



## KIA Sportage 1.6 T-GDI EcoDynamics+ GT-Line AWD DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (132 kW/180 PS)

**G**emäß KBA-Zulassungszahlen 2021 ist der KIA Sportage die Nummer Drei des koreanischen Herstellers – hinter Ceed und Niro. Seit 2022 ist nun die fünfte Generation des SUVs der unteren Mittelklasse erhältlich, die im slowakischen Zilina vom Band rollt. Der Fünftürer verkörpert die teils extravagante Designphilosophie von KIA. Besonders auffällig sind vom die schwarze Kühlergrillgrafik, das LED-Tagfahrlicht sowie die adaptiven Dual-LED-Scheinwerfer. Am steil abfallenden Heck stehen die markanten LED-Rückleuchten ins Auge. Unverändert ist das gute Platzangebot im modern wirkenden Innenraum, hier dominiert das gewölbte Panoramadisplay mit den zwei großformatigen 12,3-Zoll-Anzeigen von Kombiinstrument sowie Navigationssystem. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchdisplay mit darunter angeordneter Multi-Mode-Leiste sowie diversen Tasten und Drehreglern ist unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit.

Zur Markteinführung ist der Sportage mit Ausnahme des 150-PS-Benziners ausschließlich als 48-V-Mildhybrid (Diesel und Benzin) erhältlich, im April 2022 folgt der Plug-in-Hybrid (Benziner). Im ADAC Autotest tritt der KIA Sportage 1.6 T-GDI EcoDynamics+ GT-Line an, der sein maximales Drehmoment von bis zu 265 Nm über ein Doppelkupplungsgetriebe entweder auf die Vorderäder oder wie im Falle des Testwagens auf alle Räder überträgt. Erfreuen kann man sich an den Fahrleistungen und dem Zusammenspiel des 180-PS-Benziners mit dem E-Motor, der das träge Ansprechverhalten des Turbomotors kaschiert. KIA nennt 9,0 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 201 km/h. Das Mildhybridsystem gewinnt während der Verzögerungsphasen Energie zurück, sodass die Start-Stopp-Automatik den Verbrenner länger abschalten kann. Zudem entkoppelt im Eco-Modus die Automatik den Motor in bestimmten Fahrsituationen vom Getriebe (Segel-Modus). Trotz des technischen Aufwands inklusive riemengetriebenem Startergenerator erreicht der Koreaner im ADAC Ecotest mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,6 l/100 km und geringen Schadstoffemissionen lediglich 59 Punkte und drei Sterne.

Der Fünfsitzer überzeugt mit stabilen Fahreigenschaften, einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie den großzügigen Garantieleistungen. Mit einem Grundpreis von 45.490 Euro verspricht der getestete Sportage ein ordentliches Preis-Leistungsverhältnis. **Konkurrenten:** u. a. Mazda CX-30, Nissan Qashqai, Renault Arkana, Subaru XV.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gutes Platzangebot, flotte Fahrleistungen, saubere Abgasemissionen
- Einklemm- und Verletzungsgefahr durch zu hohe Schließkräfte an Fondfensterhebern und elektrischer Heckklappe, zahlreiche Assistenzsysteme nicht in der Basisausstattung verfügbar, hoher Verbrauch, nicht gerade günstig in der Anschaffung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,1**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

## 2,5

**KAROSSERIE / KOFFERRAUM****2,9 Verarbeitung**

An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Karosserie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss – dass die geöffneten Seitenscheiben dabei allerdings scheppern, passt nicht zum sonst soliden Eindruck. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der hintere Bereich ist teilweise offen – keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik. Gegen Aufpreis gibt es für Motorraum und Fahrzeugunterboden eine zusätzliche Konservierung (KIA Protection Plus).

Der Innenraum gefällt durch sein schlichtes und übersichtliches Design sowie die geschäumten Kunststoffe im oberen Bereich vorn – feine Details wie Stoffüberzug an den Dachsäulenverkleidungen gibt es jedoch nicht. Aluminium-Blenden wie

auch silberne Applikationen an einigen Kanten und Rändern werten den Innenraum zudem auf. Ansonsten ist in weiten Teilen harter Kunststoff verbaut und auch auf eine zusätzliche Türrahmenverkleidung verzichtet KIA. Im Falle der seitlichen Kofferraumauskleidungen aus hartem Kunststoff ist das besonders schade, weil sie schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Die Verarbeitung ist trotzdem tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Straßen.

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

**3,0 Alltagstauglichkeit**

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 7,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 54-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 710 km. Die Zuladung von 565 kg im Falle des Testwagens ist einwandfrei, sie sollte auch für vier Erwachsene samt reichlich 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 1.650 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 des Sportage beträgt etwa 12,0 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen fast 2,09 m auseinander – die Handlichkeit in der Stadt ist also nicht optimal.

⊖ 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.

Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken mit Diesel verhindert.

**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 – die weitgehend versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht aus der Heckscheibe.

⊕ 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.

Hilfreich sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Letztere lässt



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

sich optional auf ein 360-Grad-Kamerasystem erweitern, einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.

Die serienmäßigen adaptiven Dual-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gleichmäßig und hell aus; eine Abbiegelichtfunktion gibt es nicht, ebenso wenig ein Kurvenlicht. Leider gibt es zudem keine 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, selbst 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 57 cm über der Fahrbahn 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 ebenem Stand auch in

## 2,2 Kofferraum-Volumen

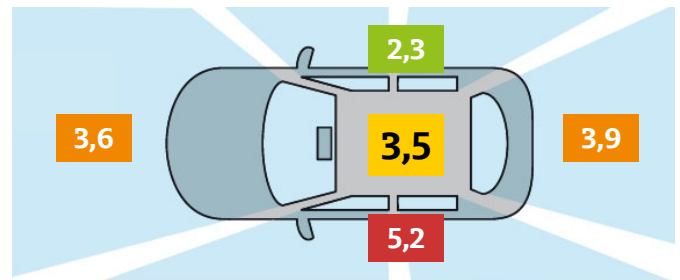
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 395 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 605 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt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

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe ist beim Sportage GT-Line Serie; 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). Personen mit einer Größe bis 1,87 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben schwingt. Größere

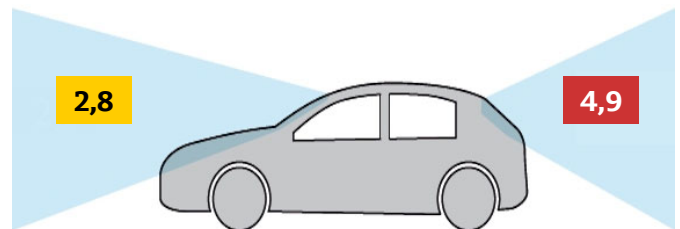
## Rundumsicht

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.



gewünschter Stellung. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sportage GT-Line serienmäßig an Bord.

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



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

Personen sollten auf das etwas abstehende aber verkleidete Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Öffnungshöhe kann begrenzt werden, falls beispielsweise die Garagendecke nicht hoch genug ist. Das Gepäckraumrollo muss man immer manuell bedienen. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar.



Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt etwa 72 cm über der Straße, das Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen keine Ladekante, sie ist mit dem Ladeboden in einer Ebene – das erleichtert insbesondere das Ausladen.

Eine 12-V-Steckdose im Kofferraum ist immer an Bord.

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

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

## 1,7 Kofferraum-Variabilität

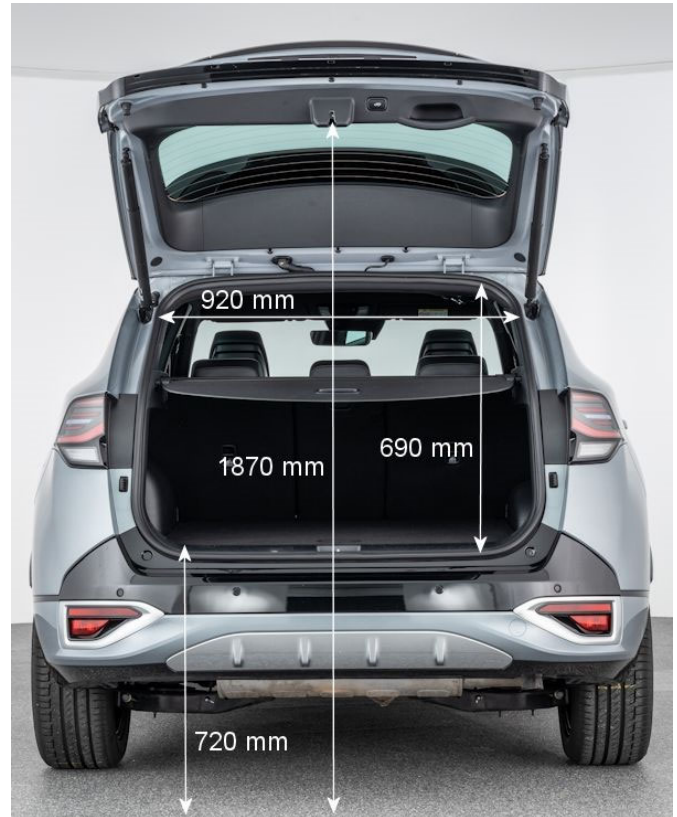
⊕ Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar und zweigeteilt in ihrer Neigung einstellbar. Das Entriegeln der Lehnen gelingt einfach über Hebel außen an der Rücksitzbank oder seitlich im Kofferraum – die Sitze klappen dann von alleine nach vorn um. Sind die Vordersitze ganz nach hinten gestellt, muss die jeweilige Kopfstütze der Rücksitzlehne nicht entfernt werden. Nur den mittleren Gurt muss man aushängen und am Dachhimmel einfädeln. Diese umständliche Lösung ist schade, denn die Rückbank ist ansonsten geschickt konstruiert, beispielsweise können die äußeren Gurte beim Aufstellen der Lehne nicht eingeklemmt und beschädigt werden.

## 2,5 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Das futuristische und moderne Cockpit des Sportage wird von zwei großen Displays dominiert. Die Fahrzeugeinstellungen werden über das hoch positionierte 12,3 Zoll große Zentralsdisplay mit Touch-Eingaben vorgenommen, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber gut beherrschbar. Die Instrumente sind komplett digital und in gleicher Größe ausgeführt; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar. 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



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

Im Kofferraum gibt es außer einem Fach unter dem Kofferraumboden keine weiteren Ablagemöglichkeiten. Immerhin gibt es links wie rechts Taschenhaken sowie vier Halteösen im Bereich des Bodens, in die sich ein Gepäcknetz bodennah einspannen lässt.



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

wird die Fahrtrichtung über ein Drehrad auf der Mittelkonsole ausgewählt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch) und Lenkrad (manuell) geht intuitiv und problemlos von der Hand.

⊖ Die Bedienung der Klimatisierung ist recht umständlich, da es dafür kein separates Bedienfeld gibt. Stattdessen muss auf der berührungsempfindlichen Bedienleiste unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen das Klimamenu angewählt werden, um anstatt der Kurzwahltasten für beispielsweise Navigation die Symbole und Beschriftungen der Klimatisierung zu erhalten. Die beiden seitlichen Drehregler ändern je nach ausgewähltem Menü ihre Funktion: So kann man mit Ihnen im Infotainment-Menü die Lautstärke beziehungsweise die Navigationsansicht verändern (Zoom); im Klimamenu werden sie zur Temperaturregelung für Fahrer links und Beifahrer rechts umfunktioniert. Das hat unnötig viele Bedienschritte

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim KIA Sportage GT-Line haben die Koreaner vieles an Multimedia-Ausstattung verbaut, was für das Modell lieferbar ist. So ist ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen serienmäßig an Bord, wodurch auch Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App dabei sind – die Online-Dienste stehen für die ersten sieben Jahre kostenfrei zur Verfügung (inklusive Update der Navigationskarten). Die Serienausstattung umfasst zudem ein Radio (mit DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming sowie Apple CarPlay und Android Auto. Leider lässt sich das Smartphone nur mithilfe eines USB-Kabels auf dem Zentralsdisplay spiegeln, weshalb die serienmäßige

## 2,2 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

## 2,0 Raumangebot hinten

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

Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank und ermöglicht einen luftigeren Raumeindruck.

zur Folge, zumindest 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.

Ein Head-up-Display ist für den KIA Sportage nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

induktive Ladeschale für Nutzer der beiden Smartphone-Schnittstellen leider nur die Hälfte wert ist. Gegen Aufpreis ist auch ein Harman/Kardon-Soundsystem mit 8 Lautsprechern erhältlich. Ebenso umfasst die Serienausstattung mehrere USB-Anschlüsse (vorn ein USB-A- und ein USB-C-Anschluss), wobei die beiden hinteren USB-C-Anschlüsse an ungewohnter Stelle an den Seiten der Vordersitze angebracht sind. Darüber hinaus gibt es eine 12-V-Steckdose vorn und eine im Kofferraum.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

recht wuchtig ausfallen. Zum angenehmen Raumgefühl trägt das optionale Schiebedach bei, der in der GT-Line serienmäßige dunkle Dachhimmel schmälert es hingegen etwas.



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

## 3,5 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, sodass Smartphone, 1-l-Flaschen und Einiges an Kleinkram problemlos Platz finden. Auf dem Mittelunnel lassen sich per Knopfdruck zwei Becherhalter ausfahren, die sich jedoch nicht unterschiedlichen Gefäßgrößen anpassen können, sodass sie unter Umständen Becher oder Dosen nicht zuverlässig halten.

Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern,

geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze und kleine Türfächer, in die zumindest noch 0,5-l-Flaschen passen.

Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar; leider ist es mit der dicken Bordmappe schon weitgehend ausgefüllt.

⊕ Die Kopfstützen der Vordersitze beinhalten einen praktischen Kleiderbügel, zudem befindet sich an jeder Sitzlehne ein zusätzlicher Haken.

## 2,1 KOMFORT

### 2,1 Federung

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

schmalen Reifenquerschnitt ungünstig bemerkbar. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitsbügeln merkt man, dass die Vorderachse durchaus willig einfedert, die Hinterachse aber straffer abgestimmt ist. Kopfsteinpflaster wird hingegen ordentlich geschluckt. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, sodass sich der Sportage GT-Line gut für lange Autobahnfahrten eignet. Das Fahrwerk bietet einen insgesamt guten Komfort, reicht aber nicht an die besten Konkurrenten heran.

### 2,5 Sitze

⊕ Die elektrische Sitzeinstellung für Längsposition, Sitzhöhe und -neigung sowie Rückenlehne ist in der GT-Line Serie. Zudem bietet der Fahrersitz eine elektrisch einstellbare 2-Wege-Lendenwirbelstütze sowie eine Memory-Funktion. Eine Massage-Funktion, eine verlängerbare Beinauflage sowie eine einstellbare Sitzwangenbreite sind nicht erhältlich.

Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm und ausgeprägt, es ergibt sich ein guter Seitenhalt und eine angenehme Rückenunterstützung. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie ist weder längs noch in der Höhe

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

## 3,2 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 68,8 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, die Frontscheibe ist bereits in der Basisausstattung mit einer Isolierverglasung zur Geräuschdämmung versehen. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Sportage eignet sich damit auch für längere Fahrten ohne zu stressen.

## 1,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie GT-Line ist eine Dreizonen-Klimaautomatik inbegriffen, die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Auch Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung sowie abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule gehören zum Serienumfang. Die Sitzlüftung für die vorderen Plätze ist ebenfalls ab Werk an Bord. Die Umluftautomatik aktiviert

beispielsweise auch bei Tunneleinfahrt den Umluftmodus, um die Luftqualität im Innenraum nicht zu verschlechtern.

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil die separaten Drehrädchen fehlen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 180 PS starke Turbobenziner verhilft dem Sportage zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 265 Nm liegt bereits bei 1.500 1/min an. Überholmanöver können schnell abgeschlossen werden – die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,0 s erledigt, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,6 s. Auch von 15 auf 30 km/h geht es mit Unterstützung durch den riemengetriebenen Startergenerator im Handumdrehen,

etwas mehr als eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Mildhybrid zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto. Mit dem Drive Mode-Schalter auf der Mittelkonsole kann die Motorsteuerung beispielsweise hinsichtlich des Ansprechverhaltens beeinflusst werden, hier stehen die Fahrmodi Eco, Comfort und Sport zur Verfügung.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Dem Vierzylinder-Benziner hat KIA recht ordentliche Manieren beigebracht, er läuft gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert und vibrationsarm. Lediglich bei niedrigen Drehzahlen wird er etwas brummig und akustisch präsent. Beim Ausdrehen wiederum wird das Aggregat lauter, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen; das Doppelkupplungsgetriebe meidet aber selbst bei hoher Lastabforderung diese Drehzahlregionen, weshalb die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt. Der 1,6-l-Turbobenziner 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 Ottomotor 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.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut im 1.6 T-GDI mit 180 PS immer ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Dieses schaltet geschmeidig und meistens sinnvoll, nur der erste Gang wird grundsätzlich zu weit ausgedreht, egal wie vorsichtig man anfährt; ansonsten ist die Automatik auf niedrige Drehzahlen bedacht. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau angemessen niedrig und passend für die Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h dreht der Vierzylinder mit rund 2.500 1/min. Sofern die nötigen Parameter passen, wird der Motor im Eco-Modus auch während der Fahrt abgestellt, wenn der Fahrer vom Gaspedal geht und das SUV rollen lässt; dafür kuppelt das Getriebe aus

und das Mildhybrid-System versorgt die Fahrzeugelektrik mit der benötigten Energie. Dank riemengetriebenem Startergenerator verläuft der Motorstart ausgesprochen geschmeidig. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf auf der Mittelkonsole mit zentralem Knopf für die Parkstellung. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltwippen am Lenkrad manuell eingreifen, dann wird auch eine Gangempfehlung angezeigt – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Eine Autohold-Funktion sowie eine Berganfahrhilfe sind Serie.



## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

KIA hat den Sportage passend abgestimmt, er liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst 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.

Beim ADAC Ausweichtest liefert der Koreaner eine gelungene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit effektivem ESP-Einsatz, das beim Lastwechsel leicht drängende Heck wird

wirkungsvoll eingebremst. Das anschließende Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver – allerdings nur so viel wie nötig. Von daher bleibt das SUV gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenzen bestehen nicht.

Der optionale Allradantrieb verteilt die Antriebskraft je nach Straßenbedingungen und Fahrsituation auf die Vorder- und Hinterräder, sodass selbst auf rutschigem Untergrund die Kraft des Motors zügig in Bewegung umgesetzt wird. Die Funktion „AWD Lock“ ermöglicht einen direkten Antrieb der Räder (Sperrung), um die Traktion auf Schnee oder im Gelände zu verbessern.

### 2,5 Lenkung

⊕ Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung inklusive elektronisch unterstützter Servolenkung 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 einem etwas Rückmeldung ab und das Fahrzeug wirkt nervös. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten wäre etwas mehr Rückstellmoment wünschenswert. Mit 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angemessen direkt

übersetzt.

Manchem Fahrer kommt der Sport-Modus eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher ausfallen – praktisch, wenn man die Wahl hat.

⊖ Bei schnellen Lenkmanövern (beispielsweise beim Rangieren) verhärtet die Lenkung kurzzeitig, sodass der Kraftaufwand deutlich ansteigt.

### 1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Sportage 1.6 T-GDI durchschnittlich 33,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen); das ist ein gutes Resultat. Auch

bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind einwandfrei.



## 2,1 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit ist der Sportage gut ausgestattet, seine serienmäßigen Sicherheitssysteme sind bereits in der Basisausstattung umfangreich. Ein Kollisionswarner inklusive Notbremsystem ist Serie, ebenso der Spurhalteassistent, der sowohl nur warnen als auch gegenlenken kann. Zudem hält er bereits in der Basisausstattung den KIA mittig in seiner Fahrspur. Gegen Aufpreis ergänzt der Kreuzungs-, Spurwechsel- sowie Ausparkassistent die aktive Sicherheitsausstattung des Sportage; das Paket umfasst die Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken inklusive Ausstiegswarnung und Notbremsfunktion beim Rückwärtsfahren. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind serienmäßig, die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) inklusive Autobahnassistent gibt es optional.

Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem.

Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Ab Stillstand wird dann automatisch der Warnblinker aktiviert.

⊖ Zahlreiche Assistenzsysteme sind lediglich in den beiden höherwertigeren Ausstattungslinien gegen Aufpreis erhältlich, ein Head-up-Display ist für den Sportage nicht verfügbar.
























### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Ein eCall-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der neue Sportage bietet Frontairbags, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittellairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht recht weit ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,80 m große Personen.

Die serienmäßige Multikollisionsbremse versucht eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung.

Warndreieck und Verbandtasche sind unterhalb des

## 2,6 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Allgemein eignet sich der Koreaner 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-Verankerung. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung. Die Befestigung der Kindersitze ist auch über die Gurte möglich, allerdings wird die Montage durch die losen Gurtschlösser etwas beeinträchtigt.

Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

⊖ Lediglich die elektrischen Fensterheber für das Fahrer- sowie Beifahrerfenster haben einen zuverlässigen Einklemmschutz. An den Fondfenstern und der elektrischen Heckklappe wurde gespart, sodass durch die auftretenden Schließkräfte Einklemm- und Verletzungsgefahr besteht – insbesondere für Kinder.

Auf dem mittleren Rücksitzplatz, der wie üblich keine Isofix-Halterungen besitzt, lässt sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz nicht lagestabil befestigen.

## 2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

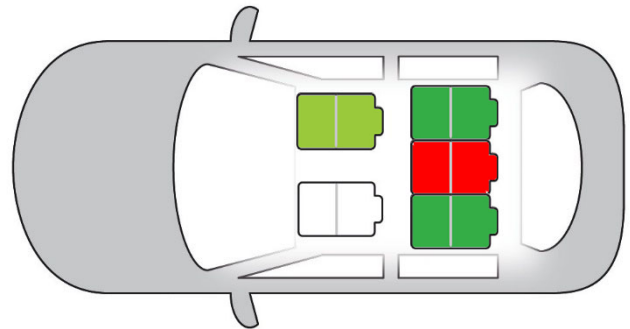
Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen. Der Sportage hat keine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags, die die

Kofferraumbodens untergebracht und dort bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, die Ösen hinterlassen keinen stabilen Eindruck. Ein Kofferraumtrennnetz bietet KIA nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

### 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)

Unfallschwere bei einem Personenunfall zusätzlich verringern könnten.

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

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,6 Verbrauch/CO2

⊖ KIA verbaut in der getesteten Motorvariante 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. Dennoch konsumiert der Sportage 1.6 T-GDI im ADAC Ecotest durchschnittlich 7,6 l pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 208 g pro km. Dafür gibt es nur noch 14 von maximal 60 erreichbaren Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,1l, außerorts bei 6,8l und auf der Autobahn bei 9,4l Super alle 100 km.

### 1,5 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der 1,6-l-Turbomotor gut ab und kommt auf 45 von 50 möglichen Punkten. Der serienmäßige Partikelfilter (OPF) senkt die Partikelemissionen, dennoch liegt die Partikelanzahl in allen Prüfzyklen etwas über dem strengen Grenzwert des ADAC Ecotest. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Emissionen widerspiegelt – das gibt mehrere Punkte Abzug. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der 180-PS-Sportage auf 59 Punkte und erzielt damit drei von fünf möglichen Sternen.

## 3,1 AUTOKOSTEN

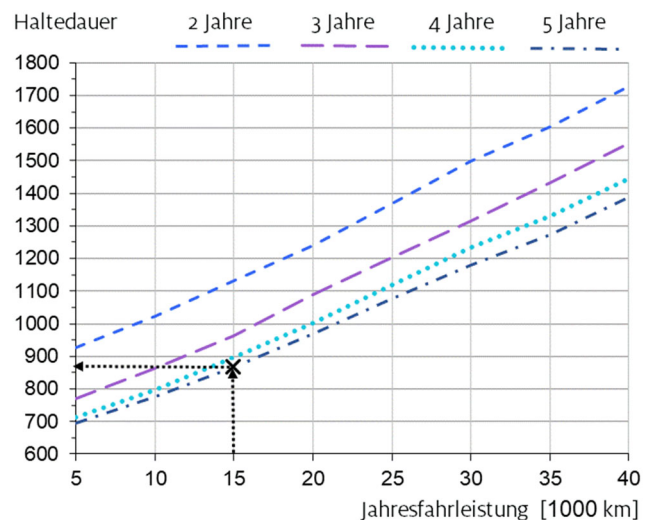
### 3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für den Sportage 1.6 T-GDI mit Allrad und Automatik liegt in der GT-Line-Ausstattung bei mindestens 45.490 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 Notbremsassistent mit Personenerkennung beinhaltet. Um eine wirklich umfassende Ausstattung zu haben, sollte man das DriveWise-Park-Plus-Paket nicht vergessen, gerade weil nur über dieses Paket weitere Assistenzsysteme wie ein Abstandsregeltempomat, die Querverkehrserkennung inklusive Ausstiegswarnung sowie ein 360-Grad-Kamerasystem enthalten sind. Optional gibt es darüber hinaus nur noch wenige Ausstattungs-details wie ein Soundpaket und ein Panorama-Glasschiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 186 Euro pro Jahr. Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, Vollkasko (Klasse 23) und Teilkaskoversicherung (Klasse 21) dagegen kommen teurer.

⊕ Ein großer Vorteil ist die siebenjährige Garantie bis 150.000 km – eine derartige Garantieleistung bekommt man bei

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 865 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



anderen Herstellern meist nur gegen Aufpreis. Die lange Garantie ist zudem hilfreich beim Wiederverkauf – allerdings sollte man darauf achten, die Wartungen und Reparaturen

nach Herstellervorgaben durchzuführen, damit der Garantieschutz nicht erlischt.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sportage 1.6 GDI Edition 7 2WD	Sportage 1.6 T-GDI EcoDynamics+ Vision AWD DCT	Sportage 1.6 T-GDI Plug-In Hybrid AWD Automatik	Sportage 1.6 CRDI EcoDynamics+ Edition 7 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	195 (265)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	265/1500	350/1500	280/1500
0-100 km/h [s]	10,3	9,0	8,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	201	191	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/6,7   S	6,0/7,1   S	1,6/1,1   S	4,3/5,1   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	144/152	137/162	36/26	114/133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21	n.b.	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	158	186	32	231
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	654	769	k.A.	651
Preis [Euro]	27.790	37.990	44.390	30.440

### Aufbau

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

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom



## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	132 kW/180 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	137 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,62 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.515/1.865/1.650 mm
Leergewicht/Zuladung	1.648/562 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, Zilina

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/6,8/9,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	180 g/km (WTW* 208 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.645/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/835/1.395 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>172 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>81 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>124 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>488 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro		
Steuer pro Jahr	186 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis Sportage 1.6 T-GDI EcoDynamics+ GT-Line AWD DCT	45.490 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.11.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.062 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](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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

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

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,1	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>	Verbrauch/CO2	4,6
Federung	2,1	Schadstoffe	1,5
Sitze	2,5		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	1,3		

Stand: März 2022  
Test und Text: Andreas Pfeffer