



Kia Sorento 2.2 CRDi Platinum AWD DCT8 (7-Sitzer)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (142 kW / 194 PS)

Die vierte Generation des KIA Sorento startete 2020, nun stellen die Koreaner ein Update des beliebten Mittelklasse SUV vor. Das Facelift beinhaltet umfangreiche Änderungen im Innenraum wie im Exterieur, der Dieselantrieb bleibt weitgehend unverändert. Das Design wurde an der Front aufwändig an das Elektro-Topmodell EV9 angelehnt, das Heck nur geringfügig verändert. Im Innenraum blicken die Passagiere nun auf ein optisch durchgehendes Bildschirmband für Instrumentenkombination und Zentralsdisplay. Im Test tritt der Koreaner mit Diesel- und Allradantrieb als Siebensitzer in der höchsten Ausstattungsvariante Platinum an. Positiv fällt die umfangreiche Serienausstattung hinsichtlich Komfort- und Sicherheit auf. Mit dem Facelift gibt es zudem die Option Relax-Sitze zu ordern, zwei zusätzliche Airbags im Fond verbessern die passive Sicherheit gegenüber dem Vorgänger. Darüber hinaus überzeugt der Sorento mit einem guten Raumangebot - und dies für bis zu sieben Insassen. Für Zugaufgaben eignet sich der kräftige Selbstzünder ebenfalls, bis zu 2,5 t Anhängelast dürfen an den optionalen Haken genommen werden. Neben den zahlreichen Verbesserungen gibt es aber auch Rückschritte. So wurde die vormals eigenständige Bedieneinheit der Klimaautomatik jetzt in die Multimode-Leiste integriert und erschwert damit die Bedienung. Zudem hat KIA die doppelten Lüftungsdüsen gegen eine vereinfachte Lösung getauscht. Wirksame Verbrauchsverbesserungen kann KIA nicht erzielen, mit 6,9 l auf 100 km fällt der Verbrauch im ADAC Ecotest recht hoch aus, einzig der verringerte NOx-Ausstoß verbessert sich gegenüber dem Vorgänger. Angesichts des mittlerweile mehr als stattlichen Preises von etwa 65.000 Euro könnten die Ausstattungsumfänge noch umfassender sein. Ein adaptives Fahrwerk oder aktive Scheinwerfer bietet KIA im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht an. **Konkurrenten:** z.B. Hyundai Santa Fe, Peugeot 5008, Renault Espace, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung serienmäßig, gutes Raumangebot, bis zu sieben Sitzplätze, 2,5 t Anhängelast
- recht hoher Verbrauch, Bedienung der Klimaautomatik verschlechtert, keine Scheinwerfer- oder Fahrwerksoptionen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **4,3**

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,5
	Transport	1,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,3

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 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 passabel 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 oder ganz offen. Der Freiraum hinter der Hinterachse scheint für ein Reserverad vorgesehen, dass aber aufgrund des seitlich hineinragenden

2,8 Alltagstauglichkeit

Der neue Sorento bietet viele praktische Eigenschaften - vier große Türen und eine große Heckklappe erleichtern ein- und aussteigen sowie be- und entladen. Es gibt vier vollwertige und großzügige Sitzplätze sowie einen schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe und optional wie im Testwagen zwei Sitze in der dritten Reihe, die Erwachsenen aber nur auf kürzeren Strecken zuzumuten sind. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis üppige 622 kg betragen, in Anbetracht der Sitzplatzanzahl (bis sieben) und der Platzverhältnisse an Bord (fast 500 Liter Kofferraum) ist das standesgemäß. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Sorento zum Zugfahrzeug, der Koreaner darf stattliche 2,5 Tonnen an den Haken nehmen, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt; sonst beschränkt sich die Anhängelast auf die üblichen 750 kg. Die Stützlast darf bis zu 100 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger mit mehreren Elektrofahrrädern. Auf dem Dach

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 vorne 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 weitgehend versenkbar. Aber auch die breiten B-Säulen sind nicht optimal. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend

AdBlue-Tanks keinen Platz mehr findet - insofern hätte man den Unterboden hier auch ganz verkleiden können. 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.

sind ebenfalls Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Reiling erleichtert die Befestigung. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,9 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 67 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 970 km.

⊖ KIA bietet im Sorento nur ein Reifenreparaturset an, ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar. Ebenso fehlen Wagenheber und Radmutterenschlüssel. Mit seiner stattlichen Breite von 2,12 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seinem großen Wendekreis von knapp 12,4 m erweist sich der Sorento als wenig handliches Auto, Fahrten in die Innenstadt sind entsprechend anstrengend. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert, sie deckt auch den Einfüllstutzen für das AdBlue ab. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es leider immer noch nicht.



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

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 automatisch auf- und abblenden. Parksensoren an Front und Heck sowie vier Kameras für ein Rundumbild hat der Sorento Platinum ab Werk. Zudem gibt es einen Parkassistenten, der sich über den Schlüssel bedienen lässt; der Fahrer steht dabei außerhalb des Fahrzeugs und kann dieses ferngesteuert vor und zurück fahren - praktisch bei sehr engen Parklücken oder wenn man nachträglich auf der Fahrerseite eingeparkt wurde, denn man muss nicht mehr unbedingt über die Beifahrerseite durch das Auto krabbeln. Dieser Remote Parkassistent ist in der getesteten Ausstattungslinie sogar Serie.

⊖ 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.

2,2 Ein-/Ausstieg

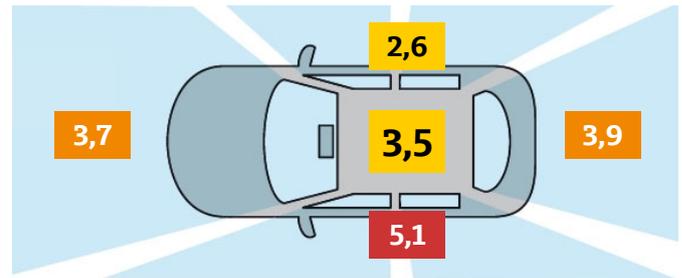
⊕ Mit seiner hohen Karosserie bietet der Sorento gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 60 cm günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil ist der hohe Schweller, man muss daher 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 aus-

1,5 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. Ist die dritte Sitzreihe aufgeklappt, bleiben dahinter nur noch 135 Liter Stauraum übrig. 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.

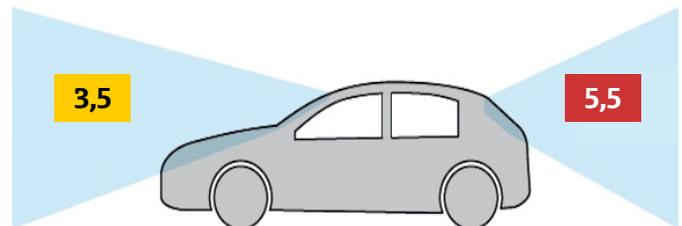
Rundumsicht

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.



kommen. 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.

⊖ Auch wenn die mittleren Sitze über eine Einstieghilfe verfügen, bleibt der Weg zu den Sitzen der dritten Reihe ein mühsamer.



Mit 495 l Kofferraumvolumen bietet der Sorento viel Platz für das Gepäck.

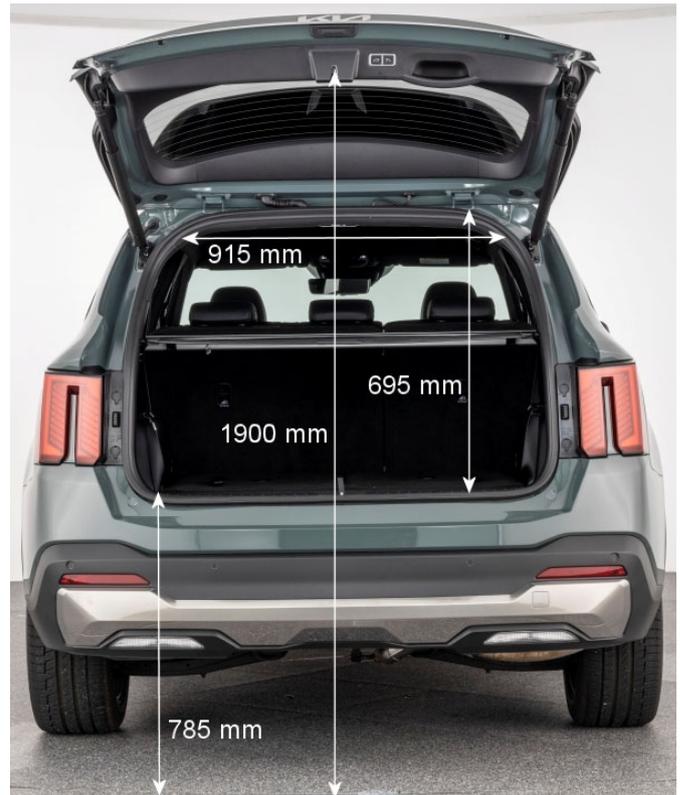
2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

1,9 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 ein praktisches Fach, neben der Gepäckraumabdeckung haben weitere Utensilien wie das



Die sehr hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Bordwerkzeug und Verbandkasten sowie Warndreieck Platz. Es gibt vier Verzurösen im Bereich des Kofferraumbodens und Fächer samt Becherhalter auf den Radläufen innen - sie sind für die dritte Sitzreihe gedacht, wenn diese nicht genutzt wird aber auch praktische Details zum Verstauen von Kleingepäck im großen Kofferraum.

2,0 INNENRAUM

2,2 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 und Lenkrad (elektrisch, mit Memory-Funktion für Fahrerseite) geschieht intuitiv und problemlos. Die Fahrzeug-einstellungen 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 - mit Ausnahme der Klimabedieneinheit. Der 12,3 Zoll große Hauptbildschirm ist im Zuge des Facelifts gekrümmt und zum Fahrer geneigt. Er wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente werden nun ebenfalls auf einem 12,3 Zoll großen Monitor komplett digital dargestellt; sie sind bei Tag wie bei Nacht einwandfrei ablesbar.

⊖ Die Klimabedieneinheit ist mit dem Update in eine kombinierte Bedieneinheit, genannt "Multimode Leiste", untergebracht worden. Dies hat zur Folge, dass sie nur als

Klimabedieneinheit zu erkennen ist, wenn man zwischen den beiden Anzeige-Modi der Funktionsleiste wechselt. Die vorherige separate Bedieneinheit mit haptischen Tasten brachte in der Praxis Vorteile. Im Umkehrschluss ist der Lautstärkeregler nicht mehr als solcher benutzbar, wenn die Funktionsleiste im Klimatisierungs-Modus ist und mit dem selben Regler die Innentemperatur verstellt wird.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Alles, was 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, eine Sprachsteuerung (z.B. Navigation, Klima, Radio) und auch ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsmeldungen. Letztere nutzen die eingebaute SIM-Karte und deren Daten-Dienste, die Leistungen stehen prinzipiell sieben Jahre zur Verfügung. Sowohl die Navigationskarten als auch das Infotainment und die Fahrzeugsoftware lassen sich Over-the-Air updaten. Die Smartphoneanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto geschieht kabellos, compatible Smartphones können in der induktiven Ladeschale durch einfaches Auflegen geladen werden. KIA verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von Bose mit 12 Laut-

1,9 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

2,0 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.

⊖ In der dritten Sitzreihe geht es eher beengt zu, da der Abstand zum Dachhimmel gering ist und die massiven hinteren Säulen direkt an den Köpfen entlang laufen -



Im Innenraum liefert der Sorento ein gutes Bild ab. Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die verwendeten Materialien passen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, allerdings führt der Entfall der separaten Bedieneinheit für Klima und Lüftung zu einer klaren Verschlechterung in der Funktionalität.

sprechern inklusive Subwoofer, das einen guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-Anschlüsse und 12-V-Steckdosen, verteilt von vorn bis in den Kofferraum. Praktisch, falls mehrere Personen den Sorento nutzen: Es lassen sich Nutzerprofile anlegen und mittels Fingerabdruck (Scanner in der Mittelkonsole) aktivieren.

große Menschen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig. Der dunkle Dachhimmel wirkt etwas gedrungener, optional kann man aber ein großes Panorama-Schiebedach ordern, wodurch der Innenraum schön hell wird.



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

trotzdem, für kürzere Strecken sind die Sitze immerhin nicht zu großen Erwachsenen (bis 1,75 m) zumutbar.

2,6 Innenraum-Variabilität

Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der Sorento gut aufgestellt, es gibt ihn als 5-, 6- und 7-Sitzer. Die Sitze der dritten Reihe können im Kofferraumboden versenkt werden. In der mittleren Reihe kann man die Lehne zweigeteilt umklappen oder in der Neigung einstellen sowie die Sitzbank zweigeteilt in der Länge verschieben. Einzig der Ausbau aller 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-Flaschen verstaut werden. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen. Es gibt geschlossene Lehnentaschen sowie 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.

2,3 KOMFORT

2,8 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 gut zurecht kommen. Es hat eine leicht straffe Grundtendenz, bietet aber einen noch ordentlichen Federungskomfort. Als SUV hat er entsprechend große Räder, so dass trotz 20 Zoll Felgen die Reifen noch eine nennenswert hohe Flanke haben. Auch deswegen kann der Sorento innerorts recht passabel federn und beispielsweise

Kanten und kleine Unebenheiten annehmbar dämpfen. Der Federungskomfort geht in diesem Bereich in Ordnung, man merkt das willige Ansprechen des Fahrwerks bei Bodenwellen und Unebenheiten. 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 Sitzpolsterung ist auf Grund der Belüftung recht straff und weniger nachgiebig - hier empfiehlt sich ein Probesitzen. 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, optional bietet Kia eine Massagefunktion für den Fahrersitz an. Auf der Beifahrerseite muss man mit weniger Variabilität auskommen, die Sitzflächenlänge ist fix und die Lordosenstütze lässt sich nur in Längsrichtung justieren. Schönes Feature: Die beiden vorderen Sitze lassen sich mit dem Premium-Paket in eine Relax-Stellung verfahren, bei der eine

zusätzliche Beinauflage ausfährt.

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. Die dritte Sitzreihe ist nur Kindern oder nicht zu großen Erwachsenen zuzumuten, letzteren dann auch nur auf überschaubaren Strecken, weil der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist und man dadurch in einem ungünstigen Kniewinkel sitzt.

2,6 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 67,1 dB(A) bei 130 km/h. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Nur

unter 1.500 1/min entweicht ihm leichtes Brummen und über 3.000 1/min wird er hörbar lauter. 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; beim 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.

⊖ Kia reduziert mit jedem Modellwechsel des Sorento die Funktion der Luftausströmer. Schon zum Modellwechsel auf den Vor-Facelift-Sorento konnte man die Luftmenge aus den Luftdüsen nicht mehr unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil das separate Drehrädchen entfallen war. Beim jetzigen Facelift sind darüber hinaus die kleinen, zusätzlichen Lüftungsdüsen entfallen, was die Anpassung des Luftstroms weiter verringert.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 194 PS starke Dieselmotor verhilft dem Sorento zu guten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 440 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.750 1/min an. Der 2,2 l-Diesel mobilisiert den großen Sorento angemessen, aber nicht überbordend. Auch muss er weiterhin - trotz des Facelifts - auf ein Mildhybridsystem verzichten. Dennoch können Überholmanöver schnell abgeschlossen

werden - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,8 s, von 80 auf 120 km/h in 7,8 s erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es sehr zügig, knapp mehr als eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll und sehr gleichmäßig durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das SUV.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft recht kultiviert und die meiste Zeit zurückhaltend. Gerade bei niedrigen und mittleren Drehzahlen gibt es keinen Grund zur Kritik. Verlangt man von dem Turbodiesel aber viel Leistung und dreht ihn aus, dann wird er hörbar lauter. Ansonsten ist der Motor zwar durchaus zu hören, er fällt aber nicht negativ aus dem Rahmen und

verkneift sich akustisch stressende Frequenzbereiche. Es sind nur leichte Vibrationen im Innenraum zu spüren. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - der etwas größere Hubraum wirkt sich im Vergleich zu manch ähnlich starkem Konkurrenten offensichtlich positiv aus.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA setzt im Sorento auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit acht Stufen. Das Getriebe schaltet im Alltag geschliffen und praktisch ohne Rucken, welches nur selten und dann auch nur dezent auftritt. Verschleifendes Einkuppeln gibt es an sich nur im ersten Gang, danach schaltet die Automatik recht direkt und schnell. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Die Bedienung des Getriebes gestaltet sich einfach, die Auswahl erfolgt über einen handtellergrößen Drehknopf. In die Schaltvorgänge der

Automatik kann man über die Schaltpadel am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz insgesamt acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.100 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Bereits seit dem Modellwechsel auf das Vor-Facelift ist der Sorento etwas straffer, und damit auch agiler unterwegs - das neue Modell übernimmt diese Abstimmung. Der Sorento liegt sicher auf der Straße und bleibt selbst in schnell durchfahrenen Kurven gut beherrschbar. Der Geradeauslauf ist geht in Ordnung, 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 zielsicher 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 Kipptendenz bestehen nicht.

2,6 Lenkung

Die Lenkung spricht insgesamt ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage beeinträchtigt die Zielgenauigkeit nur wenig. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen

nötig sind. Die Lenkung könnte etwas klarer zentrieren. 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.

1,9 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Sorento durchschnittlich 33,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein wirklich gutes Ergebnis. Die

Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch bei stärkerer Beanspruchung nicht nach. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

1,6 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA hat den aktuellen Sorento mit praktisch allen Assistenten ausgestattet, die zur Zeit bei den Koreanern verfügbar sind und mit dem Facelift weitere Funktionen hinzugefügt. In der höchsten Ausstattung Platinum kommt alles serienmäßig mit. Dabei sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung (Abbiegefunktion, neu: Querverkehrserkennung) und den Notbremsassistenten; das Notbremsssystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind ein Spurhalteassistent, ein automatisches Spurwechselsystem (neu: Autobahnassistent 2.0), welcher überdies den Ausparkassistenten umfasst und mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht - so kann beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt werden. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es eine weitgehend gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind ebenfalls die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren, sowie der Ausweichassistent mit Abbiegebremsefunktion. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, in der getesteten Ausstattung auch ein Head-Up-Display, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert: Praktisch: Beim Spurwechsel blendet der KIA das Kamerabild des Totwinkels in der Instrumentenkombination ein.

⊖ Der gesetzliche vorgeschriebene intelligente Geschwindigkeitswarner "ISA" lässt sich nicht über einen Shortcut beeinflussen. Der Assistent piepst ab dem ersten km/h einer Tempolimitüberschreitung, eine Warnschwelle ist nicht einstellbar. Immerhin: Die akustische Warnung kann im Assistenz-Menü deaktiviert werden, die Tempolimitanzeige erfolgt weiterhin. Ein dauerhaftes Deaktivieren des akustischen Hinweis ist nicht möglich, es muss nach jedem Fahrzeugstart erneut deaktiviert werden.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der 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 Mittelairbag zwischen Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis zu einer Größe von zwei Metern. Die Insassen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Bei einem Unfall oder per Knopfdruck wird ein Notruf über das eingebaute

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	Serie
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Mobilfunkmodul abgesetzt (e-Call). Neuerung: Mit dem Facelift werden in der Ausstattungsvariante Platinum in Fond zwei weitere Seitenairbags verbaut.

⊖ Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,70 m guten Schutz, sie sollten weiter ausziehbar sein. Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden

1,9 Kindersicherheit

⊕ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP Crashtest dem Sorento eine gute Kindersicherheit (Test Dezember 2020). Allgemein eignet sich der Sorento gut für den Transport von Kindern, zumal beim Siebensitzer bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden können. 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 der mittleren Reihe 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 Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig eingeschränkt. In der dritten Sitzreihe kann man ebenfalls Kindersitze montieren, hier ist nur die Gurtgeometrie nicht ganz ideal; als Alternative stehen Isofix-Halterungen (inkl. i-Size) zur Verfügung. Bei hohen Kindersitzen sollte man auf den im Dachbereich etwas eingeschränkten Platz achten. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive

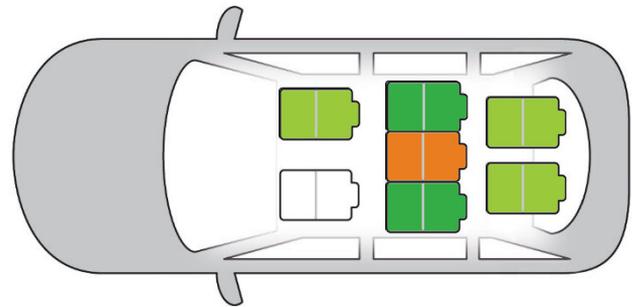
untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Kunststoffringe als Verzurrösen taugen nicht wirklich, sie können schweres Gepäck bei einem Crash nicht halten. Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, es fehlen auch die nötigen Aufnahmen am Dachhimmel.

Probesitzen mit der ganzen Familie. Alle elektrischen Fensterheber wie auch die elektrische Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ 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)

3,8 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm reicht es nur für magere 63 Prozent der möglichen Punkte (Test Dezember 2020). 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 Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das

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

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit dem 2,2-l-Turbodiesel liegt der Verbrauch des Sorento im EcoTest bei 6,9 Liter Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 213 g/km - dafür gibt es nur noch 12 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbraucht das große SUV 6,9 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel alle 100 km - Allradantrieb, der große Aufbau und das hohe Gewicht fordern ihren Tribut.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffreinigung ist auf dem aktuellen Stand und kann auch insbesondere bei der Partikelreduktion voll überzeugen. Im Vergleich mit dem Vorfacelift-Modell haben sich auch die erhöhten Stickoxidwerte im Autobahnzyklus

verringert. In Summe gibt es im Schadstoffkapitel 40 der 50 möglichen Zähler. Zusammen mit den CO₂-Punkten lautet das Ergebnis 52 Punkte und damit 3 von 5 Sterne im ADAC Ecotest.

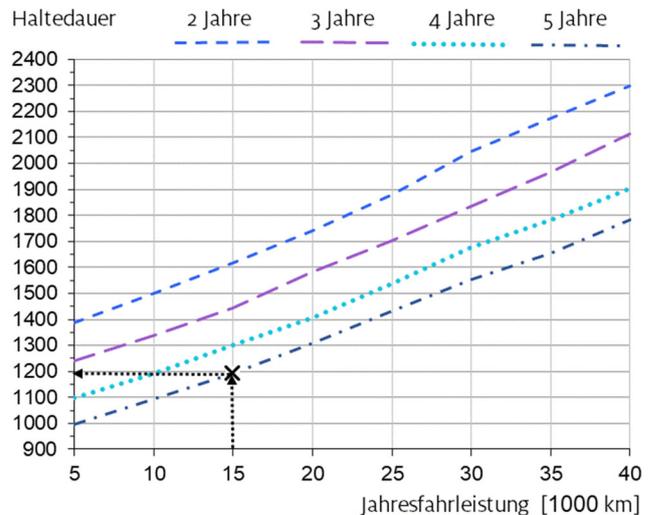
4,3 AUTOKOSTEN

4,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Facelift-Sorento kostet mit dem Dieselmotor, Allradantrieb und Automatikgetriebe in der höchsten Ausstattungsvariante Platinum stolze 64.190 Euro (als 5-Sitzer), der Testwagenpreis für den Siebensitzer summiert sich auf 65.970 Euro. Schon das Vor-Faceliftmodell war zum Modelljahr 2023 mit einem Preis von 61.390 Euro (letzte Preisliste vor Modellwechsel) kein besonders günstiger Vertreter seiner Klasse. Der Preis relativiert sich bestenfalls mit Blick auf die umfangreiche Serienausstattung. In den Platinum-Variante ist fast alles an Bord, was KIA für den Sorento anbietet. 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 398 Euro, sehr teuer kommt die Versicherung aufgrund der hohen Typenklassen insbesondere für die Vollkasko (Haftpflicht 20, Teilkasko 25 und Vollkasko 27).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1190 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sorento 1.6 TGD i Hybrid Vision 2WD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Vision AWD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 2.2 CRDi Vision 2WD DCT8 (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/2151
Leistung [kW (PS)]	158 (215)	185 (252)	142 (194)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	367/1500	367/1500	440/1750
0-100 km/h [s]	9,4	8,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	183	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,80/6,8 S	1,60/1,6 S	6,20/6,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	153/153	37/37	163/163
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	20/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	161	32	330
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	1021
Preis [Euro]	53.690	59.640	53.190

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

R4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6d (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPf	
Hubraum	2.151 ccm
Leistung	142 kW/194 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	440 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	173 g/km
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.815/1.900/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	1.929/671 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	187/2.011 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.500 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	67 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)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R 20 105V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,0/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	181 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	970 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	1.978/622 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	495/975/1.875 l

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

Betriebskosten	170 Euro	Werkstattkosten	118 Euro
Fixkosten	179 Euro	Wertverlust	724 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1190 Euro		
Steuer pro Jahr	398 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/25		
Basispreis Sorento 2.2 CRDi Platinum AWD DCT8 (7-Sitzer)	65.180 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.970 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.144 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. 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 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. * 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	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	980 Euro
Metalllackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

4,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,3
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	1,9
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	3,4
Komfort	2,3	Verbrauch/CO2	4,8
Federung	2,8	Schadstoffe	2,0
Sitze	2,1		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Juli 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak