



Kias breite Elektro-Palette

Koreaner bauen Hybrid- und Elektroantrieb weiter aus, inklusive Brennstoffzelle – Nächster Cee'd mit neuer Variante

MICHAEL SPECHT
AUTOMOBILWOCHE, 4.9.2017

MÜNCHEN. Lauthals Superlative zu verkünden gehört nicht zur Firmenphilosophie von Kia. Die Tochtermarke des größten koreanischen Autokonzerns Hyundai will lediglich „ein führender Anbieter emissionsarmer Fahrzeuge“ werden, nicht der führende. Dafür hat man zu viel Respekt vor Toyota. Die japanische Marke fährt unangefochten auf Platz eins, hat seit 1997 mehr als zehn Millionen Hybridfahrzeuge auf die Straße gebracht.

In Deutschland hat Kia einen Marktanteil von 1,8 Prozent, aber einen dreimal höheren bei den Hybrid-Zulassungen. Bezogen auf den Gesamtabsatz machen die elektrifizierten Antriebe bei Kia in Deutschland zehn Prozent aus.

Bis 2020 plant Kia, seine Eco-Palette auf weltweit 14 umweltfreundliche Modelle auszubauen. Zusammen mit Hyundai sollen es sogar 31 sein.

Seit 2011 gibt es das kompakte SUV Kia Soul EV, das zunächst im Heimatland angeboten wurde und seit 2014 auch im Rest der Welt zu kaufen ist. 2015 erließ der Vorstand seine „Green Car Roadmap“, einen Fünfjahresplan, der fünf Hybride, vier Plug-in-Hybride, vier Elektroautos und ein Brennstoffzellen-Fahrzeug beinhaltet. Neun bis zehn Modelle davon sollen nach Deutschland kommen.

Vier sind mittlerweile auf dem Markt: Niro als Hybrid, Optima und Optima Sportswagon als Plug-in und von September an der Niro Plug-in-Hybrid. Die Strategie lautet, sich breit gefächert aufzustellen. „Wir glauben nicht, dass es in der Autoindustrie nur eine Patentlösung

Teilzeitstromer: Kias Niro schafft als Plug-in-Hybrid 58 Kilometer elektrisch.

für emissionsarme Fahrzeuge geben wird“, sagt der Geschäftsführer von Kia Motors Deutschland, Steffen Cost.

Mit Informationen zu künftigen Modellen halten sich die Koreaner wie gewohnt bedeckt. Doch die enge Verzahnung mit der Mutter Hyundai lässt Rückschlüsse zu. Die will bereits in der ersten Jahreshälfte 2018 ihr Kompakt-SUV Kona in einer Elektroversion anbieten. Die Reichweite ist mit 390 Kilometern angegeben, möglich durch eine 50-kWh-Batterie (Zellenlieferant LG Chem).

Als Basis dient eine eigene Architektur, die es dem Unternehmen ermöglicht, mehrere E-Modelle zu produzieren, auch unter der Marke Kia.

Hier wäre das Pendant zum Kona der Stonic. Kompakt-SUVs zählen zu den beliebtesten Fahrzeugklassen überhaupt. Es würde Sinn für Kia ergeben, beides miteinander zu verbinden.

Infrage käme aber auch das Crossover Niro. In Sachen Brennstoffzelle hat Hyundai im Frühjahr auf dem Genfer Salon mit einer Fuel-Cell-Studie durchblicken lassen, wie man sich

den Nachfolger des ix35 Fuel Cell vorstellt. Nun präsentieren die Koreaner die Serienversion in Seoul. Sie kommt 2018 zu uns und wird vor allem dem Mercedes GLC F-Cell Konkurrenz machen. Entspre-

chendes dürfte es dann 2020 von Kia geben, wo man sich aus dem Hyundai-Regal bedient. Unter der Haube arbeitet eine hoch effiziente Brennstoffzelle mit 120 kW, die es erlaubt, mit einer Wasserstoffbetankung (Dauer: weniger als fünf Minuten) rund 800 Kilometer zu fahren.

Auf konventioneller Basis geht es 2018 mit dem Cee'd weiter. Erbkönige sind bei Testfahrten auf dem Nürburgring gesichtet worden. Der Golf-Konkurrent wird erneut ein Europäer sein, entwickelt in Rüsselsheim, gebaut in der Slowakei. Weiterhin dürfte es den Cee'd als klassischen Hatchback sowie als Kombi (SW) geben.

Darüber hinaus denkt man in Korea über neue Varianten nach. Welches eine davon sein kann, will Kia auf der IAA verraten – zunächst als Konzeptstudie. Das Designer-Stück soll eine im C-Segment neue Art der Karosserieform darstellen. Serienversion nicht ausgeschlossen.

