
Praxistest Kia Stinger GT: Der 270 km/h schnelle Geheimtipp

Von Guido Borck, cen

Mit dem Stinger GT hat die koranische Hyundai-Tochter Kia einen attraktiven Gran Turismo im Programm, der ganz besonders auf die Herzen von sportlich ambitionierten Fahrern abzielt. Die gut 4,83 Meter lange Coupé-Limousine bringt es auf eine Leistung von 366 PS und tritt gegen die deutsche Premium-Konkurrenz vom Schlage eines Audi A5 oder BMW 4er an. Nur nicht beim Preis, der gilt mit vergleichsweise günstigen 59.620 Euro fast schon als ein Schnäppchen.

Der Stinger GT hinterlässt einen stimmigen Eindruck. Mit seiner flach geduckten Optik setzt er sich gekonnt in Szene. Hinzu kommt eine verlockende Vollausrüstung, die kaum noch Wünsche offenlässt. So stehen für die einzig erhältliche Ausstattungsstufe GT lediglich Leder, ein elektrisches Glasschiebedach, die klappengesteuerte Sportauspuffanlage oder etwa eine Drei-Schicht-Sonderlackierungen in der Preisliste. Zudem gewährt der Hersteller eine siebenjährige Garantie aufs Auto, die für zusätzliches Vertrauen sorgt. Aber reicht das, um potentielle Kunden ins Kia-Lager zu locken und wie sieht es mit den inneren Werten aus?

Unter der langen Motorhaube des Stinger arbeitet ein doppelt aufgeladener 3,3-Liter-V6-Benziner. Der Biturbo hängt lebendig am Gas und entfaltet sein maximales Drehmoment von 510 Newtonmetern schon bei frühen 1300 Umdrehungen in der Minute. Dementsprechend kraftvoll prescht der Stinger nach vorn. Wenn es sein muss, katapultiert der Koreaner seine Gäste in beeindruckenden 5,4 Sekunden auf Tempo 100, Schluss ist erst bei 270 km/h.

Schnell wechselt außerdem die Acht-Gang-Automatik ihre Fahrstufen und damit die geballte Power nicht in den Breitreifen verbraucht, gibt es einen Allradantrieb, der für den nötigen Gripp sorgt und der mit seiner hecklastigen Auslegung außerdem noch jede Menge Fahrspaß mitbringt. Seit dem Facelift im vergangenen Jahr hat sich der Spaß mit dem Stinger noch maßgeblich gesteigert, da ein mechanisches Sperrdifferenzial zu herrlichen Drifteinsparungen einlädt. Dies sollte aber bitte nur auf abgesperrten Strecken wie etwa einer Rennstrecke ausprobiert werden.

Der Kia liebt Kurven

Wie hoch das Potential des fahraktiven Kia liegt, lässt sich aber bereits schon auf herkömmlichen Asphalt erfahren. Trotz seiner 1,9 Tonnen Lebendgewicht gibt er sich agil und folgt aufgrund seiner knackig-direkten Lenkung zielgenau seinem auferlegten Kurs. Insbesondere kurvenreiche Landstraßen liebt der Stinger und ist dabei in seinem Element. Dazu passt auch das adaptive Fahrwerk, das mit seiner straffen Auslegung und trotz allerhand sportlicher Gene noch genügend Restkomfort für die Langstrecke bietet.

Wer es allerdings permanent zu forsch angeht, wird den angegebenen Verbrauch von 10,4 Litern Super nur schwer schaffen. Zwar nahm sich der Stinger in unserem Praxistest noch vertretbare 11,1 Liter im Schnitt, wird der Koreaner auf der Autobahn jedoch häufig von der Leine gelassen, müssen oftmals über 13 Liter einkalkuliert werden.

Das Raumangebot fällt dagegen großzügig aus. Fahrer und Beifahrer freuen sich über reichlich Bewegungsfreiheit auf den bequemen Sportsitzen und viele Ablagemöglichkeiten. Und der üppige Radstand von 2,90 Metern bietet auch den Mitreisenden im Fond reichlich Platz für die Knie. Für große Personen über 1,85 Meter fällt die Luft über dem Dachhimmel allerdings dünn aus, was aber für eine viertüriges

Mittelklasse-Coupé immer noch in Ordnung ist. Schließlich bieten die deutschen Mitbewerber in diesem Punkt auch nicht viel mehr. Dies gilt ebenso für das bescheidene Kofferraumvolumen von 406 bis maximal 1114 Litern des Kia. Allerdings lässt sich das Gepäckabteil über eine große Heckklappe einfach beladen. Einzig die maximale Zuladung fällt mit nur 392 Kilogramm für einen ausgewachsenen Fünfsitzer wie den Stinger GT ziemlich mager aus.

Das war es aber auch schon in Sachen Kritik. Der 10,25 Zoll große Touchscreen erweist sich als intuitiv bedienbar und das Multimediasystem gefällt mit einer schnellen Routenberechnung. Darüber hinaus fällt das Angebot an Fahrerassistenten umfangreich aus. Angefangen beim Totwinkelwarner, der beim Blinkersetzen die Kamerabilder des rückwärtigen Verkehrs in das Instrumentendisplay einblendet, über den adaptiven Tempomaten bis hin zum Kollisionswarner ist alles serienmäßig an Bord. Da außerdem die Verarbeitungsqualität mit ansprechenden Materialien im Innern hochwertig ausfällt, kann der kostengünstige Stinger durchaus mit seiner Premium-Konkurrenz locker mithalten und gilt als ein ebenbürtiger Geheimtipp. (Guido Bock, cen)

Daten Kia Stinger GT

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

Radstand (m): 2.90

Antrieb: V6-Benziner, 3342 ccm, Biturbo, Allrad, Sperrdifferenzial, 8-Gang-Automatik

Leistung: 269 kW / 366 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 510 Nm bei 1300 U/min bis 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 10,4 Liter Super

CO₂-Emissionen: 238 g/km (Euro 6d)

Effizienzklasse: F

Testverbrauch: 11,1 Liter Super

Leergewicht / Zuladung: min. 1933 kg / max. 392 kg

Kofferraumvolumen: 406–1114 Liter

Wendekreis: 11,7 m

Bereifung: v: 225/40 R 19, h: 255/35 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,31

Wartungsintervalle: alle 10 000 km / 12 Monate

Basispreis: 59.620 Euro

Testwagenpreis: 60.110 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia
