



KIA Sorento 2.2 CRDi Spirit 4WD (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse
(145 kW / 197 PS)

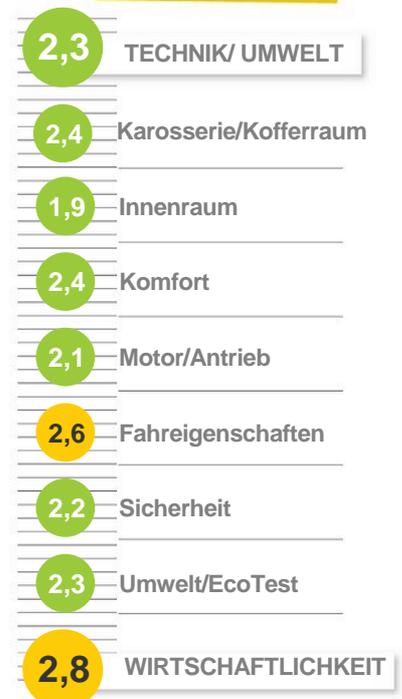
Die erste Generation des Sorento war für KIA eine echte Erfolgsgeschichte. Nun steht der Nachfolger in den Startlöchern und der koreanische Hersteller hat dem neuen Sorento viel Gutes mitgegeben, um ihn wieder zum Erfolg zu verhelfen. Der neue Motor ist sauber und sparsam, die Ausstattung ist umfangreich bei Sicherheit und Komfort und bei der Preisgestaltung hat man das nötige Feingefühl bewiesen. Hinzu kommt ein herausragendes Garantiepaket von sieben Jahren. Der Neue ist ordentlich verarbeitet, bietet ein sicheres Fahrwerk und wartet mit großzügigem Platzangebot auf. Freilich darf man nicht die Materialqualität und Feinabstimmung eines Premiumherstellers erwarten. Insgesamt ist der Sorento jedoch ein gelungenes Angebot, in der Topversion ab 36.750 Euro. **Karosserievarianten:** keine
Konkurrenten: u.a. Hyundai Santa Fee, Mazda CX-7

+ viel Platz innen, großer Kofferraum, umfangreiche Ausstattung, gute Fahrleistung, angemessener Verbrauch

- langer Bremsweg, mäßige Heizleistung



ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung und das Finish der Karosserie hinterlassen einen zufriedenstellenden Eindruck, alle wichtigen Stellen sind ordentlich verarbeitet, jedoch nicht besonders aufwendig gestaltet. Der Motorraum ist nach unten recht gut gegen eindringenden Schutz geschützt, was auch die Luftverwirbelungen reduziert; jedoch zeigt sich der Fahrzeugboden ab der Spritzwand nach hinten recht zerklüftet, das ist wiederum nicht ideal. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung integriert, es befindet sich aber gut erreichbar ein Knopf in der Fahrertüre.

⊕ Das Interieur wirkt solide, es ist gut verarbeitet und optisch aufgehübscht mit Softlack, Aluapplikationen und dunklen Holzimitaten. Praktische Details wie die Gasdruckfeder, die die Motorhaube komfortabel offenhält, finden sich auch im Motorraum. Die Schweller sind zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz abgedichtet und mittels Abdeckungen gut geschützt vor Kratzern. Vorne und hinten besitzen die Stoßfänger unlackierte Bereiche, so dass kleine Rempler nicht gleich zu teuren Reparaturen führen müssen. An den Seiten hilft der unlackierte untere Bereich, Leisten in der Mitte der Türen fehlen leider. Die tatsächliche Zuladung fällt mit 610 kg (inkl. Fahrer) sehr großzügig aus. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Es ist ein vollwertiges Reserverad vorhanden, leider hängt es ungeschützt unter dem Auto.

⊖ Die Leuchten in den hinteren Stoßfänger sind bruchgefährdet untergebracht.

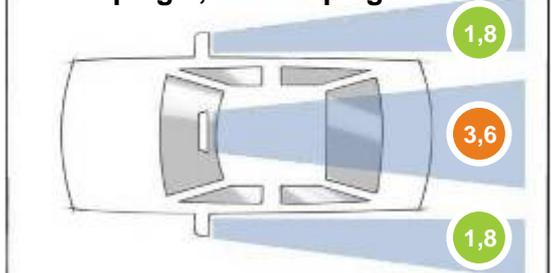
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Sorento nur zufriedenstellend bis ausreichend ab. Negativ fallen vor allem die sehr breiten C-Säulen hinten links und rechts ins Gewicht, vor allem beim Abbiegen nach rechts ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt. Ansonst profitiert der Fahrer von der hohen Sitzposition und hat damit einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen.

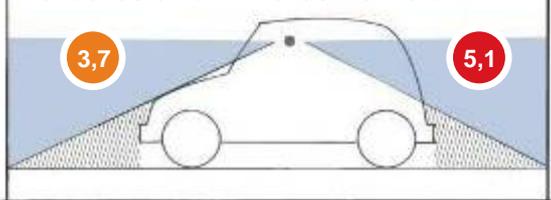
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die zum teil sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

- ⊕ Die Außenspiegel sind angenehm groß und geheizt, der auf der Fahrerseite verfügt über einen asphärischen Bereich, um leichter den toten Winkel überblicken zu können. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischleistung bis 160 km/h und machen einen großen Bereich trocken. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, sie verfügen aber über keine Kurvenlichtfunktion. Beim Rangieren helfen Parkensensoren hinten und eine Rückfahrkamera, deren Bild in den Innenspiegel projiziert wird. Der Innenspiegel blendet auch bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (abschaltbar).
- ⊖ Hindernisse hinter dem Auto in Bodennähe können nur weit entfernt erkannt werden, daher ist die Heckkamera sehr hilfreich.

3,1 Ein-/Ausstieg

Die Schweller befinden sich zwar sehr hoch, die Höhe der Sitze vorne liegt aber im zufriedenstellenden Bereich und auch der Abstand zwischen Sitz und Schwelleraußenkante ist nicht zu groß. Auch bei den hinteren Plätzen ist der hohe Schweller störend, jedoch öffnen die Türen weit, die Türöffnungen fallen recht groß aus und innen behindert keine Schwellerkante.

- ⊕ Die Zentralverriegelung kann man bequem mit der Schlüsselfernbedienung steuern, die Tasten können aber leichter mal verwechselt werden. Leider können die Fenster mit der Fernbedienung nicht gesteuert werden. Unpraktisch: wenn der Schlüssel noch im Zündschloss steckt, sind alle Türen außer die von innen geöffnete verriegelt, d.h. man kann nicht einfach schnell aussteigen und im Kofferraum etwas holen. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten; bei kleinen Öffnungswinkeln fehlen Rasterungen. Für alle außen Sitzenden sind am Dachhimmel Haltegriffe vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

1,5 Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Der neue Sorento bietet ein üppiges Kofferraumvolumen. Im Minimalfall sind es 458 l Stauraum; hinzu kommen gut 115 l Volumen unter dem Kofferraumboden. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 948 (zuzüglich Stauraum unter dem Boden) - das Volumen bei umgeklappter Rückbank wird bis zur Fensterunterkante gemessen. Über einen weiten Bereich lässt sich im Bedarfsfall der Kofferraum bis unter das Dach beladen.



Mit 458 l Kofferraumvolumen liegt der Sorento auf Klassenniveau.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und mit dem praktischen Griff schließen. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei, die die Nutzung des Gepäckraums erheblich erleichtert. Der Kofferraum hat eine zweckmäßige Form, allerdings ist er recht tief - Gepäckstücke, die bis an die Rückbank vorgerutscht sind, muss man sich erst wieder nach vorne angeln und dabei darauf achten, sich nicht die Kleidung am Stoßfänger schmutzig zu machen. Die Ladekante befindet sich zwar mit 77 cm über der Straße und damit unpraktisch hoch, aber immerhin stört keine Bordwand innen, über die das Gepäck gehoben werden müsste.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Rücksitzbank und Lehne sind asymmetrisch geteilt, die Lehnenneigung kann mehrstufig eingestellt werden. Der Klappmechanismus der Rückbank lässt sich sehr leicht und schnell bedienen, auch mit einer Hand; dabei senkt sich die Rückbank etwas ab, so dass eine fast ebene Ladefläche entsteht. Zum Verstauen von Kleingepäck sind große Ablagefächer vorhanden.

1,9 INNENRAUM

1,6 Bedienung

⊕ KIA's neues SUV Sorento gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf. Das Lenkrad verfügt über einen weiten Einstellbereich (Höhe und Reichweite), die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Das Zündschloss ist beleuchtet und auch im Dunkeln damit gut zu finden. Die Instrumente liegen gut im Blickfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert, die Abstimmung könnte aber besser sein. Auch fürs Licht gibt's eine Automatikfunktion. Der Heckwischer verfügt über eine Intervall- und eine Permanentfunktion. Die Klimatisierungsbedienelemente sind übersichtlich angeordnet, die Tasten sind groß und mit großen Beschriftungen versehen, die Struktur ist sinnfällig. Die Taste für die Umluftschaltung liegt sehr günstig, leider fehlt eine zeitabhängige automatische Abschaltung. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet - die ergonomisch sinnvollen Spiegeleinsteller leider nicht. Das Radio lässt sich gut erreichen und auch über Lenkradtasten steuern. Leider verfügen nur die vorderen Fenster über eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik - hinten gibt's auch keinen Einklemmschutz. Die Einstellung der Vordersitze funktioniert einfach, auf der Fahrerseite sogar elektrisch. Es gibt vorne wie hinten zahlreiche Ablagemöglichkeiten, hervorzuheben ist auch das große Fach zwischen den Vordersitzen. Die Innenraumbeleuchtung ist hell, vorne gibt's Leseleuchten. Sind Türen oder die Heckklappe auf, wird dies dem Fahrer angezeigt. Der Tempomat lässt sich leicht aktivieren und einstellen. Momentan und Durchschnittsverbrauch können über den Bordcomputer angezeigt werden, seine Taste liegt aber unglücklich. Angenehm: der Blinker verfügt über eine Antippfunktion (1x Tippen, 3x Blinken), und beim Anfahren wird das Auto an einer Steigung kurz gehalten (Hillholder).

⊖ Ein Navigationssystem ist nur im Zubehörhandel erhältlich.



Die Funktionalität und die Verarbeitungsqualität stimmen beim neuen Sorento.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot vorne reicht auch für über 1,90 m große Personen. Dabei fällt vorallem die üppige Innenbreite auf. So ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden.

2,4 Raumangebot hinten*

Die Rückbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der für Erwachsene eher nur auf Kurzstrecken geeignet ist.

⊕ Hinten reicht das Platzangebot ebenfalls für knapp 1,90 m große Personen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Für zwei Erwachsene ist die Innenbreite üppig, drei sitzen nebeneinander etwas beengt. Insgesamt ist das subjektive Platzangebot hinten aber großzügig.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

2,4 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist KIA recht gut gelungen, tendenziell straff, aber insgesamt ausgewogen. Der Unterschied zum komfortabler abgestimmten Schwestermodell Hyundai Santa Fee ist deutlich zu spüren. Lange Fahrbahnwellen werden gut abgefedert, ebenso bringen kurze Fahrbahnwellen den Sorento nicht aus der Ruhe. Allzu geschmeidig werden einzelne Unebenheiten wie abgesenkte Kanaldeckel aber nicht pariert, zu schwer sind auch die ungefederten Massen am Fahrwerk. Eine Stuckerneigung kann dem SUV aber nicht attestiert werden. Dank der straffen Auslegung halten sich die Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen in Grenzen und auch die Seitenneigung fällt für ein Auto dieser Klasse angenehm gering aus. Voll beladen wird die Federung spürbar komfortabler, schwingt aber bei Bodenwellen auch mehr nach - insgesamt bleibt das Fahrwerk aber sicher und souverän.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz kann elektrisch eingestellt werden, auch die Höhe und Neigung der Sitzfläche. Damit kann der Platz ganz unterschiedlichen Staturen gut angepasst werden. Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; die Lehne des Fahrers enthält zusätzlich eine Lordosenstütze, die in ihrer Intensität (nicht in der Höhe) justiert werden kann. Auch die Sitzfläche vorne sind körpergerecht gestaltet. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven fällt zufriedenstellend aus. Insgesamt bekommen die Reisenden auf den eher straff gefederten Vordersitzen einen angenehmen. Auf den Rücksitzen geht es nicht ganz so bequem zu, aber die hohen Lehnen, die auch in der Neigung eingestellt werden können, und die ordentlich konturierten und straff gefederten Sitzflächen ermöglichen auch hinten einen guten Sitzkomfort. Große Erwachsene wünschen sich eventuell etwas mehr Oberschenkelunterstützung.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht in der Höhe einstellen - für diese Klasse und in diesem Preissegment nicht akzeptabel.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum liegt gemessen (bis 130 km/h) nicht sehr niedrig, aber noch im guten Bereich. Auch subjektiv bestätigt sich dieser Eindruck, der Motor ist präsent - gerade unter Last - aber nicht nervend. Windgeräusche sind bis 150 km/h kaum zu hören, dann nehmen sie deutlich zu.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine noch zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind sowohl Ansprechverhalten als auch Wirkung etwas schlechter. Die Heizung hat es nicht leicht, den recht großen Innenraum bei Minusgraden auf angenehme Temperaturen zu bringen.

⊕ Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist Serie. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur separat vorwählen. Die Automatikfunktion regelt aber nicht immer besonders fein. Leider kann die Luftverteilung (oben/mitte/unten, für beide gemeinsam) nur in bestimmten Kombinationen vorgewählt werden.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der überarbeitete 2,2-l-Turbodiesel legt sich ordentlich ins Zeug und sorgt im nicht gerade leichten Sorento für stattliche Fahrleistungen. So sind Überholmanöver schnell erledigt, der Vorwärtsdrang lässt auch beim Ausdrehen der Gänge kaum nach. Schaltfaule Fahrweise unterstützt das hohen Drehmoment ebenso, selbst in den oberen Gängen kann man rasch Beschleunigen, ohne zurückschalten zu müssen.

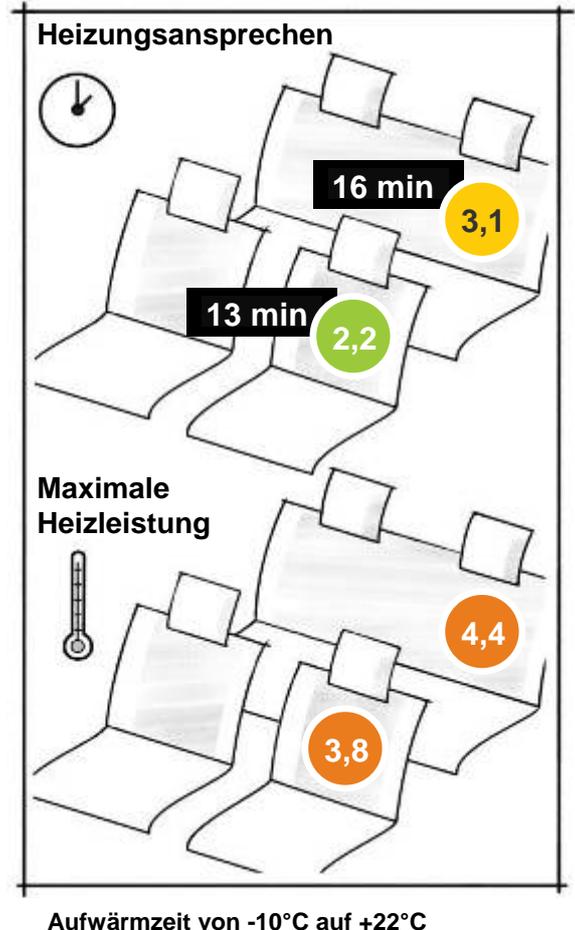
2,3 Laufkultur

⊕ Über weite Drehzahlbereiche läuft der Motor recht kultiviert und überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum. Auch akustisch hält er sich zurück und wird nicht störend laut. Störend ist aber, dass sich um 1.500 U/min. unter Last starkes Brummen breit macht - dieses tritt aber nur in diesem ganz schmalen Drehzahlbereich auf.

2,6 Schaltung

Die Präzision der Schaltung ist zufriedenstellend; der zweite Gang hakt manchmal etwas und beim Kaltstart lassen sich die Gänge allgemein nur mit deutlichem Nachdruck einlegen. Ist die Betriebstemperatur erreicht, arbeitet die Schaltung recht angenehm. Die Schaltwege sind recht kurz, bei schnellem Schalten wird es aber hakelig.

⊕ Den Rückwärtsgang kann man weitgehend problemlos einlegen, er ist durch einen Ring am Schaltknauf deutlich von Vorwärtsgängen abgegrenzt.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, wobei das Drehzahlniveau auch bei Autobahntempo nicht zu hoch ist. Zwischen den Gängen ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Für jede Geschwindigkeit steht eine passende Übersetzung zur Verfügung.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Sorento verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil und fährt sich sicher. Er hält auch bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Der permanente Allradantrieb sorgt für eine sehr gute Traktion, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC Ausweichtest macht der neue Sorento eine gute Figur, er untersteuert im Grenzbereich und wird vom ESP effektiv eingebremst. Es besteht weder eine Kippneigung noch Schleudergefahr. Die Lenkung bleibt leichtgängig.

2,2 Kurvenverhalten

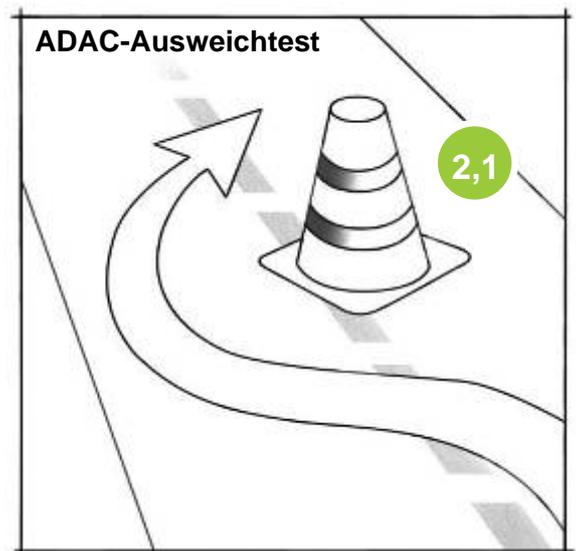
⊕ In schnell gefahrenen Kurven untersteuert der neue Sorento, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve drängt das Heck leicht nach außen, bleibt aber auch dank ESP gut beherrschbar. In beladenem Zustand ändert sich das Fahrverhalten nur wenig, der Sorento bleibt auch dann gut beherrschbar und sicher.

2,3 Lenkung*

⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung ordentlich an, sie arbeitet insgesamt recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Die zufriedenstellende Übersetzung macht beim Rangieren etwas mehr Kurbelarbeit nötig, allerdings lässt sich das Lenkrad leichtgängig drehen und erfordert so wenig Kraftaufwand; angenehm ist ebenso der für ein Auto dieser Größe handliche Wendekreis von 11,7 m.

3,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der neue Sorento knapp 41 m zurück (Mittelwert aus zehn Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Serienbereifung) - das ist kein standesgemäßes Ergebnis mehr, selbst Kleinwagen können dies besser. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage dabei absolut standfest, es ist keinerlei Fading auch bei sehr hoher Belastung feststellbar. Insgesamt spricht die Bremse recht ordentlich an und lässt sich gut dosieren. Ein Bremsassistent unterstützt in Notsituation auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,2

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der neue Sorento verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgendem Verkehr gut zu erkennen, sie sprechen beispielsweise beim Bremsen besonders schnell an. In den geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten herannahenden Verkehr.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Sorento volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit (Jahr 2009). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2 Metern einen sehr guten Schutz, im Ernstfall ist dank aktiver Kopfstützen der Abstand zwischen diesen und den Köpfen der vorderen Insassen optimal gering. Auch hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen gering, in der Höhe bieten die Stützen aber nur bis 1,70 m großen Personen einen guten Schutz. Nur die Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen äußeren Bügeltürgriffen lässt sich eine hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

2,6

Kindersicherheit

Auf der Rücksitzbank lassen sich zwei Kindersitze nebeneinander unterbringen, für drei nebeneinander wird es eng.

- +** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Sorento 84 Prozent für gute Kindersicherheit. Auf den beiden äußeren Plätzen der Rückbank stehen Isofix-Befestigungen und Ankerhaken zur Verfügung. Auf mit den Gurten können Kindersitze gut befestigt werden, die festen Gurtschlösser erleichtern das Anschnallen. Die Gurte sind lang genug auch für große Sitze und die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander. Mit dem Schlüssel kann man den Beifahrerairbag deaktivieren (serienmäßig), dann dürfen auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz befestigt werden.
- Den hinteren Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

3,3

Fußgängerschutz

Nur zwei von vier möglichen Sternen werden beim Fußgängerschutztest nach EuroNCAP-Norm erzielt - hier steckt noch deutliches Verbesserungspotential. Besonders rund um die Randbereiche der Motorhaube ist der Verletzungsrisiko hoch.

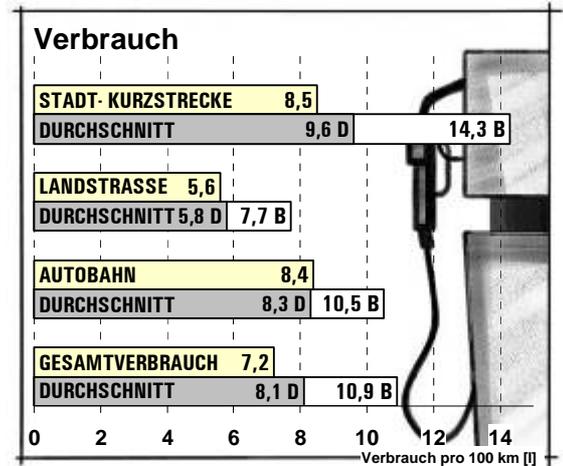
2,3 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des neuen Sorento mit dem 2.2 CRDi Motor und Allradantrieb liegt bei 7,2 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 190 g pro km. Im ADAC EcoTest reicht dies für 34 Punkte. Innerorts verbraucht das SUV 8,5 l, außerorts günstige 5,6 l und auf der Autobahn 8,4 l Diesel pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine Gruppe zeigt sich besonders auffällig. Im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus sind die Stickstoffoxid-Werte etwas erhöht - ein typischen Problem von Dieselmotoren. Insgesamt kann der neue Sorento 40 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich so 74 Punkte und vier von fünf möglichen Sternen beim ADAC EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des neuen Sorento sich im Umfeld seiner Klasse im recht günstigen Rahmen bewegt, kann das Auto in diesem Kapitel eine gute Bewertung erreichen.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,1 Wertstabilität*

⊕ Der Sorento ist in dieser Form ganz neu auf dem Markt und verfügt zudem über moderne Technik sowie einen sparsamen Motor. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist kein komplett neues Modell zu erwarten. Somit wird ihm eine sehr stabile Restwertentwicklung prognostiziert.

2,5 Kosten für Anschaffung*

⊕ Angesichts der guten Ausstattung geht der Kaufpreis von 36.750 Euro in Ordnung. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich und auch beim Komfort bleiben kaum Wünsche offen.

3,7

Fixkosten*

Die festen Kosten fallen relativ hoch aus. Preistreiber sind hier die Haftpflicht- und auch die Vollkaskoversicherung, vor allem in ersterer ist der neue Sorento sehr hoch und damit schlecht eingestuft. Auch die Steuer fällt mit 317 Euro recht hoch aus, ist aber für Dieselfahrzeuge nicht untypisch.

2,6

Monatliche Gesamtkosten*

Vergleich man den neuen Sorento mit Konkurrenten seiner Klasse, dann liegt er bei den absoluten monatlichen Kosten im vorderen Mittelfeld. Verbrauch und Wertstabilität sind gut, die Fixkosten wirken sich aber deutlich aus und führen schließlich zu dieser guten bis zufriedenstellenden Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4	2.2 CRDi
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2349	4/2199
Leistung [kW(PS)]	129(174)	145(197)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	225/3750	421/1800
0-100 km/h[s]	10,5	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,2 S	7,1 D
CO2 [g/km]	203	171
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/24/23	23/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	214	311
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	712	676
Preis [Euro]	28.505	30.770

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2199 ccm
Leistung	145 kW (197 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	421 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18H
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/ 5,6/ 8,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	174g/km/ 190g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4685/1885/1755 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	458 l/948 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	1110 km
Garantie	5 Jahre; ab 01/10: 7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	82 Euro
Monatliche Fixkosten	117 Euro
Monatlicher Wertverlust	432 Euro
Monatliche Gesamtkosten	756 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/24/23
Grundpreis	36.750 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



KIA Sorento 2.2 CRDi Spirit 4WD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1135 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Heckkamera	350 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	Serie

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	900 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	auf Anfrage
Außenspiegel, elektrisch anklapp-/beheizbar	Serie
Panorama-Glasdach (mit Öffnungsfunktion)	900 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	3,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	1,6	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	1,8	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	2,4	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,6
Komfort	2,4	Schadstoffe	2,0
Federung	2,2		
Sitze	2,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,5	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,7
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	2,5
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,7
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest