



## KIA Sportage 2.0 CRDi 185 Eco-Dynamics+ GT-Line AWD Aut.

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (136 kW / 185 PS)

Die Modellreihe Sportage bietet KIA schon seit 1994 an. Wenn man das damalige Modell mit dem heutigen vergleicht, fallen alleine schon optisch die enormen Fortschritte ins Auge. Beinahe pummelig wirkt der "alte" in der heutigen Zeit. Sinnbildlich steht das auch für die technische Entwicklung, die die Koreaner in den letzten 24 Jahren vollzogen haben. Gab es damals noch Low-Tec zum Discount-Tarif, erhält man heute technische Feinheiten auf hohem Niveau - allerdings auch zum Preis auf hohem Niveau, denn mit knapp 42.000 Euro Grundpreis ist die getestete Variante wahrlich kein Schnäppchen mehr.

Mit dem jetzigen Facelift des seit 2015 angebotenen Modells hat man den Antrieb des Top-Diesels grundlegend überarbeitet. Wie die anderen Dieselvarianten hat auch der Zweiliter-Vierzylinder zwei Katalysatoren zur Stickoxid-Reduzierung erhalten, die Resultate sprechen für sich: Die Grenzwerte der neuen Euro 6d-TEMP Schadstoffnorm werden teils deutlich unterschritten. Endlich sind die Korea-Diesels also sauber - und wie sieht es mit dem Verbrauch aus? Eher durchwachsen. Denn der hohe technische Aufwand mit einem riemengetriebenen Startergenerator hätte niedrige Werte erwarten lassen. Letztlich ist der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch von 7,1 l Diesel pro 100 km nicht mehr ganz zeitgemäß. Erfreuen kann man sich aber an den guten Fahrleistungen und dem geschliffenen Zusammenspiel des Verbrenners mit dem E-Motor, der die Trägheit des Turbodiesels beim Ansprechen gekonnt kaschiert. Die neue Achtgang-Automatik versteht es, stets den richtigen Gang einzulegen und sauber zu schalten, der serienmäßige Allradantrieb bringt die Kraft verlustfrei auf die Straße. Wie schon vor dem Facelift stellt der Sportage ein gutes Platzangebot zur Verfügung und versucht mit üppiger Serienausstattung über den hohen Kaufpreises versöhnlich zu stimmen. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Mazda CX-5, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

**+** gutes Platzangebot, umfangreiche Ausstattung, flotte Fahrleistungen, sauberes Abgas

**-** hoher Verbrauch, teurer Anschaffungspreis, keine automatische Leuchtweitenregulierung mehr

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,6**

### Zielgruppencheck

**Familie** **2,8**

**Stadtverkehr** **3,7**

**60+** **Senioren** **2,3**

**Langstrecke** **2,7**

**Transport** **2,5**

**Fahrspaß** **2,0**

**Preis/Leistung** **2,5**

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Sportage hat KIA ordentlich gefertigt, die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Fugen gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Leider sind beim Sportage die Türrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte; auf eine zusätzliche Türrahmenverkleidung verzichtet KIA ebenso. Am Unterboden ist nur der Bereich unter dem Motor gut verkleidet, die seitlichen und hinteren Bereiche sind dagegen zerklüftet - keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. Immerhin ist auf allen Blechteilen reichlich Unterbodenschutz aufgetragen, denn KIA Deutschland bietet für überschaubare 110 Euro eine zusätzliche Konservierung für Motorraum und Fahrzeugunterboden (KIA Protection Plus). In wirklich unwegsames Gelände sollte man sich dennoch nicht vorwagen, denn es gibt keine speziellen Schutzelemente am Fahrzeugboden.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Die Sportage-Variante mit 185-PS-Diesel hat mit 55 Litern den kleinsten Tag unter den Motorvarianten (sonst 62 Liter); legt man den EcoTest-Verbrauch zugrunde, beträgt die Reichweite somit etwa 775 km. Die Zuladung von bis zu 475 kg beim Testwagen geht in Ordnung, sie sollte auch für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. Der KIA bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Dachreling erleichtert die Montage. Bis 1.900 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 100 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen. Der Wendekreis

### 2,8 Licht und Sicht

Die Enden des SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Sportage eine noch zufriedenstellende Sicht nach außen. Vor allem die breiten C-Säulen behindern die Sicht nach schräg hinten - aus der Heckscheibe hat sich die Aussicht im Vergleich zum Vor-Facelift aber verbessert, denn die Kopfstützen sind nun weitgehend versenkbar. Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Letztere lässt sich optional

Der Innenraum gefällt durch sein schlichtes und übersichtliches Design sowie die geschäumten Kunststoffe im oberen Bereich vorn - feine Details wie Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen gibt es jedoch nicht. Ansonsten ist in weiten Teilen harter Kunststoff verbaut, auch bei KIA schaut man genau auf die Produktionskosten. 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 schon verbaut werden.

des Sportage beträgt etwa 11,6 Meter, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen fast 2,09 m auseinander - die Handlichkeit in der Stadt ist also nicht optimal. Der Ad-Blue-Tank des Sportage fasst 14 l, er wird über einen gut erreichbaren Stutzen unter der Tankklappe befüllt.

⊖ Serienmäßig gibt es nur ein einfaches Pannenset an Bord; ein Notrad findet unter dem Kofferraumboden nicht mehr Platz, weil an dieser Stelle die Lithium-Ionen-Batterie für das 48-V-Mildhybridsystem verbaut ist. Bordwerkzeug und Wagenheber sind somit auch nicht dabei. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz für den Kraftstoffzufüllstutzen, die problemlos mögliche Betankung mit Benzin führt zu sehr teuren Motorschäden.

auf ein 360°-Kamerasystem erweitern, einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr gut zu überblicken - hier kann das SUV einen Vorteil ausspielen. 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.

Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; eine Abbiegelichtfunktion gibt es nicht, ebenso wenig ein Kurvenlicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch 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, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Die LED-Frontscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zwar gleichmäßig und angemessen hell aus, durch den Wegfall der automatischen Leuchtweitenregulierung und der Scheinwerferreinigungsanlage mit der Einführung des



Nur z.T. versenkbare Fondkopfstützen und breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

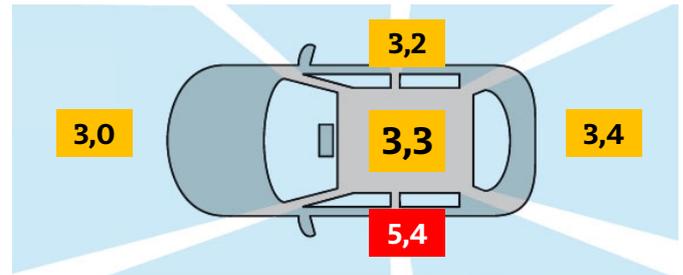
## Ein-/Ausstieg

⊕ Die höher bauende Karosserie des Sportage hat Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 57 cm über der Straße in sehr 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

Facelifts ergibt sich insbesondere für den Gegenverkehr jedoch eine erhebliche Verschlechterung; es bleibt nun dem Fahrer überlassen, die Einstellung der Scheinwerfer bei Beladung des Sportage nachzujustieren, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden. Da das die wenigsten Fahrer hundertprozentig korrekt machen können, steigt die Blendgefahr oder sinkt die Reichweite des Scheinwerferlichts - hier wurde absolut am falschen Ende eingespart.

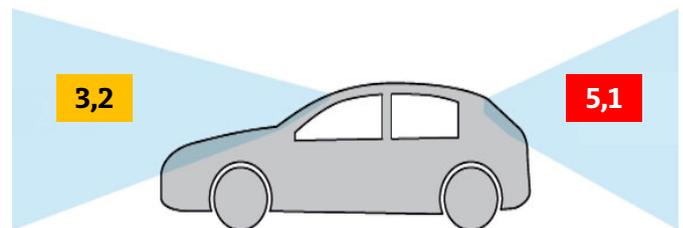
## Rundumsicht

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.



ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem, Smart Key genannt, hat der Sportage in der GT-Line-Ausstattung 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](http://www.adac.de/keyless).

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 400 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 640 Liter. 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 815 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.395 Liter Volumen verfügbar.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Sportage GT-Line gegen Aufpreis (im Testwagen vorhanden); in Kombination mit dem schlüssellosem Zugang öffnet sich die Heckklappe dann automatisch, wenn man mit dem Schlüssel hinter dem Fahrzeug stehen bleibt und kurz wartet (Funktion abschaltbar). Die Klappe öffnet weit, bis 1,87 m hoch über dem Boden; die Öffnungshöhe kann begrenzt werden, falls beispielsweise die Garagendecke nicht hoch genug ist. Den Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe

## 3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten schlau konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt werden. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Die beiden Fächer links und rechts im Boden

## 2,3 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und



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

Ladekante: sie liegt etwa 74 cm über der Straße, das Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen die Ladekante nicht, sie ist mit dem Ladeboden in einer Ebene - das erleichtert insbesondere das Ausladen. In der starken Diesel-Version lässt sich der Kofferraumboden nicht absenken, weil in der "Zwischenetage" die Lithium-Ionen-Batterie untergebracht ist.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe in der Innenverkleidung der Heckklappe ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

sind mit einer festen Abdeckung versehen, die sich entfernen lässt; dann kann man sie für kleinere Gegenstände nutzen - keine besonders elegante Lösung, letztlich erfüllen sie aber ihren Zweck. Taschenhaken im Kofferraum gibt es keine, nur Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz einspannen lässt.

⊖ Ein Kofferraumtrennetz bietet KIA nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet.

Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der acht Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein großes Display, das die Bordcomputer-Informationen darstellt. Alles ist klar gezeichnet und sehr gut ablesbar.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik - letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.



Die Verarbeitung und Materialanmutung sind gelungen und dem Preis angemessen. Auch die Funktionalität gefällt weitgehend.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Sportage ist in der GT-Line-Ausstattung umfangreich ausgestattet. Ein Radio sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem liefert KIA aufpreisfrei mit. Die integrierte Sprachsteuerung kann die heute üblichen Grundlagen, scheidet aber schon mal an so banalen Dingen wie "Zielführung abrechnen". Smartphones können über Android Auto oder Apple CarPlay gekoppelt werden. Es gibt einen AUX- sowie einen vollwertigen USB-Anschluss und zwei 12-V-Steckdosen vorn; ein weiterer USB- und ein 12-V-Anschluss stehen für die Fondinsassen zur Verfügung. Das Navigationssystem hat seine Daten auf

einer SD-Karte gespeichert und berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn eine Datenverbindung über das Handy zur Verfügung steht. Basis für die Verkehrsinfos und weitere Live-Services ist eine Kooperation mit TomTom. Das Soundsystem von JBL umfasst acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer und ist im GT-Line Serie.

⊖ Der DAB+ Empfang ist aufpreispflichtig und nur in einem großen Paket zu haben - das mit 1.890 Euro entsprechend teuer ist. Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist nicht verfügbar.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei hier die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,10 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen über 1,90 m große Personen trotzdem noch Platz - limitierend ist dabei die Beinfreiheit, bei der Kopffreiheit käme man erst mit etwa 1,95 m Größe an die Grenzen, respektive den Dachhimmel. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

### 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. Bodenfächer hat der Sportage keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das

Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar; leider ist es mit der dicken Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen.

## 2,5 KOMFORT

### 2,7 Federung

Den Sportage gibt es nur mit dem serienmäßigen Standard-Fahrwerk, weder ein Sportfahrwerk noch ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern werden ab Werk angeboten. Das muss aber kein Nachteil sein, den das Serienfahrwerk verarbeitet den Straßenalltag nicht schlecht. Spürbar souveräner als beim Vorfacelift-Modell federt der Sportage über Bodenwellen und Unebenheiten und bietet so einen angenehmen Federungskomfort. Erst wenn der Straßenbelag sehr schlecht wird, kommen Federn und Dämpfer an ihre Grenzen. Innerorts federt er angemessen und unauffällig, Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel pariert er zufriedenstellend; nur wenn die Reifen auf eine Kante auf der Fahrbahn stoßen, kommt diese deutlicher bis zu den Insassen durch - hier machen sich die großen 19-Zoll-Rä-

der mit ihrem schmalen Reifenquerschnitt ungünstig bemerkbar. Über Kopfsteinpflaster fährt der Sportage ebenso recht ordentlich, die Unebenheiten sind angemessen gedämpft und keine großartigen Stöße in der Lenkung spürbar, nur Wummern im Innenraum tritt in Abhängigkeit der Geschwindigkeit und der Oberflächenbeschaffenheit auf. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt man, dass die Vorderachse durchaus willig einfedert, die Hinterachse aber straffer abgestimmt ist. Querfugen dagegen werden besser verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen - auch schlechteren - ist der Federungskomfort noch gut. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort ebenfalls leben, auch wenn regelmäßig wellige Fahrbahnen bei hohen Geschwindigkeiten eine leichte Stuckerneigung offenbaren.

### 2,6 Sitze

Trotz zweithöchster Ausstattung GT-Line gibt es serienmäßig nur eine Höheneinstellung und eine Lendenwirbelstütze für den Fahrersitz. Für den Beifahrersitz ist letztere überhaupt nicht erhältlich, auch dann nicht, wenn man die optionale elektrische Sitzeinstellung wählt, die den Beifahrersitz dann unter anderem in Höhe und Neigung - wie den Fahrersitz - einstellbar macht.

Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und ausgeprägt, es ergibt sich ein guter Seitenhalt. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorne wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger bequem zu, allerdings sitzt man zumindest auf den äußeren beiden Plätzen recht kommod. Lehne und Sitzfläche sind nur leicht konturiert und bieten entsprechend überschaubaren eigenen Seitenhalt - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt aber nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

### 2,8 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 68,1 dB(A) bei 130 km/h. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Nur unter 1.500 1/min gibt er sich etwas brummig und über 3.500 1/min wird er hörbar lauter. 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 auch für längere Fahrten ohne zu stressen.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie GT-Line sind eine Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten sowie Lenkradheizung inbegriffen. Auch abgedunkelte Scheiben gehören zum Serienumfang. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und

damit auch keine Umluftautomatik. Sitzlüftung für die vorderen Plätze bekommt man gegen Aufpreis. Die Luftdüsen haben ein eigenes Drehrädchen für die Regulierung der Luftmenge unabhängig von der Strömungsrichtung.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 185 PS starke Dieselmotor verhilft dem Sportage zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 400 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.750 1/min an. Der Zweiliter-Diesel verfügt über einen riemengetriebenen Startergenerator. Dieser sorgt nicht nur für sehr weiche Motorstarts im Fahrbetrieb, sondern kann auch Antriebsleistung mit auf die Kurbelwelle leiten. Immer wenn man Gas gibt, schiebt mindestens kurzzeitig der Startergenerator mit an und überbrückt damit die kurze Pause, bis der nötige Ladedruck aufgebaut ist und der Dieselmotor seine Leistung abgeben kann. Dadurch

verbessert sich das Ansprechverhalten des Verbrennungsmotors, was man tatsächlich im Alltagsbetrieb im Vergleich mit ähnlichen Aggregaten ohne Startergenerator auch spüren kann. Überholmanöver können schnell abgeschlossen werden - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas mehr als eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Dem Vierzylinder-Diesel hat KIA recht ordentliche Manieren beigebracht, er läuft gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert und vibrationsarm. Nur bei niedrigen Drehzahl unterhalb von 1.500 1/min dringen deutlichere Vibrationen bis in den Innenraum, hauptsächlich am Lenkrad zu spüren. Dann wird er auch etwas brummig und akustisch präsent. Beim Ausdrehen wiederum wird das Aggregat lauter, wenn deutlich über

3.500 1/min anliegen; die Automatik meidet aber selbst bei hoher Lastabforderung diese Drehzahlregionen, weshalb die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt. Auffällig gut dagegen ist das Ansprechverhalten dank Startergenerator, obwohl der Selbstzünder-Motor über nur einen Turbolader recht viel Leistung produzieren muss - Gasbefehle werden stets schnell umgesetzt.

### 1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie schon im größeren Sorento gibt es nun auch für den Sportage seit dem Facelift eine Achtgang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen; sie schaltet in den unteren Gängen eher weich und verschliffen mit merklichem Wandlerersatz, bietet in den oberen Gängen dagegen ein relativ direktes Schaltgefühl. Nur selten ergibt sich ein leichtes Rucken, insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Schalthebels gestaltet sich einfach, die Auswahlmöglichkeiten sind in klassischer Form

angeordnet und leicht zu verstehen. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über den Schalthebel oder über die Schaltpaddel am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz insgesamt acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System mit ausgesprochen sanften Motorstarts.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ KIA hat den Sportage passend abgestimmt, er liegt sicher auf der Straße und bleibt auch in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, lediglich von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV beeinflussen, dann muss der Fahrer korrigierend eingreifen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie 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 aber gut beherrschen lässt. Der Allradantrieb hilft, auch auf

rutschigem Untergrund die Kraft des Motors zügig in Bewegung umzusetzen.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Sportage eine gelungene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, das beim Lastwechsel recht drängende Heck wird wirkungsvoll eingebremst. Das Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver - allerdings nur so viel wie nötig. Von daher bleibt der Sportage gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenzen bestehen nicht.

### 2,6 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich recht zielgenau anvisieren und präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht ei-

nem etwas Rückmeldung ab. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten wäre etwas mehr Rückstellmoment um die Mittellage wünschenswert. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt übersetzt.

### 2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Sportage 2.0 CRDi durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ergebnis geht in Ordnung, allerdings zeigen sich bei sehr hohen Belastungen

die Grenzen der Bremsanlage - während anfangs 35 m Bremsweg möglich sind, liegen die Anhaltewege gegen Ende der Messungen bei 37 m. Im Alltag sind Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage aber einwandfrei.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA bietet im Sportage zahlreiche Assistenten an, viele Systeme in der GT-Line-Ausstattung sogar serienmäßig. Dazu zählen ein Notbremssystem und der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch selbst gegenlenken kann. Der Totwinkel- bzw. Spurwechselassistent dagegen kostet Aufpreis, er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) gibts gegen Aufpreis, allerdings nur für die Versionen mit Automatikgetriebe. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Ein Head-Up-Display ist für den Sportage nicht erhältlich.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm im Jahr 2015 konnte die Vorfacelift-Variante des Sportage 90 Prozent der Punkte erzielen; für das Facelift wurde das Ergebnis im Juni 2018 bestätigt. Das SUV bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa zwei Meter Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

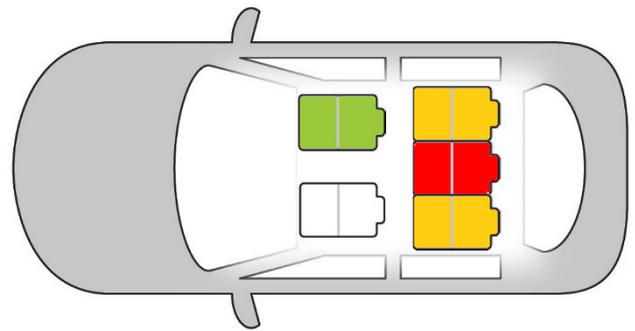
⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für etwa 1,65 m große Menschen, weiter lassen sie sich nicht ausziehen; der Abstand zum Dachhimmel ist zu groß, als dass dieser noch eine ergänzende abstützende Wirkung erzielen könnte. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

### 3,1 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit wurde ein noch gutes Ergebnis von 83 Prozent beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf

### 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)

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

eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage; nur die Gurtgeometrie ist auf den beiden Rücksitzplätzen nicht für alle Kindersitze optimal, es empfiehlt sich also der Probeeinbau vor dem Kauf. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivieren, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen

### 3,3 Fußgängerschutz

Nur 66 Prozent der Punkte bekommt das SUV für den Fußgängerschutz im Crashtest nach Euro NCAP Norm - gerade die Randbereiche der Motorhaube und der seitliche Frontscheibenrahmen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 3,4 UMWELT/ECOTEST

### 5,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ KIA verbaut in dieser Motorvariante zusätzlich einen 48-V-Startergenerator mit einer Lithium-Ionen-Batterie im Kofferraum. Der Elektromotor arbeitet mit dem Verbrenner harmonisch zusammen, die Ingenieure haben die beiden Aggregate passend aufeinander abgestimmt. Allerdings senkt das den Verbrauch nicht signifikant - im

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, alle Motoren im Sportage sind seit dem Facelift nach der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP eingestuft. Da KIA ein doppeltes Reinigungssystem aus NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat zur Senkung der Stickoxid-Emissionen verbaut, ist gerade innerorts der Ausstoß erfreulich gering. Nur im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß etwas an, liegt dann über dem Prüfstandsgrenzwert, aber immer noch unter dem RDE-Grenzwert. Das gibt ein paar Punkte Abzug, die verbleibenden 44 von 50 Zähler sind aber dennoch ein gutes Ergebnis und demonstrieren die Wirksamkeit aller Katalysatoren im Auto. Welche Fortschritte hier erzielt wurden, sieht man bei Betrachtung der Ergebnisse des 2.0 CRDi mit älteren Schadstoffnormen: Gegenüber dem auch schon nach Euro 6b zugelassenen Vorfacelift sinkt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß um über 85 Prozent, gegenüber der älteren Variante mit Euro 5-Einstufung sogar um 95 Prozent.

Insgesamt kommt der neue Sportage 2.0 CRDi mit Allrad

montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig.

⊖ Einen Einklemmschutz für die elektrischen Fensterheber gibt es nur vorn, die hinteren Fenster haben diese Absicherung nicht.

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

EcoTest konsumiert der Sportage 2.0 CRDi im Durchschnitt 7,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 224 g pro km. Dafür gibt es nur noch 9 von maximal 60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,4l, außerorts bei 6,1 l und auf der Autobahn bei 8,3 l Diesel alle 100 km.

und Automatik zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern auf 53 Punkte und erhält damit drei von fünf Sterne im EcoTest.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

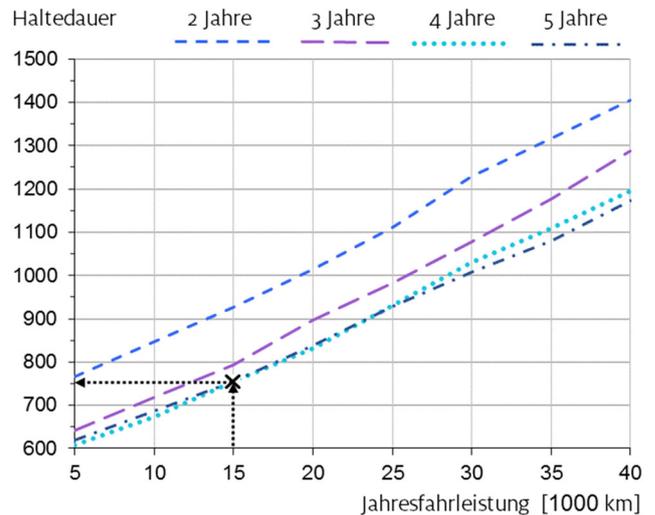
## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den Sportage 2.0 CRDi mit Allrad und Automatik liegt in der GT-Line-Ausstattung bei mindestens 41.690 Euro. Das ist eine Menge Geld für ein SUV der unteren Mittelklasse - zumal der Innenraum zwar nett gemacht und einwandfrei verarbeitet ist, aber eine Veredelung im Premiumsinne nicht stattfindet. Als Argument für den hohen Kaufpreis muss die umfangreiche Komfort- und Assistenzausstattung erhalten, die tatsächlich viele Annehmlichkeiten wie das Navigationssystem und elektronische Helferlein wie ein Notbremsassistent mit Personenerkennung beinhaltet. Um eine wirklich umfassende Ausstattung zu haben, sollte man das Technologie-Paket nicht vergessen, gerade weil nur über dieses Paket der zukunftsträchtige digitale Radioempfang enthalten ist. Optional gibt es darüber hinaus nur noch wenige Ausstattungsdetails wie zwei Lederpakete und ein Panorama-Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 298 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 23) und Teilkaskoversicherung (Klasse 22) dagegen kommen teurer.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 754 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 GDI Edition7 2WD	1.6 T-GDI Vision 2WD	1.6 CRDi 115 Edition7 2WD	1.6 CRDi 136 Vision 2WD	2.0 CRDi 185 Eco-Dynamics+ Spirit AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1591	4/1591	4/1598	4/1598	4/1995
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	130 (177)	85 (115)	100 (136)	136 (185)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	161/4850	265/1500	280/1500	320/2000	400/1750
0-100 km/h [s]	11,5	9,2	11,8	11,2	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	205	175	180	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,9   S	7,4   S	4,8   D	4,8   D	5,2   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	159	170	126	126	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/23	18/20/23	17/21/23	17/21/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	160	182	214	214	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	557	635	539	583	715
Preis [Euro]	22.490	27.490	24.990	28.490	38.490

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	136 kW/185 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	149 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.495/1.855/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.747/503 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	439/1.428 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.900 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Zilina

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 98W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,1/8,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 224 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/815/1.395 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>115 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>92 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>131 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>416 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	754 Euro		
Steuer pro Jahr	298 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/22		
Basispreis Sportage 2.0 CRDi 185 Eco-Dynamics+ GT-Line AWD	41.690 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	45.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.292 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.890 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.890 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
Spurwechselassistent	1.890 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/1.890 Euro° (Paket)
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/1.490 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Oktober 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer