
Vorstellung Kia Stinger: Stachel im Premiumfleisch

Von Axel F. Busse

Von der Studie bis zum Serienfahrzeug ist es ein langer und oft steiniger Weg. Wohl deshalb hat es rund sechs Jahre gedauert, bis Kia mit dem Modell Stinger seine Idee von einem stattlichen Gran Turismo realisiert. Der veritable Viertürer überrascht mit reichlich Leistung und üppiger Ausstattung, Kia-Geschäftsführer Steffen Cost mit einer unerwarteten Offenbarung: Es gehe gar nicht in erster Linie ums Geldverdienen.

Dem Stinger falle die Aufgabe zu, so Cost bei der Fahrvorstellung des Wagens, eine Botschaft von hoher Qualität und technischer Kompetenz bei den möglichen Kunden zu platzieren. Das Auto führe künftig als Flaggschiff und Imageträger die Kia-Modellreihen an. Man wolle zeigen, so der Deutschland-Chef, dass Kia im Vergleich zu etablierten europäischen Marken „technisch nicht nur mithalten, sondern sie in einzelnen Fällen vielleicht sogar übertreffen kann“. Während der Entwicklung zog das Team immer wieder Vergleiche mit dem Audi A5 Sportback und dem BMW 4er Gran Coupé heran. Auch der Volkswagen Arteon oder der Infiniti Q50 könnten als Zielscheiben gelten.

Angesichts dieser Voraussetzungen verblüfft die angriffslustige Namensgebung (sting = engl. Stachel) schon nicht mehr so sehr. „Stinger“, als Ein-Mann-Boden-Luft-Rakete vor gut 25 Jahren bei der Bundeswehr eingeführt, öffnet einen weiten Assoziationshorizont. Soll er vermeintliche Segmentüberflieger auf die Erde zurück holen? Oder als „Flack-Schiff“ saturierte Premiumanbieter unter Feuer nehmen? Tatsache ist, dass der Stinger viel Neues ins Kia-Portfolio bringt. Ein derart leistungsstarkes Produkt war ebenso wenig vorhanden wie ein Auto mit Heckantrieb. Gleichzeitig markiert der GT ein Ausstattungsniveau, das für alle Varianten zum Beispiel Lederpolster, Navigationssystem, Head-up-Display oder Spurhalte-Assistent ab Werk vorsieht – Merkmale, die bei deutscher Konkurrenz nur gegen Aufpreis erhältlich sind.

Von der hinreißenden Optik der Studie von 2011 konnten einige Details in die Serie gerettet werden. Der Mix aus senkrechten und waagerechten Lufteinlässen an der Front gehört ebenso dazu wie die geschwungene Leuchtengrafik und die Spoilerlippe am Heck. Mit 4,83 Metern Länge ist der Stinger sogar ein wenig kürzer als der Optima, was der Stellung des Neulings in der Markenhierarchie aber keinen Abbruch tut. Wenn Ende Oktober die Markteinführung in Deutschland vonstatten geht, stehen vier verschiedene Varianten in der Angebotsliste. Das Leistungsspektrum reicht von 147 kW / 200 PS bis 272 kW / 370 PS und die Preisspanne von 43 990 bis 54 900 Euro. Zwei Versionen sind mit Hinterrad-, zwei mit Allradantrieb ausgestattet, alle nutzen für die Kraftübertragung eine Achtgang-Automatik.

Wer mit den großen Hunden bellen will, darf bei der Fahrwerkstechnik nicht kleinlich sein, weshalb ein adaptives Dämpfersystem mit einstellbaren Fahrmodi zum Einsatz kommt. Außer der „Smart“-Einstellung, die es den Sensoren überlässt, das Auto dem individuellen Fahrstil und dem Straßenverhältnissen anzupassen, kann außerdem zwischen Eco, Comfort, Sport und Sport+ gewählt werden. Die damit verbundenen Veränderungen betreffen außer der Absorbtionsfähigkeit die Kennlinien von Gasannahme und Lenkung, die Eingriffsschwellen der Stabilitätssysteme sowie die Abgasanlage.

Bei Fahrttests unter verschärften Bedingungen auf abgesperrter Strecke zeigte sich allerdings, dass die Spreizung der unterschiedlichen Einstellungen durchaus deutlicher hätte ausfallen können. Insbesondere die Sport-Modi bieten noch Raum für eine spitzere Auslegung. Das Acht-Gang-Automatikgetriebe aus eigener Fertigung beeindruckt mit geschmeidigen und schnellen Gangwechseln, allerdings fehlt ihm die Fähigkeit, heftiges

Abbremsen als Signal für konsequentes Herunterschalten zu deuten. Wer hurtig aus der Spitzkehre kommen will, muss da schon mal mit den Lenkradpaddeln nachhelfen. Und wer es mit dem Wechsel von Spurt und Verzögerung all zu bunt treibt, kann sogar die im Topmodell serienmäßigen Brembo-Bremsen zu spürbarem Fading verleiten. Insgesamt präsentierte sich die 370-PS-Version aber als ausgewogene und leicht zu beherrschende Fastback-Limousine mit ausgeprägten sportlichen Talenten. Dass inklusive Insasse satte zwei Tonnen ums Eck zu wuchten sind, war ihr dabei nicht anzumerken.

Im Normalbetrieb dürfte der Stinger seiner GT-Bestimmung folgend eher bei der zügigen, aber gelassenen Autobahnfahrt zum Einsatz kommen. Mehr als 400 Liter Kofferraumvolumen erlauben längere Ausflüge mit vier Personen. Die rückwärtigen Passagiere nehmen auf Polstern Platz, deren Sitzflächen nach hinten eine deutliche Abwärtstendenz aufweisen. Mit diesem Trick lässt sich ausreichende Kopffreiheit im Fond generieren. Die vorderen Sitze weisen zahlreiche elektrische Verstellmöglichkeiten auf und entsprechen in Polsterungskomfort sowie Seitenhalt durchaus Premiumansprüchen.

Es hat schon etwas tröstliches, wenn man nach längerer Suche im Stinger-Innenraum ein paar Plastikverkleidungen findet, die nicht ohne Geschick auf Aluglanz getrimmt sind und dem sonst hochwertigen Ambiente eine Nuance von Kostenbewusstsein geben. Denn was sonst alles an Ausstattung auf der All-Inklusiv-Liste der GT-Version steht, sucht seinesgleichen. Praktisch sind nur noch ein elektrisches Glasdach und die Metalliclackierung (zu je 690 Euro) als Option bestellbar. Belüftete Sitze und Rückfahrkamera, elektrische Heckklappe, 19-Zoll-Alus und Berganfahrhilfe, Torque Vectoring und Lauch Control, LED-Hauptscheinwerfer und Lenkradheizung, Harman-Kardon-Soundsystem, Spurhalte-, Spurwechsel- und Totwinkelassistent sowie Rundumsichtkamera und Verkehrszeichenerkennung – alles drin. Und noch mehr.

Man fragt sich, wo wohl die Schwächen dieses auch ästhetisch gewinnenden Newcomers liegen mögen. Sicher nicht in der Tatsache, dass bei den Testfahrten die Sollwerte des Verbrauchs überschritten wurden. Daran hat man sich gewöhnt. Und auch der Diesel, dessen grundsolider und geräuscharmer Motor von dem des Sorento abgeleitet ist, gibt sich keine Blöße. Mit stattlicher Durchzugskraft soll er für rund 60 Prozent der Bestellungen sorgen. Es ist der fehlende Alternativantrieb, der die Strahlkraft des Stingers etwas verschattet. Kia beherrscht, siehe Optima, die Plug-In-Hybrid-Technik bestens, so dass ein teilelektrischer GT wohl das Tüpfelchen auf dem „i“ gewesen wäre. (ampnet/afb)

Daten Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,83 x 1,87 x 1,40

Radstand (m): 2,91

Motor: V6-Turbobenziner, Direkteinspritzung, 3342 ccm

Leistung: 272 kW / 370 PS bei 6000

Maximales Drehmoment: 510 Nm bei 1300-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,6 l

Leergewicht/Zuladung: 1909-1971 kg / max. 416 kg

Gepäckraum: 406–1114 Liter

Reifengröße (v/h): 225/40 R19, 255/35 R19

Basispreis: 54 900 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



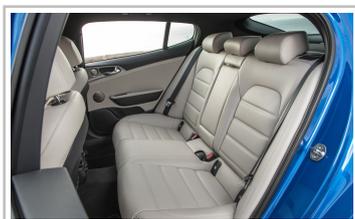
Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Stinger.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia