



KIA Sportage 2.0 CRDi 136 Spirit AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Die vierte Generation des Kompakt-SUV Sportage steht seit 2016 bei den Händlern und avancierte hierzulande gleich zum meistverkauften Modell der Koreaner. Ein Grund für den Erfolg dürfte das gelungene Design sein, das mit den eigenwillig geformten Leuchten vorn und hinten aus der Masse heraussticht. Leider geht das Design auf Kosten der Rundumsicht. Die inneren Qualitäten des Sportage überzeugen ebenfalls. Die Bedienung ist logisch, die Verarbeitung gut und das Platzangebot großzügig.

Das Fahrwerk des Sportage würde hingegen noch etwas Feinarbeit vertragen. Der Federungskomfort leidet unter der sportlich orientierten Fahrwerksabstimmung und den 19-Zöller, der mäßige Geradeauslauf geht ebenfalls zumindest teilweise auf das Konto der großen Räder. Für den Vortrieb sorgt im Testwagen ein 136 PS starker Zweiliter-Turbodiesel, der für flotte Fahrleistungen sorgt, aber nicht sonderlich sparsam ist. Schwerwiegender sind jedoch die hohen NOx-Emissionen, die der ADAC EcoTest an den Tag bringt.

Für rund 35.000 Euro bekommt der Kunde ein SUV, dem es im Vergleich zur heimischen Konkurrenz zwar an der einen oder anderen Stelle etwas an Feinschliff fehlt. Dafür hängt der Sportage die deutschen Mitbewerber in puncto Serienausstattung und Garantieleistungen um Längen ab. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Hyundai Tucson, Renault Kadjar, VW Tiguan.

- + Xenonscheinwerfer Serie, kultivierter und kräftiger Diesel, einfache Bedienung, sehr gute Ausstattung, lange Garantiezeiten
- hohe NOx-Emissionen, kein Start-Stopp-System, Fensterheber ohne Einklemmschutz, schlechte Rundumsicht, mäßiger Geradeauslauf

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,1
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★☆☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

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. Auch der Motorraum hinterlässt 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 optionale 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.

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

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Koreaner bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen Notsitz. Der 62 Liter große Kraftstofftank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 980 Kilometern. Auch als Zugfahrzeug gibt der Sportage nicht nur wegen seines Allradantriebs eine gute Figur ab. Er darf bis zu 2,2 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. 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.

⊖ Für den Koreaner gibt es lediglich ein Reifenreparaturset, das sich im Falle einer Reifenpanne schnell als unwirksam erweisen kann. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist nicht erhältlich. Auch einen wirksamen Fehlbetankungsschutz sucht man vergebens.

2,9 Licht und Sicht

Während sich das vordere Fahrzeugende schlecht abschätzen lässt, weiß man dank der steilen Heckklappe recht genau, wo der Sportage hinten endet.

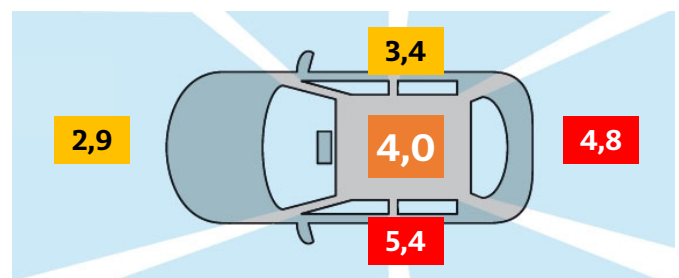
⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der SUV-typisch hohen Sitzposition gut.



Nicht versenkbare Fondkopfstützen und breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

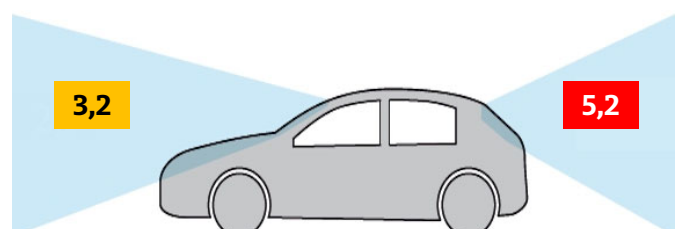
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Als Parkhilfen hat der Sportage Parksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera an Bord. Parksensoren in der Frontschürze sind gegen Aufpreis zu haben. Die serienmäßigen Bixenon-Scheinwerfer sorgen nachts für eine gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Auch Kurvenlicht zählt zum Funktionsumfang - weshalb Kia jedoch auf ein Abbiegelicht verzichtet, ist unverständlich. Der serienmäßige Fernlichtassistent blendet bei entgegenkommenden oder vorherfahrenden Fahrzeugen

2,4 Ein-/Ausstieg

In der getesteten Ausstattung ist der Sportage serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugang ausgestattet. Dabei kann der Schlüssel zum Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben - man muss nur die Taster im Türgriff betätigen. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,2 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 Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um, fasst das Gepäckabteil bis zur Fensterunterkante 815, bis unters Dach beladen sogar 1.395 Liter.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich. 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

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen, eine Durchlademöglichkeit hat der Sportage jedoch nicht zu bieten. Die Lehnen kann man unten am Sitz entriegeln, sie klappen automatisch um. Im Kofferraum findet man zwar praktische Taschenhaken vor, zusätzliche Ablagemöglichkeiten oder gar ein Gepäckraumnetz sucht man jedoch vergebens.

zuverlässig ab, eine Schattierungsfunktion hat er jedoch nicht zu bieten.

⊖ Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Fensterunterkante erst in größerer Entfernung zu erkennen. Die mäßige Rundumsicht wird vor allem beim Blick nach hinten durch die sehr breiten C-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond beeinträchtigt.

⊕ Trotz des hohen Schwellers gelingt das Ein- und Aussteigen in beiden Sitzreihen einfach und bequem. Die Türen geben eine große Öffnung frei und die Sitze sind in SUV-typisch angenehmer Höhe montiert. Die Türfeststeller sind kräftig genug dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen, außer der Fahrtür vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine Zeit lang an und beleuchten das Fahrzeugvorfeld.



Mit 400 l Kofferraumvolumen bietet der Sportage recht viel Platz für das Gepäck.

sie sich unter dem Ladeboden verstauen. Die Ladekante ist mit gemessenen 74 cm recht hoch.

⊖ Vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen muss der Mittelgurt ausgehängt werden. Befinden sich die Vordersitze weit hinten, lassen sich die Lehnen samt der Kopfstützen nicht vollständig umklappen.

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung stellt den Fahrer auch beim Erstkontakt vor keine größeren Probleme, der Sportage lässt sich wie alle Kia-Modelle intuitiv bedienen. Für die meisten Grundfunktionen finden sich auf dem Armaturenräger die entsprechenden Tasten, spezielle Fahrzeugeinstellungen müssen etwas umständlich im Kombiinstrument mithilfe der Lenkradtasten vorgenommen werden. Das Infotainmentsystem ist logisch aufgebaut und lässt sich dank des sensibel reagierenden und weit oben platzierten Touchscreens gut bedienen. Die Menüs sind logisch strukturiert, die Tastfelder angenehm groß. Das Bediensystem verfügt löblicherweise über die Direktwahltasten für die Grundfunktionen (Radio, Navigation, Telefon etc.), leider befinden sich diese jedoch nicht direkt am Bildschirm, sondern sind unterhalb angeordnet.

⊖ Leichten Verdruss bereitet die Klimateinheit, die höher platziert sein dürfte. Störender ist jedoch der Umstand, dass die eingestellte Temperatur nur oberhalb auf dem Touchscreen angezeigt wird - und das auch nur dann,

wenn man eine Taste der Klimabedieneinheit drückt. Ruft man das Klimamenu auf, lassen sich die Einstellungen nicht einmal mithilfe des Touchscreens ändern.



Verarbeitung und Materialanmutung sind gut gelungen und dem Preis angemessen. Auch die Funktionalität gefällt weitgehend. Lediglich die Position und Bedienbarkeit der Klimaanlage verdient Kritik.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Spirit ist der Sportage in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Der Koreaner hat u.a. ein DAB-Radio samt USB-Anschluss (vorn und hinten) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung zu bieten. Sogar ein JBL-Soundsystem mit acht Lautsprechern sowie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (via Smartphone-Verbindung) sind serienmäßig an Bord.

Großzügig: Die ersten sieben Jahre kann das Kartenmaterial auf der SD-Karte jährlich aktualisiert werden. Dank Apple Carplay und Android Auto hat man zudem die Möglichkeit, einzelne Handy-Apps über den Touchscreen zu steuern. Sehr spendabel zeigt sich Kia bei den 12-Volt-Anschlüssen: Sowohl vorn als auch hinten finden sich jeweils zwei Ladebuchsen.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Für die Passagiere in der ersten Reihe bietet der Kia Sportage ein großzügiges Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,95 Meter große Insassen, die Kopffreiheit

ist sogar für knapp 2,10 m große Personen ausreichend. Das Raumgefühl wird durch den massiven Armaturenräger und die kleinen Seitenfenster etwas geschmälert.

2,4 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 die hohe Seitenlinie beeinträchtigt.

3,1 Innenraum-Variabilität

Hier kann der Sportage keine Glanzpunkte setzen. Die Rücksitzlehnen sind lediglich asymmetrisch klappbar, die Bank lässt sich nicht wie bei manchem Konkurrenten in Längsrichtung verschieben. Immerhin kann die Neigung der Lehne verstellt werden.

Vorn finden die Insassen zahlreiche Ablagemöglichkeiten

vor, allerdings sind die Türfächer recht klein geraten. Die hinteren Türablagen können nicht einmal eine Einliter-Flasche aufnehmen.

Das Handschuhfach ist ebenfalls recht klein bemessen und mit der sehr umfangreichen Bedienungsanleitung bereits vollständig ausgefüllt.

2,7 KOMFORT

3,3 Federung

Der Federungskomfort fällt insgesamt durchschnittlich aus. Verantwortlich dafür sind neben der recht straffen Grundabstimmung auch die großen 19-Zoll-Räder, die der Sportage in der Ausstattung Spirit serienmäßig trägt. 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. 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.

2,6 Sitze

In der zweiten Reihe sitzt man nicht ganz so komfortabel wie vorn. Die Rückbank könnte kräftiger konturiert und die Sitzfläche länger sein, dank des angenehmen Kniewinkels und der neigungsverstellbaren Lehne lassen sich dort auch längere Strecken bequem absolvieren.

⊕ 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. 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.

⊖ Ab Werk ist lediglich der Fahrersitz in der Höhe verstellbar, für den Beifahrer fehlt die Höhenverstellung.

3,2 Innengeräusch

Der Sportage bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Während sich der Motor akustisch angenehm zurückhält und nur bei hohen Drehzahlen die Stimme erhebt, sind die Windgeräusche im Bereich der A-Säulen bei höhe-

ren Geschwindigkeiten akustisch recht präsent. Die Abrollgeräusche der großen 19-Zoll-Räder sind ebenfalls deutlich zu vernehmen. Bei Tempo 130 beträgt der gemessene Innengeräuschpegel 69,6 dB(A).

2,0 Klimatisierung

⊕ Kia stattet den Sportage ab der Ausstattung Spirit mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Beschlagsensor aus. Für die hinteren Passagiere befinden sich in der Mitte zusätzliche Luftausströmer.

Für die kalten Tage ist der Koreaner dank Sitzheizung vorn

und hinten (äußere Sitze) sowie einem beheizbaren Lenkrad bestens gerüstet. Gegen Aufpreis steht zudem eine Standheizung zur Verfügung. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind ab der Ausstattung Spirit serienmäßig an Bord.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 136 PS leistende Turbodiesel verhilft dem Sportage zu souveränen Fahrleistungen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert das SUV in 6,7 s. Dank des stattlichen Drehmoments von 373 Nm, das bereits ab 1.500 Umdrehungen abrufbar ist, schneidet der Koreaner bei den

Elastizitätsmessungen gut ab - selbst im sechsten Gang beschleunigt der Sportage zügig von 60 auf 100 km/h. Kia gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 184 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die hohen Arbeitsdrücke des Vierzylinder-Diesels machen sich in Form von leichten Vibrationen im Lenkrad und bei starker Beschleunigung im Sitzgestell bemerkbar.

⊕ Beschleunigt man den Sportage aus dem Drehzahlkeller, baut der Zweiliter-Turbodiesel sein Drehmoment sehr harmonisch auf - die abrupte Leistungsentfaltung mancher Selbstzünder geht ihm

erfreulicherweise ab. Auch höheren Drehzahlen steht der Vierzylinder aufgeschlossen gegenüber und dreht willig Richtung 4.000 Touren.

Im mittleren Drehzahlbereich, wo man sich die meiste Zeit aufhält, verhält sich der Motor akustisch angenehm unauffällig. Nur knapp über der Leerlaufdrehzahl ist beim Beschleunigen ein leichtes Brummen zu hören und oberhalb von 3.500 Touren neigt der Motor zum Dröhnen.

1,9 Schaltung/Getriebe

Neben dem serienmäßigen Sechsganggetriebe ist für den Sportage 2.0 CRDi 136 AWD auch eine Sechsstufen-Automatik erhältlich.

⊕ Die Handschaltung überzeugt mit präziser Führung, das Schalten geht beiläufig von der Hand. Auch die Kupplung überzeugt. Sie lässt sich fein dosieren, Schaltschläge treten nur bei grobmotorischem Kuppeln auf.

Die sechs Gänge sind passend gestuft, bei Tempo 130

rotiert die Kurbelwelle mit entspannten 2.260 Umdrehungen.

Sowohl die Schaltpunktanzeige als auch die Berganfahrhilfe funktionieren tadellos.

⊖ Ein spritsparendes Start-Stopp-System ist für die Allradmodelle nicht erhältlich, während die Sportage-Fronttriebler ab der Ausstattung Spirit damit ausgerüstet sind.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Den ADAC Ausweichtest absolviert der Sportage 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. Bei einem Lenkimpuls wird das ESP aktiv und stabili-

siert das SUV. Der 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 wird das Drehmoment bis 30 km/h im Verhältnis 50 zu 50 auf beide Achsen verteilt.

⊖ Besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten beeinträchtigen Spurrinnen oder seitlich abfallende Fahrbahnoberflächen den Geradeauslauf des SUV spürbar - der Fahrer ist gezwungen gegenzulenken.

2,2 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. Ebenfalls hervorzuheben ist die gute Präzision der Lenkung. Das Lenkgefühl geht in Ordnung, dürfte aber speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten authentischer sein. Bei höherem Tempo zentriert die Lenkung gut, was für die Fahrstabilität speziell auf der Autobahn förderlich ist. Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt, was die Lenkarbeit reduziert.

2,7 Bremse

Die standfeste Bremsanlage sorgt im Sportage für kurze Bremswege. Bei einer Vollbremsung steht das SUV durchschnittlich nach 35,5 Metern. Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht spontan an.

2,6 SICHERHEIT























2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In puncto aktiver Sicherheit haben einige Konkurrenten mehr zu bieten als der Kia Sportage. Zum Umfang der Ausstattung Spirit zählen unter anderem ein Spurhalteassistent inklusive Lenkeingriff sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Ab der Ausstattungslinie Spirit ist der Sportage serienmäßig mit einem Kollisionswarner sowie einem autonomen Notbremssystem samt Fußgängererkennung ausgerüstet. Ebenfalls bereits ab Werk sind ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie blinkende Bremslichter - bei einer Vollbremsung leuchten die Bremslichter in schneller Frequenz auf, bei Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet. Ein Geschwindigkeitsregler sowie -begrenzer (letzterer ist an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelt) sind Serie, eine adaptiver Abstandsregeltempomat ist jedoch nicht zu haben. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Spurwechselassistent sowie eine Querverkehrerkennung für das rückwärtige Ausparken (beides im Technologie-Paket).

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests überzeugt der KIA mit einer sehr guten Insassensicherheit. Er erreicht 90 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2016) 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

vorderen sowie die beiden äußeren Rücksitzplätze sind mit Gurtkraftbegrenzern sowie -straffern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,95 Meter großen Personen guten Schutz, im Fond reichen die Kopfstützen

für knapp 1,75 Meter große Insassen. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt.

3,2 Kindersicherheit

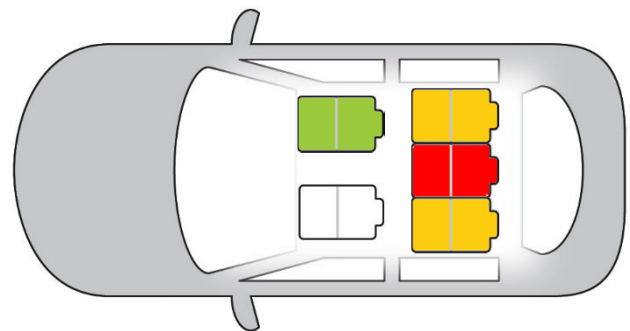
⊕ Die Kindersicherheit liegt auf hohem Niveau, der Sportage kommt auf 83 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 12/2016). Der Koreaner ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet. Sowohl die beiden äußeren Plätze auf der Rücksitzbank als auch der Beifahrersitz sind für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht selbst für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden, die Beifahrerairbags lassen sich dafür einfach per Schüsselschalter deaktivieren.

⊖ Die äußeren Fondsitze ermöglichen aufgrund der weichen Polsterung und der ungünstigen Anlenkpunkte keine lagestabile Fixierung mit dem Gurt. Der mittlere Sitz ist zudem nicht für alle Altersgruppen 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.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,3 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.

⊕ Der Sportage Spirit ist serienmäßig mit einem Fußgängernotbremssystem inklusive Fußgängererkennung ausgestattet.

4,9 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Die ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 198 g/km. Aus der Messung resultiert ein Verbrauch von 6,3 l/100 km - kein Ruhmesblatt für den Sportage. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 6,1 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,4 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 17 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 Schadstoffe

⊖ Die deutlich zu hohen Stickoxid-Emissionen bescheren dem Sportage 2.0 CRDi ein Null-Punkte-Ergebnis in der Schadstoffwertung des ADAC EcoTest. Hier

rächt es sich, dass Kia einen offensichtlich unterdimensionierten NOx-Speicherkatalysator verbaut und auf ein wirksames SCR-System verzichtet.

2,3 AUTOKOSTEN

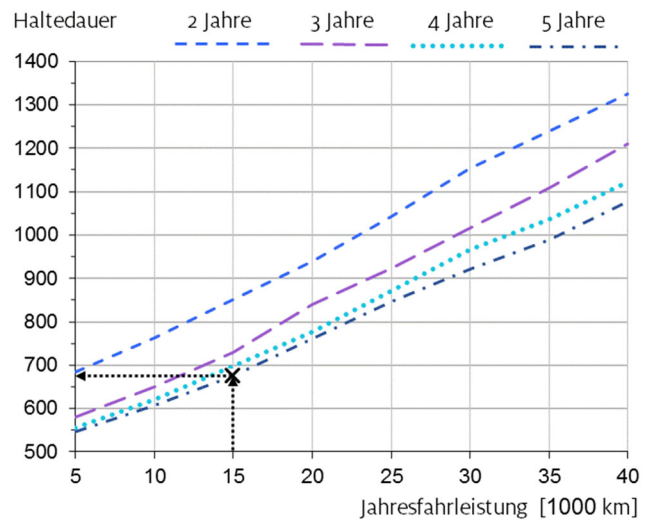
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 35.490 Euro ruft Kia für den Sportage 2.0 CRDi 136 Spirit auf. Ein stolzer Preis, doch dafür ist der Koreaner sehr umfangreich ausgestattet. Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten, beheizbares Multifunktionslenkrad, Xenonscheinwerfer samt Kurvenlicht, Navigationssystem und eine JBL-Soundanlage sind stets an Bord.

Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 130 Euro, die Versicherungstypklassen sind recht hoch eingestuft. Sehr spendabel zeigt sich Kia bei den Garantieleistungen. Auf das Fahrzeug geben die Koreaner sieben Jahre Garantie bzw. 150.000 km Laufleistung, fünf Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung sowie eine siebenjährige Mobilitätsgarantie. In die Werkstatt muss der Sportage alle zwei Jahre oder 30.000 km.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 676 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI 2WD	1.6 T-GDI AWD	1.7 CRDi 115 2WD	2.0 CRDi 136 2WD	1.7 CRDi 141 2WD DCT7	2.0 CRDi 185 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1685	4/1995	4/1685	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (115)	100 (136)	104 (141)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	161/4850	265/1500	280/1250	373/1500	340/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	11,5	9,5	11,5	10,3	11,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	202	176	186	185	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	7,6 S	4,7 D	4,9 D	4,9 D	5,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	156	177	124	132	129	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/22	18/21/22	17/23/22	17/23/22	17/23/22	17/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	154	196	219	264	229	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	519	654	522	597	597	709
Preis [Euro]	19.990	29.690	23.590	29.390	29.740	36.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	373 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.480/1.855/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.587/663 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	503/1.492 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/9,3/13,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.260 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 98W
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,6/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	165 g/km (WTW* 198 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/815/1.395 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	360 Euro
Monatliche Gesamtkosten	676 Euro		
Steuer pro Jahr	278 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22		
Basispreis Sportage 2.0 CRDi 136 Spirit AWD	35.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.965 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	1.440 Euro/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	1.440 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/1.440 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/1.490 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	790 Euro
Metalliclackierung (Blau-metallic Serie)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach (im Paket)	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	2,7
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,6
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,2
Raumangebot hinten	2,4	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	4,9
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	4,3
Federung	3,3	Schadstoffe	5,5
Sitze	2,6		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	2,0		

Stand: November 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl