



## KIA Sportage 1.6 T-GDI GT-Line AWD DCT7

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

**E**in halbes Jahr nach dem Hyundai Tucson präsentiert Kia die Neuauflage des Sportage. Beide Kompakt-SUV teilen sich eine Plattform und den Großteil der Technik, doch während der Tucson in der dritten Generation auf dem Markt ist, handelt es sich beim Sportage bereits um Generation Nummer vier. Die Designer haben dem Koreaner ein schickes Karosserikleid verpasst, besonders in der getesteten Ausführung GT-Line. Große 19-Zoll-Räder und Doppeldrohrauspuffanlage außen sowie eine Alupedalerie und Lederlenkrad mit unten abgeflachtem Kranz sorgen für einen sportlichen Auftritt. Zum Ausstattungsumfang zählt auch ein straffer abgestimmtes Fahrwerk. Das beschert dem Koreaner für ein SUV zwar durchaus agile Fahreigenschaften, der Federungskomfort leidet jedoch etwas darunter. Auch die Antriebseinheit kann nicht vollauf überzeugen: Der neue 1,6-Liter-Turbobenziner mit 177 PS sorgt zwar für flotte Fahrleistungen, der Testverbrauch fällt mit gemessenen 8,6 l/100 km zu hoch aus. Da auch die Abgase nicht allzu sauber sind, reicht es im EcoTest lediglich für zwei von fünf Sternen. Überzeugen kann der neue Sportage hingegen mit seinem guten Platzangebot, der einfachen Bedienung sowie der siebenjährigen Fahrzeuggarantie. Die umfangreiche Ausstattung relativiert den hohen Fahrzeugpreis von 36.240 Euro für die Variante inklusive dem Doppelkupplungsgetriebe. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi Q3, BMW X1, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Renault Kadjar, VW Tiguan.

- +** einfache Bedienung, gutes Platzangebot, flotte Fahrleistungen, umfangreiche Sicherheitsausstattung, siebenjährige Fahrzeuggarantie
- Fensterhebereinklemmschutz nur für Fahrer, hoher Verbrauch, aufgrund Sportfahrwerk mäßiger Federungskomfort, teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,3 Langstrecke

2,1 Transport

2,2 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Gegen Rempler ist die Karosserie ordentlich geschützt. Immerhin sind die Radläufe sowie der untere Bereich der Stoßfänger in Kunststoff gehalten.

⊕ Der neue Sportage macht qualitativ insgesamt einen recht guten Eindruck. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen gleichmäßig und schmal, Anbauteile wie Stoßfänger oder Scheinwerfer sind sauber eingepasst. Die Türen fallen satt ins Schloss und die zahlreichen Chromleisten an Kühlergrill, Seitenschweller, Scheibenrahmen, Türgriffen und Kofferraumklappe verleihen dem Kia einen wertigen Eindruck. Gleiches gilt für die Dachreling aus Aluminium sowie den Ladekantenschutz aus Edelstahl. An Stellen, die eher selten im Blickfeld sind, setzen die Koreaner jedoch den Rotstift an. So kommen die Unterseite der Motorhaube sowie die Innenseite der Heckklappe ohne Klarlack aus. Dafür macht der Motorraum einen aufgeräumten Eindruck. Der Innenraum weiß mit einigen Einschränkungen ebenfalls zu überzeugen. Das im oberen Bereich geschäumte Armaturenbrett wirkt durchaus wertig, die eingeprägte Kunststoffnaht gaukelt dem Betrachter auf den ersten Blick ein mit Leder bezogenes Cockpit vor. Die zahlreichen Applikationen aus Chrom sowie die serienmäßige Lederausstattung verleihen dem Innenraum einen noblen Touch, auch wenn hier an einigen Stellen gespart wurde. So bestehen die hinteren Türverkleidungen ebenso wie die Verkleidungen der Dachsäulen aus hartem Kunststoff und die fehlenden Scheibenrahmenverkleidungen geben den Blick von innen auf die geschweißten Rahmen frei. Der Motor ist von unten gegen eindringenden Schmutz geschützt, der Unterboden großflächig mit Korrosionsschutz versehen. Im Gegensatz zu vielen asiatischen Modellen ist beim Sportage der Tankdeckel in die Zentralverriegelung integriert und muss nicht umständlich per Hebel oder Taste vom Innenraum aus entriegelt werden.

⊖ Statt praktischen Gasdruckdämpfern verbaut Kia im Motorraum lediglich einen Stab, um die Motorhaube geöffnet zu halten.

⊕ In puncto Alltagstauglichkeit schneidet der Sportage mit dem Turbobenziner noch gut ab. Der Koreaner bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen Notsitz. Der 62 Liter große Kraftstofftank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 720 Kilometern. Auch als Zugfahrzeug gibt der Sportage nicht nur wegen seines Allradantriebs eine gute Figur ab. Er darf bis zu 1,6 Tonnen an den Haken nehmen (gebremst), ungebremste Anhänger sind bis 750 kg erlaubt. Die Stützlast ist ebenso wie die Dachlast mit jeweils 100 Kilogramm üppig bemessen.

⊖ Kia rüstet den Sportage lediglich mit einem Reifenreparaturset aus, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist nicht verfügbar. Einen Wagenheber sowie Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergebens.

## 2,7 Sicht

Im Kapitel Sicht schneidet der Sportage insgesamt durchschnittlich ab. Während der Koreaner bei den Scheinwerfer mit dem serienmäßigen Bixenon-Licht punktet, kann er bei der Rundumsicht nicht überzeugen. Das vordere Fahrzeugende ist nicht einseh-, aber immerhin ordentlich abschätzbar ist, wohingegen sich das hintere Ende dank des steil abfallenden Heckabschlusses gut einschätzen lässt.

**+** Ab der Ausstattung Spirit ist der Sportage mit Bixenon-Scheinwerfern samt Kurvenlichtfunktion ausgestattet. Diese sorgen nachts für eine sehr gute Straßenausleuchtung und sind damit ein großer Sicherheitsgewinn. Ein Fernlichtassistent gehört ebenfalls zum Serienumfang, wohingegen ein Abbiegelicht nicht verfügbar ist. Während der Innenspiegel automatisch abblendet (abschaltbar), ist diese Funktion für die Außenspiegel nicht zu haben. Bereits ab Werk ist der Sportage GT-Line mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet, ein Parkassistent (Längs- und Querparken sowie Querausparken möglich) ist optional erhältlich (Technologie-Paket, im Testwagen). Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut, auch die Scheibenwischer sorgen bei Regen dank des großen Wischerfeldes für gute Sichtverhältnisse.

**-** Die Übersicht des Sportage kann nicht überzeugen. Vor allem die Sicht nach hinten lässt aufgrund der massiven C-Säulen sowie der nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen zu wünschen übrig. Gegenstände direkt hinter dem Fahrzeug entziehen sich aufgrund der hoch positionierten Fensterunterkante dem Sichtfeld des Fahrers, vorn sind sie etwas besser erkennbar.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

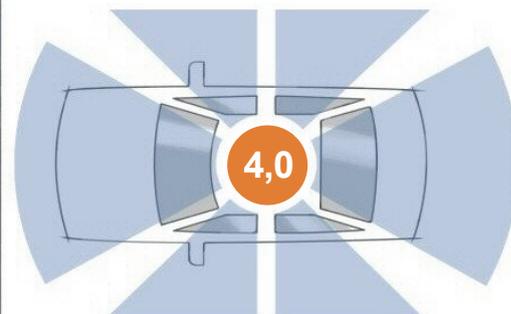
Für ein SUV fällt der Ein- und Ausstieg in die erste Sitzreihe nur durchschnittlich aus. Das liegt vorrangig an dem sehr hohen Schweller. Die Breite des Schwellers geht ebenso wie der Abstand zwischen Schweller und Sitzfläche in Ordnung. Hinten wird der Türausschnitt durch den wuchtigen Radlauf geschmälert, wie vorn stört auch hier der hohe Schweller.

**+** Die Sitze sind SUV-typisch recht hoch montiert, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Als GT-Line ist der Sportage mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Ein versehentliches Aussperren ist daher nicht möglich. Haltegriffe am Dachhimmel sind mit Ausnahme des Fahrers für alle außen sitzenden vorhanden. Die kräftigen Arretierungen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Bei Dunkelheit erhellen Leuchten in den Türgriffen sowie die Scheinwerfer beim Aussteigen noch für einige Zeit das Fahrzeugumfeld.

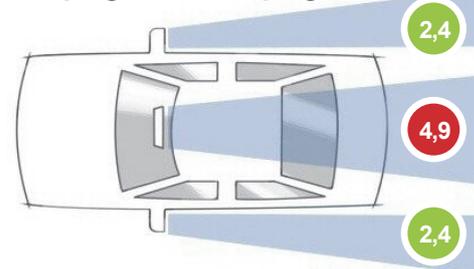


Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen erschweren die Sicht nach hinten erheblich.

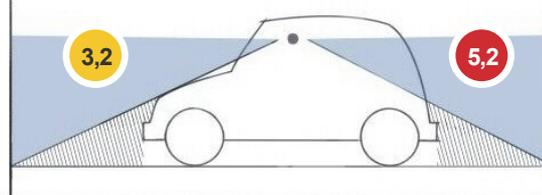
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



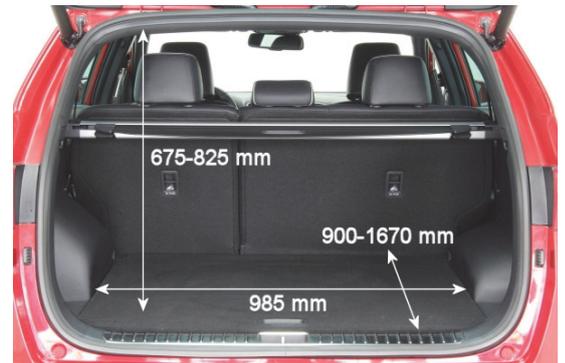
Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

– Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

1,6

## Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum des Sportage ist üppig bemessen. Im Normalzustand beträgt das Fassungsvermögen 400 Liter. Dachhoch beladen gehen bis zu 640 Liter oder alternativ elf Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, fasst das Gepäckabteil bis zur Fensterunterkante 815, bis unters Dach beladen sogar 1.395 Liter.



Der Kofferraum lässt mit 400 l Volumen kaum Wünsche offen.

2,3

## Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich. Dank des serienmäßigen Komfortzugangssystems öffnet die Heckklappe, ohne dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Anders als bei den bisherigen Systemen muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet automatisch. Befindet sich der zweistufige Ladeboden in der oberen Position, sind Ladekante und -fläche auf einer Ebene. Die Stehhöhe unter der Heckklappe fällt mit rund 1,85 Meter ordentlich aus, die Öffnung ist hoch und sehr breit. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche ohne störende Stufe. Sollte man die einrollbare Laderaumabdeckung gerade nicht benötigen, lässt sie sich praktisch unter dem Ladeboden verstauen.

2,7

## Kofferraum-Variabilität

Bei der Variabilität des Kofferraums schneidet der Sportage durchschnittlich ab. Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Entriegelung erfolgt vom Fond aus, das Umklappen geht einfach und ohne großen Kraftaufwand von der Hand. Unter dem Ladeboden befindet sich ein etwa 25 Liter großes Ablagefach.

– Der Mittelgurt im Fond ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

2,0

## INNENRAUM

2,1

### Bedienung

Die Bedienung stellt den Fahrer auch beim Erstkontakt vor keine größeren Probleme. Für die meisten Grundfunktionen finden sich auf dem Armaturenräger die entsprechenden Tasten, spezielle Fahrzeugeinstellungen müssen etwas umständlich im Kombiinstrument via Lenkradtasten vorgenommen werden. Das Infotainmentsystem ist logisch aufgebaut und lässt sich dank des sensibel reagierenden Touchscreens gut bedienen.



Zeitgemäßes Design, saubere Verarbeitung und weitgehend gute Funktionalität kennzeichnen den Innenraum des neuen Sportage.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen, der Wählhebel liegt ordentlich zur Hand. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar rechts vom Lenkrad angeordnet, wird aber vom Lenkrad verdeckt. Die großen und klar gezeichneten Rundinstrumente lassen sich hervorragend ablesen - dank der ständigen Beleuchtung auch bei mäßigen Lichtverhältnissen. Das Kombiinstrument ist klar gezeichnet, bietet einen guten Kontrast und liegt optimal im Sichtfeld des Fahrers. Die Kühlmitteltemperatur- und Kraftstoffanzeige sind analog dargestellt. Im Farbdisplay werden u. a. der Momentan- sowie Durchschnittsverbrauch, das aktuelle Tempolimit (kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung) und der Status der Türen samt der Heckklappe und Motorhaube angezeigt. Der Frontscheibenwischer verfügt über einen in der Intensität einstellbaren Regensensor, für den Heckwischer ist neben dem Dauer- auch ein Intervallbetrieb verfügbar. Der Lichtschalter befindet sich im Blinkerhebel, die Tasten für die Nebelleuchten sind ebenfalls darin untergebracht - entsprechende Kontrolllampen sind im Kombiinstrument vorhanden. Die Klimateinheit ist logisch aufgebaut und dank der gut erkennbaren Tasten einfach zu bedienen, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die vorgewählten Einstellungen werden allerdings nicht dort, sondern weiter oben im großen Display des Infotainment-Systems eingeblendet. Und das auch nur, wenn man eine Änderung der Klimateinstellung vornimmt. Der aktuelle Status (Temperatur, Luftverteilung, Gebläsestufe) ist sonst nicht ersichtlich. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, um nicht unnötig Kraftstoff zu verbrauchen. Die Umluftfunktion wird ebenfalls automatisch abgeschaltet, z. B. wenn Scheibenbeschlag droht. Das im großen Touchscreen gebündelte Infotainmentsystem lässt sich dank der praktischen Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen sowie des Drehreglers zum Zoomen und Scrollen durch lange Auswahllisten (z. B. Senderlisten) gut bedienen. Allerdings ist die Schalterleiste nicht direkt am Bildschirm, sondern unterhalb angeordnet. Die Menüs sind logisch aufgebaut, die Auswahlflächen groß und der hochauflösende Touchscreen reagiert sensibel auf Berührung. Etwas schwieriger gestaltet sich aufgrund der verschachtelten Menüs und der gewöhnungsbedürftigen Lenkradtasten die Bedienung des Kombiinstrumentes zur Einstellung diverser Fahrzeugfunktionen. Ohnehin wirkt das Lenkrad aufgrund der vielen Tasten und Schalter überladen und dadurch etwas unübersichtlich. Mit Ausnahme der Lüftungsregler sowie des Lichtschalters sind alle wichtigen Funktionen im Cockpit beleuchtet. Die optional erhältliche elektrische Sitzverstellung ist gut erreichbar unten am Sitzgestell angebracht. Eine Memory-Funktion ist allerdings nicht erhältlich. An Ablagen mangelt es nicht, besonders das große Fach hinter dem Wählhebel erweist sich im Alltag als sehr praktisch, doch auch unter der Mittelarmlehne befindet sich ein großer Stauraum. Die Türablagen dürften allerdings etwas größer sein. Hinten befinden sich neben den ebenfalls recht klein geratenen Türablagen zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie Netze an den Rückseiten der Vordersitze. Die serienmäßige Audioanlage von JBL liefert einen klaren und kräftigen Klang.

⊖ Der Sportage ist serienmäßig mit elektrischen Fensterhebern rundum ausgestattet, allerdings hat der Koreaner lediglich am Fahrerplatz einen Einklemmschutz zu bieten - für ein Fahrzeug der Kompaktklasse ist dies nicht akzeptabel. Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit hinauslehnen, da sich die Türgriffe im hinteren Teil der Tür befinden. Der hohe Mitteltunnel behindert beim Anschnallen. Der am Dachhimmel angeschlagene Mittelgurt ist nur mit einem Hilfsschloss zu verwenden.

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Für die Passagiere in der ersten Reihe bietet der Kia Sportage ein großzügiges Platzangebot. Besonders die Innenraumbreite fällt für ein Fahrzeug der Kompaktklasse sehr opulent aus. Die Beinfreiheit reicht ebenso wie die Kopffreiheit für rund 1,95 Meter große Insassen. Das Raumgefühl wird durch den massiven Armaturenräger, die kleinen Seitenfenster sowie den bei der Ausstattung GT-Line schwarz gehaltenen Dachhimmel etwas geschmälert.

---

## 2,0 Raumangebot hinten\*

⊕ Auch die Fondpassagiere finden gute Platzverhältnisse vor. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt, finden Insassen bis zu einer Körpergröße von 1,90 Meter genügend Platz. Das Raumgefühl wird auch im Fond durch die vergleichsweise kleinen Fenster und den schwarzen Dachhimmel beeinträchtigt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität hat der Sportage mit Ausnahme der verstellbaren Lehnenneigung keine Besonderheiten zu bieten. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,9 Federung

Als GT-Line kommt der Sportage mit einem Sportfahrwerk sowie 19-Zoll-Rädern daher. Beides bleibt nicht ohne Folgen für den Fahrkomfort, der insgesamt durchschnittlich ausfällt. Kurze Bodenwellen bringen unnötig Unruhe ins Fahrzeug, folgen diese kurz aufeinander, gerät die Vorderachse leicht aus dem Tritt und neigt zum Stuckern. Auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden recht trocken an die Insassen weitergereicht, auf Querfugen verhält sich die Hinterachse mitunter bockig. Hier wirken sich die großen Räder mit ihrem recht kleinen Querschnitt und den hohen ungefederten Massen nachteilig aus. Bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht das straffe Fahrwerk wenig sensibel an, was sich mit zunehmendem Tempo allerdings bessert. Tiefe Bodenwellen schluckt der Sportage ohne störendes Nachschwingen. Auch die Wank- oder Nickbewegungen halten sich in Grenzen - speziell für ein hoch aufbauendes SUV.

---

## 2,1 Sitze

⊕ Der Sportage G-Line ist serienmäßig mit Ledersitzen ausgestattet. Der Testwagen ist mit dem optionalen Leder-Paket "Nero" ausgestattet, zu dessen Umfang eine elektrische Sitzverstellung für Fahrer- und Beifahrersitz zählen. Die Sitzfläche ist in Höhe und Neigung verstellbar. Ab Werk ist lediglich der Fahrersitz in der Höhe verstellbar, für den Beifahrer fehlt die Höhenverstellung. Für den Fahrer gibt es zudem eine in der Intensität elektrisch verstellbare Lordosenstütze. Die Sitze sind bequem gepolstert und gefallen mit ordentlichem Seitenhalt und guter Konturierung. Dank der vielfachen Einstellmöglichkeiten findet jeder Fahrer eine passende Sitzposition. In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel. Die Rückbank könnte kräftiger konturiert und die Sitzfläche länger sein, dank des angenehmen Kniewinkels und der neigungsverstellbaren Lehne sitzt man aber auch auf längeren Strecken durchaus bequem.

2,5

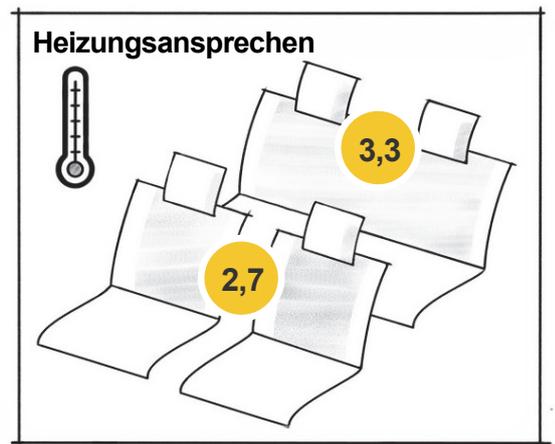
## Innengeräusch

⊕ Der Geräuschkomfort fällt beim Sportage gerade noch gut aus. Während sich der Motor akustisch angenehm zurückhält und nur bei hohen Drehzahlen die Stimme erhebt, fallen insbesondere die Windgeräusche im Bereich der Vordertüren bei höheren Geschwindigkeiten recht laut aus. Die Abrollgeräusche der großen 19-Zoll-Räder sind ebenfalls deutlich zu vernehmen. Bei Tempo 130 beträgt der gemessene Innengeräuschpegel gute 68,3 dB(A).

2,5

## Klimatisierung

⊕ Kia stattet den Sportage ab der Ausstattung Spirit mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus. Während sich die Temperatur für die vorn Sitzenden separat einstellen lässt, muss die Luftmengenverteilung für beide gemeinsam vorgenommen werden. Für die Bereiche oben, Mitte und unten gibt es jeweils eine separate Taste, was die Einstellung der gewünschten Luftverteilung erleichtert. Für die hinteren Passagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer. Ein Feuchtigkeitssensor verhindert das Beschlagen der Scheiben. Beim ADAC Heizungstest schneidet das SUV durchschnittlich ab. Es dauert nicht zu lange, ehe sich ein angenehmes Temperaturniveau eingestellt hat, im Fond allerdings etwas länger als vorn.



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

1,8

## MOTOR/ANTRIEB

1,6

## Fahrleistungen\*

⊕ Der 177 PS leistende Turbobenziner sorgt im Sportage für gute Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Koreaner in glatten fünf Sekunden - ein guter Wert. Dank des bereits bei 1.500 Touren anliegenden maximalen Drehmoments von 265 Newtonmeter tritt der Vierzylinder bereits im Drehzahlkeller kräftig an, die Drehfreude dürfte aber etwas ausgeprägter sein. Der Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Kia mit 9,1 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 201 km/h.

2,0

## Laufkultur

⊕ Der neu entwickelte Turbobenziner legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag. Der Vierzylinder läuft angenehm leise und ohne störende Vibrationen, lediglich im Lenkrad sind diese leicht zu spüren. Auch Brummen oder Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Direkteinspritzer weitgehend, nur bei hohen Drehzahlen erhebt er die Stimme deutlich vernehmbar.

2,0

## Schaltung

Nur für den Turbobenziner ist das neu entwickelte Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. In den beiden stärkeren Dieselvarianten kommt gegen Aufpreis eine Sechsstufen-Wandlerautomatik zum Einsatz.

⊕ Das Doppelkupplungsgetriebe kann nicht vollauf überzeugen. Anders als bei den meisten Konkurrenzprodukten wird beim Kia die Zugkraft während des Schaltvorgangs kurz, aber spürbar unterbrochen. Ein leichtes Rucken ist die Folge. Hinzu kommt, dass das Getriebe recht langsam hochschaltet und die Gänge teils unnötig lange hält. Auch auf Beschleunigungswünsche sowie manuelle Schaltbefehle via Schaltwippen am Lenkrad reagiert die Automatik verzögert. Das Schaltschema des Wählhebels ist selbsterklärend und einfach zu bedienen. Wählt man den Rückwärtsgang an, dauert es etwas, ehe dieser eingelegt ist und der Kia sich in Bewegung setzt. Für ein Doppelkupplungsgetriebe lässt sich das Kia-Getriebe recht feinfühlig dosieren, langsames Rangieren ist damit kein Problem. Der Sportage verfügt über eine elektrische Handbremse, die integrierte Autohold-Funktion hält den Wagen im Stand zeitlich unbegrenzt fest und verhindert das Anfahren oder Wegrollen.

⊖ Ein Start-Stopp-System gibt es beim Sportage nur für die frontgetriebenen Versionen, der Top-Benziner mit serienmäßigem Allradantrieb muss daher ohne die Spritspartechnik auskommen.

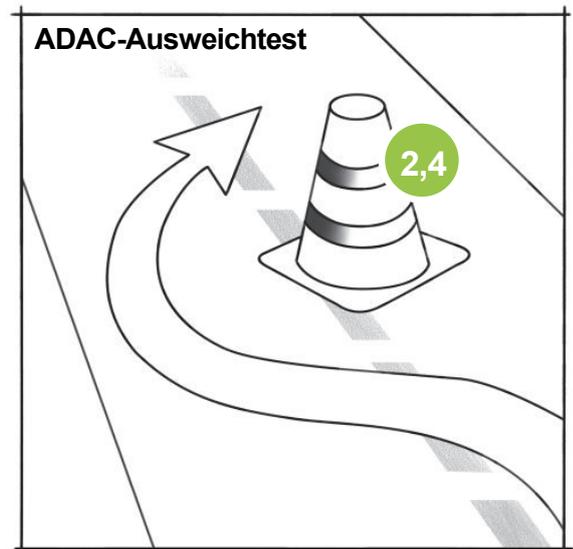
## 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist passend gestuft. Die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus, sodass auch nach dem Gangwechsel genügend Zugkraft zur Verfügung steht. Die siebte Fahrstufe ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit knapp 2.600 Touren.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Sportage legt dank des Sportfahrwerks (Serie bei GT-Line) ein recht agiles Fahrverhalten an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er sicher und zeigt sich dabei erfreulich fahraktiv. Das Ausweichmanöver beantwortet das SUV mit einem drängenden Heck, worauf ein kräftiger ESP-Eingriff erfolgt. Daraufhin lässt sich der Kia problemlos zurück in die ursprüngliche Fahrspur lenken. Generell ist der Sportage untersteuernd ausgelegt, zu schnell angegangene Kurven quittiert er mit sicherem Schieben über die Vorderräder. Von einem Lastwechsel zeigt er sich weitgehend unbeeindruckt und hält sicher die Spur. Spurrinnen oder seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen beeinträchtigen hingegen den Geradeauslauf und der Fahrer muss korrigierend eingreifen - ein Tribut an die breiten Reifen der Sportage GT-Line. Bei einem Lenkimpuls wird das ESP aktiv und stabilisiert das SUV, die Wankbewegungen fallen dabei recht kräftig aus. Der beim 1.6 Turbo serienmäßige Allradantrieb wird im Bedarfsfall automatisch zugeschaltet und sorgt dadurch auch auf rutschigem Untergrund für gute Traktion. Zusätzlich kann der Fahrer die Hinterachse per Knopfdruck hinzuschalten. Dann folgt bis 30 km/h eine Drehmomentverteilung von 50 zu 50 auf beide Achsen.



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.

## 2,6 Lenkung\*

Bei der Lenkung hat der Sportage im Vergleich zum Vorgänger spürbare Fortschritte gemacht. Die Lenkung spricht aus der Mittellage recht direkt an, Lenkbefehle werden spontan umgesetzt. Auch das Lenkgefühl geht in Ordnung, speziell bei größeren Lenkwinkeln. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, was für die Fahrstabilität speziell auf der Autobahn förderlich ist. Im Sport-Modus wird die Lenkkraft etwas erhöht. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, was die Lenkarbeit reduziert. Der Wendekreis fällt mit 11,3 Metern durchschnittlich aus.

## 1,7 Bremse

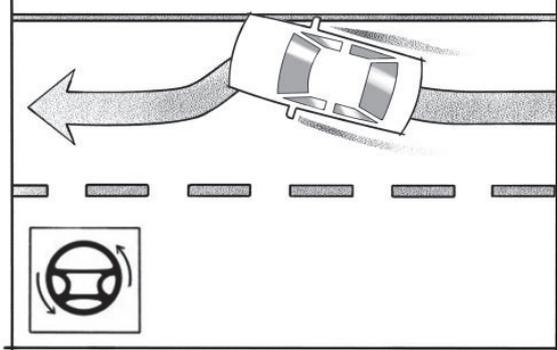
⊕ Die standfeste Bremsanlage sorgt im Sportage für kurze Bremswege. Bei einer Vollbremsung steht das SUV durchschnittlich nach 35,7 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact5 der Größe 245/45 R19 98W). Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht spontan an. Verzögert man den Sportage während der Kurvenfahrt kräftig, verhält sich der Koreaner sehr spurstabil.

## 1,6 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

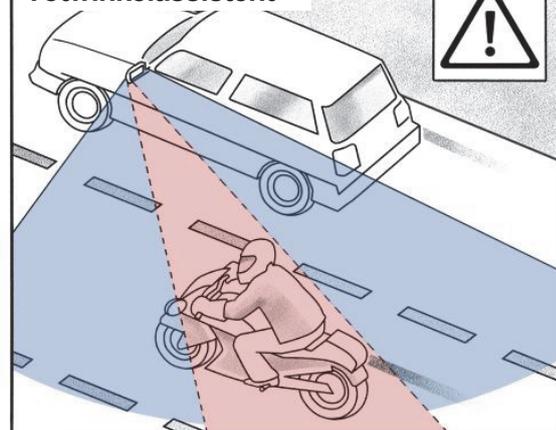
⊕ In puncto aktiver Sicherheit schneidet der neue Kia Sportage sehr gut ab. Zum Umfang der Ausstattung GT-Line zählen unter anderem ein Spurhalteassistent inklusive Lenkeingriff sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Gegen Aufpreis ist im Technologie-Paket zudem ein Toter-Winkel-Assistent sowie eine Querverkehrserkennung für das rückwärts Ausparken an Bord. Ab der Ausstattungslinie Spirit ist der Sportage serienmäßig mit einem Kollisionswarner sowie einem autonomen Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgerüstet. Letzteres greift auf die Frontkamera sowie zwei in der Fahrzeugfront untergebrachte Radarsensoren zurück und kann bei einer drohenden Kollision mit einem anderen Fahrzeug bis 180 km/h autonom eine Vollbremsung einleiten, die Fußgängererkennung funktioniert bis 60 km/h. Ebenfalls bereits ab Werk sind ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie Kurvenlicht dabei. Die LED-Bremsleuchten sprechen schneller an als Glühbirnen und sind damit für den nachfolgenden Verkehr besser erkennbar.

### Spurhalteassistent



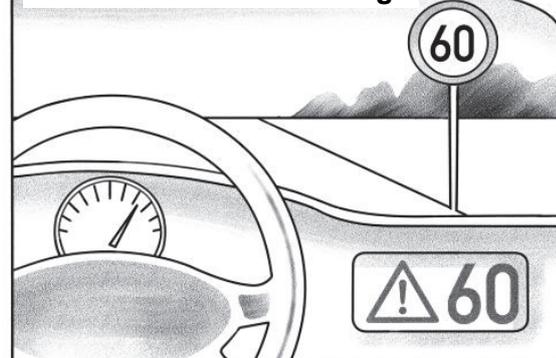
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Bei einer Vollbremsung leuchten die Bremslichter in schneller Frequenz auf, bei Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage zur Warnung der anderen Verkehrsteilnehmer eingeschaltet. Rückstrahler in den vorderen Türen verbessern die Erkennbarkeit bei Nacht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert. So kann z. B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

---

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests überzeugt der Hyundai mit einer sehr guten Insassensicherheit. Er erreicht 90 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2015) und erzielt insgesamt ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Ab Werk hat das Kompakt-SUV Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Die vorderen sowie die beiden äußeren Rücksitzplätze sind mit Gurtkraftbegrenzern sowie -straffern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,95 Meter großen Personen guten Schutz, zusätzlich liegen sie nahe am Kopf an. Im Fond reichen die Kopfstützen für knapp 1,75 Meter große Insassen. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Im Kofferraum findet man stabile Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden verstaut und damit nach einem Unfall unter Umständen schlecht erreichbar.

---

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit liegt auf hohem Niveau, der Sportage kommt auf 83 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 12/2015). Der Koreaner ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet. Sowohl die beiden äußeren Plätze auf der Rücksitzbank als auch der Beifahrersitz sind zudem für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden, die Beifahrerairbags lassen sich dafür einfach per Schlüsselschalter deaktivieren.

⊖ Die hinteren Sitzplätze ermöglichen aufgrund der weichen Polsterung keine lagestabile Fixierung und sind damit nur bedingt zum Transport von Kindersitzen geeignet. Zudem sind nicht alle Altersgruppen dafür zugelassen. Für den Beifahrersitz ist keine Isofix-Vorrichtung erhältlich. Vollkommen unakzeptabel für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse ist die Tatsache, dass der Sportage lediglich für das Fahrerseitenfenster eine Einklemmschutzfunktion besitzt.

---

## 2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erzielt der Kia Sportage 66 Prozent der erreichbaren Punkte. Verbesserungspotential gibt es noch im unteren Bereich der Frontscheibe sowie der A-Säulen - beide Bereiche sind zu unnachgiebig gestaltet.

4,2

## UMWELT/ECOTEST

5,3

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– Die ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 233 g/km. Aus der Messung resultiert ein Verbrauch von 8,6 l/100 km - kein Ruhmesblatt für den Sportage. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 9,5 l/100 km, außerorts 7,3 l/100 km und auf der Autobahn 10,6 l/100 km. Im Stadtzyklus wirkt sich das fehlende Start-Stopp-System negativ aus, der Allradantrieb trägt ebenfalls seinen Teil zum recht hohen Verbrauch bei. Für dieses Ergebnis bekommt der Kia lediglich sieben Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest.

3,0

### Schadstoffe

Bei der Schadstoffmessung schneidet der Sportage nur durchschnittlich ab. Auffälligkeiten zeigt der Koreaner im Autobahnzyklus bei den CO-Werten sowie den emittierten Partikeln. Für einen Benziner bescheidene 30 von 50 Punkten sind die Folge.

– Insgesamt kommt der Koreaner im EcoTest auf 37 Zähler, was ihm lediglich zwei von fünf Sternen beschert.

5,2

## AUTOKOSTEN

5,5

### Betriebskosten\*

– Der Sportage 1.6 Turbo benötigt teures Superbenzin und hat zudem einen recht hohen Verbrauch. Da sich die Betriebskosten größtenteils aus den Kraftstoffausgaben zusammensetzen, fallen diese somit sehr hoch aus.

5,5

### 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.

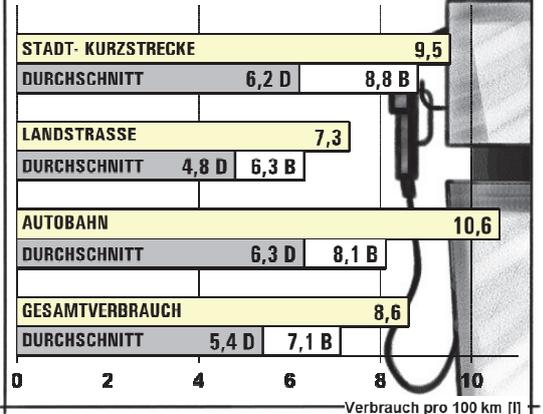
– Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf sehr hohem Niveau.

3,1

### Wertstabilität\*

Dem Kia Sportage wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf attestiert. Positiven Einfluss darauf haben die siebenjährige Herstellergarantie sowie große Nachfrage nach SUV-Modellen der unteren Mittelklasse.

### Verbrauch



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

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– Mit einem Grundpreis von 36.240 Euro ist der Sportage 1.6 Turbo GT-Line AWD DCT keinesfalls ein Sonderangebot. Der Turbobenziner ist ausschließlich in der Ausstattung GT-Line sowie mit Allradantrieb erhältlich, das Doppelkupplungsgetriebe ist optional erhältlich. Für den Preis bekommt der Kunde ein hervorragend ausgestattetes SUV der unteren Mittelklasse. So zählen u. a. 19-Zoll-Aluräder, Ledersitze, Bixenon-Scheinwerfer samt Kurvenlicht, eine hochwertige Audioanlage sowie ein Navigationssystem zum Serienumfang.

4,6

## Fixkosten\*

– Die Fixkosten liegen aufgrund der ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 19; VK: 21; TK: 22) sowie der recht teuren Kfz-Steuer (192 Euro) auf einem insgesamt hohen Niveau.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse fallen die monatlichen Gesamtkosten sehr hoch aus. Verantwortlich dafür sind neben dem Anschaffungspreis vor allem die Kosten für Kraftstoff, Wartung und Versicherung.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 GDI 2WD	1.6 T-GDI AWD	1.7 CRDi 2WD	2.0 CRDi 136 2WD	2.0 CRDi 185 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1685	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (115)	100 (136)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	161/4850	265/1500	280/1250	373/1500	400/1750
0-100 km/h[s]	11,5	9,5	11,5	10,3	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	202	176	186	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7   S	7,6   S	4,7   D	4,9   D	5,9   D
CO2 [g/km]	156	177	124	132	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/22	19/21/22	18/22/22	18/22/22	18/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	154	196	219	264	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	535	741	522	596	700
Preis [Euro]	19.990	34.190	23.390	29.190	36.290

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1591 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R19
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/45R19W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,5/7,3/10,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	175 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>233 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68,3 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4480/1855/1635 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2085 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1660 kg/530 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/815 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	<b>720 km</b>
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>90 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>119 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>407 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>761 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/22
Grundpreis	36.240 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

**ADAC**

Autotest | KIA Sportage 1.6 T-GDI

GT-Line AWD DCT7

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.050 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	nicht erhältlich
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (direkt messend)	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	1.490 Euro <sup>o</sup>
Verkehrsschilderkennung	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Einparkhilfe hinten (und vorn)	Serie
Lackierung Metallic (blau-metallic Serie)	550 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,5**

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen