
Praxistest Kia Stinger 3.3 T-GDI: Entweder ganz oder gar nicht

Von Dennis Gauert, cen

Der Kia Stinger ist ab sofort nur noch in der bärenstarken Variante mit 3,3-Liter-Biturbo-Motor zu bekommen. Die sportliche Schräghecklimousine bietet acht automatische Gangwechsel, sieben Jahre Garantie, sechs Zylinder, fünf Sitzplätze und Antrieb auf vier Rädern – und die Koreaner verlangen dafür nur zwei Drittel des Kaufpreises der Konkurrenz, inklusive navigationsbasierter autonomer Fahrfunktionen.

Das Facelift des Kia Stinger ist für Neulinge kaum erkennbar. Zu selten sieht man ihn auf deutschen Straßen herumkurven, zu detailreich sind seine Designelemente. So bleibt manchem vielleicht die neue Silhouette der LED-Scheinwerfer verborgen oder gar die Rennflaggenoptik im unteren Teil der Rückleuchten. Auch die Endrohre der Abgasanlage fallen nun etwas größer aus. Gekrönt wird die Auffrischung mit neu designten 19-Zoll-Felgen. Nicht weniger opulent gestaltet sich die erweiterte Farbauswahl beim Ambientelicht: 64 Farben dürfen nun vom Fahrer gegeneinander abgewägt werden.

Das vollere Paket kostet ab sofort auch etwas mehr: Bei 57.900 Euro geht es los. Damit ist der Stinger GT 2000 Euro teurer geworden. Der Preis umfasst allerdings so gut wie alle Ausstattungsdetails, nur noch individuelle Wünsche wie das Material der Innenausstattung kommen obendrauf. Dennoch erscheint der Schachzug der Koreaner unüblich – insbesondere deshalb weil es beim Facelift nur noch eine Motorisierung gibt, was die Produktion theoretisch vereinfachen dürfte.

Leistung auf Ghibli-Niveau

Aus 3,3 Litern Hubraum und zwei Turbinen kann sich der Fahrer jederzeit 510 Newtonmeter Drehmoment abholen, 366 PS liegen bei 6000 Touren an. Laut Tacho bringt unser Testwagen den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 km/h in 5,4 Sekunden hinter sich. 200 km/h erreicht der Stachel (Stinger) aus Asien in etwa 19 Sekunden und spurtet weiter bis auf 270 km/h. Allein in Anbetracht der Fakten hat der Stinger schon das Zeug zum Traumwagen. Mehr Feuer spuckt auch ein ebenso selten gesehener Ghibli nicht, mit dem Maserati einst die Gran-Turismo-Klasse eröffnete.

Im Innenraum herrscht eine angenehme Atmosphäre, die sich aus sportlichen Elementen, bequemen elektrisch verstellbaren, belüfteten Ledersitzen mit Memoryfunktion sowie Kias Infotainment-Konzept zusammensetzt, das dank Harman-Kardon-Lautsprechern eine imposante Konzertkulisse aus dem Ärmel schüttelt. Allenfalls die Airbagabdeckung des Lenkrads bricht mit dem Niveau, das die Koreaner hier am europäischen Geschmack orientiert angerichtet haben. Der Sitzkomfort ist sehr gut, hinten können auch große Menschen zusteigen, sollten aber beim Einstieg die Dachlinie im Auge behalten.

Je nach Fahrprogramm rücken dem Fahrer die Seitenwangen zu Leibe, im Sportmodus schmiegen sie sich fest an und bieten guten Seitenhalt, in der Komfortstufe genießt der Fahrer mehr Freiheit und Entspannung. Ähnlich verhält es sich auch beim Fahrwerk und dem Automatikgetriebe: Zwischen schnellen Gangwechseln und garstigem Triebwerk oder sanfter Gangart mit weichen Schaltvorgängen kann der Fahrer wählen. Das Eco-Fahrprogramm nimmt etwas Leben aus dem Antriebsstrang und spart Sprit.

Der reine Fahrspaß kostet 16 Liter

Von dem gönnt sich unser Stinger GT gern: 16 Liter kostet der Betrieb im Sportmodus mindestens. Die deutschen Platzhirsche verhalten sich unter Last nicht weniger durstig, können beim Cruisen aber besser sparen als unser Testwagen, der sich im Flachland

mindestens elf Liter gönnte. So richtig zeitgemäß ist das nicht. Auch die Automatik liefert nicht ganz so pfeilschnelle Wechsel wie ein DSG aus Wolfsburg oder die ZF-Wandlerautomatik bei BMW, Jaguar und Maserati. Der Kia tummelt sich eher im Bereich des Cadillac CT6.

Das gilt auch für die Fahrdynamik. Zwar erinnert der Koreaner vom Gemüt her an einen BMW, hält beim Fahrwerk aber nicht ganz Schritt mit den Bayern. In der Komforteinstellung bietet es weichen Ausgleich und schwingt hinten im Stil der Amis etwas nach, in der Stufe Sport wirkt es harmonisch knackig und geerdet, pariert Lenkbefehlen sofort. Beim Abbiegen jedoch greift der Stinger, der ohne ein Sperrdifferential auskommt, kurz ins Leere und schickt einen Ruck durch den Antriebsstrang.

Braucht man koreanische Donuts?

Kia hat im Stinger GT nun auch eine Driftfunktion eingebaut, die situationsabhängig 100 Prozent des Drehmoments auf die Hinterachse verteilt: Solange die Steuergeräte und Sensoren meinen, es handle sich um eine Fahrsituation mit fahrbahnbedingtem Traktionsverlust, greift der Fahrer auf einen hecklastigen Allradantrieb mit leichtem Quertrieb zu. Ist ein bestimmter Winkel überschritten und die Geschwindigkeit gering genug, wird die Kraft voll nach hinten verteilt. So richtig intuitiv geschieht der Zauber nicht, aber immerhin: Donuts kommen dabei heraus. Ob ein Gran Turismo diese Funktion bieten muss, sei dahingestellt.

Der Stinger jedenfalls bietet nicht nur auf der Ebene Fahrspaß starke Argumente, sondern auch wenn es um den Komfort und die autonomen Fahrfunktionen geht: Bei Bedarf kann der Wagen teilautonom gefahren werden, das heißt Lenkrad, Geschwindigkeitsregelanlage und Navigation übernehmen die Steuerung. Sobald Fahrbahnmarkierungen gut sichtbar sind, übernehmen die Systeme zuverlässig auf Niveau der Platzhirsche aus Europa.

Fazit: Der Kia Stinger GT vereint komfortables Reisen, aufregendes Design und sportliche Gene in einem Rundum-sorglos-Paket. Damit wird der Gran Turismo für die Koreaner zu einem wichtigen Achtungserfolg. Mit knapp 58.000 Euro ist er vergleichsweise günstig, aber auch durstig. Das liegt am Gewicht, das mit knapp zwei Tonnen für diese Klasse zu hoch ist und zu einem Durchschnittsverbrauch von mindestens elf Litern führt. Auch die Versicherungseinstufung ist hoch. (ampnet/deg)

Daten Kia Stinger 3.3 T-GDI AWD GT

Länge x Breite x Höhe (mm): 4830 x 1870 (o. Spiegel) x 1400
Radstand (mm): 2905
Motor: V6-Biturbo-Benziner, 3342 ccm
Leistung: 269 kW / 366 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 510 Nm bei 1300–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek.
Normverbrauch: 10,4 Liter
Testverbrauch: 13 / 16 Liter (Comfort / Sport)
CO₂-Emissionen: 238 g/km
Effizienzklasse: F
Tankinhalt: 60 Liter
Kofferraumvolumen: 406–1114 Liter
Garantie: 7 Jahre
Basispreis: 57.900 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



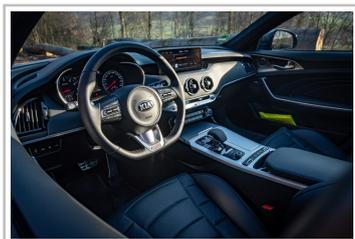
Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



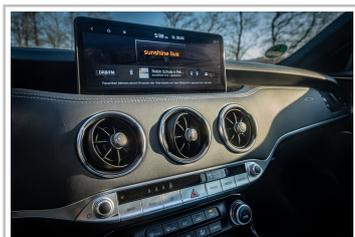
Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



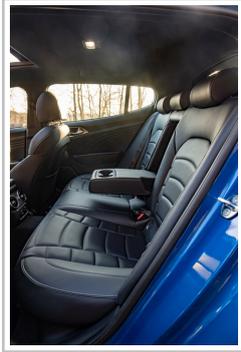
Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Kia Stinger GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
