



KIA Stonic 1.0 T-GDI Spirit

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Der SUV-Markt boomt - auch im Kleinwagensegment - und Kia bereichert diesen jetzt mit dem neuen Stonic. Dieser stellt mit einer Länge von knapp 4,15 m das kleinste SUV-Modell des Herstellers dar, bietet aber dennoch zumindest vorn ein gutes Platzangebot - hinten fällt die Beinfreiheit nicht gerade üppig aus. Das Raumgefühl wird vorn wie hinten durch den hohen unteren Scheibenrand und die schmalen Seitenfenster aber etwas gemindert.

Das Interieur ist solide verarbeitet und ansprechend designt, die Materialien wurden aber einfach gehalten. Die Bedienung geht leicht von der Hand, Helferlein wie Tempomat sowie Licht-, Fernlicht- und Regensensor unterstützen den Fahrer bei der Ausstattung Spirit ab Werk. Darüber hinaus bietet der Stonic in der getesteten Variante serienmäßig eine Klimaautomatik, Lenkrad- und Sitzheizung vorn. Die Komfortausstattung ist umfangreich, das etwas steifbeinige Fahrwerk mindert den Fahrkomfort aber etwas. Für den Vortrieb stehen vier Motorisierungen zur Verfügung: Zwei Saugbenziner, ein Dieselmotor und der im Testwagen verbaute Turbobenziner mit einem Liter Hubraum und Direkteinspritzung. Von den drei Benzinern ist die Testmotorisierung die stärkste, besitzt aber auch gleichzeitig den niedrigsten CO₂-Ausstoß im Zulassungszyklus. In der Praxis zeigt sich der Stonic damit bestens motorisiert, der Verbrauch im ADAC Eco-Test fällt mit 6,21/100 km zufriedenstellend, für einen Kleinwagen aber nicht besonders niedrig aus. **Konkurrenten:** u. a. Citroën C3 Aircross, Fiat 500X, Hyundai Kona, Mazda CX-3, Opel Crossland X, Seat Arona.

- + Notbremssystem Serie (Spirit), lange Garantie, gute Fahrstabilität
- mäßiges Halogenlicht, wenig Beinfreiheit im Fond, recht laut im Innenraum, ungenügender Fenstereinklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich gefertigt, Kunststoffbeplanungen im unteren Bereich der Türen und um die Kotflügel sollen die Lackierung schützen. Im Detail fallen aber Dinge wie unverkleidete Steckverbindungen im Motorraum oder die aus mehreren Teilen zusammengesetzten Türen negativ auf. Auch dass in den Öffnungsbereichen von Klappen auf den Klarlack verzichtet wurde, zeigt den selbstauferlegten Sparzwang des Herstellers. Am Unterboden wurde beispielsweise mit Unterbodenschutz nur sparsam umgegangen und eine Motorverkleidung fehlt gänzlich.

3,3 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Stonic dürfen 460 kg zugeladen werden - davon 70 kg auf der stabilen Dachreling. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt bei 75 kg; gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.110 kg und ungebremste bis 450 kg gezogen werden - mehr darf man mit dem Dieselmotor auch nicht ziehen. Der Wendekreis fällt mit 11,3 m durchschnittlich aus.

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 45 Liter fassenden Tank über 725 km weit.

3,2 Licht und Sicht

Auch wenn der Stonic in SUV-Optik daher kommt, so ist die Sitzhöhe mit 46 cm im Vergleich zu einem Kompakwagen nicht deutlich höher, wodurch die Sicht auf den Verkehr auch nur durchschnittlich ist. Immerhin lassen sich die Karosserieenden gut abschätzen, auch wenn sie sich dem Blick des Fahrers entziehen.



Trotz versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht nach hinten durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.

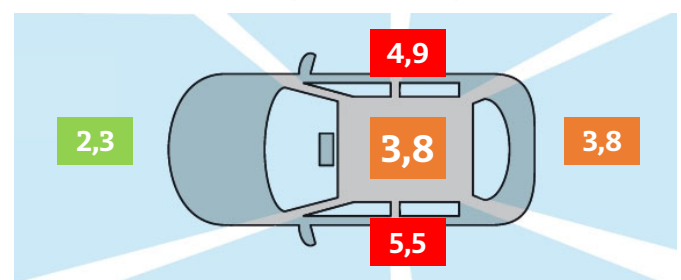
⊕ Die Verarbeitung im Innenraum ist gut. Das Cockpit ist solide gefertigt und gefällt mit klaren Linien. Nur wenige Teile zeigen beim beherzten Hinfassen etwas Spiel oder Knarzen.

⊖ Im Innenraum herrscht eine triste Materialauswahl, alle Oberflächen sind aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Immerhin sind das Lenkrad und der Schaltknäuf mit Leder bezogen. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab und nicht mit Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Ein Reifenreparaturset ist zwar serienmäßig, ein Ersatz- oder Notrad ist jedoch nicht erhältlich. Dies ist insofern ärgerlich, als dass das Reparaturset nicht bei allen Arten von Reifenschäden Hilfe leisten kann. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich. Es ist kein wirksamer Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen vorhanden.

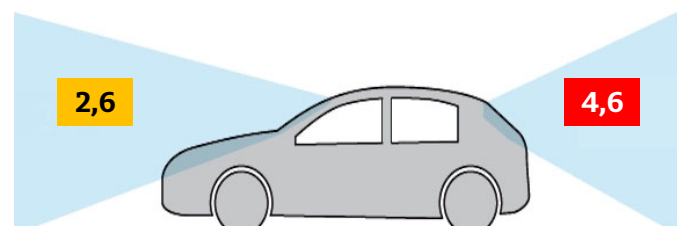
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ab der zweiten Ausstattungsvariante helfen Parksensoren am Heck und beim Spirit zusätzlich noch eine Rückfahrkamera beim Rangieren. Sensoren für die Front sind allerdings auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fallen die insgesamt breiten Dachsäulen negativ auf, besonders jedoch beeinträchtigen die massiven C-Säulen den Blick nach schräg hinten. Die Außenspiegel bieten ein durchschnittliches Sichtfeld nach hinten, der linke besitzt aber zumindest einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

Nachts leuchten Projektions-Halogencheinwerfer, die ohne Reinigungsanlage auskommen müssen, die Fahrbahn akzeptabel aus - ein besseres Xenon- oder LED-Licht

2,6 Ein-/Ausstieg

Der recht große Türausschnitt und die in angenehmer Höhe über der Straße positionierten Vordersitze (46 cm) würden einen komfortablen Ein- und Ausstieg ermöglichen, wenn da nicht der Schweller wäre. Dieser liegt zwar nicht so hoch, fällt aber sehr breit aus, wodurch man leicht mit dem Bein daran hängen bleibt und sich unter Umständen die Kleidung verschmutzt. Im Fond stört der Schweller nicht ganz so, allerdings fällt hier der Einstiegsbereich insgesamt beengter aus. Praktisch: Der Mitteltunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Haltegriffe am Dachhimmel stehen außer für den Fahrer für alle drei anderen außen Sitzenden zur Verfügung.

3,4 Kofferraum-Volumen

Dass der Stonic dem Kleinwagensegment entspringt, merkt man an der Kofferraumgröße. Für die meisten Einkäufe sollten die 275 l bis zur Kofferraumabdeckung ausreichen. Bis zum Dach passen 360 Liter oder fünf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, fasst der Gepäckraum bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 610 l bzw. bis unter das Dach bis zu 1.015 Liter.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht manuell öffnen, zum Schließen gibt es praktische Griffmulden - ein elektrischer Antrieb ist nicht erhältlich.

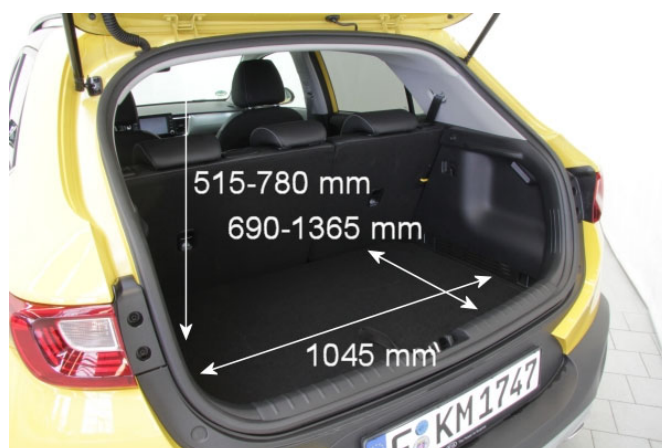
Beim Beladen stört die Ladekante, da sie mit 78 Zentimetern recht weit über der Fahrbahn liegt und das Gepäck weit angehoben werden muss. Ist der variable Kofferraumboden in oberer Position, befindet er sich elf Zentimeter und in unterer Stellung knapp 20 Zentimeter unterhalb der Ladekante. Ansonsten kann der nicht sehr tiefe Kofferraum vernünftig genutzt werden, wenn auch der Boden bei

wird für den Stonic allerdings nicht angeboten. Zudem ist die manuelle Leuchtweitenregulierung im Alltag aber ein echter Nachteil, da die Gefahr der Verkehrsblendung steigt. Das Fahrzeug blendet zumindest selbst das Fernlicht auf und ab und Abbiegelicht sorgt an Abzweigungen für eine etwas breitere Ausleuchtung des Kreuzungsbereichs (beides im Spirit Serie). Optional ist ein automatisch abblendender Innenspiegel erhältlich.

⊖ Bodennahe Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nahe am Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist eine Richtungsanzeige nicht möglich.

⊕ Mit dem im Testwagen verbauten, optionalen schlüssellosen Zugangssystem muss man den Schlüssel nur noch bei sich tragen und kann dann das Auto per Knopfdruck am Türgriff ent- und versperren. Auch der Motorstart funktioniert auf Knopfdruck. Nach dem Ab-/Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer und Spots an den Außenspiegeln das Fahrzeugumfeld.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 275 l Volumen ist der Gepäckraum des Stonic nicht gerade üppig ausgefallen.

umgeklappter Lehne ab der Rückbank leicht ansteigt.

⊖ Die Heckklappe schwingt nicht besonders weit auf, Personen ab einer Körpergröße von 1,85 m können sich sowohl an dieser als auch am stark abstehenden Schloss den Kopf stoßen. Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Das Umlegen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand, durch den kurzen Kofferraum kann man zudem auch hinter dem Auto stehend an die Entriegelungshebel an der Oberseite der Lehnen gelangen. Die Gurtzungen können dabei seitlich in der Verkleidung eingesteckt werden, damit sie beim Zurückklappen der

Lehne nicht eingeklemmt werden.

Ein Schienensystem oder ähnliches zum sicheren Verstauen einzelner Gegenstände ist nicht erhältlich, ein kleines Fach links im Kofferraum und der doppelte Kofferraumboden können aber Kleinkram aufnehmen.

2,9 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit ist ergonomisch gestaltet, das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen. Die Pedale sind zwar passend angeordnet, am Bremspedal fehlt aber ein Schutz, damit man nicht darunterrutscht. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist sowohl am Tag als auch nachts einwandfrei ablesbar. Der Bordcomputer stellt dem Fahrer alle wichtigen Betriebszustände und Verbrauchsinformationen zur Verfügung.

Das Infotainmentsystem mit dem weit oben positionierten Display ist einfach zu bedienen und bietet mit seiner Mischung aus Schnellwahltasten, Drehreglern für Lautstärke und Menüauswahl sowie Touchscreen eine gute Bedienbarkeit. Die Auf- und Abwärtsautomatik der Fenster-scheibe in der Fahrertür gefällt ebenfalls, leider bieten die anderen drei Scheiben diese Funktion nicht.

Die Funktionsgruppen sind klar voneinander getrennt und die Schalteranzahl geht grundsätzlich in Ordnung. Nur die Flut an Knöpfen auf dem Lenkrad erfordert aber eine gewisse Eingewöhnung, klappt im Alltag aber problemlos. Etwas umständlich: Die Fahrzeugeinstellungen werden via Bordcomputer und nicht im Hauptdisplay vorgenommen - zugunsten der Sicherheit sind Einstellungen nur im Stand bei angezogener Handbremse möglich. Die links vorm

Fahrerknie befindlichen und vom Lenkrad verdeckten Tasten fallen negativ auf. Im Dunkeln sind die wichtigsten Schalter beleuchtet. Unter anderem ein Licht- und Regensensor sowie ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützt den Fahrer im Spirit ab Werk. Der Tempomat zeigt allerdings die eingestellte Wunschgeschwindigkeit nicht im Kombiinstrument an.



Die Verarbeitung des Innenraums ist ordentlich, die verwendeten Materialien aber eher einfach und kostenorientiert. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gelingt ohne lange Eingewöhnungszeit.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Der Stonic Spirit bietet eine durchschnittliche Multimedia-Ausstattung. Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss und 3,5 mm-Klinkenstecker sind ebenso serienmäßig an Bord wie Apple CarPlay und Android Auto. Optional sind DAB-Empfang und ein Navigationssystem

(samt sieben Jahren Kartenupdates) erhältlich. Verbindet man das Mobiltelefon (Datentarif erforderlich) erhält man sogar Verkehrsdaten in Echtzeit.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das kleine SUV bietet vorn viel Platz für den Fahrer, der Sitz lässt sich für Menschen bis 1,95 m Größe zurückschieben - dabei bleibt noch Luft überm Scheitel. Das Raumgefühl im Innenraum ist trotz der nicht allzu

üppigen Fahrzeugbreite und der recht schmalen Seitenscheiben noch gut - dazu trägt auch der helle Dachhimmel des Testwagens bei.

3,7 Raumangebot hinten

Das gute Raumgefühl von vorn kann der Stonic hinten nicht halten. Die dynamisch gezeichneten hinteren Dachsäulen sorgen dafür, dass die Aussicht zur Seite eingeschränkt ist; auch ist das Dach niedrig und die Seitenscheiben schmal.

⊖ Im Fond wird es messbar knapper für die Mitfahrer. Sitzt vorn ein 1,85 m großer Fahrer, reicht die Beinfreiheit hinten bis rund 1,75 m. Dabei würde die Kopffreiheit auch für 1,90 m große Personen passen.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Stonic bietet kaum Variabilität im Innenraum wie etwa eine verschiebbare Rückbank. Ablagen gibt es vorn in zufriedenstellender Anzahl, hinten aber lediglich eine Lehentasche am Beifahrersitz. Das Handschuhfach ist weder beleuchtet, noch abschließbar oder klimatisiert.



Im Fond finden aufgrund der geringen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Größe von 1,75 m Platz.

3,2 KOMFORT

3,3 Federung

Der Stonic verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind für das kleine SUV nicht erhältlich. Das Fahrwerk bietet einen durchschnittlichen Komfort, kann aufgrund seiner einfach konstruierten Hinterachse und den großen sowie breiten Rädern vor allem kurze Stöße nur mäßig wegfedern und spricht recht

steifbeinig an. Inner- und Außerorts reicht das SUV Einzelhindernisse und vereinzelte Unebenheiten deutlich durch. Bei Autobahntempo spricht die Federung zwar etwas feiner an, dennoch werden Querfugen nur durchschnittlich absorbiert und gelegentliches Stuckern kann sich der Koreaner auch nicht verkneifen.

3,4 Sitze

Nur der Fahrersitz ist höheneinstellbar, der Beifahrersitz bietet abgesehen von der Längsverschiebung und der Lehnenneigung keinerlei Einstellmöglichkeiten.

Die Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, die Sitzfläche dürfte aber etwas länger sein und die Wangen könnten etwas stärker ausgeprägt sein und damit auch mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzposition des Fahrers ist auch dank der

längsverstellbaren Mittelarmlehne bequem, höheneinstellbar ist die Armauflage jedoch nicht. Auf der Rückbank hat man weniger Sitzkomfort als vorn, zumindest außen lassen sich aber auch längere Fahrten problemlos überstehen. Der Mittelsitz bietet aber kaum Komfort und ist daher für lange Fahrten nicht empfehlenswert.

3,4 Innengeräusch

Der Motor ist zwar nicht zu überhören, drängt sich aber akustisch nicht in den Vordergrund oder stört gar. Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit gemessene Geräuschpegel

beträgt 69,5 dB(A). Während Fahrgeräusche nicht übermäßig stören, sind Windgeräusche bereits bei diesem Tempo dominant.

2,9 Klimatisierung

Der Spirit hat eine Klimaautomatik, Lenkradheizung, beheizbare Sitze vorn sowie abgedunkelte Scheiben im Fond serienmäßig an Bord. Weitere Extras wie etwa Sitzheizung

hinten oder eine Zweizonen-Klimaautomatik sind nicht erhältlich.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der 120 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 Umdrehungen 172 Nm auf die Kurbelwelle, die Fahrleistungen des kleinen SUV sind dementsprechend flott. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Stonic respektable 6,3 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h. Auch bei den Elastizitätsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich in den drei größten Gängen

schlägt sich das SUV wacker. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr beispielsweise in einen Kreisverkehr stellt für den Fahrer keine Herausforderung dar, der Stonic beschleunigt im zweiten Gang innerhalb von 2,3 s von Tempo 15 auf 30 km/h.

Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,3 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 185 km/h angegeben.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder mit einem Liter Hubraum vibriert merklich und neigt bei niedrigen Drehzahlen auch etwas zum Brummen - darüber hinaus arbeitet das Aggregat mit einem für einen Dreizylinder typisch kernigen Geräusch. Das Ansprechverhalten des Motors hat Kia im Stonic recht

gut hinbekommen, wenn auch der Downsizing-Motor etwas Zeit braucht bis er den vollen Ladedruck aufbaut und es gelegentlich nach dem Kaltstart während des Beschleunigens ruckt.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Schaltwege fallen zwar durchschnittlich aus, allerdings lassen sich die sechs Vorwärtsgänge leicht wechseln. Nur wenn es schnell gehen soll, haken die Gänge leicht. Die lastabhängige Schaltpunktempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Fahrzustand einen möglichst sparsamen Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert. Das heißt: Legt man ihn ein, solange

das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Das Anfahren stellt den Fahrer dank ordentlich dosierbarer Kupplung vor keine Herausforderungen, an Steigungen unterstützt zudem die Berganfahrhilfe. Die Ganganschlüsse passen, Kia hat aber zugunsten der Fahrleistungen die Gesamtübersetzung eher kurz gewählt: Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang bereits mit rund 3.200 1/min.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Stonic ist ein fahrsicheres und spurstabiles Auto. Zwar wankt der Kia etwas, stabilisiert sich nach einem Lenkimpuls aber zügig. Darüber hinaus zeigt er sich von Spurrinnen wenig beeindruckt und fährt auch im ADAC Ausweichtest ein gutes Resultat ein. Beim simulierten Ausweichmanöver bremst zunächst das ESP das Auto deutlich, aber feinfühlig ein, sodass die weitere Fahrt durch den Parcours des Ausweichtests keinerlei Probleme

bereitet. Unter sportlichen Gesichtspunkten könnten die Aufbaubewegungen zwar etwas geringer ausfallen, doch dank des leicht mitlenkenden aber dennoch gut beherrschbaren Hecks kommt auch hier Spaß auf. Lastwechselreaktionen bei Kurvenfahrt zeigt der Stonic kaum, das nur leicht drängende Heck stellt auch ungeübte Fahrer vor keine große Herausforderung. Falls es doch nötig wird, regelt das ESP sicher und zuverlässig.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und bietet insgesamt eine gute Rückmeldung. Während man bei höheren Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln gelegentlich die Linie korrigieren muss, lässt

sich der Stonic zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren.

Der Agilität kommt auch die direkte Übersetzung zugute: Von Anschlag bis Anschlag sind es knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

3,4 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, der Bremsweg von 37,6 m aus Tempo 100 ist aber kein Ruhmesblatt.

2,4 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Kia bietet einen autonomen Notbremsassistenten mit City-Funktion beim Spirit serienmäßig und bei den niedrigeren Varianten gegen Aufpreis an. Gleiches gilt für den Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, den Spurhalteassistenten und den Müdigkeitswarner, der den Fahrer bei Bedarf zu einer Pause auffordert. Optional sind zudem ein Totwinkelassistent und die Querverkehrerkennung erhältlich, die beim Rückwärtsfahren warnt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht.

Bei Notbremsungen blinkt das Bremslicht in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr deutlich vor der Gefahrensituation zu warnen, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Vom Stonic liegt kein Crashtest-Ergebnis vor, laut Euro NCAP kann aber das Resultat vom Kia Rio, auf dem der Stonic basiert, herangezogen werden: Dieser erreicht beim Insassenschutz 93 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt die vollen fünf Sterne im Test von 2017.
























⊕ Sechs Airbags sind an Bord: Front- und Seitenairbags für die vorn Sitzenden und zusätzlich durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu knapp 2,0 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirkungsvoll.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Halter und sind so unter Umständen schlecht erreichbar.

3,5 Kindersicherheit

⊕ Der ADAC Crashtest stellt dem Kia Rio mit 84 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit ein gutes Zeugnis aus - der Stonic sollte ähnlich abschneiden. Der Beifahrerairbag ist per Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivierbar. Dann können vorn rechts auch nach hinten gerichtete Kindersitze verbaut werden, was dank der geeigneten Gurtgeometrie problemlos möglich ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Isofix-Halterungen sind hier aber nicht vorhanden. Auf den hinteren äußeren Plätzen stehen Isofix samt i-Size-Kennung und Ankerhaken zur Verfügung, die gut genutzt werden können.

⊖ Auf den hinteren äußeren Plätzen ist aufgrund der schlechten Gurtgeometrie ein stabiles Festziehen eines Kindersitzes per Gurt nur erschwert möglich. Auch ist der Abstand zum Vordersitz gering, was beim Verwenden eines größeren Kindersitzsystems wie etwa einer Base samt Stützfuß dafür sorgt, dass der jeweilige Vordersitz nahezu ganz nach vorn geschoben werden muss. Zudem können hohe Kindersitze an den C-Säulen anstehen. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich auch Hier eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

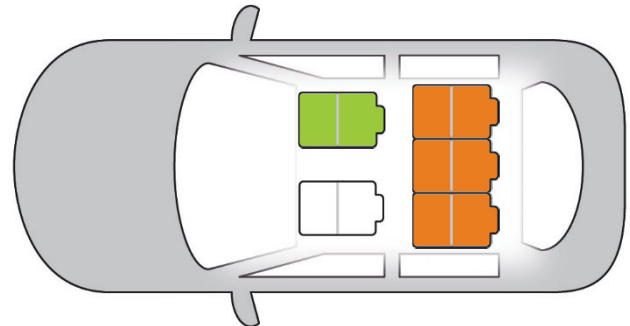
Der nicht mit einem Isofix-System ausgerüstete Mittelsitz hinten ist ganz und gar unbrauchbar für Kindersitze, da die Gurtgeometrie dafür nicht geeignet ist.

Die Schließkräfte der elektrisch betriebenen Fenster-

scheiben sind außer an der Fahrertür zu hoch, es muss also vor allem bei einem mit Kindern besetzten Fond darauf geachtet werden, niemanden einzuklemmen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,9 Fußgängerschutz

Mit 71 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz erreicht der Rio ein durchschnittliches Ergebnis, laut Euro NCAP sollte der Stonic ein ähnliches Resultat vorweisen können. Vor allem die sehr steifen äußeren Bereiche der Motorhaube und der seitliche Frontscheibenrahmen verhindern ein besseres Ergebnis.

⊕ Der beim Spirit serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent reduziert das Risiko eines Zusammenstoßes mit Passanten.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen sind 6,2 Liter Superbenzin auf 100 km heutzutage kein besonders niedriger Verbrauch. Dieser resultiert aus der EcoTest-Messung, deren CO₂-Bilanz bei 169 g/km liegt - dafür erhält der Stonic 27 von 60 Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,8 l und außerorts 5,6 l pro 100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich das SUV sogar 7,4 l/100 km.

2,5 Schadstoffe

⊕ Bei fast allen Schadstoffwerten zeigt der Stonic keine Auffälligkeiten und erreicht damit 35 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Insgesamt kommt er so auf 62 Zähler und drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊖ Einzig bei den Partikelemissionen des Direktinspritzers und dem erhöhten CO-Ausstoß im anspruchs-

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

vollen Autobahnzyklus besteht noch Verbesserungspotenzial.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Kia Stonic ist ein SUV aus dem Kleinwagen-segment, daher ist der Anschaffungspreis von 21.890 Euro für den getesteten 1.0 T-GDI Spirit als hoch einzustufen. Immerhin zeigt sich die Serienausstattung des Spirit mit Notbremsassistent samt Fußgängererkennung, Fernlicht-assistent, Sitz- und Lenkradheizung, Klimaautomatik, Tempomat und mehr schon sehr umfangreich. Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen

Rahmen. Die Kfz-Steuer kostet 60 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung. Kia gewährt eine Fahrzeuggarantie von sieben Jahren oder 150.000 km, fünf Jahre oder 150.000 km auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung. Zum Service muss der Kia alle 15.000 km oder zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 Edition7	1.4 Edition7	1.0 T-GDI Edition7	1.6 CRDi Edition7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1248	4/1368	3/998	4/1582
Leistung [kW (PS)]	62 (84)	73 (100)	88 (120)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	122/4000	133/4000	172/1500	260/1500
0-100 km/h [s]	13,2	12,6	10,3	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	172	185	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	5,5 S	5,0 S	4,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	118	125	115	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	18/21/22	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	72	88	60	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	429	452	445	453
Preis [Euro]	15.790	17.390	18.390	20.090

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	115 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.140/1.760/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	1.185/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	352/1.155 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450/1.110 kg
Stützlast/Dachlast	75/70 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Sohari

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/11,4/14,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Premium Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,6/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.000 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/610/1.015 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	105 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	491 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22		
Basispreis Stonic 1.0 T-GDI Spirit	21.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.151 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	890 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	890 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/690 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	690 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	890 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,2	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	3,4
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,4
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	3,5
Raumangebot hinten	3,7	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	3,3
Federung	3,3	Schadstoffe	2,5
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,9		

Stand: Dezember 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand