Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)
68.020 €
212 kW/288 PS
646 km
7,8 kWh + 5,8 l pro 100 km



Kia Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Spirit AWD Automatik (5-Sitzer)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Die vierte Generation des KIA Sorento startete 2020. Vier Jahre später ist das beliebte Mittelklasse-SUV umfassend aufgefrischt worden. Das Facelift beinhaltet umfangreiche Änderungen im Innenraum wie im Exterieur. 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 Zentraldisplay. Im Test tritt der Koreaner mit dem Plug-in-Hybrid in der mittleren und empfehlenswerten Ausstattungsvariante Spirit an. Der Koreaner überzeugt mit einer weitgehend intuitiven Bedienung sowie einer guten Verarbeitung und Materialqualität, die der deutschen Premiumkonkurrenz keinesfalls nachsteht. In seinen Fähigkeiten als Teilzeitstromer ist das nicht so. Der Sorento lädt nur einphasig mit 3,3 kW und erreicht nur rund 50 km rein elektrische Reichweite – das wird mittlerweile von der Konkurrenz weit übertroffen. Hinzu kommt, dass das SUV kein Heizen im rein elektrischen Betrieb ermöglicht. Dies führt dazu, dass der Teilzeitstromer selbst bei geladenem Akku oftmals den Benziner anwirft, um den Innenraum zu erwärmen. Auch die komfortable Vorklimatisierung im Stand ist im Gegensatz zu den allermeisten Plug-in-Modellen abseits einer Ladestation nicht möglich. Vor allem im Vergleich mit der Konkurrenz aus Wolfsburg fehlt es dem Sorento in Anbetracht eines nicht unwesentlichen Preises an Ausstattungstiefe. Der knapp 70.000 Euro teure Koreaner bietet eine weniger ausgereifte Fahrassistenz, kein so vielseitiges Fahrwerk und nur Basis-LED-Scheinwerfer.

✓ **viel Platz für Insassen und Gepäck, intuitive Bedienung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, siebenjährige Fahrzeuggarantie**

✗ **geringe elektrische Reichweite und Ladeleistung, keine Heizung im Elektro-Betrieb, geringe Ausstattungstiefe**

ADAC Urteil

2,5	Autotest
3,5	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,3	Familie
4,0	Stadtverkehr
2,4	Senioren
2,5	Langstrecke
1,5	Transport
2,7	Fahrspaß
3,0	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Hyundai Santa Fe, Mazda CX-60, Peugeot 5008, Toyota RAV 4, VW Tayron

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,3 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

1,8 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 07
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,5 Komfort 08

Federung 08
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,8 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 09
Getriebe 09

2,2 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

2,4 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

4,0 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

3,5 Autokosten 12

Monatliche Gesamtkosten 12

Motorvarianten 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,3 Karosserie

2,3 Verarbeitung

✓ Die Verarbeitung von Karosserie und Kofferraum des Sorento ist gut bis ordentlich. Es gibt keine Türrahmenverkleidungen, was den Lack in den Innenraum durchscheinen lässt und die Qualitätsanmutung etwas mindert. Was hingegen gefällt, ist das satte Schließgeräusch der Türen. Im Kofferraum werden an den Seiten kratzempfindliche Kunststoffverkleidungen verbaut – manche Konkurrenten setzen hier auf wertigen Stoffbezug. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, alle Bauteile sind solide montiert – nur bei beherztem Anfassen ist beispielsweise der Mittelkonsole ein Knarzen zu entlocken. Vereinzelt finden sich schlecht entgratete Kanten, aber nur an Stellen, die man selten berührt.

Die Materialqualität in der Fahrgastkabine bewegt sich auf einem klassenüblichen Niveau. Der obere Teil der Instrumententafel sowie die Türbrüstungen vorn und hinten sind unterschäumt und wirken wertig, im unteren Bereich wird hingegen harter Kunststoff verbaut. Die Dachsäulen sind vorn und hinter den vorderen Sitzen mit Stoff bezogen, gleiches gilt für die Sonnenblenden.

Der Unterboden ist unter dem Motor und mittig weitgehend verkleidet, nur der Bereich um die Hinterachse ist offen und damit nicht aerodynamisch optimal ausgelegt.

2,8 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen Kia Sorento mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an ein SUV der Mittelklasse. Die Transportfähigkeiten des Koreaners sind ordentlich. Die gemessene Zuladung des 2.058 kg schweren Testwagens beträgt 462 kg, was für so ein großes Auto durchaus noch mehr sein könnte. Zum Vergleich: Ein aktueller VW Golf darf rund 500 kg zuladen. Dachlasten sind auf der serienmäßigen Reling bis zu 100 kg erlaubt – das ist großzügig. Anhänger dürfen mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu einem Gewicht von 1,7 t gezogen werden, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen – Konkurrenten schaffen 2 t oder mehr. Ungebremste Anhänger sind bis zu 750 kg erlaubt. Die Stützlast beträgt großzügige 100 kg, was auch für schwere E-Bikes samt Träger locker ausreicht.

Mit einer Länge von 4,82 m und einer Breite von 2,12 m (inkl. der Außenspiegel) muss der Sorento in beengten Umgebungen mit erhöhter Aufmerksamkeit dirigiert werden – vor allem die Breite stellt sich schnell als hinderlich heraus. Der Wendekreis beträgt 12,4 m und ist damit weder auffallend gering noch störend groß.

Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des Sorento Plug-in-Hybrid im Test bei 54 km. Je nach persönlichem Fahrprofil gelingen damit einige rein elektrische Kurzstreckenfahrten. Im Konkurrenzvergleich muss sich der Sorento aber beispielsweise einem VW Tayron Plug-in-Hybrid geschlagen geben, der im Test 98 km rein elektrisch zurücklegen konnte. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem überschaubar dimensionierten 47-l-Tank rund 590 km weit.

Die maximale Ladeleistung an Wechselstrom (z. B. heimische Wallbox oder öffentliche Ladestationen) beträgt nur 3,3 kW. Eine Vollladung gelingt damit in etwa vier Stunden. Im Vergleich zur Konkurrenz ist die Ladeleistung unterdurchschnittlich. Der VW Tayron lädt mit 11 kW und damit etwa drei Mal so schnell, was auch bei kurzen Ladestopps, beispielsweise beim Einkaufen, schon für ein deutliches Plus an elektrischer Reichweite sorgt. Zudem bietet der Wolfsburger die Möglichkeit, mittels Gleichstrom an Schnellladesäulen geladen zu werden, was die Flexibilität erhöht. Das Ladekabel für die Wallbox (Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord. Etwas unpraktisch ist die Kappe über dem Ladeanschluss, die vor und nach jedem Ladevorgang ab- und wieder aufgesteckt werden muss. Ein abgedichteter "Tankdeckel" würde das Handling erleichtern. Am Ladeanschluss gibt es eine einfache Statusleuchte, die den Ladezustand signalisiert.

Echten Seltenheitswert hat das serienmäßige Notrad, das zusammen mit einem Wagenheber sowie Bordwerkzeug geliefert wird. Andere Modelle bieten in der Regel nur ein Reifendichtmittel, das nur bei kleinen Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht. Das Notrad hält einen auch bei größeren Beschädigungen am Rad mobil.

✗ Einen Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Befüllen des Tanks mit dem falschen Kraftstoff verhindern kann, bietet der Sorento leider nicht.

3,0 Licht und Sicht

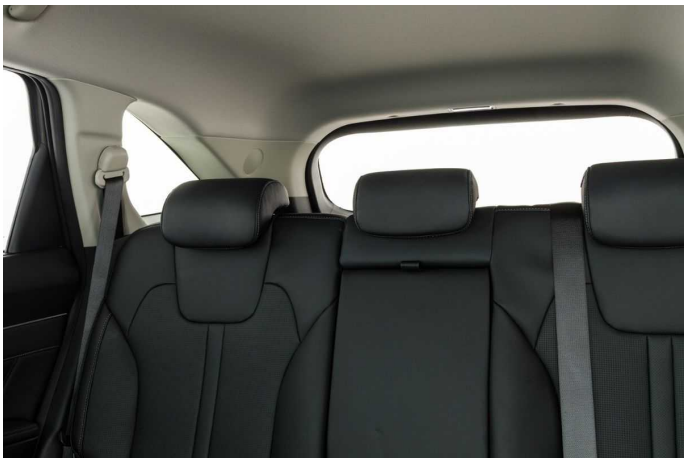
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der Motorhaube ist nicht direkt einsehbar, lässt sich aber abschätzen. Der Heckabschluss hinten lässt sich auf Grund des gerade abfallenden Hecks leicht einschätzen, wobei die Heckscheibe des über 4,8 m langen SUV schon recht weit entfernt ist. Die Sicht auf den Verkehr ist, wie für ein SUV zu erwarten, dank der erhöhten Sitzposition sehr gut. Die Rundumsicht fällt nur ausreichend aus, da die breiten C-Säulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen das Sichtfeld nach hinten deutlich einschränken. Die Sicht auf Hindernisse vorn gelingt passabel, nach hinten ist sie deutlich schlechter. Kia ist sich dessen bewusst und verbaut deshalb zusätzlich zu den serienmäßigen Einparksensoren an Front und Heck eine Rückfahrkamera. Letztere besitzt keine Reinigungsdüse und ist nicht vor Verschmutzung geschützt. Optional lässt sich der Sorento mit einem 360-Grad-Kamera-System ausrüsten, das einen sehr guten Überblick rund um das Fahrzeug bietet und sogar Objekte im toten Winkel per Einblendung in der Instrumentenkombination anzeigt.

Bei den Scheinwerfern setzt Kia in jeder Version des Sorento auf ein Voll-LED-System mit statischem Fernlichtassistenten und LED-Nebelscheinwerfern. Zusatzfunktionen wie eine

ADAC © ADAC e.V.

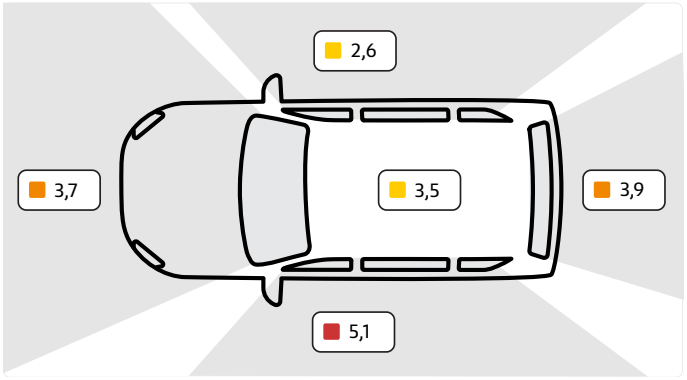
automatische Leuchtweitenregulierung, ein Abbiege- oder Kurvenlicht sowie einen blendfreien Fernlichtassistenten gibt es nicht. Von Seiten der Licht-Optionen ist der Kia damit recht einfach ausgestattet und kann nicht mit den besten der Klasse mithalten. Die Lichtausbeute ist indessen gut, wenngleich Abblend- und Fernlicht homogener und breiter leuchten könnten. Zudem vermissen wir eine Scheinwerferreinigungsanlage, welche nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung reduzieren kann. Eine verpasste Gelegenheit: Das Tagfahrlicht ist zwar vorn optisch ansprechend gestaltet, bindet die Rückleuchten aber nicht mit ein. Beispielsweise bei Nebel, wenn die Lichtautomatik gegebenenfalls noch nicht anspricht, würde das Tagfahrlicht am Heck die Sichtbarkeit von hinten deutlich verbesseren.

Im Bereich der Spiegel bietet der Sorento serienmäßig einen automatisch abblendenden Innenspiegel, der Blendung bei Fahrten in der Dunkelheit reduziert. Die Außenspiegel verfügen allerdings nicht über diese Funktion. Zudem gibt es keinen asphärischen Bereich in den Außenspiegelgläsern, der das Sichtfeld zur Seite hin aufweitet und so den toten Winkel verkleinert.

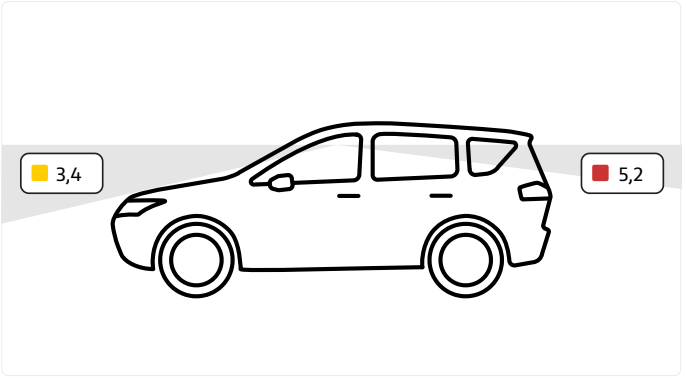


Die breiten Dachsäulen behindern die Sicht nach schräg hinten. Beim Einparken und Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera.

✕ Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Die komfortable Sitzhöhe (rund 60 cm über der Straße bei ganz nach unten gestelltem Sitz) ermöglicht den vorderen Insassen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die Türöffnungen sind großzügig dimensioniert, wobei die von außen hohen Schweller und die etwas weit vorn befindlichen B-Säulen den Zustieg leicht beeinträchtigen. Der Zustieg in die zweite Reihe gelingt ebenfalls komfortabel, wobei auch hier der hohe Schweller überwunden werden muss. Positiv: Da es hinten keinen Mitteltunnel gibt, gelingt das Durchrutschen mühelos. Die Türen öffnen weit und bleiben vorn wie hinten in drei Rastposition sicher stehen - auch an Steigungen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel über allen äußeren Sitzplätzen abgesehen vom Fahrerplatz.

Die Ver- und Entriegelung klappt einfach dank des serienmäßig verbauten schlüssellosen Zugangssystems. Die klassischen Bügeltürgriffe erweisen sich als praktisch in der Handhabung, wobei nur die vorderen Griffe die Tasten für das schlüssellose Betätigen mitbringen. Möchte man beispielsweise zunächst eine Tasche hinter dem Fahrersitz verstauen, muss man zuerst den vorderen Türgriff berühren, um den Kia aufzuschließen. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz und kann nicht mittels Funkverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless. Unerlässlich bei der wuchtigen Fahrzeugbreite: Die Außenspiegel klappen bei Verriegelung automatisch an und klappen wieder aus, sobald der Sorento aufgeschlossen wird. Zudem beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld vor dem Auto. Die Türgriffe innen sind unbeleuchtet und deshalb bei Dunkelheit nicht so einfach erkennbar. Wirklich suchen muss man sie allerdings nicht, man gewöhnt sich schnell an die Positionierung.

1,1 Kofferraum-Volumen

✓ Der Kofferraum des Kia Sorento fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von 520 l - ein klassenüblicher Wert. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 70 l Stauraum für kleine und mittelgroße Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 1.005 l. Alternativ lassen sich 15 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus

© ADAC e.V.

Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 1.000 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.900 l Stauvolumen verfügbar.



Der Kofferraum bietet auch Platz für großes und sperriges Ladegut. Bei umgeklappten Lehnen ist die Ladefläche nahezu eben.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Der Kofferraum entspricht dem erwarteten Nutzwert an ein SUV. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch (per Taste am Kofferraum, im Auto oder am Schlüssel). Ebenfalls möglich ist ein Öffnen durch Annäherung mit dem Schlüssel, wobei der Kia sich dafür eine Gedenksekunde nimmt und eifrig piepst, um alle Umstehenden zu warnen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich einstellen, was bei niedrigen Parkgaragen von Vorteil sein kann. Die Höhe der Bordwand beträgt nur rund drei Zentimeter, was den Vorteil mit sich bringt, dass schwere Gegenstände wie beispielsweise Getränkekisten beim Ausladen nicht mühevoll weit angehoben werden müssen.

Die subjektive Nutzbarkeit ist dank der großzügig dimensionierten und gut zugänglichen Laderaumöffnung gut. Allerdings gibt es auch Abzüge in der B-Note: Das Laderaumrollo steht im geschlossenen Zustand im Weg und muss erst zurückgefahren werden, damit man den Laderaum einwandfrei erreicht. Zudem lässt es sich nicht im Kofferraum verstauen, wenn man es ausbaut. Sind die verschiebbaren Rücksitze nach vorn geschoben, entsteht ein Spalt, in den kleinere Gegenstände fallen können. Die Beleuchtung übernimmt eine zentrale Leuchte am Dachhimmel, die ihre volle Leuchtwirkung nicht mehr entfalten kann, wenn man sich in den Laderaum beugt - eine seitliche Beleuchtung wäre von Vorteil.

Erfreulich ist der Anblick bei umgelegten Rücksitzlehnen, da die Ladefläche nahezu eben ist. Die Heckklappe öffnet für die meisten Benutzer weit genug. Ab einer Körperhöhe von über 1,90 m muss man auf den Kopf achten, um sich nicht am deutlich abstehenden, aber zumindest mit Kunststoff ummantelten Schloss zu stoßen.

✗ Die Ladekante liegt mit rund 78 cm recht hoch über der Fahrbahn, was das Einladen erschwert. Zudem ist die Taste zum Öffnen des Kofferraums von außen schlecht auffindbar – ein Aufkleber klärt auf.



Die Ladekante fällt recht hoch aus. Praktisch: Die Kofferraumklappe öffnet per Annäherung mit dem Schlüssel.

2,0 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt klappbar. Nach der Entriegelung im Kofferraum fallen die Lehnenteile selbstständig um – das ist praktisch. Alternativ kann man die Lehnenteile auch von der zweiten Reihe aus mit einem gut zugänglichen Hebel an der Seite der Sitzflächen umklappen. Insgesamt gelingt das Umlegen also sehr einfach.

Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil zeigen Licht und Schatten. Unter dem zweiteilig klappbaren Ladeboden gibt es im hinteren Bereich praktische Facheinteilungen, die Platz für mittelgroße Gegenstände (z. B. Decke, Schuhe) bieten. Auch im vorderen Bereich lassen sich noch kleine Utensilien (z. B. Schneebesen, Eiskratzer) verstauen. Seitenfächer bietet der Koreaner allerdings nicht, hier trifft der Blick nur auf großflächige Verkleidungen aus hartem Kunststoff und zwei Taschenhaken. Die Verzurrösen aus Kunststoff bieten die Möglichkeit, ein Gepäcknetz einzuspannen, wobei dann der Zugang zu den praktischen Unterbodenfächern blockiert ist.

1,8 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Die üblichen im Alltag häufiger genutzten Funktionen lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Einen klassischen Getriebehebel gibt es nicht, hier wird über ein gut erreichbares und handtellergroßes Drehrad die Fahrstufe ausgewählt, das bei Betätigung zusätzlich ein Vibrationsfeedback gibt. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet sowie im Blickfeld des Fahrers. Nur der Startknopf sowie die Tasten links unten am Armaturenbrett (u. a. Tank- und Heckklappen-Entriegelung) werden vom Lenkradkranz teilweise verdeckt. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad geschieht intuitiv und problemlos. Zudem kann der Beifahrersitz dank seitlicher Tasten an der Lehne auch vom Fahrer mühelos

© ADAC e.V.

verstellt werden. Die Fahrzeugeinstellungen werden vorrangig über den 12,3 Zoll großen und zum Fahrer hin gekrümmten Touch-Monitor vorgenommen, der zusätzlich eine Handauflage bietet, um die bedienende Hand abzustützen. Die Erreichbarkeit könnte vor allem bei den Inhalten am rechten Bildschirmrand besser sein, wo sich ausgerechnet wichtige Fahrassistenzeinstellungen befinden.

Die Menüs sind aufgrund der vielen Individualisierungsmöglichkeiten recht umfangreich, nach etwas Eingewöhnung aber beherrschbar. Stellenweise überzeugt die Reaktionsgeschwindigkeit auf Eingaben nicht vollends. Beispielsweise beim Aufrufen des Schnellwahlmenüs (Wischgeste vom oberen Bildschirmrand) reagiert das System verzögert. Kia verbaut noch vergleichsweise viele Tasten im Cockpit, um bestimmte Funktionen direkt ansteuern zu können. Im Falle des Sorento ist das eine gute Mischung und praktisch im Alltag – mit Ausnahme der Klimabedieneinheit. Die Instrumente werden nun ebenfalls auf einem 12,3 Zoll großen Monitor komplett digital dargestellt und sind bei Tag und Nacht einwandfrei ablesbar.

Die Klimabedieneinheit ist mit dem Facelift 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 Anzeigemodi 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. Positiv hervorzuheben ist, dass es sowohl für die Sitz- als auch die Lenkradheizung haptische Tasten in der Mittelkonsole gibt und diese nicht per Touch oder gar in einem Untermenü bedient werden müssen. Besonders erfreulich: Häufig genutzte Fahrassistenz-Einstellungen, wie beispielsweise der Spurhalteassistent oder die Geschwindigkeitswarnung (ISA), lassen sich ohne Umwege vom Lenkrad aus ein- und wieder ausschalten.

✕ Der elektrische Verbrauch wird kryptisch dargestellt. Während der Bordcomputer im Kombiinstrument nur den reinen Kraftstoffverbrauch anzeigt, muss man für den elektrischen Verbrauchsanteil in ein Untermenü im Zentraldisplay. Hier zeigt der Kia dann ein Diagramm, welches die abgerufene Leistung über die Zeit darstellt, anstatt die gewohnte Lesart "Kilowattstunden pro 100 km" anzuzeigen. Andere Hersteller bieten in der Instrumentenkombination den kumulierten Verbrauch, der sich in einen Kraftstoff- und einen Strom-Anteil pro 100 km aufgliedert.



Die Bedienung gelingt dank einer guten Aufteilung zwischen Touchfunktionen und haptischen Tasten gut.

© ADAC e.V.

1,6 Multimedia

✓ Um im Kia Sorento in Sachen Multimedia und Konnektivität gut ausgestattet zu sein, muss man keine teuren Optionen wählen. So verfügt das Modell Spirit bereits serienmäßig über alle verfügbaren Ausstattungsmerkmale. Dazu zählen: ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Erfreulich ist die Audio-Ausstattung, da der Sorento Spirit serienmäßig mit einem leistungsfähigen Bose-Soundsystem ausgeliefert wird, das mit zwölf Lautsprechern inklusive Subwoofer für einen tollen Klang sorgt.

Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf dem neuesten Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Die Fahrtrouten können online in der Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Es gibt USB-C-Anschlüsse vorn und hinten (je zwei), für die hinteren Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole kann man ein kompatibles Smartphone aufladen.

Der Kia verfügt zudem über die sogenannten KIA Connect Onlinedienste, die zahlreiche Funktionen wie Live-Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen (u. a. Abstellort, Verriegelungszustand) abgerufen werden. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Kia-App zu verknüpfen.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Der Sorento bietet als großes SUV viel Platz im Innenraum, was sich in einer großzügigen Innenraumbreite widerspiegelt. Von Seiten der Beinfreiheit finden vorn bis zu 1,95 m große Personen ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit theoretisch sogar bis zu einer Größe von über 2,15 m reichen würde. Auch gefühlt wirkt der Fahrgastraum großzügig geschnitten, nur die hohe Seitenlinie und die wuchtige Mittelkonsole stehen dem etwas entgegen. Bei Fahrten in der Dunkelheit lockert die serienmäßig verbaute, mehrfarbige Ambientebeleuchtung den Innenraum auf. Ein großes Panoramadach gibt es gegen Aufpreis.

1,9 Raumangebot hinten

Auch in der zweiten Reihe wird der Sorento seinem Status als großes SUV gerecht. Die Kopffreiheit reicht für 1,95 m große Personen, wobei die Beinfreiheit sehr großzügig ausfällt. Theoretisch würde man erst ab 2,10 m Körpergröße mit den Vordersitzen in Berührung kommen. Die Innenbreite fällt nicht mehr so großzügig aus wie in der ersten Reihe, bietet aber zwei Personen mehr als genügend Platz. Erst zu dritt wird es im Fond leicht beengt. Abseits der Messwerte wirkt das Raumangebot auch subjektiv großzügig, wobei sich der Kopf der äußeren Fondinsassen auf Höhe einer Dachsäule befindet und so den Blick nach draußen etwas blockiert. Die Ambientebeleuchtung aus der ersten Reihe setzt sich hinten leider nicht fort, wodurch es bei Fahrten in der Dunkelheit hinten finster wird. Tagsüber erreicht die Rückbank mehr Licht, wenn man das optionale Panoramaglasdach bestellt.



Die zweite Reihe bietet eine großzügige Beinfreiheit. Zudem lässt sich die Rücksitzbank verschieben.

2,4 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des Sorento bietet eine praxistaugliche Variabilität. Transportiert man beispielsweise sperrige Gegenstände, lässt sich die Rücksitzbank in Längsrichtung verschieben (14 cm) oder die Lehne in der Neigung justieren. Alternativ können die Fondinsassen die Lehnen flacher stellen, um eine entspanntere Sitzposition einzunehmen. Gegen Aufpreis lässt sich der Sorento ab der getesteten Variante Spirit als 7-Sitzer ausstatten. Er verfügt dann über eine dritte Sitzreihe mit zwei einzeln klappbaren Sitzen. Für das Topmodell Platinum gibt es eine 6-Sitzer-Variante, bei der die Sitze der zweiten Reihe besonders komfortabel gestaltet sind und der Mittelsitz entfällt.

Im Bereich der Ablagen bietet der Sorento nur ein durchschnittliches Angebot. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein großes Fach, in dem sich Gegenstände blickgeschützt unterbringen lassen. Im vorderen Bereich der Mittelkonsole gibt es ein kleines Fach unterhalb einer Klappe, wo man auch sein Smartphone zum Laden ablegen kann. Ein kleines offenes Fach gibt es hinter den Becherhaltern, dieses bietet sich für den Fahrzeugschlüssel an. Ein Brillenfach oder ein kleines Fach neben dem Lenkrad, in dem sich Wertsachen verstauen lassen, gibt es nicht. Die Türfächer fallen vorn wie hinten klein aus. Vorn lassen sich keine 1-l-Flaschen unterbringen, im Fond sind die schmalen Türfächer genau nur für eine Trinkflasche ausgelegt - mehr findet dort nicht Platz. Praktisch sind die Becherhalter hinten in der Türverkleidung, da sie dort gut erreichbar sind. Spendabel zeigt sich Kia bei den Lehnentaschen: An beiden Vordersitzen gibt es je eine geschlossene Variante sowie eine mit Netz. Jackenhaken findet man im Bereich der Haltegriffe am Dachhimmel vor.

© ADAC e.V.

2,5 Komfort

2,7 Federung

Der Sorento ist mit einer koventionellen Stahlfederfahrwerk ausgestattet - adaptive Dämpfer gibt es für die Koreaner nicht. Damit gelingt ihm ein ordentlicher Fahrkomfort, wenngleich er nicht mit den besten Fahrwerken seiner Klasse mithalten kann. Grundsätzlich ist die Abstimmung komfortbetont und weich, wobei das Ansprechverhalten vor allem innerorts stellenweise etwas steifbeinig ist. Auffallend ist das Wippen bei Absätzen und kurzen Wellen, was sich stellenweise in einem Nicken der Passagiere wiederspiegelt. Sobald die großen Federwege zum tragen kommen, beispielsweise bei abgesenkten Kanaldeckeln oder Geschwindigkeitsschwellen, überzeugt der Sorento mit einem gutem Fahrkomfort.

Auf der Landstraße hat die weiche Auslegung vor allen in zügig gefahrnen Kurven ihre Mühe, den Aufbau ruhig zu halten. Geht man es kommod an, wird einen das nicht stören - nichtsdestotrotz könnte der Aufbau des Koreaners ruhiger liegen. Auf der Autobahn sieht sich der Sorento nicht mehr mit engen und welligen Kurven konfrontiert und federt gelassen vor sich hin.

2,9 Sitze

Fahrer- und Beifahrersitz bieten passend geformte Konturen und eine angenehme Unterstützung. Der Seitenhalt ist der Fahrzeugklasse angemessen, hier geht es weniger um feste Fixierung als um bequemes Sitzen. Die elektrische Sitzeinstellung für Fahrer- und Beifahrersitz ist Serie. Beide Sitze lassen sich in den Grundfunktionen (Längseinstellung, Höheneinstellung, Rückenlehnenneigung) einstellen, wobei beim Modell Spirit nur der Fahrersitz eine 2-Wege-Lendenwirbelstütze bietet. Die Mittelarmlehne ist in der Längsrichtung einstellbar, der Gurtaustritt ist höheneinstellbar. Die Kopfstützen lassen sich in beiden Richtungen 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. Die Kniewinkel ist leicht spitz, wobei man dies dank der großen Beinfreiheit etwas kaschieren kann. Der Mittelsitz bietet weit weniger Komfort und fällt für Erwachsene zu schmal aus.

2,3 Innengeräusch

✓ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 66,0 dB(A) – ein guter Wert. Oberhalb von 130 km/h nimmt der Geräuschkomfort ab – der Sorento kann seine wuchtige Front nicht so gut kaschieren wie manch anderes SUV. Der Motor ist akustisch gut entkoppelt und bei ruhiger Fahrweise kaum zu hören. Erst unter hoher Last macht sich der Verbrenner akustisch bemerkbar. Erwartungsgemäß ruhig ist es im rein elektrischen Betrieb. Rauen Asphalt oder aufgewirbelte Kiesel dämmt die Karosserie gut.

1,8 Klimatisierung

✓ Der Sorento ist als Fünfsitzer mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen; eine Umluftautomatik gibt es nicht. Luftausströmer gibt es vorn an der Instrumententafel sowie am Ende der Mittelkonsole und unter den Sitzen für die Fond-Passagiere. Die vorderen Ausströmer lassen sich nicht unabhängig von der Richtung in der Intensität einstellen. Für die kalte Jahreszeit wartet der Koreaner mit einer Sitzheizung vorn und hinten (äußere Sitze in der zweiten Reihe) sowie einem beheizbaren Lenkrad auf. Scheint die Sonne, freuen sich die Fondinsassen über die getönten Scheiben ab der B-Säule sowie die manuell ausziehbaren Rollos in den hinteren Türen.

✗ Der Sorento ermöglicht kein elektrisches Heizen bei rein elektrischer Fahrt – das ist ungewöhnlich für einen Plug-in-Hybriden und schränkt die Einsatzmöglichkeiten merklich ein. Dies hat zur Folge, dass der Verbrennungsmotor laufen muss, um den Innenraum aufzuheizen, was im Großteil des Jahres erforderlich ist. Auch ein Vortemperieren an oder abseits einer Ladesäule ist damit nicht möglich. Lediglich Sitz- und Lenkradheizung stehen im reinen EV-Betrieb zur Verfügung. Selbst im Hybridmodus kommt bei tiefen Temperaturen bei abgeschaltetem Verbrenner nach kurzer Zeit kalte Luft aus den Lüftungsdüsen, ehe der Benziner für die Temperierung des Innenraums wieder angeworfen wird.

1,8 Antrieb

1,8 Fahrleistungen

✓ Der Sorento Plug-in-Hybrid ist aktuell das leistungsstärkste Modell der Baureihe. Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 132 kW/180 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 265 Nm. Zusätzlich sorgt ein Elektromotor mit 79 kW/107 PS und maximal 334 Nm Drehmoment für Vortrieb – entweder alleine oder in Kombination mit dem Verbrenner. Die Systemleistung beträgt in Summe bis zu 212 kW/288 PS, das Systemdrehmoment liegt bei 380 Nm. Muss der E-Motor für den alleinigen Antrieb sorgen, geht es mit den rund 2 t Leergewicht gemächlich voran. Für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h benötigt der Kia gemessene 11,2 s, die "elektrische" Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht er erst nach langem Anlauf.

Im Hybridmodus geht es deutlich dynamischer voran. Der Koreaner absolviert den Sprint von 60 auf 100 km/h in 4,4 s und von 80 auf 120 km/h in 5,0 s. Von 15 auf 30 km/h,

© ADAC e.V.

beispielsweise beim Einfädeln in den Verkehr, beschleunigt der Allradler in 1,2 s – hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt Kia mit 8,0 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Datenblatt 206 km/h. Mit seiner Systemleistung von knapp 300 PS ist der Sorento Plug-in-Hybrid kräftig motorisiert – sofern er ausreichend geladen ist. Fahrspaß kommt auf Grund der mäßigen Agilität aber nur wenig auf.

2,2 Laufkultur

✓ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angemessene Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum und vor allem an das Lenkrad vordringen. Beim Ausdrehen wird der Motor vorrangig akustisch präsent, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass das Geräuschverhalten im Alltag kaum ein Problem darstellt. Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen kommen im Sorento Plug-in-Hybrid dank des unterstützenden E-Motors kaum vor. Die Leistungsentfaltung ist gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Vierzylinders überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor. Der Anschluss des Verbrenners an den E-Motor erfolgt ebenfalls harmonisch und ruckarm. Unter hoher Last tut sich der 1,6-l-Benziner bei leerem Akku etwas schwer und wirkt dann angestrengt.

1,7 Getriebe

✓ Der getestete Plug-in-Hybrid ist serienmäßig mit einer 6-Gang-Wandlerautomatik ausgestattet. Sie schaltet weich, allerdings kann sie im Hinblick auf die Schaltgeschwindigkeiten nicht mit einem Doppelkupplungsgetriebe mithalten, welches Kia beim Sorento nur in Kombination mit dem Diesel-Motor anbietet. Zudem ergeben sich durch die lediglich sechs Gänge recht große Drehzahlsprünge. Ein zusätzlicher Gang würde das Drehzahlniveau senken und den Kia noch seltener angestrengt wirken lassen, sobald sich der Ladestand der Batterie dem Ende zuneigt.

Mithilfe der Schaltwippen am Lenkrad kann man abhängig vom aktuellen Fahrmodus sowohl manuell in die Gangauswahl eingreifen (Sportmodus) als auch die Rekuperationsstärke einstellen. Die Rekuperation kann sich zudem automatisch anpassen und sich am vorausfahrenden Verkehr orientieren, alternativ kann sie in drei Stufen verändert werden. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie.

2,2 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des Kia Sorento ist in allen Disziplinen gut, wobei der herausfordernde ADAC Ausweichtest das SUV sichtbar an seine Grenzen bringt.

Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment vorkommen kann, reagiert der Koreaner angenehm gelassen. Er übersetzt die Anregung nur in eine geringe Richtungsänderung, die Lenkung schwingt nicht nervös umher und das SUV beruhigt sich quasi von selbst. Der Geradeauslauf ist stets gut und wird durch Spurrinnen oder hängende Fahrbahnen nicht übermäßig beeinflusst. Fährt man eine Kurve zu schnell an – was mit dem spürbar gelassen ausgelegten Sorento wohl eine Seltenheit sein wird – und korrigiert mit einem spontanen Bremsimpuls, nimmt das SUV das ebenfalls gelassen hin. Nur wenn man den Koreaner mit Nachdruck in den Grenzbereich fährt, lassen sich leichte Lastwechselreaktionen provozieren.

Für den ADAC Ausweichtest bringt der Sorento als wuchtiges und komfortabel abgestimmtes SUV nicht die besten Voraussetzungen mit. Nichtsdestotrotz gelingt das erste, abrupte Weglenken vom ersten Hindernis bei 90 km/h überraschend direkt. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) erkennt die Situation schnell und bremst den Sorento gezielt ab, um ein sicheres Ausweichen zu ermöglichen. Dass sich der Zweitonnenkoloss dabei strecken muss, ist kein Wunder. Der Koreaner neigt sich und nickt deutlich und das ESP ist in vollem Einsatz. Letzterer zeigt Wirkung: Auch wenn die Durchfahrt nicht so souverän wie in flachen Modellen klappt, bleibt der Sorento stets neutral und rutscht weder über die Vorderachse noch fordert er vom Fahrer ein Gegenlenken wegen eines ausbrechenden Hecks ab. Wie sehr der Koreaner – und vor allem sein vorderer linker Continental-Pneu – am arbeiten war, sieht man von außen. Der Reifen arbeitet bis auf die Flanke und liefert sichtbar das Maximum seiner Möglichkeiten ab, welches nur durch den korrekt eingestellten Reifendruck zuverlässig gewährleistet werden kann.

Unter Fahrdynamikaspekten enttäuscht der Sorento nicht, was wohl auch an der niedrigen Erwartungshaltung an ein komfortables SUV liegen wird. Dank der gripstarken Bereifung durchfährt er den Pylonenparcours erfreulich zackig, wenngleich die Lenkung nicht mit Präzision und Rückmeldung glänzt. Fahrsicher ist der Sorento, ein Dynamiker aber nicht.

2,6 Lenkung

Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein ordentliches Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Auch die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Kurven lassen sich trotz der ausgeprägten Wankneigung präzise durchfahren, Lenkkorrekturen sind nur selten erforderlich. Die Zentrierung ist recht gut erfühlbar und trägt ihren Teil zum guten Geradeauslauf bei. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich aber in Grenzen.

2,0 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Sorento nach 34,8 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – ein guter Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse geben keinen Anlass zur Klage, wenngleich das Pedalgefühl etwas weich ausfällt.

© ADAC e.V.

2,4 Sicherheit

2,2 Aktive Sicherheit

✓ Der Kia Sorento bietet als Spirit bereits in der Basis eine gute Ausstattung an aktiver Fahrassistenz. Die Auswahl an Zusatzausstattungen fällt deshalb angenehm übersichtlich aus, nur das sogenannte "Drive Wise"-Paket kann zusätzlich bestellt werden. Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung einleitet. Zudem verbaut ist die Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim rückwärts Ausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt oder mit einem Bremseingriff unterstützt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Konfiguriert man das angesprochene Paket, bremst der Sorento auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bei Hindernissen direkt hinter dem Heck wie beispielsweise Begrenzungspollern. Mit in dem Paket enthalten ist auch die praktische Einblendung des toten Winkels per Kamerabild in der Instrumentenkombination. Wer auf den Aufpreis verzichten möchte, bekommt trotzdem ab Serie einen klassischen Totwinkelwarner sowie einen Ausstiegsassistenten.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung muss kein Aufpreis bemüht werden – der Sorento hat immer alle Funktionen an Bord. Es ist sowohl ein Geschwindigkeitsbegrenzer als auch ein adaptiver Abstandsregeltempomat enthalten. Aktiviert man die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits und bestätigt zusätzlich einmalig die Übernahme während der Regelung, übernimmt der Sorento fortan die Geschwindigkeitsregelung. Übersteuert man die Regelung, um beispielsweise einen zu langsamen Vordermann zu überholen, warnt die Geschwindigkeitswarnung (ISA), sobald man das Tempolimit überschreitet, da diese bei der automatischen Übernahme immer mit aktiv ist.

Ebenfalls ohne Zusatzausstattung ist der sogenannte Autobahnassistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindigkeitsregelung auch die Spurführung, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Es gibt bereits Systeme, bei denen dieses aktive "Rückmelden" nur noch selten oder gar nicht mehr notwendig ist. Insgesamt zeigt sich der Autobahnassistent zuverlässig, wobei aber ein wenig an Feinschliff fehlt. Die Spurführung wirkt nicht ganz so solide wie beispielsweise in einem VW Tayron mit dem Travel Assist und auch beim Spurwechsel erkennt der Abstandstempomat die freie Bahn etwas zögerlich. Die Streckenführung berücksichtigt das Regelsystem zumindest auf Autobahnen (Abbremsen bei Kurven oder Abfahrten), wobei der Koreaner munter rechts überholt, wenn auf der linken Spur langsamer gefahren wird. Auch hier haben Konkurrenzsysteme bessere Manieren und arbeiten geschliffener – wobei sich die Premium-Hersteller das auch zusätzlich bezahlen lassen.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

- Abstandswarnung
- Abbiegeassistent
- Tempomat
- Notfallassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv

2,3 Passive Sicherheit

✓ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 2020) bescheinigt dem Sorento einen guten Insassenschutz, der mit 82 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Zur Airbag-

© ADAC e.V.

Ausstattung zählen: Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Center-Airbag zwischen den beiden Vordersitzen. Knieairbags oder Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es nicht. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten bieten sie nur bis 1,70 m Körpergröße einen ausreichenden Schutz – das ist zu wenig.

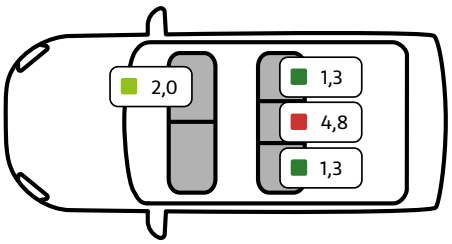
Nach einem Unfall kann der Sorento selbstständig über die integrierte SIM-Karte einen Notruf absetzen.

✕ Ein Gepäcktrennnetz, das die Insassen vor umherfliegendem Gepäck schützen kann, ist für den Sorento nicht zu haben. Zudem befinden sich sowohl das Warndreieck als auch das Erste-Hilfe-Set unter dem Kofferraumboden und sind deshalb bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen. Außerdem sind die Zurrösen aus Kunststoff und bieten deshalb keinen ausreichenden Halt, um schwere Gegenstände zu sichern.

2,1 Kindersicherheit

✓ Mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Sorento eine gute Kindersicherheit (Test 2020). Allgemein eignet sich der Sorento gut für den Transport von Kindern, zumal beim Siebensitzer (Optionsausstattung) 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. 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. Die Kindersicherung der Türen kann komfortabel vom Fahrerplatz aus vorgenommen werden.

✕ 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.



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

3,8 Sicherheit ungeschützte Personen

✕ Beim Fußgängerschutz sieht es beim getesteten Vor-Facelift-Modell nicht so ideal aus – für die Facelift-Variante mit neuem Front-Design liegen keine Ergebnisse vor. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es nur für magere 63 Prozent der möglichen Punkte (Test 2020). 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.

4,0 Umwelt

4,3 Verbrauch

✕ Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass hinsichtlich der Effizienz die Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Teilzeitstromer dann, wenn man möglichst häufig lädt, um häufig elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zu fahren. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind bei der ADAC Verbrauchsmessung 54 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der reine Stromverbrauch liegt bei hohen 26,4 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Um die Batterie einmal von leer auf voll zu laden, werden inklusive der Ladeverluste 14,3 kWh benötigt. Fährt man im Hybrid-Modus mit leerem Akku, liegt der Kraftstoffverbrauch durchschnittlich bei 7,9 l/100 km. Im Messzyklus der ADAC Verbrauchsmessung verbraucht der Sorento Plug-in-Hybrid 7,8 kWh (Strom) und 5,8 l (Super) pro 100 km.

2,8 Umwelteinfluss

Der Sorento ist mit seinen 4,82 m nicht gerade kurz, knackt aber noch nicht die Fünfmetergrenze wie manch ein Modell der oberen Mittelklasse. Seine Breite ist mit 1,90 m (ohne Außenspiegel) noch moderat, inklusive der Spiegel überschreitet der Koreaner die Zweimetermarke aber deutlich. Die Verkehrsfläche ohne die Außenspiegel beträgt rund 9,2 Quadratmeter, womit er so manchen Parkplatz ausreizt. Das Leergewicht von etwas über 2,0 t ist absolut gesehen stattlich, im Vergleich zu den Konkurrenten aber gar nicht so hoch – erst recht, wenn man Plug-in-Hybride miteinander vergleicht. Das Vorbeifahrgeräusch des Sorento PHEV liegt bei 67 dB(A), womit er kein Ausreißer im Konkurrenzvergleich ist.

© ADAC e.V.

3,5 Autokosten

3,5 Monatliche Gesamtkosten

Der Sorento startet als Plug-in-Hybrid in der Variante Spirit bei 66.140 Euro. Im Konkurrenzfeld zählt er damit weder zu den teuren noch zu den günstigen Modellen. Positiv zu erwähnen ist, dass er bereits in der mittleren Variante "Spirit" alle wichtigen Komfort- und Sicherheitsmerkmale an Bord hat, die man sich für diese Fahrzeugklasse wünscht. Infolgedessen gibt es auch nicht viele Zusatzausstattungen, was den Testwagenpreis moderat auf 68.020 Euro ansteigen lässt.

Im Detail muss man aber, vor allem im Vergleich mit einem VW Tayron, Abstriche bei der Funktionsqualität hinnehmen. Der Wolfsburger fährt weiter rein elektrisch, bietet eine performantere Ausstattung bei der aktiven Sicherheit, besitzt ein moderneres Infotainment und bietet gegen Aufpreis ein besseres Scheinwerfersystem sowie ein vielseitigeres Fahrwerk.

Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust. Die Kosten für die Versicherung fallen klassenüblich aus. Die Haftpflichteinstufung liegt bei 21, Teil- und Vollkasko liegen bei 26. Die Kfz-Steuer liegt bei moderaten 32 Euro pro Jahr. Ein deutliches Unterscheidungsmerkmal des Kia ist die im Vergleich zur Konkurrenz sehr lange Garantielaufzeit von 7 Jahren/150.000 km auf das Gesamtfahrzeug. Andere Hersteller bieten hier weit weniger. Auf die Hochvoltbatterie gibt es sogar 8 Jahre bis 160.000 km Garantie.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sorento 1.6 T-GDi Hybrid Vision 2WD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 1.6 T-GDi Hybrid Vision AWD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Vision AWD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 1.6 T-GDI Plug-in-Hybrid Vision AWD Automatik (5-Sitzer)	Sorento 2.2 CRDi Vision AWD DCT8 (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1598	4/2151
Leistung [kW (PS)]	176 (239)	176 (239)	185 (252)	212 (288)	142 (194)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	132	132	118	132	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	380/1500	380/1500	367/1500	380/1500	440/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	196	183	206	201
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6 l S	7,0 l S	1,6 l S 18,2 kWh	3,9 l S 9,7 kWh	6,6 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	1,5 (b)	1,5 (b)	13,8 (b)	13,8 (b)	
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	150	159	37	87	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/25/25	20/25/25	21/26/26	21/26/26	20/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	153	177	32	32	398
Preis [Euro]	55.190	57.190	59.640	61.140	56.690

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Hubraum	1.598 ccm
Leistung	212 kW/288 PS
Maximales Drehmoment	380 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	3,9 l
CO_2-Ausstoß	87 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.815/1.900/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	693/2.077 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	13,8/- kWh
Tankinhalt	47 l
Garantie	7 Jahre oder 150.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Südkorea, Hwasung

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,4 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße	235/55 R19 105V
Reifen	Continental PremiumContact6
Wendekreis (li./re.)	12,4 / 12,3 m
Autotest-Verbrauch	7,8 kWh + 5,8 l/100 km
Reichweite	646 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.058/462 kg
Kofferraum normal	520 l
geklappt/dachhoch	1.000/1.900 l

Kosten

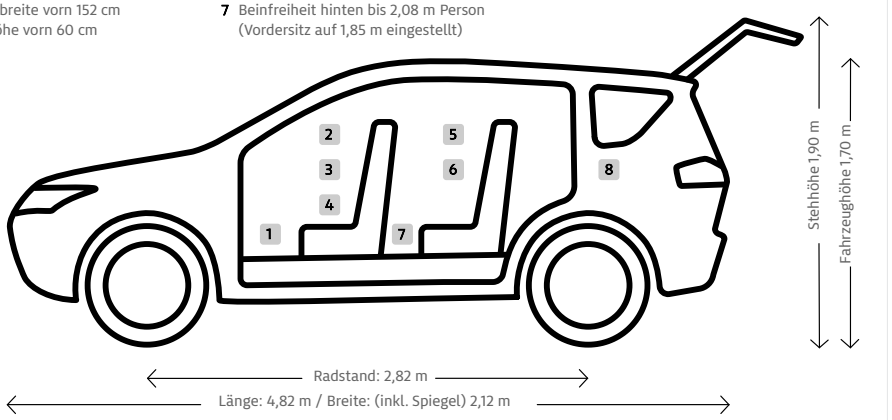
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	165 Euro
Fixkosten	209 Euro
Werkstattkosten	103 Euro
Wertverlust	702 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.179 Euro
Steuer pro Jahr	32 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/26/26
Basispreis getestete Variante	66.140 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 13.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	68.020 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	10.410 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	MQ4PE.EUR.ccNC.501.002.250601

1 Beinfreiheit vorn bis 1,93 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,16 m Person
3 Innenbreite vorn 152 cm
4 Sitzhöhe vorn 60 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,95 m Person
6 Innenbreite hinten 147 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,08 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 520 - 1.900 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/890 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.200 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,5**
Autokosten	**3,5**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,3**
Verarbeitung	2,3
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	3,0
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	1,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	**1,8**
Bedienung	1,8
Multimedia	1,6
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	1,9
Innenraum-Variabilität	2,4
Komfort	**2,5**
Federung	2,7
Sitze	2,9
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	1,8
Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen	1,8
Laufkultur	2,2
Getriebe	1,7
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,6
Bremse	2,0
Sicherheit	**2,4**
Aktive Sicherheit	2,2
Passive Sicherheit	2,3
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	3,8
Umwelt	**4,0**
Verbrauch	4,3
Umwelteinfluss	2,8

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

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

© ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.