

---

## Der Kia EV6 GT und der Stinger GT bitten zum Tanz

Von Guido Borck, cen

Unser Vorhaben: Wir lassen einen leistungsstarken Allrad-Benziner gegen einen noch leistungsstärkeren Allrad-Stromer antreten und wollen mit den unterschiedlichen Antriebskonzepten herausfinden, welches mehr Fahrspaß bringt. Doch nehmen wir das Thema nicht ganz so bierernst, denn wir wollen mit beiden Driften, also reichlich Querfahren. Bis ans Limit. Ja, manchmal schießen wir sogar ein wenig über das Ziel hinaus. Hierzu haben wir den Kia Stinger GT gegen den brandneuen Kia EV6 GT zu einem markeninternen Duell herausgefordert.

Power haben die beiden mehr als genug. Der Stinger GT bringt es auf 366 PS (269 kW), während der Elektro-Crossover EV6 GT mit satten 430 kW (585 PS) dagegenhält. Zwei völlig unterschiedliche Quertreiber, wie sich später herausstellen wird.

Bevor es losgeht, möchte ich mich zunächst bei allen Reifen entschuldigen, dessen Leben ich bei den vielen Drifteinlagen zerstört habe. Es tut mir leid, echt wirklich leid um die schönen vielen Michelin Pilot Sport, die auf diese Weise einfach draufgegangen sind. Nagelneue Pneus, die sich nach ein paar Stunden in Rauch aufgelöst haben. Sie heulten jämmerlich und stanken fürchterlich, dann waren sie reif für die Tonne. Aber die Versuchung auf dem Hockenheimring war einfach viel zu groß und der Fun-Faktor enorm. Der traditionsreiche Kurs in Baden-Württemberg eignet sich hervorragend zum Auskosten der Querdynamik. Auf den Freiflächen gibt es viele Auslaufzonen und auf dem abgesperrten Terrain ist eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer vollkommen ausgeschlossen.

Hier warten auch die Instrukturen von der Firma „Quer ist mehr“. Sie sind mindestens genauso verrückt wie wir, aber absolute Voll-Profis in ihrem Bereich. Die Jungs wollen uns in die Geheimnisse des Driftens einweihen und präsentieren uns die Autos. Auf der einen Seite der Stinger GT, der bisher als der stärkste Kia in der Firmengeschichte der Koreaner galt. Sein 3,3-Liter Turbobenziner leistet 366 PS, entfaltet 510 Newtonmeter Drehmoment und schickt seine Kraft mittels Allradantrieb an alle vier Räder weiter. Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der Stinger in 5,4 Sekunden, Spitze: 270 km/h. Leider sind seine Tage gezählt. Die Kia-Elektrostrategie lässt keinen Platz mehr für leistungsstarke Verbrenner. Aus diesem Grund wurde das Modell soeben ersatzlos aus den Bestelllisten genommen. Jammerschade, denn der Stinger ist und war ein gediegenes Reiseauto und ein schickes zugleich. Bevor er verschwindet noch schnell ein Tipp an alle Interessenten: Sie sollten sich beeilen. Mit etwas Glück findet der Kia-Händler noch einen nagelneuen Stinger GT aus den schwindenden Lagerbeständen.

Driften will gelernt sein

Ganz frisch im Programm ist dagegen der Kia EV6 GT. Der batterieelektrische Crossover verfügt über noch mehr Power als der Stinger GT und übernimmt die Rolle des Leistungsprimus der Marke. Satte 585 PS aus zwei Elektromotoren und 740 Nm Drehmoment versprechen so einiges. Aus dem Stand spurtet der Allrad-Stromer in nur 3,5 Sekunden auf die Hunderter-Marke und Schluss ist erst bei 260 km/h. Von den Fahrleistungen liegt der EV6 GT auf dem gleich hohen Niveau wie ein Porsche Taycan GTS und dank 800-Volt-Schnellladetechnik kann er genauso schnell Strom zapfen wie der Zuffenhausener. Allerdings kostet der Koreaner mit 69.990 Euro noch nicht einmal die Hälfte von dem, was die Stuttgarter für ihren Taycan GTS aufrufen. Der Einstiegspreis liegt bei 134.214 Euro, ohne Extras wohlgermerkt.

Fangen wir mit dem Stinger GT an und lauschen den ersten Anweisungen aus dem Instrukturen-Team. „Die hohe Kunst unserer Drift-Challenge liegt darin, das Auto mit

---

gezielten Gasstößen und Lenkbewegungen quer zu halten. Und zwar so, dass der Stinger auf der Kreisbahn in permanenter Querdynamik gehalten wird, um eine Runde nach der anderen zu drehen“, schallt es aus dem Funkgerät im Auto. Theoretisch kein Problem, schließlich kann der Stinger GT sehr gut driften, da bei ihm der Allradantrieb heckbetont ausgelegt ist. Und seit der letzten Modellüberarbeitung vor gut drei Jahren kam zum serienmäßigen Lieferumfang sogar ein mechanisch unterstützendes Sperrdifferenzial dazu.

Darüber hinaus wird der Fahrspaß im Kia noch über einen speziellen Drift-Modus gewaltig gesteigert. Hierzu wähle ich über den Drehschalter das Sport-Plus-Programm und halte danach die ESP-Taste drei Sekunden lang gedrückt. Anschließend stellt der Koreaner seine Sinne auf scharf. Oder besser gesagt, auf ultrascharf, da sich das bisher noch lammfromme Fahrverhalten nun in ein radikales verändert. Der elektronische Helfer ist komplett abgeschaltet und die Kraft, die der 3,3-Liter-V6 erzeugt, wird auch schon mal zu 100 Prozent an die Hinterachse weitergereicht. Jedoch scheitert der erste Versuch mit dem Stinger GT klaglos. Mein geplanter Drift endet in einem heftigem Untersteuern, bei dem die Vorderräder hilflos zum Kurvenaußenrand schachern.

Was zunächst wie ein Kinderspiel aussieht, entpuppt sich in Wahrheit als harte Arbeit hinterm Lenkrad. Die Kraft des Biturbos setzt Anfangs etwas verzögert ein, nach einer gefühlten Gedenksekunde schießt der Stinger GT allerdings mit voller Kraft voran. Auf diese Charakteristik muss man sich erst einmal einstellen und anpassen. Nächster Versuch. Ich gebe weniger Gas, während ich versuche die Acht-Gang-Automatik über die Lenkrad-Paddels in der zweiten Fahrstufe zu halten, um die unbändige Power besser zu kontrollieren. Was nach etlichen Runden zum Scheitern drohte, klappt nun endlich. Der Stinger zieht mit ausscherendem Heck seine Bahnen quer, einzig die Rundenzahl lässt noch zu wünschen übrig. Es könnten deutlich mehr sein. Trotzdem wurde das Prinzip verstanden. Wenig Gas geben, dann ein kräftiger Gasstoß und sofort gegenlenken. So funktioniert's.

Der Stromer ist ein extremer Quertreiber

Nun ist der potente Stromer an der Reihe. Sein Drift-Modus wird über die GT-Lenkradtaste aktiviert, das ESP ist deaktiviert und der erste Querversuch endet mit einem fatalen Dreher. Der EV6 GT fährt sich vollkommen anders als der Stinger und zeigt einen völlig anderen Charakter. Der Stromer entfaltet bereits ab den ersten Umdrehungen der Elektromotoren seine geballte Kraft. Dann zerren sofort 740 Nm Drehmoment an der Hinterachse, die es zu beherrschen gilt. Kein leichtes Unterfangen. Um mit dem EV6 driften zu können, musst du völlig umdenken. Die Gas- beziehungsweise Stromstöße müssen in wesentlich gezielteren Impulsen als beim Stinger kommen und sobald das Heck ausschwenkt, musst du noch schneller gegenlenken.

Dies erfordert vom Piloten noch mehr Konzentration und vor allem: Übung, Übung und nochmals viel Übung. Zum Querfahren mit dem EV6 GT dient ebenfalls ein Sperrdifferenzial, doch der Bereich in dem das rechte Pedal bewegt werden muss, ist extrem klein. Damit das Heck draußen bleibt, dürfen die Stromstöße nur kurz sein und es muss immer genau beobachtet werden, was der EV6 GT daraus macht. Gegenlenken, aber nicht zu viel. Ansonsten folgt eine rauchende 360-Grad-Pirouette. Sobald der Hintern des EV6 GT zu stark keilt, muss die Lenkung sofort zurückgenommen werden und das in einem ultrakurzen Bereich von einem Wimpernschlag. In einem leistungsstarken Elektroauto wie dem EV6 GT geschieht alles viel schneller und noch wesentlich direkter als mit dem Verbrenner. Teildrifts gelingen prima mit dem koreanischen Stromer. Ihn aber in einer kompletten Runde so zu halten, so dass der Streckenverlauf durch die Seitenscheibe beobachtet werden kann, misslingen. Selbst nach mehreren Anläufen.

Trotzdem war der Tag mit den beiden Quertreibern eine Riesen-Gaudi. Auch wenn der Stromer auf der Kreisbahn schwieriger zu beherrschen ist, hat das Querfahren mit ihm noch wesentlich mehr Spaß gemacht. Und aus unserer verrückten Idee nehmen wir am

---

Schluss wichtige Erkenntnisse mit: Wer ein Fahrzeug in solchen extremen Situationen beherrscht, kann im Straßenverkehr in schwierigen Gegebenheiten sein Auto wesentlich besser kontrollieren. Hierzu muss es nicht unbedingt eine außergewöhnliche Drift-Challenge sein. Ein einfaches Fahrsicherheitstraining reicht schon vollkommen aus. Damit können sowohl Anfänger wie Routiniers ihre Fahrpraxis verbessern, auf herausfordernde Alltagssituation besser reagieren und so dazu beitragen, schwere Unfälle zukünftig zu vermeiden. (Guido Borck/cen)

---

## Bilder zum Artikel



Kia EV6 GT und Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT bei der Drift-Challenge auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV6 Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV6 GT im Drift.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV6 GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV6 GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT bei der Drift-Challenge auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT bei der Drift-Challenge auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---



Kia EV6 Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT und Stinger GT im Drift auf dem Hockenheimring.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia EV6 GT und Stinger GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

---