



## KIA Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Platinum AWD Aut.

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

Um es gleich vorwegzunehmen: Wer eine prinzipienbedingte Abneigung gegen Verbrennerbetrieb hat, für den ist der Sorento Plug-in-Hybrid nichts. Dafür muss man ein reines Elektroauto wählen. Denn der Sorento hat keine elektrische Heizung und lässt bei kühlen Außentemperaturen zeitweise den Verbrenner mitlaufen, um innen für wohlige Wärme zu sorgen. Nachteil: Mit lokaler Emissionsfreiheit ist da nichts, wenn benötigt, muss die Wärme von irgendwo her kommen. Andererseits großer Vorteil: Auch im Winter bleibt die elektrische Reichweite weitgehend erhalten und die Schadstoffe werden über die bordeigene Abgasreinigung gefiltert. Der Verbrauch des Benziners ist dabei ähnlich niedrig wie bei einer Standheizung und sein Betrieb praktisch nur am Drehzahlmesser zu erkennen, weil er leise und kultiviert vor sich hin brummelt.

Diese dezente Brummelei ändert sich allerdings, wenn der Turbobenziner im Hybridmodus arbeitet und Leistung abverlangt wird. Dann ist er deutlich zu hören und spätestens bei 4.000 1/min ziemlich laut - auch eine effektive Möglichkeit, den Fahrer vom Gebrauch der 265 PS Systemleistung abzuhalten und eine dezente Gangart einzulegen. Die mag das große SUV ohnehin lieber und gefällt dann mit seinen vielen Annehmlichkeiten und den zahlreichen Assistenten. Das Platzangebot ist üppig und der Innenraum insgesamt schön eingerichtet. Gegen Aufpreis sind sogar zwei weitere Sitze im Kofferraum erhältlich, womit der Sorento endgültig zur Familienkutsche wird.

Für die zahlreichen Kurzstreckeneinsätze, die ein Familienleben mit sich bringt, ist der Plugin dann auch gut geeignet, weil man diese Strecken weitgehend elektrisch angetrieben zurücklegen kann. Allerdings unbedingt notwendig: Eine heimische Ladestation, sonst macht der Plugin keinen Sinn. Fährt man häufig längere Strecken oder gar viel Autobahn, sollte man lieber den Dieselantrieb wählen. Der ist sogar um 6.000 Euro günstiger - weil KIA für die getestete Variante knapp 62.000 Euro aufruft. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C5 Aircross, DS7 Crossback, Hyundai Santa Fe Plug-in-Hybrid, Toyota RAV4 Plug-in.

⊕ gutes Raumangebot, bis sieben Sitze verfügbar, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenten, kräftiger Motor, sehr kurzer Bremsweg

⊖ hoher Benzinverbrauch, teure Anschaffung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,2

### Zielgruppencheck

Familie 2,2

City 4,0

60+ Senioren 2,5

Langstrecke 2,7

Transport 1,5

Fahrspaß 2,0

Preis/Leistung 2,8

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ An der Karosseriequalität gibt es wenig auszusetzen, die Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Lediglich einige unter dem Lack sichtbare Schweißpunkte im Bereich der Karosserieöffnungen trüben das ordentliche Bild. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt Öffnen und Schließen bequem. Den Unterboden hat KIA recht ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um Kardanwelle und Auspuff sowie der hintere Bereich sind teilweise offen. Der Freiraum hinter der Hinterachse wird exklusiv beim Plugin-

Hybrid vom serienmäßigen Reserverad ausgefüllt. Im Innenraum bemüht sich KIA um gute Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Teil der Türverkleidungen und des Armaturenbretts sind weich gestaltet, letzteres ist im vorderen Bereich mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, die A- und B-Säulenverkleidungen mit - wenn auch sehr dünnem - Stoff überzogen; die gepolsterten Sonnenblenden fühlen sich angenehm hochwertig an. Einige Kanten und Ränder sind mit silbernen Applikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Sorento Plug-in-Hybrid bei etwa 52 km - KIA gibt in den technischen Daten die WLTP-Reichweite mit 57 km an und liegt damit im durchaus machbaren Bereich. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 47-l-Tankfüllung etwa 585 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,8 kWh) dauert dreieinhalb bis vier Stunden bei 3,6 kW Ladeleistung - der Sorento Plug-in-Hybrid kann leider nur einphasig bis 16 A geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 14,8 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 490 kg - das reicht für vier Erwachsene samt entsprechendes Gepäck. Auf

dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die sollen aber gleichmäßig verteilt sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt dreier E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Sorento PHEV bis zu einem Gewicht von 1,5 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell in Ordnung und macht den Sorento zu einem praktischen Fahrzeug. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen gibt es nicht, ein Notrad ist aber Serie. Der Wendekreis liegt bei 12,4 m - das ist zumindest ausreichend, allerdings für enge Städte nur bedingt geeignet. 4,81 m Länge und 2,12 m Breite (inkl. Außenspiegel) sind ebenso wenig praktisch.

### 2,9 Licht und Sicht

Angenehm für einen guten Überblick auf den umliegenden Verkehr ist die hohe Sitzposition im Sorento. Das Abschätzen der Fahrzeugenden klappt nach hinten recht ordentlich, nach vorn ist es weniger leicht, weil die Vorderkante der langen Motorhaube nicht im Blickfeld liegt. Die serienmäßigen Parksensoren und Kameras sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt hauptsächlich nach hinten rechts starke Sichteinschränkungen durch die C- und D-Säulen; die Kopfstützen sind beim neuen Modell weitgehend versenkbar. Aber auch die breiten B-Säulen sind nicht optimal. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss deutlich schwerer.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ebenso serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer, die aber weder

über dynamisches Kurvenlicht noch Abbiegelicht verfügen; der serienmäßige Fernlichtassistent kann immerhin



**Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten erheblich. Die Fondkopfstützen sind zwar nicht vollständig versenkbar, schränken das Sichtfeld aber nicht sonderlich ein.**

automatisch auf- und abblenden. Parksensoren an Front und Heck sowie vier Kameras für ein Rundumbild hat der Sorento ab Werk. Der über den Schlüssel bedienbare Parkassistent ist für den Plug-in-Hybrid aktuell nicht erhältlich.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehbar machen würde. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsanzeige mehr erfolgen. Den Frontscheinwerfern fehlt eine Reinigungsanlage und eine automatische Leuchtweitenregulierung, zumindest letztere brachte der Vorgänger noch serienmäßig mit.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner hohen Karosserie bietet der Sorento gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine wie dem Stinger aus gleichem Hause Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 60 cm günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, man muss daher die Beine weit anheben. Auch hinten kann man dank der großen Türen leicht ein- und aussteigen. Am Dachhimmel gibt's drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die vorderen wie die hinteren Türen werden an drei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sorento serienmäßig.

## 1,2 Kofferraum-Volumen

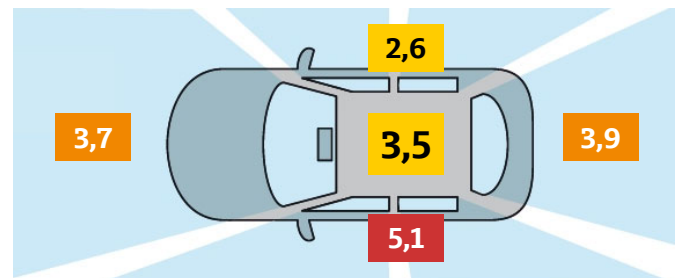
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 495 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf üppige 980 Liter. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 15 Getränkekästen unterbringen. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 975 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.875 Liter Volumen verfügbar.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der Sorento in der Platinum-Ausstattung serienmäßig. Bleibt man kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die Heckklappe automatisch - praktisch, wenn man gerade beide Hände voll mit dem Einkauf hat (Funktion ist abschaltbar). Die Klappe öffnet hoch genug, so dass sich auch große Erwachsene mit 1,90 m nicht den Kopf stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 79 cm über der Straße; immerhin stört

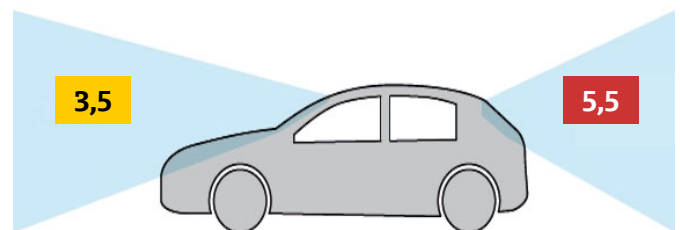
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 495 l Kofferraumvolumen muss man trotz der Hybrid-Technologie gegenüber den herkömmlich angetriebenen Modellen keinen Nachteil in Kauf nehmen.

innen keine Stufe, die zweieinhalb Zentimeter zwischen Kofferraumboden und Ladekante sind nicht der Rede wert. Die Ladeöffnung ist hoch und breit, der Kofferraum so mit großen Gegenständen günstig zu beladen. Die finden auch problemlos Platz, weil das Ladeabteil großzügig dimensioniert ist und ein

günstiges Format hat. Dabei kann das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

⊖ Für den Kofferraum gibt es nur eine Leuchte oben mittig

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. Es ist auch eine elektrische Entriegelung auf Knopfdruck vom Kofferraum aus möglich, die Sitze klappen dann von alleine um. Für die Gurte gibt es extra Halterungen, aber auch wenn man diese nicht benutzt, besteht keine Einklemmgefahr für sie. Unter dem Kofferraumboden gibt es praktische Fächer, sie fassen insgesamt 130 Liter. Die Ladekabel, das Bordwerkzeug und

am Dachhimmel - das ist etwas wenig, um das Ladeabteil gut zu erhellen. Überdies bleibt es bei geschlossenem Gepäckraumrollo darunter dunkel.

Verbandkasten sowie Warndreieck finden dort Platz, das Kofferraumrollo leider nicht, weil es kein in der vollen Breite durchgängiges Fach gibt. Vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens ermöglichen das bodennahe Einspannen eines Netzes.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, es fehlen auch die nötigen Aufnahmen am Dachhimmel.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht mehr, hier wird über ein handtellergroßes Drehrad die Fahrstufe ausgewählt. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (Symbole oder in Englisch) sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur die Tasten links unten am Armaturenbrett werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch, mit Memory-Funktion für Fahrerseite) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Die Fahrzeugeinstellungen können nun komplett über den großen Monitor vorgenommen werden, die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten inzwischen recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber beherrschbar. KIA verbaut noch vergleichsweise viele Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können - im Falle des Sorento eine gute Mischung und praktisch im Alltag. Der 10,25 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben

bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind nun auch komplett digital und schön anzuschauen; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar.



Im Innenraum liefert der Sorento ein gutes Bild ab. Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die verwendeten Materialien passen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und nach einer kurzen Eingewöhnungsphase erfreulich einfach.

### 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alles, was es an Multimedia-Ausstattung für den Sorento verfügbar ist, wird in der Platinum-Variante verbaut. Dazu gehört neben einem Radio mit DAB+ Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und eine Sprachsteuerung auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Letztere nutzen die eingebaute SIM-Karte und deren Daten-Dienste, die Leistungen stehen prinzipiell sieben Jahre kostenfrei zur Verfügung. Über die UVO Connect App können via Smartphone Statusinformationen des Fahrzeugs abgefragt sowie das Laden gestartet, gestoppt und kontrolliert werden.

Eine Klimatisierung des Innenraums ist im Stand nicht möglich, auch dann nicht, wenn der Sorento am Ladekabel hängt. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist auch möglich. KIA verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von Bose mit 12 Lautsprechern inklusive Subwoofer, das einen guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse (sogar in den Lehnen der Vordersitze) und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum. Einen klassischen AUX-Anschluss gibt es nun aber nicht mehr. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man ebenfalls vergeblich.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für ein großes SUV gehört, bietet der Sorento reichlich Platz im Innenraum. Trotzdem reicht der vorn nur für knapp 1,95 m große Personen, wobei die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für über 2,15 m große Menschen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum

## 1,9 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen selbst 1,95 m große Personen problemlos Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit würde selbst für weit über zwei Meter große Leute reichen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es etwas enger - eher für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet und der dunkle Dachhimmel weniger großzügig wirkt. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank, ermöglicht einen luftigen Raumeindruck und bietet eine tolle Aussicht gen Himmel.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der Sorento gut aufgestellt. Die Lehne der hinteren Sitzreihe kann man zweigeteilt umklappen oder in der Neigung einstellen sowie die Sitzbank zweigeteilt in der Länge verschieben. Einzig der Ausbau der Sitze ist nicht ohne weiteres möglich. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den ansonsten zumindest ausreichend großen Türfächern können jedoch nur 0,5-l-

vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig. Der dunkle Dachhimmel wirkt etwas gedrungener, optional kann man aber einen hellen Dachhimmel und/oder ein großes Panorama-Schiebedach ordern, wodurch der Innenraum schön hell wird.



Auf der zweiten Sitzreihe finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m bequem Platz.

Flaschen verstaut werden. Ein Brillenfach wie im Vorgänger gibt es nicht mehr. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt Lehnennetze und Becherhalter - von diesen sogar vier Stück, zwei in der ausklappbaren Mittelarmlehne und jeweils einen in den hinteren Türen. Für die dritte Sitzreihe im Kofferraum gibt es kleine Ablagen und Becherhalter über den Radläufen.

## 2,4 KOMFORT

### 3,1 Federung

Für den Sorento bietet KIA aktuell nur ein Standard-Fahrwerk an, adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Eigentlich gehört dieses Extra unter den Mittelklasse-SUV schon zum guten Ton, selbst der kleinere Hyundai Tucson hat es in der Optionsliste. Anhängern sanft schwingender Karosserien werden die elektronisch geregelten Dämpfer fehlen, für den Alltag kann man mit dem Standard-Fahrwerk aber auch zurecht kommen. Es hat eine straffe Grundtendenz, bietet aber einen noch ordentlichen Federungskomfort. Als SUV hat er entsprechend große Räder, so dass trotz 19 Zoll Felgen die Reifen noch eine nennenswerte hohe Flanke haben. Auch deswegen kann der Sorento innerorts noch passabel federn obwohl Kanten und

kleine Unebenheiten recht deutlich bei den Insassen ankommen. Der Federungskomfort geht in diesem Bereich in Ordnung, man merkt zumindest über langwelligen Bodenwellen das willige Ansprechen des Fahrwerks. Die hohen ungefederten Massen kann es aber nicht verbergen. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich der Fahrkomfort. Auf der Landstraße kommt wellige Fahrbahn kaum noch zu den Insassen durch, die Karosserie ist aber viel in Bewegung. Auf der Autobahn fühlt er sich wohler und federt recht charmant, trotz der Karosseriebewegungen kommt aber selbst bei hohen Geschwindigkeiten kein unsicheres Fahrgefühl auf.

### 2,1 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung. Der Seitenhalt ist der Fahrzeugklasse angemessen, hier geht es weniger um feste Fixierung als um bequemes Sitzen. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Der linke Sitz bietet viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung), eine verlängerbare Sitzfläche und eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze. Auf der Beifahrerseite muss man mit weniger Variabilität auskommen, die Sitzflächenlänge ist fix und die Lordosenstütze lässt sich nur in Längsrichtung

justieren.

In der zweiten Sitzreihe sind die beiden äußeren Plätze ordentlich konturiert, allzu viel Seitenhalt darf man aber wie üblich nicht erwarten. Selbst Erwachsene können dort annehmbar über längere Zeit sitzen, denn man kann die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Auf dem Mittelplatz sitzt man dagegen nicht so angenehm, er ist zudem recht schmal ausgeführt. Immerhin stört dort kein Mitteltunnel.

## 2,7 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 68 dB(A) bei 130 km/h. Unter Last ist der Benziner durchaus präsent, läuft aber bis in den mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Über 3.500 1/min wird er laut und störend dröhnig. Dagegen arbeitet der Elektromotor vorbildlich kultiviert und leise.

Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Sorento eignet sich damit gut für längere Fahrten.

## 1,6 Klimatisierung

⊕ In der getesteten höchsten Ausstattungslinie Platinum sind eine Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und hinten sowie Lenkradheizung inbegriffen; bei der Option "Siebensitzer" ist zusätzlich noch eine dritte Klimazone hinten verfügbar. Auch abgedunkelte Scheiben gehören zum Serienumfang. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Sitzlüftung für die vorderen Plätze bringt der Platinum ebenfalls aufpreisfrei mit. Auch als Plugin bietet der Sorento keine Standklimatisierung, was unter anderem an der fehlenden elektrischen Heizung liegt. Der Innenraum wird über die Abwärme des Verbrenners

geheizt, weshalb bei kühlen Außentemperaturen der Benziner zeitweise mitläuft; diese Einsatzweise erscheint durchaus effizient, denn es geht dadurch keine elektrische Reichweite verloren und der Verbrauch bewegt sich im Bereich einer konventionellen Standheizung. Gleichzeitig wird der Motor aber auf Betriebstemperatur gebracht, was von Vorteil für den Verschleiß ist, und die Abgase werden durch die Katalysatoren gereinigt.

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil das separate Drehrädchen entfallen ist.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner leistet im Sorento Plug-in-Hybrid 180 PS und maximal 265 Nm Drehmoment. Der Elektromotor kann bis zu 91 PS und 304 Nm liefern, für gemütliche Fahrweise absolut ausreichend, bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Im Verbund steht eine Systemleistung von 265 PS und 350 Nm zur Verfügung. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es sehr zügig voran, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Sorento in

5,1 Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in knapp über einer Sekunde - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da fallen die zwei Tonnen Leergewicht gar nicht so auf. KIA verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,7 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h.

## 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum läuft gefühlt relativ rau, aber dennoch kultivierter als der Dieselmotor im Sorento. Beim Ausdrehen wird er laut und klingt wenig charmant - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das eher selten mit. Weil beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor

anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle; nur das Sortieren der Gänge und Kupplungen dauert manchmal kurz und kann für eine kleine Verzögerung sorgen. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der Sorento rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Hybrid wie im Plugin-Hybrid setzt KIA auf eine Sechsgang-Wandlerautomatik. Die schaltet recht weich und dennoch zügig genug, man spürt die Schaltvorgänge teilweise, aber dezent und im Hintergrund. Ähnlich wie das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe beim Diesel, gibt es verschleifendes Einkuppeln üblicherweise nur im ersten Gang, danach schaltet die Automatik recht direkt. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei.

Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über einen handtellergroßen Drehknopf. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über die Schaltpedal am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.600 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie. Das An- und Abschalten des Verbrenners vollzieht sich dank Hybrid-Startergenerator sehr geschmeidig.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Im Vergleich zum Vorgänger ist der neue Sorento etwas straffer, aber auch agiler unterwegs. Er liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist recht gut, von ausgeprägten Spurrinnen lässt sich das SUV wenig beeinflussen. Bei sportlicher Gangart ergeben sich konzeptbedingt mehr Aufbaubewegungen sowie etwas Seitenneigung und Nicken, alles bleibt aber im sicheren Bereich. Lupft man in Kurven kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die sich jedoch gut beherrschen lässt. Der

Allradantrieb hilft, auch auf rutschigem Untergrund die Kraft des Motors zügig in Bewegung umzusetzen. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Sorento eine gelungene Vorstellung ab; er umkurvt die Pylonen mit wirkungsvollem ESP-Einsatz, das beim Lastwechsel leicht nach außen drängende Heck wird wirkungsvoll eingebremst. Das Untersteuern nimmt zusätzlich Geschwindigkeit aus dem Manöver - allerdings nur so viel wie nötig. Von daher bleibt der Sorento gut beherrschbar, da das ESP maßvoll regelt. Schleuder- oder gar Kipptendenzen bestehen nicht.

### 2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage fällt etwas geringer als bei der Dieselvariante aus und beeinträchtigt die Zielgenauigkeit damit weniger. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen

nötig sind. Die Lenkung zentriert gut und hinterlässt einen guten Eindruck. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren.

### 2,0 Bremse

⊕ Der Sorento Plug-in-Hybrid hat eine standfeste Bremsanlage verbaut. Damit benötigt das SUV durchschnittlich nur 33,5 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen.

Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Der Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und den Radbremsen gut abgestimmt.

## 1,8 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA hat den neuen Sorento mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die aktuell bei den Koreanern verfügbar sind. In der höchsten Ausstattung Platinum kommt alles serienmäßig mit. Dabei sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent, ein Spurwechselsystem, welcher überdies den Ausparkassistenten umfasst und mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht - so kann beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt werden. Es gibt eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind ebenfalls die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsfunktion. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, in der getesteten Ausstattung auch ein Head-up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Der neue Sorento kann im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm noch gute 82 Prozent bei der Insassensicherheit erzielen (Test Dezember 2020). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zusätzlich gibt es einen Mittellairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von fast 2,10 m. Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall oder per Knopfdruck wird ein Notruf über das eingebaute Mobilfunkmodul abgesetzt (e-Call).

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Kunststoffringe als Verzurrösen taugen nicht wirklich, sie können schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten. Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

### 2,2 Kindersicherheit

⊕ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP Crashtest dem neuen Sorento eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Sorento gut für den

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Transport von Kindern; beim Siebensitzer können bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden (nicht im Testwagen). Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis mit Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

### 3,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm reicht es nur für magere 63 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie Außenairbags sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die seitlichen Scheibenrahmen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

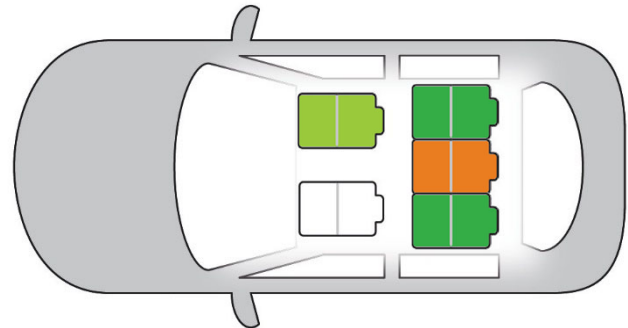
### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den Sorento Plug-in-Hybrid trifft das auch zu. Man kann mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist einerseits der Diesel die bessere Wahl, andererseits sind SUVs in dieser Größe allgemein nicht sonderlich sinnvoll. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin zumindest nicht mehr als der "normale" Hybrid-Sorento, einen reinen Benziner zum Vergleich gibt es nicht mehr. Vorteile kann der Plug-in-Hybrid jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte in jedem Fall den CRDi ins Visier nehmen, der fährt dann sparsamer. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen. Startet man mit dem Plugin-Sorento mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 52 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - KIA gibt als Reichweite nach WLTP 57 km an, was bei

⊖ Der mittlere Sitz auf der Rückbank eignet sich nur bedingt für die Platzierung eines Kindersitzes, hier verläuft der Gurt ungünstig und es gibt auch keine Isofixhalterungen.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 28,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe gar nicht so schlecht, für ein reines Elektroauto wäre das nur mäßig. Allerdings lag die Premium-Konkurrenz bisher in einem ähnlichen Bereich, so dass man mit dem Sorento nicht ineffizienter als mit einem vergleichbaren reinen Elektroauto unterwegs ist.

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 8,0 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 10,7 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Sorento Plug-in-Hybrid auf den ersten 100 km 13,5 kWh Strom und 4,2 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 177 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 24 von maximal 60 möglichen Punkten.

### 3,3 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut KIA einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Sorento hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht fällt aber der erhöhte CO-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe wie NOx liegen auf niedrigem Niveau. Insgesamt

also ein ordentliches Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der KIA Sorento Plug-in-Hybrid mit den zwei Antriebsherzen nur 27 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 51 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten

Als Plug-in-Hybrid in der höchsten Ausstattungslinie Platinum kostet der neue Sorento knapp 62.000 Euro - eine Menge Geld und daher alles andere als Sonderangebot. Aktuell geht davon noch die Umweltprämie ab: Der Hersteller muss mindestens 1.875 Euro netto beisteuern, dann zahlt der Staat weitere 3.750 Euro an den Fahrzeughalter. Hochpreisig bleibt der Sorento dennoch, wenngleich sich der Preis etwas relativiert, betrachtet man die umfangreiche Serienausstattung. Es ist alles an Bord, was KIA für dieses Modell anbietet; nur drei Extras sind verfügbar, ein Panorama-Schiebedach, die Metallic-Lackierung

und die dritte Sitzreihe. Ein gewichtiges Argument für den Koreaner ist auch die siebenjährige Garantie - trotz 150.000 km Begrenzung muss man bei Konkurrenten danach lange suchen oder viel bezahlen.

Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 32 Euro. Vorerst gibt es für fünf Jahre eine jährliche Steuererleichterung von 30 Euro im Jahr, so dass man effektiv 2 Euro pro Jahr Steuer bezahlen muss. Sehr teuer kommt dagegen die Versicherung aufgrund der hohen Typenklassen insbesondere für die Vollkasko (Haftpflicht 19, Teilkasko 25 und Vollkasko 27).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6 T-GDI Hybrid Edition 7 2WD Automatik	1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Vision AWD Automatik	2.2 CRDi Edition 7 2WD DCT8
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/2151
Leistung [kW (PS)]	169 (230)	195 (265)	148 (202)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	350/1500	440/1750
0-100 km/h [s]	8,6	8,7	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	193	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	5,2   S	1,6   S	5,4   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ)	118	36	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/24	19/27/25	20/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	78	32	313
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	43.490	53.940	42.490

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	36 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.810/1.900/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	2.015/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	693/2.077 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Hwasung

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.650 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 105V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumContact 6
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	4,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,9/10,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	95 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.040/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	495/975/1.875 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>124 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>86 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>186 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>553 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	949 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/25		
Basispreis Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Platinum AWD Aut.	61.940 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.660 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.483 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	690 Euro (für Vorbereitung)
Metalllackierung	ab 720 Euro <sup>o</sup>
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	1,2	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,6
Federung	3,1	Schadstoffe	3,3
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	1,6		

Stand: April 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer