

Überraschungseffekt

Autoflotte-Test | Kann das ein Kia sein? Der Stinger ist ein Auto, das man so von den Koreanern nicht erwartet hat. Im Alltag verbindet er Spaß mit Praxisnutzen.



— Bereits auf der IAA 2011 präsentierte Kia seine Idee einer sportlichen, viertürigen Limousine mit Heckklappe. Die Studie GT Concept war eines der Highlights der damaligen Automesse, und kaum jemand hätte es für möglich gehalten, dass die Koreaner – Anfang des Jahrzehnts eher bekannt für schnöde Kompaktwagenware – ein solches Modell der oberen Mittelklasse tatsächlich bald in Serie brachten. Aber falsch gedacht. Seit Herbst 2017 steht der Stinger bei den Kia-Händlern – und rettet einen Großteil der schicken Designdetails der Studie mit in die Serie. Wie er sich bei allem Style im Alltag schlägt, klärt der Autoflotte-Test.

Das Testauto | In der Flotte zählt weiterhin der Diesel, und so rollte ein Stinger 2.2 CRDi auf unseren Hof. Große Auswahl bei der Ausstattungslinie gibt es da nicht: Der 200 PS starke Vierzylinder steht ausschließlich als GT-Line in der Preisliste – und wie alle Stinger immer mit Achtgangautomatik. Allerdings hätte der Kunde die Wahl zwischen Heck-

und Allradantrieb. Wir haben uns den klassischen Hecktriebler gewünscht und für unseren Test auch bekommen. Ab 38.311 Euro steht der Stinger so in der Preisliste.

Serienmäßig kommt die GT-Line mit Fernlicht- und Verkehrszeichenassistenten, aktivem Spurhalteassistenten sowie Frontkollisions- und Müdigkeitswarner. Dazu kommen unter anderem 18-Zoll-Leichtme-

Das Stinger-Design weist große Parallelen zur Studie GT Concept von 2011 auf.

tallfelgen, vier Fahrmodi, beheiztes Multifunktions-Lederlenkrad, Teilledersitze und Sitzheizung vorn. In Sachen Konnektivität und Funktion gibt es ein Soundsystem, Bluetooth, DAB-Radio, Navi inklusive sieben Jahre Karten-Update, elektrisch anklappbare Außenspiegel, Head-up-Display, Einparkhilfe vorn und hinten oder Rückfahrkamera.

Die Optionsliste ist wie bei vielen asiatischen Autos begrenzt. Ein paar Extras gibt es aber doch, davon waren in unserem Testwagen das Glasschiebedach (580 Euro) und der Metallicton Snow White Pearl (ebenfalls 580 Euro). Außerdem gab es das Exclusive-Paket unter anderem mit Sitzheizung hinten, belüfteten Vordersitzen, Harman/Kardon-Soundsystem, elektrischer Heckklappe, LED-Scheinwerfern, dynamischem Kurvenlicht und LED-Rückleuchten mit LED-Blinkern (2.185 Euro). Dieses Paket ist für alle zwingend, die das bei uns ebenfalls verbaute Technology-Paket wünschen. Für 1.429 Euro gibt es dann induktives Smartphone-Laden, eine Rundumsichtkamera, Querverkehrswarner und Spurwechsel – mit Totwinkelassistent. Insgesamt kam unser Stinger so auf einen Gesamtpreis von 43.085 Euro.

Karosserie | Wie gesagt, das Stinger-Design weist große Parallelen zur Studie GT Concept von 2011 auf. Dazu gehören die lange Motorhaube, die coupéhafte Silhouette



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Steht breit auf der Straße | Stinger-Front mit markentypischer Tiger Nase. Das in die Breite gezogene Design soll Dynamik vermitteln – mit Erfolg

mit abfallender Dachlinie oder die weit in die Kotflügel reichenden Heckleuchten. Mit seiner breiten Spur hinterlässt das flache Auto auch von vorn einen sehr bulligen Eindruck. Insgesamt kommt der große Kia also auch im Serientrimm äußerst dynamisch daher, und das mit ausreichend Platz auch auf den Hinterbänken. Viel Gepäck schluckt er allerdings nicht, der flache Kofferraum ist mit 406 Litern im Standardformat für eine über 4,80 Meter lange Limousine eher klein. Außerdem will das Gepäck über eine ziemlich hohe Ladekante gehievt werden.

Antrieb | Klar – unter die Haube eines Autos vom Formate des Stingers gehört eigentlich ein Sechszylinder. Den gibt es in diesem Fall aber nur also Benziner, der einzige Diesel in der Preisliste kommt mit vier Töpfen. Allen Sechszylinder-Liebhabern sei aber gesagt: Mit den 200 Diesel-PS ist man mehr als ausreichend flott unterwegs, der 2.2 CRDi zeigt auch aus hohen Drehzahlen und/oder an Autobahnsteigungen eine Menge Power, auch an der Automatik gibt es nichts zu meckern. Der Motor geht dabei durchaus kernig

an seine Arbeit, aber nie übermäßig laut. Schön ist, dass wir trotz teils zügiger Fahrweise mit 7,9 Litern Diesel je 100 Kilometer ausgekommen sind.

Fahrpraxis | Sport ist ... in. So dachten wohl auch die Kia-Entwickler, als sie den Stinger auf die Räder stellten. Das Auto fährt sich sehr agil, das Fahrwerk federt knackig ab – dem einen oder anderen vielleicht sogar zu knackig, für uns passte die Abstimmung fast perfekt – und die Lenkung reagiert absolut direkt. Eine Limousine, die Spaß macht also. Das Einzige, was uns auf schlechten Straßen störte, war die wenig verwindungssteife Karosserie. Auf kurzen Unebenheiten knisterte und knarzte es – hintergründig, aber deutlich vernehmbar – an allen Ecken und Kanten.

Autoflotte-Tipp | Der Stinger ist ein Langstreckenauto, da fällt die Wahl zwangsläufig auf den Diesel. Damit steht die Ausstattungslinie fest: Es gibt einen Stinger-Diesel, nämlich den getesteten 2.2 CRDi, und den auch nur in der Ausstattungsvariante GT-Line. Die Zahl der angetriebenen Räder kann der Kunde selbst bestimmen, wobei wir zum Heck-

triebler tendieren und so mindestens 38.311 Euro auf den Tisch des Kia-Händlers legen. Kommen wir zu den Optionen:

- ▶ Gelb ist die einzige Serienfarbe für den Stinger, also werden die meisten Kunden 580 Euro für einen Metallicton investieren. Das tun wir auch.
- ▶ Wir hätten gerne den Spurwechselassistenten mit Totwinkelwarner und den Querverkehrswarner hinten, also wählen wir für 1.429 Euro das Technology-Paket.
- ▶ Das gibt es aber nur mit dem Exklusive-Paket für 2.185 Euro. Viel Geld, aber Gimmicks wie die Sitzventilation vorn, das Harman/Kardon-Soundsystem oder die dynamischen LED-Scheinwerfer versüßen und vereinfachen das Fahrerlebnis durchaus.

Insgesamt kostet unser Stinger 2.2 CRDi also 42.505 Euro. Nicht wenig Geld, schaut man sich den Leistungs- und Ausstattungsumfang des Autos aber genauer an, erkennt man schnell, dass sich der Stinger hier ganz oben im Wettbewerbsumfeld bewegt.

| Christian Frederik Merten



Was will man mehr? | Der Kia Stinger verbindet schicke Coupé-Linien mit vier Limousinen-Türen, großer Heckklappe und genug Platz auch im Fond. Einzig der Kofferraum dürfte etwas größer sein



Wohlfühlfaktor | Viel Dynamik und ein guter Qualitätseindruck im übersichtlichen Stinger-Cockpit

Im Detail | Kia Stinger 2.2 CRDi 2WD GT-Line

Grundpreis Testwagen 38.311 Euro
 R4/2.199 cm³ | 147 kW/200 PS | 440 Nm/1.750 – 2.750 U/min | 8-G.-Aut. | 7,6 s | 230 km/h | 5,6 D | 147 g/km
 4.830 x 1.870 x 1.400 mm | 406 – 1.114 Liter
 Wartung: 2 Jahre/30.000 km (Ölw: 1 Jahr/20.000 km)
 Effizienzklasse | Schadstoffnorm: A | Euro-6d-Temp
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | N26 | N27
 Garantie: 7 Jahre/150.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Restwerte | DAT-Prognose

Kia Stinger 2.2. CRDi 2WD GT-Line
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und



15.000 km/Jahr: 45,6 %
 25.000 km/Jahr: 42,2 %
 40.000 km/Jahr: 36,0 %

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis ▶ Dynamisches Fahrwerk, agiler Antrieb ▶ Sieben Jahre Garantie 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Karosserie wenig verwindungssteif ▶ Kleiner Kofferraum mit hoher Ladekante