# Euro NCAP Test 2022:
# Kia Sportage

## Fünf Sterne für den Kia Sportage



Der Kia Sportage im frontalen Offsetcrash gegen die gleichschnell entgegenrollende Barriere mit Deformationselement (Foto: Euro NCAP)

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung ausgestattet. In der ersten Sitzreihe schützen Airbags den Oberkörper und das Becken zusätzlich seitlich. Zwischen den Sitzen ist ein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen gegeneinander schützt.

Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko für Erwachsene sehr gering bis mittel, für Kinder sehr gering bis gering. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage ist auf allen Sitzplätzen für vom Hersteller freigegebene Kindersitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar.

Der Kia Sportage ist mit einem autonomen Notbremsassistenten mit Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, mit aktivem Spurhaltesystem und mit einem automatisierten Geschwindigkeitsbegrenzer serienmäßig ausgestattet. Eine Multikollisionsbremse ist an Bord. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig verbaut. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Der Kia Sportage hat eine gemeinsame Plattform mit dem Hyundai Tucson, der 2021 getestet wurde. Wo nötig, hat Euro NCAP Tests mit dem Sportage durchgeführt, während in den anderen Fällen die Ergebnisse des Tucson verwendet wurden.

## Insassenschutz für Erwachsene: 87 %

Die Fahrgastzelle des Sportage blieb beim versetzten Frontalaufpralltest stabil. Die Dummy-Werte zeigten einen guten Schutz der Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer. Kia zeigte, dass Insassen unterschiedlicher Größe und Sitzposition ein ähnliches Schutzniveau geboten wird. Die Analyse der Verzögerung des entgegenkommenden Aufprallwagens während des Tests und die Analyse der verformbaren Barriere nach dem Test ergaben, dass der Sportage bei einem Frontalaufprall ein mäßig guter Aufprallgegner wäre. Beim Aufprall gegen die starre Barriere über die gesamte Fahrzeugbreite wurde der Schutz des Brustkorbs des Fahrers, basierend auf den Dummymessungen der Brustkompression, als gering eingestuft. Ansonsten war der Schutz gut oder ausreichend.

Beim Test mit der seitlich eindringenden Barriere war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut oder ausreichend. Bei dem schwereren seitlichen Pfahlanprall zeigten die Dummymessungen der Rippenkompression einen gering Schutz für diesen Bereich an, der Schutz der anderen Körperregionen war gut. Die Begrenzung der Auslenkung (d. h. des Maßes, in dem ein Körper auf die andere Seite des Fahrzeugs geschleudert wird) wurde als ausreichend bewertet. Der Sportage verfügt über eine Gegenmaßnahme (Zentralairbag), die bei einem solchen Aufprall Verletzungen von Insassen zu Insassen in der ersten Sitzreihe verhindert, diese hat im Euro NCAP-Test gut abgeschnitten.

Tests an den Vordersitzen und Kopfstützen zeigten einen guten Schutz gegen Schleudertraumata bei einem Heckaufprall. Eine geometrische Analyse der Rücksitze ergab einen geringen Schleudertrauma-Schutz. Der Sportage verfügt über ein modernes e-Call-System, das im Falle eines Unfalls die Rettungsdienste alarmiert. Das Fahrzeug verfügt auch über ein System, das nach einem Aufprall die Bremsen betätigt, um Folgekollisionen zu vermeiden.

## Insassenschutz für Kinder: 86 %

Sowohl im Frontal- als auch im Seitencrashtest war der Schutz aller kritischen Körperbereiche gut oder ausreichend, sowohl für den 6- als auch für den 10-jährigen Dummy. Der Beifahrer-Airbag kann deaktiviert werden, um die Verwendung eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes auf dieser Sitzposition zu ermöglichen. Der Fahrer erhält klare Informationen über den Status des Airbags. Alle Rückhaltesysteme, für die der Sportage ausgelegt ist, konnten ordnungsgemäß eingebaut und im Fahrzeug untergebracht werden.

## Ungeschützte Verkehrsteilnehmer: 66 %

Der Schutz, den die Motorhaube dem Kopf eines angefahrenen Fußgängers bot, war überwiegend gut oder ausreichend, wobei einige ungenügende Ergebnisse an den steifen A-Säulen verzeichnet wurden. Der Stoßfänger schützte die Beine des Fußgängers an allen Teststellen gut, der Schutz des Beckens war überwiegend schwach oder ungenügend. Das autonome Notbremssystem (AEBS) des Sportage kann ungeschützte Verkehrsteilnehmer sowie andere Fahrzeuge erkennen. Bei Tests zur Reaktion auf Fußgänger war die Leistung des Systems ausreichend, während die Reaktion auf Radfahrer als gut bewertet wurde.

## Sicherheits-Assistenten: 72 %

Das AEB-System schnitt bei Tests zur Reaktion auf andere Fahrzeuge nur mäßig gut ab, wobei sich die Leistung bei höheren Testgeschwindigkeiten verschlechterte. Ein Gurtwarnsystem ist serienmäßig. Das Fahrzeug ist mit einer Fahreraufmerksamkeitswarnung ausgestattet, die die Lenkeingaben überwacht und eine Warnung ausgibt, wenn ein für schläfriges oder beeinträchtigtes Fahren charakteristisches Muster erkannt wird. Ein kamerabasiertes Geschwindigkeitsbegrenzungssystem erkennt das örtliche Tempolimit und informiert den Fahrer darüber, so dass der Begrenzer entsprechend eingestellt werden kann. Wenn das Fahrzeug von der Fahrspur abweicht, korrigiert ein kamerabasiertes System sanft die Fahrspur des Fahrzeugs. Das System greift auch in kritischeren Situationen ein, um beispielsweise ein Abkommen von der Straße zu verhindern.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Test und Technik
81360 München
E-Mail tet@adac.de
www.adac.de

Euro NCAP
www.euroncap.com

# Kia Sportage

Standard Safety Equipment

2022




| Adult Occupant | Child Occupant |
|---|---|
| 87% | 86% |

| Vulnerable Road Users | Safety Assist |
|---|---|
| 66% | 72% |

## SPECIFICATION

| | |
|---|---|
| Tested Model | Kia Sportage 1.6 T-GDI HEV, LHD |
| Body Type | - 5 door SUV |
| Year Of Publication | 2022 |
| Kerb Weight | 1748kg |
| VIN From Which Rating Applies | - all Sportages |
| Class | Small Off-Road |

### General comments

The Kia Sportage shares a common platform with the Hyundai Tucson, tested last year. Where necessary, Euro NCAP has carried out tests on the Sportage but, for others, the results of the Tucson are used.

Version 270622

# SAFETY EQUIPMENT

| | Driver | Passenger | Rear |
|---|---|---|---|
| FRONTAL CRASH PROTECTION | | | |
| Frontal airbag | ● | ● | — |
| Belt pretensioner | ● | ● | ● |
| Belt loadlimiter | ● | ● | ● |
| Knee airbag | ✖ | ✖ | — |
| SIDE CRASH PROTECTION | | | |
| Side head airbag | ● | ● | ● |
| Side chest airbag | ● | ● | ✖ |
| Side pelvis airbag | ● | ● | ✖ |
| Centre Airbag | ● | ● | — |
| CHILD PROTECTION | | | |
| Isofix/i-Size | — | ✖ | ● |
| Integrated CRS | — | ✖ | ✖ |
| Airbag cut-off switch | — | ● | — |
| SAFETY ASSIST | | | |
| Seat Belt Reminder | ● | ● | ● |

| OTHER SYSTEMS | |
|---|---|
| Active Bonnet | ✖ |
| AEB Vulnerable Road Users | ● |
| AEB Pedestrian - Reverse | ✖ |
| AEB Car-to-Car | ● |
| Speed Assistance | ● |
| Lane Assist System | ● |

**Note: Other equipment may be available on the vehicle but was not considered in the test year.**

● Fitted to the vehicle as standard ○ Fitted to the vehicle as part of the safety pack

○ Not fitted to the test vehicle but available as option or as part of the safety pack ✖ Not available — Not applicable

Version 270622

## ADULT OCCUPANT

Total 33.4 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

### Frontal Impact 13.6 / 16 Pts





Mobile Progressive Deformable Barrier



Full Width Rigid Barrier

### Lateral Impact 14.6 / 16 Pts



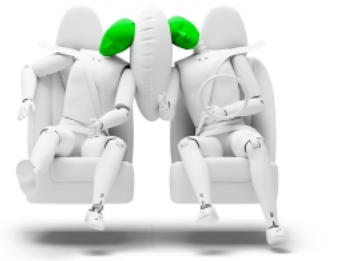
Side Mobile Barrier



Side Pole



Far-Side Excursion



Occupant Interaction

### Rear Impact 3.3 / 4 Pts



Rear Seat



Front Seat

Version 270622

## ADULT OCCUPANT

Total 33.4 Pts / 87%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

| Rescue and Extrication | 2.0 / 2 Pts |
|---|---|
| Rescue Sheet | Available, ISO compliant |
| Advanced eCall | Available |
| Multi Collision Brake | Available |

### Comments

The passenger compartment of the Sportage remained stable in the frontal offset test. Dummy numbers showed good protection of the knees and femurs of both the driver and passenger. Kia showed that a similar level of protection would be provided to occupants of different sizes and to those sitting in different positions. Analysis of the deceleration of the impact trolley during the test, and analysis of the deformable barrier after the test, revealed that the Sportage would be a moderately benign impact partner in a frontal collision. In the full width rigid-barrier impact, protection of the chest of the driver was rated as marginal, based on dummy readings of chest compression. Otherwise, protection was good or adequate. In the side barrier test, protection of all critical body areas was good or adequate. In the more severe side pole impact, dummy readings of rib compression indicated marginal protection for that area, but protection of other body regions was good. Control of excursion (the extent to which a body is thrown to the other side of the vehicle when it is hit from the far side) was found to be adequate. The Sportage has a counter-measure to mitigate against occupant to occupant injuries in such impacts and this performed well in Euro NCAP's test. Tests on the front seats and head restraints demonstrated good protection against whiplash injuries in the event of a rear-end collision. A geometric analysis of the rear seats also indicated marginal whiplash protection. The Sportage has an advanced eCall system which alerts the emergency services in the event of a crash. The car also has a system which applies the brakes after an impact, to avoid secondary collisions.

## CHILD OCCUPANT

Total 42.5 Pts / 86%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

### Crash Test Performance based on 6 & 10 year old children

23.5 / 24 Pts

| Frontal Impact | 15.7 Pts |
|---|---|



| Lateral Impact | 7.8 Pts |
|---|---|



Restraint for 6 year old child: *Britax Römer Kidfix 2R*
Restraint for 10 year old child: *Graco Junior III*

### Safety Features

7.0 / 13 Pts

| | Front Passenger | 2nd row outboard | 2nd row center |
|---|---|---|---|
| Isofix | ✖ | ● | ✖ |
| i-Size | ✖ | ● | ✖ |
| Integrated CRS | ✖ | ✖ | ✖ |

● Fitted to test car as standard ○ Not on test car but available as option ✖ Not available

Version 270622

## CRS Installation Check

12.0 / 12 Pts

Install without problem | Install with care | Safety critical problem | Installation not allowed

### i-Size CRS

Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size)



BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size)



Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size)



BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size)



### ISOFIX CRS

BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX)



Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX)



Version 270622

## CHILD OCCUPANT

Total 42.5 Pts / 86%

### Universal Belted CRS

Maxi Cosi Cabriofix (Belt)



Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt)



Britax Römer King II LS (Belt)



Cybex Solution Z i-Fix (Belt)



## CHILD OCCUPANT

Total 42.5 Pts / 86%

| | Seat Position | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Front | 2nd row | | |
| | PASSENGER | LEFT | CENTER | RIGHT |
| Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size) | — | ● | — | ● |
| Maxi Cosi 2way Pearl & 2wayFix (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Kid X2 i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| Britax Römer TriFix2 i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Flex FIX i-Size (i-Size) | — | ● | — | ● |
| BeSafe iZi Combi X4 ISOfix (ISOFIX) | — | ● | — | ● |
| Cybex Solution Z i-Fix (ISOFIX) | — | ● | — | ● |
| Maxi Cosi Cabriofix (Belt) | ● | ● | ● | ● |
| Maxi Cosi Cabriofix & EasyFix (Belt) | ● | ● | ● | ● |
| Britax Römer King II LS (Belt) | ● | ● | ● | ● |
| Cybex Solution Z i-Fix (Belt) | ● | ● | ● | ● |

● Install without problem ● Install with care ● Safety critical problem ✖ Installation not allowed

— Not available

### Comments

In both the frontal offset and the side barrier tests, protection of all critical body areas was good or adequate, for both the 6 and 10 year dummy. The front passenger airbag can be disabled to allow a rearward-facing child restraint to be used in that seating position. Clear information is provided to the driver regarding the status of the airbag and the system was rewarded. All of the restraint types for which the Sportage is designed could be properly installed and accommodated in the car.

Version 270622

## VULNERABLE ROAD USERS

Total 36.1 Pts / 66%

GOOD ADEQUATE MARGINAL WEAK POOR

### Pedestrian

23.8 / 36 Pts



| | |
|---|---|
| Head Impact | 16.2 Pts |
| Pelvis Impact | 1.6 Pts |
| Leg Impact | 6.0 Pts |

### Vulnerable Road Users

12.3 / 18 Pts

| | |
|---|---|
| Type | Auto-Brake with Forward Collision Warning |

Version 270622

## VULNERABLE ROAD USERS

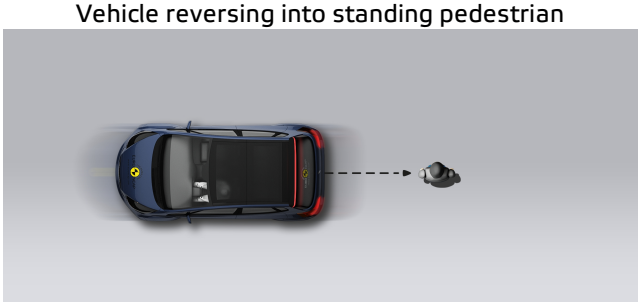
Total 36.1 Pts / 66%

### AEB Pedestrian

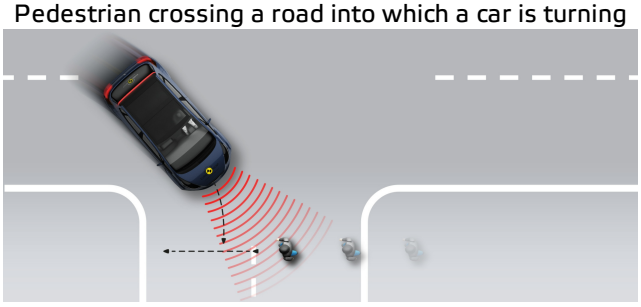
5.1 / 9 Pts

- **Day time**

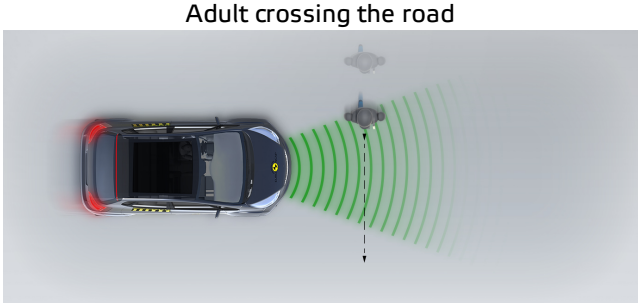
Vehicle reversing into standing pedestrian



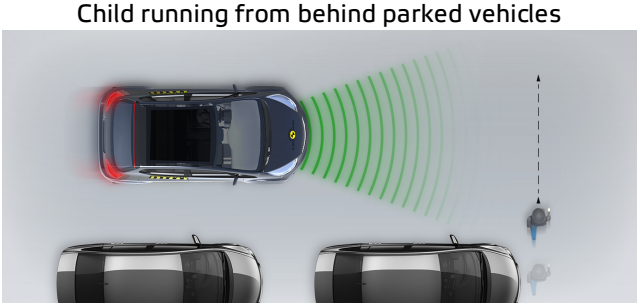
Pedestrian crossing a road into which a car is turning



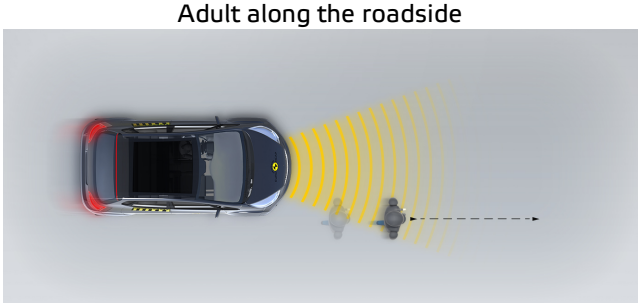
Adult crossing the road



Child running from behind parked vehicles

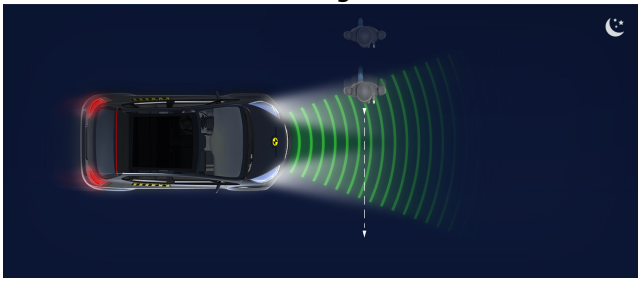


Adult along the roadside

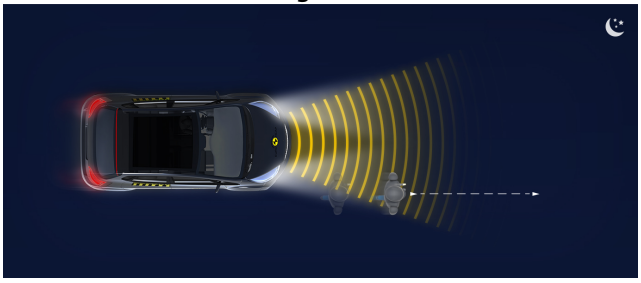


- **Night time**

Adult crossing the road



Adult along the roadside



Version 270622

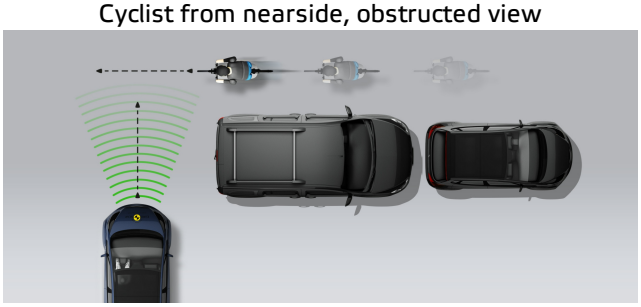
## VULNERABLE ROAD USERS

Total 36.1 Pts / 66%

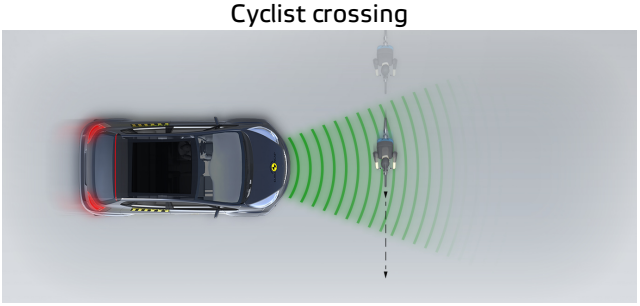
### AEB Cyclist

7.2 / 9 Pts

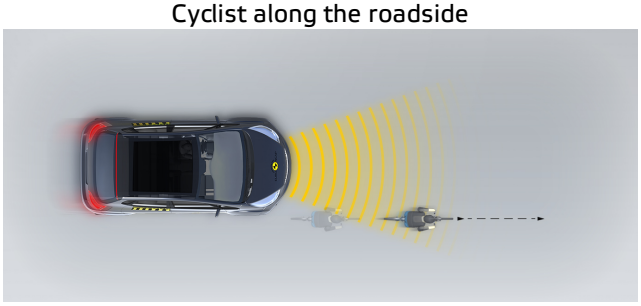
Cyclist from nearside, obstructed view



Cyclist crossing



Cyclist along the roadside



#### Comments

The protection offered by the bonnet to the head of a struck pedestrian was predominantly good or adequate, with some poor results recorded on the stiff windscreen pillars. The bumper provided good protection to pedestrians' legs at all test locations but protection of the pelvis, while mixed, was mostly weak or poor. The autonomous emergency braking (AEB) system of the Sportage can detect vulnerable road users, as well as other vehicles. In tests of its response to pedestrians, the system performance was adequate while its response to cyclists was rated as good.

Version 270622

# SAFETY ASSIST

Total 11.6 Pts / 72%

GOOD | ADEQUATE | MARGINAL | WEAK | POOR

## Speed Assistance

2.5 / 3 Pts

| | |
|---|---|
| Speed Limit Information Function | Camera based, subsigns supported |
| Speed Limitation Function | System advised (accurate to 5km/h) |

## Occupant Status Monitoring

2.7 / 3 Pts

### Seatbelt Reminder

1.7 / 2 Pts

| Applies To | Front and rear seats | | |
|---|---|---|---|
| Warning | Driver Seat | Front Passenger(s) | Rear Passenger(s) |
| Visual | ● | ● | ● |
| Audible | ● | ● | ● |
| Occupant Detection | — | ● | ● |

● Pass ● Fail — Not available

### Driver Monitoring

1.0 / 1 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Driver Attention Warning (DAW) |
| Type | Steering input |
| Operational From | 0 km/h |

Version 270622

## SAFETY ASSIST

Total 11.6 Pts / 72%

### Lane Support

3.5 / 4 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Lane Keeping Assist |
| Type | LKA and ELK |
| Operational From | 60 km/h |
| **PERFORMANCE** | |
| Emergency Lane Keeping | GOOD |
| Lane Keep Assist | GOOD |
| Human Machine Interface | GOOD |

### AEB Car-to-Car

2.9 / 6 Pts

| | |
|---|---|
| System Name | Forward Collision-Avoidance Assist |
| Type | Autonomous emergency braking and forward collision warning |
| Operational From | 5 km/h |
| Sensor Used | camera |

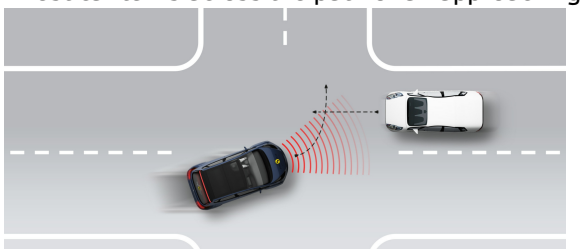
Version 270622

## SAFETY ASSIST

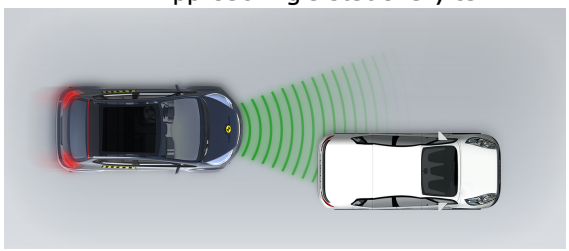
Total 11.6 Pts / 72%

- **Autobrake function only**

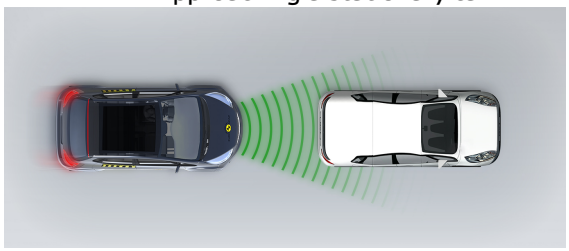
Test car turns across the path of an approaching car



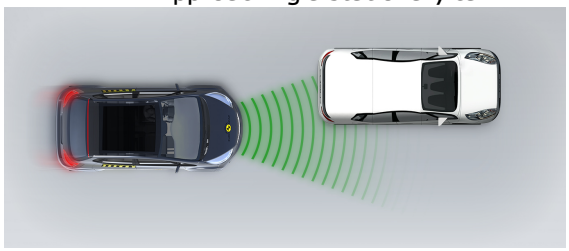
Approaching a stationary car



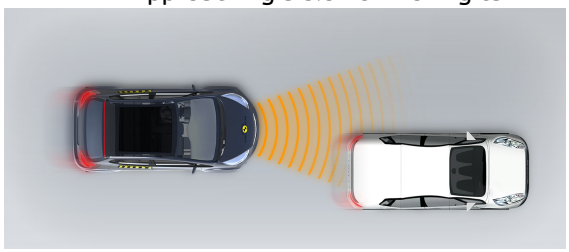
Approaching a stationary car



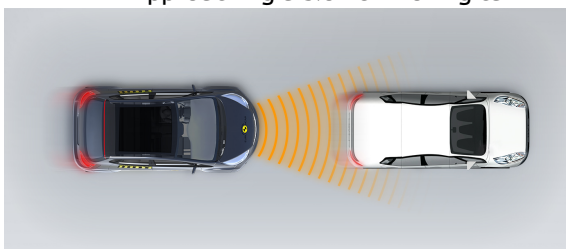
Approaching a stationary car



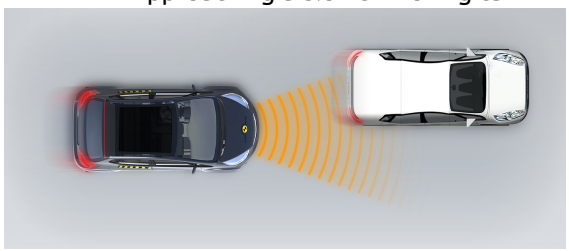
Approaching a slower moving car



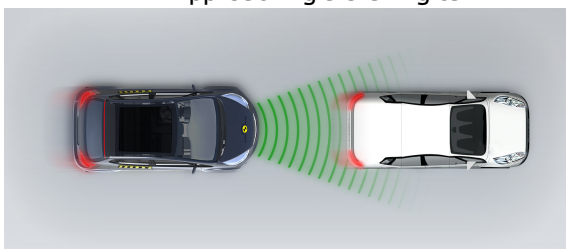
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car

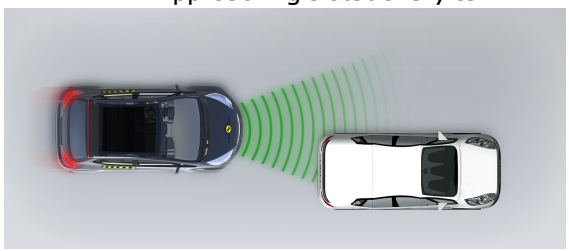


## SAFETY ASSIST

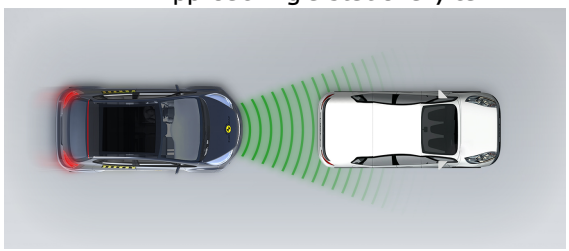
Total 11.6 Pts / 72%

- **Driver reacts to warning**

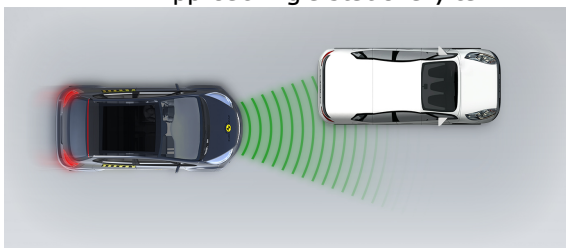
Approaching a stationary car



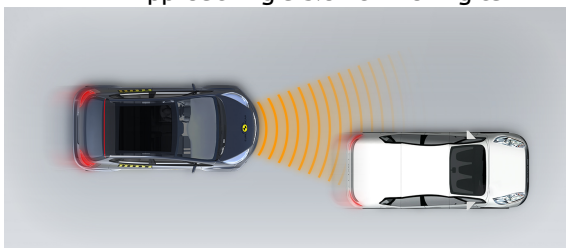
Approaching a stationary car



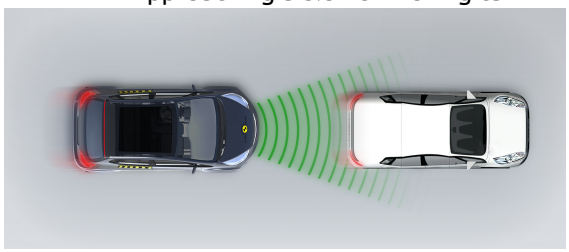
Approaching a stationary car



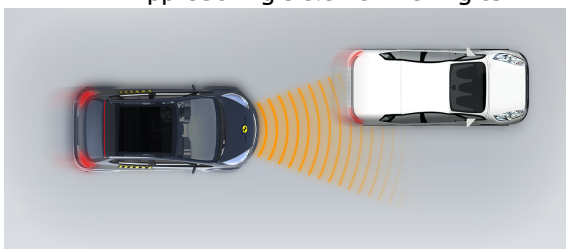
Approaching a slower moving car



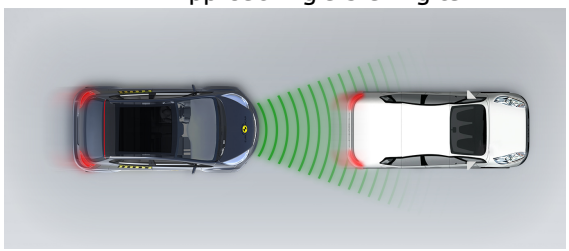
Approaching a slower moving car



Approaching a slower moving car



Approaching a braking car



Version 270622

## SAFETY ASSIST

Total 11.6 Pts / 72%

### Comments

The AEB system performed marginally well in tests of its response to other vehicles, with deteriorated performance at higher test speeds. A seatbelt reminder system is standard and the car is equipped with Driver Attention Warning, which monitors steering inputs and issues a warning when a pattern characteristic of drowsy or impaired driving is detected. A camera-based speed limit system detects the local limit and provides the information to the driver, allowing the limiter to be set accordingly. If the car is drifting out of lane, a camera-based system gently corrects the vehicle's path. The system also intervenes in some more critical situations, to avoid road departure for example.

Version 270622

# RATING VALIDITY

## Variants of Model Range

| Body Type | Engine | Drivetrain | Rating Applies | |
|---|---|---|---|---|
| | | | LHD | RHD |
| 5 door SUV | 1.6 T-GDI | 4 x 2 | ✓ | ✓ |
| 5 door SUV | 1.6 T-GDI 48V MHEV | 4 x 2<br>4 x 4 | ✓ | ✓ |
| 5 door SUV | 1.6 T-GDI HEV | 4 x 2<br>4 x 4* | ✓ | ✓ |
| 5 door SUV | 1.6 T-GDI PHEV | 4 x 4 | ✓ | ✓ |
| 5 door SUV | 1.6 CRDi | 4 x 2 | ✓ | ✓ |
| 5 door SUV | 1.6 CRDi 48V MHEV | 4 x 2<br>4 x 4 | ✓ | ✓ |

* Tested variant

## Annual Reviews and Facelifts

| Date | Event | Outcome | |
|---|---|---|---|
| July 2022 | Rating Published | 2022 ★★★★★ | ✓ |

Version 270622