



## KOMPROMISSLOS SPORTLICH

- Kia präsentiert Studie GT4 Stinger
- Der leistungsstarke Sportwagen, der in Detroit seine Weltpremiere feiert, stellt die enge Verbindung von Fahrer und Fahrzeug in den Mittelpunkt
- Der 2+2-Sitzer mit Heckantrieb, 315 PS (232 kW) und Sechsgang-Schaltgetriebe wurde vom US-Designstudio der Marke konzipiert, das bereits spektakuläre Studien wie Kia Track'ster und Kia Cross GT entworfen hat



Kia Motors America (KMA) ruft mit einer neuen Studie die große Zeit der rassigen und erschwinglichen Sportwagen in Erinnerung: Der mit Blick auf den US-Markt konzipierte Kia GT4 Stinger, den die Marke jetzt auf der NAIAS 2014 in Detroit (North American International Auto Show, Publikumstage 18. bis 25. Januar) enthüllt hat, tritt so aggressiv und angriffslustig auf wie kein Kia-Fahrzeug zuvor und gibt der charakteristischen Designsprache von Kia einen neuen, kraftvollen Ausdruck. Die Studie eröffnet neue Perspektiven für einen heckgetriebenen, 2+2-sitzigen Sportwagen, der auf Straßen wie Rennpisten zu Hause ist und die enge Verbindung von Fahrer und Fahrzeug in den Mittelpunkt stellt. Entwickelt wurde dieses kompromisslos sportliche Konzept vom kalifornischen Designteam der Marke, das schon 2012 mit der Vorgänger-Studie Kia Track'ster viel Aufsehen erregte. Und wie der Track'ster ist auch der GT4 Stinger nicht nur optisch, sondern in jeder Beziehung ein rasantes, vom Rennsport inspiriertes Fahrzeug.

„Die Fahrfreude hatte höchste Priorität bei der Entwicklung des Kia GT4 Stinger“, sagt Tom Kearns, Chefdesigner des Kia Design Center America (KDCA). „Es ist ein Sportwagen, der im täglichen Straßenverkehr sofort ins Auge springt, und der auch auf der Rennpiste eine gute Figur macht. Der GT4 Stinger ist puristisch, schlicht und zeitlos. Damit knüpft er an jene Zeit an, in der Autofahren ein intuitives, sinnliches Erlebnis war, das noch nicht durch elektronische Gimmicks gedämpft wurde.“

Ermutigt durch den sportlichen Erfolg der Marke in der US-Rennserie Pirelli World Challenge – wo sich in der GTS-Klasse 2012 und 2013 jeweils zwei Kia Optima in den Top 10 platzierten und Kia 2013 der zweiterfolgreichste Hersteller in dieser Klasse war – widmete das Kia-Designteam drei Aspekten besondere Beachtung: Gewichtsreduzierung, höchste Funktionalität und ein Maximum an Fahrfreude. Die Designer verzichteten bewusst auf die luxuriöse Aufmachung von herkömmlichen Grand-Touring-Modellen und konzentrierten sich auf das elementare Erlebnis einer wirklich engen Beziehung des Fahrers zu seinem Fahrzeug. „Falls jemand fragen würde, ob unsere Marke glaubwürdig ein Auto wie den GT4 Stinger bauen kann, würde ich einfach darauf hinweisen, dass Kia gegen einige der traditionsreichsten Hochleistungs-Marken der Welt Rennen fährt – und gewinnt“, so Kearns.

## The Power to Surprise



Kia Racing und sein Partner Kinetic Motorsports gewannen mit dem Kia Forte Coup 2011 die Continental Tire Sports Car Challenge – eine Rennserie des US-Motorsportverbands Grand-Am – in der Fahrer- und der Team-Wertung. Zurzeit bereiten sich die Partner auf ihre dritte Saison bei der Pirelli World Challenge vor, bei der sie in der GTS-Klasse wieder mit Versionen des Kia Optima an den Start gehen, die mit Turbobenzinern ausgerüstet sind.

### **Kraftvolles Auftreten und bewiesene Leistungsfähigkeit**

Unter der dynamisch geformten Motorhaube der Studie arbeitet eine leistungsoptimierte Version des 2,0-Liter-Turbobenziners mit vier Zylindern, Direkteinspritzung (T-GDI) und 315 PS (232 kW) Leistung. „Die Rennversionen des Kia Optima verfügen über den gleichen Motortyp, der mehr als 400 PS (294 kW) mobilisieren kann“, erläutert Kearns.

Ein eng abgestuftes Sechsgang-Schaltgetriebe leitet die Motorkraft an die Hinterräder, die ebenso wie die Vorderräder mit groß dimensionierten Hochleistungsreifen ausgerüstet sind (Pirelli P Zero, hinten 275/35 R20, vorn 235/35 R20). Die speziell angefertigten 20-Zoll-Aluminiumfelgen mit Zentralverschluss verfügen über Carbon-Einsätze, die die Stabilität erhöhen und das Gewicht reduzieren. 15 Zoll große, zweiteilige und gelochte Bremsscheiben (Brembo Gran Turismo) sorgen in Kombination mit Vierkolben-Bremssätteln für eine optimale Verzögerung.

Das neu konzipierte Fahrwerk mit unabhängiger Doppelquerlenker-Radaufhängung unterstreicht ebenfalls die sportlichen Ambitionen der Studie im Farbton „Ignition Yellow“. Mit 4,31 Meter ist der Sportwagen kürzer als die Kompaktlimousine Kia Forte und hat auch einen kürzeren Radstand (2,62 Meter). In der Breite aber übertrifft der GT4 Stinger mit 1,89 Meter sogar den Kia Cadenza, die Limousine der oberen Mittelklasse. Und seine Höhe von nur 1,25 Meter Höhe – gut 20 Zentimeter niedriger als das B-Segment-Modell Kia Rio – trägt maßgeblich zur Rennsport-Optik der Studie bei. Das Gewicht von nur 1.304 Kilogramm ist nahezu gleichmäßig auf Vorder- und Hinterachse verteilt (52 Prozent vorn, 48 Prozent hinten). Die kurz übersetzte Zahnstangenlenkung gibt dem Fahrer eine direkte Rückmeldung und gewährleistet eine optimale Lenkkontrolle.

### **Schlichtheit als Prinzip**

Fans der Designsprache von Kia – die Peter Schreyer, Präsident und Chefdesigner der Kia Motors Corporation und der Hyundai Motor Company, entwickelt hat – werden die zentralen Gestaltungselemente des GT4 Stinger sofort erkennen. „Wir haben der Studie ein Außendesign gegeben, das an eine Vakuumverpackung erinnert, bei der sich die Folie eng an den Inhalt anschmiegt“, sagt Kearns. „Es sieht aus, als seien die Karosseriebleche nicht angeschweißt, sondern direkt um das Fahrgestell herum geformt worden.“ Die Silhouette des GT4 Stinger wirkt gleichermaßen schlicht wie kraftvoll. Der typische Kia-Kühlergrill zeigt sich hier in seiner jüngsten Variation und befindet sich dicht über dem Boden, um eine maximale Belüftung des Motorraums sicherzustellen. Er ist mit einem weißen Lichtband eingefasst und hat einen mehrschichtigen, mattschwarzen Rand – ein Element, das sich in verschiedenen Bereichen der Studie wiederfindet. Flankiert wird der Kühlergrill von vertikal positionierten LED-Scheinwerfern. Zusammen mit den Lufteinlässen zur Kühlung der Vorderradbremse, die elegant in den Frontstoßfänger integriert sind, unterstreichen sie das klare, schnörkellose Frontdesign. Unterhalb des Stoßfängers sorgt ein Frontsplitter aus Carbon für den optimalen Anpressdruck der Vorderreifen.

## **The Power to Surprise**



Die lange Motorhaube steigt zur Frontscheibe hin sanft an. Auf der völlig glatten Oberfläche des „flammend“ gelben Metalls setzen nur zwei Chromleisten an den Luftauslässen zusätzliche Akzente. Die Haube umspannt eng die vorderen Radhäuser, die in Form von zwei muskulösen Auswölbungen über den Vorderrädern hervortreten. Die charakteristische Kante an der Oberseite der Kotflügel geht in die Schulterlinie über, die sich bis zum Heck zieht.

In den A-Säulen befinden sich schlitzförmige Aussparungen, die nicht nur das Fahrzeuggewicht reduzieren, sondern die Säulen auch transparent machen. Damit hat der Fahrer über einen Blickwinkel von mehr als 270 Grad eine nahezu uneingeschränkte Sicht. Als Referenz an den Kia Soul, der schon Kultstatus genießt, zeigt die Fenstergrafik ein offensives, angriffslustiges Seitenprofil. „Der GT4 Stinger sieht aus, als würde er eine Rundum-Sonnenbrille mit durchgehendem Glas tragen“, sagt Kearns. Ähnlich wie beim Kia Soul scheint das Dach ab den C-Säulen über der Kabine zu schweben. Entlang der Seitenschweller ziehen sich mattschwarze Elemente mit integrierten Kühlkanälen, die die Luftzufuhr zu den Hinterradbremsten steigern.

Am Heck verbreitert sich die Karosserie aufgrund der voluminösen Kotflügel, die die mächtigen 275er Reifen erfordern. Unter der gläsernen Heckklappe befindet sich ein Stauraum, sowie die Verstrebung der hinteren Federbeindome. Die beiden Endrohre sind in den hinteren Stoßfänger integriert. Die hakenförmig geschwungenen Rücklichteinheiten oberhalb der Endrohre werden indirekt beleuchtet: durch LEDs, die unter einer schwarzen Blende verborgen sind.

Der Innenraum präsentiert sich mit einem zielstrebigem Design und einem betont praktischen Konzept. Wer die Außentürgriffe aus Aluminium betätigt, spürt sofort, wie leicht die Türen sind – trotz ihrer großzügigen Dimensionen, die das Einsteigen sehr bequem machen. Der Innenraum ist mit rennsportähnlichen Lederschalenitzen ausgestattet. Statt eines Teppichs findet sich auf dem Boden unter den Aluminium-Pedalen eine Gummimatte. Das Zentrum des Cockpits bilden das dicke, griffige Lenkrad im „D-Shape-Design“ (unten abgeflacht) und die von roten LEDs beleuchtete Instrumenteneinheit mit großem Tachometer und Ganganzeige. In Anlehnung an Sport- und Rennwagen früherer Zeiten werden die Türen von innen nicht mit Türgriffen geöffnet, sondern durch den Zug an einer Schlaufe, die mit roten Nähten verziert ist. Die Kia-Designer verzichteten beim GT4 Stinger sogar auf eine Musikanlage. „Das Audiosystem sitzt unter der Haube, und die Lautsprecher sind die Endrohre“, so Kearns.

Es ist zurzeit nicht geplant, das Konzeptfahrzeug zu einem Serienmodell weiterzuentwickeln. Doch Kia ist dafür bekannt, immer wieder Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, die sich stark an vorangegangene Studien anlehnen. Insofern ist der GT4 Stinger ein möglicher – und sehr provokanter – Ausblick in die Kia-Zukunft. Auf die Frage, an wen sich die Studie richtet, sagt Tom Kearns scherzhaft: „Es ist ein absolut egoistisches Konzept. Im Team des Kia Design Center America gibt es viele Auto-Besessene und Enthusiasten – und der GT4 Stinger ist der perfekte Wagen für diese Leute.“