



Kia Stinger im Test: „Wir piksen die Premiums“

Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD (Benzin, Automatik); 269 kW (366 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 238 g/km.

Mercedes-Benz Museum Stuttgart, der Kia Stinger parkt in der ersten Reihe. Das 4,83 Meter lange Coupé mit vier Türen ist ein Gran Turismo erster Güte



„Diese Hülle! Elegant und zeitlos. Kaum zu glauben, dass diese Firma bis 2010 Design-Unfälle wie Opirus oder Magentis baute.“

Andreas May, Chefreporter



Alles Serie, nix Aufpreis. Die 19-Zöller mit Mischbereifung (vorn 225er, hinten 255er) fahren immer mit

WIR PIKSEN DIE PREMIUMS



Zwei Endrohre links, zwei rechts macht viermal Sound ohne Proll

Der Name heißt im Deutschen Stachel. Wir brettern mit dem gelifteten **Kia Stinger** zur Konkurrenz nach Ingolstadt, München und Stuttgart. Welch eine Freude am Fahren!

Text Andreas May Fotos F. Roschki

ES IST JA NICHT SO, dass wir nach Kilometern bezahlt würden. Nee, dann hätte der AUTO BILD-Controller ja komplett schlechte Laune. Aber heute, da wünschen wir uns das. Heute sind wir unterwegs im Kia Stinger, V6-Twinturbo, 366 PS, Allrad. Heute wollen wir Kilometergeld. Und fangen vor lauter Übermut schon an zu kalauern: Wir fahren durch bis morgen früh und singen bumsfallera!

19.05 Uhr, es ist schon dunkel an diesem Samstag. Der Bordcomputer zeigt für diesen Tag 1048 gefahrene Kilometer, als wir in die Waschanlage rollen und die Bürsten dabei beobachten, wie sie Bremsstaub und Salz des heutigen Tages vom neonorange Lack wischen. Das Herz verlangt nach einer Zugabe, das Hirn will Nachtruhe, der Chef unsere Story.

Ein paar Stunden zuvor. Die Kias haben uns das Facelift des Stinger vor die Tür gestellt, >>

57 900 Euro, sogar die Farbe ist schon mit drin. Dafür gibt's keinen vergleichbaren Deutschen

FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (4)

KIA STINGER GT

3,3-LITER-V6, ALLRAD
366 PS
PREIS: 57 900 EURO



EXTRATOUR



» und wir haben das dringende Bedürfnis, die Öffentlichkeit an unserem Glück teilhaben zu lassen; also die im Süden der Republik. Denn für Kia ist der Stinger vor allem Dreierlei: *Vorsprung durch Technik, Freude am Fahren, das Beste oder nichts.*

Nun wollen wir mal die Kirche im Dorf lassen, der Stinger kann natürlich nicht mit Audi mithalten, nicht mit BMW, nicht mit Mercedes. Ja, er ist fein verarbeitet, aber nicht so piekfein wie ein Audi. Er fährt sportlich, aber nicht so atemberaubend agil wie ein BMW. Er ist komfortabel, aber nicht so sänftenartig wie ein Benz. Trotzdem pikst der Stinger (*deutsch: Stachel*) die Premiums. Denn er ist im Vergleich günstig: 57 900 Euro mit alles; nach drei Jahren stehen gut eingefahrene Stinger für 30 000 Euro beim Händler, dann haben sie noch doppelt so lange Garantie wie bei der deutschen Konkurrenz ein Neuwagen.

Die ersten 370 Kilometer bis Ingolstadt sind zum Warmwerden. Und zum Gucken: Sie haben ihr 4,83-Meter-Coupé vor allem technisch aufgerüstet; eben beim Blinken haben wir's bemerkt. Im Zentraldisplay zwischen den beiden Rundinstrumenten warnt jetzt ein kamerabasierter Totwinkelassistent vorm Hintermann, zeigt per Mäusekino, was neben dem Auto so los ist. Der Navi-Screen ist jetzt 26 cm groß (10,25 Zoll), bindet »

▲ Touch-Navi im Sichtfeld, Kurzwahlta-
sten, Klimaregler
darunter. Und
echte Rund-
instrumente - da
fühlte dich wohl



„Mehr als
1000 km mit
dem Kia
Stinger an
einem Tag.
Und dann
steigst du
aus, guckst
das Auto an
und schreist:
Zu-ga-be!“

Andreas May,
Chefreporter

» Sitzen hinten?
Gar nicht mal
schlecht für solch
ein Sport-
coupé. Aber die
Füße passen
leider nicht unter
den Vordersitz



Audi Forum in Ingolstadt, der Stinger sorgt für Farbe. Wussten Sie, dass Kia-Designer Peter Schreyer auch den Audi TT erfunden hat? Der Mann kann's halt ...



EXTRATOUR



< Blick unter die laaange Haube: 3,3-Liter-V6 mit 366 PS, 270 Sachen Spitze. Eine Tankkarte wäre ganz gut: Wir brauchen 12,5 Liter



< Daimler-Zentrale Stuttgart-Untertürkheim, wir fahren Kreise um Mercedes. Liegt daran, dass es da einen Kreisverkehr gibt

✓ Gibt dir in der Kurve Sicherheit wie die Deutsche Bank, hat ja Allrad. Aber du kannst den Stinger auch mit dem Popo tanzen lassen

>> die Onlinedienste UVO Connect mit ein. Der Ausstiegswarner würde Alarm schlagen bei nahenden Autos oder todesmutigen Radfahrern. Der Tempomat arbeitet mit dem Navi zusammen, der Frontkollisionsswarner überwacht beim Linksabbiegen auch den Gegenverkehr, der aktive Spurhalte-Assi erkennt neben Markierungen auch Straßenränder, der Querverkehrswarner kann jetzt Notbremsung. Uns ist das ganze Gepiepse und Getue wurscht, denn ein Stinger ist zum Fahren da!

Als die ersten 370 Kilometer auf der Uhr stehen, stellen wir unseren Koreaner direkt vorm Audi Forum ab und kommen ins Grübeln. Hätte sich Design-Gott Peter Schreyer (heute 68) damals, als er den Audi TT und den A2 erfand, ausmalen können, mal Kia zu entwerfen? Irgendwie, nee, irgendwie ist das unvorstellbar. Kia versuchte in den 90ern, schlecht fahrende Design-Unfälle unters Volk zu bringen, hatte belanglose Typen wie den Shuma (*googeln Sie den nur, wenn Sie starke Nerven haben!*) oder den Carnival, eine Hollywoodschaukel für sieben Seekranke. Für diese Marke hat Schreyer also den Stinger entworfen. Als wir ihn 2017 in der Frankfurter Europazentrale trafen und einen Audi S5 neben den Stinger stellten, guckte Schreyer abwechselnd auf beide Autos, lächelte und nickte zufrieden.

454 von 64 296 neuen Kia hießen bei uns im vergangenen Jahr Stinger, und wir feiern auf dem Weg nach München die Koreaner dafür, dass sie sich ein Auto leisten, mit dem sie kein Geld verdienen. Aber so viel fürs Image tun. Als wir das Foto vorm Vierzylinder schießen, müssen wir an unsere kleine Runde mit dem Stinger auf dem Testtrack von Namyang, Südkorea, denken. Albert Biermann, der über 30 Jahre Hochleistungswagen für die BMW M GmbH entwickelt hat, saß himself am Steuer und führte den neuen Driftmodus im Stinger vor – und freute sich wie ein kleines Kind, als der Wagen erst schräg und dann wieder geradeaus fuhr. Der Mann vom M hat dafür gesorgt, dass der Stinger Freude am Fahren macht, heckbetonter Allrad, du kannst mit dem Popo wackeln oder kommod und ohne großes Gewackel über Landstraßen pesen. Nur beim Rangieren, Stichwort Wendekreis wie ein alter Volvo, da merkst du die Länge.

Aber wissen Sie was? EGAL! Von München sind es 228 Kilometer nach Stuttgart, und als wir vor der Daimler-Konzernzentrale diesen Kreisverkehr sehen, drehen wir Runde um Runde und fahren Kreise um Mercedes.

Jetzt stehen wir also nach zwölf Stunden und 1048 Kilometern an der Tanke, gucken in die Waschanlage. Und denken: ZU-GA-BE! 🚗



KIA STINGER GT

Motor
Sechszylinder, Twin-Turbo, vorn längs
Hubraum
3342 cm³
Leistung
269 kW (366 PS) bei 6000/min
max.
Drehmoment
510 Nm bei 1300–4500/min
Antrieb
Allrad/Achtstufen-automatik
L/B/H
4830/1870/1400 mm
Leergewicht
1933 kg
Kofferraum
406–1114 l
0–100 km/h
5,4 s
Höchstgeschw.
270 km/h
Verbrauch
10,9 l/100 km (WLTP komb.)
Abgas
CO₂ 247 g/km (WLTP komb.)
Preis
57900 Euro



Höhe 480 mm

Tiefe max. 1860 mm
Tiefe min. 1000 mm

Breite 975 mm

< Große Heckklappe, Rückbank zwei Drittel/ein Drittel klappbar. Und die Seitenteile haben sie fein mit Teppich verkleidet

BMW-Vierzylinder in München, hier trauern sie noch Albert Biermann nach. Der Ingenieur hat früher BMW-M-Modelle schnell gemacht. Jetzt eben Kia

