Praxistest Kia Sportage PHEV: Perfekter Pendler bei artgerechter Haltung

Von Frank Wald, cen

Plug-in-Hybride steuern unsicheren Zeiten entgegen. Anfangs als Brückentechnologie für den Übergang in die Elektromobilität von der Industrie dankbar angenommen, um ihre Volumensegmente zu elektrifizieren und die Flottengrenzwerte einzuhalten, brechen aktuell durch den Wegfall der staatlichen Stütze die Zulassungszahlen ein. Dabei haben Teilzeitstromer wie der aktuelle Kia Sportage PHEV durchaus ihre Vorzüge – vorausgesetzt, er wird „artgerecht“ behandelt.

Und das heißt vor allem, die im Stecker-SUV verbaute 13,8 kWh-Batterie im Wagenboden nach jeder Ausfahrt immer schön wieder aufzuladen. So wird man einerseits der Idee des Antriebskonzepts, lokal und temporär CO2-frei zu fahren, gerecht – wie auch überhaupt der des E-Kennzeichens. Andererseits lassen sich die üblichen Nörgeleien gegenüber der populären Fahrzeuggattung mit dem Hinweis auf den Stecker kontern. Und obendrein, auf Grund des vergleichsweise günstigeren Stroms, auch noch ein paar Euros sparen. Auch wenn die angesichts des einphasigen Ladekabels an öffentlichen Säulen nur mit langen Standpausen erkauft sind. Immerhin entpuppt sich hier der hinten rechts angebrachte Anschluss als Gewinn, muss man doch nicht, wie bei europäischen Wettbewerbern üblich, im vorbeirauschenden Verkehr mit dem Kabel herumhantieren. Ideal ist selbstverständlich eine heimische Wallbox, womit der Viertürer voll aufgeladen mit seinen offiziell 70, praktisch gut 55 Kilometern Reichweite zum perfekten Pendlerfahrzeug wird.

Noch dazu eines, das sich sehen lassen kann und den Weg zu Arbeit, Einkauf oder Kids-Aktivitäten denkbar angenehm gestaltet. Auch anderthalb Jahre nach seinem Marktstart fällt das 4,52 Meter lange Kompakt-SUV auf. Vor allem das Frontdesign mit der schwarzen Kühlergrillgrafik über die gesamte Breite, flankiert von bumerangförmigen LED-Tagfahrleuchten und Matrix-LED-Scheinwerfern springt ins Auge. Ein Hingucker ist auch das konkav geformte Steilheckdesign, das von scharf geschnittenen, durch eine Leiste verbundenen LED-Rückleuchten unterteilt wird.

Der Innenraum hinterlässt selbst in der mittleren „Spirit“-Ausführung mit seinen hochwertig verarbeiteten Materialien und zeitgemäß neuester Technik einen guten Eindruck. Im mitgelieferten Lederpaket (1390 Euro) tragen die Sitze im oberen Teil der Rückenlehne Veloursbezüge, Nähte in Kontrastfarben und Belüftung sind ebenfalls inbegriffen. Auch die Verkleidungen an Türinnenseiten und Armaturentafel sowie Lenkrad und Lenkstockhebel fasen sich gut an.

Blickfang ist das gewölbte 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, der für Fahrer und Beifahrer als zentrale Schnittstelle zur selbst erklärenden Bedienung von Navigation, Audio und Infotainment dient.

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 2-Zonen-Klimaanlage gesteuert werden können. Griffgünstig positioniert ist in der hochglanzschwarzen Mittelkonsole unterhalb einer induktiven 15-Watt-Ladeschale der Drehregler fürs Automatikgetriebe. Dazu gesellen sich weitere Regler und Tasten sowie Ablagefächer und Getränkehalter.

Die schlank gestalteten Vordersitze sind komfortabel und tragen an der Seite jeweils eine USB-C-Ladebuchse. Obwohl gerade mal 1,87 Meter breit und 1,65 Meter hoch, schaffen 2,68 Meter Radstand auf allen Plätzen eine angenehme Geräumigkeit. Auch die

Hinterbänkler genießen ordentlich Bein- und Kopffreiheit und trotz des dualen Antriebs lassen sich hinter der elektrisch öffnenden Heckklappe üppige 540 Liter verstauen. Wird die dreigeteilte Rücksitzbank (40:20:40) komplett umgeklappt, wächst das Gepäckraumvolumen auch auf bis zu 1715 Liter.

Bei den Assistenzsystemen dockt der Sportage PHEV an den Ausstattungsumfang gängiger Premiumhersteller an, von denen die wichtigsten immer an Bord sind. Neben sieben Airbags zählen ein Frontkollisionswarner mit Abbiegefunktion sowie ein Autobahnassistent, der den Wagen mittig in der Fahrspur, den Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und zusammen mit dem intelligenten Tempomat auch registrierte Tempolimits einhält, zum Serienumfang. Allein der Auspark-Kollisionsvermeidungsassistent sowie der Ausstiegs- und Querverkehrswarner mit Notbremsfunktion müssen im Paket (1390 Euro) extra geordert werden. Darin enthalten dann auch der immer wieder sehens- und erwähnenswerte aktive Totwinkelassistent, bei dem je nach Blinkersetzung ein rückwärtiges Kamerabild recht oder links im Kombidisplay erscheint, was besonders bei schlechter Sicht, strömendem Regen oder Unaufmerksamkeit äußerst hilfreich ist.

In die Gänge kommt der Plug-in-Hybrid stets über ein wohldosiert schaltendes 6-Stufen-Automatikgetriebe, das die 195 kW (265 PS) Systemleistung je nach Bedarf auf beide Achsen verteilt. Dank des 67 kW (91 PS) starken Elektromotors an der Hinterachse ist der Allradantrieb stets präsent, um dem 1,6-Liter-Benziner bei wetterwidrigen Verhältnissen oder rutschigem Untergrund zur Seite zu stehen. Aber auch bei spontanen Beschleunigungsarien, die auf 100 km/h aus dem Stand immerhin in 8,2 Sekunden erledigt sind, sorgt das dynamische Doppel für Stabilität und Spurtreue.

Im alltäglichen Betrieb hingegen gefällt der Antrieb mit Laufruhe und unmerklicher Präsenz, ist immer da, wenn man ihn braucht und hält sich ansonsten dezent im Hintergrund. Dabei lassen sich Elektro- und Hybridmodus über eine Taste direkt anwählen und über den „Drive-und Terrain-Mode“-Drehregler fein justieren, was ohne spürbare Dissonanzen geschieht. Im 4x4-Betrieb stehen außerdem drei Programme für das Fahren auf schneebedeckten Straßen, Matsch oder sandigem Untergrund bereit.

Nichts zu meckern gibt es auch am Fahrverhalten. Der Sportage Plug-in-Hybrid rollt auf seinen serienmäßigen 19-Zoll-Walzen satt und sicher ab, das Handling ist agil und die präzise Lenkung gibt ein gutes Feedback. Die von uns gefahrenen Ausführung „Spirit“ fährt zwar immer ohne elektronische Dämpferkontrolle, doch auch in schnell gefahrenen Kurven ist das 1,9 Tonnen schwere SUV leicht zu dirigieren. Auf der Langstrecke ist die elektrische Reichweite natürlich schnell dahin und der kleine 42-Liter-Tank erzwingt vergleichsweise häufige Tankstopps. Anderseits animiert er aber auch den Fahrer zum gleichmäßigen und weniger energiefressenden Fahren. Bestwerte von knapp fünfeinhalb Litern waren so mit moderatem Tempo durchaus möglich. Auf der Autobahn wird der Verbrauch dafür aber auch schnell zweistellig. Im Mischverkehr pendelte sich der Verbrauch zwischen sechseinhalb und sieben Litern ein.

Unterm Strich überzeugt der Kia Sportage PHEV mit gefälliger Optik, guter Material- und Verarbeitungsqualität sowie seiner üppigen Geräumigkeit und Komfort- und Sicherheitsausstattung. Günstig ist das alles allerdings nicht. Der Einstieg beginnt erst ab 45.290. Dringend zu empfehlen, ist außerdem mindestens das Paket Spirit für 3700 Euro, das wesentliche Komfortdetails wie das große Cockpit-Digitaldisplay, Smart-Key mit Starterknopf oder die sensorgesteuerte Heckklappe mitbringt. Auch sind weitere Extras in der Basis gar nicht zu bekommen, wie etwa ein Leder-, Sound- sowie „Drive-Wise“-Assistenzsystempaket, mit denen sich der Preis unseres Testwagens inklusive Lackierung (650 Euro) auf die hübsche Summe von 52.210 Euro summierte – ohne staatliche Förderung ein stolzer Preis. (cen/fw)

Daten Kia Sportage 1.6 T-GDI PHEV AWD AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,52 x 1,87, x 1,65
Radstand (m): 2,69
Antrieb: R4-Turbobenziner, 1598 ccm, Elektromotor, Allrad, 6-Stufen-Automatik
Systemleistung: 195 kW / 265 PS

Systemdrehmoment: 350 Nm bei 1500–4500/min
Höchstgeschwindigkeit: 191 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,2 Sek.
Elektr. Reichweite: 70 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,1 Liter
Stromverbrauch: 16,9 kWh
CO2-Emissionen: 26 g/km
Schadstoffklasse: Euro 6d
Leergewicht / Zuladung: min. 1905 kg / max. 510 kg
Kofferraum: 540–1715 Liter
Anhängelast: 1350 kg
Basispreis: 45.290 Euro
Testwagenpreis: 52.210 Euro

Bilder zum Artikel

Kia Sportage PHEV.

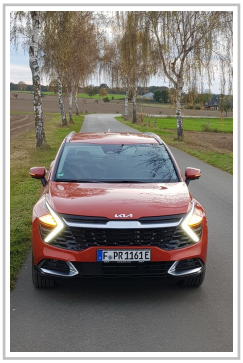
Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Kia Sportage PHEV.

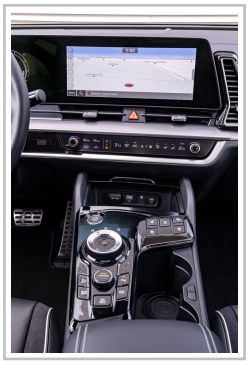
Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia



Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia

Kia Sportage PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Kia