



Kia Sportage 1.6 T-GDI Spirit 2WD DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Kia hat seinem erfolgreichen Kompakt-SUV ein Facelift verpasst. Das erkennt man vor allem an der Front, die insbesondere mit den vertikal angeordneten Scheinwerferbatterien dem aktuellen Kia-Design Rechnung trägt. Am Heck dagegen hat sich vergleichsweise wenig getan, die Änderungen an der Rückleuchtengrafik halten sich in Grenzen. Wie auch die Modifikationen im Innenraum. Kleine Details wie der LED-Leuchtring auf dem Getriebewahlrad, der je nach Fahrtrichtung seine Farbe ändert, fallen erst auf den zweiten Blick auf. Geblieben ist die kombinierte Infotainment- und Klimatisierungssteuerung über das Bedienfeld mit zwei Drehreglern auf der Mittelkonsole, das durch sein Umschaltungsfeature erst mal beeindruckend mag, in der Praxis aber wenig Begeisterung auslöst. Die Instrumente gefallen durch ihr feines Design und das Infotainmentsystem selbst ist auf dem neuesten Stand. Es gibt allerlei Komfortausstattungen, die in der Spirit-Linie großteils schon Serie sind. Auch bei den Assistenten lässt sich Kia nicht lumpen, verlangt jedoch ausgerechnet für den hilfreichen Spurwechselassistenten Aufpreis. Die Koreaner bieten zahlreiche Antriebe im Sportage an. Vom "einfachen" Benziner - hier im Test tritt der Basismotor mit 150 PS an - über einen Vollhybriden bis zum Plug-in-Hybriden hat man die Wahl, wenn man auf Benzin setzen möchte. Sogar einen Dieselantrieb gibt es noch, diesen aber nur mit Frontantrieb. Alle anderen Varianten kann man zusätzlich mit Allrad bekommen. Während der Dieselantrieb und insbesondere die Hybrid-Motorisierungen ihre jeweiligen Vorzüge haben, kann der Turbobenziner im Test nicht so recht überzeugen. Die Automatik traut ihm kaum niedrige Drehzahlen zu, lässt den Vierzylinder zu häufig zu hoch drehen. Der wird dann nervig laut und neigt überdies zu übermäßigem Spritkonsum. Dann lieber den Handschalter wählen und niedertouriger unterwegs sein, um wenigstens den Verbrauch zu bändigen. Handgeschaltet kann man nicht nur beim Unterhalt sparen, auch der Anschaffungspreis sinkt dann wieder unter die 40.000-Euro-Marke, die unser Testwagen weit überspringt. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, saubere Abgase
- zu hoher Verbrauch, unharmonische Getriebesteuerung, träges Ansprechen des Turbomotors, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz, stattlicher Listenpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,1

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM**2,9 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 ein wenig schep-
pern, passt nicht so ganz zum sonst soliden Eindruck. Der Unterboden ist gut verkleidet, nur hinter der Hinterachse muss ausschließlich der Auspuff-Endtopf den Freiraum füllen – für effektive aerodynamische Optimierungen 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 für 160 Euro). Der Innenraum gefällt durch sein klares und übersichtliches Design sowie die geschäumten Kunststoffe im oberen Bereich vorn – auf feine Details wie einen Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen muss man jedoch verzichten. Mattschwarze 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. Umso kurioser: Kia bietet genau das gegen 95 Euro Aufpreis an – trotz 44.890 Euro Fahrzeugpreis müssen diese 95 Euro extra offenbar noch sein.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem 54 Liter fassenden Benzintank eine theoretische Reichweite von etwa 700 km. Dem Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz – so kann man versehentlich auch Dieseldieselfuelstoff einfüllen. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 594 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich 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 T-GDI ist also auch mit Frontantrieb ein passabler Zugwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Notrad mit Wagenheber und Radschraubenschlüssel ist über das Zubehörprogramm erhältlich. Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet Kia nicht an. Der Sportage misst 4,54 m in der Länge und 2,09 m in der Breite (inkl. Außenspiegel). Der Wendekreis liegt bei zufriedenstellenden 11,6 m.

2,8 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 jedoch nicht. Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Letztere lässt sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern. Einen Einparkassistenten gibt es für die getestete Motorisierung nicht, er bleibt dem Hybrid vorbehalten. 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.

2,1 Ein-/Ausstieg

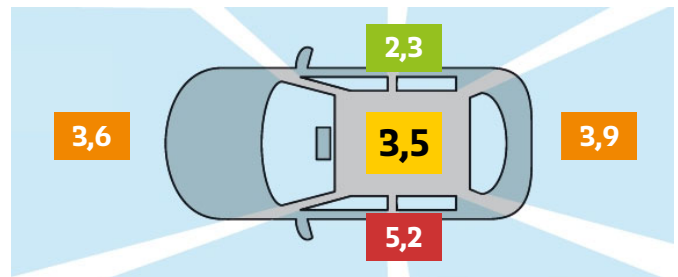
⊕ Die höher bauende Karosserie des Sportage hat Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 56 cm über der Fahrbahn in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller 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 gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen deutlich eingeschränkt. Kompensiert wird das teilweise durch die Assistenzsysteme. Die erhöhte Sitzposition ist praktisch im Verkehrsalltag.

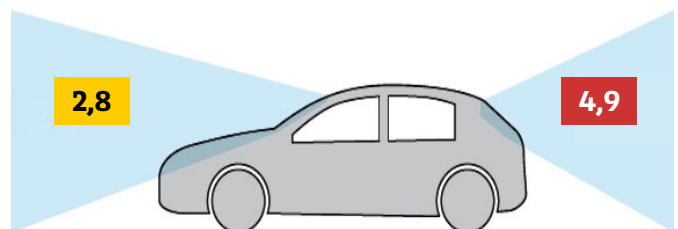
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

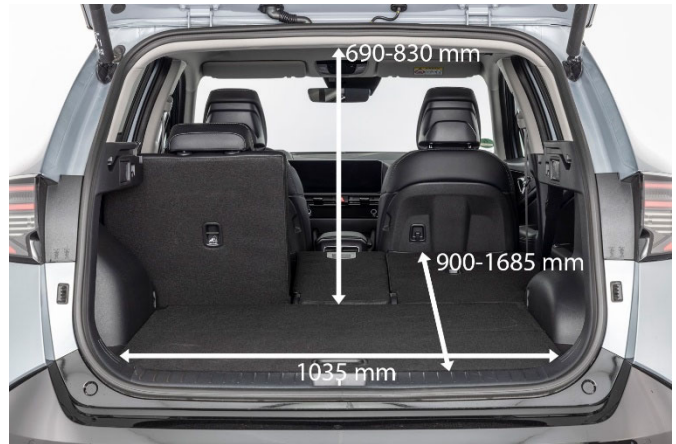
Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



gewünschter Stellung. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sportage Spirit serienmäßig an Bord. Das System ist so abgesichert, dass es mit einem Funkverlängerer nicht überlistet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 430 l. Von diesem Stauraum kann man 35 l nach unten abtrennen, wenn man den variablen Ladeboden in der oberen Position einhängt. Entfernt man die Laderaumabdeckung oben und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 640 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 870 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.430 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können in der Fächereinlage noch etwa 25 l verstaut werden.

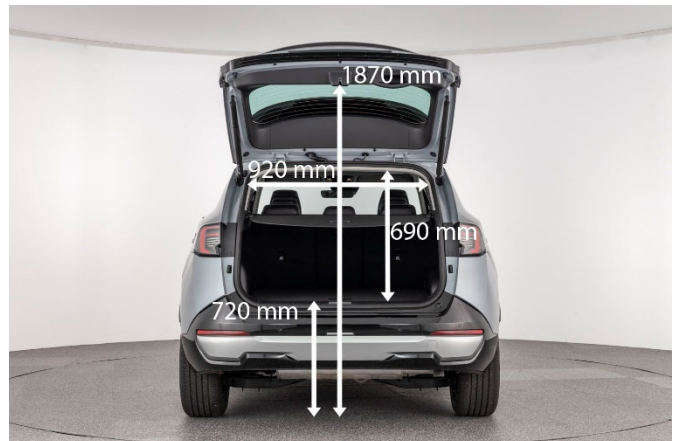


Das Kofferraumvolumen variiert von 430 l (Basisvolumen mit Ablageboden unten) über 640 l (Dachhoch beladen), bis zu maximal 1.430 l bei umgeklappten Rücksitzen.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Personen bis zu einer Größe von fast 1,90 m brauchen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, größere Leute sollten aber 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 Stufe, sie ist mit dem Ladeboden in einer Ebene, wenn der verstellbare Kofferraumboden in der oberen Position liegt - das erleichtert insbesondere das Ausladen. Liegt der Ladeboden in der unteren Position, ergibt sich an der Ladekante innen eine kleine Stufe von rund 5 cm.

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Sportage Spirit 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



Die elektrische Heckklappe bietet eine anpassbare Öffnungshöhe. Die Ladekante fällt mit 72 cm hoch aus.

Kofferraum ist immer an Bord. Das Gepäckraumrollo kann unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

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

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 dann am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten geschickt konstruiert. So können beispielsweise 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 stehen links wie rechts Taschenhaken sowie vier Halteösen im Bereich des Bodens zur Verfügung, in die sich ein Gepäcknetz bodennah einspannen lässt.

2,3

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das modern gestaltete Cockpit des Sportage wird von zwei großen Displays dominiert. Die Fahrzeugeinstellungen nimmt man über das hoch positionierte 12,3 Zoll große Zentralsdisplay mit Touch-Eingaben vor, 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 zwischen unterschiedlichen 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 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. Ein Head-up-Display mit Projektion der Inhalte in die Windschutzscheibe gibt es im Paket gegen Aufpreis.

⊖ 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



Das digitale Cockpit mit zwei 12,3" Displays erfordert Einarbeitung in die umfangreichen Menüs. Die Bedienleiste der Klimatisierung ist doppelt belegt - schaltet man um, werden mit den Tasten und Drehreglern die Audiofunktionen gesteuert.

Infotainment-Menü die Lautstärke beziehungsweise die Navigationsansicht verändern (Zoom); im Klimamenu werden sie zur Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer 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. Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, da die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

1,9

Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim KIA Sportage ist im Multimediabereich schon ab der Basisausstattung fast alles Serie, was es für das Modell gibt. Lediglich die besseren Lautsprecher von Harman/Kardon kann man ab der Spirit-Ausstattung hinzubestellen (im Testwagen verbaut). Ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen ist immer 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 (beides auch kabellos). Die induktive Ladeschale kommt ebenfalls aufpreisfrei mit. Darüber hinaus sind mehrere USB-Anschlüsse vorn und hinten vorhanden, wobei die beiden hinteren USB-C-Anschlüsse an ungewöhnlicher Stelle an den Seiten der Vordersitzlehnen angebracht sind. Darüber hinaus gibt es eine 12-V-Steckdose vorn und eine im Kofferraum.

1,9 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. Wer ein noch luftigeres Raumgefühl möchte, kann das optionale Panorama-Glasschiebedach ordern (im Testwagen nicht verbaut). Die Spirit-Ausstattung kommt im Gegensatz zur GT-Line mit grauem Dachhimmel.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reicht der Platz dahinter immerhin für Insassen bis etwa zwei Meter 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 etwas einengend wirkt. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis über die Rückbank.

3,2 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. Im Fach zwischen den Vordersitzen lassen sich per Knopfdruck zwei Becherhalter ausfahren, die sich jedoch nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen anpassen können, so dass sie unter Umständen schmale Becher oder Dosen nicht zuverlässig halten. Die Kopfstützen der Vordersitze beinhalten einen praktischen "Kleiderbügel", zudem befindet sich an jeder Sitzlehne rückseitig ein zusätzlicher Haken. Hinten gibt es eine



Knapp zwei Meter große Personen finden auf den hinteren Sitzen bequemen Platz, sofern die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind.

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.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Wer im Sportage adaptive Dämpfer haben möchte, muss zum GT-Line greifen - dort sind sie Serie, dafür für die anderen Ausstattungslinien nicht erhältlich. Aber auch das Standardfahrwerk macht im Kia Sportage eine gute Figur. Denn das Serienfahrwerk bietet einen annehmlichen Komfort, ohne schaukelig zu wirken. Es federt viele Unzulänglichkeiten der Straßen pflichtbewusst weg, wobei kleinere Anregungen eher bis zu den Insassen durchkommen. Da das elektronisch geregelte Fahrwerk keine erheblichen Unterschiede mit sich bringt, dürfte es den meisten Fahrern auch nicht abgehen. Das Fahrwerk im Testwagen hat eine leicht straffe Grundtendenz und man spürt insbesondere innerorts hier und da die

recht großen Räder und die dadurch nennenswerten ungefederten Massen. Dennoch federt der Sportage innerorts insgesamt passabel, man merkt das willige Ansprechen des Fahrwerks bei Bodenwellen und Unebenheiten. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich der Fahrkomfort. Auf der Landstraße kommt wellige Fahrbahn kaum noch zu den Insassen durch. Auf der Autobahn fühlt sich das Kompakt-SUV wohl und federt recht charmant, die Karosseriebewegungen halten sich in Grenzen - so kommt auch bei hohen Geschwindigkeiten kein unsicheres Fahrgefühl auf.

2,7 Sitze

Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzhöhe und -neigung sowie Rückenlehne ist in der Spirit-Ausstattung Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 2-Wege-Lendenwirbelstütze. Eine Memory-Funktion für die Sitzpositionen gibt es nicht, hier besteht eine der Differenzierungen zu GT-Line. Eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite sind nicht erhältlich. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und ausreichend ausgeprägt, es ergibt sich ein passabler Seitenhalt und eine angemessene Rückenunterstützung. Nur die Sitzflächen könnten eine Idee länger ausfallen. 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 Mitteltunnel teilen.

2,6 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,7 dB(A). Der Turbobenziner grummelt dabei dezent im Hintergrund, sofern man sich im niedrigen Drehzahlbereich aufhält. Ab mittleren Drehzahlen hört man den Motor deutlicher, über 4.000 1/min wird er akustisch anstrengend - starkes Beschleunigen und Ausdrehen meidet man da gern.

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.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Spirit ist eine Zweizonen-Klimaautomatik Serie - die Dreizonen-Variante gibt es nur für die GT-Line. Dafür sind im Testwagen Sitzheizung vorn und hinten sowie Lenkradheizung inklusive. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze erhält man gegen Aufpreis. Abgedunkelte Scheiben dagegen 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

1,9 Fahrleistungen

⊕ Schon der Basisbenziner wie im Testwagen leistet 150 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 250 Nm - letzteres ist kein besonders hoher Wert, dafür liegt er über einen weiten Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 4.000 1/min an. Auch wenn der Sportage knapp 1,6 t auf die Waage bringt, beschleunigt der Turbobenziner das SUV flott in allen Lebenslagen.

Von 60 auf 100 km/h geht es in 5,8 s, von 80 auf 120 km/h in 6,8 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist gut, von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in 1,2 s. Kia verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 9,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,6-l-Benzinmotor legt angenehme Manieren an den Tag - solange die Drehzahlen im moderaten Bereich bleiben. Vibrationen sind nur leicht zu spüren, für einen Vierzylinder ein

respektables Ergebnis. Brummen ist selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen kaum zu vernehmen. Oberhalb von 3.000 1/min wird das Aggregat aber zunehmend lauter, über 4.000 1/min

unangenehm dominant. Wenn man die Motorgeräusch-Verstärkung über die Lautsprecher auf Maximum wählt, kann man das Motorgeräusch noch als kernig verbuchen und es ist dann für wohlgesonnene Gemüter besser auszuhalten. Nur beim Ausdrehen ist der Vierzylinder einfach laut, da gibt es nichts zu beschönigen. Die Leistung entfaltet der Turbomotor über ein weites Drehzahlband homogen und gleichmäßig. Das Ansprechverhalten auf Gasbefehle bleibt aber kritikwürdig,

unabhängig von der Drehzahl. Man muss dem Motor immer eine Gedenksekunde für den Leistungsaufbau geben, sonst gibt man zu viel Gas. Gerade in Kombination mit der Automatik ist das ein nachhaltiges unharmonisches Verhalten. Im Alltag entspannter klappt das in Kombination mit dem Handschalter, denn hier lässt sich die Leistungsabgabe des Motors einfacher regeln.

2,3 Schaltung/Getriebe

Das verbaute Doppelkupplungsgetriebe verfügt über sieben Gänge und wechselt sie meist geschmeidig - trifft aber nur bei sehr ruhiger Fahrweise eine sinnvolle Gangwahl. Die Elektronik schaltet zu schnell zurück, lässt den Motor kaum Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen aufbauen - auch nicht im Eco-Modus. Die Schaltvorgänge per se sind weich, aber die Schaltpunkte bei nur geringfügig höherer Lastanforderung eine Belastung für die Insassen: Zu früh wird runter, zu spät hochgeschaltet, im Zweifel braucht das Getriebe auffällig lange, um die Gänge zu sortieren. Beim Anfahren muss man mit Gefühl das Gaspedal betätigen und dem Antrieb seine Zeit lassen, damit sich der Sportage passend in Bewegung setzt - wer in Ungeduld zu viel Gas gibt, wird mit einem aufheulenden Motor und um Halt ringenden Vorderrädern bedacht. So angenehm das Doppelkupplungsgetriebe in Kombination mit dem Dieselmotor agiert, so unpassend erscheint die Gangwahl in Kombination mit dem Turbobenziner.

⊕ Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau bei gleichmäßigem Tempo angemessen niedrig. Bei 130 km/h dreht der Vierzylinder mit 2.400 1/min. Auch wenn die Testvariante mit konventionellem Anlasser auskommen muss, erfolgen das Abstellen und Starten des Motors 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". Seit dem Facelift leuchtet ein Ring auf dem Wählrad blau bei vorwärts und rot bei rückwärts. 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.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Sportage 1.6 T-GDI verbindet angemessene Agilität und annehmlichen Komfort. 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. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich jedoch gut beherrschen lässt. Die Traktion der Vorderräder geht in Ordnung, sofern der Untergrund nicht zu rutschig ist - im

Grenzbereich greift die elektronische Traktionskontrolle ein, wenngleich das beim Anfahren auch etwas frühzeitiger erfolgen könnte. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Sportage mit Benziner und Frontantrieb 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 Kipptendenzen 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 passend und hinterlässt einen angenehmen Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag werden 2,6

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 T-GDI hat eine standfeste Bremsanlage mit effektiver Abstimmung verbaut. Damit benötigt das kompakte SUV durchschnittlich nur 33,2 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 - unauffällig im positiven Sinne.

1,8 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Sportage sind viele Assistenten erhältlich, weitgehend alle aktuell bei Kia verfügbaren elektronischen Helfer gibt es auch für das kompakte SUV. Leider kosten einige durchaus sinnvolle und hilfreiche Sicherheitsfeatures selbst in der Spirit-Ausstattung noch Aufpreis. Dazu gehört der Spurwechselassistent, der nur im über 2.000 Euro teuren Paket verfügbar ist - das Paket ist angesichts seines Umfangs zwar moderat eingepreist, wer aber nicht alle Details haben möchte, muss unverhältnismäßig viel bezahlen. Immer an Bord ist ein Frontradarsensor 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 ist ein Spurhalteassistent. Das Spurwechselsystem dagegen kostet wie erwähnt 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 Spirit gegen Aufpreis.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Sportage kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 87 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test Juli

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	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

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 Metern. Hinten bieten die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,80 m einen guten Schutz. Alle Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Immerhin an den Innenverkleidungen der Vordertüren sind Reflektoren verbaut, um bei Dunkelheit die offenen Türen leichter zu

sehen. 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 sicher halten. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es nur über das Zubehörprogramm.

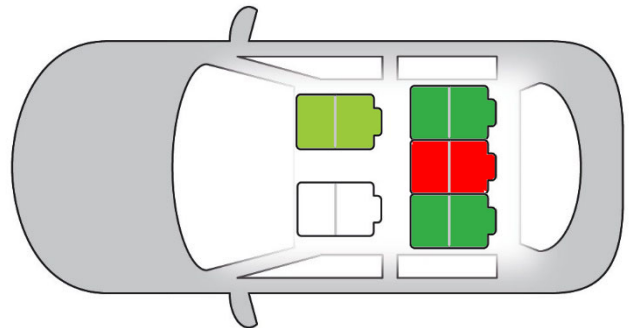
2,6 Kindersicherheit

⊕ Mit 86 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem 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 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

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)

Einklemmschutz, hier ist das Verletzungsrisiko insbesondere für Kinder unnötig erhöht.

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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Sportage mit dem 1,6-l-T-GDI-Motor liegt im Ecotest bei 7,7 Liter Super E10 pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 205 g pro km. Nach den Ecotest-Maßstäben reicht das nur für magere 15 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Das ist ein gerade noch ausreichendes Ergebnis, denn heutzutage sollte bei einem modernen Auto höchstens eine Sechs vor dem Komma stehen. Bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken, wenig Innerorts-Verkehr und gemächlichem Tempo sind Verbräuche unter 7 l/100 km durchaus möglich - effiziente Benziner-SUVs schaffen hier dann aber auch unter 6 l/100 km. Innerorts verbraucht der Benziner-Sportage hohe 7,8 l, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn üppige 8,9 l alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind durchweg gering, in allen Bereichen und allen Fahrsituationen. Große Fortschritte hat es tatsächlich im Bereich Partikel- und CO-Emissionen gegeben. Der Partikelfilter reinigt sehr erfolgreich die Abgase. So kann der Sportage T-GDI die vollen 50 Punkte im Bereich

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Mit Einstiegsbenziner, Frontantrieb und Automatik kostet der Sportage in der zweithöchsten Ausstattungslinie Spirit über 41 Euro - eine Menge Geld angesichts des eher einfach gestalteten Antriebs. Die Kia-Modelle sind schon lange kein Sonderangebot mehr. Die üppige Serienausstattung relativiert den Preis etwas, allerdings ist die Ausstattung nicht ganz vollständig - gut 2.000 Euro für das Assistenzpaket sollten noch investiert werden. Dann erhält man aber ein weitgehend komplettes Paket und 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 195 Euro, für einen Benziner relativ viel. Hier macht sich der hohe Verbrauch schon auf dem Papier bei der Kfz-Steuer negativ bemerkbar. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, die Typenklasse gerade bei der Vollkasko könnte niedriger sein (Haftpflicht 18, Teilkasko 22 und Vollkasko 19).

Verbrauch

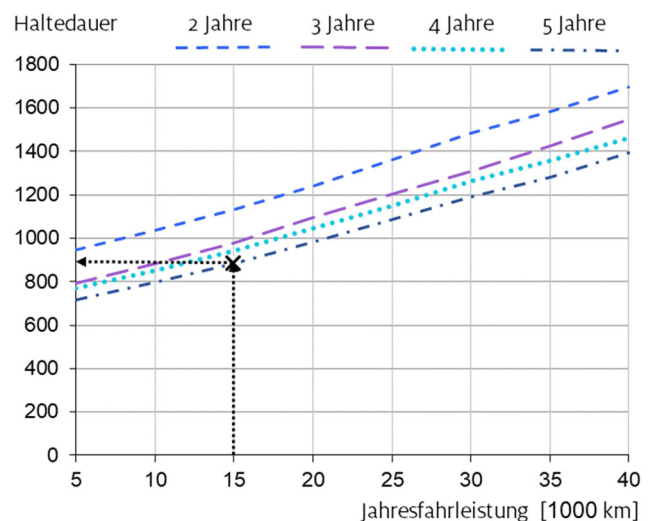
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Schadstoffe erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Sportage auf 65 Punkte und erzielt damit noch drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 881 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sportage 1.6 T-GDI Vision 2WD	Sportage 1.6 T-GDI Vision 2WD DCT	Sportage 1.6 T-GDI Vision AWD DCT	Sportage 1.6 T-GDI Hybrid Core 2WD Automatik	Sportage 1.6 T-GDI Hybrid Vi- sion AWD Automatik	Sportage 1.6 CRDI E- coDyna- mics+ Vi- sion 2WD	Sportage 1.6 CRDI E- coDyna- mics+ Vi- sion 2WD DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	110 (150)	132 (180)	176 (239)	176 (239)	100 (136)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	250/1500	265/1500	280/1500	280/1500	280/1500	320/2000
0-100 km/h [s]	9,7	9,4	9,8	7,9	8,1	11,4	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	193	203	196	196	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,2 l S	7,3 l S	7,8 l S	5,8 l S	6,5 l S	5,1 l D	5,5 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	164	165	177	132	147	133	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/22	18/19/22	18/21/22	18/21/22	18/21/22	18/19/22	18/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	192	195	230	109	146	231	261
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	798	821	878	808	873	773	805
Preis [Euro]	35.190	37.190	40.090	38.990	43.490	37.390	39.390

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,9 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	273/558/907
• Dachlast/Anhängelast [kg]	63/1.047
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,47
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	98,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	245

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl-Turbobenziner (Reihe), Euro 6e-bis, Otto-Partikelfilter		
Hubraum	1.598 ccm	
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.500 1/min	
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.500 1/min	
Kraftübertragung	Frontantrieb	
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h	
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s	
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,3 l	
CO ₂ -Ausstoß	165 g/km	
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,31	
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf	
Reifengröße (Serie)	235/55 R18V	
Länge/Breite/Höhe	4.540/1.865/1.645 mm	
Leergewicht/Zuladung	1.590/580 kg	
Kofferraumvolumen normal/geklappt	562/1.751 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)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 104V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,9/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	176 g/km (WTW* 205 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.576/594 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/870/1.430 l

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

Betriebskosten	179 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	153 Euro	Wertverlust	466 Euro
Monatliche Gesamtkosten		881 Euro	
Steuer pro Jahr		195 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		18/19/22	
Basispreis Sportage 1.6 T-GDI Spirit 2WD DCT		41.390 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.604 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie (adaptiv)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.090 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.090 Euro° (Paket)
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	2.090 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	860 Euro
Metalllackierung	ab 690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer