

170
EURO

Nr. 12 · 21. 3. 2014 · www.autobild.de

Auto Bild

EUROPAS

Neuer Mini **ERSTER VERGLEICH**
gegen BMW 1er

Seite
42



Radikaler Kurswechsel: eigene Technik statt Einheitsbrei

Alfa ist wieder da!

NEUER SPIDER

Seite
10



NEUE GIULIA

**SENSATION IM
VERGLEICHSTEST**

KOREA SCHLÄGT VW



Seite
24

Hyundai i10
gewinnt
gegen VW Up



Seite
30

Kia Pro Ceed
besiegt
VW Scirocco

GROSSE ÜBERSICHT
Die besten Sommerreifen
in vier Klassen

Seite 68

GEBRAUCHTWAGEN
Audi TT fahren
zum Polo-Preis

Seite 80

► **VIER SITZE** ► **ALLTAGSTAUGLICH** ► **WETTERFEST**

Wer baut das beste Cabrio der Welt?



Seite
48

Neuer BMW
4er gegen Audi A5
und Mercedes E-Klasse





Kia Pro Ceed GT 1.6 T-GDI

Leistung: **204 PS**

0-100 km/h: **7,4 s**



Kia schlägt VW mit eigenen Waffen

VW gegen Korea, nächste Runde: Hier treten sportliche Kompakt-Coupés mit rund 200 PS an. Es gewinnt nicht der VW, auch der Opel kann nicht helfen...



Opel Astra GTC 1.6 DIT

Leistung: **200 PS**
0-100 km/h: **8,1 s**



VW Scirocco 2.0 TSI

Leistung: **210 PS**
0-100 km/h: **6,8 s**



Koreaner bauen praktische Autos. Günstig, geräumig, genügsam und mit jeder Menge Garantien. Lust und Laune, Fahrspaß und Frohsinn können sie eher nicht, vom Image mal ganz zu schweigen. So weit, zusammengefasst, ein paar gepflegte Vorurteile.

Spätestens mit dem Wirken der deutschen Designer Peter Schreyer und Thomas Bürkle bei Kia und Hyundai verblassen solche Klischees jedoch zunehmend. Autos aus Korea können gut aussehen, verdammt gut sogar. Für die Formgestaltung – und zwar innen und außen – von Hyundai i30 oder i40, Kia Venga oder Soul gibt es nicht nur von AUTO BILD viel Lob.

Die Form stimmt also inzwischen, weniger begeistert waren wir jedoch weiterhin von Motoren und Fahrwerken. Ordentliche Technik, gewiss, besonders im direkten Vergleich mit den Deutschen attestierten wir aber stets Nachholbedarf.

So ist die Lage. Und jetzt kommt Kia mit einem Auto wie dem Pro Ceed GT. Mit einem 204-PS-Turbo unter der Haube und optisch auf Krawall gebürstet. Dieser Auftritt macht klar: Hier will es jemand ganz genau wissen.

Das kann spannend werden, denn VW hat als Gegner nur den angegrauten, inzwischen sechs Jahre alten Scirocco im Angebot. Doch, doch, sie bauen ihn noch, auch

wenn man ihn selten sieht. Hier ist er mit dem Zweiliter-TSI und 210 PS dabei. Zur genauen Standortbestimmung des Kia fährt auch noch der Opel Astra GTC mit. Jetzt vom neuen, modernen 1,6-Liter-Turbo mit 200 PS befeuert, formal dem Kia überraschend ähnlich.

Das bieten Sie

Den Pro Ceed hat Kia mit jeder Menge Schwellern, Schürzen und Spoilern ausgerüstet. Vorn gibt es dazu zweimal vier eckige, auffällige Strahler mit Leuchtdioden, hinten zwei Endrohre, dazu 18-Zoll-Leichtmetallräder, rot lackierte Bremsättel und manches mehr. Das alles wirkt etwas überzeichnet – Fans

werden es gerade deshalb mögen. Auf genau dieser Klaviatur spielt Kia beim Cockpit weiter. Viel Klavierlack, viele Softtouch-Oberflächen, hier und dort etwas Leder und allerlei Chromeinfassungen – es macht Spaß, das anzuschauen.

Eine schöne Show bietet auch das hochauflösende Sieben-Zoll-Display in der Instrumentenmitte. Dort lässt sich der Tacho entweder analog – als Rundinstrument – oder digital in leuchtend gelben Ziffern einspielen, dann gibt es putzige Anzeigen für Drehmoment und Ladedruck dazu. Wie gesagt, vielleicht etwas übertrieben, es wirkt aber nicht aufgesetzt und wird jüngeren oder jung gebliebenen Leuten gefallen. ▶

VERGLEICHSTEST

Breite Backen: Opel, Kia und VW mit stämmigen Hecks. Am auffälligsten auch aus dieser Perspektive ist der Kia. Überall miese Rundumsicht, man ahnt es



Kia Pro Ceed GT

Schmuckes Cockpit. Instrumente mit großem Display in der Mitte, hier mit digitalem Tacho. Betont einfache Bedienung. Das Navi mit Sieben-Zoll-Bildschirm kostet 1000 Euro extra, Bluetooth ist Serie



Opel Astra GTC

Cockpit ansehnlich, Mittelkonsole mit vielen kleinen Tasten, Bedienung teilweise nervend. Das rote Licht gehört zum Sport-Modus. Navi ab 870 Euro (plus Lichtpaket: 50 Euro), inklusive Bluetooth



VW Scirocco

Cockpit typisch VW: Alles schön aufgeräumt hier, Bedienung tadellos. Das große Navi „RNS 510“ mit 6,5-Zoll-Bildschirm kostet stattliche 2725 Euro, Bluetooth nochmal 300 Euro zusätzlich



Umso besser, dass hinter der schicken Optik auch ein durchdachtes Bedienkonzept steckt – Bordcomputer oder Hi-Fi und Navi lassen sich mühelos einstellen.

Der Kia verfügt dazu über reichlich Platz und erstklassige Recaros mit viel Seitenhalt vorn, im Fond ist er sogar knapp der Geräumigste – selbst Erwachsene überstehen dort längere Strecken schmerzfrei.

Davon kann im Scirocco nicht die Rede sein, zumindest Freunden möchte man die kargen Platzverhältnisse dort nicht zumuten. Vorn fühlt man sich dagegen wohl, die strammen Sportsitze und die tiefe Position passen bestens.

Eingerichtet ist der Scirocco mit der typischen VW-Ernsthaftigkeit. Das Cockpit ist natürlich tadellos bedienbar und ordentlich verarbeitet, aber eben auch nüchtern und emotionslos gebaut. Zu so einem Auto würde etwas mehr Verwegenheit passen. Traut Euch mal, VW.

Und wir hätten noch eine Aufgabe. Der Scirocco ist – mehr noch als die beiden anderen – unübersichtlich, die Sicht schräg nach hinten und direkt rückwärts einfach nur eine Zumutung.

Das wäre allerdings auch eine Aufgabe für die Opel-Ingenieure, beim Astra GTC sieht es nicht viel besser aus. Der Opel ist ähnlich geräumig wie der Kia, im Fond sind selbst größere Leute anständig untergebracht. Vorn empfehlen wir wie stets die wunderbar bequemen Sportsitze mit AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e. V., 685 Euro).

Weniger schön sind die vielen kleinen Tasten auf der Mittelkonsole und die verschachtelten Menüs zur Steuerung von Hi-Fi, Navi und einigen Fahrzeugfunktionen. Bei den neueren Modellen hat Opel dieses antiquierte Bedienkonzept ja auch aussortiert.

So fahren Sie

Angetrieben wird der Astra GTC vom neuen 1,6-Liter-Turbo. Der Direkteinspritzer leistet 200 PS und schiebt kräftig an, hat aber ein Problem: Der Opel wiegt 100 Kilo mehr als der Kia, 160 mehr als der VW – und dieses Gewicht spürt man in jeder Lebenslage. Dazu hat das Triebwerk ab 3000 Touren einen Hang zum Dröhnen.

Ausgestattet mit den verstellbaren Dämpfern (FlexRide-Fahrwerk für 980 Euro), findet der GTC eine nette Balance zwischen Sport und Komfort – liegt allerdings unruhiger und nicht ganz so harmonisch wie der Scirocco, nimmt schnelle Kurven ►

VERGLEICHSTEST

Fahrzeugdaten	Kia	Opel	VW
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1591 cm ³	1598 cm ³	1984 cm ³
kW (PS) bei U/min	150 (204)/6000	147 (200)/5500	155 (210)/5300
Nm bei U/min	265/1750	280/1650	280/1700
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	230 km/h	240 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/40 R 18 Y	235/50 R 18 V	235/35 R 19 Y
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 3	Bridgestone Potenza S001	Bridgestone Potenza RE 050 A
Radgröße	7,5 x 18"	7,5 x 18"	8 x 19"
Abgas CO ₂	171 g/km	154 g/km	172 g/km
Verbrauch*	9,7/6,1/7,4 l	8,4/5,5/6,6 l	10,1/5,9/7,4 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	53 l/Super	56 l/Super plus	55 l/Super
Kältemittel	R1234yf	R134a	R134a
Vorbeifahrgeräusch	74 dB (A)	74 dB (A)	75 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	1400/600 kg	1500/730 kg	keine
Kofferraumvolumen	380-1225 l	380-1165 l	312-1006 l
Länge/Breite/Höhe	4310/1780-2045**/1430 mm	4466/1840-2020**/1489 mm	4256/1810-2080**/1404 mm

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien	Kia	Opel	VW
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Steuer pro Jahr	184 €	150 €	194 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/25/21	18/21/22	18/24/23
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	7 Jahre inklusive	200/380 €	250/400 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	7 Jahre/150 000	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	7 Jahre	1 Jahr	unbegrenzt

Messwerte	Kia	Opel	VW
Beschleunigung 0-50 km/h	2,8 s	2,7 s	2,5 s
0-100 km/h	7,4 s	8,1 s	6,8 s
0-130 km/h	11,1 s	12,6 s	10,2 s
Elastizität 60-100 km/h	5,2/6,9 s (4./5. Gang)	6,3/8,1 s (4./5. Gang)	5,4/7,2 s (4./5. Gang)
80-120 km/h	7,1/8,8 s (5./6. Gang)	8,1/10,0 s (5./6. Gang)	7,6/9,6 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1390/460 kg	1490/500 kg	1332/408 kg
Gewichtsverteilung v./h.	59/41 %	63/37 %	64/36 %
Wendekreis links/rechts	11,1/11,5 m	12,3/12,1 m	10,9/10,7 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,9 m	36,1 m	36,7 m
aus 100 km/h warm	34,0 m	35,2 m	35,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	59 dB (A)	58 dB (A)	60 dB (A)
bei 100 km/h	68 dB (A)	67 dB (A)	67 dB (A)
bei 130 km/h	71 dB (A)	71 dB (A)	72 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	8,0 l/5-190 g/km	8,4 l/5-199 g/km	8,3 l/5-196 g/km
Reichweite	660 km	660 km	660 km

AUTOBILD testet klimaneutral - mit JET-Kraftstoffen



Preise/Ausstattung	Kia	Opel	VW
Modell	Pro Ceed GT 1.6 T-GDI	Astra GTC 1.6 EcoTec DIT	Scirocco 2.0 TSI
Grundpreis	22 990 €	25 250 €	27 725 €
Testwagenausstattung	GT Challenge		
Kopfairbags vorn/2. Reihe	S/S	S/S	S/S
Klimaanlage/-automatik	N/S	S/350 €	S/370 €
Radio mit CD-Player	S	S	665 €
Tempomat	S	S	230 €
Sitzheizung vorn	S	330 €	430 €
Automatikgetriebe	N	N	1950 €
Metalllack	530 €	530 €	530 €
Testwagenpreis	24 490 €	26 915 €*	30 175 €**

S = Serie; N = nicht lieferbar; * inkl. Dämpfervorstellung für 980 € und AGR-Sportsitze für 685 €; ** inkl. Dämpfervorstellung 1000 €, Differenzialsperre (XDS) 205 € und 19-Zoll-Bereifung für 1245 €

Finanzierungsangebote der Hersteller

Hersteller	Kia	Opel	VW
Grundpreis	22 990 €	25 250 €	27 725 €
Anzahlung	4598 €	5050 €	5545 €
Monatsrate	245 €	245 €	290 €
Schlussrate	11 495 €	11 380 €	12 772 €
Gesamtkosten	24 913 €	25 250 €	28 757 €

Drei-Wege-Finanzierung:
20 Prozent Anzahlung,
36 Monate Laufzeit,
15 000 km jährliche Fahrleistung;
Monatsraten gerundet;
Angaben laut Hersteller, ohne
Gewähr.



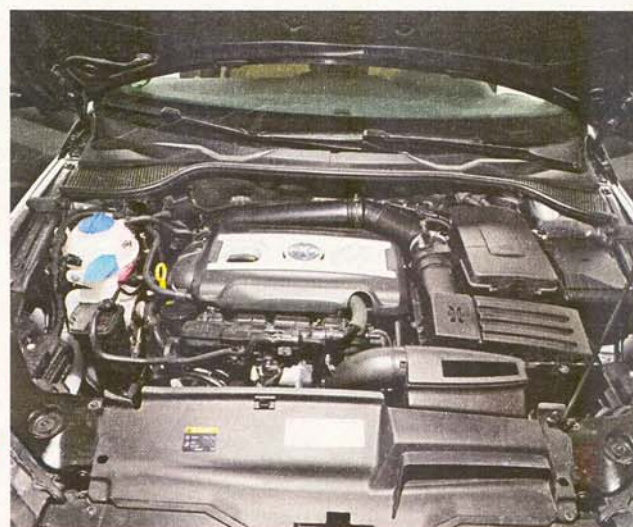
Kia Pro Ceed GT 1.6 T-GDI

Der 1,6-Liter-Turbo leistet 204 PS, hat 265 Nm bei 1750 Touren. Brummt erst sanft, bei hohen Touren rau. Verbrauch: 8,0 Liter



Opel Astra GTC 1.6 DIT

1,6-Liter-Turbo mit 200 PS, 280 Nm bei 1650 Touren. Bis zu mittleren Touren leise, dann etwas dröhnig. Verbrauch: 8,4 Liter



VW Scirocco 2.0 TSI

Der lauffruhige Zweiliter-TSI tritt hier mit 210 PS an, Drehmoment 280 Nm bei 1700 Touren. Klingt kernig-heiser. 8,3 Liter Verbrauch

mit viel mehr Aufbauabhebungen der Karosserie.

Der VW, ebenfalls mit adaptiven Dämpfern unterwegs (DCC für 1000 Euro), bleibt ruhiger, fährt mit Abstand am agilsten und federt gleichzeitig angenehm. Die Lenkung arbeitet direkter und präziser als im Opel, die Schaltung ist knackiger.

Sein quicklebendiger TSI mit 210 PS dreht bissig und mit viel Temperament, läuft angenehm kultiviert und beschleunigt den leichteren Scirocco nachdrücklich, klingt dabei angenehm heiser. Insgesamt eine runde Sache.

Da kommt der Kia einfach nicht ran. Den haben die Koreaner auf Härte getrimmt, er fährt sich stramm und fegt ungestüm um die Kurven. Der Komfort bleibt dabei allerdings auf der Strecke, die störrische Federung nimmt Quertendenzen und ähnliches poltrig, der Pro Ceed liegt nervöser und aufgeregter.

Auch die Lenkung bietet Potenzial für Verbesserungen, spricht teigig an und wirkt synthetisch. Alles bestimmt nicht perfekt, doch eines ist auch klar: Mit seinem Temperament macht dieser zackige Kia jede Menge Fahrspaß.

Dafür sorgt vor allem der aufgeladene 1,6-Liter-Direkteinspritzer mit 204 PS. Der stürmt nach einem kleinen Turboloch heftig los, macht viel Druck und zieht kräftig durch. Ach ja, und dann gibt es noch einen Beleg dafür, wie schnell die Koreaner lernen: Der Pro Ceed hat klar die besten Bremsen des Vergleichs, steht im warmen Zustand schon nach 34,0 Metern.

Das kosten Sie

Keine Überraschung ist dann sein günstiger Preis, den Pro Ceed GT 1.6 T gibt es als Challenge für schlanke 24 490 Euro, fast komplette Ausstattung inklusive. Und dann sind da ja noch die unschlagbaren sieben Jahre Garantie, im Moment (Aktion bis zum 30. Juni) sogar einschließlich aller Wartungskosten.

Eine Überraschung gibt es trotzdem noch: Beim Wiederverkauf stufen die Experten von Schwacke den Kia genauso ein wie den Opel – nur knapp hinter dem VW!

Der Scirocco 2.0 TSI kostet mit 30 175 Euro über 5000 Euro mehr als der Kia. Die Ausstattung ist, auch das war wieder klar, bei Weitem nicht so umfangreich, nicht mal ein Radio gibt es serienmäßig.

Der Astra GTC 1.6 Turbo hat natürlich eins, er steht für 26 915 Euro in der Liste. Auch dafür gibt es den zweiten Platz, vor dem VW. Aber hinter dem Kia.

Wertungen

	PUNKTE MAX.	Kia	Opel	VW
Karosserie				
Platzangebot vorn	25	20	21	19
Platzangebot hinten	15	15	14	13
Raumgefühl	10	4	3	3
Kofferraum	20	14	14	12
Variabilität	10	3	2	2
Zuladung	10	8	8	7
Anhängelast	5	4	4	0
Übersichtlichkeit	15	6	6	5
Qualitätseindruck	20	14	15	17
Funktionalität	10	7	6	5
Sicherheitsausstattung	10	4	3	3
Karosseriewertung	150	99	96	86
Antrieb				
Beschleunigung	15	11	11	12
Elastizität	20	18	16	17
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	4
Laufkultur	15	11	11	12
Drehfreude/Ansprechen	10	7	6	8
Getriebe	20	15	14	17
Testverbrauch	30	22	21	21
Reichweite	10	4	4	4
Antriebswertung	125	91	86	95
Komfort				
Einstieg	5	3	2	2
Sitzposition	15	12	14	13
Sitze vorn	20	18	17	16
Sitze hinten	10	5	6	6
Bedienbarkeit	10	8	6	7
Federung	25	16	18	20
Innengeräusch	10	6	7	6
Geräuscheindruck	15	8	9	9
Komfortausstattung	15	9	6	5
Multimedia/Connectivity	10	5	4	3
Assistenzsysteme	5	1	3	1
Klimatisierung	10	6	3	3
Komfortwertung	150	97	95	91
Fahrdynamik				
Fahrverhalten	20	16	18	18
Elektronische Fahrhilfen	15	12	13	13
Geradeauslauf	10	7	8	8
Agilität	20	17	16	18
Lenkung	20	14	16	17
Traktion	10	8	9	9
Wendekreis	10	5	3	6
Bremsen	20	18	16	15
Fahrdynamikwertung	125	97	99	104
Umwelt				
Außenabmessungen	10	5	4	5
Leergewicht	10	7	6	7
CO ₂ -Ausstoß	10	5	5	5
Effizienzklasse	5	3	4	3
Außen Geräusch	5	2	2	1
Umwelttechnik	10	0	2	0
Umweltwertung	50	22	23	21
Eigenschaftswertung	600	406	399	397
Kosten				
Preis	40	35	29	23
Wiederverkauf*	10	4	4	5
Steuer/Versicherung	10	5	7	6
Wartung	5	5	2	4
Garantien	10	9	3	3
Kraftstoffkosten	15	6	6	6
Aufpreisgestaltung/Extras	10	7	6	6
Kostenwertung	100	71	57	53
Gesamtwertung	700	477	456	450
Platzierung		1.	2.	3.
Preis in Euro		24 490	26 915	30 175
Preis pro Wertungspunkt in Euro		51,34	59,02	67,06
Preis-Leistungs-Sieger		1.	2.	3.

Fazit

Überraschung perfekt – der Kia liegt klar vor dem VW, auch der Opel hat keine Chance. Das Ergebnis ist umso bemerkenswerter, weil es nicht um Kleinwagen oder Kombis geht, wo man den Koreanern solche Erfolge eher zutraut. Sondern um Sport und Spaß. Und den kann man mit dem Kia haben. Der VW fährt hier zwar eindeutig am besten, ist aber schlichtweg zu teuer, viel zu teuer. Der Opel ist mit dem neuen Motor besser als früher, kommt aber an den Kia nicht heran.



Dirk Branke

Lustfaktor



Hier geht es um Geschmack – die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

Kategorien	VW	Kia	Opel
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = traumhaft, ★★★★★ = macht an, ★★★★★ = akzeptabel, ★★★★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

Die Kia-Designer hat offensichtlich Spaß bei der Arbeit, man sieht's dem fröhlichen Pro Ceed an. Der wuchtige Opel wirkt etwas füllig um die Hüfte, der Scirocco unauffällig und etwas blass. Der Opel leidet unter seinem hohen Gewicht, die beiden anderen fahren buchstäb-

lich leichter und lockerer. Das geht beim Kia deutlich zu Lasten des Komforts, GTC und Scirocco können das besser. Und beim Image liegt VW ebenfalls vorn.

Und was denken Sie?

Schreiben Sie an:

redaktion@autobild.de

Platzierung



Kia Pro Ceed GT 1.6 T T-GDI

477 Punkte

Viel Platz, hohe Funktionalität, solide Verarbeitung – der Kia sammelt mit typischen VW-Stärken seine Punkte. Dazu kommen lebhafter Turbo, strammes Fahrwerk, standfeste Bremsen.



Opel Astra GTC 1.6 DIT

456 Punkte

Der neue, kräftige 1,6-Liter-Turbo macht richtig Betrieb, der GTC hat ein ordentliches Platzangebot. Aber er ist zu schwer, fährt sich deswegen eben nicht so handlich wie etwa der VW.



VW Scirocco 2.0 TSI

450 Punkte

Die tollen Fahreigenschaften und der bissige, laufuhige Motor sprechen für den Scirocco. Doch er bietet im Fond nur wenig Platz und kostet einfach zu viel, besitzt eine magere Ausstattung.

*ermittelt von **SCHWACKE** Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de

VW gegen Korea: Fazit auf der nächsten Seite

Wie die Koreaner wurden, was sie sind

Sie begannen mit billigen Nachbauten und wuchsen rasant mit Autos, die deutsche Autofahrer immer öfter überzeugt haben

Autos made in Korea gibt es schon seit über 50 Jahren. Auf deutschen Straßen tummeln sie sich gerade mal gute 20 Jahre. Keine Ewigkeit, doch in diesen zwei Jahrzehnten haben die Koreaner, im Wesentlichen Hyundai und Kia, ordentlich was gerissen. Von den Anfängen mit billigen und technisch veralteten Mazda-/Ford-Nachbauten haben sich die Asiaten zu ernsthaften Gegnern für alle europäischen Hersteller gemauert.

Nachdem Hyundai 1991 mit dem Kleinwagen Pony bei uns gestartet ist, konnte die Marke im ersten vollen Verkaufsjahr 1992 schon 28.000 Autos absetzen. Kia, ab 1993 mit dem Pride auf dem Markt, begann bescheidener. Im ersten Jahr nach dem Debüt rollten nur 11.000 Autos nach Deutschland. Inzwischen verkaufen die beiden Koreaner, die seit dem Beinahe-Kollaps 1998 zu einem Konzern gehören, hierzulande gemeinsam rund 150.000 Autos pro Jahr. Tendenz steigend.

Weltweit haben sich die Korea-Zwillinge sogar noch rasanter entwickelt. In der Hitliste der größten Autobauer der Welt schafften sie es letztes Jahr auf Platz fünf, mussten mit 5,76 Millionen produzierten Autos nur Toyota, VW, GM und Renault-Nissan vorbeilasen – was aber in den nächsten zwanzig Jahren nicht so bleiben muss.

Hyundai Kia



1991: Pony
Kleinwagen wie heute ein Dacia: günstig und mit alter Technik (Motoren von Mitsubishi)

1993: Pride
Alte Ford-Fiesta-Technik mit neuer Verpackung: geräumig, holprig und günstig



1996: Coupé
Fürs Image folgte der erste Sportler, immerhin schon mit bis zu 139 PS. Drunter steckte der Antrieb des Pony (o.)

1994: Sportage
Erste SUV-Versuche mit zuschaltbarem Allrad. Wurde zeitweise auch bei Karman in Osnabrück gebaut



1999: Equus
Der erste Achtzylinder wurde nur in Korea verkauft, ein paar Exemplare fuhren bei der Fußball-WM 2006 in Deutschland als Shuttle-Fahrzeuge mit

2000: Rio
Der erste Rio war mit langem Heck ein fünftüriger Kompakter im Golf-Format. Der Nachfolger schrumpfte 2005 auf Polo-Größe



2000: Santa Fe
Die Koreaner sprangen früh auf den Trend zum SUV. In den USA war der Santa Fe schnell ein Bestseller und machte die Marke populär

2008: Soul
Ein Auto sucht seine Nische. Dieser Kasten, halb Van, halb SUV, verkauft sich in den USA besser. Kommt dieses Jahr neu



2009: ix35
Solide Technik und große Fortschritte beim Design machten den ix35 zum ernsthaften Gegner für den VW Tiguan. Beliebt: die 4x2-Version

2013: Optima Hybrid
Aufgrund des großen Erfolgs in Nordamerika bekommt die Limousine auch einen Vollhybrid-Antrieb



2012: i30
VW-Chef Winterkorns Lob „Do scheppert nix“ macht tolle Werbung, doch Golf-Reife hat der Kompakte noch nicht

2013: Carens
Die Kia bekommen langsam Gesicht und die Tigernase als Markenzeichen, beides von Peter Schreyer



2014: Genf-Studie Intrado
Peter Schreyer, früher bei VW, zeigt, wie die Hyundai von morgen aussehen. Das wird lecker

2014: Detroit-Studie GT4 Stinger
Nun üben junge Designer, wie Kia werden könnte. Der Stinger bleibt Studie



Fazit

Hyundai und Kia besiegen zwei starke VW-Modelle. Am Ende auch über faire Preise und üppige Garantien, allerdings haben die Koreaner ihre Hausaufgaben gemacht. Ihre Autos können technisch und qualitativ mit Europas Besten mithalten, müssen sich nicht als Billigheimer schmähen lassen. Den Käufern kann es nur recht sein. Sie bekommen attraktive und ausgereifte Angebote, die hiesigen Autos künftig noch kräftiger Konkurrenz machen werden.



Dirk Branke



Gerald Czajka