



KIA Sportage 1.6 CRDI Eco-Dynamics+ GT-Line AWD DCT

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

Das Image des Dieselmotors hat in den letzten Jahren gelitten - dennoch bietet KIA für seinen Sportage neben den Benzin- und (Plugin-)Hybrid-Varianten auch einen Dieselantrieb in seinem Kompakt-SUV an. Und das ist gut so, denn mit moderner Technik ausgestattet ist der Selbstzünder sowohl sauber dank mehrerer Katalysatoren als auch effizient dank 48-V-Mildhybridsystem. Das Topmodell im Test verfügt neben Automatik auch über Allradantrieb. Mit seinen 1,6 Liter Hubraum und im Vergleich zu Elektroautos überschaubaren 136 PS Leistung mag anfangs die Frage nach ausreichender Kraft aufkommen - aber schon nach wenigen Metern unterwegs kann man attestieren: Für den Alltag ist die gebotene Leistung völlig ausreichend. Denn der Turbodiesel mobilisiert bis zu 320 Nm Drehmoment. Gefällig ist darüber hinaus die gute Laufkultur des Aggregats, kein Vergleich mehr zu früheren KIA-Dieseln. Aber auch die sonstigen Eigenschaften sprechen für den Koreaner. So bietet er viel Platz im Innenraum und einen angemessen großen Kofferraum. Die Komfortausstattung ist umfangreich, ebenso die Sicherheitsausstattung. Bei den Assistenten ist der Sportage auf dem aktuellen Stand - sofern man noch etwas in Extras investiert, ausgerechnet der praktische Totwinkelassistent kostet noch Aufpreis. Der Top-Ausstattung GT-Line vorenthalten ist das adaptive Fahrwerk, hier immerhin Serie. Es federt und dämpft gewissenhaft und prädestiniert den Sportage Diesel zum angenehmen Reisewagen. Abschließend bleibt nur die Frage: Wie kann es sein, dass bei einem knapp 50.000 Euro teurem Auto die hinteren Fensterheber ohne Einklemmschutz auskommen müssen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, kultivierter Motor, bei gemütlichem Fahren niedriger Verbrauch und sauberes Abgas
- ⊖ bei hoher Last Abgasreinigung mit Schwächen und deutlich steigender Verbrauch, stattlicher Anschaffungspreis, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

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

verzichten. Aluminium-Blenden wie auch silberne Applikationen an einigen 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 hartem Kunststoff ist das besonders schade, weil sie schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Die Verarbeitung 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 Standard sein.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 54 Liter fassenden Dieseltank eine theoretische Reichweite von etwa 870 km. Der AdBlue-Tank wird über einen Einfüllstutzen neben dem Dieseltank (inkl. Fehlbetankungsschutz) befüllt. Er fasst 14 Liter und sollte in Kombination mit dem NOx-Speicherkat gut 10.000 km reichen. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 543 kg – das reicht ohne Probleme für vier Erwachsene und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine praktische Reling, mit einem Träger darf man bis zu 100 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen sollte. Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein

soll, darf er bis zu 1.650 kg wiegen - vorausgesetzt, er verfügt über eine eigene Bremse. Fehlt diese, muss man sich auf ein Anhängergewicht von 750 kg beschränken. Der Sportage CRDI ist also dank Allradantrieb ein passabler Zugwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Notrad hat keinen Platz mehr, Wagenheber und Radschraubenschlüssel sind ebenfalls nicht verfügbar. Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet KIA nicht an. Der Sportage misst 4,52 m in der Länge und 2,09 m in der Breite (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei 12,0 m, damit ist der Sportage trotz seiner moderaten Länge nicht besonders wendig.

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 weitgehend 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-



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 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

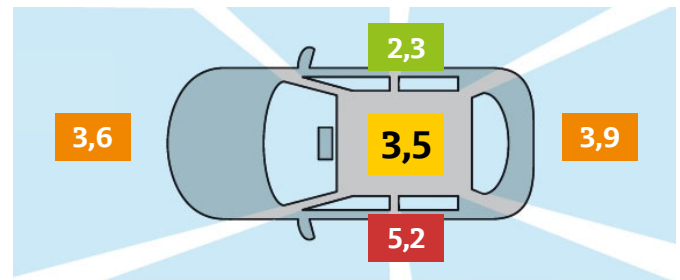
⊕ Die höher bauende Karosserie des Sportage hat Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 58 cm über der Fahrbahn in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller 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.

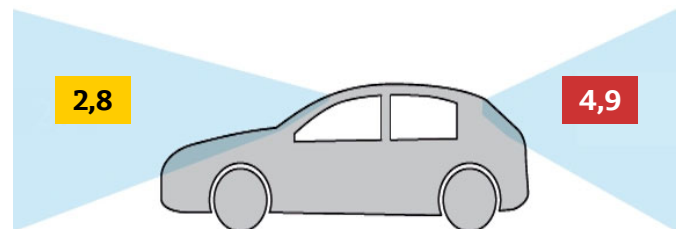
Rundumsicht

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 darauf achten, sich nicht am Heckklappenschloss zu stoßen - immerhin ist es mit Kunststoff ummantelt. Die Öffnungshöhe der serienmäßig elektrisch angetriebenen Heckklappe 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 Zentralsdisplay 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 gegenüber analogen Instrumenten 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 Getriebe-wählhebel 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

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). 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 Zentraldisplay spiegeln, weshalb die serienmäßige

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

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.

induktive Ladeschale für Nutzer der beiden Smartphone-Schnittstellen 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.

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 – Bein- wie Kopffreiheit sind gleichermaßen limitierend. 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 halten. Die Kopfstützen der



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

Vordersitze beinhalten einen praktischen "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 Türfächer, 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.

2,1 KOMFORT

1,9 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 gut, die großen 19-Zoll-Räder sind aber

zu spüren und schmälern den Fahrkomfort ein wenig. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt man die größeren Federwege und das gute Schluckvermögen des Fahrwerks. Kopfsteinpflaster wird angemessen geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich das Ansprechverhalten weiter, so dass sich der Sportage GT-Line insbesondere für lange Autobahnfahrten sehr gut eignet. Das Fahrwerk bietet einen angenehmen Komfort und kann es auch mit der etablierten Konkurrenz aufnehmen.

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 bei 130 km/h beträgt 68,0 dB(A). Der Dieselmotor grummelt dabei meist dezent und im Hintergrund vor sich hin - nur bei starkem Beschleunigen und beim Ausdrehen ist er deutlich zu hören. Über einen weiten Drehzahlbereich gibt er sich aber ansonsten kultiviert.

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. Eine Standheizung ab Werk ist nicht lieferbar.

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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

136 PS in einem allradgetriebenen SUV - auch wenn es zur Kompaktklasse gehört - klingen im ersten Moment nach etwas wenig, zumal der Dieselmotor nur über einen Hubraum von 1,6 Liter verfügt. Allerdings darf man sich da nicht täuschen lassen, der Motor liefert dank Turbolader bis zu 320 Nm und kann den immerhin 1,7 t schweren Sportage durchaus angemessen fortbewegen. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Diesel-

Sportage in 6,6 s, von 80 auf 120 km/h in 9,1 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,6 s. KIA verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 11,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h - beide Werte sind in Ordnung, zeigen aber, dass der Motor gut gefordert wird und weniger Leistung nicht mehr so sinnvoll wäre.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,6-l-Dieselmotor legt angenehme Manieren an den Tag. Vibrationen sind nur leicht zu spüren, für einen Vierzylinder-Selbstzünder ein respektables Ergebnis. Brummen ist selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen kaum zu vernehmen, nur beim Ausdrehen wird das Aggregat etwas lauter. Im Alltag hält sich der Motor aber die meiste Zeit kultiviert zurück.

Die Leistung entfaltet der Turbomotor über ein weites Drehzahlband homogen und gleichmäßig. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen gönnt er sich eine Gedenksekunde, bis der nötige Ladedruck aufgebaut ist und das Drehmoment aufgebaut wird. Dabei hilft der Startergenerator des Mildhybridsystems, der auf Gasbefehle schnell reagieren kann und den Verbrenner unterstützt.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das verbaute Doppelkupplungsgetriebe verfügt über sieben Gänge und schaltet geschmeidig sowie meistens sinnvoll. Die Schaltvorgänge erfolgen angenehm weich und ohne Rucken, sie erinnern eher an die einer Wandlerautomatik mit ihrem entsprechendem Komfort. Dabei ist die Elektronik auf niedrige Drehzahlen bedacht. Die Drehzahlssprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau angemessen niedrig und passend für die Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h dreht der

Vierzylinder mit 2.400 1/min. Sofern die nötigen Parameter passen, wird der Motor auch während der Fahrt abgestellt, wenn der Fahrer vom Gaspedal geht und den Sportage rollen lässt; dafür kuppelt das Getriebe aus und das Mildhybrid-System versorgt die Fahrzeugelektrik mit der benötigten Energie. Dank riemengetriebenem Startergenerator verläuft der Motorstart ausgesprochen geschmeidig. Der "Getriebewahlhebel" ist als Drehrad ausgeführt, an das man sich zunächst etwas gewöhnen muss. Dann aber klappt die

Bedienung im Alltag einwandfrei und praktisch "blind". Der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang sowie zurück erfolgt angemessen schnell. Die Kriechfunktion der Automatik ist gut umgesetzt, damit gelingt präzises Rangieren

auch in engen Parklücken. Die Gänge können innerhalb der Systemgrenzen über die Schaltwippen am Lenkrad manuell gewählt werden. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Sportage CRDI zeigt, wie sich angemessene Agilität und guter Komfort verbinden lassen. 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 mit Dieselmotor eine gelungene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit effektivem ESP-Einsatz, das Heck drängt beim Lastwechsel nur mäßig nach außen und wird im Grenzbereich geschickt eingebremst. Es ergibt sich ein leichtes Untersteuern, was Geschwindigkeit aus dem Manöver nimmt - 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 einwandfrei ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind. Die Lenkung

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

1,8 Bremse

⊕ Der Sportage CRDI hat eine durchaus standfeste Bremsanlage mit effektiver Abstimmung verbaut. Damit benötigt das SUV durchschnittlich nur 33,1 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn

Vollbremsungen) - ein richtig guter Wert. Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich fein dosieren.

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 Notbremsystem 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 Abbiegebremsefunktion. 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-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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
	Reifendrucksensoren	Serie (direkt messend)

2,6 Kindersicherheit

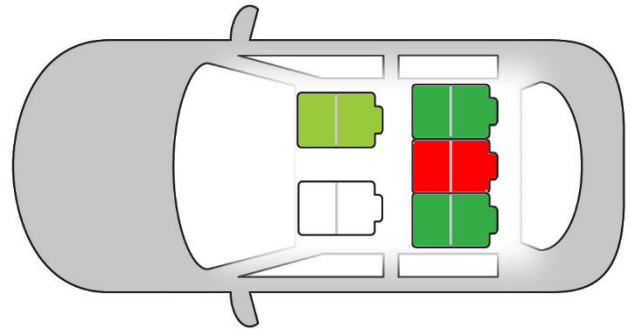
⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP Crashtest dem neuen Sportage eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Sportage gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest 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.

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)

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

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.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Sportage mit dem 1.6-CRDI-Motor liegt im Ecotest bei 6,2 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 193 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 19 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Das ist ein lediglich ausreichendes Ergebnis, denn heutzutage sollte bei einem Dieselauto höchstens eine fünf vor dem Komma stehen. Bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken und gemächlichem Tempo sind Verbräuche unter 6 l/100 km durchaus möglich. Innerorts verbraucht der Diesel-Sportage 6,0 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,3 l alle 100 km.

2,2 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung ist der Sportage CRDI auf dem neusten Stand. Neben Oxi-Kat und Partikelfilter gibt es einen NO_x-Speicherkat und einen SCR-Katalysator. Damit sind die Partikelemissionen sehr gering und auch der Stickoxidausstoß

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	60	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ist innerorts wie außerorts nicht zu beanstanden. Nur bei sehr hoher Last schafft es das System nicht mehr, die Grenzwerte vollständig einzuhalten. Das kostet im Ecotest ein paar Punkte,

so dass es für den Bereich Schadstoffe nur 38 von 50 möglichen Punkten gibt. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 57 Punkte und drei von fünf Sternen.

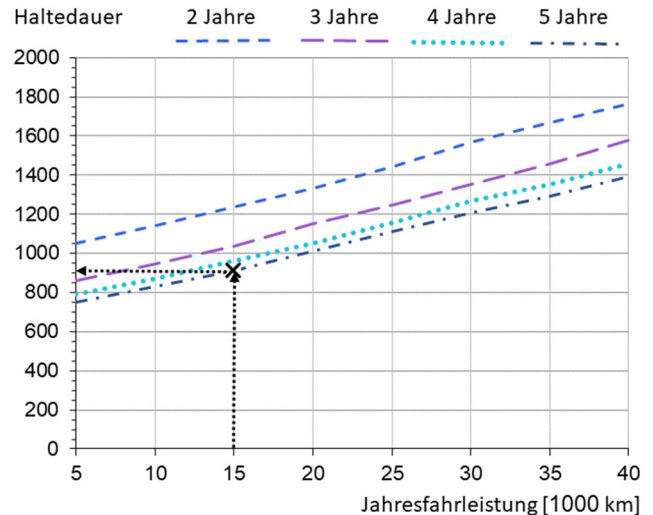
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Mit Dieselmotor, Allradantrieb und Automatik kostet der Sportage in der höchsten Ausstattungslinie GT-Line fast 48.000 Euro - eine Menge Geld. Die KIA-Modelle sind schon lange kein Sonderangebot 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 den Sportage 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 Geld bezahlen. Die jährliche Steuer liegt bei 278 Euro, hier macht sich der Diesel-Malus der Kfz-Steuer bemerkbar. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, die Typenklasse gerade bei der Vollkasko könnte niedriger sein (Haftpflicht 17, Teilkasko 21 und Vollkasko 23).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 912 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI Eco-Dynamics+ 2WD	1.6 T-GDI Eco-Dynamics+ AWD DCT	1.6 T-GDI Hybrid 2WD Aut.	1.6 T-GDI Plug-In Hybrid AWD Aut.	1.6 CRDI Eco-Dynamics+ 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)	5,9/6,6 S	6,0/7,1 S	4,9/5,9 S	1,6/1,1 S	4,3/5,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	136/151	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]	156	186	116	32	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	747	814	777	749	745
Preis [Euro]	34.250	39.150	39.150	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.-Turbodiesel (Mild-Hybrid Diesel/Elektro), Euro 6d, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	152 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.515/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.676/549 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	526/1.715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.650 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	54 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)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,7/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	164 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	870 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.682/543 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.395 l

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

Betriebskosten	173 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	534 Euro
Monatliche Gesamtkosten	912 Euro		
Steuer pro Jahr	278 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis Sportage 1.6 CRDI EcoDynamics+ GT-Line AWD DCT	47.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.11.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.601 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/1.390 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
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	765 Euro
Metalliclackierung	620 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	1,8
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	3,2
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	4,1
Federung	1,9	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Januar 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer