



KIA Sorento 2.2 CRDi Spirit AWD

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

Nach rund drei Jahren Bauzeit erhält der Sorento eine Runderneuerung. Betrachtet man allerdings die Vielzahl an Änderungen, kann man fast nicht mehr nur von einem Facelift reden. Das Design wurde von Grund auf überarbeitet, wirkt modern und gefällig. Überzeugen kann der Kia vor allem durch sein großzügiges Raumangebot und den gut nutzbaren Kofferraum. Auch der Innenraum wurde gründlich renoviert, wirkt nun deutlich hochwertiger und lässt sich einfacher bedienen. Ein großer TFT-Bildschirm ersetzt in der Topausstattung nun die klassischen Rundinstrumente und blendet dem Fahrer gut ablesbar alle wichtigen Fahrdaten ein. Das Fahrwerk federt jetzt noch ausgewogener und auch die Lenkung arbeitet durch die neue variable Servolenkung Flex Steer etwas präziser. Kaum Neuerungen gibt es dagegen beim Dieselantrieb, der im Sorento recht kräftig ist, beim Verbrauch aber nicht punkten kann. Ein Testverbrauch von 7,2 l/100 km ist nicht rühmenswert. Es fehlen moderne Spritspar-Techniken wie ein Start-Stopp-System. Neu sind eine Reihe an Assistenzsystemen, welche aber oft nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe zu haben sind. In der getesteten Ausstattung kostet das Fahrzeug inklusive Allradantrieb 42.290 Euro. Angesichts der üppigen Serienausstattung ein durchaus angemessener Preis.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Santa Fe, Mazda CX-7, Mitsubishi Outlander.

+ großzügiges Raumangebot, hohes Sicherheitsniveau, sehr gute Serienausstattung

- hoher Verbrauch, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,2 Langstrecke

1,9 Transport

2,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Die neue Generation des Sorento wird zwar offiziell als Facelift verkauft, doch schaut man genau hin, handelt es sich eigentlich um eine komplette Neuentwicklung. Bei der Verarbeitungsqualität hat der Sorento vor allem im Innenraum nochmals zugelegt. Die verwendeten Materialien als auch die Passgenauigkeit der Bauteile geben kaum Anlass zur Kritik.

+ Die Karosserie zeigt sich insgesamt gut verarbeitet, auch wenn es noch die ein oder andere kleinere Nachlässigkeit gibt. Die Türrahmen sind mehrteilig ausgeführt und nicht besonders sauber verschweißt. An den Spaltmaßen bzw. der Lackierung gibt es dagegen nichts auszusetzen. Im Innenraum dominieren weitgehend hochwertige Materialien. Aluminium-Applikationen und Chromrahmen sorgen für einen hochwertigen Qualitätseindruck. Nur im Detail gibt es Verbesserungsbedarf. So sind Bauteile welche nicht direkt im Sichtbereich des Fahrers liegen (z.B. der untere Teil des Armaturenbretts) hart und kratzempfindlich gestaltet. Die Türschweller sind weitgehend sauber abgedichtet und verschmutzen somit nicht so schnell, zudem gibt es Schwellerschutzleisten. Der komplette untere Bereich der Karosserie ist durch die Kunststoffbeplankung gegen leichte Kratzer geschützt (inkl. Radläufe). Leider gibt es keine Schutzleisten an den Türen, welche bei unvorsichtig geöffneten Türen den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

- Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig und im Bereich des Motorraums verschlossen, doch ist der hintere Bereich sehr stark zerklüftet. Zudem findet man am Unterboden teilweise ungeschützte elektrische Kabelstränge, welche Spritzwasser und Schmutz ausgesetzt sind. Den Tankdeckel kann man nur über einen akzeptabel positionierten Schalter in der Türverkleidung entriegeln. Da die Taste elektrisch funktioniert, wäre eine Integration des Tankdeckels in die Zentralverriegelung problemlos und ohne Mehraufwand realisierbar gewesen. Der Tankeinfüllstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz.

1,7

Alltagstauglichkeit

Der Sorento bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte. Gegen Aufpreis ist der Sorento 2.2 CRDi auch als Siebensitzer erhältlich. Dank einer hohen Reichweite und guten Transporteigenschaften kann das Fahrzeug mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten.

+ Die Tankgröße ist zwar gegenüber dem Vorgänger deutlich geschrumpft, doch mit einem Tankinhalt von 64 l (vorher: 80 l) lassen sich immer noch Reichweiten von knapp 900 km realisieren. Die maximale Zuladung beträgt gute 580 kg. Die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg, zudem gibt es eine stabile Dachreling. Unter dem Fahrzeugboden findet man ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit auch nach einer Reifenpanne für uneingeschränkte Mobilität sorgt. Neben einem Wagenheber findet man auch Bordwerkzeug im Fahrzeug vor.

2,4

Sicht

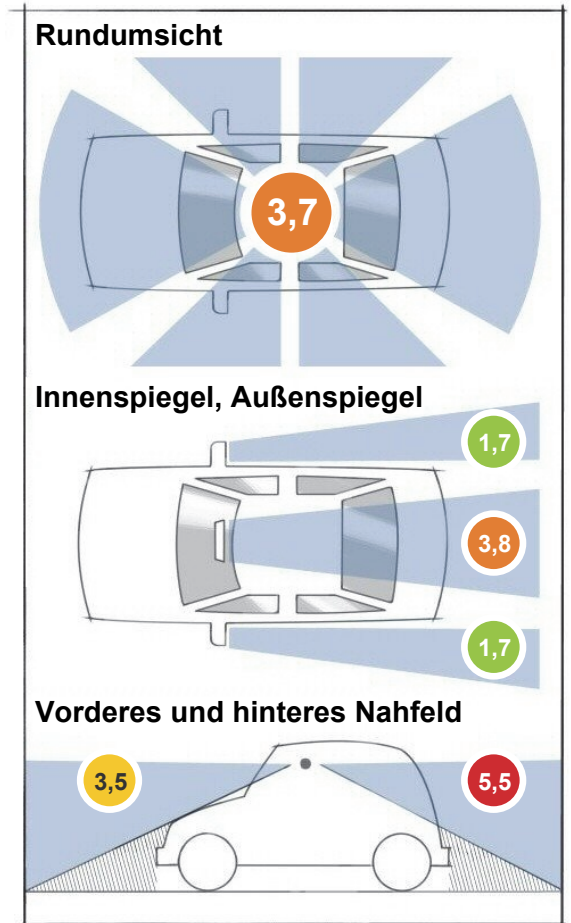
Die Rundumsicht des Sorento fällt zwar nicht besonders gut aus, trotzdem überzeugt das große SUV durch die erhöhte Sitzposition und wirkungsvolle Assistenzsysteme, welche Rangieren und Einparken erleichtern. Zudem gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig ein gutes Lichtsystem.



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

⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung. Das Fahrzeugheck kann dank der senkrecht stehenden Heckklappe gut bis zufriedenstellend abgeschätzt werden. Auch die Front ist zufriedenstellend einsehbar. Aufgrund der hohen Sitzposition hat man einen sehr guten Überblick auf den Verkehr. Die großen Außenspiegel sorgen für einen guten Blick nach hinten, der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Scheibenwischer funktionieren gut und sorgen auch bei hohen Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Die Ausstattungsvariante Spirit bietet serienmäßig Xenonscheinwerfer inklusive Abbiegelicht, welche die Fahrbahn hell und homogen ausleuchten. Gegen Aufpreis gibt es das Performance-Paket, welches u.a. ein adaptives Kurvenlicht beinhaltet und somit die Fahrbahnausleuchtung bei Kurvenfahrt verbessern sollte (Performance-Paket nicht im Testwagen verbaut). Der Innenspiegel ist zwar nicht besonders groß, blendet in dieser Ausstattungsvariante bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgenden Verkehrs aber automatisch ab. In den beiden Top-Ausstattungsvarianten (Vision und Spirit) findet man serienmäßig eine Rückfahrkamera vor. Ein sinnvolles Ausstattungsdetail, da man sonst aufgrund der hohen Karosserie kaum Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug erkennen könnte. Auch Parksensoren vorne und hinten sind in dieser Ausstattungsvariante enthalten und unterstützen den Fahrer akustisch und optisch beim Rangieren. Zudem findet man einen automatischen Einparkassistenten an Bord, welcher während der Vorbeifahrt seitliche Parklücken vermisst und auf Knopfdruck automatisch in die Lücke lenkt. Das System funktioniert in der Praxis problemlos und zuverlässig.

⊖ Die Rundumsicht des Kia Sorento kann nicht komplett überzeugen. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die voluminösen C-Säulen stark eingeschränkt. Immerhin gibt es hinten zwischen der C1- und C2-Säule ein zusätzliches Fenster, welches die Sicht zur Seite zumindest etwas verbessert. Aufgrund der hohen Karosserie lassen sich niedrige Objekte direkt vor oder hinter dem Fahrzeug schlecht bis gar nicht einsehen.



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.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne fällt nur zufriedenstellend aus. Der sehr hohe Schweller sorgt dafür, dass man die Füße weit anziehen muss, um ins Fahrzeug zu gelangen. Angenehm sind dagegen die erhöhte Sitzposition, sowie der recht geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz. Im Fond kann man dank großer Türausschnitte und einer erhöhten Sitzposition relativ gut ein- und aussteigen. wie vorne stört aber auch hier der hohe Schweller.

⊕ Mit dem in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystem kann man den Schlüssel zum Öffnen und Schließen des Fahrzeugs in der Tasche lassen. Gegenüber den schlüssellosen Systemen in anderen Fahrzeugen ist das System im Kia aber billig ausgeführt.

Es gibt nur Tasten an den vorderen Türgriffen, welche sowohl zum Öffnen als auch Verschießen des Fahrzeugs betätigt werden müssen. Andere Systeme haben Sensorentasten, d.h. sobald man den Türgriff umgreift wird das Fahrzeug geöffnet, bzw. verschlossen, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Verlässt man das Fahrzeug, bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Nähert man sich nachts dem Fahrzeug mit dem Schlüssel in der Tasche, werden automatisch die vorderen Türgriffe beleuchtet. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen und sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer für den Fahrer.

1,9 Kofferraum-Volumen*

Der Kia Sorento kann mit seinem sehr großen Kofferraum punkten.

+ Das Kofferraumvolumen des Sorento beträgt großzügige 440 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich der Kofferraum auf stolze 925 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich gut bis zum Dach beladen.



Mit 440 l Kofferraumvolumen liegt der Sorento auf gutem Klassenniveau.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit und das Format des Kofferraums sind praktisch. Einzig die sehr hohe Ladekante stört.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und dank des sehr gut greifbaren Griffs auch problemlos wieder schließen. Sie schwingt weit auf, wodurch knapp 1,90 m große Personen unter der Klappe stehen können, ohne sich den Kopf an der Klappe anzustoßen. Der weitgehend ebene Ladeboden erleichtert das Ein- und Ausladen. Das Format des Kofferraums ist hoch, relativ breit und nicht zerklüftet. Damit ist er gut nutzbar. Das Einladen von sperrigem Gepäck erleichtert die hohe und breite Ladeöffnung.

- Sehr störend ist die hohe Ladekante. Gepäck muss vom Boden aus rund 77 cm angehoben werden, um die Ladekante zu überwinden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Dank der einfach zu bedienenden asymmetrisch geteilten Rückbank und genügend Ablagemöglichkeiten fällt die Variabilität des Kofferraums zufriedenstellend aus.

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand. Durch einen kurzen Zug an einem Hebel im Kofferraum klappt je nach Wunsch der linke oder rechte Teil der Lehne automatisch nach vorn. Für kleines Gepäck gibt es genügend Ablagen unter dem Kofferraumboden. Es gibt aber keine zusätzlichen Fächer oder Netze an der Seite.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Der Kia Sorento bietet ein übersichtlich aufgebautes Cockpit mit einer Reihe an Extras, welche für hohen Komfort sorgen und lässt sich somit einfach und intuitiv bedienen. Nur einige Details bieten noch Raum für Verbesserungen.

+ Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind sehr gut angeordnet. Sowohl der Schalthebel, als auch der beleuchtete Startknopf sind gut erreichbar. Mit den intuitiv zu bedienenden elektrischen Sitzeinsteller fällt es für den Fahrer nicht schwer, sich seine optimale Sitzposition einzustellen.

Der Scheibenwischer vorne besitzt neben einem Regensensor (Empfindlichkeit einstellbar) zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Antippfunktion. Der Heckwischer kann mittels Intervallschaltung oder permanent aktiviert werden. Die meisten Schalter sind sinnvoll und gut erreichbar angeordnet und auch bei Dunkelheit gut zu finden. Einzig die vielen Lenkradtasten sind nicht perfekt und erfordern eine Eingewöhnung. Alle Fensterheber besitzen eine Auf-/ Abwärtsautomatik mit zuverlässig eingreifendem Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). Das Radio- und Navigationssystem ist in optimaler Höhe angebracht, dank gut erreichbarer Tasten sowie des Touchscreens einfach zu bedienen und in der Menüführung logisch aufgebaut. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig Soundsystem sorgt dabei für einen guten Klang. Der im Technik-Paket (Serie beim Spirit) enthaltene 7-Zoll-TFT-Bildschirm ersetzt die klassischen Rundinstrumente. Die virtuellen Instrumente sind auch bei Nacht gut abzulesen. Die Größe der Tachoskalierung kann im Menü eingestellt werden. Vorne gibt es Leseleuchten, für die Fondpassagiere findet man bei Wahl des Panoramadachs links und rechts eine Leuchte. Ablagen gibt es vorne wie hinten genügend. Das Handschuhfach ist zwar zufriedenstellend groß, doch aufgrund der übertrieben dicken Bordmappe mit mehreren hundert Seiten an Fahrzeug- und Navigationssystemanleitungen bleibt im Handschuhfach kaum noch Platz für andere Gegenstände. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

- Die Bedienelemente für die Heizungs- und Klimaregelung sind übersichtlich angeordnet und lassen sich einfach bedienen. Sehr störend ist, dass es kein Display mit den Heizungseinstellungen gibt. So werden die diese kurz im großen Navigationsbildschirm eingeblendet, wenn man an der Einstellung etwas ändert. Um die Einstellungen permanent anzeigen zu lassen, muss man über eine separate Taste den Klimabildschirm aufrufen und bekommt dann andere Informationen des Radio- und Navigationssystems nicht mehr angezeigt. Der Navigationsbildschirm wird bei Dunkelheit zu wenig gedimmt und blendet die Insassen - immerhin kann man über eine Taste den Bildschirm auch ausschalten (ohne das Radio mit ausschalten).



Der Sorento überzeugt durch gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

1,9

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne fällt sehr großzügig aus.

+ Personen bis zu einer Körpergröße von knapp über 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen. Dank der großzügigen Innenbreite und der hohen Dachlinie findet man im Sorento ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

2,4 Raumangebot hinten*

Auch hinten findet man im Sorento ein gutes Raumangebot vor, das optionale Panoramaglasdach schränkt aber die Kopffreiheit ein.

⊕ Rund 1,85 m große Personen finden im Sorento genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit würde für noch größere Personen ausreichen. Die großzügige Innenbreite sorgt dafür, dass zwei Personen auf der Rückbank komfortabel Platz finden. Für drei Personen wird es aber dann doch recht eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Kia Sorento bietet keine besondere Innenraum-Variabilität.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

Das Fahrwerk des Kia Sorento ist ausgewogen abgestimmt und bietet auch auf langen Strecken ausreichend Komfort. Gegen Aufpreis ist der Sorento auch mit einer Niveauregulierung an der Hinterachse erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

⊕ Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk federt feine Fahrbahnebenheiten gut bis zufriedenstellend ab, die Insassen werden nur wenig belästigt. Auch gröbere Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Schlaglöcher dringen nicht zu stark durch, sind aber akustisch deutlicher wahrnehmbar. Dies zeigt sich auch beim Überfahren von Querfugen. Beim Überfahren von langen Bodenwellen federt der Sorento speziell bei maximaler Zuladung an der Hinterachse stark ein und schwingt dann etwas nach - Abhilfe könnte hier die optionale Niveauregulierung an der Hinterachse bieten. Der Fahrkomfort ist auch bei hohen Geschwindigkeiten gut, wobei sich dann bei entsprechenden Fahrbahnbelägen eine leichte Stuckerneigung einstellen kann. Sowohl die Seitenneigung, als auch Vertikalschwingungen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht zu stark durchgeschüttelt.

2,1 Sitze

Sowohl vorne wie auch hinten findet man auf den mit Leder überzogenen Sitzen einen angenehmen Sitzkomfort vor. Die Vordersitze sind in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig elektrisch einstellbar.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. Dadurch findet der Fahrer schnell eine komfortable Sitzposition. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Der Fahrerplatz verfügt zudem über eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Seitenhalt ist in schnell durchfahrenen Kurven gut. Auch die Sitzfläche ist ordentlich konturiert, drückt allerdings kleinen Personen leicht in die Kniekehle, da sie recht lang ist. Durch die serienmäßige Sitzlüftung vorne schwitzt man auch bei warmen Außentemperaturen kaum auf den perforierten Ledersitzen. Die Sitzlehne und -fläche der Rücksitzbank sind nur wenig konturiert, wodurch man in Verbindung mit den rutschigen Lederbezügen wenig Halt findet. Dank der einstellbaren Lehnenneigung findet man aber auch hinten schnell eine komfortable Sitzposition.

– Der Beifahrersitz muss auch mit der elektrischen Sitzverstellung ohne Höheneinstellung auskommen. Dadurch findet man auf dem Beifahrersitz keine besonders entspannte Sitzposition. Es gibt auch keine einstellbare Lordosenstütze.

1,8 Innengeräusch

Dank des niedrigen Geräuschniveaus im Innenraum lassen sich auch lange Fahrten stressfrei bewältigen.

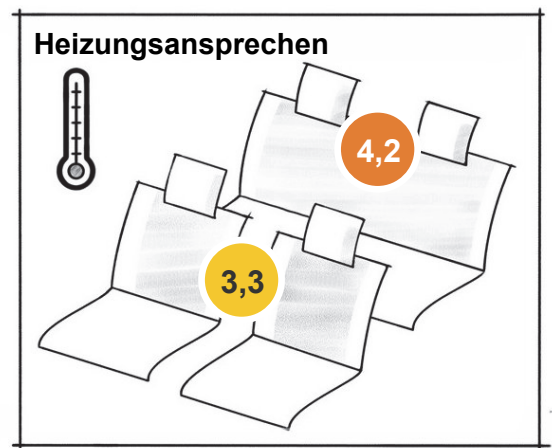
+ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei niedrigen 66,8 dB(A). Sowohl Motor- als auch Windgeräusche sind dabei kaum wahrnehmbar. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche zu. Störend fallen lediglich die leichten Poltergeräusche auf, die beim Überfahren von groben Unebenheiten zu den Insassen durchdringen.

2,9 Klimatisierung

Der Kia Sorento ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Heizleistung bei kalten Außentemperaturen kann dabei nicht komplett überzeugen.

+ Mit der effektiv regelnden Klimaautomatik können sich Fahrer und Beifahrer getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Die automatische Innenbeschlagsregelung mittels Feuchtigkeitssensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.

– Im ADAC Heizungstest schneidet der Sorento 2,2 CRDi nicht besonders gut ab. Für die vorderen Insassen reicht die Heizleistung noch aus, um den Innenraum in akzeptabler Zeit zu erwärmen. Hinten dauert es aber deutlich länger, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 197 PS starken Dieselmotors liegen im guten Bereich.

+ Überholvorgänge können in kurzer Zeit bewältigt werden. Der Kia Sorento benötigt für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h rund 5,6 s. Durch das hohe maximale Drehmoment von 421 Nm fallen auch die Elastizitätswerte gut aus. Nur im sechsten Gang lässt die Durchzugskraft etwas deutlicher nach. Das große SUV ist bei 190 km/h elektronisch abgeregelt. Für ein Fahrzeug in dieser Größe ist das völlig ausreichend.

2,3 Laufkultur

+ Der Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung bietet eine gute Laufkultur. Motorvibrationen sind gut gedämmt und im Innenraum nicht zu stark wahrnehmbar. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor auch unter Last kaum zum Dröhnen.

2,1 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge des Schaltgetriebes lassen sich einfach und mit wenig Kraftaufwand schalten. Auch bei schnellen Schaltvorgängen neigt die Schaltung nicht zum Haken. Die Schaltwege sind zufriedenstellend kurz. Das Einlegen des Rückwärtsgangs funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand. Ein Sperrring verhindert, dass der Rückwärtsgang versehentlich während der Fahrt eingelegt wird. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren, spricht aber etwas giftig an. Bei unvorsichtigem Einkuppeln sind deutliche Schaltschläge im Antriebsstrang vorhanden. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, möglichst im optimalen Gang zu fahren, um Kraftstoff zu sparen. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg, in dem die Bremse für kurze Zeit betätigt bleibt.

⊖ Für den Sorento gibt es kein Start-Stopp-System.

2,3 Getriebeabstufung

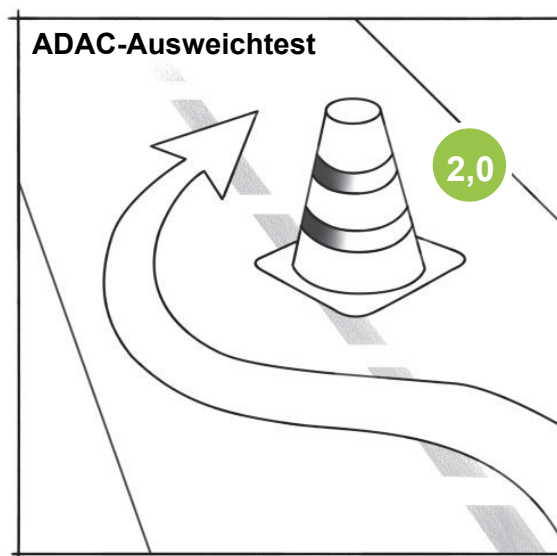
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Charakteristik des Dieselmotors. Bei 130 km/h dreht das Fahrzeug mit knapp 2.500 1/min. Eine etwas längere Gesamtübersetzung hätte dem drehmomentstarken Dieselmotor sicherlich nicht geschadet.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des großen SUV sind zwar nicht besonders sportlich aber sicher.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls (z.B. bei einem Spurwechsel) giert das Fahrzeug leicht um die Hochachse und pendelt dann auch etwas nach, bleibt aber stets sicher beherrschbar. Beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind zwar leichte Lenkkorrekturen notwendig, doch ist der Sorento auch hier sicher zu fahren. Der Geradeauslauf ist gut. Beim ADAC Ausweichtest überschiebt das Fahrzeug beim Gegenlenken, wird dann aber durch starke ESP-Eingriffe stabilisiert und lässt sich so problemlos in die Ausfahrgasse lenken. Der Grenzbereich liegt beim Durchfahren von Kurven zwar nicht zu hoch, doch kündigt sich dieser früh durch gut beherrschbares Untersteuern an. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Dank des Allradantriebs bietet das Fahrzeug auch auf rutschiger Fahrbahn eine gute Traktion.



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.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei Kurvenfahrt ist gut bis zufriedenstellend. Die Lenkkraftunterstützung lässt sich in drei Stufen (Komfort, Standard, Sport) einstellen. Im Komfort- und Standard-Modus könnte die Fahrbahnrückmeldung speziell bei hohen Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. In der Sporteinstellung ist das Lenkgefühl besser. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus, die Lenkübersetzung könnte aber etwas direkter sein. Der Wendekreis von 11,6 m fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse relativ gering aus.

2,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand des Fahrzeug beträgt 38,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime² der Größe 235/55 R19 H). Das ist ein durchschnittliches Ergebnis.

⊕ Sowohl das Ansprechen als auch die Dosierung der Bremse sind gut. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen Anlass zur Kritik.

1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Kia Sorento bietet neben ESP und einem Bremsassistenten eine Reihe an weiteren Assistenzsystemen. Leider gibt es bei Kia immer noch keinen adaptiven Notbremsassistenten.

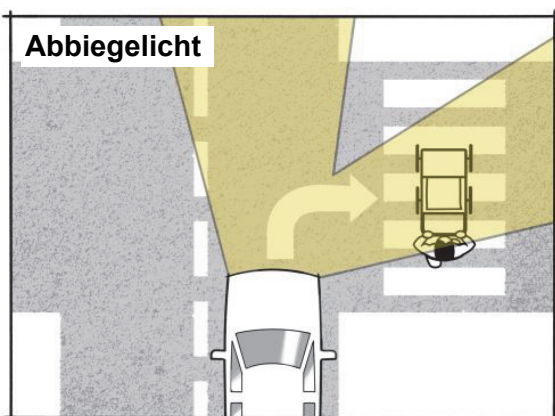
⊕ Neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm sind auch ein einstellbarer Geschwindigkeitslimiter sowie ein Abbiegelicht serienmäßig an Bord. Zusätzliches Kurvenlicht ist gegen Aufpreis erhältlich. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches den Fahrer über den Reifenluftdruck informiert und bei einem plötzlichen Druckverlust eine Warnung ausgibt, findet man in der getesteten Ausstattung ebenfalls an Bord. Bei einer starken Bremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Zusätzlich wird dann bei Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Eine Startsicherung verhindert das versehentliche Starten des Motors mit eingelegtem Gang. Rückleuchten in den Vordertüren warnen den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen.

⊖ Beim Abschleppen kann eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden, da die Blinkfunktion bei aktivierter Warnblinkanlage außer Kraft gesetzt ist. Ein Spurhalteassistent, welcher den Fahrer bei versehentlichem Verlassen der Fahrspur akustisch warnt, sowie ein Totwinkelassistent sind zwar beim Sorento erhältlich, allerdings nur bei Wahl des Automatikgetriebes.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

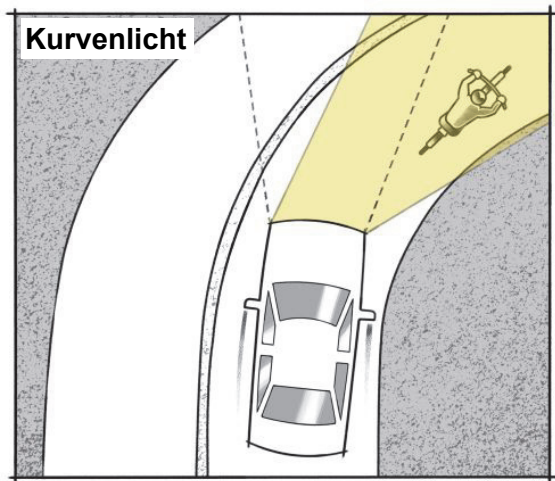
Das Vorfacelift-Modell des Sorento konnte bereits mit sehr guten Crasheergebnissen punkten. Das sollte auch beim aktuellen Modell nicht anders sein.

⊕ Für den Insassenschutz erhält das Vorfacelift-Modell gute 81% der Punkte. Neben Front- und Seitenairbags vorne findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Die Kopfstützen vorne reichen auch für große Personen von über 1,90 m und befinden sich nahe am Kopf. Auch die hinteren Kopfstützen befinden sich nahe genug am Kopf um optimal wirken zu können, könnten aber etwas weiter ausziehbar sein.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

– Ansnallerinnerer gibt es nur für den Fahrer und Beifahrer, nicht aber für die hinten sitzenden Personen. Das Warndreieck und der Verbandskasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so im Notfall nicht schnell genug erreichbar.

1,9 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im Kia Sorento einfach und stabil befestigen, was für eine gute Kindersicherheit sorgt.

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht das Vorfacelift-Modell des Sorento gute 84% der Punkte. Das Ergebnis des aktuellen Modells sollte ähnlich sein. Beide hinteren Außensitze sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Auch für den Mittelsitz findet man einen Ankerhaken. Dank der großen Türen sind die Gurte gut zugänglich, auch wenn die Gurtschlösser an losen Bändern hängen und so nicht ideal greifbar sind. Die Außensitze eignen sich einwandfrei zum fixieren von Kindersitzen, da die Gurte lang genug und die Gurtanlenkpunkte ideal ausgeführt sind. Auch der Beifahrersitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Die Beifahrerairbags sind mittels Schlüsselschalter abschaltbar. Alle Fensterheber besitzen ein rechtzeitig eingreifenden Fenstereinklemmschutz.

– Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtführung kaum zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin kaum genügend Platz. Laut Betriebsanleitung sind auf dem Beifahrersitz trotz Airbag-Deaktivierung nicht alle Kindersitzklassen erlaubt, bzw. dürfen nur vorgegebene Kindersitze montiert werden. Sollte man die optionale dritte Sitzreihe wählen, muss darauf geachtet werden, dass auch hier laut Betriebsanleitung nicht alle Kindersitzklassen montiert werden dürfen.

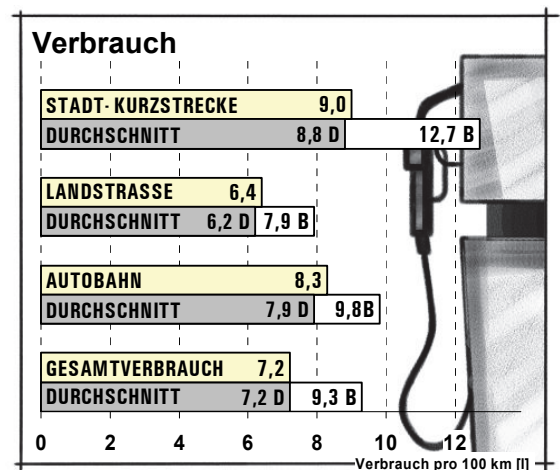
2,5 Fußgängerschutz

+ Mit dem Facelift erhielt auch eine aktive Motorhaube Einzug. Dadurch wird die Motorhaube bei einem Crash mit einem Fußgänger automatisch ein Stück angehoben und dadurch den Abstand zu harten Motorbauteilen erhöht.

3,4 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Kia Sorento 2,2 CRDi AWD fällt nicht besonders niedrig aus. Es fehlen innovative Spritspartechiken wie ein Start-Stopp-System. Durchschnittlich liegt der ermittelte Verbrauch bei 7,2 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 231 g/km gibt es deshalb nur magere 21 Punkte im EcoTest. Während der Verbrauch außerorts mit 6,4 l/100 km und auf der Autobahn mit 8,3 l/100 km noch akzeptabel ausfällt, liegt der Stadtverbrauch mit 9,0 l/100 km sehr hoch.



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

2,8 Schadstoffe

Auch bei den Schadstoffen kann der Sorento keine Glanzpunkte setzen. Durch den hohen NOx-Ausstoß im Autobahn-Zyklus verliert der Koreaner wichtige Punkte im Schadstoff-Kapitel. Es reicht nur für 32 Punkte. Zusammengefasst mit den CO₂-Punkten erreicht das Fahrzeug mit 53 Punkten geradeso drei Sterne im EcoTest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,6 Betriebskosten*

Der Verbrauch des Sorento fällt zwar nicht besonders niedrig aus, doch aufgrund des gegenüber Benzin günstigeren Dieselmotors kann das Fahrzeug eine gute bis zufriedenstellende Note für die Betriebskosten einfahren.

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

3,4 Wertstabilität*

Dem neuen Kia Sorento kann ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden. Positiv auf den Restwertverlauf sollte sich der Dieselmotor in Verbindung mit dem Allradantrieb auswirken. Leider fehlen noch besondere Spritspartechiken oder innovative Fahrzeugsysteme, welche das Fahrzeug von der Masse abheben und so für eine Verbesserung des Restwertverlaufs sorgen würden.

2,6 Kosten für Anschaffung*

⊕ Die getestete Variante kostet mindestens 42.290 Euro. Das hört sich im ersten Moment zwar nicht besonders billig an, schaut man sich aber die äußerst üppige Serienausstattung an, geht der Preis in Ordnung. Neben Klimaautomatik und Navigationssystem gibt es sogar Lederausstattung und Xenonscheinwerfer ohne Mehrpreis. Ein Automatikgetriebe ist gegen Aufpreis erhältlich, nur dann kann man beim Sorento wichtige aktive Sicherheitselemente wie einen Spurhalte- oder Totwinkelassistenten ordern.

3,5 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen im akzeptablen Bereich. Jährlich werden 307 Euro an KFZ-Steuern fällig. Die Aufwendungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt. Teuer zeigt sich das Fahrzeug allerdings in der Haftpflichtversicherung.

⊕ Betrachtet man die absoluten monatlichen Gesamtkosten, kann der Kia Sorento noch ein gutes Ergebnis einfahren. Vor allem der nicht zu hohe Anschaffungspreis und die recht niedrigen Betriebskosten wirken sich hier positiv aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4 GDI 2WD	2.4 GDI AWD	2.2 CRDi 2WD	2.2 CRDi AWD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/2359	4/2199	4/2199
Leistung [kW (PS)]	141 (192)	141 (192)	145 (197)	145 (197)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	242/4250	242/4250	421/1800	421/1800
0-100 km/h[s]	9,8	10,3	9,3	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	190	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,7 S	8,9 S	5,8 D	5,9 D
CO2 [g/km]	202	207	153	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/23	20/23/23	20/23/23	20/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	232	242	295	299
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	835	859	755	798
Preis [Euro]	31.990	33.490	32.290	35.790

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)	235/55T19H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,0/6,4/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	159 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	231 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4685/1885/1700 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2155 mm
Leergewicht/Zuladung	1930 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440 l/925 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	885 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	98 Euro
Monatliche Fixkosten	142 Euro
Monatlicher Wertverlust	534 Euro
Monatliche Gesamtkosten	910 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/23
Grundpreis	42.290 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.250 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Performance-Paket)	1.380 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (+ Parksensoren hinte)	Serie
Spurassistent (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (nur mit Automatik)	
Xenonlicht	Serie

INNEN

3. Sitzreihe	900 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	Aufpreis
Lackierung Metallic	580 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	900 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen