



Presstext Kia KCV-II (Stand 10/2002)

## Kia zeigt Lifestyle-Studie eines Pick-up

- **Neue Plattform mit Allradantrieb und 3,5 Liter-V6-Motor**
- **Rückbank mit variablenm Sitzkonzept und ein Hauch von Cabrio-Feeling**
- **Zahlreiche Technik-Innovationen für Kia-Serienmodelle der Zukunft**

Kia Motors enthüllt auf dem Pariser Salon 2002 eine revolutionäre Cross Over-Studie, die die Praxistauglichkeit eines Pick-up mit der Fahrfreude eines viersitzigen Coupés vereint. Die Studie „KCV“-II zielt auf eine junge Zielgruppe mit aktivem Freizeitverhalten und zeichnet sich durch eine variabel verstellbare Rücksitzbank sowie eine offene, nach hinten verlängerbare Ladefläche aus. Diese praktischen Vorzüge kombiniert sie mit einem Fahrwerk, das Pkw-ähnliches Handling und die Fähigkeit für leichtere Off Road-Passagen bereithält.

„Der KCV-II ist ein erschwingliches Spaßauto. Ideal, um mit seinen Freunden einen Ausflug zu machen und dabei die Sonne zu genießen“, sagt der verantwortliche Designer des Autos, Carlos Arroyo. „Der KCV-II wendet sich an Fahrer, die die Praxistauglichkeit und die hohe Sitzposition eines SUV-Fahrzeugs schätzen, ein agiles Fahrverhalten aber nicht missen wollen. Er ist zu je einem Drittel Pick-up, SUV und viersitziges Coupé.“

Der Vorschlag des Spaniers machte im Rahmen eines internen Wettbewerbs unter den Kreativen des europäischen Kia-Designcenters in Eschborn das Rennen. Ein multinationales Team unter Leitung von Jay Baek (Leiter des Designcenters) und Peter Arcardipane (Chefdesigner) setzte den Entwurf dann in die Realität um. Der KCV-II ist das dritte Kia-Modell, das in Eschborn komplett in Eigenregie entworfen wurde.

Das innovative SUV (Sport Utility Vehicle) basiert auf einer komplett neuen Plattform (Code „KM“) und wird von einem 3,5 Liter V6 angetrieben, der seine Kraft an alle vier Räder weiterleitet. Die Plattform erlaubt den Einsatz



verschiedener Karosserieaufbauten, von einem konventionellen SUV bis zu einer Lifestyle-Variante im Stil des pfiffigen Pick-up für den Pariser Salon.

Der KCV-II thematisiert auch eine Reihe technischer Innovationen, die sich so oder ähnlich an künftigen Kia-Serienfahrzeugen wiederfinden könnten.

Dazu gehören weiter entwickelte Airbags, Sensoren zur Überwachung des Luftdrucks in den Reifen, aktive Kopfstützen und ein Bremsassistent.

Weitere technische Features sind ein schlüsselloses Zugangssystem, photochromatisches Glas, Satelliten-Navigationssystem mit einer Software zum Herunterladen von MP3-Dateien und Anschlüsse für zusätzliches Audio-Equipment.

Die Entscheidung über eine mögliche Serienproduktion des KCV-II hat Kia noch nicht getroffen. Eine positive Reaktion seitens der Presse und des Publikums auf dem Pariser Salon könnte die Chancen allerdings deutlich erhöhen.

### **Designer Arroyo: „Ein Auto, das mir jeden Tag wieder Freude macht“**

Der Designer des KCV-II, Carlos Arroyo, ist im Herzen ein Künstler und sein Entwurf soll daher vor allem die Seele ansprechen: "Ich wollte ein Auto entwerfen, das mir jeden Morgen gute Laune macht. Etwas, das ich jeden Tag sehe, muss einfach schön sein."

Dank der erhöhten Bodenfreiheit, 20 Zoll mächtigen Rädern, der überlegenen Sitzposition und der offenen Pick-up-Ladefläche besitzt der KCV-II einen robusten Auftritt. Doch der Karosseriekörper fällt hier deutlich runder aus, als es bei Fahrzeugen dieser Gattung sonst üblich ist. Folge sind weichere Übergänge, die nach Überzeugung von Kia verstärkt auch weibliche Kunden ansprechen werden.

"Wir haben dem Fahrzeug bewusst europäische Proportionen gegeben", erklärt Arroyo, „und fügten Elemente von Motorrädern, Möbeln, Architekturwerken und Gebrauchsgegenständen zu einer spannenden Mischung zusammen."



## **Eine Aluminiumleiste betont die Keilform und wandelt sich zur Heckreling**

Ein besonders auffälliges Detail ist die über die gesamte Länge der Karosserie gezogene Aluminium-Leiste. Sie beginnt an der Frontpartie, setzt sich an den Flanken fort, bildet dann in Höhe der Pick-up-Ladefläche eine Art Reling, um zum Schluß vertikal zu beiden Seiten der Hecktür bis auf den Stoßfänger abzufallen. Mit diesem Element unterstreichen die Kia-Designer trefflich die Keilform des Fahrzeugs – ein klassisches Mittel, um Dynamik schon im Stand zu erzeugen.

Scheinwerfer in technischer Klarglas-Optik und mit getrennten Einsätzen für Abblend- und Fernlicht setzen an der Frontpartie Akzente. Die neue Form des Kühlergrills gibt einen Hinweis darauf, in welche Richtung sich künftige Kia-Serienfahrzeuge in diesem Bereich entwickeln könnten. Die beiden vertikalen Chromstreben spiegeln stabile "bull bars" (Kuhfänger) wieder.

Ebenfalls eine Prise Geländewagen erhält die Frontpartie des KCV-II durch den in den Stoßfänger integrierten Unterbodenschutz. Auch die in den beiden vorderen Radkästen untergebrachten Ölkühler sind als funktionales Designelement gestaltet.

## **Architektonische Ehrlichkeit verbirgt Technik nicht – sie zeigt sie**

"Wir wollten bei diesem Auto eine architektonische Ehrlichkeit umsetzen. Daher ist auch das im Heckstoßfänger liegend untergebrachte Ersatzrad von außen sichtbar", verdeutlicht Peter Arcardipane, Chefdesigner des Eschborner Kia-Designstudio.

Für einen sportlichen Freizeitgeländewagen ungewöhnlich sind auch die fehlenden B-Säulen und gegenläufig aufschwenkende „Schmetterlings-Türen“. Die Designer entschieden sich aus zwei Gründen für diese sonst eher bei luxuriösen Limousinen zu findende Lösung: einerseits geben sie dadurch der Silhouette einen sportlicheren Charakter, andererseits wird so der Zugang zur Rückbank erleichtert.



Die Instrumente sind rund um die Lenksäule gruppiert und auf einem geschmiedeten Aluminium-Gehäuse montiert, das sich mit der höhenverstellbaren Säule mitbewegt. Beim Design der Runduhren standen Motorrad-Vorbilder Pate.

### **Mittelkonsole wurde auf die wesentlichen Funktionen reduziert**

Fahrer wie Beifahrer sitzen zugunsten einer souveränen Übersicht relativ aufrecht, während die Mittelkonsole von allem unnötigen Schnickschnack befreit und auf die wesentlichsten Bedienfunktionen reduziert wurde. Unter Berücksichtigung des von Arroyo und Arcadipane betonten Themas der "architektonischen Ehrlichkeit" sind auch die Lüftungsschächte der Klimaanlage voll einsehbar. Das trifft auch auf die turmartig-geformten Kühlluftdüsen zu, die die Luft in die verschiedenen Zonen des Innenraums leiten.

Ein sehr praktisches Detail sind dagegen die Hartschalen-Behälter in allen vier Türseitenverkleidungen. Sie lassen sich leicht abmontieren und als Tragetasche für den Alltagsgebrauch nutzen.

Ebenfalls ins Auge stechen die Bedienelemente für die Klima- und Stereoanlage. Sie sind auf zylindrisch geformten Bediensatelliten gruppiert, die aus dem Instrumentenbrett herauszuwachsen scheinen.

Alle Interieur-Teile sind sorgfältig bearbeitet; ihr Finish orientiert sich an den präzise bearbeiteten Oberflächen von Kameras, Stereo-Anlagen und Motorrädern. Bei der Gestaltung der maschinell bearbeitetem Aluminiumschienen der vorderen Sportsitze ließen sich die Kia-Designer konkret vom Design moderner Stereo-Systeme inspirieren.

### **Transparente Glaseinsätze im Dach tauchen Innenraum in Licht**

Zwei transparente Glasflächen im Dach tauchen den Innenraum des KCV-II in ein natürliches Licht. Zusammen mit der großzügigen Kopffreiheit von 960 Millimetern ergibt sich so der Eindruck einer überraschend geräumigen Fahrgastzelle.



Die hinteren Passagiere sitzen etwas höher und aufrechter als die Vorderen und können dank einer variablen Lehnenverstellung eine Cabrio-ähnliche Erfahrung machen.

Die hintere Glasscheibe lässt sich nämlich im Winkel von maximal 90 Grad nach oben ausstellen. Werden zugleich die Sitzlehnen aus ihrer Normalstellung von 20 Grad auf maximal 27 Grad geneigt, sind die Fondpassagiere teilweise den (guten) Launen des Wetters ausgesetzt.

Arroyo sagt: „Wir suchten nach einigen ungewöhnlichen Lösungen, um das Reisen im KCV-II zu einem echten Erlebnis zu machen.“

### **Flexibles Ladesystem schafft ebene Ladefläche von 2,50 Meter Länge**

Der KCV-II glänzt mit einer Kombination aus variablen Rücksitzen und einer Pick-up-Ladefläche, die ihn zum flexiblen Lademeister stempelt. Dabei kommt ihm zugute, dass die Rückenlehnen der Vordersitze zugleich als Trennwand zur offenen, genau ein Meter langen Ladefläche dienen. Zugleich lässt sich aber auch die unten angeschlagene Hecktür wie ein Tablett nach hinten abklappen.

Zum Erreichen einer ebene Ladefläche werden die Polster der beiden Fondsitze zunächst nach außen geklappt. Danach versinken die Lehnen im Boden, dass sich ein bündiger Abschluss mit der Ladepritsche ergibt. Ist dieser Umwandlungsprozess vollzogen, ergibt sich eine bis zu 2,5 Meter lange und 1,1 Meter breite Ladefläche. Zwei komplette Mountain Bikes finden darauf Platz.

### **„Bobo“-Generation ist die prädestinierte Zielgruppe**

„Als Zielpublikum für den KCV-II haben wir die so genannte ‘Bobo’-Generation ausgemacht“, sagt Jay Baek, Leiter des Frankfurter Designcenters von Kia.

„Bobo steht für „bourgeois bohemians“: Das sind Menschen, die sich von ihrem sozialen Status als wohlhabend, also bourgeois, einstufen würden. Im Geiste gehören sie jedoch der unkonventionellen Bohème an – also sozusagen eine Mischung aus Hippies der 60er und Yuppies der 80er Jahre.“



Dieses Klientel legt sehr viel Wert auf naturnahe Stoffe und Materialien. Sie kaufen ihren Kindern lieber Holz- als Plastikspielzeuge kaufen. Die Mitglieder dieser Gruppe kleiden sich eher lässig und bequem, tragen Hemden ohne Kragen, Jeans und Segelschuhe ohne Socken. Sie schätzen aber auf der anderen Seite gutes Material und hochwertige Markenware. Gehen sie auf eine Bergtour, rüsten sie sich mit wasserdichten Goretex-Jacken und Stiefeln aus.

Und sie machen in vielen Fällen ihr Hobby zum Beruf. "Bobos mögen auch Dinge, die ehrlich sind", sagt Baek. Eben Autos wie den KCV-II von Kia.

### **Technologischer Schaukasten für Kia-Modelle von morgen**

Der KCV-II ist eine Art technologischer Schaukasten für Technologien künftiger Kia-Limousinen und SUV-Fahrzeuge. Zu den erstmals gezeigten Features zählen neue passive und aktive Sicherheitssysteme sowie neue Komfort-Lösungen. Im Einzelnen hat das Pariser Showcar folgende Innovationen an Bord:

**Adaptive Fahrer- und Beifahrer-Airbags:** Sensoren passen Schnelligkeit und Intensität der Airbag-Auslösung an die Unfallschwere an.

**Curtain-Airbags:** Die vorhangartigen Seiten-Airbags schützen bei Seitencrashes und Überschlägen vor allem den Kopf. Sie bleiben auch während eines mehrfachen Überschlags aktiv.

**Elektronische Stabilitätskontrolle:** Wird ein instabiler Fahrzustand festgestellt, bremst das ESP durch Brems- und/oder Drosselklappeneingriff das Fahrzeug ab.

**Bremsassistent:** Er stellt sicher, dass bei einer Vollbremsung auch wirklich der maximale Bremsdruck aktiviert wird.

**Reifenluftdruck-Kontrolle:** Sensoren in allen vier Reifen warnen den Fahrer vor sinkendem Luftdruck.



**Fußgängerschutz:** Eine entsprechend „weich“ gestaltete Front- und Motorhaubenpartie mindert die Folgen eines Zusammenstoßes mit Passanten.

**Aktive Kopfstützen:** Durch die Verringerung des Abstands zwischen Hinterkopf und Kopfstütze reduziert sich die Gefahr eines Halswirbelschleudertraumas.

**Intelligenter Tempomat:** Mit Hilfe von Radar wird der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug verlässlich erfasst, das Risiko von Auffahrunfällen so nahezu ausgeschlossen.

**Photochromatisches Glas:** Passt sich automatisch wechselnden äußeren Lichtverhältnissen an. Garantiert perfekte Sicht unter allen Bedingungen.

**Automatische ScheinwerferhöhenEinstellung:** Stellt sicher, dass ein mit Gepäck und Passagieren vollbeladener Wagen bei Nacht den Gegenverkehr nicht blendet.

**Nachtsichtgerät:** Mit Hilfe von Infrarot-Technik werden im „Gleitpfad“ des Fahrzeugs auftauchende Objekte weitaus früher sichtbar als mit dem menschlichen Auge. Gleichzeitig werden sie auf einem Bildschirm im Instrumententräger visualisiert.

**Rückwärts-Kamera:** Zeigt auf einem im Armaturenbrett integrierten TV-Schirm die Zone unmittelbar hinter dem Auto – eine große Hilfe beim rückwärtigen Einparken.

**Regensensor:** Schaltet automatisch die Wischer an, sobald ein Regentropfen die Windschutzscheibe trifft. So kann sich der Fahrer voll auf das Geschehen auf der Straße konzentrieren.

**Keyless Entry-System:** Öffnet die Türen schon bei der Annäherung an das Fahrzeug automatisch, löst dann die Wegfahrsperre und aktiviert die Zündung, sobald er in den dafür vorgesehenen Schlitz im Armaturenbrett eingeführt wird.



## Technische Daten der Studie KCV-II

### Abmessungen

Länge	4535 mm
Radstand	2616 mm
Höhe	1820 mm
Breite	1860 mm
Gewicht	1620 kg
Spur vorn	1590 mm
Spur hinten	1660 mm
Bodenfreiheit	310 mm

### Karosserie

selbsttragend, Stahl

### Aufhängungen

vorn	einzeln an Federbeinen, unterem Querlenker und Stabilisator
hinten	einzeln an Federbeinen, Längslenkern und Stabilisator
Lenkung	servounterstützte Zahnstangenlenkung

### Motor

Typ	3,5-Liter-V6, 24 Ventile
Leistung	195 PS bei 5500/min
Max. Drehmoment	294 Nm bei 3000/min

### Kraftübertragung

Getriebe Vierstufen-Automatik  
auf alle vier Räder (Verteilergetriebe mit Geländereduktion,  
Drehmomentverteilung 50:50)

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s

**Felgen und Reifen**

Felgen	Fünfspeichen-Alu, 20 Zoll
Reifen	255/50

**Abmessungen der Ladefläche**

Länge	1000 mm
Länge maximal*	2500 mm
Breite	1100 mm
Tiefe	600 mm

Kabinehöhe bei ausgestelltem

Rückfenster	900 mm
-------------	--------

\*bei umgeklappten Rücksitzen und verlängerter Ladefläche

**Innenabmessungen**

Kopffreiheit vorn	960 mm
Beinfreiheit vorn	955 mm
Schulterbreite vorn	1550 mm

Kopffreiheit hinten	820 mm
Beinfreiheit hinten	950 mm
Schulterbreite hinten	1550 mm



## Der Designer

### **Carlos Arroyo Turon**

Designer im Kia Motors Europe Designcenter

Geboren am 9. Dezember 1974 in Granada (Spanien)

Carlos ist ein freidenkender Designer, der seine Inspirationen aus der Welt der Kunst und der Skulpturen bezieht. "Wenn ich ein neues Auto entwerfe, denke ich an spirituelle Dinge. Ich möchte neue Formen finden, orientiere mich dabei sowohl an moderner Architektur als auch an der Natur. Von ihr können wir noch einiges lernen. Ich liebe Skulpturen und während meines Studiums in Barcelona verbrachte ich einen Großteil meiner Freizeit dabei, mit dieser Kunstform zu experimentieren. Mich reizt es aber auch, mit modernen Materialien zu arbeiten, wie zum Beispiel Glasfiber, Harz, Kunststoff, aber auch Holz und Gestein."

Carlos arbeitete 1996 noch während seines Design-Studiums an seiner ersten Konzeptstudie – „Symbiosis“, ein Konzept für einen Motorroller der spanischen Marke Derby. Heute lebt der Spanier in Frankfurt und geht, soweit es seine Zeit erlaubt, weiter seinem Hobby dem Anfertigen von Skulpturen und Gemälden nach.

### **Ausbildung**

1989-1994 Studium Industrie-Design an der Massana Kunsthochschule, Barcelona

1995-1997 Studium Automobil-Design am "Istituto Europeo di Design", Turin

### **Designer-Stationen**

1997 DAF Design Center "OUI" in Barcelona. Arbeiten an DAF-Fahrzeugen für den niederländischen Königshof

1998 In Designcentern des Sportschuhfabrikanten Fila in Italien und New York  
Freier Designer im Dienst von DAF und Kelme (Sportschuhe)

2000-2001 Mercedes-Benz Lkw. Arbeiten am Van „Sprinter“ und künftigen Lkw-Projekten

seit 2001 Kia Motors Europe Designcenter