
Fahrvorstellung Kia Sportage: Auf Europa zugeschnitten

Von Frank Wald

Am 29. Januar 2022 rollt der neue Kia Sportage zu den hiesigen Händlern. Rund 2,5 Millionen Exemplare ihres Kompakt-SUV haben die Koreaner seit dessen Debüt im Jahre 1993 weltweit verkauft, 750.000 davon in Europa. Grund genug, die fünfte Generation als exklusiv europäische Variante zu entwickeln, die anders als die globale Version deutlich kompakter ausgefallen ist. Und ebenfalls zum ersten Mal fährt diese mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb – wenn auch erst ab April nächsten Jahres. Zunächst gibt es den Tiguan-Konkurrenten nur mit Benzin- und Dieselmotoren.

Richtig gelesen, Kia setzt nach wie vor auf den Diesel-Antrieb, „weil der bei vielen Kunden immer noch sehr gefragt ist“, sagt der neue Kia-Deutschland-Geschäftsführer Thomas Djuren und beziffert den Anteil immerhin noch auf rund 20 Prozent – die sich künftig mit einem Aggregat bescheiden müssen. Es gibt nur noch den 1,6-Liter-Selbstzünder mit 136 PS (100 kW), selbstverständlich inklusive SCR-Abgasreinigung und NOx-Speicherkatalysator. Zentrum der Motorenpalette ist jetzt der Turbobenziner gleichen Hubraums, den es mit einem 48-Volt-Startergenerator mild hybridisiert mit 150 PS (110 kW) oder 180 PS (132 kW) Leistung, letzterer auch mit Allradantrieb, gibt.

Darüber hinaus stellt der 1.6 T-GDI auch die Verbrenner-Komponente für die Elektro-Versionen, bei denen im Zusammenspiel mit einer 44,2-kW-E-Maschine und einer 1,49-kWh-Lithium-Ionen-Polymer-Batterie ein Hybridmodell mit einer Gesamtleistung von 230 PS (169 kW) entsteht – das Kia allerdings (noch) nicht in Deutschland anbieten will. „Die Resonanz auf diese Antriebsart ist hier bislang sehr gering“, weiß Geschäftsführer Djuren. Außerdem wird sie im Gegensatz zum Plug-in-Hybrid staatlich nicht gefördert. Deshalb setzt der deutsche Importeur erstmals auf einen Sportage mit Stecker, der besagten Turbobenziner mit einem 66,9-kW-Elektromotor und 13,8-kWh-Akku zum Plug-in-Hybrid-Topmodell mit 265 PS (195 kW) kombiniert – allerdings eben erst ab kommenden April.

Und das lässt hoffen. Denn schon ohne zusätzliche E-Maschine lässt der Benziner, der für die erste Ausfahrt zur Verfügung stand, den Sportage in fast allen Situation gut aussehen. In die Gänge kommt die stärkere Version stets über ein wohldosiert schaltendes 7-Stufen-DCT-Doppelkupplungsgetriebe. Die Einstiegsvariante und der Diesel starten serienmäßig mit einem 6-Gangschalter. Im alltäglichen Betrieb gefällt der Antrieb mit Laufruhe und unmerklicher Präsenz, ist immer da, wenn man ihn braucht, hält sich ansonsten dezent im Hintergrund. Vorausgesetzt, man bleibt im Normalmodus des „Drive Mode Select“. Im „Sport“-Modus nervt der Motor mit überflüssigem Drehzahlanstieg und akustischen Kapriolen. Ähnliches gilt beim beherzten Tritt aufs Gas, bei dem der Wagen im besten Fall in 8,8 Sekunden auf Tempo 100 sprintet. In unserem Fall waren es glatte neun, weil der voll variable Allradantrieb (2000 Euro), den der Sportage als einer der wenigen im Kompakt-SUV-Segment anbietet, die Fuhre leicht einbremst.

Nicht zu meckern gibt es am Fahrverhalten, bei dessen Neuentwicklung Kia die Kritik am Vorgänger aufgegriffen hat. So rollt der Wagen satt und sicher ab, das Handling ist agil und die präzise Lenkung gibt ein gutes Feedback. In der von uns gefahrenen Topausführung „GT-line“ kommt dazu noch die serienmäßige elektronische Dämpferkontrolle, die Karosseriebewegungen und Lenkimpulse blitzschnell pariert und damit jedwedem Nicken und Wanken in Kurven entgegensteuert.

Weit aufregender als die technischen Spezifikationen und Fahreindrücke des neuen Kia Sportage ist allerdings seine Erscheinung. Vor allem das neue Frontdesign mit der schwarzen Kühlergrillgrafik über die gesamte Breite, flankiert von bumerangförmigen LED-

Tagfahrleuchten und Matrix-LED-Scheinwerfern springt ins Auge. Erstmals gibt es ein schwarz abgesetztes Dach (GT-Line), das mit dem Dachspoiler und der oberen Kante der C-Säule abschließend das dynamische Profil betont. Bis zu 19 Zoll große Räder tun ihr übriges für eine kraftvolle Seitenansicht. Ein echter Hingucker ist auch das konkav geformte Steilheckdesign, das von scharf geschnittenen, durch eine Leiste verbundenen „Rasiermesser“-Rückleuchten unterteilt wird.

Der Innenraum hinterlässt mit seinen hochwertig verarbeiteten Materialien und zeitgemäß neuester Technik ebenfalls einen guten Eindruck. Auffälligstes Element – zumindest ab der zweithöchsten Ausstattung Spirit – ist ein gewölbtes Panoramadisplay mit zwei Bildschirmen, seitlich eingerahmt von Lüftungsdüsen, das sich von der Fahrerseite bis weit über die Mitte des Armaturenbretts erstreckt. Der linke Bildschirm ist ein 31,2 Zentimeter großes, volldigitales Kombiinstrument mit brillantem TFT-LCD-Display, dessen Hintergrund-Grafik während der Fahrt eine passend animierte imaginäre Landschaft inklusive Tageszeitwechsel anzeigt. Der rechte Bildschirm ist ein ebenso großer 12,3-Zoll-Touchscreen (ab Ausstattung Vision), der für Fahrer und Beifahrer zentrale Schnittstelle zur Bedienung vielfältiger Funktionen wie Navigation, Audio und Infotainment ist. Software- und Karten-Updates kann der neue Sportage künftig auch drahtlos „Over the Air“ (OTA) empfangen.

Darunter gibt es eine so genannte Multi-Mode-Bedienleiste mit zwei Drehreglern und eine Reihe von Sensortasten, mit denen sowohl das Infotainmentsystem als auch die Klimaanlage gesteuert werden können. In der hochglanzschwarzen Mittelkonsole befindet sich unterhalb einer induktiven 15-Watt-Ladeschale der Drehregler fürs Getriebe (Automatik und DCT), weitere Regler und Tasten zur Fahrzeugbedienung sowie Ablagefächer und Getränkehalter.

Die schlank gestalteten Vordersitze sind komfortabel und tragen (ab Vison) an der Seite jeweils eine USB-C-Ladebuchse sowie an der Rückseite zu Kleiderbügeln geformte Kopfstützen. Obwohl mit 4,52 Meter Länge, 1,87 Meter Breite, 1,65 Meter Höhe und einem Radstand von 2,68 Meter Radstand in allen Dimensionen nur um nur wenige Zentimeter gestreckt ist das Raumangebot des SUV deutlich gewachsen. So verfügen die Hinterbänker über mehr Bein- und Kopffreiheit und der Gepäckraum fasst je nach Antriebsvariante bis zu 591 Liter. Wird die dreigeteilte Rücksitzbank (40:20:40) komplett umgeklappt, wächst das Gepäckraumvolumen auf bis zu 1780 Liter. Für sportlich-luxuriöses Flair sorgen außerdem in dem von uns gefahrenen GT-Line unter anderem Sitzbezüge mit einer Kombination aus Ledernachbildung und Veloursleder, ein unten abgeflachtes Lenkrad, Sportpedale, eine Aluminium-Zierleiste am Armaturenbrett und ein schwarzer Dachhimmel.

Bei den Assistenzsystemen schließt die fünfte Sportage-Generation an die aktuellen Ausstattungen gängiger Premiumhersteller auf. Zu den Neuerungen zählen neben sieben Airbags hier der Frontkollisionswarner mit Abbiegefunktion und der Autobahnassistent, der den Sportage mit eingestelltem Tempo mittig in der Fahrspur und den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Zusammen mit dem intelligenten Tempomat kann das System auch registrierte Tempolimits miteinbeziehen und entsprechend automatisch anpassen. Ebenfalls neu ist ein navigationsbasierter Tempomat, der mithilfe von Echtzeit-Navigationsdaten die vorgeschriebene Geschwindigkeit auf der Autobahn einstellt und sogar vor einer Kurve das Tempo frühzeitig reduziert, um danach das Fahrzeug wieder auf die eingestellte Reisegeschwindigkeit zu beschleunigen. Aus dem großen SUV Sorento sowie diversen Konzern-Modellen (Hyundai, Genesis) bekannt – und dennoch immer wieder sehens- und erwähnenswert – ist der aktive Totwinkelassistent, bei dem je nach Blinkersetzung ein rückwärtiges Kamerabild im Kombidisplay erscheint.

Keine Frage, mit der fünften Sportage-Generation rangiert Kia locker im oberen Drittel des wettbewerbsreichsten SUV-Segments und auf Augenhöhe mit Platzhirschen wie VW Tiguan, Skoda Karoq oder Opel Grandland X. Das gilt jedoch auch inzwischen für die

Preise. Zwar gehen die schon ab 27.990 Euro los, allerdings noch als 150-PS-Benziner mit Schaltgetriebe in der Basisausstattung „Edition 7“, die zwar schon 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, LED-Scheinwerfer, Klimaanlage, Smartphone-Integration und vor allem ein dickes Sicherheitspaket inklusive 7 Airbags, Spurhalte- und Stauassistent, Rückfahrkamera sowie Müdigkeits- und Frontkollisionwarner mitbringt.

Doch wer die beschriebenen Technik- und Komfort-Goodies haben möchte, sollte wenigstens mit der Ausstattung Vision (Mild-Hybrid, 12,3-Zoll-Touchscreen inklusive Navigation) ab 33.090 Euro, besser noch Spirit (gewölbtes Panoramadisplay, schwarzer Kühlergrill, Starterknopf, elektrische Heckklappe, 18-Zoll-Alus) starten. Dafür werden dann allerdings auch schon mindestens 37.090 Euro verlangt. Richtig schick und luxuriös – aber auch kostspielig – ist die außen wie innen nochmals sportlich-eigenständig gestaltete GT-Line, inklusive elektronischem Dämpfersystem, abgeflachtem Lederlenkrad, Alu-Einstiegsleisten und -Pedalerie, belüfteten Sitze und 19-Zoll-Aluräder ab 43.490 Euro. Und da ist die exklusive Zweifarblackierung für 920 Euro noch nicht mal mit drin.
(ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia