



Kia Sportage im Test: „Keine Probleme im Dauertest über 100 000 km“

(Heft 01/2020)

Kia Sportage 2.0 CRDi 185 GT Line (Diesel/Schaltgetriebe); 136 kW (185 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l / 100 km; CO₂-Emission kombiniert 138 g/km.

The Power to Surprise

Außer Spesen...





100 000 km
25 verschiedene Fahrer,
Verbrauchsschnitt 8,14 l
Diesel/100 km bei hohem
Autobahnanteil

KIA SPORTAGE 2.0 CRDi
185 PS, manuell, 40 540 Euro

Der Kia Sportage mit 185-PS-Diesel ist einer jener Dauertestwagen, die wir ungern wieder hergeben – ein angenehmer Reisekumpel, dauerhaft zuverlässig

Nein, das ist kein Gut-und-günstig-Koreaner mehr, der da im April 2017 auf unseren Hof rollt: Auf dem Preisschild prangen 40 540 Euro. Der Gegenwert ist allerdings nicht zu verachten: GT-Line-Ausstattung (ein Art Sportpaket, 5300 Euro), der stärkere der beiden 2,0-Liter-Diesel (185 PS), zweifarbige Lederausstattung mit belüfteten Vordersitzen (1090 Euro), Technikpaket P5 (1190 Euro, enthält DAB-Radio, elektrische Heckklappe, Spurwechselassistent und Querverkehrswarner), Metallclack (550 Euro), Induktiv-Ladestation (120 Euro – preiswert, für den BMW X1 etwa kostet so etwas 500 Euro).

Sollte man so viel Geld für einen Koreaner ausgeben? Nach 103 166 km in dem Euro-Koreaner (gebaut in der Slowakei) können wir das nur bejahen – er hat jeden Cent gerechtfertigt.

Es hat seine Gründe, dass wir dieses SUV gern als Fotografen-Taxi genutzt haben, vor allem für Faszinations-Fotoproduktionen, für die wir auch mal weit in die Schweiz oder die Niederlande hineinfahren. Das heißt: harte Kilometerkloperei. Für die bietet sich der Sportage an mit seinen generösen Platzverhältnissen und belüfteten Sitzen. Letztere waren noch vor wenigen Jahren S-Klasse und Co. vorbehalten. In den langen, heißen Sommern 2018 und 2019 sind alle Kollegen, deren Hals zur Klimaanlagekrätze neigt, dankbar für diese Sitzbelüftung, erspart sie doch oft die Klimaanlage. Zufällig hatten die Kollegen unserer Schwesterzeitschrift AUTO TEST fast zeitgleich das Hyundai-Schwestermodell Tucson im ►

Fotos: T. Kempe, Redaktion

Fuhrpark, allerdings mit Automatik. Wir tauschen die Dauerwagen gelegentlich untereinander aus. Und es fällt auf, dass so mancher AUTO TEST-Kollege dem manuell geschalteten Kia den Vorzug gibt. Testbucheintrag von Redakteur Attila Langhammer: „Mit der manuellen Schaltung zeigt der Diesel, welches Potenzial in ihm steckt –

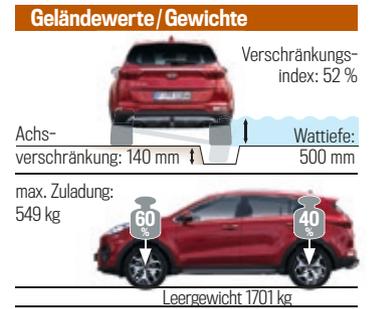
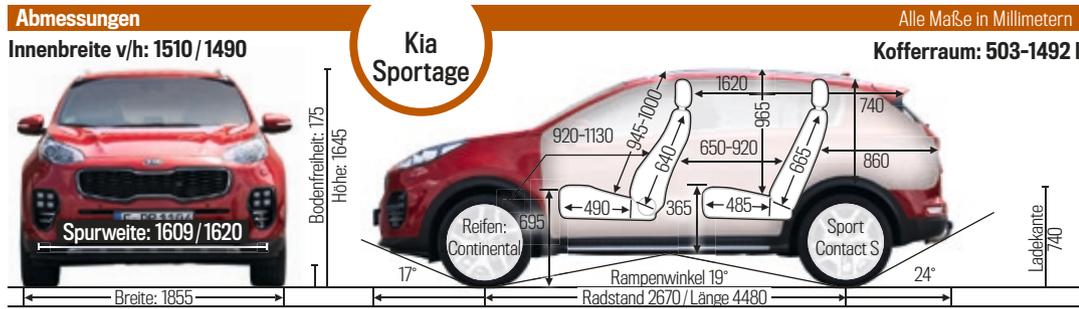
und was ihm die Automatik an Temperament raubt. Und der Sportage rollt auf seinen ebenso großen Rädern gefühlvoller als als der Tucson.“ Ach ja, die 19-Zoll-Räder der GT-Line: Die sorgen für Glanz und Hinguckeffekt, aber am Ende hatten sie doch die Bordsteinkrätze. Der Sportage ist halt nur dort überschaubar, wo die Kamera sitzt.

Beim GT-Line lassen die vielleicht der Optik zuträglichen, ansonsten nur der örtlichen Ho-

Normaler Wendekreis, aber recht breit geraten

senreinigung in die Tasche arbeitenden Alu-Trittbretter die Breite auf volle 1,90 Meter wachsen. Umstritten ist bei uns die

E-Heckklappe: Die einen sehen sie als gewichtstreibenden Zeitfresser und äußern sich genervt über ihr Eigenleben. Junge Familienväter hingegen wissen sie zu schätzen, wenn sie mit Pampers bepackt vom Drogeriemarkt kommen. Eintrag im Fahrtenbuch: „Das Raumangebot ist eine Wucht: zwei Erwachsene, ein Baby in entsprechen- ▶

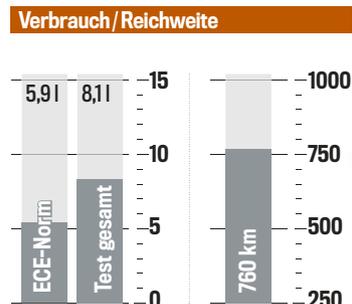
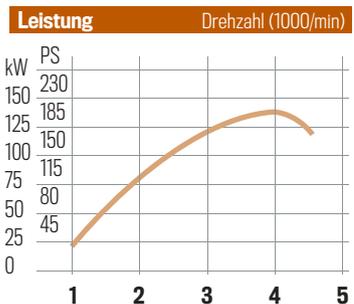
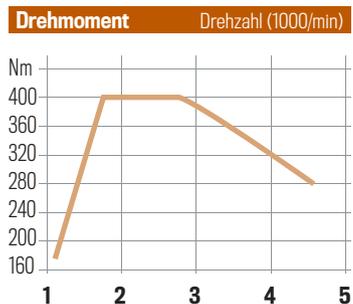


Der Sportage rollt nicht im südkoreanischen Stammwerk Gwangju, sondern in Zilina vom Band, einer slowa-

kischen 80 000-Einwohner-Stadt nahe der polnischen Grenze. Der vom Hyundai-Konzern selbst konstruierte

Diesel entsteht im gleichen Werk. Das ebenfalls selbst konstruierte Getriebe bezieht Kia aus dem Hyundai-Werk

im tschechischen Nosovice, wo auch das technisch identische Hyundai-Schwestermodell Tucson gebaut wird.

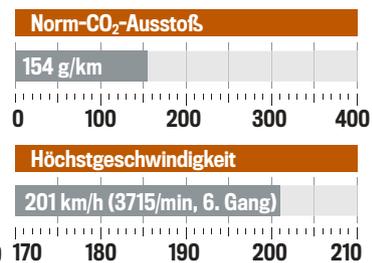
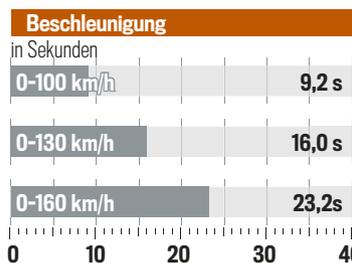
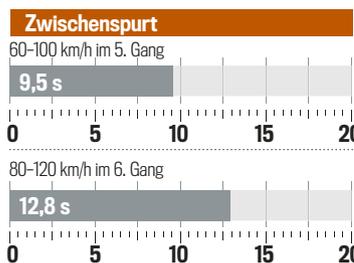
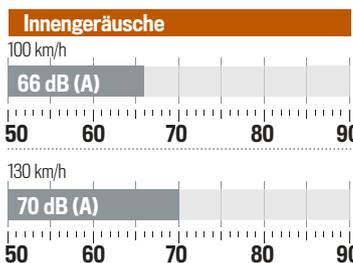


Nach einer kleinen Turbopause legt der Diesel ordentlich los

Der stärkere der 2,0-l-Diesel wirkt mit manueller Schaltung sehr kräftig

Unsere 8,1 l/100 km (viel Autobahn) sind leicht unter 7,0 l zu drücken

Besser als die Automatikversion: 40 Grad theoretische Steigfähigkeit

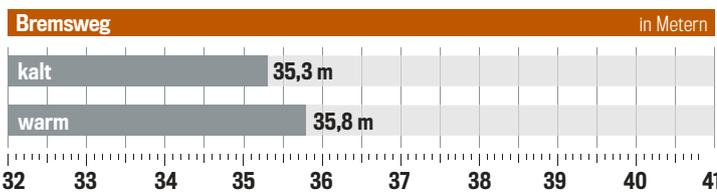


Leise: niedriges Drehzahlniveau, keine nervenden Windgeräusche

Der Handschalter wirkt subjektiv durchzugsstärker als die Automatik

Klar flotter als die auch nicht lahme 136-PS-Version des 2,0-Turbodiesels

Klassenübliche Werte. Der Sportage ist drehzahlenkend lang übersetzt



Bremsweg nach 100 000 km Testdistanz: Die Bremsen zählen zu den wirksamsten der Klasse, verzögern besser als die von Tiguan, CX-5 oder Kuga





1 Klassenerblicher 1490-Liter-Laderaum mit abwaschbarer wie rutschiger Matte aus dem Werkzubehör. **2** Abnehm-, aber nicht klappbare Hängerkupplung, nichts für Pianistenpfötchen; Zuglast 2,2 Tonnen. **3** Viel Platz in der Breite, Mittelkonsole nicht zu raumgreifend, gekühlte Sitze. **4** Generöse Beinfreiheit im Fond, auch dank Einzügen in der Sitzrückseite. **5** Quatsch-Anzeige: Der Allrad lässt sich weder abschalten noch sperren. **6** Ist die Smart-Key-Funktion nicht deaktiviert, öffnet sich die Heckklappe bei Annäherung - oft unbeabsichtigt. **7** Kultivierter 2,0-Liter-Diesel. **8** Die Trittbretter der GT-Line versauen die Hose. **9** Nach 60 000 km sind die Bremscheiben vorn hin. Preis: 225 Euro/Paar. **10** Stein Schlag: Eine neue Scheibe hätte 600 Euro gekostet. Wir haben's so gelassen, ohne Folgen



Technische Daten	Kia Sportage 2.0 CRDi 185 AWD	
Motor	4-Zylinder-Reihe, Turbodiesel	
Einbaulage / Abgasnachbehandl.	vorn quer / Oxi-Kat*	
Ventile / Nockenwellenantrieb	4 pro Zyl. / Kette	
Einspritzung	direkt, elektron. Common Rail	
Hubraum	1995 cm ³	
Leistung bei 1/min	136 kW (185 PS) / 4000	
Drehmoment bei 1/min	400 Nm / 1750-2750	
Drehzahl bei 130 km/h	2400/min	
2000/min im 1. Gang =	16 km/h	
Radaufhängung vorn	Einzelrad, Schraubenfedern	
Radaufhängung hinten	Einzelrad, Schraubenfedern	
Lenkung	Zahnstange, elektr. Servo	
Allradantrieb	semi-permanent über elektron. geregelte Lamellenkupplung	
Kraftverteilung v:h	100:0 bis 50:50	
Traktionshilfen	el. Bremsengriff v+h	
Getriebe	6-Gang manuell	
Übersetzungen	I: 3,62; II: 1,86; III: 1,54; IV: 1,21; V: 0,92; VI: 0,73; R: 3,42; Achsen: 4,33/3,25	
Verteilergetriebe	high: 1,00; low: -	
Karosserie	selbsttragend, Stahlblech	
Bremsen vorn / hinten	innenbelüftete Scheiben / Scheiben	
Testwagenbereifung	245/45 R 19	
Serienbereifung	245/45 R 19	
Tankvolumen / Kraftstoff	62 l / Diesel	
Anhängelast gebremst / ungebr.	2200 / 750 (Stützlast: 100) kg	
Wendekreis links / rechts	11,2 / 11,2 m	
Betriebskosten		
Abgas- / Steuerklasse	Pkw Euro 6* / Pkw Diesel	
Kfz-Steuer pro Jahr	308 Euro	
Versich.klassen HPF / VK / TK	16 / 20 / 22	
Werkstattintervalle	30 000 km / 2 Jahre	
Garantien		
Technik	7 Jahre oder 150 000 km	
Durchrostung	12 Jahre	
Mobilität	7 Jahre	
Preise		
Modell	Sportage 2.0 CRDi 185 AWD	
ABS / ESP / Airbags	S / S / 6	
Automatikgetriebe / Tempomat	1800 € / S	
Klimaautomatik	S (2 Zonen)	
17-Zoll-Aluräder / 19 Zoll	N / S	
Notrad / vollwertiges Ersatzrad	N / N	
Sitzheizung / beheizbares Lenkr.	S / S	
DAB-Radio / Bluetooth-Freispr.	950-€-Paket / S	
Lichtsensor / Regensensor	S / S	
el. Spiegel / schlüssellos. Zug.	S / S	
Parkhilfe v.+h. / Rückkamera	S / S	
3. Sitzreihe / Xenonscheinwerf.	N / S	
Metallclack / Anhängerkupplung	550 / 790 €	
Grundpreis 2017 / 2019	36 490 / 38 490 €	
N = nicht lieferbar; S = serienmäßig; * nun SCR-Kat, AdBlue; Euro 6d-Temp		
Wartung · Reparaturen · Kosten		
29 470 km	Erste Inspektion bei km-Stand 30 000, mit Öl- und Filterwechsel (Metropol Automobile, Schwabach, Stundensatz 105,91 Euro brutto)	341,13 €
60 458 km	Zweite Inspektion bei km-Stand 60 000, mit Öl-/Filterw. und neuen Bremscheiben und -belägen (323 Euro inkl. Einb.) vorn (Metropol Automobile)	949,58 €
89 668 km	Dritte Inspektion bei km-Stand 90 000, mit Öl-, Filter- und Bremsflüssigkeitswechsel sowie Navi-Update (Metropol Automobile, 113 Euro/Std.)	420,63 €
Wartungs- u. Reparaturkosten im Dauertest		1711,34 €

103166 km



„Keine Ölnebel, zupackende Bremsen, Fahrwerk ohne messbaren Verschleiß“



1 Dienstreise nach Berlin, hier vor der „Gold-Else“ (Siegessäule). **2** Schräger als Pisa: schiefer Turm von Dausenau an der Lahn; Neigung: 5,2 Grad (Pisa: knapp 4,0 Grad). **3** Auf der Rheinfähre bei Kaub. **4** Auf dem Weg zum Motodrom Halbmond: Windmühle in Norden/Ostfriesland



Dekra-Schlussinspektion

Alle Aggregate ohne jeglichen Ölnebel, auch das Differenzial hinten. Der Nürnberger Dekra-Prüfingenieur Robert Winefeld findet auch an den Traggelenken und Achslenkern keinerlei messbaren Verschleiß. Nur das so genannte Dämpfungsmaß des Stoßdämpfers vorn rechts weicht etwas ab: 0,24 - verschlissen wäre er erst bei einem Wert von 0,10. Alle Dämpfer dürften noch lange halten.



der Schale, Gepäck für zwei-einhalb Wochen, Kinderwagen, zwei große Kisten mit Technikausrüstung – da sollte sich der Audi Q5 mal eine Scheibe von abschneiden mit seinem spürbar kleineren Innenraum.“

Was die vierte Sportage-Generation vom Vorgänger erbt, ist die eher flache Grundform bei hoher Gürtellinie. Größere Fahrer ab etwa 1,85 m klagen über den kleinen Türausschnitt, stoßen sich gelegentlich den Kopf.

Weitere Kritik aus dem Fahrtenbuch: Die Federung wirkt etwas herb und spricht auf kurze Unebenheiten wie etwa Kanaldeckel barsch an. An elektronischer Bevormundung herrscht kein Mangel. So nervt das Gepiepse beim Türöffnen selbst bei abgeschaltetem Motor – die Nachbarn gucken schon ko-

Talentierte für Reisen, Familie und Wintersport

misch. Und: So etwas wie einen Offroad-Anspruch kann Kia mit diesem SUV nicht erheben. Kurios: nur 175 mm Bodenfreiheit, aber 500 mm Wattiefe wie beim klassischen Defender. Der Allradantrieb reicht für den Wintersport, für mehr nicht. Mit der Lock-Taste suggeriert Kia die Existenz einer Sperre. In Wahrheit wechselt der Rechner beim Druck auf die Lock-Taste nur in ein zupackenderes Programm, das die Hinterräder stärker am Vortrieb beteiligt. Eine 50:50-Kraftverteilung ergibt sich dadurch nicht. Dennoch schnitt der Kia im Wintertest 2017 achtbar ab: Platz vier von elf Kandidaten. ESP aus brachte übrigens mehr als die Lock-Taste.

Lob gibt's im Fahrtenbuch für den kultivierten Diesel (besser als der vieler japanischer oder deutscher Konkurrenten), die präzise Lenkung, die sinnvoll gestufte und einigermaßen präzise geführte Manuellschaltung, den besonders kleinen Wendekreis (11,2 m – kleiner als der von VW Tiguan mit 11,4 m oder Mazda CX-5 mit 11,7 m) und die moderne Ausstattung mit Verkehrszeichenerkennung (die unser aller Punktekonto geschont hat) und Querverkehrswarner. Als robust hat sich die Frontschürze erwiesen. Sie verformte sich bei zwei Parkreplem erst dramatisch, plopte dann aber in die ursprüngliche Form zurück, ohne Schäden.

Den letzten halben Stern zum vollen Fünf-Sterne-Ergebnis müssen wir dem Kia nur deshalb verweigern, weil wir schon Dauertestwagen gänzlich ohne Rostansätze am Auspuff hatten (die gibt es hier, aber unbedenklich), weil wir gar nicht einverstanden sind mit den Plastik-Verzurrösen im Laderaum, nur befestigt an der Innenverkleidung (allerdings das einzige windige Detail, das wir an dem sonst durchweg hochwertig gemachten Auto gefunden haben), und weil die Bremscheiben vorn schon ab 45 000 km zu rubbeln begannen; die Bremsbeläge arbeiteten sich etwas früh in die Scheiben hinein. Dafür sind die Bremswege kürzer als die von VW Tiguan oder Mazda CX-5. Der Tausch der vorderen Bremscheiben türmte die Rechnung der zweiten Inspektion auf 950 Euro. Soviel zum Thema billige Koreaner. Aber – merken Sie's? Es gibt keine gravierenden Kritikpunkte.

Fazit Gesamtwertung: ★★★★★

Eine makellose Vorstellung hat der Sportage IV bei uns abgeliefert. Das Vorgängermodell hatten wir 2014 auch im Dauertest – bei ihm zeigten am Ende Kupplung und Stoßdämpfer Verschleiß. Aber hier? Nichts, gar nichts. Die Koreaner haben schnell dazugelernt. [Rolf Klein]

