



## KIA Sorento 2.2 CRDi Platinum AWD DCT8

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (148 kW / 202 PS)

Inzwischen kann der Sorento von KIA auf eine lange Tradition in Deutschland zurückblicken. Vor fast 20 Jahren kam die erste Generation bei uns auf den Markt, inzwischen ist er in der vierten erhältlich. Die anspruchsvollen Zeiten haben dazu geführt, dass es neben dem getesteten Dieselmotor nur noch einen Vollhybriden und einen Plugin-Hybriden im Angebot gibt.

Auch wenn sich die Spezifikationen des Diesels kaum geändert haben, wurde er tiefgreifend überarbeitet. So ist er rund 20 kg leichter geworden und auch sparsamer - der Innerortsverbrauch im Ecotest sinkt um fast zwei Liter pro 100 km. Trotz deutlicher Verbesserung - mit dem Durchschnitt von 6,9 l/100 km lässt sich heute dennoch kein Blumentopf mehr gewinnen. Immerhin läuft das Aggregat kultiviert und harmonisiert gut mit dem neuen 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

Auf dem neuesten Stand wurde das SUV bei den Assistenten gebracht. Alle aktuellen Sicherheitssysteme sind an Bord, in der höchsten Ausstattung Platinum sogar Serie. Als besonderes Gimmick gibts einen Parkassistenten mit Fernbedienung im Schlüssel - der funktioniert prinzipiell gut, der Praxisnutzen hält sich jedoch in Grenzen. Unbestritten praktisch dagegen ist der geräumige Innenraum mit bis zu sieben Sitzplätzen und vielfältigen Variationsmöglichkeiten. Das hat KIA dann vielleicht zur selbstbewussten Bepreisung bewogen, denn das Testmodell kostet knapp 56.000 Euro, etwa 10 Prozent mehr als der Vorgänger. Immerhin sind sieben Jahre Garantie dabei. **Konkurrenten:** u.a. DS7 Crossback, Hyundai Santa Fe, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

⊕ umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, gutes Raumangebot, bis zu sieben Sitzplätze, angemessen kräftiger Motor, kurzer Bremsweg, 2,5 t Anhängelast

⊖ recht hoher Verbrauch, durchwachsener Schadstoffausstoß

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 3,6

### Zielgruppencheck

|  |                |     |
|--|----------------|-----|
|  | Familie        | 1,9 |
|  | Stadtverkehr   | 4,1 |
|  | Senioren       | 2,5 |
|  | Langstrecke    | 2,5 |
|  | Transport      | 1,3 |
|  | Fahrspaß       | 2,0 |
|  | Preis/Leistung | 3,0 |

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

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.

### 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 670 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, das neue Modell darf nun 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 sind ebenfalls Lasten bis 100 kg erlaubt, die serienmäßige Reling erleichtert die Befestigung.

⊖ KIA bietet im Sorento nur ein Reifenreparaturset an, ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar. Ebenso fehlen Wagenheber und Radmutter Schlüssel. 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.

### 2,8 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 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.



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

⊕ 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 ab Werk. Zum ersten Mal bei KIA 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, zumindest letztere brachte der Vorgänger noch serienmäßig mit.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

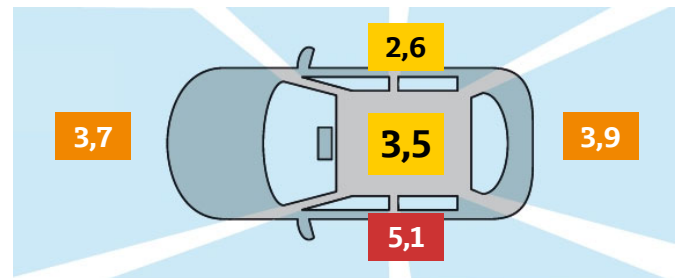
⊕ Mit seiner hohen Karosserie bietet der Sorento gegenüber beispielsweise einer flachen Limousine wie dem Stinger aus gleichem Hause Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit knapp 60 cm günstig über der Straße und die Türausschnitte sind breit und hoch. Einziger Nachteil 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

## 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.

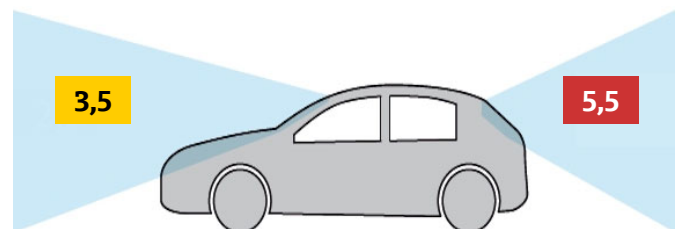
## Rundumsicht

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.



der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Sorento serienmäßig.

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



Der Kofferraum ist mit 495 l Volumen gegenüber dem Vorgänger nur wenig gewachsen (485 l).

## 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.

## 2,1 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

Bordwerkzeug und Verbandkasten sowie Warndreieck Platz. Es gibt vier Verzurrösen 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.

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

# 2,0 INNENRAUM

## 1,9 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 handtellergrößen 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 müssen, 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.

## 1,9 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-Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services. Letztere nutzen die eingebaute SIM-Karte und deren Daten-Dienste, die Leistungen stehen prinzipiell sieben Jahre zur Verfügung. 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 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.

## 2,0 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 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.

## 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 zu Dachhimmel gering ist und die massiven hinteren Säulen direkt an den Köpfen entlang laufen - trotzdem, für kürzere Strecken sind die Sitze immerhin nicht zu großen Erwachsenen (bis 1,75 m) zumutbar.



Auf der zweiten Sitzreihe finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m bequem Platz. Ganz hinten geht es freilich beengt zu, aber auch hier können Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m zumindest auf kurzen Strecken einigermaßen bequem mitgenommen werden.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der Sorento gut aufgestellt. 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. 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 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.

## 2,3 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 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. 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.

### 2,7 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel beträgt 67,8 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.

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

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 202 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 bisher auf ein Mildhybridsystem verzichten. Dennoch können Überhol-

manöver schnell abgeschlossen werden - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es sehr zügig, weniger 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 Auto.

### 2,5 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

⊕ Statt wie beim Vorgänger auf einen Wandlerautomaten setzt KIA jetzt auf ein Doppelkupplungsgetriebe mit ebenfalls acht Stufen. Das Getriebe schaltet im Alltag sehr 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 neue Automatikgetriebe ist eine gute Alternative zur bisherigen Achtgang-Wandlerautomatik, hat jedoch einen ganz anderen, direkteren Charakter. 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. 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

⊕ 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 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 wirkungsvoll abgebremst. 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.

## 2,6 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 Fahrprofilauswahl variieren.

## 2,0 Bremse
























⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der neue Sorento durchschnittlich 33,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein wirklich gutes Ergebnis und deutlich besser als beim Vorgänger. Die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage lässt auch bei stärkerer Beanspruchung nicht nach. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind einwandfrei.

## 1,7 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 Notbremsssystem warnt effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Ebenfalls Serie sind einen Spurhalteassistent, ein Spurwechselsystem, welcher überdies den Ausparkassistenten umfasst und der 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 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.

## 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            |



## 2,1 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 Mittelairebag 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.

## 1,9 Kindersicherheit

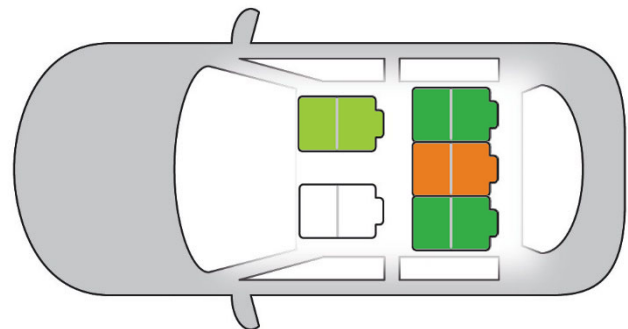
⊕ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP Crashtest dem neuen Sorento eine gute Kindersicherheit. Allgemein eignet sich der Sorento gut für den Transport von Kindern, zum beim Siebensitzer bis zu fünf Kindersitze gleichzeitig verbaut werden können. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen - zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen 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 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)

## 3,6 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

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

## 3,8 UMWELT/ECOTEST

### 5,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz von 219 g/km - dafür gibt es nur noch 10 von 60 möglichen Punkten. Innerorts verbraucht das große SUV 6,6 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,4 l Diesel alle 100 km - Allradantrieb, der große Aufbau und das hohe Gewicht fordern ihren Tribut.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ KIA hat den 2,2 l-Dieselmotor überarbeitet und leichter gestaltet. Die Schadstoffreinigung ist auf dem aktuellen Stand und kann auch insbesondere bei der Partikelreduktion voll überzeugen. Nicht ganz optimal sieht die Stickoxid-Reinigung aus, wenn hohe Lasten wie auf der Autobahn abverlangt werden. Während die Kombination aus NO<sub>x</sub>-Speicherkat und SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung schon vom Start weg gute Reinigungsleistung erbringen kann, kommt das System beim schnellen Beschleunigungen jenseits der 80 km/h mit dem NO<sub>x</sub>-Abbau nicht mehr hinterher. Das kostet wertvolle Punkte

## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der neue Sorento kostet mit dem Dieselmotor, Allradantrieb und Automatikgetriebe in der höchsten Ausstattungsvariante Platinum knapp 56.000 Euro - eine Menge Geld und daher kaum als Sonderangebot zu verstehen. Der Preis relativiert sich einigermaßen, wenn man die umfangreiche Serienausstattung betrachtet. 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

### Verbrauch

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

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,6   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße   | 6,1   |       |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn     | 8,4   |       |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,9   |       |
| Durchschnitt    | 5,5 D | 6,5 B |

und so gibt es am Ende nur 35 der 50 möglichen Zähler. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten lautet das Ergebnis 45 Punkte und damit lediglich 2 von 5 Sterne im ADAC Ecotest.

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 383 Euro, sehr teuer kommt die Versicherung aufgrund der hohen Typenklassen insbesondere für die Vollkasko (Haftpflicht 20, Teilkasko 24 und Vollkasko 27).

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ   | 1.6 T-GDI Hybrid Edition<br>7 2WD Automatik | 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid<br>Vision AWD Automatik | 2.2 CRDi Edition 7 2WD<br>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/WLTP) | 118/145                                     | 36/38  | 143/161                        |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                     | 20/27/24                                    | 19/27/25   | 20/27/24                       |
| Steuer pro Jahr [Euro]                            | 141   | 32   | 360                            |
| 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-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
| 4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPF |                                  |
| Hubraum  | 2.151 ccm                        |
| Leistung   | 148 kW/202 PS bei 3.800 1/min    |
| Maximales Drehmoment   | 440 Nm bei 1.750 1/min           |
| Kraftübertragung   | Allrad permanent                 |
| Getriebe   | 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe   |
| Höchstgeschwindigkeit  | 202 km/h                         |
| Beschleunigung 0-100 km/h  | 9,2 s                            |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)  | 6,7 l                            |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß   | 150 g/km                         |
| Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert                                   | n.b.                             |
| Klimaanlage Kältemittel  | R1234yf                          |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)  | 255/45 R20                       |
| Länge/Breite/Höhe  | 4.810/1.900/1.695 mm             |
| Leergewicht/Zuladung   | 1.852/658 kg                     |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt                                  | 705/2100 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) | 5,4 s                        |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                            |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.100 1/min                  |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 33,6 m                       |
| Reifengröße Testwagen                       | 255/45 R20 105V              |
| Reifenmarke Testwagen                       | Continental PremiumContact 6 |
| Wendekreis links/rechts                     | 12,4/12,3 m                  |
| EcoTest-Verbrauch                           | 6,9 l/100km                  |
| Stadt/Land/BAB                              | 6,6/6,1/8,4 l/100km          |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest            | 183 g/km (WTW* 219 g/km)     |
| Reichweite                                  | 970 km                       |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 67,8 dB(A)                   |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.120 mm                     |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.930/670 kg                 |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 495/975/1.875 l              |

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

| Betriebskosten                                       | 122 Euro    | Werkstattkosten | 106 Euro |
|--|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten  | 223 Euro    | Wertverlust     | 597 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten                              | 1.048 Euro  |                 |          |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup> | 383 Euro    |                 |          |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK                    | 20/27/24    |                 |          |
| Basispreis Sorento 2.2 CRDi Platinum AWD DCT8        | 55.790 Euro |                 |          |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 17.09.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 56.021 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 2.848 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           | Serie         |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/Serie/-     |
| Abbiege-/Kurvenlicht         | -/-           |
| Regen-/Lichtsensoren         | Serie/Serie   |
| Fernlichtassistent           | Serie         |
| Tempomat/Limiter/ACC         | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | Serie/Serie   |
| Parklenkassistent            | Serie         |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | Serie/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/Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie/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/Serie         |
| Lenkradheizung                           | Serie               |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/Serie         |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie               |

### AUSSEN

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Anhängerkupplung Vorbereitung | 690 Euro  |
| Metalllackierung              | 720 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach  | 990 Euro  |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: März 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer