



KIA Sportage 1.6 T-GDI Plug-In Hybrid GT-Line AWD Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

Es ist kaum zu glauben, aber der aktuelle Sportage von KIA ist schon in der fünften Generation in Deutschland zu haben. An die ersten beiden Generationen (ab 1994) wird man sich kaum noch erinnern, modern wirkte das Kompakt-SUV eigentlich erst mit der dritten Generation ab 2010. Die technischen Fortschritte waren ab dann umso deutlicher. Die neueste Sportage-Ausgabe, seit 2022 in Europa verfügbar, bietet nun alle gängigen aktiven und passiven Sicherheitssysteme, von modernen Fahrassistenten bis zum Mittenairbag vorn. Das Design ist inzwischen nicht nur modern und eigenständig, sondern zeugt auch von Selbstbewusstsein - der KIA ist unverkennbar als solche zu erkennen. Es gibt auch ganz objektive gute Gründe, die für den Koreaner sprechen. Da wäre das großzügige Platzangebot, das Reisen für vier Erwachsene samt Gepäck nicht im Wege steht. Dabei kann man den guten Komfort genießen, im GT-Line sogar mit adaptivem Fahrwerk. Die Antriebe sind modern, KIA bietet ein sehr breites Spektrum vom Diesel über den Benzin (jeweils mit 48-V-Mildhybridsystem) bis hin zum Vollhybriden oder sogar Plugin-Hybriden an. Letzterer hat im Test sein Talent zum effizienten Antrieb gezeigt, wenn er elektrisch oder im Mischbetrieb unterwegs ist - nur an der Schadstoffreinigung sollten die Ingenieure noch nachbessern. Sonst alles fein? Nicht ganz, denn der Preis hat es mit deutlich über 50.000 Euro in sich. Und in dieser Klasse darf man automatische Fensterheber mit Einklemmschutz auch hinten erwarten. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3 TFSIe, BMW X1 PHEV, Hyundai Tucson PHEV, VW Tiguan eHybrid.

- ⊕ gutes Platzangebot, flotte Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, ohne Aufladen erhöhter Benzinverbrauch, Abgasreinigung verbesserungswürdig, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es wenig auszusetzen, sie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss – dass die geöffneten Seitenscheiben dabei allerdings schep- pern, passt nicht zum sonst soliden Eindruck. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, es gibt aber offene Bereiche wie mittig unterm Motor oder hinter der Hinterachse - für weitere aerody- namische Optimierungen und besseren Schutz besteht also noch Potenzial. Immerhin die seitlichen Bereiche sind gut ge- schützt. Gegen Aufpreis gibt es für Motorraum und Fahrzeug- unterboden eine zusätzliche Konservierung (KIA Protection Plus). Der Innenraum gefällt durch sein schlichtes und über- sichtlich Design sowie die geschäumten Kunststoffe im obern Bereich vorn – auf feine Details wie einen Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen muss man jedoch verzichten.

3,2 Alltagstauglichkeit

Die Reichweite des Sportage PlugIn Hybrid liegt rein elektrisch bei etwa 63 km - KIA gibt in den technischen Daten die WLTP- Reichweite mit 70 km an und liegt gerade so im machbaren Be- reich, insbesondere bei Fahrten innerorts. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 42 l-Tankfüllung etwa 600 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,8 kWh) dauert dreieinhalb bis vier Stunden bei 3,6 kW Ladeleistung oder knapp zwei Stunden mit 7,2 kW Ladelei- stung (einphasig 32 A). Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 14,7 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladeka- bel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis, das Schuko-Ladekabel (bis 2,3 kW) ist Serie. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 521 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt

2,7 Licht und Sicht

Die Enden des SUV sind nur mäßig zu überblicken, man muss gut schätzen oder sich auf die Assistenten verlassen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Sportage eine noch zufriedenstellende Sicht nach außen. Vor allem die breiten C- Säulen behindern die Sicht nach schräg hinten – die weitge- hend versenkbaren Kopfstützen stehen dagegen nicht im Weg.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken – hier kann das SUV einen Vorteil erzielen. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – der linke hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-

Aluminium-Blenden wie auch silberne Applikationen an eini- gen Kanten und Rändern werten den Innenraum zudem auf. Ansonsten ist in weiten Teilen harter Kunststoff verbaut und auch auf eine zusätzliche Türrahmenverkleidung verzichtet KIA. Im Falle der seitlichen Kofferraumauskleidungen aus har- tem Kunststoff ist das besonders schade, weil sie schnell ver- kratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Die Verarbei- tung ist trotzdem tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Straßen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten – Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon verbaut werden.

zugehöriges Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg er- laubt, die sollen aber gleichmäßig verteilt sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt dreier E-Bikes genü- gen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Sportage PlugIn bis zu einem Gewicht von 1,35 t - das ist für ein PlugIn- Hybrid-Modell ok, mehr aber auch nicht. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen oder ein Notrad gibt es nicht, das Reifenpannen-Set ist aber Se- rie. Der Wendekreis liegt bei knapp 12 m - das ist noch zufrie- denstellend, allerdings für enge Städte nur bedingt geeignet. 4,51 m Länge und 2,09 m Breite (inkl. Außenspiegel) sind im en- gen Stadtverkehr ebenso nur bedingt praktisch.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

Kamerasystem erweitern, in diesem Paket ist auch der Remote-Einparkassistent enthalten; über die Fernbedienung kann man von außerhalb den Sportage vorwärts und rückwärts steuern. Aktiv Lenken ist allerdings nicht möglich, im kleinen Umfang weicht der Wagen Hindernissen aber etwas aus. Die serienmäßigen adaptiven Dual-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gleichmäßig und hell aus; eine Abbiegelichtfunktion gibt es nicht, ebenso wenig ein Kurvenlicht. Leider fehlt zudem eine Scheinwerferreinigungsanlage. Der dynamische Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer gezielt „schattieren“. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, insbesondere bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,2 Ein-/Ausstieg

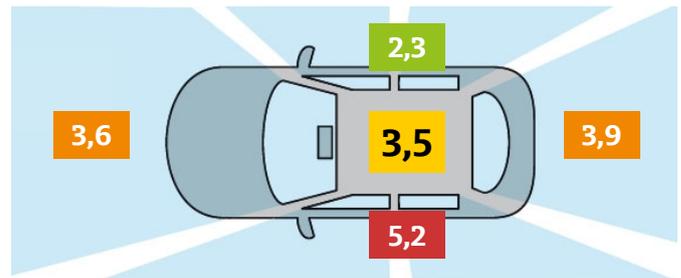
⊕ Die höher bauende Karosserie des Sportage hat Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 58 cm über der Fahrbahn in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten nur in zwei Positionen

2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 395 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 605 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 835 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.395 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 25 l verstaut werden.

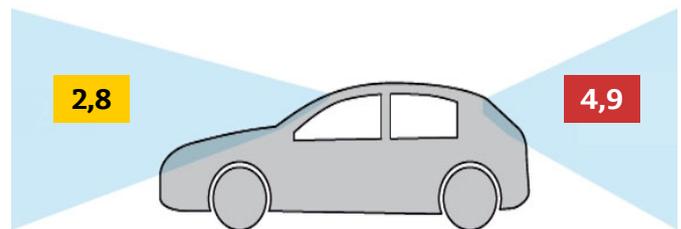
Rundumsicht

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.



gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sportage GT-Line serienmäßig an Bord.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 395 l Volumen bietet der Sportage ordentlich Platz für das Gepäck.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Personen mit einer Größe bis 1,83 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, größere Leute sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht am Heckklappenschloss zu stoßen - immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt. Die Öffnungshöhe kann begrenzt werden, falls beispielsweise die Garagendecke nicht hoch genug ist. Das Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt etwa 72 cm über der Straße, das Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Ladekante, sie ist mit dem Ladeboden in einer Ebene – das erleichtert insbesondere das Ausladen.

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Sportage GT-Line Serie; in Kombination mit dem schlüssellosem Zugang öffnet sich die Heckklappe automatisch, wenn man mit dem Schlüssel hinter dem Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion abschaltbar). Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist immer an Bord.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe links seitlich im Kofferraum ausgeleuchtet – das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend erhellt. Die Gepäckraumabdeckung kann nicht unterhalb des

Kofferraumbodens verstaut werden. Hebt man diesen an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Aufgrund des Hybridsystems entfällt der variable Kofferraumboden, sodass man das Volumen nicht durch Absenken beziehungsweise Anheben variieren kann.



Die 72 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar und zweigeteilt in ihrer Neigung einstellbar. Das Entriegeln der Lehnen gelingt einfach über Hebel außen an der Rücksitzbank oder seitlich im Kofferraum – die Sitze klappen dann von alleine nach vorn um. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist

ansonsten geschickt konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt und beschädigt werden. Im Kofferraum gibt es außer einem Fach unter dem Kofferraumboden keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Immerhin gibt es links wie rechts Taschenhaken sowie vier Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz bodennah einspannen lässt.

2,4 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das modern wirkende Cockpit des Sportage wird von zwei großen Displays dominiert. Die Fahrzeugeinstellungen werden über das hoch positionierte 12,3 Zoll große Zentralscreen mit Touch-Eingaben vorgenommen, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber gut beherrschbar. Das Instrumentendisplay ist komplett digital und in gleicher Größe ausgeführt; die dargestellten Rundinstrumente sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar. Der Fahrer hat die Wahl aus verschiedenen Designs, wobei eines mit Panorama-Hintergrund deutliche Abwechslung bringt und die Möglichkeiten

eines Displays voll nutzt. Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind ausreichend groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie griffgerecht angeordnet, allerdings recht verstreut platziert. Die Fahrzeugbedienung fällt im Alltag nicht gerade leicht, da man sich zunächst in das Bedienkonzept einarbeiten muss. Zudem werden die Tasten links unten am Armaturenbrett vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Einen klassischen Getriebewählhebel gibt es nicht, stattdessen wird die Fahrtrichtung über ein Drehrad auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) geht intuitiv und problemlos von der Hand.

⊖ Die Bedienung der Klimatisierung ist recht umständlich, da es dafür kein separates Bedienfeld gibt. Stattdessen muss auf der berührungsempfindlichen Bedienleiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen das Klimamenu angewählt werden, um anstatt der Kurzwahltasten für beispielsweise Navigation die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung zu erhalten. Die beiden seitlichen Drehregler ändern je nach ausgewähltem Menü ihre Funktion: So kann man mit ihnen im Infotainment-Menü die Lautstärke beziehungsweise die Navigationsansicht verändern (Zoom); im Klimamenu werden sie zur Temperaturregelung für Fahrer links und Beifahrer rechts umfunktioniert. Das hat unnötig viele Bedienschritte zur Folge, immerhin stehen nachfolgende Funktionen im linken Bereich des Bedienfelds jederzeit und unabhängig der Menüauswahl zur Verfügung: Defrost-Funktion der Frontscheibe, Heckscheibenheizung, Automatik-Modus der Klimaautomatik sowie Umluftsteuerung. Ebenfalls unpraktisch: Die Taste für die elektrische Handbremse ist links vom Lenkrad platziert und dort in einem Notfall vom Beifahrer nicht zu erreichen. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert. Ein Head-up-Display ist für den KIA Sportage nicht einmal gegen Aufpreis

erhältlich. Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum machen einen ordentlichen Eindruck. Die Bedienung ist eingewöhnungsintensiv und aufgrund der Mehrfachbelegung der wenigen Drehregler nicht immer funktionell.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim KIA Sportage GT-Line haben die Koreaner vieles an Multimedia-Ausstattung verbaut, was für das Modell lieferbar ist. So ist ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen serienmäßig an Bord, wodurch auch Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über die Smartphone-App dabei sind – die Online-Dienste stehen für die ersten sieben Jahre kostenfrei zur Verfügung (inklusive Update der Navigationskarten). Gerade bei einem Plugin-Hybriden ist die Überwachung der Fahrzeugfunktionen (z.B. Ladestand der Batterie) sehr wichtig und hilfreich. Die Serienausstattung umfasst zudem ein Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto. Leider lässt sich das Smartphone

nur mithilfe eines USB-Kabels auf dem Zentralscreen spiegeln, weshalb die serienmäßige induktive Ladeschale für Nutzer der beiden Smartphone-Schnittstellen leider nur die Hälfte wert ist. Gegen Aufpreis ist auch ein Harman/Kardon-Soundsystem mit acht Lautsprechern erhältlich. Ebenso umfasst die Serienausstattung mehrere USB-Anschlüsse (vorn ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss), wobei die beiden hinteren USB-C-Anschlüsse an ungewöhnlicher Stelle an den Seiten der Vordersitze angebracht sind. Darüber hinaus gibt es eine 12-V-Steckdose vorn und eine im Kofferraum.

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist wie inzwischen üblich nicht erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei hier die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde selbst für knapp 2,15 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als

großzügig, auch wenn die Mittelkonsole und das Armaturenbrett recht wuchtig ausfallen. Zum angenehmen Raumgefühl trägt das optionale Panorama-Schiebedach bei, der in der GT-Line serienmäßige dunkle Dachhimmel schmälert es hingegen etwas.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz dahinter immerhin für Insassen bis etwa 2,0 m Größe – die Bein- sowie die Kopffreiheit sind dann erschöpft. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut, auch wenn die hohe Seitenlinie und der serienmäßig dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirken. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank und sorgt für einen luftigeren Raumeindruck.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung einstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung, so dass Smartphone, 1-l-Flaschen und Einiges an Kleinkram problemlos Platz finden. Auf dem Mittelunnel lassen sich per Knopfdruck zwei Becherhalter ausfahren, die sich jedoch nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen anpassen können, so dass sie unter Umständen Becher oder Dosen nicht zuverlässig gehalten werden. Die Kopfstützen der Vordersitze beinhalten einen praktischen



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

Kleiderbügel, zudem befindet sich an jeder Sitzlehne ein zusätzlicher Haken. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze und kleine Tüfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen. Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar; leider ist es mit der dicken Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der KIA Sportage ist in der GT-Line serienmäßig mit einer elektronischen Dämpferkontrolle ausgestattet, sodass sich die Dämpfungscharakteristik individuell auf unterschiedliche Fahrbedingungen wie Straßenzustand, Karosseriebewegungen sowie Fahrverhalten anpassen kann. Der Fahrer kann jedoch nicht aus unterschiedlichen Kennfeldern vorwählen, die das SUV beispielsweise merklich komfortabler oder straffer ansprechen lassen. Die Wankbewegungen sind relativ ausgeprägt - typisch SUV. Das Fahrwerk verdaut Unebenheiten und Einzelhindernisse recht gut, die großen 19-Zoll-Räder sind

aber zu spüren und schmälern den Fahrkomfort etwas. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt man die größeren Federwege und das gute Schluckvermögen des Fahrwerks. Kopfsteinpflaster wird ordentlich geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich das Ansprechverhalten weiter, so dass sich der Sportage GT-Line insbesondere für lange Autobahnfahrten gut eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt angenehmen Komfort, reicht aber nicht ganz an die besten Konkurrenten heran.

2,5 Sitze

⊕ Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzhöhe und -neigung sowie Rückenlehne ist in der GT-Line Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 2-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Memory-Funktion. Eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite sind nicht erhältlich. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und ausgeprägt, es ergibt sich ein guter Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie ist weder längs

noch in der Höhe einstellbar. Die Armauflagen sind in allen Türen gepolstert. In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn der Kniewinkel ist SUV-typisch recht angenehm, zudem kann man die Lehnenneigung anpassen. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mittelunnel teilen.

2,9 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 68,1 dB(A) bei 130 km/h. Unter Last ist der Benziner durchaus präsent, läuft aber bis in den mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Über 3.000 1/min wird er zunehmend lauter und beim Ausdrehen störend dröhnig. Dagegen arbeitet der Elektromotor

vorbildlich kultiviert und leise. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Sportage eignet sich damit gut für längere Fahrten.

1,5 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie GT-Line sind eine Dreizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung sowie Sitzlüftung vorn inbegriffen. Auch abgedunkelte Scheiben gehören zum Serienumfang. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Auch als Plugin bietet der Sportage keine Standklimatisierung, was unter anderem an der fehlenden elektrischen Heizung liegt. Der Innenraum wird über die Abwärme des Verbrenners geheizt, weshalb bei kühlen Außentemperaturen der Benziner zeitweise mitläuft; diese

Einsatzweise erscheint durchaus effizient, denn es geht dadurch keine elektrische Reichweite verloren und der Verbrauch bewegt sich im Bereich einer konventionellen Standheizung. Gleichzeitig wird der Motor aber auf Betriebstemperatur gebracht, was von Vorteil für den Verschleiß ist, und die Abgase werden durch die Katalysatoren gereinigt.

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner leistet im Sportage Plug-In Hybrid 180 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 265 Nm zur Verfügung. Der Elektromotor zwischen Verbrenner und Getriebe kann bis zu 91 PS und 304 Nm liefern, für gemütliche Fahrweise absolut ausreichend, bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Im Verbund steht eine Systemleistung von 265 PS und 350 Nm zur Verfügung. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es sehr zügig voran, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Sportage in

4,1 s, von 80 auf 120 km/h in 5,0 s. Im E-Modus kämpft sich der Elektromotor alleine dann schon etwas ab mit dem stattlichen Fahrzeuggewicht von 1,9 t, für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h benötigt er alleine 10,9 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist wiederum sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,3 s - dafür müssen aber beide Motoren zusammenarbeiten. KIA verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,6 l Hubraum läuft bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen recht kultiviert, erst bei höheren Drehzahlen spürt und hört man ihn deutlicher. Beim Ausdrehen wird er laut und klingt dröhnig - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das eher selten mit. Weil beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb

gut und schnell auf Gasbefehle; nur das Sortieren der Gänge und Kupplungen dauert manchmal kurz und kann für eine kleine Verzögerung sorgen. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der Sportage rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Hybrid wie im Plugin-Hybrid setzt KIA auf eine Sechsgang-Wandlerautomatik. Die schaltet recht weich und dennoch zügig genug, teilweise spürt man aber die Schaltvorgänge. Verschleifendes Einkuppeln gibt es üblicherweise nur im ersten Gang, danach schaltet die Automatik recht direkt. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die

Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltpedal am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Der Motor dreht bei 130 km/h mit etwa 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Das An- und Abschalten des Verbrenners vollzieht sich dank Hybrid-Startergenerator sehr geschmeidig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Obwohl der Sportage guten Komfort bietet und nicht sonderlich straff gefedert unterwegs ist, lässt er dennoch eine angemessene Agilität nicht vermissen. Er liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist recht gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt stärkere Aufbaubewegungen sowie etwas mehr Seitenneigung und Nicken - alles bleibt aber im sicheren Bereich, da die adaptive Dämpferregelung wenn nötig für Beruhigung sorgt. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die

sich jedoch gut beherrschen lässt. Der automatisch geregelte Allradantrieb hilft, auch auf rutschigem Untergrund die Kraft der Motoren zügig in Bewegung umzusetzen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Sportage eine gelungene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, das beim Lastwechsel nach außen drängende Heck wird wirkungsvoll eingebremst. Zusätzlich leichtes Untersteuern nimmt Geschwindigkeit aus dem Manöver - allerdings nur so viel wie nötig. Von daher bleibt der Sportage gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenz bestehen nicht.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt gut an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden spontan umgesetzt, das Gefühl um die Mittellage geht in Ordnung und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit nicht. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung

zentriert gut und hinterlässt einen angenehmen Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,5 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

2,0 Bremse

⊕ Der Sportage als Plugin-Hybrid hat eine durchaus standfeste Bremsanlage verbaut. Damit benötigt das SUV durchschnittlich nur 33,6 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei höherer Beanspruchung kein

Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Der Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und den Radbremsen ist gut abgestimmt und damit kaum zu spüren.

1,8 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA hat den neuen Sportage mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die aktuell bei den Koreanern verfügbar sind. In der höchsten Ausstattung GT-Line ist vieles serienmäßig an Bord. Dabei sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremssystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent. Das Spurwechselsystem dagegen kostet Aufpreis, es umfasst überdies den Ausparkassistenten und überwacht mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr - so kann beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt werden. Es gibt eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind ebenfalls die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsfunktion. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, ein Head-up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert, gibt es für den Sportage nicht, es ist dem größeren Sorento vorbehalten.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Sportage kann im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gute 87 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test Juli 2022). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittellairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von rund zwei Meter. Hinten bieten die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,80 m einen guten Schutz. Alle Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall oder per Knopfdruck wird ein Notruf über das eingebaute Mobilfunkmodul abgesetzt (e-Call).

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Kunststoffringe als Verzurrösen taugen nicht wirklich, sie können schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es nur über das Zubehörprogramm.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,6 Kindersicherheit

⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP Crashtest dem neuen Sportage eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Sportage gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm reicht es nur für mäßige 66 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder Außenairbags sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die

3,5 UMWELT/ECOTEST

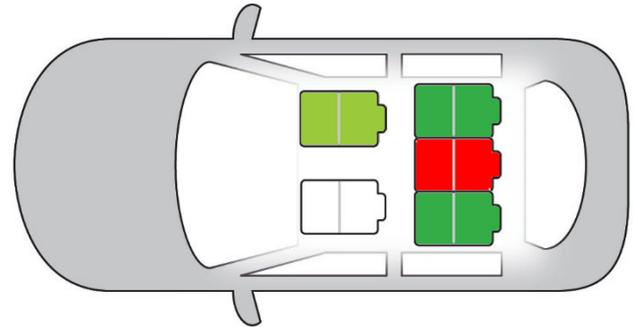
2,6 Verbrauch/CO₂

Für den Sportage 1.6 T-GDI Plug-In Hybrid gilt das gleiche wie für viele andere Plugin-Hybride auch - unter Umweltsichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur dann Sinn, wenn man sie geschickt einsetzt. Dazu gehört als wichtigster Punkt so häufig wie möglich zu laden. Dann kann man einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, der Autobahnanteil sollte aber nicht zu hoch ausfallen. Immerhin gelingt das Nachladen recht zügig, da bis zu 7,2 kW Ladeleistung möglich sind. Wer zu lange Strecken zwischen den Ladevorgängen zurücklegen muss oder viel Autobahn fährt, für den ist die Diesel-Variante wahrscheinlich die bessere Wahl. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin zumindest nicht mehr als der "normale" Hybrid-Sportage, der reine Benziner mit 180 PS liegt im Verbrauch deutlich darüber. Startet man mit dem Plugin-Sportage mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 63 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - KIA gibt als Reichweite nach WLTP

Ausgerechnet den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz, hier ist das Verletzungsrisiko insbesondere für Kinder unnötig erhöht.

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)

A-Säulen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

70 km an, was bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts gerade so möglich sein sollte. Der reine Stromverbrauch liegt bei 23,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe gar nicht schlecht, für ein reines Elektroauto wäre das nur mäßig. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,0 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 5,6 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,2 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 9,3 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Sportage Plug-In Hybrid auf den ersten 100 km 13,4 kWh Strom und 3,0 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 149 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 möglichen Punkten.

4,3 Schadstoffe

⊖ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut KIA einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt, kann aber noch immer nicht überzeugen - das gibt deutlichen Punktabzug. Ebenso die erhöhten CO-Emissionen im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx liegen auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein durchwachsenes Ergebnis. Da im ADAC Ecotest auch die

Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der KIA Sportage 1.6 T-GDI Plug-In Hybrid mit den zwei Antriebsherzen nur 17 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 51 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

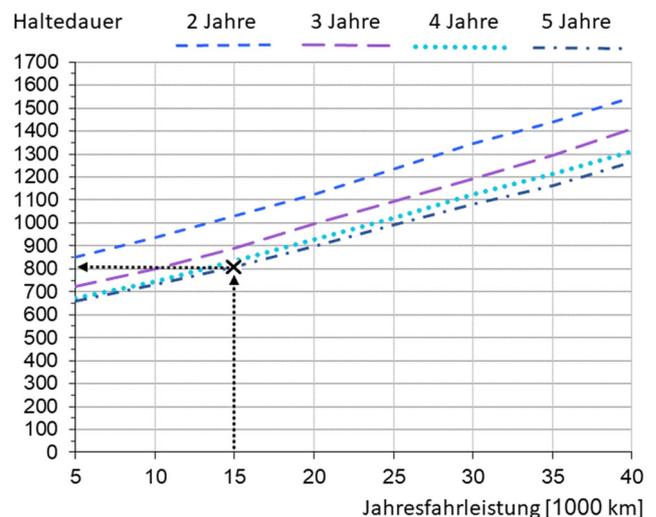
2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Als Plug-In Hybrid in der höchsten Ausstattungslinie GT-Line kostet der Sportage über 51.000 Euro - eine Menge Geld, KIA und Sonderangebot sind Vergangenheit. Dass zum Ende des Jahres 2022 die Förderung wegfällt, schmerzt umso mehr. Die üppige Serienausstattung relativiert den Preis etwas, allerdings ist die Ausstattung nicht ganz vollständig - knapp 1.400 Euro für das Assistenzpaket sollten noch investiert werden. Dann erhält man aber tatsächlich ein Komplettpaket, es ist alles Wichtige, Nette und Schöne an Bord, was KIA für dieses Modell anbietet. Ein gewichtiges Argument für den Koreaner ist auch die siebenjährige Garantie - trotz 150.000 km Begrenzung muss man bei Konkurrenten danach lange suchen oder viel bezahlen. Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 32 Euro. Teurer kommt dagegen die Versicherung aufgrund der recht hohen Typenklassen insbesondere für die Vollkasko (Haftpflicht 18, Teilkasko 22 und Vollkasko 24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 807 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 EcoDynamics+ AWD DCT	1.6 T-GDI Hybrid 2WD Automatik	1.6 T-GDI Plug-In Hybrid AWD Automatik	1.6 CRDI EcoDynamics+ 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	169 (230)	195 (265)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	265/1500	350/1500	350/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	10,3	9,0	8,0	8,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	201	193	191	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/6,7 S	6,0/7,1 S	4,9/5,9 S	1,6/1,1 S	4,3/5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	144/152	137/162	112/135	36/26	114/133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21	17/23/21	18/24/22	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	158	186	116	32	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	699	820	775	748	750
Preis [Euro]	28.950	39.150	38.450	45.290	36.090

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-Zyl.-Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,6 l + 16,5 kWh / 1,1 l + 16,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	36/26 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,62 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.515/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.905/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/1.715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.350 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilinia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	3,0 l + 13,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/6,2/9,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	71 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.894/521 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.395 l

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

Betriebskosten	132 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	116 Euro	Wertverlust	472 Euro
Monatliche Gesamtkosten	807 Euro		
Steuer pro Jahr	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22		
Basispreis Sportage 1.6T-GDI Plug-In Hybrid GT-Line AWD Automatik	51.280 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.03.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.202 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.390 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.390 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.390 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
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	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	ab 620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	2,0
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/Ecotest	3,5
Komfort	2,2	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	2,1	Schadstoffe	4,3
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Dezember 2022
Test und Text: M. Ruhdorfer