



KIA Sportage 2.0 CRDi Vision 2WD (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(100 kW / 136 PS)

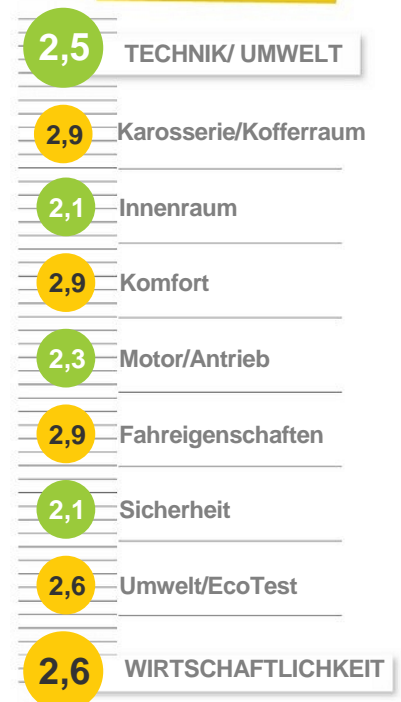
Die dritte Generation des Kia Sportage hat sowohl in der Länge als auch in der Breite zugelegt. Er sieht nun deutlich moderner und dynamischer aus. Trotz der dynamischen Linie hat das Fahrzeug nicht an Gebrauchswert verloren. Die hohe maximale Zuladung und eine Anhängelast von maximal 2.000 kg sorgen für einen hohen Nutzwert des Fahrzeugs. Der Dieselmotor geht kräftig zu Werke, wer nicht unbedingt ins Gelände muss oder ein Automatikgetriebe bevorzugt (nur beim AWD), kann getrost auf den Allradantrieb verzichten. Der Verbrauch liegt im zufriedenstellenden Bereich, leider ist das Start-Stopp-System nicht für den 2,0 CRDi lieferbar. Insgesamt ein gelungenes Fahrzeug mit gutem Raumangebot und stimmiger Qualität. Die getestete Variante ist ab 25.700 Euro erhältlich, wer aber eine Klimaautomatik haben möchten muss unverständlicherweise auf die 3.400 Euro teurere Ausstattung Spirit zurückgreifen. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Honda CR-V, Hyundai ix35, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai, Skoda Yeti, VW Tiguan

+ einfache Bedienung, hohe Zuladung und Dachlast, elastischer Motor, gutes Raumangebot vorne

- sehr hohe Fixkosten, schwache Heizung im Fond, Klimaautomatik nur in der Topausstattung erhältlich



ADAC-URTEIL



⊕ Mit einer insgesamt guten Verarbeitung ist Kia mit dem Sportage auf dem richtigen Weg. Die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und schmal. Die Blechkanten sind sauber gebördelt und abgedichtet. Im Innenraum dominiert zwar Hartplastik, die Güte gibt aber keinen Anlass zur Kritik. Gegenüber dem Vorgänger ist eine deutliche Qualitätssteigerung spürbar. Der Motorraum ist von unten weitgehend verkleidet und somit gegen eintretenden Schmutz geschützt. Leider ist der Unterboden im weiteren Verlauf sehr zerklüftet, was die Luftverwirbelungen und somit den Verbrauch erhöht. Die Türausschnitte sind rundherum abgedichtet, die Dichtungen dürften aber weiter außen angebracht sein, um die kompletten Säulen und Schweller vor Schmutz zu schützen. Die Dachlast beträgt sehr hohe 100 kg, die Dachreling ist Serie. Die maximale Zuladung von 515 kg fällt großzügig aus.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleinen Beschädigungen als unnützlich herausstellen kann. Gegen Aufpreis ist zwar ein vollwertiges Reserverad erhältlich, allerdings muss dafür das teure Technik-Paket für 670 Euro geordert werden (beinhaltet unter anderem Xenonscheinwerfer). Die Radläufe sind zwar rundum mit einer Kunststoffleiste versehen, es fehlen aber Schutzleisten an den Türen. Die Stoßstangen sind nur im unteren Bereich gegen kleine Parkrempler geschützt.

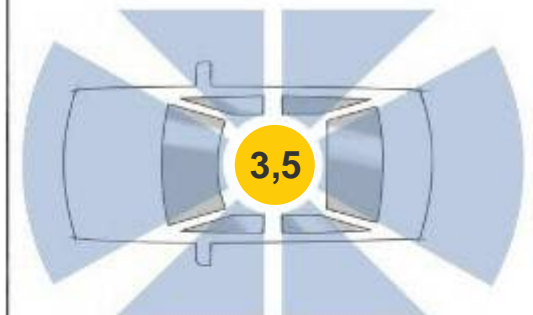
Sowohl vorne als auch hinten können die Fahrzeugenden nur abgeschätzt werden. Bei der ADAC-Rundumsicht schneidet der Kia durchschnittlich ab. Die breiten C- und D-Säulen behindern die Sicht stark. Hindernisse vor dem Fahrzeug können durchschnittlich gut erkannt werden. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist mittelmäßig. Gegen Aufpreis ist blendet dieser automatisch ab.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel ermöglichen eine gute Rücksicht, es fehlt aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel nicht so gut erkannt werden können. Parksensoren hinten sind bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Für vorne gibt es leider keine Sensoren, obwohl diese durchaus sinnvoll wären. Gegen Aufpreis ist auch eine Rückfahrkamera erhältlich. Die gegen Aufpreis erhältlichen Xenonscheinwerfer sorgen für eine gute Fahrbahnausleuchtung. Es gibt auch ein Abbiegelicht, welches den Fahrbahnrand beim Abbiegen besser ausleuchtet. Das LED-Tagfahrlicht ist ab der Ausstattung Vision serienmäßig verbaut.

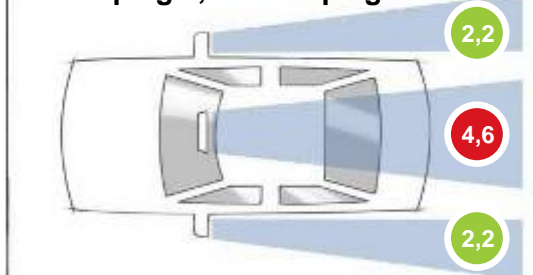


Breite Dachsäulen und die hoch angesetzte Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten erheblich.

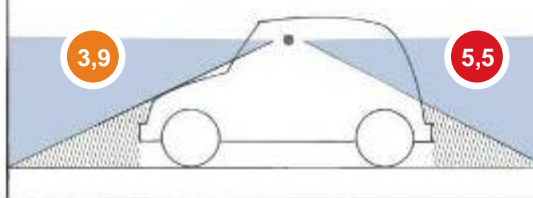
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden, da die Heckscheibe sehr hoch angesetzt ist.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der Sitz ist hoch angeordnet, wodurch man recht komfortabel ein- und aussteigen kann. Es stören aber der hohe Schweller und der große Abstand zwischen Schweller und Sitz. Auch hinten steigt man dank der großen Türen bequem ein. Aber auch hier stört der hohe und breite Schweller, an dem man sich schnell die Hose verschmutzt.

+ Das Fahrzeug lässt sich mittels Fernbedienung öffnen und schließen. Die Tasten sind groß und verwechslungssicher, zudem kann man über eine separate Taste auch nur die Heckklappe öffnen. Beim Verlassen oder beim Öffnen des Fahrzeug beleuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit den Weg. Die Türen werden sicher offen gehalten und rasten in drei Stellungen ein. Haltegriffe, welche das Ein- und Aussteigen erleichtern sind über jedem Platz, außer dem Fahrerplatz angebracht.

– Man kann das Fahrzeug auch bei geöffneter Heckklappe verschließen. Lässt man dann versehentlich den Schlüssel im Kofferraum liegen und schließt die Heckklappe, gelangt man nicht mehr ins Fahrzeug.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 330 Litern Ladevolumen liegt der Kia nur im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse.

+ Klappt man die Rücksitzbank um, so können großzügige 680 Liter zugeladen werden (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Der Kofferraum ist mit 330 Liter Volumen nur von klassendurchschnittlicher Größe.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe wird einfach über einen Taster entriegelt und schwingt leicht nach oben. Geöffnet befindet sie sich 1,85 Meter über der Fahrbahn und steht auch großen Personen nicht im Weg. Die freigegebene Öffnung ist sehr groß. Beim Ausladen muss keine Bordwand überwunden werden. Das Format des Gepäckraums ist gut, nur die Radhäuser ragen etwas in den Innenraum. Da er nicht zu tief gestaltet ist, können auch vorgerutschte Gegenstände noch recht gut erreicht werden.

– Gepäckstücke müssen 78 cm von der Fahrbahn bis zur Ladekante gehoben werden. Die Ausleuchtung des Kofferraums ist mager. Schade, dass Kia die im Vorgänger noch verbaute separat zu öffnende Heckscheibe gestrichen hat.

2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank kann im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden.

+ Die Lehnen können von vorne und hinten umgeklappt werden. Die Bedienung ist absolut simpel, um die Gurte vor Beschädigung zu schützen werden sie hinter Halter geklemmt. Ohne das aufpreispflichtige Reserverad findet man unter dem Kofferraumboden eine Reihe an praktischen Ablagefächern.

– Werden die Sicherheitsgurte beim Zurückklappen nicht auf die Seite geklemmt, so können sie leicht beschädigt werden.

Bedienung

⊕ Die Ergonomie ist einwandfrei, der Gewöhnungsaufwand gering. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. Bei der Wahl der niedrigsten Ausstattung sollte man beachten, dass das Lenkrad dann nur höhenstellbar ist. Sowohl Pedale als auch Schalthebel sind gut angebracht und lassen sich bequem erreichen. Einzig die unnötige Kick-Down-Stellung des Gaspedals stört etwas. Das Zündschloss ist gut erreichbar und beleuchtet. Per Regensensor wird der vordere Scheibenwischer eingeschaltet. Unangenehm ist aber, dass bei aktiviertem Regensensor jedes Einschalten der Zündung zu einer einmaligen Inbetriebnahme des Wischers führt, egal ob es regnet oder nicht. Der hintere Wischer hat Intervall- und Dauerbetrieb. Einfach und ohne große Einarbeitung kann die Klimaanlage bedient werden. Das Radio- und Navigationsgerät ist optimal im Sichtbereich eingebaut. Bedient wird es per Touchscreen und Lenkradtasten und sorgt mit dem optionalen Soundsystem für guten Klang. Einfach gehalten sind die Bedienelemente der Sitzeinstellung. Sie sind aber akzeptabel erreichbar. Vorne wie hinten sind die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten vorhanden, selbst ein Brillenfach am Dachhimmel ist verbaut. Das Handschuhfach ist groß und praktisch. Die Rundinstrumente sind gut ablesbar und bieten auch bei Dunkelheit einen guten Kontrast. Es ist eine elektronische Berganfahr- und Bergabfahrhilfe verbaut. Einen Tempomaten gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Angeschnallt sind komplett geöffnete Türen vorne kaum erreichbar. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.



Modernes Design, gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität kennzeichnen den neuen KIA Sportage.

Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig. Bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m findet man dort bequem Platz. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig. Nur mit den Ellenbogen nimmt man schnell Kontakt zu den Türverkleidungen auf und die hohe Scheibenlinie sorgt für ein etwas beengtes subjektives Raumgefühl.

Raumangebot hinten*

Auch auf den hinteren Plätzen können Personen bis zu 1,85 m angenehm sitzen. Hier sind aber die Innenbreite und die Kopffreiheit etwas enger bemessen als vorne. Das subjektive Raumgefühl ist auch hier aufgrund der hohen Seitenlinie nur befriedigend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,9 KOMFORT

2,7 Federung

Das tendenziell straff ausgelegte Fahrwerk im Kia Sportage sorgt für einen guten Federungskomfort auf der Autobahn. Das Fahrzeug wirkt auch voll beladen nicht unterdämpft. Überfährt man dagegen grobe Unebenheiten oder Schlaglöcher, dringen diese recht stark bis zu den Insassen durch. Angenehm gering für ein SUV fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven aus.

2,6 Sitze

Insgesamt ist der Sitzkomfort im Sportage ordentlich, der Seitenhalt der Vordersitze ist aber durchschnittlich. Die Seitenwangen sind flach und weich. Hinten werden die Passagiere von den Lehnen zu einer Hohlkreuzhaltung gezwungen, die Polsterung ist dort auch etwas hart gewählt.

⊕ Der Fahrersitz ist höhenstellbar, aber tendenziell zu hoch eingebaut. Der Fahrer sitzt angenehm entspannt, seine Füße und Beine werden ordentlich unterstützt, auch wenn die Sitzflächen etwas flach und kurz geraten sind. Die hohen Lehnen und Flächen sind gut ausgeformt und bequem. Die vorderen Sitze sind straff aber komfortabel gefedert. Hinten reichen die Sitzlehnen sehr weit nach oben. Die Sitzposition ist sehr aufrecht, aber gut. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze versehen, die sich aber nur in der Intensität einstellen lässt.

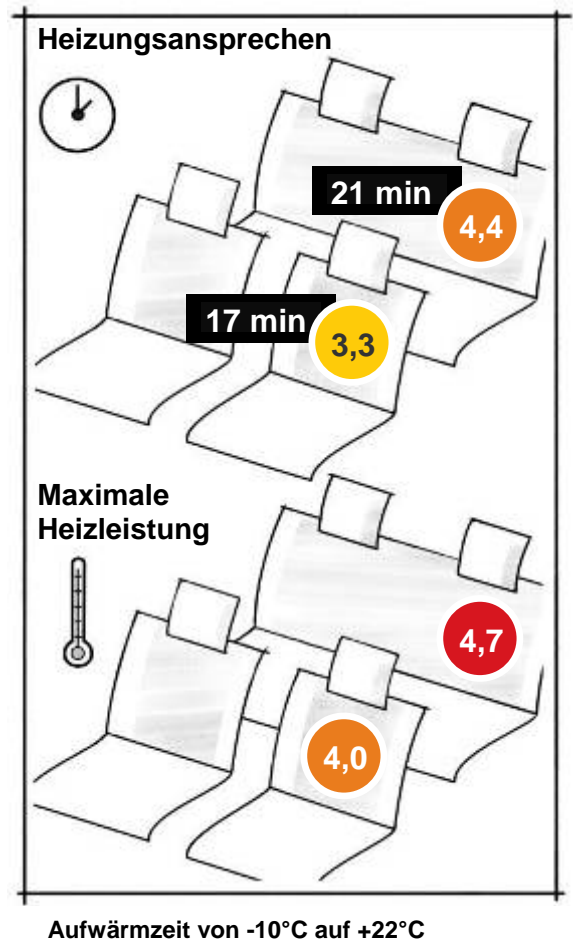
2,6 Innengeräusch

⊕ Mit knapp 70 dB (A) liegt das Innengeräusch angenehm niedrig. Fahr- und Windgeräusche fallen kaum auf. Der Motor zeigt sich speziell in kaltem Zustand akustisch präsent.

3,7 Klimatisierung

(ADAC-Heizungstest bei -10°C in der Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne in akzeptabler Zeit an, zeigt aber nur eine ausreichende maximale Heizleistung. Die Ausstattungsvariante Vision ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik ist unverständlicherweise nur in der Topausstattung Spirit erhältlich. Die Temperatur und Luftverteilung kann dadurch nur grob eingestellt werden.

⊖ Die Heizleistung ist im Fond zu schwach. Hier dauert es deutlich länger, bis ein angenehmes Raumklima erreicht wird.



2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Dieselmotor mit 136 PS und 319 Nm maximalen Drehmoment sorgt für gute Fahrleistungen. Dabei schiebt das Fahrzeug schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich an, wodurch schaltfaules Fahren möglich ist. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor geht dem Vierzylinder nicht die Kraft aus.

2,7 Laufkultur

Das Vibrationsverhalten ist für einen Vierzylinder-Diesel gut. Bei niedrigen Drehzahlen ist der Motor etwas brummig, ab ca. 3000 1/min nehmen die Vibrationen etwas zu.

2,2 Schaltung

Die Präzision des Schaltgetriebes könnte noch verbessert werden. Die Schaltwege fallen etwas lang aus.

⊕ Aufgrund der leichtgängigen Schaltung ist die mögliche Schaltgeschwindigkeit hoch. Der Rückwärtsgang ist mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen verriegelt. Auch bei ausrollendem Fahrzeug kann er geräuschlos eingelegt werden. Eine Gangempfehlung unterstützt eine kraftstoffsparende Fahrweise.

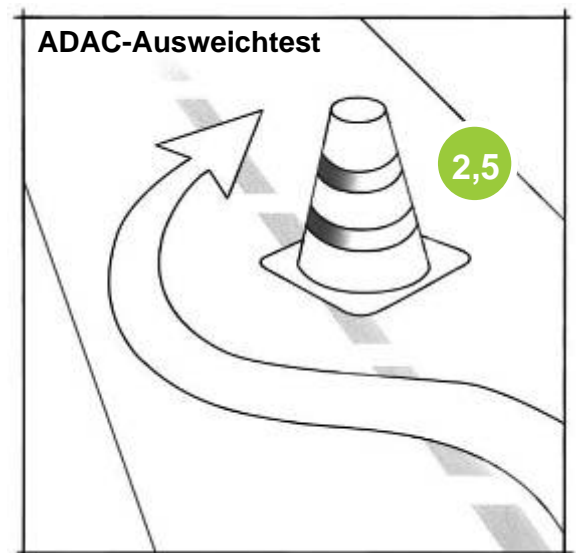
2,4 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Trotzdem ist der sechste Gang etwas kurz geraten. Auf der Autobahn fallen dadurch die Drehzahlen schon bei Richtgeschwindigkeit von 130 km/h recht hoch aus.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Bei einer plötzlichen Richtungsänderung pendelt der Sportage zwar leicht nach, bleibt aber stets stabil und beherrschbar. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Kia durch unkritisches untersteuern beim Gegenlenken. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift hier rechtzeitig und effizient genug ein, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Es besteht keine Kipp- oder Schleudergefahr. Die Traktion des Fronttrieblers ist dank Traktionskontrolle zufriedenstellend.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,8 Kurvenverhalten

Das Fahrzeug zeigt bei schneller Kurvenfahrt eine ausgeprägte Tendenz zum Untersteuern. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten sind dadurch recht niedrig. Lastwechselreaktionen sind zwar vorhanden, ESP greift aber rechtzeitig ein, um Schleudern zu verhindern.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage leicht verzögert an. Die Zielgenauigkeit und das Lenkgefühl sind allenfalls durchschnittlich. Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen. Beim Beschleunigen stellt das Lenkrad stark zurück.

⊕ Die Lenkung ist relativ direkt ausgelegt und leichtgängig - so wird das Rangieren des großen Autos zu einer leichten Übung. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m für ein Fahrzeug dieser Klasse recht gering aus.

3,4 Bremse

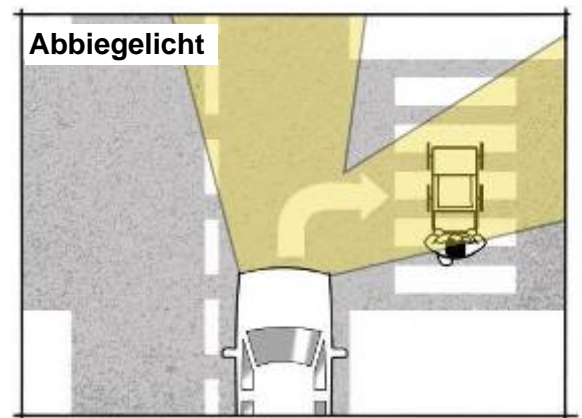
Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt noch akzeptable 40,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist zwar kein Top-Wert, immerhin zeigt sich die Bremsanlage aber standfest und lässt auch nach mehrmaligen Bremsungen nicht nach. Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind in Ordnung.

2,1 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert, dass der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Der Kia Sportage besitzt ab Ausstattung Vision auch ein Abbiegelicht, welches neben den Nebelscheinwerfern angebracht ist und den seitlichen Bereich beim Abbiegen besser ausleuchtet. Vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler auf den Türinnenseiten.

⊖ Das Fahrzeug besitzt keine Startsickeung, welche unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegetem Gang verhindern würde. Nur bei Wahl der höchsten Ausstattungsvariante mit Smart-Key (schlüsselloses Starten) wäre diese Funktion vorhanden. Die hinteren Blinklichter sind weit unten angebracht und deshalb vom nachfolgenden Verkehr nicht ideal zu erkennen. Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

- + Front- und Seitenairbags vorne gehören ebenso zur Serienausstattung, wie durchgehende Kopfairbags für vorne und hinten. Für den Kia Sportage liegt zwar noch kein ADAC-Crashergebnis vor, der fast baugleiche Hyundai ix35 erreicht hier aber 90% der Punkte und fünf Sterne. Der Kia sollte ähnliche Ergebnisse erzielen. Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,95 m ausgelegt und bieten durch ihre Nähe zum Kopf optimalen Schutz. Anschnallerinnerer gibt es auf beiden vorderen Sitzen, für hinten wird dem Fahrer in einem Display der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden.
- Die hinteren Kopfstützen sind nur für Personen bis knapp 1,70 m Körpergröße ausgelegt. Warndreieck und Verbandskasten werden unter dem Kofferraumboden aufbewahrt und sind bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar.

2,3 Kindersicherheit

Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze sicher befestigt werden.

- + Das Isofix-Befestigungssystem inklusive Ankerhaken ist auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank serienmäßig vorhanden. Dort lassen sich auch alle anderen Kindersitzsysteme sicher befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren, wodurch auch rückwärtsgerichtete Babyschalen dort eingebaut werden dürfen.
- Der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze ungeeignet. Kurioserweise hat nur das Fahrerfenster einen Einklemmschutz. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich auch von Kindern einfach bedienen.

3,0 Fußgängerschutz

Der Kia Sportage sollte aufgrund der entschärften Front trotz der hohen Stirnfläche einen akzeptablen Fußgängerschutz aufweisen.

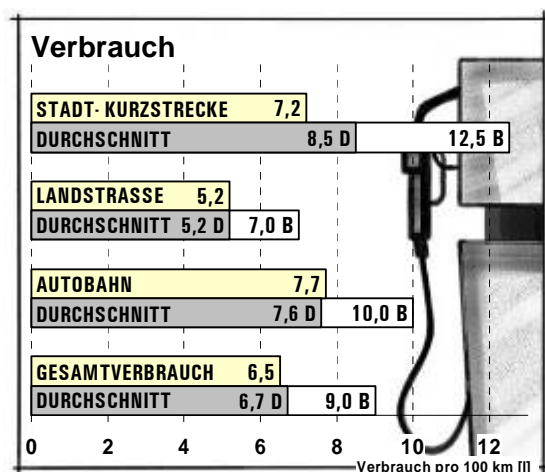
2,6 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Testverbrauch des Kia Sportage 2.0 CRDi mit Frontantrieb liegt bei durchschnittlich 6,5 l/100 km. Während er innerorts bei recht sparsamen 7,2 l und außerorts bei 5,2 l pro 100 km liegt, gönnt er sich nur auf der Autobahn etwas zu viel Kraftstoff (7,7 l/100 km). Beim ADAC-EcoTest werden 31 Punkte im Kapitel CO2 erreicht.

2,2 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß ist, nicht zuletzt aufgrund des Partikelfilters, gering. Im ADAC-EcoTest erhält der Kia 38 Punkte, was zusammen mit dem CO2-Ausstoß zu 69 Punkten führt. Er verpasst knapp vier Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0

Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten sind erschwinglich. Der durchschnittliche Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff erlaubt in dieser Kategorie eine gute Benotung.

2,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

1,6

Wertstabilität*

⊕ Dem komplett neu entwickelten Kia Sportage mit kräftigem Dieselmotor kann ein guter bis sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

2,6

Kosten für Anschaffung*

Der Kia Sportage 2.0 CRDi mit Frontantrieb ist in der Ausstattungsvariante Vision ab 25.700 Euro zu haben. Ein Allradantrieb ist gegen Aufpreis erhältlich, nur dann ist auch ein Automatikgetriebe lieferbar. Die Ausstattung ist ordentlich, auch wenn unverständlicherweise eine Klimaautomatik nur in der 3.400 Euro teureren Ausstattungsvariante Spirit verbaut ist.

4,7

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen hoch aus. Neben den hohen KFZ-Steuern von 244 Euro müssen auch hohe Beiträge für die KFZ-Versicherung bezahlt werden.

2,5

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten bewegen sich dank des guten Restwertverlaufs noch im günstigen Bereich. Die hohen Fixkosten wirken sich dagegen negativ aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI	2.0	1.7 CRDi	2.0 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1998	4/11685	4/1995
Leistung [kW(PS)]	103(140)	120(163)	85(115)	100(136)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	164/4850	195/4600	260/1250	319/1800
0-100 km/h[s]	11,5	10,4	12,3	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	184	173	182
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,5 S	8,2 S	5,3 D	6,5 D
CO2 [g/km]	108	177	139	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/20	18/23/20	22/24/20	22/24/20
Steuer pro Jahr [Euro]	108	154	199	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	583	k.A.	578
Preis [Euro]	19.950	21.300	22.250	24.100

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	319 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17H
Reifengröße (Testwagen)	225/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 5,2/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	153g/km / 170g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4440/1855/1635 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	890 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	109 Euro
Monatlicher Wertverlust	307 Euro
Monatliche Gesamtkosten	595 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/24/20
Grundpreis	25.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



KIA Sportage 2.0 CRDi Vision 2WD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera (Sicht-Paket)	410 Euro°
Lichtsensor (Sicht-Paket)	410 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nur für Allrad)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Funktions-Paket)	425 Euro°
Xenonlicht (Technik-Paket)	670 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	410 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik (nur Spirit)	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	1.555 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, hinten, beheizbar (Funktions-Paket)	425 Euro
Sitze, vorn, beheizbar (Funktions-Paket)	425 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	410 Euro°
Schiebe-Hubdach	900 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,6
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,2	Bremse	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,9
Komfort	2,9	Schadstoffe	2,2
Federung	2,7		
Sitze	2,6	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	2,0
Klimatisierung	3,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	2,3	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	4,7
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	2,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest