



KIA Sorento 2.2 CRDi Spirit AWD

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

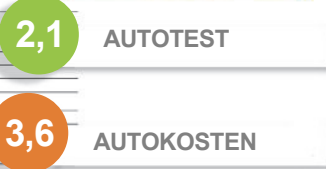
Seit dem Frühjahr 2015 geht Kia mit der dritten Generation des Sorento in der hart umkämpften SUV-Mittelklasse auf Kundennachfrage. Der Koreaner hat im Vergleich zum Vorgänger-Modell nicht nur qualitativ und technisch, sondern auch bei der Fahrzeuglänge ordentlich zugelegt und klopft damit bereits eine Klasse weiter oben an. Das Interieur wirkt hochwertig und ist gut verarbeitet, auch die weitgehend intuitive Bedienung stellt den Fahrer vor keinerlei Probleme. Für das Gepäck steht ebenso wie für die Passagiere sehr viel Platz zur Verfügung - optional lässt sich der Kia dank der dritten Sitzreihe sogar zum Siebensitzer aufrüsten. Auch ohne adaptives Fahrwerk ist der Federungskomfort gut, zudem herrscht im Innenraum ein angenehm niedriges Geräuschniveau. Antriebsseitig ist der Sorento ausschließlich mit einem 200 PS leistenden Turbodiesel erhältlich - optional auch mit Allradantrieb. Damit ausgestattet kommt das massive SUV im ADAC EcoTest auf einen nur mäßig niedrigen Verbrauch von 6,6 l/100 km. Auch preislich kann der Koreaner nicht so recht überzeugen. 43.990 Euro sind ein stolzer Preis, allerdings entschädigt der Sorento mit einer äußerst umfangreichen Serienausstattung.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Audi Q5, BMW X3, Hyundai Santa Fe, Mercedes GLC, Volvo XC60.

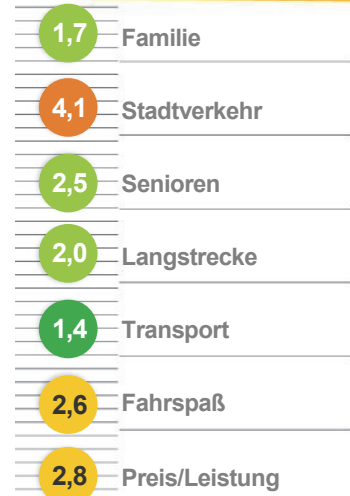
- +** sehr gutes Platzangebot für Insassen und Gepäck, gute Verarbeitungsqualität, hohes Sicherheitsniveau, umfangreiche Serienausstattung, siebenjährige Fahrzeuggarantie
- recht hoher Verbrauch, schlechte Übersichtlichkeit, teuer in der Anschaffung, Notbremssystem nur für Top-Ausstattung erhältlich



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



- +** Der Kia Sorento gefällt mit einer guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Karosserie überzeugt mit einem gleichmäßigen und schmalen Fugenverlauf, auch die Lackqualität ist tadellos. Die Türen fallen satt ins Schloss, die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offen gehalten und sämtliche Anbauteile wie Scheinwerfer oder Zierleisten sind sauber eingepasst. Im Innenraum setzt sich der gute Eindruck fort: Der massive Armaturenräger ist ebenso wie die Türen im oberen Bereich mit geschäumtem Kunststoff überzogen, weiter unten kommt hingegen kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz. Zahlreiche Chromapplikationen, Klavierlackoberflächen und griffsympathische Oberflächen sorgen dafür, dass der Innenraum sehr wertig wirkt. Details wie die mit Stoff bezogenen Dachsäulen und gepolsterte Sonnenblenden sind in dieser Fahrzeugklasse selten anzutreffen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, somit verschmutzt der Motor nicht. Korrosionsschutz wurde sorgfältig aufgetragen, blankes Blech ist nirgendwo zu sehen. Der Einstiegsbereich ist sehr gut gegen Nässe und Schmutz geschützt, da die Türen die Schweller komplett verdecken und an der unteren Seite mit einer Dichtlippe versehen sind. Schutzleisten bewahren den Einstiegsbereich vor unschönen Kratzern. Gegen Parkrempler ist die Karosserie des Sorento ordentlich geschützt - die Kunststoffeinsätze in den Stoßfängern setzen sich in den Radläufen fort. Die Türen müssen allerdings ohne Schutzleisten auskommen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, lässt sich aber über eine gut erreichbare Taste im Armaturenbrett entriegeln.
- Der Sorento besitzt keinen Fehlbetankungsschutz. Der versehentliche Griff zur falschen Zapfpistole kann daher hohe Kosten zur Folge haben.

- +** Der Kia Sorento überzeugt mit seiner hohen Alltagstauglichkeit und glänzt dabei besonders mit seinen Qualitäten als Transport- und Zugfahrzeug. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze sowie einen Notsitz, optional ist sogar eine dritte Sitzreihe erhältlich. Die tatsächliche Zuladung beträgt gute 580 Kilogramm. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 100 kg schwere Lasten transportiert werden. Die Stützlast liegt ebenfalls bei üppigen 100 kg, womit auch zwei schwere E-Bikes problemlos befördert werden können. Nicht nur aufgrund des Allradantriebs eignet sich der Koreaner besonders als Zugfahrzeug, auch die zulässige Anhängelast fällt mit 2.500 (gebremst) beziehungsweise 750 Kilogramm (ungebremst) sehr hoch aus. Der 71 Liter große Tank ermöglicht eine Reichweite von bis zu 1.075 Kilometer (auf Basis des ADAC EcoTest-Verbrauchs). Ein vollwertiges Reserverad ist serienmäßig an Bord.
- Das Reserverad ist unter dem Fahrzeugboden angebracht. Dort ist es nicht nur schlecht erreichbar, es ist auch Schmutz und der Witterung schutzlos ausgeliefert. Aufgrund der stattlichen Abmessungen ist das Stadtgebiet nicht das bevorzugte Einsatzgebiet des großen SUV, das besonders in der Länge die meisten Mitbewerber überragt.

Insgesamt kommt der Sorento im Kapitel Sicht auf ein durchschnittliches Ergebnis. Die schlechte Rundumsicht verhagelt dem Koreaner ein besseres Ergebnis.

⊕ Die SUV-typisch hohe Sitzposition ermöglicht dem Fahrer eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr. Das Abblendlicht der serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer überzeugt mit einer homogenen Ausleuchtung und guten Reichweite. Allerdings wird das Fernlicht lediglich mit Halogenscheinwerfern realisiert, deren Lichtausbeute nur durchschnittlich ist. Ein statisches Abbiegelicht ist serienmäßig, wohingegen dynamisches Kurvenlicht nur in Verbindung mit dem teuren Performance-Paket erhältlich ist. Ein Fernlichtassistent ist leider nicht zu haben. Der Innenspiegel blendet nachts bei einfallendem Licht automatisch ab. Serienmäßig ist der Sorento mit Parksensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet. Wählt man die Top-Ausstattung, ist zudem ein 360-Grad-Kamerasystem an Bord.

⊖ Aufgrund der hohen Karosserie lassen sich Gegenstände und Kinder direkt vor und hinter dem Fahrzeug kaum erkennen. Auch bei der Rundumsichtmessung bekleckert sich der Koreaner nicht gerade mit Ruhm: Besonders die massiven D-Säulen sowie die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen erschweren die Sicht nach hinten. Die Außenspiegel bieten zwar eine gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehr, sind jedoch weder automatisch abblendend noch haben sie einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt recht komfortabel, wird allerdings durch den sehr hohen Schweller erschwert. Die Türen öffnen vorn wie hinten angenehm weit, die Türausschnitte sind groß und die hoch montierten Sitze sorgen dafür, dass man bequem zusteigen kann. Praktische Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Personen. In der Ausstattung Spirit ist der Sorento mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, ein versehentliches Aussperren ist deshalb nicht möglich. Praktisch bei Nacht: Die serienmäßige Vorfeld- und Ausstiegsbeleuchtung. Die Türaufhalter besitzen drei Rastungen (hinten zwei) und sind stark genug ausgeführt, um die Türen auch an Steigungen sicher offenzuhalten.

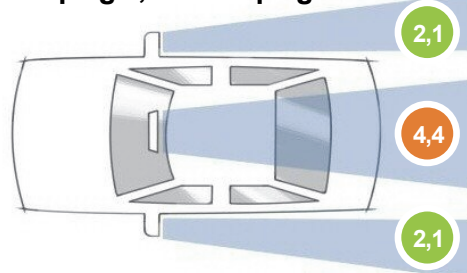


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht erheblich ein.

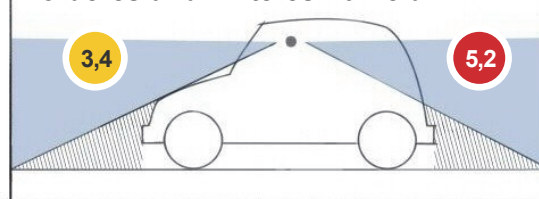
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



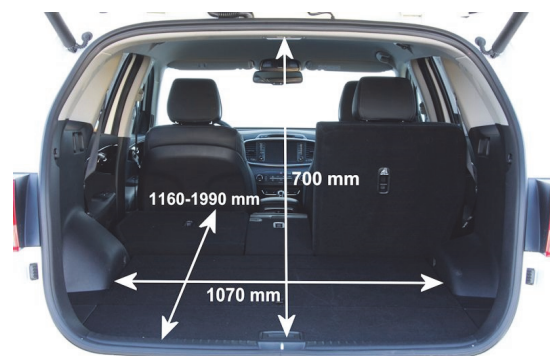
Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

1,0 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Sorento ist ein echter Lademeister. Bereits das Standardvolumen beträgt sehr gute 485 Liter. Baut man die Laderaumabdeckung aus und belädt den Kia dachhoch, finden 820 Liter oder alternativ 16 Getränkekisten Platz. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 985 (bis Fensterunterkante) beziehungsweise 1.760 Liter (dachhoch).



Mit 485 l Kofferraumvolumen liegt der Sorento im Spitzenbereich dieser Fahrzeugkategorie.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet nicht sonderlich weit, Menschen über 1,80 Meter Größe können sich daran den Kopf stoßen. Der Kofferraum besitzt mit Ausnahme der Radhäuser, die nach innen ragen, ein gut nutzbares Format.

⊕ Das Gepäckabteil ist nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich. Dank des serienmäßigen Komfortzugangssystems öffnet die Heckklappe, ohne dafür eine Taste auf der Fernbedienung, im Fahrzeug oder an der Heckklappe betätigen zu müssen. Anders als bei den bisherigen Systemen muss man dafür nicht einmal den Fuß unter die Heckschürze bewegen; es genügt, sich für mehr als drei Sekunden im Abstand von einem halben bis einem Meter hinter dem Fahrzeug aufzuhalten, und die Heckklappe öffnet automatisch. Ladekante und -boden liegen nahezu auf einer Ebene, was das Entladen erleichtert. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche ohne störende Stufe.

⊖ Die Ladekante liegt mit gemessenen 76 Zentimetern hoch über dem Boden, was vor allem das Beladen erschwert. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum schwach beleuchtet. Am abstehenden Schloss können sich großgewachsene Personen leicht den Kopf stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das SUV punktet im Alltag mit einer guten Variabilität. Die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt klappbar und lassen sich vom Fond aus ohne großen Kraftaufwand umlegen. Unter dem Ladeboden bietet ein knapp 100 Liter großes Ablagefach Platz für kleinere Gegenstände sowie eine Verstaumöglichkeit für die Gepäckraumabdeckung.

⊖ Im Kofferraum finden sich keine weiteren Ablagen oder Fächer zum Verstauen kleinerer Utensilien. Ein Trennnetz zum Schutz der Insassen vor umherfliegenden Gepäck ist nicht erhältlich.

1,6 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Die Bedienung stellt den Fahrer auch beim Erstkontakt vor keine größeren Probleme. Für die meisten Grundfunktionen finden sich auf dem Armaturenräger die entsprechenden Tasten, spezielle Fahrzeugeinstellungen müssen etwas umständlich im Kombiinstrument via Lenkradtasten vorgenommen werden. Das Infotainmentsystem ist logisch aufgebaut und lässt sich dank des sensibel reagierenden und einwandfrei erreichbaren Touchscreens gut bedienen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Reichweite einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar rechts vom Lenkrad angeordnet, wird aber von diesem teilweise verdeckt. Der Frontscheibenwischer verfügt über einen in der Intensität einstellbaren Regensensor, für den Heckwischer ist neben dem Dauer- auch ein Intervallbetrieb verfügbar. Der Lichtschalter findet sich im Blinkerhebel, die Tasten für die Nebelleuchten sind ebenfalls darin untergebracht. Die Klimateinheit ist logisch aufgebaut und dank der gut erkennbaren Tasten einfach zu bedienen, könnte aber etwas höher angeordnet sein. Die vorgewählten Einstellungen werden allerdings nicht dort, sondern weiter oben im großen Display des Infotainmentsystems eingeblendet. Und das auch nur, wenn man eine Änderung der Klimaeinstellung vornimmt. Der aktuelle Status (Temperatur, Luftverteilung, Gebläsestufe) ist sonst nicht ersichtlich. Das Infotainmentsystem lässt sich dank der praktischen Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen sowie des Drehreglers zum Zoomen und Scrollen durch lange Auswahllisten (z. B. Senderlisten) gut bedienen. Die Menüs sind logisch aufgebaut, die Auswahlflächen groß und der hochauflösende Touchscreen reagiert sensibel auf Berührung. Das Lenkrad wirkt aufgrund der vielen Tasten überladen und dadurch etwas unübersichtlich. Die großen und klar gezeichneten Rundinstrumente lassen sich dank der ständigen Beleuchtung auch bei mäßigen Lichtverhältnissen hervorragend ablesen. Mit Ausnahme der Lüftungsregler sowie des Lichtschalters sind alle wichtigen Funktionen im Cockpit beleuchtet. In der Ausstattung Spirit verfügt der Sorento über eine elektrische Sitzverstellung, die gut erreichbar unten am Sitzgestell angebracht ist. Eine Memory-Funktion ist nur für Fahrzeuge mit Automatikgetriebe optional erhältlich. An praktischen Ablagen herrscht vorn kein Mangel. Hinten finden sich neben den Türablagen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne sowie Netze an den Rückseiten der Vordersitze zum Verstauen kleinerer Gegenstände. Die elektrischen Fensterheber funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Für die Fondpassagiere gibt es keine separaten Leselampen, sondern lediglich eine gemeinsame Leuchte. Das optionale Soundsystem mit zehn Lautsprechern überzeugt mit einem kraftvollen und gleichzeitig klaren Klang auch bei hoher Lautstärke.



Der Sorento überzeugt durch gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

⊖ Bei voll geöffneten Türen muss man sich weit herauslehnen, da sich die Türgriffe weit hinten in den Türen befinden. Der Platz des Handschuhfachs wird durch die extrem dicke Bedienungsanleitung nahezu komplett beansprucht.

1,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot in der ersten Reihe fällt sehr großzügig aus. Selbst zwei-Meter-Riesen finden genügend Platz vor, besonders die Ellbogenfreiheit ist aufgrund der enormen Innenbreite sehr gut. Auch das Raumgefühl ist für ein Fahrzeug dieser Klasse sehr gut.

1,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond ist das Raumangebot erstklassig. Die Beinfreiheit lässt ebenso wenig zu wünschen übrig wie die Kopffreiheit, die für knapp zwei Meter große Insassen ausreicht. Das luftige Raumgefühl wird allenfalls durch die hohe Fensterlinie etwas geschmälert.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

3,0

Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich in Längsrichtung im Verhältnis 40:60 um bis zu 27 Zentimeter verschieben. Gegen Aufpreis ist für den Sorento eine dritte Sitzreihe erhältlich, wodurch der Koreaner bis zu sieben Personen befördern kann.

2,2

KOMFORT

2,2

Federung

Für den Kia Sorento gibt es keine Fahrwerksoptionen wie ein Schlechtwege-Fahrwerk oder adaptive Dämpfer.

⊕ Das Fahrwerk macht einen ausgewogenen Eindruck und ist komfortabel abgestimmt, was gut zum gelassenen Charakter des Fahrzeugs passt. Kurze wie lange Wellen absorbiert der Sorento gekonnt, die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Auch bei kurz aufeinanderfolgenden Anregungen kommt die Federung nicht aus dem Tritt. Einzelhindernisse und Querfugen dürfte das Fahrwerk etwas sensibler verdauen. Bei langsamen Geschwindigkeiten wirkt die Feder-Dämpfer-Kombination noch etwas steifbeinig, was sich bei zunehmendem Tempo jedoch bessert. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster dringen kaum zu den Insassen durch.

1,9

Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen Performance-Paket ausgestattet, zu dessen Umfang u. a. Ledersitze mit Sitzbelüftung für die vorderen Sitze, eine elektrische Sitzverstellung für Fahrer und Beifahrer sowie eine Lordosenstütze (elektrisch, in Höhe und Intensität einstellbar) für den Fahrersitz gehören. Die Vordersitze sind großzügig geschnitten und bieten ordentlichen Seitenhalt. Sitzfläche und Lehne sind angenehm konturiert, die Polsterung ist auch auf langen Strecken bequem. Der Kupplungsfuß findet auf dem festen Trittbrett guten Halt, die Armauflagen in der Tür sowie der Mittelarmlehne sind dick gepolstert. Auf den beiden äußeren Fondsitzen findet man ebenfalls komfortabel Platz. Die Sitzflächen und -lehnen sind ordentlich konturiert, die Sitzposition durch die recht hoch montierte Bank angenehm. Zudem lässt sich die Neigung der Lehne je nach Wunsch anpassen.

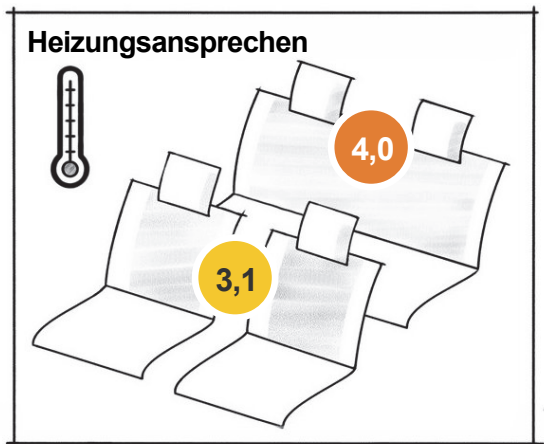
1,7

Innengeräusch

⊕ Der Sorento ist ein sehr leises Fahrzeug. Im Innenraum beträgt der Geräuschpegel bei Tempo 130 gerade einmal 66,7 dB (A). Der Motor ist gut gedämmt und wird nur bei hohen Drehzahlen akustisch etwas präsenter. Auch die Fahrwerks- und Windgeräusche halten sich dezent im Hintergrund.

2,8 Klimatisierung

Der Koreaner ist bereits ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam in definierten Kombinationen. Für die Fondpassagiere gibt es zusätzliche Luftausströmer. Ein Luftfeuchtesensor verhindert, dass die Frontscheibe beschlägt. Im ADAC Heizungstest schneidet der Kia allenfalls durchschnittlich ab. Es dauert recht lange, ehe sich für Fahrer und Beifahrer eine angenehme Temperatur einstellt, in der zweiten Reihe sogar noch etwas länger.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige Turbodiesel hat mit dem immerhin 1,9 Tonnen schweren SUV wenig Mühe und sorgt für gute Fahrleistungen. Der 2,2-Liter-Motor leistet 200 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 441 Newtonmeter, das im Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.750 Umdrehungen bereit steht. Auch dank des recht kurz übersetzten Sechsgang-Getriebes fallen die Fahrleistungen gut aus. Die Elastizitätsmessung von 60 auf 100 km/h absolviert der Koreaner im vierten Gang in 6,9 s, im fünften in 10,1 s und im sechsten in 14,3 s. Für den Zwischensprint, ebenfalls gemessen von 60 auf 100 km/h, benötigt der Allradler im dritten Gang 5,3 s. Den Wert für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Kia mit 9,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 200 km/h limitiert. Der Begrenzer arbeitet jedoch sehr unharmonisch und drosselt bei Erreichen der Höchstgeschwindigkeit rigoros die Motorleistung.

2,2 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel legt gepflegte Manieren an den Tag. Die Motorvibrationen dringen kaum bis in den Fahrgastraum durch, lediglich im Lenkrad sind sie fein zu spüren. Der Selbstzünder ist akustisch gut gekapselt und verkneift sich größtenteils störende Geräusche. Nur bei sehr niedertouriger Fahrweise ist im Innenraum ein leichtes Dröhnen zu vernehmen.

1,8 Schaltung

Der Dieselmotor ist an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt, gegen Aufpreis steht auch eine Sechsstufen-Automatik zur Wahl.

⊕ Die Schaltung ist präzise geführt und lässt sich angenehm leichtgängig auf kurzen Wegen schalten. Die Kupplung erfordert nur geringe Betätigungskräfte und lässt sich exakt dosieren. Schaltrücke treten nur auf, wenn man sehr nachlässig kuppelt. Der Rückwärtsgang befindet sich vorne links und besitzt einen Sperring, der ein ungewolltes Einlegen verhindert. Die serienmäßige Berganfahrhilfe hält den Wagen an Steigungen für einige Momente fest und verhindert ein ungewolltes Zurückrollen. Das Start-Stopp-System arbeitet auffällig ruckarm.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist vergleichsweise kurz übersetzt, was besonders bei höheren Geschwindigkeiten ein erhöhtes Drehzahlniveau zur Folge hat. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle im Sorento mit rund 2.500 Touren. Die Anschlüsse zwischen den einzelnen Gängen sind passend gewählt. Die Drehzahlsprünge fallen nicht sonderlich groß aus, sodass nach dem Hochschalten wieder genügend Zugkraft zur Verfügung steht.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

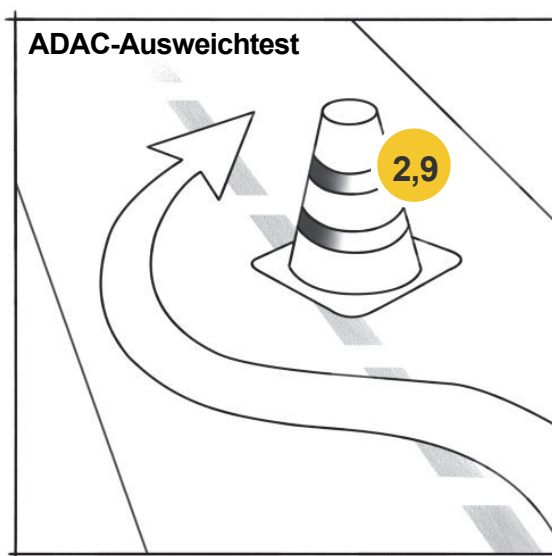
2,6

Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest liefert der Koreaner eine zufriedenstellende Leistung ab. Der Sorento verhält sich bei diesem simulierten Ausweichmanöver zwar vergleichsweise träge, mit deutlichen Aufbaubewegungen und starken ESP-Eingriffen, aber gleichzeitig sicher und fordert dabei wenig fahrerisches Können. Den Ausweichvorgang setzt das SUV recht spontan um. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift rigoros ein und baut gleichzeitig viel Geschwindigkeit ab. Anschließend geht der Allradler in eine Untersteuerphase über, die es dem Fahrer leicht macht, das SUV mit einem geringfügig erhöhten Lenkwinkelbedarf zurück in die ursprüngliche Fahrspur zu dirigieren. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse neigt der Koreaner zum Übersteuern, auch hier greift das ESP helfend ein. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das hoch aufbauende SUV mit kräftigen Wankbewegungen, hält aber weitgehend die Spur. Auch tiefe Spurrinnen können der Richtungsstabilität nur wenig anhaben. Bei zu flott angegangenen Kurven schiebt der Wagen sicher über die Vorderräder. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, drückt das Heck etwas nach außen, ehe das ESP eingreift.

⊕ Dank des automatisch zuschaltenden Allradantriebs kann der Sorento auch auf rutschigem Untergrund mit guter Traktion punkten.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,6

Lenkung*

War die Lenkung bislang oftmals ein Schwachpunkt von Kia-Modellen, so hat sich dies spätestens mit dem Erscheinen des Sorento geändert. Das Mittelklasse-SUV überzeugt mit einer ordentlichen Rückmeldung und einem angenehmen Lenkgefühl, das bei höheren Geschwindigkeiten nochmals an Transparenz gewinnt. Die Lenkpräzision ist gut, Lenkbefehle werden mit leichter Verzögerung umgesetzt. Die Lenkkräfte sind bei niedrigen Geschwindigkeiten angenehm niedrig, das Rangieren geht somit leicht von der Hand. Per Knopfdruck lassen sich die Lenkkräfte in drei Stufen (Komfort, Normal und Sport) an die Bedürfnisse des Fahrers anpassen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit gemessenen 12,0 Metern recht groß aus.

1,9 Bremse

⊕ Der Sorento kann mit kurzen Anhaltewegen punkten. Aus 100 km/h steht das SUV nach 36,1 Metern (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Hankook Ventus Prime 2 der Größe 235/60 R18 103V). Die Bremsanlage ist dem hohen Fahrzeuggewicht vollauf gewachsen und kann auch in puncto Ansprechverhalten und Dosierbarkeit überzeugen.

1,5 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

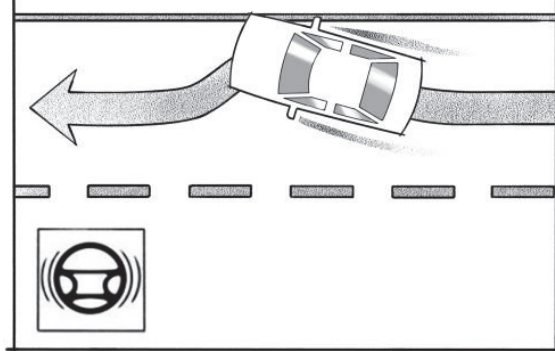
⊕ Serienmäßig ist der Sorento mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Ebenfalls zum Serienumfang gehören Abbieglicht und ein Spurhalteassistent. Kurvenlicht sowie ein Totwinkel-Assistent sind gegen Aufpreis zu haben. Ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer ist serienmäßig an Bord. Bei einer Vollbremsung blinken die LED-Bremslichter, bei Stillstand des Fahrzeugs wird dann die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung zeigt die von der Frontkamera erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen an und greift zusätzlich auf die Daten des Navigationssystems zurück. Das direkt messende Reifendrucksystem erfasst die Drücke der einzelnen Reifen und warnt bei einem Druckverlust.

⊖ Für den Sorento ist eine adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Notbremssystem nur für die Top-Ausstattung Platinum Edition erhältlich. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

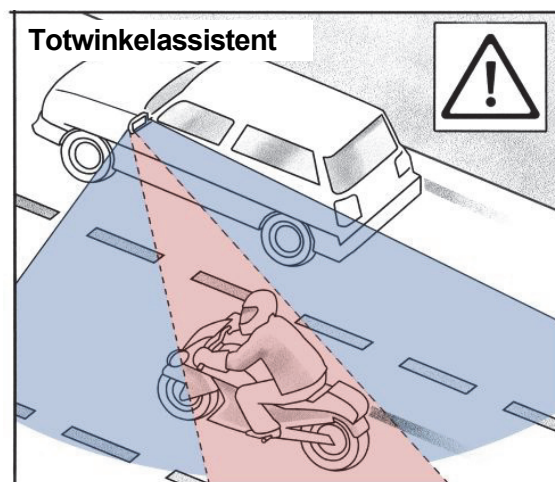
⊕ Beim ADAC Crashtest schneidet der Sorento insgesamt sehr gut ab und erhält die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2014). Für den Insassenschutz erhält das SUV 90 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Koreaner verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m und befinden sich sehr nahe am Kopf, um bei einem Unfall die Gefahr eines Schleudertraumas zu minimieren. Gleiches gilt für die Fondkopfstützen, die für bis 1,85 Meter große Insassen ausreichend hoch sind.

Spurhalteassistent



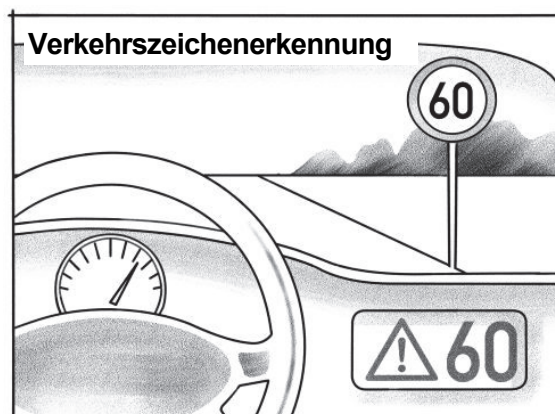
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

– Seitenairbags für die Fondpassagiere sind nicht erhältlich. Nur die vorderen Sitze sind mit Gurtstraffern und -begrenzern ausgestattet.

1,5 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit schneidet der Kia Sorento sehr gut ab, er erreicht 83 Prozent der möglichen Punkte (Stand 12/2014). Der Koreaner ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen inklusive Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzplätzen ausgestattet, beide Plätze sind laut Hersteller für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden, der Beifahrerairbag lässt sich dafür einfach per Schlüsselschalter deaktivieren. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

– Für den Beifahrersitz ist keine Isofix-Vorrichtung erhältlich. Die Position der Gurtanlenkpunkte auf dem mittigen Fondsitz sind sehr ungünstig und erschweren somit die Befestigung eines Kindersitzes. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin nicht genügend Platz.

2,4 Fußgängerschutz

+ Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Sorento mit 67 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab (Stand 12/2014). Im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger wird die Motorhaube automatisch angehoben, um den Deformationsweg zwischen Haube und Motor zu erhöhen und so das Verletzungsrisiko zu senken. Verbesserungspotential gibt es noch im unteren Bereich der Frontscheibe sowie am vorderen Teil der Motorhaube - beide Bereiche sind zu unnachgiebig gestaltet.

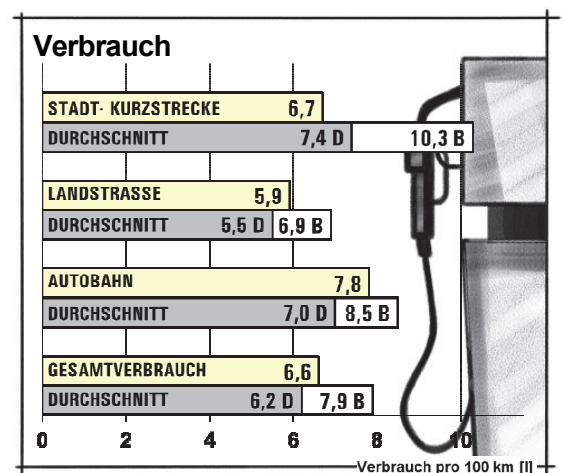
2,8 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

– Der Verbrauch im ADAC EcoTest fällt recht hoch aus. Der Sorento 2.2 CRDi AWD kommt auf eine CO₂-Bilanz von 210 g/km, was einem Verbrauch von 6,6 l/100 km entspricht. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 6,7 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 7,8 l/100 km. Somit kommt der Kia nur auf 20 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.

1,5 Schadstoffe

+ Der Sorento verfügt über einen NO_x-Speicherkatalysator, der die bei Dieselmotoren kritischen Stickoxide reduziert. Insgesamt sind die Abgase vergleichsweise sauber - 45 von 50 möglichen Punkten bei den emittierten Schadstoffen sind dafür der Lohn. Insgesamt sammelt der Koreaner damit 65 Punkte, was ihm drei von fünf Sternen beschert.



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

3,6

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*

Die Betriebskosten setzen sich vorwiegend aus den Spritkosten zusammen. Da der Sorento 2.2 CRDi günstigeren Diesel braucht, befinden sich die Betriebskosten auf durchschnittlichem Niveau.

4,1

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.

2,3

Wertstabilität*

⊕ Für die vierjährige Haltedauer wird dem 2015 erschienen Kia Sorento ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Dem Koreaner kommt neben der langen Fahrzeuggarantie auch die anhaltend starke Nachfrage nach SUV-Modellen zugute.

5,4

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit 43.990 Euro ist der Kia Sorento 2.2 CRDi AWD in der zweithöchsten Ausstattung Spirit kein Sonderangebot. Allerdings ist der Kia sehr umfangreich ausgestattet und entschädigt damit zumindest teilweise für den hohen Anschaffungspreis. So zählen u. a. Ledersitze, Sitzheizung vorne und hinten, Navigationssystem, Parksensoren vorne und hinten, Rückfahrkamera und Xenon-Scheinwerfer zum Serienumfang. Extras, für die man speziell bei der deutschen Premium-Konkurrenz tief in die Tasche greifen muss.

4,0

Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen recht hoch aus. Verantwortlich dafür sind neben teuren Kfz-Steuer (341 Euro) auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 18; VK: 21; TK: 23).

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind durchschnittlich hoch. Positiv fallen die gute Wertstabilität sowie die erträglichen Kraftstoffkosten ins Gewicht, während sich der hohe Anschaffungspreis und die teuren Inspektionskosten negativ auswirken.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2199 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	441 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18V
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/5,9/7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	161 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	210 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4780/1890/1685 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2145 mm
Leergewicht/Zuladung	1930 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	485 l/985 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	71 l
Reichweite	1075 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	488 Euro
Monatliche Gesamtkosten	799 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23
Grundpreis	43.990 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Digitaler Radioempfang (DAB) (im Paket)	2.200 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (im Paket)	2.200 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	2.200 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	Serie
Xenonlicht (nur Abblendlicht)	Serie

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	900 Euro
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (Zwei-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen