



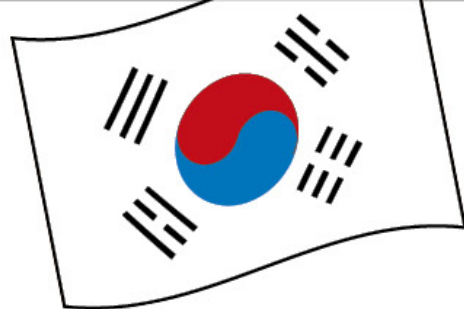
Der Erfolg von Kia & Hyundai

Kia Stinger 3.3 T-GDI GT (Benzin/Automatik); 269 kW (366 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,5 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 240 g/km.

Movement that inspires

Der Erfolg von Kia & Hyundai



Aktuell liegt der Marktanteil von Hyundai über dem von Fiat, der von Kia über dem von Peugeot – also Herstellern mit deutlich längerer Tradition. Tendenz: steigend. Doch warum? Die 10-Punkte-Analyse zeigt: Die beiden Konzern-Schwestermarken aus Südkorea machen vieles richtig. Aber eben auch nicht alles.

Stärken & Schwächen

Design Hier zeigt sich der Wandel beider Marken besonders auffällig

Natürlich unterliegt Mode dem Wandel der Zeit, doch ein Hyundai Pony und Kia Sephia wirkten schon ein bisschen aus der Zeit gefallen, als sie Anfang der 90er-Jahre in Deutschland auf den Markt kamen. Und heute? Nun, wo die Reise hingehen kann, zeigen unter anderem die beiden spektakulären Studien Hyundai Prophecy und Kia Imagine. Alles nur Show? Nein, denn wie schon in der jüngeren Vergangenheit sollen sich von den Konzepten Serienmodelle ableiten. Im Fall des Imagine wäre das ein elektrisch angetriebener Kompaktwagen auf der dafür neu entwickelten E-Architektur des Hyundai-Konzerns. Die Marke Hyundai besetzt dieses Segment dann mit der Serienversion des 45. Der Prophecy zeigt dagegen, wie eine elektrisch angetriebene Sportlimousine mit 370 kW Leistung und rund 500 Kilometern Reichweite aussehen könnte. Speziell Kia setzte früh auf eine progressive Formensprache, die zweite Generation des Ceed (2012 bis 2018) gilt hierfür als eindrucks-

vollster Beleg, ebenso der kubische Kompaktwagen Soul. Für deren Gestaltung war der Deutsche Peter Schreyer (entwarf unter anderem den VW New Beetle, den Audi A2 und Audi TT) verantwortlich, der inzwischen im Konzernvorstand das Design-Ressort führt. Neue Kia-Modelle nehmen nun unter dem Ex-BMW- und -Infiniti-Designer Karim Habib Form an, für Hyundai war bis zu diesem Frühjahr noch Luc Donckerwolke zuständig. Der ehemalige Lamborghini-Designer verließ das Unternehmen aus persönlichen Gründen, der Koreaner Sang Yup Lee übernahm. Bei den Lesern von auto motor und sport rückt das Design der Marken übrigens immer mehr in den Fokus. Im Rahmen der jährlichen Umfrage zu „Best Cars“ gab ein Viertel der Kia-Interessierten die Optik der Fahrzeuge als kaufentscheidend an, bei Hyundai immerhin ein Fünftel. Am wichtigsten noch immer: das Preis-Leistungs-Verhältnis und das konkurrenzlose Garantieverprechen beider Marken.



Preis-Leistungs-Verhältnis Nach wie vor das wichtigste Kaufargument für ein Modell aus dem Konzern – zu Recht?

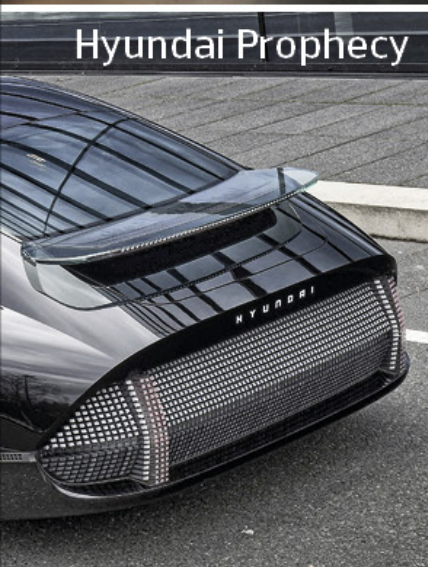
Eines vorweg: Billig sind Hyundai- und Kia-Modelle längst nicht mehr. Während am Anfang der Karrieren der beiden Marken in Deutschland der Preis als wichtigstes Kaufargument galt – oder besser: gelten konnte –, erwarten die Kunden inzwischen mehr. Das beginnt bei der Optik: Besonderes Design bedingt häufig eine aufwendigere Produktion. Warum? Na, Bleche mit Sicken und Lichtkanten, konvexen und konkaven Flächen lassen sich nicht so leicht pressen wie gerade, glatte Flächen. Hinzu kommt, dass die immer höheren Sicherheits- und Emissionsstandards ausschließen, Technik einzusetzen, die andere Hersteller schon ausmusterten – wie es in den 90er-Jahren der Fall war. Es muss selbst entwickelt werden. Doch der Ruf, besonders

viel Auto fürs Geld zu bieten, hält sich hartnäckig. Tatsächlich liegen Hyundai und Kia bei auto motor und sport-Vergleichstests im Kostenkapitel häufig vorn, weil sie oft den größten Ausstattungsumfang bieten – bei teils nur geringfügig höherem Grundpreis als bei der Konkurrenz. Aktuelles Beispiel: der Kia Xceed im Vergleichstest auf Seite 32. Nachteil dieser Philosophie: Die einzelnen Ausstattungen werden in Paketen gebündelt oder ausschließlich an bestimmte Ausstattungslinien geknüpft, was die Individualisierungsmöglichkeiten stark begrenzt. Andererseits vereinfacht das die Produktionslogistik, drückt somit wieder die Kosten. Prinzipiell kopieren die Koreaner damit das Erfolgsmodell, mit dem die japanischen Hersteller einst

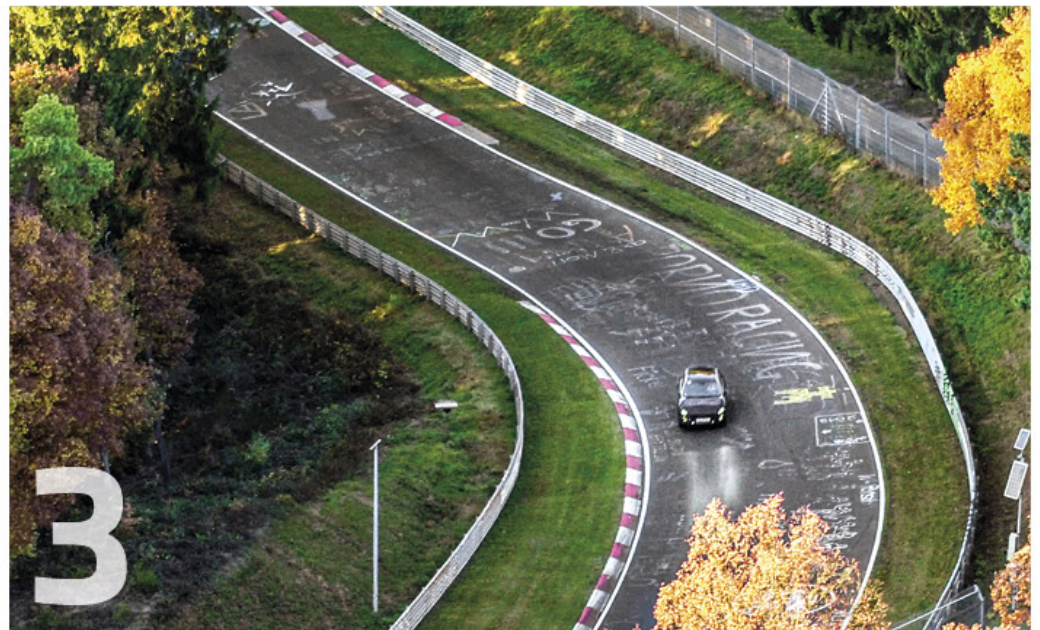
groß wurden – die ihrerseits zunehmend dem deutschen Markt den Rücken kehren und sich auf absatzstärkere Regionen wie die USA oder China konzentrieren. Dass speziell in Deutschland der Wettbewerb extrem hoch ist, haben Hyundai und Kia längst begriffen, scheuen sich daher, Premium-Produkte wie die Genesis-Limousinen (okay, es gab im Jahr 2014 einen halbherzigen Versuch) oder etwa den Riesen-SUV Kia Telluride hier anzubieten. Denn auch wenn Toyota noch immer Lexus-Modelle in Deutschland und Europa anbietet (seit 1993): Entwicklungs- und Vertriebsaufwand stehen in keinem Verhältnis zu den Verkaufszahlen. Also lassen es die Koreaner lieber bleiben. Vorerst.



Kia Imagine



Hyundai Prophecy



Zuverlässigkeit

Nordschleifen-Training für alle

Was eher zahme Großserien-Produkte auf der Nürburgring-Nordschleife verloren haben? Wenn man die Strecke als Rennpiste begreift – nichts. Aber wegen ihrer Länge von knapp 21 Kilometern, den unterschiedlichen Belägen, Steigungen und Gefällen gilt die

Strecke als ultimativer Belastungstest. Was hier nicht kaputtgeht, geht auch nicht in Kundenhand kaputt. Deshalb unterhält der Konzern seit 2013 ein Testcenter nahe der Strecke, schickt alle Baureihen für mehrere Tausend Kilometer Dauerlauf auf den Ring.

4 **Garantie** Starke Botschaft für die Autokäufer

Seit 2010 gewährt Kia auf seine Neuwagen eine Garantie von sieben Jahren, Hyundai zog kurz darauf nach, bietet fünf Jahre Garantie (bei den Modellen Ioniq und Kona Elektro sogar acht Jahre). Einige japanische Hersteller boten damals zwar drei Jahre, die europäischen jedoch nur zwei Jahre an – umso

stärker zündete die Botschaft der Koreaner: Mit unseren Autos haben Sie, liebe Kunden, keine Scherereien. Und wenn doch, stehen wir dafür gerade. Denn völlig problemlos laufen auch Hyundai- und Kia-Fahrzeuge nicht. So fallen den Prüforganisationen schon mal Steuerkettenprobleme (Kia Ceed), zickende

Allradssysteme (Kia Sportage) und Ölverlust an Motor und Getriebe (Hyundai i30) auf. Den einen oder anderen Rückruf gab es ebenfalls, beispielsweise beim Hyundai i40 wegen möglicher Probleme mit der Kupplung.

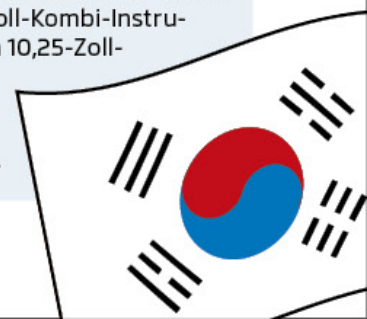


5 **Klarheit** Warum einfach manchmal einfach besser ankommt

Das Bild oben zeigt das Cockpit des modellgepflegten Hyundai i30 – und zugleich den Beginn einer neuen Ära. Denn damit verabschieden sich auch die Koreaner von der bisherigen Bedien-Philosophie: analoge Instrumente plus große Tasten mit klaren Symbolen. Ein Rückschritt also? Nicht zwangsläufig. Zunächst mal kann es die Produktionskosten senken, mechanische Bauteile wie Zeiger und einzeln verkabelte Tasten zu reduzieren und durch

multifunktionale Displays zu ersetzen. Je nach Design der Benutzeroberfläche steht deren Ablesbarkeit analogen Instrumenten in nichts nach – zumal letztere auch nicht immer brillant waren. Gleiches gilt für die Menüstruktur des Infotainments: Hier gilt es, die Anzahl der Funktionen zu begrenzen (Stichwort: Komplexität der Systeme – was will der Kunde wirklich haben und bezahlen?) und die verbliebenen logisch anzuordnen. Wie gut beim

i30-Cockpit zu erkennen, vollzieht Hyundai keinen extremen Wandel wie jüngst VW, die das Bedienkonzept des Golf doch recht radikal umkrempelten, was die Benutzerfreundlichkeit und Intuitivität nicht unbedingt verbesserte. Im i30 finden sich neben dem Sieben-Zoll-Kombi-Instrument und dem 10,25-Zoll-Monitor noch zahlreiche haptische Bedienelemente.





Hyundai i30

VW Golf VII



6 Nutzwert Fahrspaß, nur von anderer Seite aus betrachtet

Wenn einem sein Auto den Alltag erleichtert, kann das ebenso zum Fahrspaß beitragen wie eine perfekt ausgestützte Fahrwerksabstimmung oder ein emotionaler und zugleich effizienter Antrieb. Wie hier: Während man sich noch im VW Golf VII beim Verkabeln des Smartphones per USB die Finger verbiegen musste, zudem das Ablagefach viel zu klein war, lädt der Hyundai i30 im großen Fach bereits induktiv; die USB- und Aux-Ports liegen griffgünstig darüber.

7 Emotion Auch mal kontrolliert aus dem Rahmen fallen

Mag ja sein, dass allein die Optik mancher Hyundai- und Kia-Modelle Begehrlichkeiten weckt. Das Fahrerlebnis dagegen bleibt oft sehr unspektakulär. Und dann kommt Kia 2017 mit dem Stinger um die Ecke, Hyundai zaubert den i30 N aus dem Hut. Während der Stinger mit bis zu 370 PS und Allradantrieb auch mal kontrolliert quer fährt, macht der bis zu 275 PS starke Fronttriebler

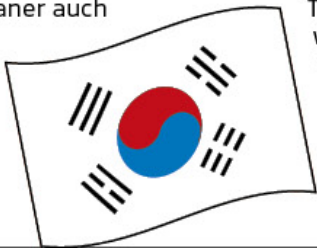
i30 N dem VW Golf GTI das Leben schwer, wirkt feuriger, aber eben auch weniger komfortabel. Der Hyundai verkauft sich blendend, übertrifft in Deutschland die Erwartungen des Managements um ein Vielfaches: Statt höchstens zehn Prozent liegt der Anteil an der Baureihe zeitweise bei bis zu 25 Prozent. Und der Kia? Tut sich deutlich schwerer, ist aber noch zu haben.





Innovation Man kann nicht immer vorne mit von der Partie sein

Eine Vorreiterrolle bei der Technik nehmen die Koreaner äußerst selten ein – auch weil es der Grundidee im Weg steht, bezahlbare und zugleich zuverlässige Produkte anzubieten. Während beispielsweise VW seit 2006 die Verbreitung des Doppelkupplungsgetriebes vorantreibt – teils mit herben Rückschlägen bei der Haltbarkeit –, begannen Hyundai und Kia mit der Einführung 2015, und das auch nur zaghaft. Ähnliches gilt für Benzinmotoren mit Turboaufladung und Direkteinspritzung sowie adaptive Stoßdämpfer. Andererseits überraschte bereits 2018 der elektrisch angetriebene Kompakt-Crossover Hyundai Kona im Test von auto motor und sport mit einer enormen Reichweite von 536 Kilometern. Doch zaubern können die Koreaner auch nicht, denn mit einem Preis von rund 45 000 Euro



geht der Kona selbst unter den E-Autos nicht als Schnäppchen durch. Dennoch ist die Nachfrage so groß, dass die Lieferzeit bei über einem Jahr liegt – was auch mit der eingeschränkten Verfügbarkeit der Batteriezellen zusammenhängt. Nochmals deutlich teurer (aktuell 79 000 Euro): der Nexo. Dessen Antrieb wandelt Wasserstoff per Brennstoffzelle in elektrische Energie um, braucht also keine schwere Batterie. Der außergewöhnlich designte Viertürer mit großer Heckklappe funktioniert problemlos, während Mercedes als vermeintlicher Brennstoffzellen-Pionier einen entsprechend ausgestatteten GLC nur an ausgesuchte Kunden verleast. Doch auch die Koreaner sehen den Hauptnutzen dieser

Technik eher bei größeren Transportern und Lastwagen, die der Konzern ebenfalls herstellt, wenngleich nicht in Europa vertreibt.

Regionalität Autos für Europa aus Europa

Bereits 2003 eröffnete die Hyundai Motor Group ihr europäisches Entwicklungszentrum. Wo? Richtig: in Rüsselsheim. Dort entstand unter anderem eine neue Generation moderner Dieselmotoren. Dazu kommt noch das Testzentrum am Nürburgring. Die meisten in Europa angebotenen Modelle werden in der Slowakei (Zilina), Tschechien (Nosovice) und der Türkei (Istanbul) gebaut – wo es auch entsprechende Zuliefererparks gibt. Über das Tochterunternehmen Mobis fertigen die Koreaner zahlreiche Fahrzeug-Komponenten selbst. Darüber hinaus entwickelt Mobis auch Technologien im Bereich alternative Antriebe und autonomes Fahren.

Image Da geht noch was

Seit 2002 treten Hyundai und Kia als Sponsoren von Fußball-Welt- und -Europameisterschaften in Erscheinung. Hyundai betreibt zudem Motorsport, aktuell in der Rallye-Weltmeisterschaft WRC sowie in den diversen Kategorien der TCR, also im Tourenwagenbereich. Während man sich im Fußball jedoch die Werbeflächen mit vielen anderen internationalen Unternehmen teilen muss, finden die Motorsport-Serien nur in absoluten (kleinen) Fan-Kreisen Beachtung. Mal abgesehen davon, dass 2016 mit VW ein repräsentativer Gegner von der Rallye-Bühne verschwand.



Testanalyse: Stärken &

Nichts deckt Stärken und Schwächen deutlicher auf als unsere Vergleichstests. 22-mal



Heft 14/2019: Kia Ceed gegen Mercedes A-Klasse

Kia gewinnt gegen Mercedes? Ja, so weit ist es gekommen – in Heft 14/2019. Zwar holt der Ceed den Sieg erst mit dem erheblich günstigeren Preis und sieben Jahren Garantie. Aber mit diesen Vorteilen kann er eben nur siegen, weil er in der Eigenschaftswertung schon nah an der A-Klasse geblieben ist – mit klasse Bedienung, viel Platz und einem Handling, das ebenso agil ist wie das des ausstattungs-bereinigten über 10 000 Euro teureren A 200.

Heft 1/2020: Hyundai i30 N Fastback gegen Mini Clubman JCW

Auch der Mini Clubman kann sich bis zum Ende der Eigenschaftswertung vorn halten, aber die knappen 13 Punkte Vorsprung reichen nicht bei dem fünfstellig höheren Preis des Mini. Und erst recht nicht, weil der i30 N Fastback einer der wildesten heißen Kompakten ist, der nicht nur bei Bedienung und Sitzen, sondern auch bei Fahrspaß, Fahrdynamik und Lenkung mehr Punkte abräumt als der Mini John Cooper Works.



DIE FÜNF GRÖSSTEN STÄRKEN DER KOREANER

		Punkte-Durchschnitt koreanischer Modelle*	Punkte-Durchschnitt der besten Konkurrenten*
Raumangebot	(max. 10)	8,9	8,8
Bedienung	(max. 15)	13,0	10,9
Qualitätsanmutung	(max. 10)	7,4	7,3
Ausstattung	(max. 10)	9,1	7,7
Garantie	(max. 10)	9,7	6,0

* Durchschnitt aus den Einzelwertungen aus 22 Vergleichstests seit Heft 1/2019

DIE FÜNF GRÖSSTEN SCHWÄCHEN DER KOREANER

		Punkte-Durchschnitt koreanischer Modelle*	Punkte-Durchschnitt der besten Konkurrenten*
Licht	(max. 10)	5,7	7,4
Federungskomfort	(max. 25)	17,3	19,7
Komfort-Assistenzsys.	(max. 15)	3,7	6,9
Testverbrauch	(max. 20)	9,9	10,5
Handling/Fahrspaß	(max. 25)	18,6	19,7

* Durchschnitt aus den Einzelwertungen aus 22 Vergleichstests seit Heft 1/2019

412 Punkte

von 650 möglichen erreichten die koreanischen Modelle im Schnitt in den 22 Vergleichstests – von denen sie neun gewannen. Die besten Rivalen erreichten

Den Stellenwert einer Marke erkennt man daran, welche Gegner sie sich machen kann. Oder – im Fall von uns bei auto motor und sport – welche wir ihr machen können. Wenig zeigt den Aufstieg von Hyundai und Kia deutlicher als die Selbstverständlichkeit, mit der wir deren Modelle in Vergleichstestfelder aufnehmen. Und auf wen sie da treffen. In den frühen Jahren traten Hyundai und Kia gegen Discounter wie Daihatsu oder Dacia an. Bald legten sie sich mit etablierten Importmarken an: Fiat, Mazda, Peugeot, Renault. Dann mit Ford und Opel. Jetzt: mit fast allen, von Audi bis VW, und zwar in den 22 Vergleichstests seit Anfang 2019, die wir als Basis für diese Analyse nehmen. Dafür haben wir alle Vergleichstests ausgewertet, an denen ein Hyundai oder Kia beteiligt war.

Dabei sind aktuelle Modelle aus allen Klassen vertreten – von Kleinstüber Kleinwagen, Kompakte, Sportler, Mittelklasse-Kombis, kleine Cross-

Schwächen



traten Modelle von Hyundai oder Kia seit Heft 1/2019 bei uns an. Die Bilanz.



Heft 1/2020: Kia Xceed gegen VW T-Roc

Heft 1/2020 erscheint übrigens am 19. Dezember 2019 – und bei Hyundai und Kia ist da schon Weihnachten, weil nach dem Hyundai i30 N auch noch der Kia Xceed im gleichen Heft einen Vergleichstest gewinnt. Gegen den ausstattungsbereinigten 9500 Euro günstigeren Kia holt der VW trotz mehr Platz, Traktion und Komfort nur neun Punkte Vorsprung in der Eigenschaftswertung. Der Xceed dreht das Ergebnis locker über die Kosten.

over, kompakte und mittelgroße SUV. Der Querschnitt ermöglicht ein genaues Bild über Stärken und Schwächen von Hyundai und Kia – gerade auch, weil die zwei Schwestermarken viel gemeinsame Technik nutzen.

Dabei zählt es zu den Erfolgsprinzipien der Koreaner, keine technischen Neuerungen anzubieten, welche die Zuverlässigkeit erschüttern könnten. Erst wenn eine Technik völlig problemlos ist, setzen Kia und Hyundai sie ein, auch wenn das einen Mangel an Innovation oder Effizienz mit sich bringt wie beim Antrieb. So liegen die koreanischen Modelle im Schnitt beim Testverbrauch über der Konkurrenz. Die Modernisierungszurückhaltung zeigt sich auch in weniger umfangreicher Ausstattung mit Komfort- und Fahrassistenzsystemen sowie einfacherer Lichttechnik.

Doch nicht nur da haben teurere Hersteller noch Vorteile. Ein Vorsprung vor allem deutscher Hersteller besteht weiterhin bei Federungs-

komfort und Handlingtalent – gerade in der Fahrwerksabstimmung hält sich die Kompetenz der deutschen Ingenieure am längsten. Auch deswegen hat Hyundai fürs Set-up des i30 N den Ex-BMW-Konstrukteur Albert Biermann geholt und inzwischen zum Entwicklungschef gemacht.

Garantierter Erfolg

Sicher auch dadurch zählt der i30 N zu den Siegeskandidaten in unseren Tests. Doch die Modelle von Hyundai und Kia fahren nicht nur besser als je zuvor, sondern dazu noch so preiswert wie eh und je. Denn an den fünf (Hyundai) und sieben (Kia) Jahren Garantie halten die Koreaner weiter fest und bieten viel Serienausstattung.

Nur günstiger sind sie nicht mehr. Im Schnitt erzielen sie in unserer Grundpreisbewertung 21,8 von 25 Punkten – exakt so viel wie ihre jeweils besten Vergleichstestgegner.

Text: Sebastian Renz

Heft 9/2020: Hyundai i10 gegen Mitsubishi Space Star und Renault Twingo

Eine Kasse für sich? Nein, diesmal gewinnt ein Hyundai, weil er eine Klasse für sich ist. Der neue i10 lässt Mitsubishi Space Star und Renault Twingo mit viel mehr Platz, einer umfangreichen Sicherheitsausstattung, erheblich besserem Federungskomfort und viel agileren, dennoch sehr sicheren Fahreigenschaften weit hinter sich. Allerdings kostet er auch deutlich mehr als seine Rivalen – der Twingo kommt 3800 Euro günstiger.



Fazit

Das selbstgefällige Lachen, das ein Kia Shuma oder ein Hyundai Accent bei den etablierteren Herstellern vor 15, 20 Jahren auslöste, ist zu einem schmallippigen Lächeln gefroren. Mit jedem neuen Modell haben sich die Koreaner verbessert, sind näher und näher an die Etablierten gerückt, haben viele überholt: Peugeot, Mazda, Opel, Renault, Nissan und Jeep wurden von Hyundai und Kia in Tests oft besiegt. Nun rücken sie in die Liga von Mini, Mercedes und VW vor. Wenn Hyundai und Kia die letzten Schwächen bei Komfort, Assistenz und Verbrauch aussortieren – und das werden sie –, gibt es auch für die Premiums nichts mehr zu lachen.

