wenig zu kritisieren, lediglich die Federung dürfte etwas feinfühlicher arbeiten. Der durchschnittliche Fahrkomfort wird zusätzlich durch das recht hohe Innengeräuschniveau getrübt, hier hat der Hersteller an der Geräuschdämmung gespart. Gleiches gilt für die elektrischen Fensterheber, die über einen ungenügenden Einklemmschutz verfügen. Alles in allem bekommt erhält man mit dem KIA Stonic 1.0 T-GDI ein gut gemachtes SUV der Kleinwagenklasse, das sich keine gravierenden Schwächen erlaubt. Mit dem aktualisierten Infotainment, umfangreicher Sicherheitsausstattung und moderner Antriebstechnik ist der in der GT Line-Ausführung 25.800 Euro teure Stonic auf dem Stand der Technik, die Zeiten als Preisbrecher sind bei KIA allerdings vorbei. **Konkurrenten:** u. a. Citroën C3 Aircross, Fiat 500X, Ford Puma, Hyundai Kona, Mazda CX-3, Opel Crossland, Seat Arona.

- +** einfache Bedienung, gute Fahrstabilität, viele Assistenzsysteme serienmäßig, lange Garantie
- hohe Ladekante, wenig Beinfreiheit im Fond, hohes Innengeräuschniveau, ungenügender Fenstereinklemmschutz

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,9**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich gefertigt, Kunststoffbeplankungen im unteren Bereich der Türen und um die Kotflügel sollen die Lackierung schützen. Im Detail fallen aber Dinge wie unverkleidete Steckverbindungen im Motorraum oder die aus mehreren Teilen zusammengesetzten Türrahmen negativ auf. Auch der Verzicht auf Klarlack in den Öffnungsbereichen von Klappen zeigt den selbstauferlegten Sparzwang des Herstellers.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Stonic dürfen 465 kg zugeladen werden, 70 kg davon auf der Dachreling. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt bei 75 kg, gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 900 kg und ungebremste bis 450 kg gezogen werden. Der Wendekreis fällt mit 11,1 m durchschnittlich aus.

Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs kommt man mit dem 45 l fassenden Tank rund 690 km weit.

### 3,0 Licht und Sicht

Trotz SUV-Optik sitzt man im Koreaner nicht wesentlich höher als in einem konventionellen Kleinwagen, wodurch die Sicht auf den umliegenden Verkehr auch nur durchschnittlich ist. Immerhin lassen sich die Karosserieenden gut abschätzen, auch wenn sie sich dem Blick des Fahrers entziehen. Ab der zweiten Ausstattungsvariante Vision helfen Parksensoren am Heck und ab Spirit zusätzlich noch Parksensoren vorn sowie eine Rückfahrkamera beim Rangieren.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fallen die insgesamt breiten Dachsäulen negativ auf, besonders jedoch beeinträchtigen



Die besonders breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊕ Die Verarbeitung im Innenraum ist gut. Das Cockpit ist solide gefertigt und gefällt mit klaren Linien. Nur wenige Teile zeigen beim beherzten Hinfassen etwas Spiel oder knarzen.

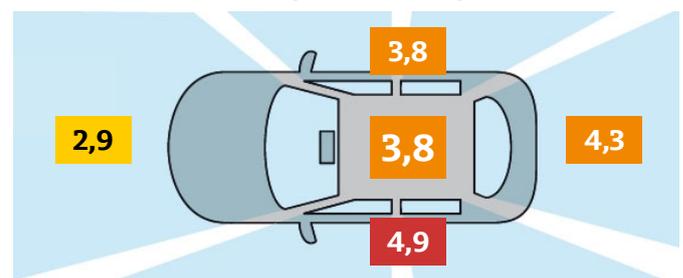
⊖ Im Innenraum herrscht eine triste Materialauswahl, alle Oberflächen sind aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Immerhin sind das Lenkrad und der Schaltknauf in der getesteten Ausstattung mit Leder bezogen. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab und nicht mit Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Ein Reifenreparaturset ist zwar serienmäßig, ein Ersatz- oder Notrad ist jedoch nicht erhältlich. Dies ist insofern ärgerlich, als dass das Reparaturset nicht bei allen Arten von Reifenschäden Hilfe leisten kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich. Die Tankklappe muss über einen separaten Fußhebel im Fahrerfußraum entriegelt werden. Zudem fehlt ein wirksamer Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen.

die massiven C-Säulen den Blick nach schräg hinten. Die Außenspiegel bieten ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten, der linke besitzt aber zumindest einen zusätzlichen

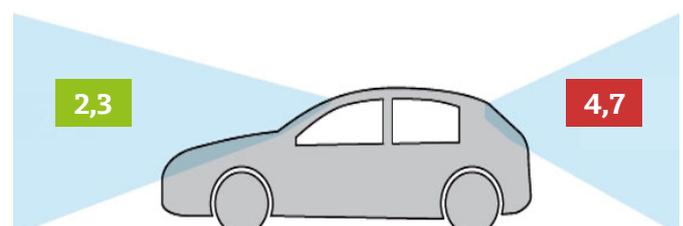
#### Rundumsicht

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.



asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Im Rahmen des Facelifts hielt mit den beim GT Line serienmäßigen LED-Scheinwerfern endlich ein modernes Lichtsystem Einzug – bislang waren lediglich Halogenscheinwerfer verbaut. Die LED-Scheinwerfer in Reflexionstechnik leuchten die Fahrbahn nachts besser aus als das bisherige Halogenlicht, an die Qualität hochwertigerer LED-Lichtsysteme kommt der Stonic allerdings nicht heran. Der Lichtteppich auf der Fahrbahn ist fleckig und nicht sonderlich hell. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage und – noch gravierender – die Einstellung der Leuchtweitenregulierung erfolgt manuell über einen Drehregler am Cockpit. Das ist nicht mehr Stand der

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der recht große Türausschnitt und die in angenehmer Höhe positionierten Vordersitze (46 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) würden einen komfortablen Ein- und Ausstieg ermöglichen, wenn da nicht der Schweller wäre. Dieser liegt zwar nicht so hoch, fällt aber sehr breit aus, wodurch man leicht mit dem Bein hängen bleibt und sich unter Umständen die Kleidung verschmutzt. Im Fond stört der Schweller nicht ganz so, allerdings fällt hier der Einstiegsbereich insgesamt beengter aus. Praktisch: Der Mittelunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel stehen außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden zur Verfügung.

## 3,5 Kofferraum-Volumen

Dass der Stonic dem Kleinwagensegment entspringt, merkt man spätestens an der Kofferraumgröße. Für die meisten Einkäufe sollten die 260 l bis zur Kofferraumabdeckung aber ausreichen. Bis zum Dach passen 345 l oder fünf Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst der Gepäckraum bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 595 l bzw. bis unter das Dach bis zu 1.000 l.

## 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

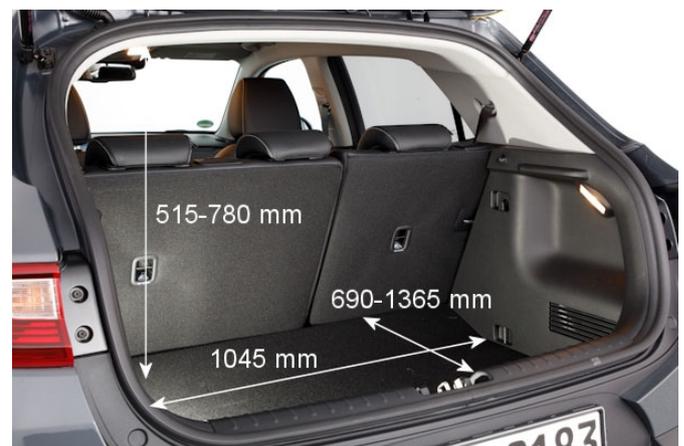
Die Kofferraumklappe lässt sich manuell leicht öffnen, zum Schließen gibt es zudem praktische Griffmulden – ein elektrischer Antrieb ist wie in dieser Klasse üblich nicht zu haben. Beim Beladen stört die Ladekante, da sie mit knapp 80 cm recht weit über der Fahrbahn liegt und das Gepäck weit angehoben 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, wenn auch der Boden bei umgeklappter Lehne ab der Rückbank leicht ansteigt.

Technik und aufgrund der Blendgefahr für andere Verkehrsteilnehmer bei beladenem Fahrzeug auch ein Sicherheitsrisiko. Das Fahrzeug blendet zumindest automatisch das Fernlicht auf und ab. Unverständlich: Sind wie beim Stonic GT Line die Nebelscheinwerfer in LED-Technik ausgeführt, ist das Abbiegelicht mittels der „Nebler“ deaktiviert.

⊖ Bodennahe Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nahe am Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist eine Richtungsanzeige nicht möglich.

⊕ Mit dem im Testwagen verbauten, optionalen schlüssellosen Zugangssystem muss man den Schlüssel nur noch bei sich tragen und kann dann das Auto per Knopfdruck am Türgriff ent- und versperren. Auch der Motorstart funktioniert auf Knopfdruck. Nach dem Ab-/Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer und Spots an den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 260 bis maximal 1.000 l Volumen ist der Kofferraum des Stonic von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Heckklappe schwingt nicht besonders hoch auf, Personen ab einer Körpergröße von 1,90 m können sich sowohl an dieser als auch am stark abstehenden Schloss den Kopf stoßen. Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.

## 2,5 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.

Ein Schienensystem oder Ähnliches zum sicheren Verstauen

einzelner Gegenstände ist nicht erhältlich. Immerhin kann ein kleines Fach links im Kofferraum Kleinkram aufnehmen und auf der rechten Seite befindet sich ein Taschenhaken.

⊖ Durch die beim 1.0 T-GDI 120 unterhalb des Ladebodens untergebrachte Lithium-Ionen-Batterie des 48-Volt Systems entfallen nicht nur der variable Ladeboden, sondern auch der zusätzliche Stauraum unterhalb des Ladebodens.

## 2,8 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist ergonomisch gestaltet, das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen. Die Pedale sind zwar passend angeordnet, am Bremspedal fehlt aber ein Schutz, damit man nicht darunterrutscht. Das Kombiinstrument mit konventionellen Rundinstrumenten für Tachometer und Drehzahlmesser liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist sowohl am Tag als auch nachts einwandfrei ablesbar. Der Bordcomputer stellt dem Fahrer alle wichtigen Betriebszustände und Verbrauchsinformationen zur Verfügung.

Das Infotainmentsystem mit dem weit oben positionierten und nun acht statt sieben Zoll großen Touchscreen ist einfach zu bedienen und bietet mit seiner Mischung aus Schnellwahltasten, Drehreglern für Lautstärke und Menüauswahl sowie Touchscreen eine gute Bedienbarkeit. Die Funktionsgruppen sind klar voneinander getrennt und die Schalteranzahl geht in Ordnung. Nur die Flut an Knöpfen auf dem Lenkrad erfordert eine gewisse Eingewöhnung, die Bedienung klappt nach kurzer Zeit jedoch problemlos. Etwas umständlich: Die Fahrzeugeinstellungen werden via Bordcomputer und nicht im Hauptdisplay vorgenommen – zugunsten der Sicherheit sind Einstellungen nur im Stand bei

angezogener Handbremse möglich. Die links vorm Fahrer knie befindlichen und vom Lenkrad verdeckten Tasten könnten besser positioniert sein. Im Dunkeln sind allerdings die wichtigsten Schalter beleuchtet.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum geht soweit in Ordnung, die Materialanmutung dürfte aber gerne etwas hochwertiger daherkommen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

### 2,9 Multimedia/Konnektivität

KIA hat die Multimediaausstattung im Zuge des Facelifts deutlich aufgewertet, sie ist nun wieder auf dem aktuellen Stand. Radio mit DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming (zwei Geräte gleichzeitig koppelbar) sowie zwei USB-Anschlüsse sind ebenso serienmäßig an Bord wie Apple CarPlay und Android Auto. Ordert man das optionale Navigationssystem, bietet der Stonic auch Online-Dienste (UVO Connect), zu deren Umfang neben Echtzeitverkehrsinformationen auch die Wettervorhersage und die Anzeige von

Parkmöglichkeiten gehört. Gegen Aufpreis wird das Smartphone auch über die induktive Ladestation mit Strom versorgt.

⊕ Beim optionalen Navigationssystem sind siebenjährige Kartenupdates sowie Remotefunktionen per Smartphone-App inklusive.

⊖ Ein CD-Player ist ebenso wenig erhältlich wie ein praktischer 12-V-Anschluss im Kofferraum.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das kleine SUV bietet vorn viel Platz für den Fahrer, der Sitz lässt sich für Menschen bis 1,95 m Größe zurückschieben – dabei bleibt noch Luft überm Scheitel. Das Raumgefühl im

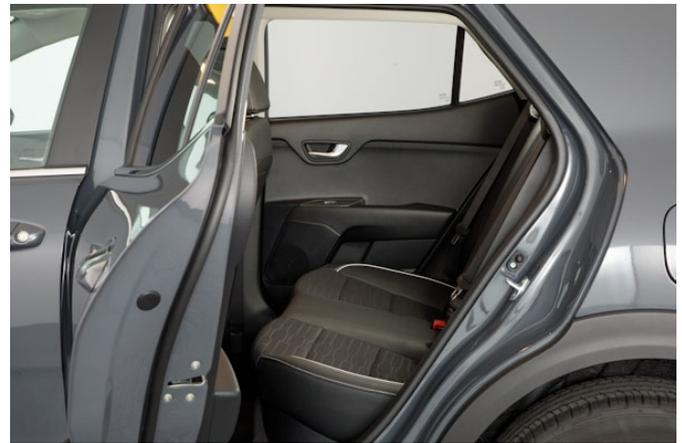
Innenraum ist trotz der nicht allzu üppigen Fahrzeugbreite recht gut, wozu auch der helle Dachhimmel des Testwagens beiträgt.

### 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 bis rund 1,75 m. Dabei würde die Kopffreiheit auch für 1,90 m große Personen passen.

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Der Stonic bietet das in dieser Fahrzeugklasse übliche Maß an Variabilität und belässt es wie die meisten Konkurrenten bei einer umklappbaren Rücksitzbank. Ablagen gibt es vorn in zufriedenstellender Anzahl, hinten aber lediglich eine geschlossene Lehnentasche am Beifahrersitz. Das kleine Handschuhfach ist weder beleuchtet noch abschließbar oder klimatisiert.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

## 3,2 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der Stonic verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind für das kleine SUV nicht erhältlich. Das Fahrwerk bietet einen durchschnittlichen Komfort, kann aufgrund seiner einfach konstruierten Hinterachse sowie der großen und breiten Rädern vor allem kurze Stöße nur mäßig wegfedern und spricht recht steifbeinig an. Inner- und

außerorts reicht das SUV Einzelhindernisse und Unebenheiten deutlich in den Innenraum durch. Bei Autobahntempo spricht die Federung zwar etwas sensibler an, dennoch werden Querfugen nur durchschnittlich absorbiert und gelegentliches Stuckern kann sich der Koreaner auch nicht verkneifen.

### 3,3 Sitze

Die Vordersitze sind höhen- und längsverstellbar, zudem lässt sich die Lehnenneigung einstellen. Eine elektrische Sitzverstellung samt zusätzlicher Anpassungsmöglichkeiten ist für den Stonic nicht zu haben. Die Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, die Sitzfläche dürfte aber etwas länger sein und die Wangen könnten etwas stärker ausgeprägt sein, um damit mehr Seitenhalt zu bieten. Die Sitzposition des Fahrers ist auch

dank der längsverstellbaren Mittelarmlehne bequem, höhen-einstellbar ist die Armauflage jedoch nicht.

Auf der Rückbank hat man weniger Sitzkomfort als vorn, zumindest außen lassen sich aber auch längere Fahrten problemlos überstehen. Der Mittelsitz bietet aber kaum Komfort und ist daher für lange Fahrten nicht empfehlenswert.

### 3,6 Innengeräusch

Der Motor ist zwar nicht zu überhören, drängt sich aber akustisch nicht in den Vordergrund oder stört gar. Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit gemessene Geräuschpegel beträgt im Innenraum 70,4 dB(A) und liegt damit ziemlich hoch. Während Fahrgeräusche nicht übermäßig stören, sind Wind-

geräusche bereits bei diesem Tempo recht dominant. In puncto Geräuschdämmung hat KIA beim Stonic offensichtlich keinen sonderlich hohen Aufwand betrieben.

## 2,9 Klimatisierung

Der Stonic GT Line hat eine Klimaautomatik, Lenkradheizung, beheizbare Sitze vorn sowie abgedunkelte Scheiben im Fond serienmäßig an Bord. Weitere Extras wie etwa Sitzheizung hinten oder eine Zweizonen-Klimaautomatik sind nicht erhältlich.

⊕ Die Lüftungsdüsen besitzen einen zusätzlichen Drehregler, um die Intensität des Luftstroms zu regeln – das ist inzwischen besonders in der Kleinwagenklasse schon eine Besonderheit.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 120 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 998 ccm Hubraum drückt ab 2.000 Umdrehungen 200 Nm auf die Kurbelwelle (28 Nm mehr als bisher). Die Fahrleistungen des kleinen SUV sind dementsprechend flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Stonic respektable 6,3 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Das Einfädeln in den

fließenden Verkehr beispielsweise in einen Kreisverkehr stellt für den Fahrer keine Herausforderung dar, der Stonic beschleunigt im zweiten Gang innerhalb von 1,5 s von Tempo 15 auf 30 km/h.

Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,4 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 185 km/h angegeben.

### 3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder mit einem Liter Hubraum vibriert merklich und neigt bei niedrigen Drehzahlen auch etwas zum Brummen. Darüber hinaus arbeitet das Aggregat mit einem für einen Dreizylinder typisch kernigen Geräusch.

Das Ansprechverhalten des Motors hat KIA im Stonic recht gut hinbekommen, auch wenn der Downsizing-Motor etwas Zeit braucht bis er den vollen Ladedruck aufbaut und es gelegentlich nach dem Kaltstart während des Beschleunigens ruckt.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der derzeitige Topbenziner ist serienmäßig an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt, der Testwagen ist mit dem optionalen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt.

Das Getriebe legt seinen Fokus klar auf Komfort – schnelle Reaktionen, die unkomfortables Rucken mit sich bringen könnten, vermeidet der Doppelkuppler. Es handelt sich um ein sogenanntes „trockenes“ Doppelkupplungsgetriebe, d. h. die Kupplungen werden nicht durch ein Ölbad gekühlt. Das kann dazu führen, dass das Getriebe unter sehr stressigen

Arbeitsbedingungen (häufiges Anfahren an einer Steigung, Hängerbetrieb, etc.) zu warm wird, wodurch ein Notprogramm zur Abkühlung aktiviert wird. Als hauptberufliches Zugfahrzeug eignet sich diese Motor-Getriebe-Kombination daher nicht.

Insgesamt ist das Getriebe etwas kürzer übersetzt als bei vielen Konkurrenten, die Kurbelwelle dreht bei 130 km/h in der höchsten Fahrstufe mit 2.900 1/min. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden, das Start-Stopp-System arbeitet dank des 48-V-Startergenerators sehr komfortabel und nahezu ruckfrei.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Stonic ist ein fahrsicheres und spurstabiles Auto. Zwar wankt der KIA etwas, stabilisiert sich nach einem Lenkimpuls aber zügig. Darüber hinaus zeigt er sich von Spurrinnen wenig beeindruckt und fährt auch im ADAC Ausweichtest ein gutes Resultat ein. Beim simulierten Ausweichmanöver bremst zunächst das ESP das Auto deutlich ab, aber feinfühlig ein, sodass die weitere Fahrt durch den Parcours des Ausweichtests keinerlei Probleme bereitet. Unter sportlichen Gesichtspunk-

ten könnten die Aufbaubewegungen zwar etwas geringer ausfallen, doch dank des leicht mitlenkenden aber dennoch gut beherrschbaren Hecks kommt auch hier Fahrspaß auf. Lastwechselreaktionen bei Kurvenfahrt zeigt der Stonic kaum, das nur leicht drängende Heck stellt auch ungeübte Fahrer vor keine große Herausforderung. Falls es doch nötig wird, regelt das ESP sicher und zuverlässig.

## 2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und bietet insgesamt eine gute Rückmeldung. Während man bei höheren Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln gelegentlich die Linie korrigieren muss, lässt sich der Stonic zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren.

Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

## 2,7 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg von 35,7 m aus Tempo 100 ist jedoch kein Ruhmesblatt.

## 2,4 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA bietet einen autonomen Notbremsassistenten mit City-Funktion beim GT Line serienmäßig, nur bei der Basisausstattung kostet dieser Aufpreis. Der Stonic GT Line ist zudem mit aktivem Spurhalteassistenten, Müdigkeitswarner und Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Optional hat der Koreaner zudem einen Totwinkelassistent inklusive Querverkehrserkennung an Bord, der beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht. Nur für die Varianten mit Doppelkupplungsgetriebe gibt es auch die adaptive Geschwindigkeitsregelung.

Bei Notbremsungen blinkt das Bremslicht in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr deutlich vor der Gefahrensituation zu warnen, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert.

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm schneidet der Stonic mit 93 Prozent der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Test 12/2017) ab. 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 Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Halter und sind so unter Umständen schlecht erreichbar.

### 3,7 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Stonic im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 84 Prozent der möglichen Punkte. 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 samt i-Size-Kennung und Ankerhaken zur Verfügung, die gut genutzt werden können.

⊖ Auf den hinteren äußeren Plätzen ist aufgrund der schlechten 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.

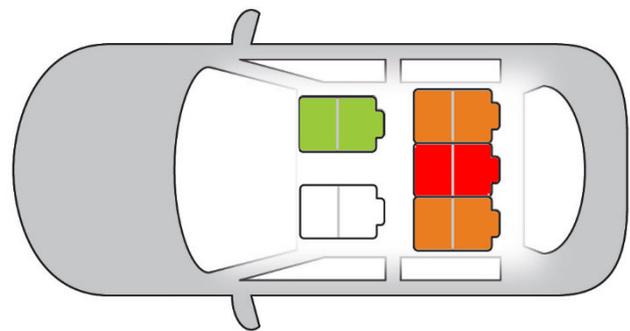
Der nicht mit einem Isofix-System ausgerüstete Mittelsitz

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.

#### 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)

### 3,1 Fußgängerschutz

Mit 71 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz erreicht der Stonic ein durchschnittliches Ergebnis. Vor allem die sehr steifen äußeren Bereiche der Motorhaube und der seitliche Frontscheibenrahmen verhindern ein besseres Ergebnis.

⊕ Der beim Spirit serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent reduziert das Risiko eines Zusammenstoßes mit Passanten.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für einen Kleinwagen sind 6,5 l Superbenzin auf 100 km heutzutage kein besonders niedriger Verbrauch. Dieser resultiert aus der ADAC Ecotest-Messung, deren CO<sub>2</sub>-Bilanz bei 180 g/km liegt – dafür erhält der Stonic 23 von 60 Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,2 l und außerorts 5,8 l pro 100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich das SUV recht hohe 7,8 l/100 km.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Der Stonic 1.0 T-GDI schneidet bei der Schadstoffwertung im ADAC Ecotest mit 41 von 50 Punkten gut ab, lediglich die

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

CO-Emissionen steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus bei hoher Last messbar an. Insgesamt kommt er so auf 64 Zähler und drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

⊖ Einzig bei den Partikelemissionen des Direkteinspritzers und dem erhöhten CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus besteht noch Verbesserungspotenzial.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der KIA Stonic ist ein SUV aus dem Kleinwagensegment, daher ist der Anschaffungspreis von 25.800 Euro für den getesteten 1.0 T-GDI GT Line DCT7 kein Pappenstiel. Immerhin zeigt sich die Serienausstattung Line mit Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung, Fernlichtassistenten, Sitz- und Lenkradheizung, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfern und mehr schon sehr umfangreich.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen

Rahmen. Die Kfz-Steuer kostet 90 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung. KIA gewährt eine Fahrzeuggarantie von sieben Jahren oder 150.000 km, fünf Jahre oder 150.000 km auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Zum Service muss das SUV alle 15.000 km oder zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Edition 7	1.0 T-GDI 100 Edition 7	1.0 T-GDI 120 48V-Mild-Hybrid Edition 7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	74 (100)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/4200	172/1500	200/2000
0-100 km/h [s]	13,5	10,7	10,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	185	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,4/6,1   S	4,9/5,8   S	4,5/5,6   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	123/139	111/133	102/128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/15/19	13/15/19	13/15/19
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16.650	18.350	19.950

#### 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

3-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	107 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,19 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.140/1.760/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.260/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.155 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/900 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Sohari

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiPremiumContact 5
Wendekreis links/rechts	11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,8/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.245/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/595/1.000 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>69 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>121 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>305 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	618 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/15/19		
Basispreis Stonic 1.0 T-GDI 120 48V-Mild-Hybrid GT Line DCT7	25.800 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.095 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.573 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/990 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.190 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	990 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.190 Euro° (Paket)
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	-
Metalllackierung	ab 330 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	590 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

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

Stand: Juni 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner