

# EIN FAST PERFEKTES PAAR

Der neue **Kia Sportage** stellt sich seinem Doppelgänger **Hyundai Tucson**. Wir checken beide und verraten die feinen Unterschiede

**D**RÜCKEN SIE GERN? Dann kaufen Sie Hyundai. Sie sind eher der Typ, der dreht? In diesem Falle wäre ein Kia etwas für Sie. Jedenfalls wenn es darum geht, beim Tucson oder beim ganz neuen Sportage einen Gang einzulegen. Im Sportage wird

▼ Zwillinge mit Altersunterschied: neuer Kia Sportage und sein Technikbruder Hyundai Tucson von Ende 2020

das Getriebe über einen kleinen Drehregler in der Mittelkonsole bedient, beim Tucson wird über zwei Tasten bestimmt, in welche Richtung die Automatik loslegt. Ähnlich auch bei der Klimatisierung oder beim Bedienen der Fahrprogramme – kleine Differenzen in der Ausführung der Tasten und bei der Anordnung der Symbole machen den Unterschied. Also: Alles nur Geschmackssache?

Könnte man so sehen. Auch weil hinter Knöpfchen und Lämp-

chen in beiden Autos haargenau das Gleiche passiert. So sortiert in beiden Autos ein Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe die Drehzahlen eines 1.6er-Turbobenziners. Ein 48-Volt-Mildhybridpaket soll dem Vierzylinder per Riemengenerator auf die Sprünge helfen. Und ein elektronisch geregeltes Allradsystem verteilt je nach Untergrund Antriebskraft auf beide Achsen. Die technische Architektur ist bei diesen beiden

**! SUV, kompakt, Benziner mit 48-Volt-Hilfe – beide setzen auf das gleiche Konzept**

Koreanern also identisch. Klar, ist ja auch typisch Konzernbaukasten. Kia Sportage und Hyundai Tucson sind Zwillinge wie VW Tiguan und Skoda Kodiaq. Welcher von den beiden Asiaten besser fährt? Wir verraten es schon jetzt: Keiner, hier herrscht ein Unentschieden! Unser erster Vergleichstest hat nämlich gezeigt: Es gibt so gut wie keine nennenswerten Differenzen im Fahrbetrieb. >>



**Hyundai Tucson**  
1.6 T-GDI 48V DCT AWD  
180 PS  
ab 39 100 Euro



**Kia Sportage**  
1.6 T-GDI 48V DCT AWD  
180 PS  
ab 37 990 Euro



Hauptbildschirm getrennt vom Rest, feste Bediengruppe für die Klimatisierung. Statt Hebel gibt's Tasten für die Automatik

▼ Auch an solchen Details erkennen wir die Verwandtschaft zum Kia: identisches Fach unter dem Kofferraumboden (unten links). Motor sparsamer, Platz ausreichend



Cockpit mit variablen Uhren, großer Zentralbildschirm. Wählhebel als Drehknopf, sportlicher Zierrat an Pedalerie

▼ Platzangebot passabel, Einstieg problemlos. Vierzylinder mit hörbarer Unlust bei hohen Drehzahlen. Praktisch: die Box unter der Abdeckplatte im Gepäckraum

» In beiden Autos arbeitet der 1.6er-Turbomotor unter leichter Last angenehm dezent, bei etwas erhöhter Anforderung knurrt er mechanisch hörbar vor sich hin. Bei Höchstleistung wirkt der Motor sehr angestrengt, typisches Vierzylinder-Brummen stört dann den Spaß am Ausdrehen.

Auch die Getriebe der beiden könnten feiner ans Werk gehen. Schnelle Übergänge sind spürbar. Bei leichten Beschleunigungsmanövern – vor allem aus dem Stand heraus – sortieren die Doppelkuppler arg zurückhaltend die Gänge. Kickdown-Befehle setzen sowohl Sportage als auch Tucson verzögert um. Trotz nahezu gleicher Leermasse unterscheiden sich die beiden zumindest in einigen Fahrwerten. In der Beschleunigung beispielsweise hängt der Tucson den Kia um Zehntelsekunden ab. Beim Bremsen schneidet der Hyundai etwas schlechter ab. Für den Verbrauch gilt: bei beiden hoch, der Kia trotz identischer Reifen und ähnlichem Leergewicht minimal sparsamer.

Die Lenkung der beiden wirkt verbindlich, Hyundai und Kia haben das Servosystem gut zu Gewichtsklasse und Liga passend abgestimmt. Fehlerfrei bringen beide SUV zudem ihre Kraft auf



◀ Eckt an: kantigere Gestaltung, schicke Dachlinie mit Chrom akzentuiert, klare Coupé-Linie beim Tucson



▶ Dreht auf: eigenständiges Design, dazu eigenwillige Gestaltung der Räder. Dach farblich abgesetzt beim Sportage GT

die Straße. Per Taste lässt sich dann noch das Mitteldifferenzial sperren – für eine starre 50:50-Kraftverteilung vorn/hinten.

Sowohl Sportage als auch Tucson geraten dank angenehm weicher Federn und adaptiver Stoßdämpfer auch bei kantigen Absätzen nicht ins Stocken. Allenfalls die breiten (und flachen) Reifen rollen spröde ab. Um schnelle Kurven geht es mit spürbarer Seitenneigung. Dennoch wirken beide Autos recht zielgenau und nicht schwammig. Bei reichlich Schwung und unter Beladung schlägt die Federung auf Bodenwellen gelegentlich durch.

In beiden SUV erleichtert reichlich Fahrassistenten den Alltag. Vorbildlich simpel und effektiv arbeitet dabei der Totwinkelwarner. Über Kameras in den Außenspiegeln gibt er Bilder im Cockpit wieder. Die kleinen Anzeigen (mit unter anderem Tacho und Drehzahlmesser) lassen sich variieren. Während im Kia eine sehr technische Darstellung zur Verfügung steht, scheint dem Fahrer im Hyundai eine eher blumige Grafik entgegen – gut ablesbar sind letztlich beide Anzeigenmodule. Ebenfalls minimal unterschiedlich: Kia belegt eine Touch-Leiste doppelt, hier muss der Fahrer zwischen »

TEST & TECHNIK

| FAHRZEUGDATEN              | HYUNDAI                      | KIA                          |
|----------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Motor Bauart/Zylinder      | Vierzylinder, Turbo          | Vierzylinder, Turbo          |
| Einbaulage                 | vorn quer                    | vorn quer                    |
| Ventile/Nockenwellen       | 4 pro Zylinder/2             | 4 pro Zylinder/2             |
| Nockenwellenantrieb        | Kette                        | Kette                        |
| Hubraum                    | 1598 cm³                     | 1598 cm³                     |
| kW (PS) bei U/min          | 132 (180)/5500               | 132 (180)/5500               |
| Nm bei U/min               | 265/1500                     | 265/1500                     |
| Höchstgeschwindigkeit      | 201 km/h                     | 201 km/h                     |
| Getriebe                   | 7-Gang-Doppelkupplung        | 7-Gang-Doppelkupplung        |
| Antrieb                    | Allradantrieb                | Allradantrieb                |
| Bremsen vorn/hinten        | Scheiben/Scheiben            | Scheiben/Scheiben            |
| Testwagenbereifung         | 235/50 R 19 V XL             | 235/50 R 19 V XL             |
| Reifentyp                  | Continental PremiumContact 6 | Continental PremiumContact 6 |
| Radgröße                   | 7,5 x 19"                    | 7,5 x 19"                    |
| Abgas CO₂                  | 163 g/km                     | 163 g/km                     |
| Verbrauch*                 | 7,2 l                        | 7,2 l                        |
| Tankinhalt/Kraftstoffsorte | 54 l/Super                   | 54 l/Super                   |
| Ottopartikelfilter         | S                            | S                            |
| Tankklappe                 | hinten links                 | hinten links                 |
| Vorbeifahrgeräusch         | 67 dB(A)                     | 67 dB(A)                     |
| Anhängelast geb./ungebr.   | 1650/750 kg                  | 1650/750 kg                  |
| Kofferraumvolumen          | 577-1759 l                   | 562-1751 l                   |
| Länge/Breite/Höhe          | 4500/1865-2130**/1650 mm     | 4515/1865-2130**/1650 mm     |

\* kombiniert nach WLTP-Norm; \*\* Breite mit Außenspiegeln

KOSTEN/GARANTIE

|                             |                  |                    |
|-----------------------------|------------------|--------------------|
| Abgasnorm                   | Euro 6d-ISC-FCM  | Euro 6d-ISC-FCM    |
| Steuer pro Jahr             | 189 €            | 189 €              |
| Typklassen HPF/VK/TK        | 18/23/24         | 17/23/21           |
| Werkstattintervalle         | 15 000 km/1 Jahr | 15 000 km/1 Jahr   |
| Wartungskosten von/bis      | 220/400 €        | 220/400 €          |
| Garantie/Gewährleistung     | Garantie         | Garantie           |
| Technik/km-Begrenzung       | 5 Jahre/ohne     | 7 Jahre/150 000 km |
| Garantie gegen Durchrostung | 12 Jahre         | 12 Jahre           |
| Mobilitätsgarantie          | max. 200 000 km  | 2 Jahre            |

MESSWERTE

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen



|                                   |                   |                 |                 |
|-----------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Beschleunigung                    | 0-50 km/h         | 2,8 s           | 3,3 s           |
|                                   | 0-100 km/h        | 8,3 s           | 9,1 s           |
|                                   | 0-130 km/h        | 13,6 s          | 15,1 s          |
|                                   | 0-160 km/h        | 22,6 s          | 25,8 s          |
| Zwischenspur                      | 60-100 km/h       | 4,7 s           | 5,0 s           |
|                                   | 80-120 km/h       | 5,9 s           | 6,4 s           |
| Leergewicht/Zuladung              |                   | 2170/518 kg     | 2210/570 kg     |
| Gewichtsverteilung v./h.          |                   | 57/43 %         | 58/42 %         |
| Wendekreis links/rechts           |                   | 11,6/11,6 m     | 11,6/11,6 m     |
| Sitzhöhe                          |                   | 680 mm          | 690 mm          |
| Bremsweg                          | aus 100 km/h kalt | 35,3 m          | 36,5 m          |
|                                   | aus 100 km/h warm | 34,6 m          | 33,9 m          |
| Innengeräusch                     | bei 50 km/h       | 58 dB(A)        | 58 dB(A)        |
|                                   | bei 100 km/h      | 64 dB(A)        | 65 dB(A)        |
|                                   | bei 130 km/h      | 68 dB(A)        | 68 dB(A)        |
| Sparverbrauch                     |                   | 7,6 l S/100 km  | 7,5 l S/100 km  |
| Testverbrauch                     |                   | 9,5 l S/100 km  | 9,2 l S/100 km  |
| Durchschnitt der 155-km-Testrunde |                   | (+32 %)         | (+28 %)         |
| (Abweichung zur WLTP-Angabe)      |                   |                 |                 |
| Sportverbrauch                    |                   | 12,4 l S/100 km | 12,3 l S/100 km |
| CO₂ (Testverbrauch)               |                   | 225 g/km        | 219 g/km        |
| Reichweite (Testverbrauch)        |                   | 560 km          | 580 km          |

PREISE/AUSSTATTUNG

|                                |                                  |                                |
|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Modell                         | Hyundai Tucson 1.6 T-GDI 48V AWD | Kia Sportage 1.6 T-GDI 48V AWD |
| Grundpreis                     | 39 100 €                         | 37 990 €                       |
| Testwagenausstattung           | Prime (4500 €)                   | GT-Line (7500 €)               |
| Automatikgetriebe              | S                                | S                              |
| LED-Scheinwerfer               | S                                | S                              |
| Sitzheizung vorn               | S                                | S                              |
| Navigationssystem              | S                                | S                              |
| Drei-Zonen-Klimatisierung      | S                                | S                              |
| Einparkhilfe vorn/hinten       | S                                | S                              |
| Apple CarPlay/Android Auto     | S                                | S                              |
| Panorama-Glasschiebedach       | 1200 €                           | 990 €                          |
| adaptives Fahrwerk             | 980 €                            | S                              |
| Metalllackierung               | 610 €                            | 620 €                          |
| Anhängerkupplung               | Z                                | Z €                            |
| Testwagenpreis (wird gewertet) | 44 580 €*                        | 45 490 €**                     |

S = Serie; Z = Zubehör; \* inkl. Ausstattung Prime 4500 €, adaptives Fahrwerk 980 €; \*\* inkl. Ausstattung GT-Line 7500 €

WERTUNGEN

KAROSSERIE

|                        | Punkte max. | KIA | HYUNDAI |
|------------------------|-------------|-----|---------|
| Platzangebot vorn      | 15          | 12  | 12      |
| Platzangebot hinten    | 15          | 12  | 12      |
| Raumgefühl             | 5           | 4   | 4       |
| Kofferraum             | 15          | 13  | 13      |
| Variabilität           | 10          | 6   | 6       |
| Zuladung               | 10          | 8   | 7       |
| Anhängelast            | 5           | 3   | 3       |
| Übersichtlichkeit      | 10          | 6   | 6       |
| Qualitätseindruck      | 20          | 16  | 16      |
| Funktionalität         | 10          | 8   | 8       |
| Sicherheitsausstattung | 10          | 6   | 6       |
| Karosseriewertung      | 125         | 94  | 93      |

KOMFORT

|                          |     |     |     |
|--------------------------|-----|-----|-----|
| Einstieg                 | 10  | 7   | 7   |
| Sitzposition             | 10  | 7   | 7   |
| Sitze vorn               | 15  | 10  | 10  |
| Sitze hinten             | 10  | 9   | 9   |
| Bedienbarkeit            | 10  | 7   | 7   |
| Federung                 | 30  | 24  | 24  |
| Innengeräusch (Messwert) | 10  | 7   | 7   |
| Geräuscheindruck         | 10  | 7   | 7   |
| Komfortausstattung       | 15  | 14  | 14  |
| Klimatisierung           | 10  | 8   | 8   |
| Assistenzsysteme         | 20  | 14  | 14  |
| Komfortwertung           | 150 | 114 | 114 |

ANTRIEB

|                          |     |    |    |
|--------------------------|-----|----|----|
| Beschleunigung           | 15  | 10 | 11 |
| Zwischenspur             | 15  | 11 | 11 |
| Höchstgeschwindigkeit    | 5   | 3  | 3  |
| Laufkultur               | 10  | 7  | 7  |
| Ansprechen/Dosierbarkeit | 10  | 5  | 5  |
| Getriebe                 | 15  | 11 | 11 |
| Aufladen/Tanken          | 15  | 15 | 15 |
| Verbrauch/Energiekosten  | 30  | 17 | 16 |
| Reichweite               | 10  | 5  | 5  |
| Antriebswertung          | 125 | 84 | 84 |

FAHRDYNAMIK

|                    |     |    |    |
|--------------------|-----|----|----|
| Fahrsicherheit     | 20  | 18 | 18 |
| Geradauslauf       | 5   | 5  | 5  |
| Agilität/Fahrspaß  | 20  | 14 | 14 |
| Lenkung            | 20  | 15 | 15 |
| Traktion           | 5   | 5  | 5  |
| Wendekreis         | 10  | 4  | 4  |
| Bremsen            | 20  | 13 | 14 |
| Fahrdynamikwertung | 100 | 74 | 75 |

CONNECTED CAR

|                       |    |    |    |
|-----------------------|----|----|----|
| Telefon               | 10 | 8  | 8  |
| Navigation            | 25 | 14 | 14 |
| Onlinefunktionen/Apps | 20 | 15 | 15 |
| Audio                 | 10 | 10 | 10 |
| Sprachsteuerung       | 10 | 7  | 7  |
| Connected-Car-Wertung | 75 | 54 | 54 |

UMWELT

|                  |     |    |    |
|------------------|-----|----|----|
| Außenabmessungen | 15  | 7  | 7  |
| Leergewicht      | 20  | 15 | 15 |
| Test-CO₂-Ausstoß | 20  | 9  | 8  |
| Außen Geräusche  | 5   | 4  | 4  |
| Umwelttechnik    | 40  | 12 | 12 |
| Umweltwertung    | 100 | 47 | 46 |

|                                 |     |     |     |
|---------------------------------|-----|-----|-----|
| Eigenschaftswertung             | 675 | 467 | 466 |
| Platzierung Eigenschaftswertung | 1.  | 2.  |     |

KOSTEN

|                     |     |    |    |
|---------------------|-----|----|----|
| Preis               | 75  | 49 | 50 |
| Wiederverkauf       | 10  | -  | -  |
| Steuer/Versicherung | 15  | 9  | 9  |
| Wartung             | 10  | 2  | 2  |
| Garantien           | 15  | 14 | 11 |
| Kostenwertung       | 125 | 74 | 72 |

|               |     |     |     |
|---------------|-----|-----|-----|
| Gesamtwertung | 800 | 541 | 538 |
|---------------|-----|-----|-----|

|                                 |        |        |  |
|---------------------------------|--------|--------|--|
| Platzierung                     | 1.     | 2.     |  |
| Preis in Euro                   | 45 490 | 44 580 |  |
| Preis pro Wertungspunkt in Euro | 84,09  | 82,86  |  |
| Preis-Leistungs-Sieger          | 2.     | 1.     |  |

Kia traut sich mehr Kilos

Fast identisches Leergewicht, gleicher Motor, ähnliche Bauart – dennoch mehr Zuladung? Grund: Bei Kia liegt das zulässige Gesamtgewicht höher.

Preis mit Vorsicht

Ab Basis ist der Sportage günstiger, mit aufgeschlagenen Kosten für die Ausstattung (für unsere Bewertung relevant) kostet der Hyundai weniger.

FOTOS: SVEN KRIEGER (6), S. HABERLAND



Na Logo: Kia nun auch beim Sportage mit neuem Schriftzug. Tucson mit typischen Hyundai-Leuchten

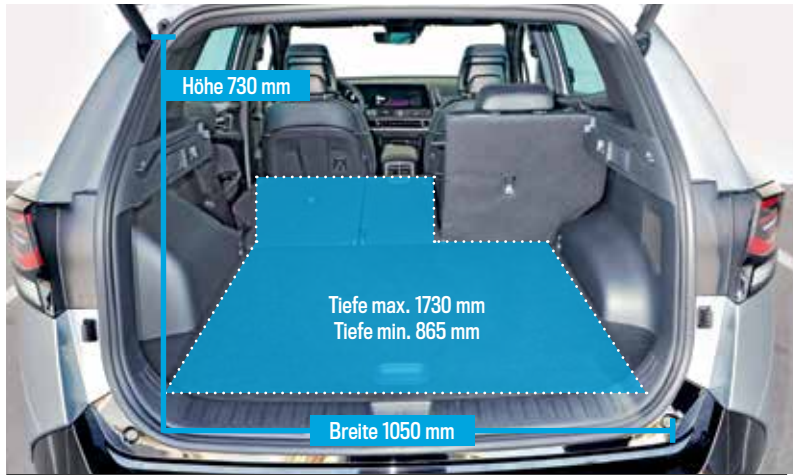
>> Klimabedienfeld und Multimedia-Tastenreihe wählen. Bei Hyundai ist das übersichtlicher, weil konventionell gelöst.

Auch bei der Gepäckfrage herrscht weitgehend Einigkeit. Bis

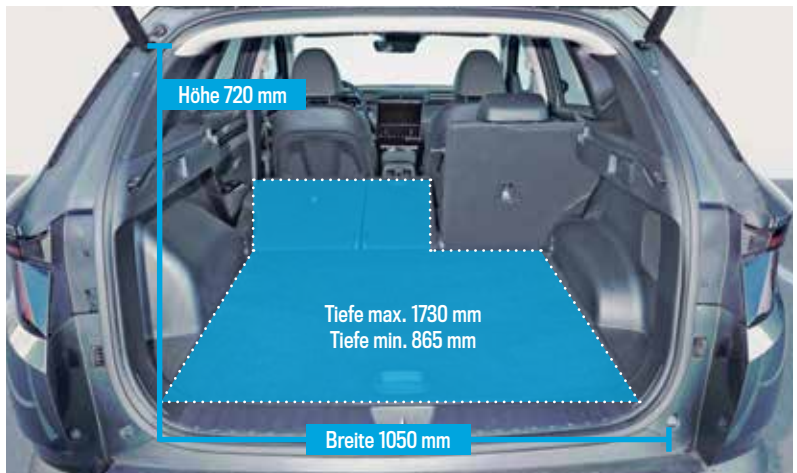
zu 562 Liter schluckt der Laderaum des Sportage, in den Hyundai lassen sich rund 15 Liter mehr Ladung stapeln. Beim Kia ein kleines Plus in Sachen Zuladung: Das gibt im Wertungskapitel aber nur einen

Punkt mehr. Unter der stabilen Bodenplatte befinden sich jeweils tiefe Extrafächer, robuste Zurrösen fixieren schwere Ladung.

Das Zünglein an der Waage sind am Ende die Kosten. Auch wenn der Kia mit relevanter Testausstattung teurer kommt, gibt's in der Sportage-Basis mehr Auto fürs Geld. Und zudem bietet Kia sieben Jahre Garantie, Hyundai dagegen „nur“ fünf.



Leichtgängiger Mechanismus der Klapplehnen, bis zu 1751 Liter Volumen beim Kia



Fasst bis zu 1759 Liter, aber geringere Zuladung im Tucson

PLATZIERUNG

Punkte maximal 800



TESTSIEGER

1.

541 Punkte

Kia Sportage Problemloses Fahrverhalten, komfortabel, modern – ein empfehlenswertes Modell. Verbrauch unnötig hoch.

2.

538 Punkte

Hyundai Tucson Nahezu gleicher Charakter. Mit fünf Jahren Garantie und in Details minimal hinter dem Kia – Platz zwei.

FAZIT

JAN HORN, DENNIS HEINEMANN

Sie fahren sich quasi identisch, sind beide sehr sicher, unterscheiden sich im Alltag nur minimal. In wenigen Details – unter anderem Bedienung – haben wir Kleinigkeiten ausgemacht, die auch als Geschmacksache durchgehen. Ganz streng in Punkte gefasst sehen wir im Kia den Sieger.