



# Testsieger: Kia Sportage hängt Konkurrenz souverän ab

**Kia Sportage GT-line 1.6 T-GDI AWD (Benzin/Automatik); 132 kW (180 PS); Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 137 g/km. Effizienzklasse A.**

**Kia Sportage Plug-in Hybrid 1.6 T-GDI (Benzin/Strom/Automatik); 195 kW (265 PS); Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,1 l/100 km; Strom-verbrauch kombiniert 16,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission: kombiniert 26 g/km. Effizienzklasse A+++.**

**Kia Sportage Spirit 1.6 CRDi 48V AWD DCT (Diesel, Automatik); 100 kW (136 PS); Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 124 g/km. Effizienzklasse A+.**

**Kia Sportage Hybrid 1.6 T-GDI AWD (Benzin/Automatik); 169 kW (230 PS); Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 127 g/km. Effizienzklasse A.**

# DUELL MIT KABEL UND KOLBEN

Kia verpasst seinem Sportage einen Stecker. Im Duell der kompakten Plug-in-SUV trifft er auf den Opel Grandland.

**KIA Sportage**  
1.6 T-GDI PHEV AWD  
265 PS Leistung  
60 km Test-Reichweite  
ab 37.990 Euro\*  
\*Vor Förderung

**OPEL Grandland Hybrid4**  
300 PS Leistung  
50 km Test-Reichweite  
ab 51.845 Euro\*  
\*Vor Förderung



Text: Gerald Czajka, Berend Sanders, Fotos: Christoph Bötties

**R**anhalten, bevor es zu spät ist. Plug-in-Hybriden droht beim Umweltbonus nämlich das Aus, die Ampel könnte ab 2023 auf Rot umspringen. Dieses Jahr ist der Fördertopf aber noch gefüllt, es locken bis zu 7.177,50

Euro Vergünstigung (inkl. Steuer). Die gibt es für den frischen Kia Sportage Plug-in Hybrid; der Opel Grandland Hybrid4 fährt wegen des höheren Grundpreises immer noch 5.981,25 Euro Nachlass ein. Lohnen sich die Doppelherzen mit Stecker also? Das klärt der Vergleich – nicht nur in finanzieller Hinsicht, sondern auch in allen anderen Belangen.

#### DAS BIETEN SIE:

##### IM ALLTAG LIEGT DER KIA SPORTAGE LEICHT VORN

Vier Zentimeter machen hier den kleinen, aber feinen Unterschied. In jeder Dimension (Länge/Breite/Höhe) streckt sich der Kia Sportage vier Zentimeter weiter als der Grandland – und das merkt du innen. Vorn wie hinten sitzen die Passagiere etwas luftiger, stoßen große Gäste nicht so oft an ihre Grenzen und können zwischen 150 und 187 Liter mehr Gepäck einladen. Im Fond genießen wir zudem zwei Zentimeter mehr

**! Allrad, Automatik und satte Leistung – die Plug-in-SUV haben einiges zu bieten.**

Beinhöhe und eine neigungsverstellbare Lehne – im Opel hockst du doch sehr aufrecht, was auf langen Strecken kein Spaß ist.

Und wo wir gerade meckern: Die Seitenscheiben hinten verschwinden beim Opel nicht vollständig in der Tür, ein paar Zentimeter vom Glas bleiben immer stehen. Kleinigkeit, doch nervig. Wie die Ladekante innen am Opel-Kofferraum (mit viel kratzempfindlichem Hartplastik) oder der nach dem Umlegen der Fondlehne deutlich ansteigende Boden. Punkten kann der Grandland mit seinen bequemen Vordersitzen mit ausziehbarer Beinauflage – im Kia fällt die Sitzfläche einen bis sechs Zentimeter kürzer aus.

Mini-Vorteil Opel dann auch bei der Navigation. Die Karte lässt sich vollformatig in den digitalen Instrumenten aufrufen, der Fahrer muss den Blick nicht zum zentralen Bildschirm wenden. In den ebenfalls digitalen Sportage-Instrumenten bleibt ▶



**Kia Sportage:** Doppelter Bildschirmband im Sichtbereich, extravagantes Drehrad für die Automatik.



**Opel Grandland:** Schöne Wohnwelt mit zwei Monitoren auf Augenhöhe und echten Knöpfen für Wichtiges.





**Platzangebot hinten okay,** ansteigende Fensterlinie behindert Ausblick.

**KIA  
SPORTAGE  
PLUG-IN  
HYBRID**



**Ordentliche Vordersitze,** die Beinauflage fällt mit 50 Zentimetern eher kurz aus.



**Ungewöhnlich, aber ohne funktionale Vorteile:** Automatik mit Drehsteller.

▲ Der Kia Sportage setzt auf coupéhafte Linien, die Rundumsicht leidet etwas darunter.



**Fondlehne dreigeteilt** und vom Heck aus zu entriegeln, ebener Boden.



**Hinten eine Spur enger** als der Kia, Sitzposition etwas flacher über dem Boden.

**OPEL  
GRANDLAND  
HYBRID4**



**Sitze in der ersten Reihe groß** und gemütlich, Auflage für die Beine 51 bis 56 Zentimeter.



**Extravagant geformter Wählhebel** für die Automatik mit acht Stufen (Kia: 6).

▲ Der Grandland versucht ebenfalls, mit flotten Formen zu punkten. Auch hier ist die Übersicht schlecht.



**Lehne mit Fernentriegelung** und Durchreiche, Boden stark ansteigend.

der Pilot auf Richtungspfeile angewiesen. Ansonsten wirkt das Kia-System im Sportage allerdings moderner, versteht frei formulierte Anweisungen besser und kann auch die Sitzheizung/-lüftung mit Worten aktivieren. Opel muss da passen, verlangt bei Navizielen zudem zuerst nach der Straße und dann nach dem Ort.

Kaum Unterschiede dann bei der Verarbeitungsqualität. Beide Kompakt-SUV zeigen sich ordentlich zusammengesteckt, knarzen auch auf schlechten Strecken kaum. Außerhalb des Sichtbereichs fühlen sich die Kunststoffe aber etwas einfacher an – sowohl bei Opel als auch im Kia.

**SO FAHREN SIE: OPEL MIT DAMPF VORNE WEG**

Das Zusammenspiel von Benzin- und E-Maschine funktioniert in beiden Plug-ins vollkommen unauffällig und reibungslos, der Wechsel lässt sich nur hören, nicht spüren. Dank 13 Prozent Mehrleistung (300 zu 265 PS) geht der Opel aber

deutlich leichtfüßiger und engagierter zu Werke, holt sich bis Tempo 100 zwei Sekunden Vorsprung und rennt auf der Autobahn 235 km/h – der Sportage schafft nur Tempo 191.

Doch im Grunde taugen die Stecker-SUV eh nicht zum Sport, der kleine Akku (Opel 13,2/Kia 13,8 kWh) ist nämlich schnell leer, und dann wird es durstig. Also lieber auf gemütlich machen und die Stromvorräte intelligent verwalten.

Der Kia schafft im Test immerhin 60 Kilometer ohne Verbrenner, lässt sich serienmäßig mit 7,2 kW laden, schwächelt aber beim Rekuperieren. Wer intensiver per Motorbremse laden will, muss den Fahrmodus Eco wählen. Der Opel kann dagegen in jedem Fahrprofil stärker rekuperieren, weil er die Fahrstufe „B“ kennt. Allerdings kostet der 7,4-kW-Lader bei Opel stolze 500 Euro Aufpreis und der 300-PS-Grandland kommt elektrisch nur 50 Kilometer weit.

Unausgewogen zeigt sich der Opel beim Fahrwerk. ▶



**Kia Sportage:** Der 1.6er leistet 180 PS, die E-Maschine steuert weitere 91 PS dazu, Allrad über hydraulische Lamellenkupplung.



**Stromanschluss** auf der rechten Seite, Tank entsprechend links.





24-2022 / 15.06.2022

VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Opel Grandland



Zwischen schwindelerregendem Schaukeln auf welliger Piste und störrischem Stuckern auf Flickenteppichen mag der Opel vor allem die gelassene Gangart. Dann fällt auch die extrem leichtgängige und synthetische Lenkung weniger auf. Der Kia spendiert immerhin den angenehmeren Lenkwiderstand, liefert allerdings auch wenig Rückmeldung. Das Fahrwerk haben die Koreaner straffer und insgesamt verbindlicher abgestimmt.

**Am Ende erscheint der Kia Sportage dann doch mutiger designt.**

**DAS KOSTEN SIE: KIA TEUER, OPEL NOCH VIEL MEHR**  
Opel verlangt für den Hybrid4 tatsächlich über 50.000 Euro, im Testtrimm ist der Grandland fast 7.000 Euro teurer als der Sportage. Bei der Garantie trauen sich die Rüsselsheimer dennoch nur zwei Jahre. Kia bietet wie gewohnt sieben Jahre, ruff aber alle 15.000 Kilometer beziehungsweise jährlich zur Wartung (Opel: alle 30.000 km/jährlich).



**Opel Grandland: Auch mit 1,6er-Turbo, hier 200 PS stark. Dazu E-Motor vorn mit 110, hinten mit 113 PS. Allrad elektrisch.**



Ladeklappe links, Stecker ragt eventuell in die Fahrbahn.

**PLATZIERUNG**

Punkte maximal 800



**1.**



**559 Punkte**

**Kia Sportage** Mehr Platz, mehr Komfort und dann auch noch günstiger - der Sportage lässt sich den Sieg nicht nehmen.

**2.**



**553 Punkte**

**Opel Grandland** Der bärenstarke Antrieb kann die Schwächen bei Komfort und Raumausnutzung nicht ausgleichen; daher nur Zweiter.

**FAZIT**

Zwei grundsätzlich gute Kompakt-SUV werden als starke Plug-in-Hybride zwar schneller, aber nicht unbedingt besser. Der Doppelherz-Antrieb wiegt schwer und kostet enorm viel Geld. Wenn es aber ein Plug-in sein soll, dann empfehlen wir den ausgewogeneren und günstigeren Kia Sportage.

**WERTUNGEN**

	max. erreichbare Punktzahl	KIA Sportage	OPEL Grandland
<b>KAROSSERIE</b>			
Platzangebot vorn	15	12	11
Platzangebot hinten	15	11	10
Raumgefühl	5	4	4
Kofferraum	15	11	8
Variabilität	10	6	5
Zuladung	10	7	7
Anhängelast	5	2	2
Übersichtlichkeit	10	6	6
Qualitätseindruck	20	16	16
Funktionalität	10	8	7
Sicherheitsausstattung	10	6	5
<b>KAROSSERIEWERTUNG</b>	<b>125</b>	<b>89</b>	<b>81</b>

<b>KOMFORT</b>			
Einstieg	10	7	7
Sitzposition	10	7	7
Sitze vorn	15	10	12
Sitze hinten	10	8	7
Bedienbarkeit	10	7	7
Federung	30	23	21
Innengeräusch (Messwert)	10	8	8
Geräuscheindruck	10	7	8
Komfortausstattung	15	15	15
Klimatisierung	10	8	6
Assistenzsysteme	20	15	12
<b>KOMFORTWERTUNG</b>	<b>150</b>	<b>115</b>	<b>110</b>

<b>ANTRIEB</b>			
Beschleunigung	15	12	14
Zwischenspur	15	12	13
Höchstgeschwindigkeit	5	3	4
Laufkultur	10	6	7
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	6	6
Getriebe	15	12	12
Aufladen/Tanken	15	12	12
Verbrauch/Energiekosten	30	22	22
Reichweite	10	6	6
<b>ANTRIEBSWERTUNG</b>	<b>125</b>	<b>91</b>	<b>96</b>

<b>FAHRDYNAMIK</b>			
Fahrsicherheit	20	18	18
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	15	14
Lenkung	20	15	14
Traktion	5	5	5
Wendekreis	10	4	6
Bremsen	20	17	13
<b>FAHRDYNAMIKWERTUNG</b>	<b>100</b>	<b>79</b>	<b>75</b>

<b>CONNECTED CAR</b>			
Telefon	10	10	10
Navigation	25	14	15
Onlinefunktionen/Apps	20	15	15
Audio	10	10	10
Sprachsteuerung	10	7	5
<b>CONNECTED-CAR-WERTUNG</b>	<b>75</b>	<b>56</b>	<b>55</b>

<b>UMWELT</b>			
Außenabmessungen	15	7	7
Leergewicht	20	12	12
Test-CO <sub>2</sub> -Ausstoß	20	15	15
Außengeräusche	5	4	3
Umwelttechnik	40	16	17
Umweltwertung	100	54	54
<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>	<b>675</b>	<b>484</b>	<b>471</b>
<b>PLATZIERUNG EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>		<b>1.</b>	<b>2.</b>

<b>KOSTEN</b>			
Preis	75	45	37
Wiederverkauf*	10	5	4
Steuer/Versicherung	15	9	9
Wartung	10	2	5
Garantien	15	14	7
<b>KOSTENWERTUNG</b>	<b>125</b>	<b>75</b>	<b>62</b>
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>800</b>	<b>559</b>	<b>533</b>

<b>PLATZIERUNG</b>			
Preis in Euro		<b>1.</b>	<b>2.</b>
Preis pro Wertungspunkt in Euro		48,090	54,960
		86,03	103,11
<b>PREIS-LEISTUNGS-SIEGER</b>		<b>1.</b>	<b>2.</b>

\* ermittelt von SCHWABE, Mehr zum Thema Fahrzeugbewertung finden Sie auf [www.autobild.de/testwert](http://www.autobild.de/testwert)



# PRAKTISCHE ENERGIEWENDE



**KIA SPORTAGE**  
1,6 T-GDI PHEV  
265 PS, 191 km/h, 5,2 l S  
+ 6,9 kWh/100 km,  
44.390 Euro

**MITSUBISHI ECLIPSE**  
CROSS PHEV  
188 PS, 162 km/h, 6,3 l S  
+ 6,9 kWh/100 km,  
39.990 Euro

**CUPRA FORMENTOR**  
VZ 1,4 e-Hybrid  
245 PS, 210 km/h, 5,2 l S  
+ 6,4 kWh/100 km,  
45.380 Euro

Mit ihren praktischen SUV-Karosserien und effizienten Plug-in-Hybrid-Antrieben passen der Kia Sportage, der Cupra Formentor und der Mitsubishi Eclipse Cross voll in unsere Zeit. Im Vergleichstest stellen die drei Rivalen ihre weiteren Qualitäten unter Beweis. Wer zieht hier wem den Stecker?

Text: Marcel Kühler, Fotos: Zbigniew Mazar

**S**UV haben ihren Ruf als Umweltsünder spätestens mit dem vermehrten Aufkommen von effizienten Plug-in-Hybrid-Modellen, die zumindest kurze Strecken lokal emissionsfrei zurücklegen können, erfolgreich hinter sich gelassen. Angesichts der Beliebtheit solcher Fahrzeuge ist es also kein Wunder, dass Kia die neue Sportage-Generation, die es mit klassischen Verbrennern bei uns seit Januar 2022 zu kaufen gibt, ebenfalls um ein teilelektrisches Derivat ergänzt. Im ersten Vergleichstest stellt sich der koreanische Teilzeitstromer dem Cupra Formentor und dem Mitsubishi Eclipse Cross.

## KAROSSERIE

Der aktuelle Kia Sportage gehört sicherlich zu den geräumigeren Modellen seiner Klasse. Er bietet wie der Mitsubishi auch in Reihe eins zu allen Seiten hin reichlich

Bewegungsfreiheit und jede Menge Luft über den Frisuren der Passagiere. Das Platzangebot im Fond ist in diesem Umfeld sogar konkurrenzlos, da er nicht nur mehr Knieraum als der Formentor und der Eclipse Cross bereitstellt, sondern auch die üppigste Kopffreiheit. Überhaupt wirkt der Cupra im direkten Vergleich deutlich mehr auf Taille geschnitten als seine Wettbewerber. Ein Eindruck, der zusätzlich durch die äußerst hohen Türbrüstungen untermauert wird. Darüber hinaus hat der sportliche Spanier mit 345 Litern Fassungsvermögen den kleinsten Kofferraum im Test. Zum Vergleich: Der Kia schluckt 540 Liter Gepäck. Und auch beim maximalen Ladevolumen macht dem Koreaner niemand etwas vor. Legt man die dreigeteilte Rücksitzlehne um, entsteht eine beinahe ebene Fläche, auf der bis zu 1.715 Liter

Transportgut mitgeführt werden können. In dieser Disziplin das eindeutige Schlusslicht ist der Mitsubishi mit 1.108 Litern.

Dass der außergewöhnlich gestaltete Japaner das dienstälteste SUV im Testfeld ist, wird indes anhand der Sicherheitsausstattung offensichtlich. Automatisierte Fahrfunktionen, Aufmerksamkeitswarner, aktive Spurhalteassistenten oder komplexe Matrix-Lichtsysteme? Fehlanzeige – ganz im Gegensatz zu den Konkurrenten, die solche Errungenschaften teilweise sogar serienmäßig mitbringen.

Ebenfalls ab Basis liefert Kia eine trotz der Funktionsfülle recht einfache Bedienung. Einziger Kritikpunkt: Die einzelnen Menü-Symbole unterscheiden sich farblich nicht und sind generell sehr klein geraten. Sie während der Fahrt zu treffen, ist schwierig. Im Vergleich zu dem wenig benutzerfreundli-

chen Bediensystem im Cupra, das mit verspielten Icons, verquarzter Klimabedienung und einem wenig berührungsempfindlichen, teils regelrecht trägen Touchscreen nervt, ist die Handhabung des Kia aber geradezu famos.

## FAHRKOMFORT

Ohne allzu viel Gepäck an Bord hinterlässt die konventionelle Federung des Mitsubishi einen ordentlichen Eindruck. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten bügelt der Eclipse Cross die meisten Fahrbahnschäden wirkungsvoll aus. Bei langsamer Fahrt dringen Asphaltflicken, Schlaglöcher und Co jedoch zuweilen recht deutlich in die Fahrgastzelle durch. Der Cupra und der Kia hingegen verfügen serienmäßig über elektronisch geregelte Dämpfer – allerdings mit komplett unterschiedlicher Grundabstimmung. ▶



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Cupra Formentor und Mitsubishi Eclipse

**KIA SPORTAGE**



Hochmodernes Cockpit, weitgehend intuitive Bedienung, hochwertige Materialauswahl.



Die Lehnen der Sitze beinhalten USB-Anschlüsse für die Fondpassagiere.



Gestochen scharfer Kombiinstrumenten-Screen.



Großer Bildschirm, übersichtliche Kraftflussanzeige.



Hinten bietet der Sportage am meisten Platz. Kurze Beinauflage.



Die Systemleistung beträgt 265 PS. Rein elektrisch fährt der Kia im Test 50 Kilometer weit.



Sehr gut: 33,5 Meter für die Vollbremsung aus 100 km/h.

Der Koreaner verwöhnt auf langen Strecken mit seiner angenehmen Federung.





VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Cupra Formentor und Mitsubishi Eclipse

**CUPRA FORMENTOR**



Die hohen Türbrüstungen schränken das Raumgefühl ein. Tiefe Sitzposition.



Die komfortablen Sportsitze gehören zum Serienumfang.



Der Touchscreen reagiert recht zäh. Praktische Ablagen.



Auf der Rückbank sitzt es sich am gemütlichsten.



Der Cupra verfügt ebenso wenig über eine Schnellademöglichkeit wie der Kia.



Die Brembo-Bremsanlage kostet 2.530 Euro extra.

Der Cupra begeistert mit agilem Handling und einem flotten und effizienten Antriebspaket.

Während der Koreaner Bodenwellen, Kanten oder Schlaglöcher in den meisten Fällen konsequent von seinen Passagieren fernhält, markiert der Spanier den straffen Dynamiker. Zwar liegt der Südeuropäer angenehm satt auf der Straße, lässt sich im Gegenzug aber schon durch kleinere Anregungen, wie kurze Wellen auf der Autobahn, aus der Ruhe bringen. Immerhin beruhigt sich die Karosserie im Anschluss umgehend wieder – bis zur nächsten Fahrbahnebenheit.

Im Gegenzug verwöhnt der Cupra Formentor mit den bequemsten Sitzen im Test. Seine serienmäßigen Sportsitze bieten jede Menge Seitenhalt und bescheren stressgeplagten Rücken aufgrund der herausragenden Polsterung auch auf langen Strecken Entspannung. Und auch auf der Rückbank sitzt es sich komfortabler als bei den Wettbewerbern.

**MOTOR/GETRIEBE**

Das Antriebspaket besteht bei Cupra Formentor und Kia Sportage aus jeweils einem Vierzylinder-Turbobenziner sowie einer permanenterregten Synchronmaschine. Mitsubishi hingegen geht einen gänzlich anderen Weg. Neben einem 2,4-Liter-Benziner ohne Turbo, der im Atkinson-Zyklus arbeitet, kommt an Vorder- und Hinterachse jeweils ein permanent-erregter Synchronmotor mit 82 beziehungsweise 95 PS zum Einsatz. Bei moderater bis mittlerer Leistungsanforderung arbeitet das System als serieller Hybrid – der Vierzylinder produziert dann Strom, den die beiden E-Maschinen in Vortrieb umwandeln. Unter Volllast und bei höheren Autobahngeschwindigkeiten wechselt das System dann in den parallelen Hybrid-Modus, und der Benzinertreibt ebenfalls aktiv die Vorderräder an. Im direkten Vergleich mit den beiden Wettbewerbern erweist sich das komplexe Antriebspaket des ▶





VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Cupra Formentor und Mitsubishi Eclipse

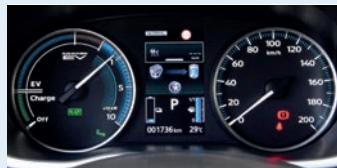
**MITSUBISHI ECLIPSE**



Im Eclipse-Cockpit findet man sich gut zurecht. Ordentliche Verarbeitung.



Die weich gepolsterten Sitze dürften mehr Seitenhalt bereitstellen.



Klassische Digital-Rundinstrumente.



Übersichtliche Antriebsdiagramme.



Viel Knieraum im Fond. Über dem Scheitel wird's eng.



Der Eclipse bietet im Test als einziger eine DC-Schnelllademöglichkeit.



Der Kaltbremsweg aus Tempo 100 beträgt 37,7 Meter.

Nach Abzug der Förderprämie kostet der Japaner lediglich 30.990 Euro.

Japaners allerdings als weniger leistungsfähig und gleichzeitig auch noch als durstiger. Der Eclipse Cross benötigt immerhin 10,1 Sekunden für den Standardsprint auf Tempo 100. Der Cupra absolviert diese Übung in nur 6,5 Sekunden, der Kia in 7,4 Sekunden. Und während der Formentor und der Sportage mit 5,2 Litern Kraftstoff auf unserer Testrunde auskommen, gönnt sich der Eclipse Cross 1,1 Liter mehr von dem in diesen Tagen überaus kostspieligen Super.

Wie bereits erwähnt, sind alle drei geräumigen SUV dazu in der Lage, brauchbare Strecken ohne den Verbrennungsmotor zurückzulegen. Das reduziert dann die Kosten im Alltag. Der Cupra ermöglicht eine rein elektrische Reichweite von immerhin 48 Kilometern, der Kia von 50 Kilometern. Der Mitsubishi Eclipse schafft zwar nur 40 Kilometer, bietet aber als einziger eine Schnellademöglichkeit über einen CHAdeMO-Anschluss mit bis zu 50 Kilowatt. 80 Prozent Akku-Stand sind so unter Idealbedingungen an einer entsprechenden Ladesäule bereits nach etwa 25 Minuten wieder erreicht.

**FAHRDYNAMIK**

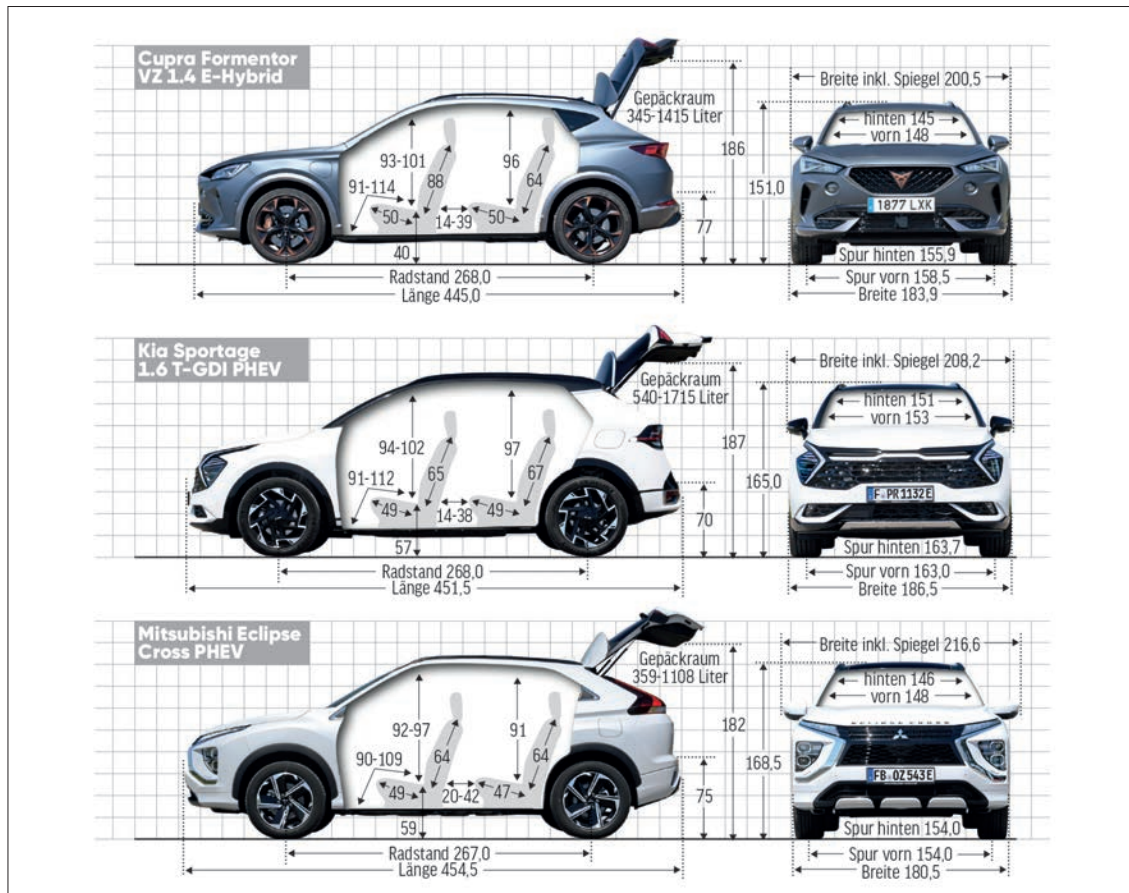
Die noch junge spanische Marke Cupra versteht sich als sportliche Alternative zu Seat. Das spürt man im Formentor bereits nach wenigen Kurven. Der fünf-türige Crossover, übrigens das erste komplett eigenständige Modell des Herstellers, lässt sich dank der angenehm mitteilungs-freudigen, direkt ausgelegten Lenkung präzise positionieren, schwenkt agil und leichtfüßig in Kurven ein und baut in der Folge vergleichsweise hohe Querkräfte auf. Mit gezielten Lastwechselln lässt sich – zumindest bei deaktiviertem ESP – zudem das Heck bereitwillig zum Tanz auffordern, das sich dann elegant mit in die Kurve eindreht. Darüber hinaus hat der mit 1.654 Kilo ▶





## VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Cupra Formentor und Mitsubishi Eclipse

## ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



wieder zum Stehen – ein absoluter Spitzenwert! Selbst der Cupra, der den Vergleichstest mit einer 2.530 Euro teuren Brembo-Sportbremsanlage an der Vorderachse bestreitet, benötigt für dieselbe Übung 1,1 Meter mehr Strecke. Auch in dieser Disziplin ist der Mitsubishi Eclipse Cross wieder das Schlusslicht, der mit kalten Komponenten 37,7 Meter für eine Vollbremsung aus 100 km/h benötigt.

## UMWELT / KOSTEN

Solange es den Umweltbonus für Plug-in-Hybride noch gibt, lässt sich beim Kauf eines solchen Fahrzeuges reichlich Geld sparen. So beläuft sich die Vergünstigung beim Cupra Formentor VZ 1.4 E-Hybrid und beim Kia Sportage 1.6 T-GDI PHEV auf jeweils 7.178 Euro. Sie setzt sich zusammen aus 4.500 Euro staatlichem Anteil und dem Herstelleranteil in Höhe von 2.678 ▶

Leergewicht vergleichsweise schlanke Formentor trotz fehlendem Allradantrieb nur selten mit Traktionsproblemen zu kämpfen. In Summe dieser Eigenschaften setzt der Spanier daher im Handling eine überlegene Bestzeit und durchreißt zudem den Slalom-Parcours mit Abstand am schnellsten. Die beiden Konkurrenten verfügen zwar über traktionsstarke Allradantriebe, können diese im Handling allerdings nicht zu ihrem Vorteil nutzen. Der Kia Sportage, erst recht aber der Mitsubishi Eclipse Cross – beide erheblich schwerer als der Cupra – lenken ungleich träger ein und bekunden ihren Unmut gegenüber allzu hohen querdynamischen Ambitionen mit einer kräftigen Tendenz zum Untersteuern.

Ein äußerst wichtiges Glanzlicht kann der Kia Sportage dennoch setzen: Nach erfolgter Vollbremsung aus Tempo 100 kommt der Koreaner mit kalter Anlage nach nur 33,5 Metern

## CONNECTIVITY

- Der **Kia Sportage Plug-in Hybrid** bietet – wie für die koreanische Marke typisch – jede Menge Auto fürs Geld. Somit gehören auch viele Multimedia-Funktionen zur Grundausstattung. Wie beim Cupra Formentor ist neben einem DAB-Radio und einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung auch ein integriertes Navigationssystem mit an Bord. Sogar Apple CarPlay und Android Auto sind beim Kia standardmäßig dabei. Teuer hingegen wird es für den, der eine induktive Ladefläche haben möchte. Er muss schließlich 3.700 Euro fürs Spirit-Paket berappen. Praktisches Gimmick für Fondpassagiere: In den Rückenlehnen der Vordersitze sind USB-C-Buchsen eingearbeitet, über die sich mobile Endgeräte flott wieder aufladen lassen.
- Der **Cupra Formentor VZ 1.4 e-Hybrid** ist das teuerste Modell in diesem Vergleichstest. Allein deshalb schon darf der Kunde eine umfangreiche Serienausstattung erwarten, zu der heute auch umfassende Connectivity-Funktionen gehören. Das serienmäßig im Spanier enthaltene Multimedia-Modul erfüllt diesen Anspruch voll und ganz. Neben diversen Anschlussmöglichkeiten (USB-C) sowie dem heute längst obligatorischen digitalen Radioempfang gehört auch eine Bluetooth-Schnittstelle inklusive Freisprecheinrichtung dazu. Ebenfalls standardmäßig an Bord des Cupra: ein Online-Navigationssystem und eine induktive Ladefläche für Smartphones. Kostenpflichtig ist hingegen die Integration des Handys (260 Euro).

- Der **Mitsubishi Eclipse Cross PHEV** ist das mit Abstand günstigste Angebot in diesem Testfeld. Im Gegenzug muss der Kunde im Vergleich zu den Wettbewerbern einige Einbußen bei der Serienausstattung hinnehmen. Dies betrifft auch die Connectivity. Zwar bringt der Japaner von Haus aus DAB, eine Bluetooth-Schnittstelle und die Smartphone-Integration für Apple- und Android-Geräte mit. Das recht betagt wirkende Navigationssystem gibt es aber erst mit der Ausstattung Plus, für die ein Aufpreis von 3.600 Euro zu entrichten ist. Darin enthalten sind auch Remote-Fahrzeugfunktionen. Online-Funktionen, die über eine integrierte SIM-Karte ins Auto gelangen, sind für den Eclipse Cross im Gegensatz zur Konkurrenz nicht erhältlich.



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage gegen Cupra Formentor und Mitsubishi Eclipse

Euro (brutto). Mitsubishi verdoppelt die staatliche Förderung kurzerhand aus eigenem Antrieb, sodass der Eclipse Cross bereits für 30.990 Euro zu haben ist – ein in diesem Testumfeld konkurrenzloses Angebot, das dem Asiaten den hauchdünnen Sieg im Kostenkapitel einbringt. Mit den testrelevanten Extras kostet der Formentor 9.742 Euro mehr. Der Sportage liegt 6.222 Euro über dem Japaner. Angesichts etwaiger Lieferverzögerungen ist es besonders wichtig zu wissen: Der staatliche Anteil kann erst beantragt werden, sobald das Fahrzeug zugelassen wurde. Nach jetzigem Stand soll die Innovationsprämie für Plug-in-Hybride vom Bund nach dem 31.12.2022 auslaufen.

Einfacher zu kalkulieren sind die laufenden Kosten, die die Familienautos mit sich bringen. Und diese liegen mit Ausnahme der durchweg recht hohen Werkstattkosten auf einem eher niedrigen Niveau, was natürlich auch an den moderaten Verbräuchen an Sprit und elektrischer Energie liegt. Darüber hinaus halten sich die Versicherungskosten im Rahmen – allen voran für den Formentor, für

den jährlich 363 Euro Haftpflicht und 730 Euro Kaskoversicherung zu entrichten sind. Eine Besonderheit des Sportage ist die vorbildliche siebenjährige Garantie, die Kia auf all seine Fahrzeuge gewährt.

FAZIT

**Aus diesem Trio moderner Plug-in-Hybride ragt ein klarer Sieger heraus: Kia Sportage 1.6 T-GDI PHEV.**

Der Koreaner glänzt mit der in Summe geräumigsten Karosserie, dem angenehmsten Fahrkomfort und der großzügigen Herstellergarantie. Außerdem setzt der Sportage beim Bremsen ein dickes Sicherheits-Ausrufezeichen. Fahrdynamisch ambitionierte SUV-Freunde dürften mit dem zweiplatzierten Cupra Formentor 1.4 e-Hybrid glücklicher werden, der sich mit reichlich Elan durch kurvenreiches Gebiet dirigieren lässt und den flottesten Antrieb aufweist. Allerdings ist der sportliche Spanier mit Abstand das teuerste SUV im Test. Der günstige Preis ist hingegen die große Stärke des Mitsubishi Eclipse Cross, der sich in der Endabrechnung dennoch mit dem dritten Rang begnügen muss. Vor allem die trägen Fahrleistungen und -eigenschaften, aber auch die rudimentäre Sicherheitsausstattung vereiteln eine bessere Platzierung.



WERTUNGEN

	max. erreichbare Punktzahl	CUPRA Formentor	KIA Sportage	MITSUBISHI Eclipse
<b>KAROSSERIE</b>				
Raumangebot vorn	100	74	80	81
Raumangebot hinten	100	65	71	66
Übersichtlichkeit	70	49	52	51
Bedienung/Funktion	100	78	90	86
Kofferraumvolumen	100	31	58	29
Variabilität	100	36	39	29
Zuladung/Anhängelast	50/30	33	43	30
Sicherheitsausstattung	150	95	98	65
Qualität/Verarbeitung	100/100	145	149	142
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>606</b>	<b>680</b>	<b>579</b>

<b>FAHRKOMFORT</b>				
Sitzkomfort vorn	150	133	126	124
Sitzkomfort hinten	100	76	72	73
Ergonomie	150	77	75	76
Innengeräusche	50	48	51	51
Geräuscheindruck	100	62	66	64
Klimatisierung	50	41	44	40
Federung leer	200	136	143	138
Federung beladen	200	135	137	133
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>708</b>	<b>714</b>	<b>699</b>

<b>MOTOR / GETRIEBE</b>				
Beschleunigung	150	124	117	97
Höchstgeschwindigkeit	130	63	52	36
Getriebeabstufung/Schaltung	100	85	88	82
Kraftentfaltung	50	36	33	29
Laufkultur	100	78	74	75
Verbrauch	300	212	210	194
Reichweite elektrisch	20	2	2	2
Reichweite gesamt	100	46	66	52
Laden/Tanken	25	15	16	22
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	22	22	25
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>683</b>	<b>680</b>	<b>614</b>

<b>FAHRDYNAMIK</b>				
Handling	150	75	63	40
Slalom	100	70	50	44
Lenkung	100	87	82	79
Geradeauslauf	50	38	40	40
Dosierbarkeit der Bremse	30	19	19	18
Bremsweg kalt	150	104	115	74
Bremsweg warm	150	103	108	76
Traktion	100	42	84	82
Fahrsicherheit	150	126	130	130
Wendekreis	20	12	9	14
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>676</b>	<b>700</b>	<b>597</b>

<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>	<b>4000</b>	<b>2673</b>	<b>2774</b>	<b>2489</b>
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

<b>KOSTEN / UMWELT</b>				
Bewerteter Preis <sup>1)</sup>	675	154	167	195
Wertverlust <sup>2)</sup>	50	12	14	13
Ausstattung	25	22	22	21
Multimedia	50	35	36	27
Garantie/Gewährleistung	50	28	44	35
Werkstattkosten <sup>3)</sup>	20	14	14	13
Steuer	10	10	10	10
Versicherung	40	34	33	32
Kraftstoff	55	47	47	43
Emissionen	25	13	12	11
<b>KAPITELWERTUNG</b>	<b>1000</b>	<b>369</b>	<b>399</b>	<b>400</b>

<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>5000</b>	<b>3042</b>	<b>3173</b>	<b>2889</b>
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

<b>PLATZIERUNG</b>		<b>2.</b>	<b>1.</b>	<b>3.</b>
--------------------	--	-----------	-----------	-----------

<sup>1)</sup> inkl. Testwagen-Optionen, <sup>2)</sup> ermittelt durch DAT (vier Jahre Haltdauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), <sup>3)</sup> ermittelt durch ADAC

TESTVERBRÄUCHE

	CUPRA Formentor	KIA Sportage	MITSUBISHI Eclipse
WLTP-Verbrauch	1,5 l + 15,9 kWh	1,1 l + 16,9 kWh	2,0 l + 17,9 kWh
Min. Verbr. Test	3,8 l + 12,8 kWh	3,6 l + 13,8 kWh	4,9 l + 13,8 kWh
Reichw., elektr.	48 km	50 km	40 km
<b>TESTVERBRAUCH</b>	<b>5,2 LS + 6,4 KWH</b>	<b>5,2 LS + 6,9 KWH</b>	<b>6,3 LS + 6,9 KWH</b>

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.



# MUT ZUR BRÜCKE

Ob die Förderung für Plug-in-Hybride eine Zukunft hat, ist ungewiss. Dennoch erfreut sich diese Brückentechnologie großer Beliebtheit. In welchem der vier Kompakt-SUV sie wie gut funktioniert, klärt der Vergleichstest.

## IM VERGLEICH

### KIA SPORTAGE PLUG-IN HYBRID

265 PS, 191 km/h,  
Basispreis 44.390 Euro,  
7.178 Euro Förderung

### OPEL GRANDLAND HYBRID4

300 PS, 235 km/h,  
Basispreis 51.845 Euro,  
5.981 Euro Förderung

### TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

306 PS, 180 km/h,  
Basispreis 47.490 Euro,  
7.178 Euro Förderung

### VOLVO XC40 RECHARGE T5

261 PS, 180 km/h,  
Basispreis 48.900 Euro,  
5.981 Euro Förderung



Prognosen sind schwierig, vor allem dann, wenn sie die Zukunft betreffen.“ Dolles Zitat, oder? Nur der Urheber liegt weitgehend im Nebel, was beweist, dass auch der Blick in den Rückspiegel nicht immer Klarheit bringt. Karl Valentin soll es gesagt haben, ebenso Mark Twain, Winston Churchill, Georg Michael Lichtenberg – oder ein unbekannter Däne.

Und was hat das nun mit den vier Plug-in-Hybriden dieses Vergleichstests zu tun? Bundeswirtschaftsminister Habeck hat mal laut gedacht und die Möglichkeit in den Raum gestellt, die staatliche Förderung der Stecker-Hybride Ende des Jahres 2022 auslaufen zu lassen.

Wann und ob das entschieden wird? Man weiß es nicht. Diese laut gedachte Option raubt natürlich jede Planungssicherheit, denn aktuell verspricht nur Toyota eine Lieferung noch in diesem Jahr, wenn der RAV4 PHEV vor Mitte Juli

bestellt wird. Und es geht ja um viel Geld: Der staatliche Anteil der Förderung beträgt 4.500 Euro bei einem Netto-Listenspreis von unter 40.000 Euro (Kia und Toyota). Liegt der Basispreis netto über dieser Marke wie beim Opel und beim Volvo, reduziert sich der staatliche Zuschuss auf 3.750 Euro. Da ist es nur ein schwacher Trost, dass Opel und Toyota bekräftigen, ihren Anteil an der Prämie, 2.231 Euro beim Grandland und 2.678 Euro beim RAV4, auch 2023 zu verrechnen. Kia sichert das nur für Exemplare des Sportage Plug-in Hybrid zu, die bis Ende Juni bestellt, aber erst 2023 geliefert werden. Doch lassen wir mal das Wenn und Aber. Die vier Autos sind hier, wir starten zur Vergleichsfahrt.

### KIA: DER NEUE MASSSTAB

Der Plug-in Hybrid der neuen, ziemlich spannend und wuchtig gestylten Sportage-Generation kostet in Basisausstattung – die mögliche Förderung unberück-

sichtigt – 44.390 Euro. Bei der getesteten Topversion GT-line reden wir sogar über einen Preis von 50.290 Euro.

Klingt happig für einen Allrad-SUV mit 265 PS? Alles ist relativ, denn damit ist der Kia – Spoileralarm – das billigste Auto dieser Runde und sogar das am besten ausgestattete mit zum Beispiel Drei-Zonen-Klimaautomatik oder klimatisierbaren und elektrisch einstellbaren Vordersitzen. Über LED-Scheinwerfer, Navigation und ein breites Angebot serienmäßiger Assistenz verliert er wie die Konkurrenz ohnehin kein Wort.

Hinzu kommt ein sehr solider Qualitätseindruck, und auch übers Raumangebot kann der Kia-Käufer nicht klagen. Lediglich hinten wünschen sich Mitfahrer mehr Raum für ihre Füße unter den Vordersitzen und etwas mehr Beinauflage auf der Rücksitzbank. Die liefert ansonsten mit ihrer 40:20:40 geteilten, dazu in der Neigung mehrfach

bis zur aufrechten Cargo-Stellung justierbaren Lehne Sitzkomfort und Kofferraumvariabilität gleichermaßen.

Gutes Niveau zeigt die Fahrwerksauslegung. Elektronisch geregelte Dämpfer, die im Sportmodus ein wenig die Zügel straffen, nehmen der Straße allfällige Störmanöver nicht sonderlich krumm, sondern lösen die Komfort-Aufgabe mit Anstand. Etwas weniger Schaukelei wäre bei Kurvenfahrt allerdings angenehm. Am Ende des Tages fällt einem wenig ein, worüber man klagen könnte – das gilt auch für den elektrifizierten Antriebsstrang.

Hin und wieder holpert es zwar leicht im Power-Ballett des 180-PS-Verbrenners, des ins Getriebe integrierten 67 kW starken Elektromotors und der Sechsstufen-Wandlerautomatik. Doch in der Regel fährt es sich ausgesprochen geschmeidig und auch recht sparsam: 7,7 Liter waren es im Test bei hybridischer Fahrweise, und ▶



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage PHEV, Opel Grandland Hybrid4, Toyota RAV4 PHEV, Volvo XC40 Recharge T5



Der geräumige Kia Sportage verzichtet nicht komplett auf mechanische Tasten und hält auch unterm Ladeboden Ordnung. Das Cockpit glänzt mit guter Ablesbarkeit, die Bedienung will ein wenig geübt sein.



im reinen Elektrobetrieb kommt man bei einem Verbrauch von 20,0 kWh pro 100 Kilometer immerhin 71 Kilometer weit. Das fügt sich alles sehr gut ins Bild vom universell nutzbaren Fünfsitzer mit mindestens 540 Litern Stauraum.

**OPEL: EINER MIT DAMPF**

Dem Opel Grandland kann man Familientauglichkeit angesichts spärlicher 390 Liter Stauraum nur eingeschränkt bescheinigen. Immerhin stimmt das Raumangebot auch im Fond. Dorthin gelangen Mitfahrer jedoch nur durch auffallend schmale Türen – um dann festzustellen, dass ihnen die Kopfstützen in den Nackenbereich drücken. Vorn stört wiederum die nur halbherzig agierende Lordosenstütze der ansonsten guten, vielfach verstellbaren AGR-Sitze.



**11,0 Sekunden** reichen dem Opel, um elektrisch auf 100 km/h zu summen. Der Volvo braucht fast doppelt so lange.

Zu den neuen Instrumenten, die mit der schwarzen Vizor-Blende am grimmig schauenden Bug vor einem Jahr aus dem Grandland X den Grandland ohne X machten, wurde hier ja schon einiges geschrieben. Sie sind im Grunde gut ablesbar (besser jedenfalls als ▶



**Kia**



Hören Sie was? Nein? Dann fahren die vier rein elektrisch – Volvo und Opel auch mit dosierbarer Motorbremse.



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage PHEV, Opel Grandland Hybrid4, Toyota RAV4 PHEV, Volvo XC40 Recharge T5



Opel und Volvo haben die Steckdose auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite. Kia und Toyota machen es besser und laden rechts.

nur den Grenzbereich meiden, denn dort meldet sich das ESP und reagiert so rigide wie bei den Fahrversuchen auf abgesperrter Strecke.

Angesichts der umfangreichen Serienausstattung wirkt der Preis von 54.460 Euro für das Topmodell Grandland Hybrid4 Ultimate nicht überzogen, optional gibt es sogar einen Nachtsichtassistenten (1.000 Euro). Auch beim Verbrauch (8,0 Liter hybridisch, 19,0 kWh rein elektrisch) ist der Grandland nicht auffällig und bleibt bei ▶

der sehr kleine Navigationsmonitor rechts daneben), schöpfen in ihrer klaren Schlichtheit die Möglichkeiten eines Digital-Displays aber lange nicht aus. Loben wollen wir indes den Verbleib vieler mechanischer Tasten und Regler. Sie sind verlässliche Felsen im Bedienkonzept, das im Detail durchaus für Überraschungen gut ist.

Mit einem Verbrenner und zwei Elektromotoren – einer für jede Achse – hat der Grandland Hybrid4 einen ziemlich komplexen Antriebsstrang. Davon merkt man unterwegs wenig – auch dank der geschmeidigen Achtstufenautomatik. Bei lustvoller Landstraßenfahrt ist der Grandland dann ganz bei sich. Die im Stadtverkehr noch etwas langsam ansprechende Lenkung wirkt plötzlich wacher, das störrische Anfedern bei langsamer Fahrt nimmt ab, und der Fahrer fühlt sich fast wie in einem modernen Nachfahren des Opel Zafira OPC. Der hätte beim Beschleunigen allerdings ebenso wenig zu lachen wie die Konkurrenten. Denn der Grandland dreht geradezu bissig hoch, schnupft kurze Geraden mit Wollust auf und lässt es erst gut sein, wenn 235 km/h plus x auf dem Tacho stehen. In Kurven kommt man schnell in den Flow. Man muss

# Opel



Gegenüber dem Verbrenner büßt der Hybrid 124 Liter Stauraum ein. Das Display für die Navi-Karte fällt vergleichsweise klein aus. Mechanische Tasten und Wippen erleichtern die Bedienung, Platz gibt es auch hinten zur Genüge.



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage PHEV, Opel Grandland Hybrid4, Toyota RAV4 PHEV, Volvo XC40 Recharge T5



Klar, der Toyota ist das größte Auto im Feld. Er macht aber auch etwas daraus – etwa viel Raum für Menschen und viel Platz für ihr Gepäck mit einer wunderbar niedrig verlaufenden Ladekante. Das Cockpit wirkt im Detail etwas rustikal.

den sonstigen Unterhalts- und Festkosten ebenfalls auf dem Teppich.

**TOYOTA: DER LEISETRETER**

Mehr zumindest als der RAV4, der auch teurer in der Anschaffung ist: Mit dem Technik-Paket für 9.800 Euro, das ihm unter anderem ein Head-up-Display, eine elektrisch betätigte Heckklappe (Serie bei den drei Konkurrenten) und weitreichende Komfortassistenten beschert, kostet der Toyota 57.290 Euro.

Rechtfertigen kann er das nicht nur mit einem sehr stattlichen Raumangebot und genügend Platz für Gepäck, sondern vor allem mit einem verblüffenden Fahrkomfort. Dabei sorgt nicht nur die sehr verbindliche, nie ruppige Federung für den größten Unterschied, sondern vor allem der Antriebsstrang. Der besteht aus einem Planetenradgetriebe, das einen 2,5 Liter großen Vierzylinder auf verschlungenen Wegen mit einem Elektromotor verkoppelt, und einer weiteren E-Maschine an der Hinterachse. Und was man allermeistens davon hört, ist: nichts. ▶



**585**

kg darf der Toyota zuladen. Kia und Opel liegen auch über 500, der Volvo darunter.

**Toyota**



Hinter der Mauer liegen 40 tolle Kurven? Na, dann wünschen wir uns alle ans Steuer des blauen Opel.



VERGLEICHSTEST · Kia Sportage PHEV, Opel Grandland Hybrid4, Toyota RAV4 PHEV, Volvo XC40 Recharge T5



Im leisen Elektromodus macht das Cruisen durch die Natur sehr viel Spaß – dank Verbrenner an Bord ohne Reichweitenangst.



**50  
km**

**schaft der Volvo im rein elektrischen Testbetrieb. Die Konkurrenz kommt da einige Kilometer weiter.**

die aus Restbeständen des 90er-Jahre-Carina stammen könnten, ihren Charme.

Zwiespältig dagegen bleibt das Thema Sitzkomfort. Hinten passt alles ganz gut und vorn im Grunde auch – nur montiert Toyota den Beifahrersitz extrem hoch ins Auto und kann aktuell keine Höhenverstellung anbieten. Große Mitfahrer sitzen dort daher etwas unwürdig mit Presspassung zum Dachhimmel.

Erfreulich dagegen: der Verbrauch von nur 7,1 Litern, die elektrische Reichweite von 96 ▶

In alltäglichen Geschwindigkeitsbereichen nämlich spielt der Verbrenner im Grunde nur ganz piano mit, weil er bevorzugt nur den Strom für die zusammen 174 kW starken E-Motoren erzeugt. Und das tut er bevorzugt mit niedriger Drehzahl. Nur beim energischen Beschleunigen (und das läuft dann wirklich druckvoll ab) lässt ihn die Steuerelektronik konstant hochdrehen, was noch immer irgendwie nach rutschender Kupplung klingt. Doch diese Temperamentsübungen kommen kaum einmal vor, weil dieses Auto so gar nicht dazu animiert, seine immerhin 306 System-PS auszunutzen.

Der RAV4 wirkt vielleicht ein wenig distanziert, wie sich auch ein Technik-Nerd nur selten als Stimmungskanone entpuppt. Er macht aber vieles sehr richtig als Auto für Menschen, die unterwegs keine überbordenden Emotionen, sondern Problemlösigkeit schätzen. Was es zu bedienen gibt, erschließt sich in der Regel spätestens nach kurzem Probieren, und dass es um den ziemlich kleinen Monitor noch richtige, blind ertastbare Direktwahltasten gibt, ist auch kein Fehler. Irgendwie haben sogar die grobschlächtigen Drehregler für die Temperatur und die Sitzheizungsschalter,

**Volvo**



Nicht nur im Innenraum macht der Volvo den qualitativ besten Eindruck. Natürlich pflegt er seine eigensinnige, sehr monitorfokussierte Bedienung. Die Sitze sind für Schwergewichte nicht so bequem, wie sie aussehen, und hinten sehr kurz.





14-2022 / 15.06.2022

VERGLEICHSTEST · Kia Sportage PHEV, Opel Grandland Hybrid4, Toyota RAV4 PHEV, Volvo XC40 Recharge T5

Kilometern oder die rein elektrische Beschleunigung. Bedenklich ist allerdings das Unvermögen des RAV4, schnell langsam zu werden: Ob aus 100 oder 130 km/h – in trauriger Verlässlichkeit rauscht er potenziell ins Verderben, wenn alle Konkurrenten schon längst stehen.

**VOLVO: DIE KLEINE GUTE STUBE**

Einer der Besten ist in dieser Disziplin der Volvo XC40 Recharge. Das Bremspedal fühlt sich bei normaler Verzögerung zwar recht schwammig an, aber wenn es darauf ankommt, spielt das ja keine Rolle. Ziemlich müde dagegen: die elektrische Beschleunigung. Auch mit vereinten Kräften hechelt der Volvo der Konkurrenz hinterher. Ein Wunder ist das nicht, mit 261 PS Systemleistung ist der XC40 das schwächste Auto, sein Elektromotor liefert nur 60 kW.

Vom 1,5-Liter-Dreizylinder ist normalerweise nur wenig zu hören, beim Ausdrehen aber knurrt er dann doch bauarttypisch. Laut wird er dabei allerdings nicht wirklich, und mit etwas Wohlwollen lässt sich sein Trommeln als Reminiszenz an die legendären Fünfzylinder der Volvo-Historie werten.

Beim Verbrauch zeigt sich dann allerdings, dass wenig Hubraum und wenige Zylinder nicht zwingend Großtaten garantieren: 8,4 Liter pro 100 km schluckt der XC40 im Test, und mit lediglich 50 Kilometern Reichweite bietet er in dieser Disziplin am wenigsten.

Wie die Wettbewerber lädt er nur einphasig – und das mit lediglich knapp 16 statt 32 Ampere. An einer 22-kW-Box hängt der Volvo für 20 Kilometer deshalb zweimal so lange wie der Kia Sportage.

Zum Test trat der Volvo als Vor-Facelift-Modell an. Inzwischen sehen Bug und Heck ein wenig anders aus, und die Aus-

stattungslinien tragen neue Namen. Da sich aber nichts an der Technik ändert, hat das auf das Testergebnis keinen Einfluss. Den hat sehr wohl der Innenraum. Er zeigt, wie auch die Teppichauskleidung des kleinen Kofferraums, mit hoher Materialqualität den Premium-Anspruch der Schweden; im Fall des Testwagens tut das helle und weiche Leder ein Übriges. Es spannt sich allerdings über Polster, die den verlängerten Rücken von Schwergewichten der Plus-100-kg-Klasse mit harten Querstreben irritieren. Dazu fallen wie beim Opel die Fondtüren zu klein aus. Etwas Limbo-Erfahrung hilft beim Ein- und Ausstieg, wobei die Rücksitzbank mit kurzer Sitzfläche und steil stehenden Lehnen signalisiert, dass hier die Kinder-ecke zu verorten ist.

Die Kleinen haben vielleicht sogar Freude am auffälligen Wanken, mit dem der XC40 wellige Straßen und Kurven kommentiert. Dass er gern auch mal Stöße austeilt, liegt sicher zum Teil an den optionalen 20-Zöllern des Testwagens, im Kern fehlt es der Fahrwerksabstimmung aber an Finesse. Dies gilt auch für die Lenkung, die weder durch Rückmeldung noch durch Direktheit brilliert und beim starken Beschleunigen mit leichtem Ziehen daran erinnert, dass alle Kraft an die Vorderräder geschickt wird.

Kurvendynamisch ist der Volvo allerdings, das zeigen die guten Werte bei Slalom und doppeltem Spurwechsel. Doch jenseits der Messwerte verfehlt er in Sachen Fahrspaß klar das Niveau des Opel. Das dürfte die angepeilte Klientel aber wohl ebenso wenig kratzen wie das sehr monitorfokussierte Bedienkonzept und das stramme Preisniveau des kleinen, dafür richtig fein gemachten XC40. ■

Text: Michael Harnischfeger  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

**FAZIT**



**1 KIA**  
Der neue Sportage hat als Verbrenner sogar den Klassenprimus VW Tiguan geschlagen. Auch als Stecker-Hybrid lässt er nichts anbrennen und bietet immens viel Auto fürs Geld.



**2 TOYOTA**  
Der RAV4 brilliert mit seinem leisen, dabei hocheffizienten und kräftigen Antriebsstrang sowie mit viel Federungskomfort. Die schlechten Verzögerungswerte wiegen schwer.



**3 OPEL**  
Der Grandland profiliert sich mit seinem animierend kräftigen Antrieb als Chefdynamiker dieser Runde. Bei Sicherheit und Karosserie lässt er Federn und verliert den Anschluss.



**4 VOLVO**  
Der XC40 ist nicht nur das kürzeste, sondern auch im Innenraum das kleinste Auto. Als Plug-in Hybrid überzeugt er allein wegen der geringen E-Reichweite am wenigsten.

**WERTUNGEN**

	max. erreichbare Punktzahl	KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>KAROSSERIE</b>					
Raumangebot	20	11	11	10	8
Kofferraumvolumen	15	12	8	5	3
Zuladung	10	5	6	4	4
Variabilität/Funktionalität	20	16	14	12	11
Instrumente/Anzeige	30	25	28	18	22
Bedienung	40	29	31	26	24
Rundumsicht	5	3	4	3	2
Qualitätsanmutung	10	8	8	7	9
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>109</b>	<b>110</b>	<b>85</b>	<b>83</b>

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>SICHERHEIT</b>					
Sicherheitsausstatt./-assistentz	30	15	20	19	18
Licht	15	13	9	12	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	20	14	5	11	13
Bremsweg kalt (130 km/h)	20	12	2	7	12
Bremsweg warm (130 km/h)	20	9	0	5	11
Pedalgefühl	5	4	4	3	2
Fahrstabilität	40	34	32	33	33
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>101</b>	<b>72</b>	<b>90</b>	<b>103</b>

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>KOMFORT</b>					
Federungskomfort	40	30	32	27	25
Sitze vorn	20	16	13	14	12
Sitze hinten	15	10	12	11	10
Multimedia	30	27	17	22	17
Komfort-Assistenzsysteme	10	8	5	6	5
Klimatisierung	15	13	12	12	12
Innengeräusch-Messwerte	10	6	6	7	6
Geräuscheindruck	10	7	9	8	7
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>117</b>	<b>106</b>	<b>107</b>	<b>94</b>

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>ANTRIEB</b>					
Laufkultur	20	14	16	14	13
Durchzugskraft	20	8	8	10	8
Leistungsentfaltung	20	12	14	16	12
Ladedauer 20 km Reichweite	10	9	9	8	6
Variabilität des E-/Hybridmodus	10	2	5	10	10
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	15	6	7	9	6
Beschleunigung elektrisch	10	3	9	9	2
Testdurchschnitt hybridisch	25	13	14	12	11
Lademöglichkeiten für Akku	5	2	2	1	1
Reichweite Elektro	10	7	10	6	4
Reichweite Verbrenner	5	3	5	3	3
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>79</b>	<b>99</b>	<b>98</b>	<b>76</b>

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>FAHRVERHALTEN</b>					
Fahrdynamik	10	3	3	2	4
Handling/Fahrspaß	25	16	16	18	15
Lenkung	20	17	17	15	14
Wendekreis	10	2	2	5	2
Traktion/Wintertauglichkeit	15	14	14	13	11
Fahrmodi/Regelsysteme	10	5	4	3	4
Geradeauslauf/Windempf.	10	8	8	8	8
<b>SUMME</b>	<b>100</b>	<b>65</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>58</b>

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>UMWELT</b>					
CO <sub>2</sub> -Emission Testverbrauch	40	27	31	27	25
Emissionen nach WLTP	10	10	10	10	10
<b>SUMME</b>	<b>50</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>35</b>

<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG</b>	<b>750</b>	<b>508</b>	<b>492</b>	<b>481</b>	<b>449</b>
----------------------------	------------	------------	------------	------------	------------

		KIA Sportage	TOYOTA RAV4	OPEL Grandland	VOLVO XC40
<b>KOSTEN</b>					
Testwagenpreis*	50	50	42	43	36
Ausstattung*	10	10	9	8	10
Aufpreisgestaltung	15	11	7	9	8
Wiederverkaufschancen	10	7	7	5	7
Festkosten für 5 Jahre*	10	9	9	10	10
Wart./Reparatur 100.000 km*	20	20	20	20	19
Energiekosten 100.000 km*	25	24	25	24	23
Garantie	10	10	4	3	4
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>141</b>	<b>123</b>	<b>122</b>	<b>117</b>

<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>900</b>	<b>649</b>	<b>615</b>	<b>603</b>	<b>566</b>
----------------------	------------	------------	------------	------------	------------

**PLATZIERUNG** 1 2 3 4  
\* Bester erhält volle Punktzahl  
 Bewertet nach dem Punkteschema „Plug-in-Hybride“