

## DAUERTEST-GUIDE

**DAS AUTO:** Kia Sportage 2.0 CRDi AWD Spirit, 184 PS, Sechsgang-Automatikgetriebe

**DER PREIS:** Testwagen 37 020 Euro, heutiger Preis 37 320 Euro (2.0 CRDi AWD mit 184 PS)

**DIE KOSTEN:** Verbrauch 9,4 l/100 km, Kilometerkosten 14,8 ct, Wertverlust 53,9 %



# Der Null-Fehler-SUV

So gut wie der Kia Sportage hat noch kein SUV einen Dauertest in auto motor und sport absolviert. Doch der Allradler hat auch andere Qualitäten, aber lesen Sie selbst!





Die Purple Beach liegt seit einem Brand in Wilhelmshaven



Ausflüge in den Schnee waren dank des Allradantriebs kein Problem

**Start**

**3444 km**

Der Sportage tritt bereits leicht eingefahren zum Dauertest an



**37112 km**

Die erste Inspektion ist fällig, die Bremssscheiben vorn werden erneuert



**62300 km**

Bei der zweiten Wartung kommen nur neue Flüssigkeiten und Filter ins Spiel



**63939 km**

Vorn und hinten sind die Bremsbeläge fällig, ein zusätzlicher Werkstattaufenthalt



**90731 km**

Die letzte Inspektion mit Ölwechsel, vorn werden die Bremsbeläge erneuert

**Ziel**

**103551 km**

Nach 100 107 gefahrenen Kilometern verabschiedet sich der weiße Kia Sportage

! = außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt

🔧 = Inspektion

Stop = Panne

Bestimmt ist es nicht mehr als ein Zufall, dass Fotograf Hans-Dieter Seufert den weißen Kia Sportage neben der Dornier Do 31 E1 vor dem Dornier-Museum in Friedrichshafen am Bodensee ablichtet. Doch der kompakte Kia-SUV ist genau wie der Flugzeug-Prototyp ein Senkrechtstarter. Er macht die südkoreanische Marke in Deutschland bekannt, ab 1994 ist der Sportage einer der Ersten in der Klasse der kompakten SUV, und er ist heute in Deutschland das am besten verkaufte Auto der Marke, vor dem Cee'd. Und anders als die Do 31, die seit 1970 nicht mehr abgehoben ist, verkauft sich der Kia seit dem Modellwechsel zu Beginn des Jahres weiterhin gut.

Dass so was nicht von ungefähr kommt, zeigt unser Dauertest, in dem der weiße Kia mit dem Kennzeichen F-PR 5003 genau 100 107 Kilometer zurücklegt und dabei 9438,5 Liter Dieseltreibstoff und fünf Liter Motoröl verfeuert. Und sonst? Sonst nichts.

Okay, fast nichts, denn einen Satz Wischerblätter verrubbelt er über die Distanz, und dazu je einen Satz Sommer- und Winterreifen. Die Erstausrüstung mit Hankook Optimo im Format 235/55-18 bleibt rund 51 000 Kilometer am Auto, weist dann noch eine Restprofiltiefe von 30 Prozent auf. Ähnlich sieht es bei den Winterreifen aus, die Goodyear Ultra-Grip überstehen zwei Winter und fast 50 000 km auf dem Sportage und sind mit 25 Prozent Restprofil erneuerungsbedürftig.

### Zügiger Bremsenverschleiß

Womit wir bei einem Thema wären, das unserem Sportage etwas Kummer bereitete: der vergleichsweise zügige Bremsenverschleiß. Bei jeder der drei Wartungsaufenthalte in der Werkstatt (alle 30 000 km) müssen zumindest die Bremsbeläge vorn erneuert werden, einmal sogar die vorderen Scheiben.

Nicht so praktisch auch, dass eine Verschleißanzeige fehlt, sodass eine regelmäßige Sichtprüfung der vorderen Bremsanlage angeraten erscheint. Da übrigens einmal die erforderlichen Beläge nicht sofort verfügbar sind, wird der Belagwechsel 1900 Kilometer später nachgeholt, daher der zusätzliche Werkstattaufenthalt bei knapp 64 000 km.

An der Bremsanlage gibt es ansonsten wenig auszusetzen, sie verzögert sehr ordentlich, und auch gelegentlich mitgeführte Anhänger werden locker mitgestoppt. Defekte treten an dem weißen Kia nicht auf,



weshalb er am Ende mit einem Mängelindex von null auf Platz eins in seiner Klasse zu finden ist, noch vor Skoda Yeti und Audi Q5.

Überhaupt finden die vielen Nutzer wenig Ansätze, um über die technische Hardware des Sportage zu klagen. Der Motor wird gelobt, die meisten Fahrer empfinden ihn als leise und kultiviert, nur beim Kaltstart gibt er sich etwas vorlaut, wie unter anderem Redakteur Jens Dralle anmerkt: „Bei niedrigen Außentemperaturen macht der Zweiliter-Diesel beim Kaltstart ordentlich Radau.“ Sebastian Renz hingegen beschreibt den Antrieb als „sehr angenehm und erfreulich unaufgeregt“.

Was jedoch vielen Anmerkungen zum Motor gemeinsam ist: Das etwas zurückhaltende Temperament wird bemängelt. An den objektiven Fahrleistungen liegt das nicht, der Sportage beschleunigt zum Dauertest-Ende in 9,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und ist 195 km/h schnell. Doch der Motor reagiert wenig spontan auf Gasbefehle, die weich und souverän schaltende Automatik verstärkt diesen Eindruck zudem.

Viele Fahrer sehen im unaufgeregten Auftritt der Antriebseinheit jedoch vor allem einen Vorzug des Kia, er ist ein Auto, das zu einer ruhigen, gleichmäßigen Fahrweise anregt. Was jedoch nicht so gut dazu passt, ist der vergleichsweise hohe Verbrauch. Mit 9,4 Litern im Schnitt ist der Zweiliter-Selbstzünder mäßig sparsam, und selbst bei betont ökonomischer Fahrt bleibt er meist über



„Die Navi-Bedienung ist logisch, die Telefonanbindung gelingt problemlos“

Redakteur  
Jens Dralle



„Der Kofferraum ist großzügig, die Zuladung könnte allerdings üppiger sein“

Redakteur  
Thiemo Fleck



„Der leise Diesel und die Automatik zählen zu den besten Seiten des Sportage“

Redakteur  
Heinrich Lingner

der Sieben-Liter-Grenze. Bei schnellen Autobahnetappen laufen auch schon mal über zwölf Liter je 100 km durch, da sind die 58 Liter im Vorratsbehälter zügig weggeschlurft. Unverständlich dabei: Die Reichweitenanzeige springt bei weniger als 50 km Restreichweite sofort auf null.

## Problemlose Bedienung

Doch der angenehme Antriebsstrang ist nicht der einzige Grund, aus dem der Kia gern für Langstreckenfahrten ausgefasst wurde. Das einfache, gut bedienbare Infotainment spielte ebenfalls eine Rolle. Radiosender wählen, Naviziel eintippen, all das, was in so manch anderem Auto zur ärgerlichen Suchaufgabe wird, gelingt im Kia schnell und frustfrei. Da kann man auf die nicht ganz perfekte Spracheingabe gut verzichten.

„Klar beschriftete Bedienelemente, eindeutige Analoginstrumente, griffgünstige Klimabedienung, logische Navi-Menüs, problemlose Telefonanbindung per Bluetooth und sofortige Erkennung des MP3-Players – großartig!“, lobt einmal mehr Jens Dralle. Was nicht nur ihn ein wenig verblüfft: Ist die Sprachzielführung des Navi einmal stumm geschaltet, meldet sie sich penetrant bei jedem Neustart, neuen Ziel oder jeder Stau-Umfahrung wieder zu Wort. Das ist lästig, zumal man zum erneuten Stummschalten eine Menüebene tiefer tauchen muss.

Viel Lob erhält dagegen das großzügige Raumangebot für Passagiere und Gepäck, das nicht nur Kollege

Stefan Cerchez zu schätzen weiß: „Vier Erwachsene plus Gepäck reisen bequem und mit akzeptablem Komfort“, notiert er in der Begleitkarte. Apropos Komfort: Anmerkungen über die eher ungeschmeidige Federung vor allem auf kurzen Unebenheiten sind häufiger auf den Begleitkarten zu finden. „Hoppeliges Fahrwerk“ oder „auf kurzen Wellen stößig“, heißt es dort.

Weniger Einigkeit gibt es bei der Bewertung der Sitze, nur die eher Großgewachsenen aus der Redaktion merken an, dass die vorderen Sessel etwas knapp bemessen sind. „So richtig stören nur die zu kleinen Sitze ohne merkliche Lendenunterstützung“, klagt etwa ein Redaktionsmitglied. Für die allermeisten Nutzer gibt es jedoch keinen Grund, an den Sitzen herumzumäkeln. Sie loben lieber die gute Verarbeitungsqualität, wie beispielsweise Chefredakteur Jens Katemann, der nach einer 300-km-Dienstfahrt aufschreibt: „Sehr ordentlich verarbeiteter Wagen mit toller Ausstattung, bis auf die Probleme mit kurzen Wellen alles prima.“

Alles prima, das könnte ebenso als Quintessenz unter diesem Dauertest stehen. Denn das muss ein Auto erst mal schaffen: bester SUV in der gesamten Dauertestbilanz von auto motor und sport zu werden!

Text: Heinrich Lingner

Fotos: Hans-Dieter Seufert, Jochen Albig, Thomas Fischer, Stefan Cerchez, Holger Wittich, Marcus Stier, Dino Eisele, Thiemo Fleck, Joachim Schahl

## STÖRUNGEN, WARTUNG UND REPARATUREN

km		Kosten
37 112	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilter und Material, Klimaanlage gereinigt und desinfiziert	347,05
	Bremscheiben und -beläge vorn erneuert	570,43
62 300	Inspektion mit Ölwechsel, Luftfilter, Pollenfilter, Kraftstofffilter und Material	468,71
63 939	Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	403,09
69 244	Wischerblätter schmieren	
72 704	Wischerblätter erneuert	39,90
90 731	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilter und Material	337,17
	Bremsbeläge vorn erneuert	219,89

! = außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt

! = Wartung/Inspektion; Preise in Klammern Garantiefall oder Kulanz



Für lange Reisen und größere Einkäufe war der Sportage ein begehrter Begleiter, wegen des großzügigen Laderaums und der guten Nutzbarkeit



Zwischendurch diente der Kia auch als Zugwagen für leichtere Anhänger, Reisen zu diversen Rennstrecken gehörten ohnehin zu seinem Arbeitsalltag





Der Eiffelturm ist 632 km von der Redaktionsgarage entfernt, das sind 0,6 Prozent der Dauertestdistanz

## STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Wie bereits zu Beginn des Dauertests vermutet, überzeugt der Sportage über die Distanz mit seiner ausgeprägten Unaufgeregtheit. Die Bedienung stellt keinen vor Rätsel, Infotainment und Navi sind nicht der allerletzte Schrei, funktionieren jedoch gut und unauffällig, das Automatikgetriebe ist nicht übermäßig flott, es schaltet jedoch weich und nie hektisch. Dazu passt der kult-

vierte Diesel, der nur beim Kaltstart etwas laut wird. Gute Verarbeitung und viel Platz zählen zu den weiteren Vorzügen des Sportage. Zu seinen weniger starken Seiten zählen der recht hohe Verbrauch, die auf kurzen Wellen stößige Federung, die wenig rückmeldungsfreudige Lenkung sowie der große Wendekreis. Einen Wertverlust von fast 60 Prozent gilt es zudem einzukalkulieren.

## UMFRAGE

Für künftige Dauertestberichte sind wir an Leser-Erfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Audi A6/S6
- BMW X5
- DS 5
- Ford Mondeo
- Mercedes C-Klasse
- Mercedes V-Klasse
- Nissan Qashqai
- Peugeot 308
- Renault Kangoo

- Seat Leon
- Skoda Octavia
- VW Golf

Schicken Sie Ihren Bericht per Post, Fax oder E-Mail an: auto motor und sport, zu Händen von Herrn Lucyk, Stichwort Dauertest-Umfrage, 70162 Stuttgart, Fax 07 11/182 19 18, E-Mail (bitte immer mit Angabe der Postadresse): [dauertest@motorpresse.de](mailto:dauertest@motorpresse.de)



## FAZIT

## Einwandfreie Vorstellung

Durch Defekt fiel der Kia Sportage also nicht auf, doch wie wird er uns in Erinnerung bleiben? Als zuverlässiger Weggefährte, der einen nie im Stich lässt und der darüber hinaus nie nervt. Die einfache Bedienung, das übersichtliche Interieur und die umfangreiche Ausstattung lernt man vor allem im Alltag zu schätzen, ebenso den großen Kofferraum und das sehr ordentliche Platzangebot für Passagiere.



## DATEN

## Erstzulassung 29.4.2014

Fahrgestellnummer U5YPC813DEL492058  
 km-Stand bei Übernahme 3444  
 km-Stand bei Abschluss 103 551  
 gefahrene km 100 107  
 Hubraum cm³ 1995  
 Leistung kW (PS) bei 1/min 135 (184) bei 4000  
 max. Drehmoment Nm bei 1/min 392 bei 1800  
 Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg 1706/2140

## Fahrleistungen

Beschleunigung in Sekunden Dauertest  
 Anfang/Ende  
 0 – 50 km/h 3,0/2,9  
 0 – 80 km/h 6,5/6,2  
 0 – 100 km/h 9,5/9,2  
 0 – 120 km/h 13,7/13,2  
 0 – 140 km/h 19,7/19,1  
 0 – 160 km/h 27,0/26,2  
 Zwischenspur:  
 60 – 100 km/h 5,6/5,4  
 80 – 120 km/h 7,2/7,0  
 Höchstgeschwindigkeit in km/h 195

## Verbrauch

(NEFZ-Norm) in l/100 km  
 Stadt/über Land/gesamt 9,1/6,1/7,2  
 CO<sub>2</sub>-Ausstoß 189

## Verbrauchswerte im Test

minimal 7,0  
 maximal 12,5  
 Testverbrauch (Diesel) 9,4



## MODELLPFLEGE

**März 10** Vorstellung des neuen Kia Sportage (SL) auf dem Genfer Automobilsalon.

**Aug. 10** Markteinführung in den Ausstattungslinien Attract, Vision und Spirit. Benzinmotoren: 1.6 GDI mit 135 PS; 2.0 CVT mit 163 PS. Dieselmotoren: 1.7 CRDi mit 115 PS; 2.0 CRDi mit 136 PS. 1.6 GDI und 1.7 CRDi werden nur mit Vorderradantrieb angeboten, andere Motorisierungen auch als AWD.

**Okt. 11** 2.0 CRDi mit 184 PS neu im Programm.

**Jan. 14** Facelift mit Änderungen am Frontdesign, neue LED-Heckleuchten, Änderungen am Fahrwerk und im Innenraum. 2.0 GDI mit 166 PS neu im Programm, 2.0 CVT entfällt.

**Jan. 16** Markteinführung des Nachfolgers (QL) in Deutschland

## KOSTEN

Neupreis und Schätzpreis<sup>1)</sup>

Testwagenpreis am 10.6.2014<sup>2)</sup> 37 020,–  
 Testwagenpreis am 12.2.2016<sup>2)</sup> 37 320,–  
 Schätzpreis nach 100 000 km<sup>3)</sup> 17 075,–

## Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer 378,–  
 Haftpflicht-Versicherung<sup>4)</sup> 1265,–  
 Teilkasko-Versicherung<sup>5)</sup> 536,–  
 Vollkasko-Versicherung<sup>6)</sup> 1956,–

## Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff 9438,5 Liter 11 514,97  
 Ölnachfüllmenge 5,0 Liter 89,25  
 Ölwechselmenge 24,0 Liter 396,13  
 Wartung (ohne Öl) 756,80  
 Reparaturen 1233,31  
 Reifenkosten anteilig 771,92  
 Gesamtkosten 14 762,38 Euro 14,8 Ct/km  
 Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff,  
 Öl und Reifen 1990,11 Euro 2,0 Ct/km

<sup>1)</sup> alle Preise in Euro

<sup>2)</sup> einschließlich Automatikgetriebe, Einparkhilfe, Panoramadach

<sup>3)</sup> Händlerverkaufswert

<sup>4)</sup> Typklasse 18 (100-Prozent-Prämie)

<sup>5)</sup> Typklasse 22 (ohne Selbstbeteiligung)

<sup>6)</sup> Typklasse 19 (mit 150 Euro Selbstbeteiligung)

## PLUS/MINUS

- + viel Platz für Insassen und Gepäck
- + gut nutzbarer Laderaum
- + einfache, übersichtliche Bedienung
- + sehr gut bedienbares Infotainment und Navigationssystem
- + viele Ablagen im Innenraum
- + lauffruhiger Dieselmotor
- + saubere Verarbeitung
- + ordentliche Fahrleistungen
- + weich schaltende Sechsstufenautomatik
- + große Ladeöffnung
- + sehr gute Traktion
- vergleichsweise hoher Verbrauch
- bei kurzen Anregungen stöbige Fahrwerk
- großer Wendekreis
- mäßige Übersichtlichkeit
- Handschuhfach und Türablagen etwas klein
- gefühllose Lenkung
- hoher Verbrauch
- wenig zuverlässige Tank-Reichweitenanzeige
- mäßiger Sitzkomfort für Großgewachsene



## REIFEN

Hersteller/Typ  
 Reifengröße • Satzpreis<sup>1)</sup>  
 • Laufleistung • Restprofil • Reifenkosten<sup>2)</sup>

**Hankook Optimo K415**  
 235/55 R 18 H • Erstausrüstung  
 50 926 km • ca. 30 % • keine  
**Goodyear UltraGrip 8**  
 235/55 R 18 V • 1005,70  
 49 181 km • ca. 25 % • 771,92

<sup>1)</sup> inkl. Montage; <sup>2)</sup> beinhaltet Montagekosten und anteilige Kosten für genutztes Profil

## MÄNGELINDEX

Nur einmal musste der Kia wegen abgenutzter Bremsbeläge außerplanmäßig eine Werkstatt aufsuchen, damit belegt er deutlich Platz eins beim Mängelindex unter den SUV, vor dem Skoda Yeti und dem Audi Q5.

Modell	auto motor sport Mängel- index <sup>1)</sup>	außerplan- mäßige Werkstatt- besuche/ Ausfälle	cm³/PS	Test- verbrauch in l/100 km	Kilometer- kosten in ct <sup>2)</sup>	Testwagen- Neupreis in Euro	Wert- verlust in Prozent	Veröffent- lichung in Heft/Jahr
1. Kia Sportage 2.0 CRDi AWD	0	1/0	1995/184	9,4 D	14,8/2,0	37 020,–	53,9	13/16
2. Skoda Yeti 2.0 TDI 4x4	1,5	1/0	1968/170	7,9 D	13,0/0,7	39 125,–	52,1	8/13
3. Audi Q5 2.0 TFSI	2	1/0	1984/211	12,7 S	21,9/1,9	59 795,–	43,3	11/12
4. Mercedes ML 320 CDI	3	2/0	2987/224	11,5 D	17,5/1,6	72 819,–	42,3	5/09
5. Hyundai Tucson 2.0 CRDi	5,5	3/0	1991/113	9,7 D	13,6/1,8	27 749,–	45,5	9/07
6. Mazda CX-5 2.2 Skyact.-D AWD	6,5	3/0	2191/175	9,3 D	16,0/1,9	38 920,–	48,2	9/15
7. Land Rover Discovery TDV6	7,5	3/0	2720/190	12,6 D	18,0/2,0	62 280,–	45,4	11/08
8. Dacia Duster dCi 110 4x4	8	3/0	1461/110	7,7 D	12,9/1,0	19 390,–	53,3	17/13
9. BMW X5 xDrive 35d	13,5	2/1	2993/286	12,1 D	17,8/2,2	83 590,–	47,9	7/11
10. VW Tiguan 1.4 TSI	16,5	5/1	1390/150	11,3 S	17,1/1,0	41 686,–	54,2	24/10

<sup>1)</sup> Punkteschlüssel Mängelindex: Schäden im Bereich Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie 1 Punkt. Im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk 1,5 Punkte. Einfache Starthilfe 3 Punkte. Totalausfall mit Liegenbleiben und Abschleppen 10 Punkte; <sup>2)</sup> mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten