

Pressepräsentation Kia Sportage: Karrieretyp

Von Peter Schwerdtmann

Konsequent - sagt man - sind die Koreaner, auch wenn es dauert. 1998 kam Kia zu Hyundai und als Strategie galt fortan, die Hyundais sind eher die Familienautos und die Kias eher die sportlichen. So ganz durchgehalten haben beide Marke diese Linie nicht. Aber mit der vierten Generation des Kompakt-SUV Sportage wird deutlicher, wo Kia seine Zukunft sieht: bei gutem Design, guter Verarbeitung, hoch aktuellen Helferlein und einer akzeptablen Technik bei offensiver Preisgestaltung.

Für die aktuellen Modelle holte Kia europäisches Knowhow an Bord. Kia-Chefdesigner und jetzt Vizepräsident der Hyundai Kia Company ist Peter Schreyer, sein neuer Mitarbeiter (und Nachfolger?) heißt Luc Donckerwolke - beide stammen aus dem Audi-Stall. Aus der M GmbH kam Albert Biermann, der seit Mai 2015 fürs besonders Sportliche sorgen soll. Auch bei den Komponenten sind Zulieferungen aus Europa gut vertreten. So stammt der Allradantrieb der AWD-Versionen von Magna. Bei der Entstehung des Autos hat die Entwicklungsabteilung in Rüsselsheim ein Wörtchen mitzureden gehabt, und gebaut werden die Sportage für Europa im slowakischen Zilina.

Dem Kia Sportage gab Biermann bei der Vorstellung in Barcelona per Video seinen Segen mit auf den Weg nach Europa. Das war mehr als eine Referenz an den neuen Manager, denn gleichzeitig erweitert Kia die Reihe der Sportage-Varianten (Attract, Edition 7, Vision, Spirit, Platinum) um eine GT-Linie. Matt verchromter Unterfahrschutz vorn und hinten, hinten mit Diffusoroptik in Schwarz zwischen den beiden Auspuffendrohren und spezielle 19-Zoll-Räder setzen optisch die sportlichen Akzente. Das Fahrwerk wurde straffer und die Lenkung direkter abgestimmt, so dass ein agileres Handling entsteht. Rund 30 Prozent Anteil am Sportage-Verkauf der Zukunft erwartet Kia in Deutschland von der GT-Linie, fast so viel wie die 35 Prozent der Variante Spirit.

Der Name der Attract-Variante ist Programm, denn die lockt zwar auch mit den Qualitäten des Modells, aber in erster Linie mit dem Preis. Für 19 990 Euro tritt sie mit

Frontantrieb und einen 1,6-Liter-Benziner mit 97 kW / 132 PS und einem maximalen Drehmoment von 161 Newtonmetern (Nm) an. Der eignet sich fürs flotte Rollen durchs Flachland, überzeugt aber mehr mit einer in dieser Preisklasse ungewöhnlich guten Ausstattung. Angeblich wird dieses Basismodell zum Kampfpfeis von unter 20 000 Euro tatsächlich nachgefragt, wenn auch nur von weniger als einem Prozent der Käufer. Die offensive Preisgestaltung zeigt sich aber sowieso eher bei den besseren Varianten, zum Beispiel bei der GT-Line mit Sechs-Gang-Wandlerautomatik, Allradantrieb, dem Zwei-Liter-Diesel mit 136 kW / 185 PS und 400 Nm sowie einer umfassenden Ausstattung für 38 880 Euro. Wir sprechen hier von einem Wettbewerber zum VW Tiguan, für den man bei vergleichbarer Ausstattung wenigstens 5000 Euro drauflegen muss, und hat dann immer noch nicht die sieben Jahre Garantie, wie sie Kia bietet.

Bleiben wir bei den Preisen und bei der GT-Line. Für die gibt es nur wenige Pakete zu technischen Aufrüstung: die Automatik mit 1900 Euro, das Panorama-Dach für 900 Euro, für 1490 Euro gibt es den Spurwechsel-Assistenten, den Querverkehrswarner, das intelligente Parksyste, die sensorgesteuerte Heckklappe und die induktive Ladeschale für Mobiltelefone und für 890 Euro die elektrische Sitzverstellung und Sitzventilation vorn. Leder, Sitzheizung auf Vorder- und Rücksitzen und vieles mehr gehören zum Serien-Lieferumfang bei der GT-Line.

Der Sportage gehört in die Familie der hochbordigen SUV, die bereits mit ihrem Gesicht Eindruck schinden und neben Dynamik auch noch Hochtechnologie ausstrahlen. Beim Sportage ist das Licht mit den nun vom Grill abgesetzten flachen Scheinwerfern mit Xenon-Lichtlupen und besonders mit dem aufwändigen Nebellicht aus jeweils vier LED für den technischen Look zuständig, der Grill - von Kia „Tigernase“ genannt - und die kraftvoll wirkende hohe Motorhaube für die Dynamik. Am Heck unterstreichen drei horizontale Linien, darunter eine Verbindung von Rückleuchte zu Rückleuchte sowie die Schultern die Breite des SUV, die mit 1,89 Metern unverändert blieb. Die Länge wuchs um 40 Millimeter auf 4,48 Meter, der Rastand um 30 mm auf 2,67 Meter.

Innen finden - wie es sich in dieser Klasse gehört - bis zu fünf Erwachsene Platz. Bequem wird es für vier. Da auch der Kofferraum um 49 Liter auf nun 491 Liter oder auf maximal 1492 Liter gewachsen ist, erfüllt der Sportage die Ansprüche, die in seiner Klasse gestellt werden. Das überrascht nicht. Dafür fällt die neue Innenraumgestaltung umso mehr auf. Die Fensterunterkanten schwingen sich als eine Kante (Wrap around) von der einen A-Säule über den Armaturenräger zur anderen A-Säule (Audi lässt grüßen). Die Armaturen selbst sind klar und modern gestaltet, die Schalter sinnvoll geordnet und groß beschriftet. Rundinstrumente und der Touchscreen in der Mitte der Tafel liegen auf derselben Blickhöhe. Alles wirkt sachlich-modern und erweist sich als gut verarbeitet.

Das hat Stil.

Wir hatten jetzt in Barcelona fast alle der Motorvarianten ausprobiert: neben dem 1.6 GDI, den neuen 1.6 T-GDI, den 1.7 CRDi sowie den 2.0 CRDi in beiden Leistungsstufen. Uns imponierte der 185-PS-Diesel in Kombination mit der Sechs-Gang-Wandlerautomatik am meisten. Das ist ein Paket, das besonders in der GT-Line mit Agilität und Harmonie überzeugt. Der wegen der strafferen Abstimmung eintretende Komfortverlust wird davon mühelos ausgeglichen.

Hier betritt am 30. Januar in Deutschland ein ernstzunehmender Gegner für alle anderen Kompakt-SUV mit Hang zu Höherem den Markt. Auch bei den Fahrer-Assistenzsystemen beweist der Sportage seine Absicht, die Klassenkameraden hinter sich zu lassen. So sind in der Serienausstattung oder gegen bezahlbaren Aufpreis an Bord: der autonome Notbrems-Assistent mit Fußgängererkennung, der Querverkehrs-Warner, die Tote-Winkel-Überwachung, der aktive Spurhalte-Assistent, der Spurwechsel-Assistent, die Verkehrszeichen-Erkennung für Geschwindigkeitsbegrenzungen und für Überholverbote – wenn er sich denn vom Wettbewerb das Überholen verbieten lässt. Schon vom alten Modell hatte Kia im vergangenen Jahr fast 13 000 Einheiten abgesetzt. Der neue Sportage ist erst recht ein Karrieretyp. (ampnet/Sm)

Daten Kia Sportage 2.0 CRDi 185 AWD GT-Line Automatik

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,48 x 1,85 (m. Außenspiegeln 2,25) x 1,64

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Benziner, 1995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 136 kW / 185 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 1750–2750 U/min

Bodenfreiheit: 17,2 cm

Böschungswinkel: vorn 16,7°, hinten 23,9°; Rampenwinkel: 18,5°

Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,3 Liter

CO₂-Emissionen: 156 g/km (Euro 6)

Energieeffizienzklasse C

Leergewicht / Zuladung: min. 1615 kg / max. 635 kg

Kofferraumvolumen: 491–1492 Liter

Max. Anhängelast: 1900 kg

Wendekreis: 10,6 m

Räder / Reifen: 7,5 J x 19 / 245/45 R 19 98W

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 38 880 Euro

Bilder zum Artikel



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Opel Karl mit LPG.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.



Kia Sportage.
