



KIA Sportage 2.0 CRDi Spirit AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Zum Modelljahr 2014 wurde der Kia Sportage überarbeitet. In fast allen Details erhielt er etwas Feinschliff. Von vorn erkennt man das Facelift-Modell am modifizierten Kühlergrill, am Heck werden jetzt serienmäßig LED-Rückleuchten verbaut. Im Innenraum kommen hochwertigere Materialien zum Einsatz. Zudem ist jetzt mehr Luxus verfügbar: Neben einem beheizten Lenkrad gibt es nun einen elektrisch einstellbaren Fahrersitz und beleuchtete Make-Up-Spiegel. Durch die bessere Schallisolierung sinkt der Geräuschpegel im Innenraum auf ein gutes Niveau. An der neuen Flex-Steer-Lenkung lassen sich die Lenkkräfte nach Fahrzustand einstellen. Es gibt auch einen neuen Benzinmotor. Der getestete Zweiliter-Diesel ist aber ein alter Bekannter. Das Euro-5-Triebwerk sorgt mit seinen 100 kW/136 PS für nur durchschnittliche Fahrleistungen bei einer guten Elastizität. Eher enttäuschend ist das EcoTest-Ergebnis. Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,4 l/100 km und einem erhöhten Stickoxidausstoß reicht es nur zu zwei Sternen. Das getestete Allradmodell in der höchsten Ausstattungsvariante Spirit hat einen Grundpreis von 31.840 Euro. Als Gegenleistung bekommt man ein ausgereiftes SUV mit ordentlichen Platzverhältnissen, das auch mal abseits von befestigten Straßen bewegt werden kann. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Honda CR-V, Hyundai ix35, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai, Skoda Yeti, VW Tiguan.

- +** großzügiges Raumangebot vorn, gutes Crashverhalten, gute Alltagstauglichkeit, kräftige Bremsanlage
- kein Einklemmschutz an den hinteren Seitenscheiben, mageres 2-Sterne-Ergebnis im EcoTest



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,4 Langstrecke

2,4 Transport

3,1 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Mai 2014
Text: Stefan Giuliani

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1

Verarbeitung

Grundlegend ist die Karosserie des Sportage ordentlich verarbeitet. Im Detail findet man aber noch genügend Verbesserungsmöglichkeiten. Die Blechkanten sind sauber gebördelt und abgedichtet, aber nicht jedes Spaltmaß ist gleichmäßig und schmal. Die angeschweißten Scheibenrahmen und die Blechschrauben in den Türen hinterlassen einen improvisierten Eindruck. Auf der Innenseite von Motorhaube und Heckklappe hat sich Kia den Klarlack gespart.

⊕ Im Innenraum dominiert zwar Hartplastik, die Qualität gibt aber keinen Anlass zur Kritik. Einige Kunststoffteile wurden aber auch aufgeschäumt. Zudem wurde ordentliches Leder verarbeitet. Die Türausschnitte sind rundherum abgedichtet, die Dichtungen dürften aber weiter außen angebracht sein, um die kompletten Säulen und Schweller vor Schmutz zu schützen. Stabile Schutzleisten schützen die Schweller vor Beschädigung. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt, was bei kleinen Beschädigungen Teilersatz ermöglicht.

⊖ Der Motorraum ist von unten nur teilweise verschlossen. Zudem ist der Unterboden im weiteren Verlauf sehr zerklüftet, was die Luftverwirbelungen und somit den Verbrauch erhöht. Die Radläufe sind zwar rundum mit einer Kunststoffleiste versehen, es fehlen aber Schutzleisten an den Türen. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Ottokraftstoff befüllt werden, was teure Folgekosten verursachen kann. Die Motorhaube ist sehr schwer und wird nur von einem primitiven Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären hier angebrachter.

1,9

Alltagstauglichkeit

Die maximale Zuladung beträgt 480 kg.

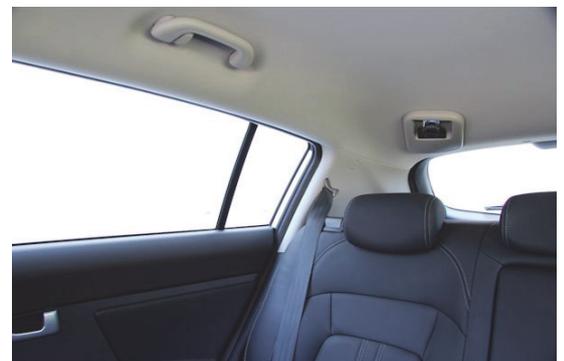
⊕ Mit einer Tankfüllung von 58 Litern Diesel kann der Sportage 905 Kilometer weit fahren (berechnet mit EcoTest-Durchschnittsverbrauch). Die Dachlast beträgt beachtliche 100 kg, die Dachreling ist Serie. Gebremste Anhänger dürfen bis 2.000 Kilogramm angehängt werden, ohne Bremse ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast beträgt 80 kg - das reicht auch für schwere Radträger aus. In der höchsten Ausstattungsvariante Spirit ist serienmäßig ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung an Bord. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem. Der hintere Mittelsitz sollte nur für kurze Strecken vorgesehen werden.

2,8

Sicht

Sowohl vorn als auch hinten können die Fahrzeugenden nur abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsicht schneidet der Kia nur durchschnittlich ab. Die breiten C- und D-Säulen behindern die Sicht stark. Hindernisse vor dem Fahrzeug können durchschnittlich gut erkannt werden.

⊕ 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, der den toten Winkel verkleinern würde. Parksensoren hinten und eine Rückfahrkamera sind bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig.



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

Ordert man das intelligente Parksystem, so bekommt man auch die vorderen Sensoren und einen Einparkassistenten geliefert (im Testwagen). Bei Regen wird die Windschutzscheibe großflächig gereinigt. Die serienmäßigen 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. Der Innenspiegel blendet beim Spirit serienmäßig automatisch ab - diese Funktion ist abschaltbar.

⊖ Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug können kaum erkannt werden, da die Heckscheibe sehr hoch angesetzt ist. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist dürftig.

3,1 Ein-/Ausstieg

Die Sitze sind hoch angeordnet, wodurch man vorn recht komfortabel ein- und aussteigen kann. Auch hinten steigt man dank der großen Türen bequem ein. Die Türen werden sicher offen gehalten, hinten dürften die Rasterungen aber feiner gestuft sein.

⊕ In der Ausstattungsvariante Spirit wird der Sportage serienmäßig schlüssellos ver- und entriegelt. Man muss den Schlüssel nur bei sich tragen, per Fingertipp am Türgriff wird auf- und zugeschlossen. Beim Verlassen oder beim Öffnen des Fahrzeugs beleuchten die Scheinwerfer das Umfeld des Fahrzeugs. Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern, sind über jedem Platz, außer dem Fahrerplatz angebracht.

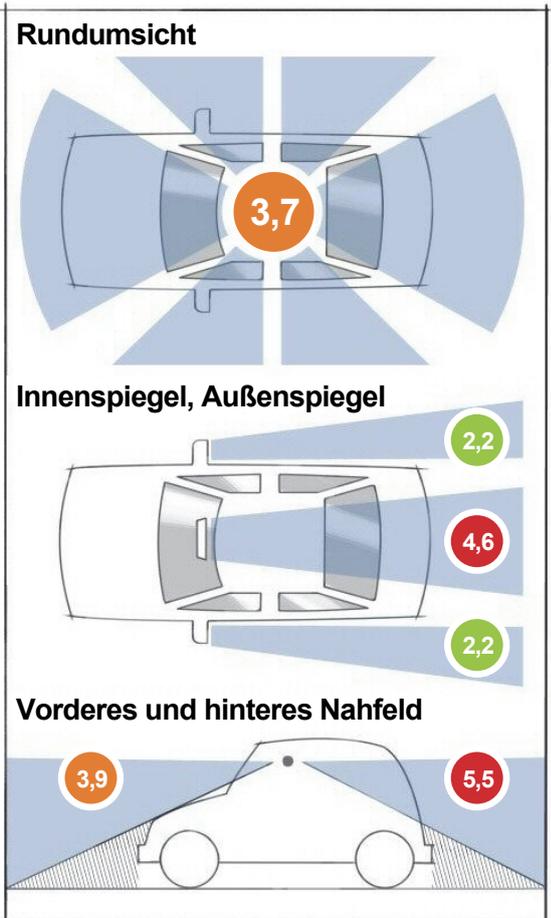
⊖ Die hohen Schweller erschweren das Ein- und Aussteigen. An der flach verlaufenden A-Säule können sich große Personen den Kopf stoßen.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 330 Litern Ladevolumen unter der Gepäckraumabdeckung liegt der Kia nur im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse. Belädt man bis unter das Dach, können 540 Liter verstaut werden. Dann finden auch bis zu acht handelsübliche Getränkekisten Platz. Klappt man die Rücksitzbank um, so können großzügige 680 Liter zugeladen werden (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das volle Ladevolumen bis zum Dach, stehen 1.305 Liter zur Verfügung.

2,7 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.



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



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

Beim Ausladen muss keine Kante 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.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank kann im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden. Kleine Gegenstände können nur unter dem Kofferraumboden und in einem seitlichen Staufach untergebracht werden. Gepäcknetze gibt es nicht. Dafür findet man Haken für Taschen und eine 12-V-Steckdose im Kofferraum.

+ Die Lehnen können von vorn und hinten umgeklappt werden. Die Bedienung ist absolut simpel. Um die Gurte vor Beschädigung zu schützen, werden sie hinter Halter geklemmt.

⊖ Werden die Sicherheitsgurte beim Zurückklappen nicht auf die Seite geklemmt, so können sie leicht beschädigt werden. Zum Umklappen der Rücksitzlehne muss der hintere Mittelgurt entfernt werden.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Die Schalter für Außenbeleuchtung und Nebellampen sind im Blinkerhebel untergebracht. Auch wenn die meisten Bedienelemente nachts beleuchtet sind, die Tasten am Dachhimmel und die Spiegeleinstellung bleiben im Dunklen.

+ Die Ergonomie ist einwandfrei, der Eingewöhnungsaufwand 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 in dieser Variante nur höhenstellbar ist. Sowohl Pedale als auch Schalthebel sind gut angebracht und lassen sich bequem erreichen. Warum das Gaspedal eine Kick-Down-Stellung hat, ist unerklärlich. Der Startknopf 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 serienmäßigen Soundsystem für guten Klang. Einfach gehalten sind die Bedienelemente der Sitzeinstellung (links elektrisch, rechts mechanisch). Die mechanische Rückeneinstellung ist aber nicht gut erreichbar. Vorn 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 werden alle wichtigen Informationen dargestellt. Der Tempomat ist serienmäßig. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und können zum Schutz angeschwenkt werden. Türen und Heckklappe werden elektronisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Das Außenlicht wird per Sensor automatisch geschaltet, allerdings erst, wenn es bereits sehr dunkel geworden ist.



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

⊖ Einzig das Fahrerfenster ist mit einer Auf- und Ab-Automatik und einem Einklemmschutz ausgerüstet. Angeschnallt sind komplett geöffnete Türen vorne kaum erreichbar. Hinten gibt es keine Leselampen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet. Die Bedienelemente der Lordosenstützen sind während der Fahrt schwer zu bedienen.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot auf den vorderen Plätzen ist großzügig. Bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m findet man dort bequem Platz. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind üppig. Das Raumgefühl lässt kaum Wünsche offen.

2,8 Raumangebot hinten*

Auf den hinteren Plätzen können Personen bis zu 1,85 m angenehm sitzen (Vordersitze ebenfalls auf 1,85 m eingestellt). 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Sportage werden keine Sitzvarianten angeboten.

2,8 KOMFORT

2,9 Federung

Das tendenziell straff ausgelegte Fahrwerk im Kia Sportage sorgt für einen guten Federungskomfort auf der Autobahn und auf gut ausgebauten Landstraßen. Hier versprüht er sogar etwas Sportlichkeit. Lange Wellen bringen ihn nicht zum Durchschwingen. Das Fahrzeug wirkt auch voll beladen nicht unterdämpft. Überfährt man dagegen grobe Unebenheiten oder Schlaglöcher, dringen diese recht stark bis zu den Insassen durch. Auf kurzen Wellen zeigt sich vor allem die Vorderachse etwas nervös. Angenehm gering für ein SUV fallen die Karosseriebewegungen in schnellen Kurven und beim Beschleunigen bzw. Bremsen aus. Bei langsamer Fahrt hingegen wirkt der Kia etwas polterig. Auch Kopfsteinpflaster wird von den Passagieren deutlich wahrgenommen.

2,7 Sitze

Insgesamt ist der Sitzkomfort im Sportage ordentlich, der Seitenhalt der Vordersitze ist aber nur 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. Man sitzt gut, aufrecht, aber etwas arg tief.

⊕ 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 gepolster. Hinten reichen die Sitzlehnen sehr weit nach oben. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze versehen, die sich aber nur in der Intensität einstellen lässt.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Auf den Lederbezügen neigt man im Sommer zum Schwitzen.

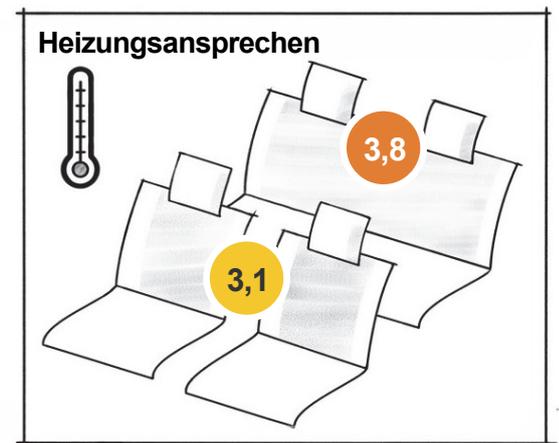
2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein noch vertretbarer Geräuschpegel von 69,1 dB(A) gemessen. Hier zeigt die neue Schallisierung ihre Wirkung. Der Motor wird aber deutlich wahrgenommen. Er ist in allen Betriebszuständen im Innenraum zu vernehmen. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten sind Windgeräusche vorhanden.

2,7 Klimatisierung

Die Heizleistung ist vorn wie hinten allenfalls durchschnittlich. Die Luftverteilung wird für alle Passagiere im Gesamten eingestellt. Es kann aber jeder Bereich einzeln angewählt werden.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in der Topausstattung Spirit serienmäßig verbaut. Ein erfreuliches Feature: Im Testwagen war selbst auf den hinteren Plätzen eine Sitzheizung verbaut.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen*

Der Zweiliter-Diesel leistet 100 kW/136 PS und stemmt sein maximales Drehmoment von 320 Nm bereits bei 1.800 1/min auf die Kurbelwelle. Das reicht in seiner Klasse nur für durchschnittliche Fahrleistungen. Für die volle Beschleunigung von 60 auf 100 km/h benötigt er 7,0 Sekunden. Im vierten und im fünften Gang spürt man, dass der Motor bereits im Drehzahlkeller sein volles Drehmoment mobilisiert. Bei den Elastizitätsmessungen liefert er ein überzeugendes Ergebnis ab (8,2 s/11,2 s). Im sechsten Gang wird dann aber die Übersetzung zu lang, der Sportage verliert deutlich an Agilität. Es vergehen 17,5 Sekunden bis zum Erreichen der 100er-Marke.

2,5 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft sehr kernig und rau, ist aber gut vom Innenraum entkoppelt. So nimmt man das harte Verbrennungsverfahren des Selbstzünders zwar wahr, es treten im Innenraum aber kaum Vibrationen oder störende Frequenzen auf.

2,5 Schaltung

Die Präzision des Schaltgetriebes könnte noch verbessert werden. Die Schaltwege fallen etwas lang aus. Bei unsanftem Einkuppeln ruckelt es im Antriebstrang. Motor und Getriebe sind sehr weich aufgehängt.

⊕ Aufgrund der leichtgängigen Schaltung ist die mögliche Schaltgeschwindigkeit hoch. Der Rückwärtsgang ist mechanisch gegen unbeabsichtigtes Einlegen verriegelt und synchronisiert. So kann er auch bei noch rollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Die Gangempfehlung unterstützt eine kraftstoffsparende Fahrweise. Bei Berganfahren hält ein sogenannter Hillholder das Fahrzeug automatisch fest, im Gelände unterstützt die Bergabfahrlilfe.

2,3 Getriebeabstufung

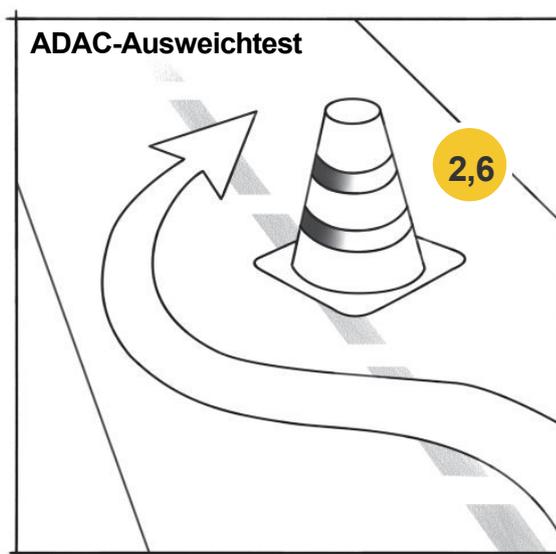
⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes gefallen. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind gleichmäßig und nicht zu groß. Auch die Gesamtübersetzung stellt zufrieden. Bei der Autobahn-Richtgeschwindigkeit von 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.500 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Bei einer plötzlichen Richtungsänderung pendelt der Sportage zwar leicht nach, bleibt aber stets stabil und beherrschbar. 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. Das Fahrzeug zeigt bei schneller Kurvenfahrt eine ausgeprägte Tendenz um Untersteuern. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten sind dadurch recht niedrig. Lastwechselreaktionen treten zwar auf, ESP greift aber rechtzeitig ein, um Schleudern zu verhindern.

⊕ Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Der Allradantrieb sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch auf weniger griffigem Untergrund. Im normalen Straßenverkehr ist der Kia nur mit Frontantrieb unterwegs. Verliert er an Traktion, so wird der Heckantrieb nach Bedarf zugeschaltet. Der Fahrer kann unterhalb von 40 km/h manuell eine 50:50-Verteilung zwischen den Achsen fixieren.



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.

2,4 Lenkung*

⊕ Um die Mittellage ist die Lenkung recht gefühllos. Wählt man etwas größere Lenkwinkel, so spricht sie schon fast giftig an. Auch auf kurvigen Landstraßen passt die Präzision, der Fahrer dürfte aber etwas mehr Rückmeldung bekommen. Die Lenkkräfte der optionalen Flex Steer-Lenkung können eingestellt werden. So fällt das Rangieren leicht und trotzdem wird bei schneller Fahrt das Lenkgefühl nicht durch übermäßige Servounterstützung zu arg verwaschen. Der Wendekreis fällt mit rund 11 m für ein Fahrzeug dieser Klasse recht gering aus.

- Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen. Beim Beschleunigen stellt das Lenkrad stark zurück.

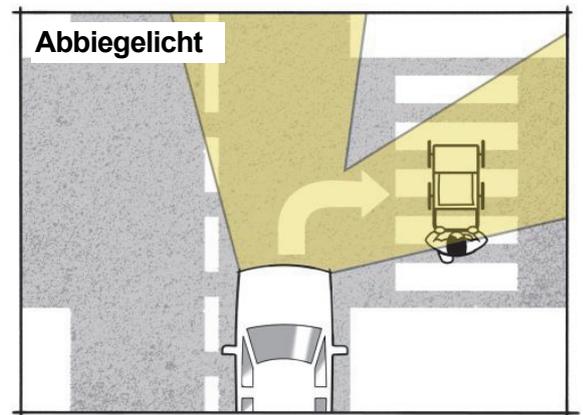
1,6 Bremse

- + Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt hervorragende 35,3 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen Hankook OPTIMO K415 der Größe 235/55 R18 H). Die Bremsanlage ist standfest und lässt auch nach wiederholten Bremsungen nicht nach. Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind in Ordnung. Selbst beim Bremsen in Kurven bleibt das SUV spurstabil.

2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + ESP und Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Die Gegenlenkunterstützung VSM zeigt dem Fahrer an, in welche Richtung er die Lenkung drehen muss, um das Fahrzeug zu stabilisieren - es werden die Lenkkräfte so eingeregelt, dass sich die Lenkung in eine Richtung leichter drehen lässt als in die andere. Das Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig verbaut und misst per Sensoren in den Reifen den Luftdruck. Bei einer Gefahrenbremsung blinkt das aktive Bremslicht ESS mit hoher Frequenz. Im Stillstand wird dann 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. Die Heckleuchten sind in LED-Technik ausgeführt und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anfahren verhindert wird. Vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler auf den Türinnenseiten.



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.

- Die hinteren Blinklichter sind weit unten angebracht und deshalb vom nachfolgenden Verkehr nicht ideal zu erkennen.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

- + Front- und Seitenairbags vorne gehören ebenso zur Serienausstattung, wie durchgehende Kopfairbags für vorn und hinten. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht er sehr gute 33 von 36 Punkte (93%) und somit volle fünf Sterne (Stand 11/2010). Die vorderen Kopfstützen sind für Personen bis 1,90 m ausgelegt und bieten durch ihre Nähe zum Kopf optimalen Schutz - sie sind aktiv ausgelegt. Gurtwarner 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. Es gibt keine soliden Zurrösen, um schwere Gegenstände im Kofferraum sicher zu befestigen.

1,9 Kindersicherheit

Auf der Rücksitzbank können zwei Kindersitze sicher befestigt werden, für drei ist der Platz zu knapp bemessen.

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 11/2010) nach EuroNCAP erreicht der Kia im Bereich Kindersicherheit gute 42 von 49 Punkte (86%). 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. Auch hohe Kindersitze können im Sportage problemlos untergebracht werden. Der Fahrzeughersteller schränkt die erlaubten Kinderrückhaltesysteme kaum ein. Nur Babyschalen mit Isofix sind auf Rücksitzbank nicht erlaubt.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze kaum geeignet. Vor allem an den hinteren Scheiben fehlt ein Einklemmschutz, der die Verletzungsgefahr für spielende Kinder minimieren könnte.

3,1 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht er beim Fußgängerschutz 18 von 36 Punkte (Stand 11/2010). Die seitlichen Bereiche der Front sind zu aggressiv gestaltet.

3,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

Der Testverbrauch des Kia Sportage 2.0 CRDi mit Allradantrieb liegt bei durchschnittlich 6,4 l/100 km. Damit verbunden ist eine rechnerische CO₂-Bilanz von 205 g/km. Während er innerorts bei 7,4 l und außerorts bei 5,7 l pro 100 km liegt, gönnt er sich auf der Autobahn 7,3 l/100 km. Beim ADAC-EcoTest werden 21 Punkte im Kapitel CO₂ erreicht.

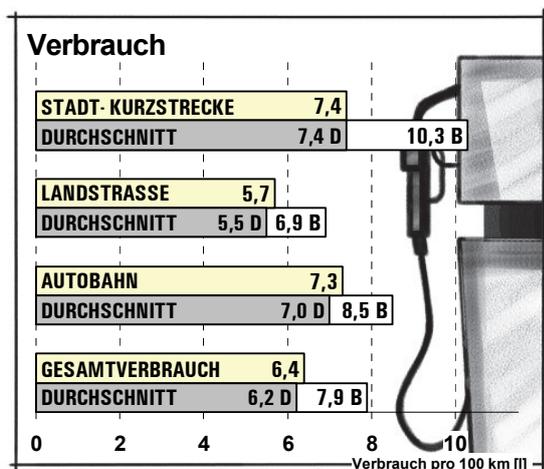
3,5 Schadstoffe

Die Euro-5-Maschine verursacht während des EcoTest deutlich erhöhte NO_x-Emissionen. Deswegen reicht es bei den Schadstoffen nur zu 25 Punkten. Insgesamt sammelt der Kia nur 46 Punkte, was zu nicht mehr als zwei Sternen reicht.

2,8 AUTOKOSTEN

3,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Kraftstoffkosten. Der relativ hohe Verbrauch beschert dem Kia eine durchschnittliche Bewertung der Betriebskosten.



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

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

3,4 Wertstabilität*

Dem Kia Sportage wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,1 Kosten für Anschaffung*

Auch wenn man bereits ab gut 20.000 Euro Sportage fahren kann, wählt man ihn als Diesel mit Allradantrieb und der höchsten Ausstattungsvariante Spirit, so sind mindestens 31.840 Euro fällig.

2,9 Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten landet der Kia im Mittelfeld seiner Klasse. Für die Kfz-Steuer werden jährlich stolze 312 Euro fällig. Bei den Versicherungsklassen hat er eine mittlere Klassierung, die Vollkaskoversicherung ist sogar relativ günstig (KH: 17/VK: 18/TK: 19)

2,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Insgesamt halten sich die gesamten monatlichen Kosten in überschaubaren Grenzen.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	1.6 GDI 2WD	2.0 2WD	2.0 AWD	1.7 CRDi 2WD	2.0 CRDi 2WD	2.0 CRDi AWD	2.0 CRDi 184 AWD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1998	4/1998	4/1685	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	99 (135)	122 (166)	122 (166)	85 (115)	100 (136)	100 (136)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	164/4850	205/4000	205/4000	260/1250	320/1800	320/1800	383/1800
0-100 km/h[s]	11,5	10,4	10,9	12,3	10,8	11,3	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	196	195	173	182	181	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,8 S	7,8 S	8,0 S	5,3 D	5,5 D	5,7 D	6,1 D
CO2 [g/km]	158	182	186	139	147	149	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/17/19	17/17/19	17/18/19	17/18/19	17/18/19	17/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	158	214	222	249	294	298	316
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	563	694	717	639	670	691	728
Preis [Euro]	20.290	24.090	25.590	24.890	26.740	28.240	34.030

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = Kfz-Haftpf.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas
			E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R18H
Reifengröße (Testwagen)	235/55R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/5,7/7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	156 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	205 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4440/1855/1635 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	1660 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	905 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	380 Euro
Monatliche Gesamtkosten	690 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/19
Grundpreis	31.840 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parklenkassistent	590 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.190 Euro ^o
Sitze, hinten, beheizbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	690 Euro
Lackierung Metallic	530 Euro
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen