



KIA Sorento 2.2 CRDi GT Line AWD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

KIA hat seinem Sorento ein Facelift verpasst - das steht dem großen SUV gut. Es ist vor allem an der modifizierten Front mit neuen LED-Scheinwerfer zu erkennen. Unter der Haube hat sich außer beim Automatikgetriebe weniger getan. Geblieben ist das üppige Platzangebot im Innenraum und die gute Variabilität bei den Sitzen. Die hintere Dreiersitzbank kann geteilt verschoben, die Lehnenneigung variiert oder die ganze Bank umgeklappt werden. Optional kann man zwei Sitze im Kofferraum ordern, dann können bis zu sieben Personen zumindest kürzere Strecken zusammen fahren, denn der Sorento bietet spürbar mehr Platz als beispielsweise ein VW Tiguan Allspace. Der Innenraum ist gut verarbeitet - KIA verwendet ansehnliche Materialien, den Eindruck einer "billigen" Automarke hat man schon lange nicht mehr. Auch weil die Serienausstattung sehr umfangreich ausfällt, in der getesteten GT Line bleiben kaum Wünsche offen. Gut sind die vielen serienmäßigen Assistenzsysteme vom Querverkehrswarner beim Ausparken bis hin zum Notbremsassistenten mit Personenerkennen.

Unterwegs ist man mit dem Sorento gern, das komfortabel abgestimmte Fahrwerk empfiehlt sich auch für längere Reisen. Der serienmäßige Allradantrieb bietet stets gute Traktion, die neue Achtstufen-Automatik schaltet passend und unaufgeregt. Der Motor hat für einen Vierzylinder-Diesel eine gute Laufkultur und kann trotz des hohen Gewichts das SUV flott bewegen.

Also alles einwandfrei? Leider nicht. Denn absolut gesehen verbraucht der Motor zu viel, heutzutage sind 8,1l Diesel pro 100 km kein Ruhmesblatt mehr. Sein größtes Problem ist aber der hohe Stickoxidausstoß - es empfiehlt sich bis Herbst zu warten, dann soll eine verbesserte Abgasreinigung mit SCR-System (AdBlue) kommen - der aktuell verbaute NOx-Speicherkat ist mit der Schadstoffreinigung eindeutig überfordert. **Konkurrenten:** u.a. DS7 Crossback, Hyundai Santa Fe, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, VW Tiguan Allspace.

⊕ gutes Raumangebot, bis zu sieben Sitze, umfangreiche Serienausstattung, viele Assistenzsysteme, kräftiger und kultivierter Motor

⊖ hoher Verbrauch, schlechte Schadstoffwerte (NOx)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	1,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest ★☆☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern gehalten, so gelingt öffnen und schließen bequem. Den Unterboden hat KIA ordentlich verkleidet, besonders der Motor nach unten und die seitlichen Bereiche sind großflächig abgedeckt; lediglich der mittlere Bodenbereich um Kardanwelle und Auspuff sowie der hintere Bereich sind teilweise offen. 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 an der Vorderkante mit einer geprägten Naht versehen, um Leder zu suggerieren. Der Dachhimmel ist hochwertig, mehr als die A-Säulenverkleidungen wollte man aber nicht mit Stoff überziehen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Sorento bietet viele praktische Talente - vier große Türen und eine große Heckklappe erleichtern be- und entladen. Es gibt vier vollwertige und großzügige Sitzplätze sowie einen schmälere Mittelsitz in der zweiten Reihe und zwei Sitze in der dritten Reihe, die Erwachsenen aber nur auf kürzeren Strecken zuzumuten sind. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 550 kg betragen, in Anbetracht der Sitzplatzanzahl (bis sieben) und der Platzverhältnisse an Bord (fast 500 Liter Kofferraum) ist das fast etwas wenig. Der kräftige Dieselmotor mit Allradantrieb prädestiniert den Sorento zum Zugfahrzeug, allerdings hätte man angesichts dessen etwas mehr als die erlaubten zwei Tonnen Anhängelast bei gebremsten Anhängern erwartet; ungebremste dürfen bis 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu 100 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt

zweier Elektrofahrräder reichen. Auf dem Dach dürfen ebenfalls Lasten bis 100 kg transportiert werden, die serienmäßige Reling erleichtert die Befestigung. KIA stattet den Sorento serienmäßig mit einem vollwertigen Reserverad aus, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls an Bord - vorbildlich.

⊖ Mit seiner stattlichen Breite von 2,14 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) und seinem großen Wendekreis von 12,2 m erweist sich der Sorento als wenig handliches Auto, Fahrten in die Innenstadt sind entsprechend anstrengend. Die Tankklappe ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, sie muss über eine Taste links unten am Armaturenbrett separat entriegelt werden. Einen Fehlbetankungsschutz gibt es nicht.

3,0 Licht und Sicht

Angenehm ist die hohe Sitzposition im Sorento, sie ermöglicht eine gute Sicht auf den umgebenden Verkehr. 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 Parksensoren und Kameras sind beim Rangieren sehr praktisch. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links starke Sichteinschränkungen durch die C-Säulen in Kombination mit den nicht versenkbaren Kopfstützen. Aber auch die breiten B-Säulen schränken den Blick nach draußen ein. Immerhin lassen sich niedrige Gegenstände vor dem Wagen zufriedenstellend erkennen, hinten fällt dies durch den hohen Heckabschluss und zusätzlich den Heckwischer im unteren Bereich der Scheibe deutlich schwerer.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare äußere Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

⊕ Der automatisch abblendende Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Ebenso serienmäßig sind gute Voll-LED-Scheinwerfer, die über dynamisches Kurvenlicht verfügen, sowie der Fernlicht-assistent, der automatisch auf- und abblenden kann. Parksensoren an Front und Heck hat der Sorento ab Werk, sie lassen sich um einen Einparkassistenten erweitern. Gleiches gilt für die Heckkamera, sie ist Serie und kann gegen Aufpreis um weitere Kameras an den Seiten und der Front ergänzt werden.

⊖ Die Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, um den seitlichen Bereich neben dem Auto besser einsehen zu können. Ist der Warnblinker aktiviert, kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungs-anzeige mehr erfolgen.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Mit seiner höheren Karosserie bietet der Sorento gegenüber einer flachen Limousine Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Die vorderen Sitzflächen liegen mit 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 Türen werden an drei, die hinteren nur an zwei Positionen sicher gehalten, in der Ebene bleiben sie auch dazwischen stehen. Ein schlüssel-loses Zugangssystem hat der Sorento serienmäßig.

1,7 Kofferraum-Volumen

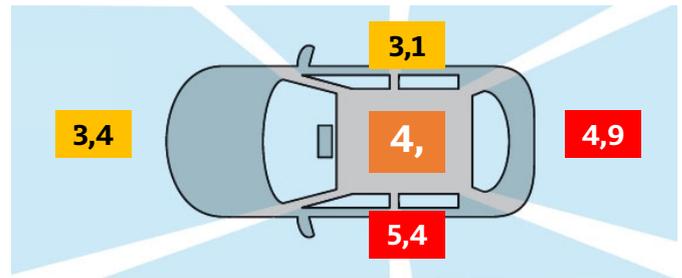
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 485 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf üppige 820 Liter. Alternativ kann man in dieser Konfiguration auch 16 Getränkekästen unterbringen. Ist die dritte Sitzreihe aufgeklappt, bleiben dahinter nur noch 150 Liter Stauraum übrig. Klappt man alle Rücksitze um und beschränkt sich auf den Raum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 985 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Stauraums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.760 Liter Volumen verfügbar.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe hat der Sorento in der GT-Line-Ausstattung serienmäßig. Bleibt man kurz hinter dem Fahrzeug stehen, öffnet sich die

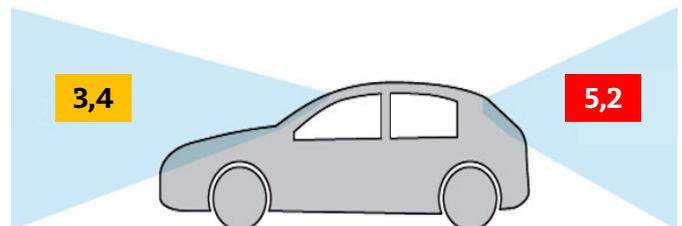
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Auch wenn die mittleren Sitze über eine Einstieghilfe verfügen, bleibt der Weg zu den Sitzen der dritten Reihe ein mühsamer.



Mit 485 l Kofferraumvolumen stellt der Sorento ordentlich Platz für das Gepäck zur Verfügung.

Heckklappe automatisch - praktisch, wenn man gerade beide Hände voll mit dem Einkauf hat. Die Klappe öffnet aber nicht besonders hoch, groß Gewachsene etwa ab

1,87 m müssen acht geben, sich nicht den Kopf zu stoßen. Weniger praktisch ist die hohe Ladekante, sie liegt 76 cm über der Straße; immerhin stört innen keine Stufe, die eineinhalb 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

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank lässt sich dreigeteilt umklappen, der Klappmechanismus ist einfach und leichtgängig bedienbar. 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.

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.



Die Verarbeitung und Materialanmutung im Innenraum gefallen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und logisch, erfordert aber eine gewisse Eingewöhnungszeit.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich dank des aufgeräumten Cockpits leicht bedienen. Die meisten Schalter sind recht groß und klar beschriftet (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. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und

Untermenüs navigiert. Der 8 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch positioniert und mit verständlicher Grafik versehen. Die Instrumente sind teilweise analog ausgeführt, in der Mitte gibt es ein großes Display, das den Tacho und seine Nadel analog darstellt sowie in der Mitte die Informationen des Bordcomputers. Alles ist klar gezeichnet und sehr gut ablesbar.

⊖ Die Fensterheber verfügen zwar über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, können aber nicht mit der Fernbedienung gesteuert werden.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der Sorento GT-Line gut aufgestellt, zumal alles serienmäßig an Bord ist. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Sprachsteuerung und ein Navigationssystem mit Echtzeit-

Verkehrsmeldungen über TomTom Live Services. Für letztere wird allerdings ein Handy benötigt, dessen Datenvolumen genutzt wird, hier sollte man also den Datenverbrauch im Auge behalten oder gleich eine Flat nutzen.

Die Handy-Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich. KIA verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von Harman/Kardon mit 9 Lautsprechern und Subwoofer, das einen guten Klang bietet. Es gibt zahlreiche USB-

Anschlüsse und 12-V-Steckdosen sowie einen AUX-Anschluss und einen SD-Karten-Slot - nur im Kofferraum findet man gar keinen Anschluss. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man ebenfalls vergebens.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Wie es sich für ein großes SUV gehört, bietet der Sorento reichlich Platz im Innenraum. Vorne reicht er locker für knapp 1,95 m große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, weil sich die Sitze nicht weiter nach hinten schieben lassen; die Kopffreiheit würde auch für über 2 m große Menschen ausreichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne Zweifel, und so empfindet man das Raumangebot als sehr großzügig.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit, die Beinfreiheit reicht auch für noch größere Leute. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist gut, auch wenn sich der Kopf nah an der C-Säule befindet. Das große Panorama-Schiebedach ermöglicht einen luftigen Eindruck und bietet eine tolle Aussicht gen Himmel.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m Platz.

⊖ 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 selbst nicht zu großen Erwachsenen zuzumuten.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Bezüglich Variabilität des Innenraums ist der Sorento gut aufgestellt. Die Sitze der dritten Reihe können im Kofferraumboden versenkt werden. In der zweiten Reihe kann man die Lehne dreigeteilt umklappen oder asymmetrisch geteilt 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 ausreichend großen Türfächern können auch 1-l-Flaschen verstaut werden. Sogar an ein Brillenfach hat KIA gedacht, praktisch z.B. im Spanienurlaub, weil dort immer eine Ersatzbrille mitgeführt werden muss. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch Flaschen, es gibt Lehnennetze und Becherhalter. Sogar für die dritte Sitzreihe im Kofferraum gibt es kleine Fächer und Becherhalter über den Radläufen.

2,2 KOMFORT

2,7 Federung

Das Standard-Fahrwerk des Sorento bietet einen ordentlichen Federungskomfort, adaptive oder einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Als SUV hat er entsprechend große Räder, so dass trotz 19 Zoll Felgen die Reifen noch eine recht hohe Flanke haben. Auch deswegen kann der

Sorento innerorts recht passabel federn und beispielsweise Kanten und kleine Unebenheiten angenehm dämpfen. Der Federungskomfort geht in diesem Bereich voll in Ordnung, man merkt das willige Ansprechen des Fahrwerks bei Bodenwellen und Unebenheiten.

Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung noch besser an. 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 wohl

und federt charmant, trotz der Karosseriebewegungen kommt aber selbst bei hohen Geschwindigkeiten kein unsicheres Fahrgefühl auf.

2,2 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz bieten gute Konturen und eine angenehme Rückenunterstützung, der Seitenhalt ist der Fahrzeugklasse angemessen, man wird nicht eingeeignet, rutscht in Kurven aber auch nicht hin und her. Die elektrische Sitzeinstellung (Fahrerseite mit Memory-Funktion) ist Serie. Der linke Sitz bietet viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Sitzneigung), eine ausziehbare 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, immerhin kann man die Sitze längs einstellen und die Lehnenneigung anpassen.

⊖ Auf dem Mittelplatz sitzt man dagegen wie auf einem Schleifstein, die Rückbank ist in diesem Bereich zu hoch und zu straff gepolstert, aber immerhin stört dort kein Mitteltunnel. Die dritte Sitzreihe ist nur Kindern oder nicht zu großen Erwachsenen zuzumuten, letzteren dann auch nur auf überschaubaren Strecken, weil der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist und man dadurch in einem ungünstigen Kniewinkel sitzt.

2,6 Innengeräusch

KIA hat den Sorento ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,2 dB(A) - das ist nicht schlecht für ein SUV der mittleren Preisklasse. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim Ausdrehen ist er zwar deutlich wahrnehmbar,

aber nicht störend. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,5 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der Sorento in der GT-Line-Ausstattung mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, die um zusätzliche Klimaregler für die dritte Sitzreihe ergänzt wird, wenn man die Klappsitze im Kofferraum mitbestellt. Dann finden sich ganz hinten auch seitliche Luftdüsen. Die Mittelausströmer in Reihe zwei sind immer an Bord. Einstellbare Intensitätsmodi gibt es nicht, ebenso kann die

Umluftsteuerung nicht automatisch geregelt werden. Dafür sind im KIA serienmäßig Sitzheizung vorne und für die mittlere Reihe sowie eine Sitzlüftung für die Vordersitze verbaut. Auch das Lenkrad lässt sich standardmäßig beheizen. Ebenso serienmäßig erhält der Sorento GT-Line getönte Scheiben hinten und Rollos in den hinteren Türen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 200 PS starke CRDi Motor verhilft dem Sorento zu durchaus flotten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 441 Nm liegt über einen weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.750 1/min an. Da die Übersetzung des Getriebes nicht zu lang gewählt wurde, kann man mit dem großen SUV flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,8 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Hand-

umdrehen, unter eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbomotor zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Den Dieselmotor hat KIA gut gebändigt, für einen Vierzylinder läuft er recht kultiviert und zurückhaltend. Es sind nur leichte Vibrationen im Innenraum zu spüren. Der Motor ist zwar durchaus zu hören, er fällt aber nicht

negativ aus dem Rahmen und verkneift sich akustisch stressende Frequenzbereiche. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - der etwas größere Hubraum wirkt sich offensichtlich positiv aus.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ KIA verbaut im Sorento seit dem Facelift eine Achtgang-Wandlerautomatik aus eigener Entwicklung. Die Abstimmung ist den Entwicklern gut gelungen; sie schaltet in den unteren Gängen eher weich und verschliffen mit merklichem Wandlereinsatz, bietet in den oberen Gängen dagegen ein relativ direktes Schaltgefühl. Nur selten ergibt sich ein leichtes Rucken, insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau. Das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. An die Bedienung des Schalthebels gestaltet sich einfach, die Auswahl ist in klassischer Form angeordnet und leicht zu verstehen. In

die Schaltvorgänge der Automatik kann man über den Schalthebel oder über die Schaltpadel am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum nötig. Durch die insgesamt lang ausgelegte Gesamtübersetzung entstehen trotz insgesamt acht Vorwärtsgängen zwischen den Stufen teils etwas größere Drehzahlsprünge, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.000 1/min. Eine Autohold-Funktion ist Serie, ebenso das einwandfrei funktionierende Start-Stopp-System.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Das Fahrwerk des Sorento ist sicher abgestimmt, allerdings machen es der höhere Schwerpunkt und das hohe Gewicht sowie notwendige Komfortansprüche den Entwicklern nicht leicht. Bei schnellen Lenkmanövern sowie Beschleunigen und Bremsen sind spürbare Aufbaubewegungen vorhanden, diese erweisen sich aber als unkritisch. Der Geradeauslauf ist gut, Spurrinnen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das große SUV nur wenig. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt der Koreaner gutmütig über die Vorderräder nach außen und bremst sich dabei ab, einsetzendes Übersteuern wird vom ESP rechtzeitig abgefangen. Beim ADAC Ausweichertest fällt auf, dass das ESP zu-

nächst sachte und etwas wenig regelt, um dann Übersteuern energisch zu unterbinden. Leichtes Übersteuern geht anschließend in Untersteuern über, die Karosserie neigt sich dabei deutlich, aber unkritisch. Kipp- oder Schleudergefahr besteht nicht. Besonders fahrdynamisch ist dieses Verhalten freilich nicht, auch geht es mit deutlichem Geschwindigkeitsabbau einher.

⊕ Dank automatischem Allradantrieb hat man mit dem Sorento stets einwandfreie Traktion, zumal die Kraft von Anfang an an alle Räder abgegeben wird und die Elektronik nicht erst auf Schlupf an den Vorderrädern wartet.

2,6 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht ordentlich an und bietet eine angemessene Rückmeldung. Lenkbefehle werden gut umgesetzt, das etwas diffuse Gefühl um die Mittellage beeinträchtigt die Zielgenauigkeit aber etwas. Der gewünschte Kurs lässt sich gut ansteuern, ohne dass nennenswerte Nachkorrekturen nötig sind - die Präzision der Limousinen kann der Sorento aber nicht bieten.

Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt, nur bei hohen Geschwindigkeiten könnte sie noch etwas mehr Zentrierung vertragen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung im Alltag direkt genug, ohne nervös zu wirken. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilauswahl variieren.

3,0 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Sorento durchschnittlich 36,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Immerhin lässt die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage auch nicht nach, wenn sie stärker beansprucht wird. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse gehen in Ordnung.

1,9 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ KIA stattet den Sorento mit allerlei Assistenzsystemen aus - in der GT Line Ausstattung sogar serienmäßig, sehr vorbildlich. Neben ESP gibt es aufpreisfrei eine Kollisionswarnung sowie ein vorausschauendes Notbremssystem. Beim rückwärts Ausparken wird der Fahrer über die hinteren Radarsensoren vor kreuzendem Verkehr gewarnt. Ebenfalls an Bord befindet sich die automatische Distanzregelung ACC und ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Darüber hinaus sind die Verkehrszeichenerkennung, der Spurhalteassistent (der auch als Spurverlassenswarner arbeiten kann), der Spurwechselassistent und die Müdigkeitserkennung ohne Aufpreis dabei. Hilfreich ist das direkt messende Reifendruckkontrollsystem. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahr aufmerksam zu machen, ab Stillstand aktiviert sich die Warnblinkanlage.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der gute Insassenschutz des Sorento wurde beim Crashtest nach Euro NCAP Norm bestätigt, dort konnte er 90 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne erreichen (Stand Dezember 2016). Der große KIA ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen. Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht lieferbar, ebenso wenig Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind für die vorderen Plätze vorhanden, die hinteren verfügen immerhin über Gurtstraffer. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe guten Schutz, die hinteren in Reihe zwei reichen für knapp 1,85 m große Leute und in Reihe drei bis zur maximal möglichen Personengröße. Im Kofferraum gibt es vier Verzurrösen, an denen Ladung gesichert oder ein Gepäcknetz eingehängt werden kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Warndreieck und Verbandskasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen sicheren Halt

- dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

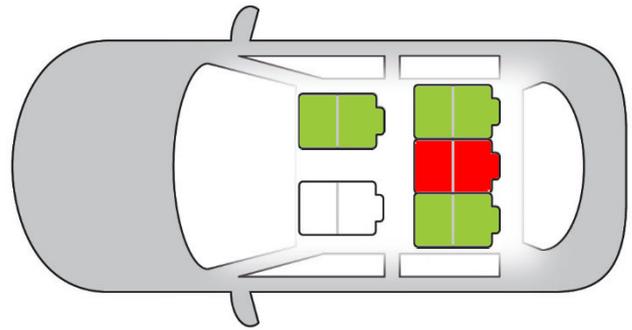
2,4 Kindersicherheit

⊕ Bei ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Sorento bei der Kindersicherheit 83 Prozent und damit ein gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge über praktikable Gurtanlenkpunkte zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen (ohne iSize-Freigabe) stehen für die beiden Außenplätze der zweiten Sitzreihe zur Verfügung; sie sind aber schwierig nutzbar, weil man Einsteckhilfen benötigt. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar), auf den drei Plätzen der mittleren Reihe und auf den beiden Sitzen ganz hinten montiert werden. Verwendet man Kindersitze mit Stützfuß, wird der Verstellbereich der vorderen Sitze eingeschränkt. Will man hohe Kindersitze ganz hinten montieren, sollte man im Vorfeld prüfen, ob im Dachbereich ausreichend Platz zur Verfügung steht, da sich der Innenraum dort nach oben ungünstig verjüngt

und dann die Dachsäulenverkleidungen im Weg sein könnten.

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)

3,2 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Sorento auf mäßige 67 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich zur Frontscheibe hin und bei den A-Säulen sowie die Vorderkante der Motorhaube sollte

KIA noch nachgiebiger gestalten. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere zu reduzieren.

5,5 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Sorento mit dem 2,2-l-Turbodiesel liegt im EcoTest bei 8,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 255 g/km - dafür gibt es keine Punkte mehr. Innerorts konsumiert das große SUV 8,4 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 9,3 l Diesel alle 100 km - Allrad, Automatik, der große Aufbau und das hohe Gewicht fordern ihren Tribut.

5,5 Schadstoffe

⊖ Noch verzichtet KIA auf eine effektive Abgasreinigung im Sorento - ab Herbst 2018 wird das nicht mehr gehen, dann muss ein besseres System installiert werden, um die neue Schadstoffnorm Euro 6d-TEMP zu schaffen. Mit der aktuell verbauten Technik liegen die NO_x-Emissionen deutlich zu hoch, sie sind zwar innerorts und außerorts nicht katastrophal wie bei älteren Diesel-Modellen, aber

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

mit Praxiswerten zwei- bis dreimal über dem Prüfstandsgrenzwert. Die Quittung sind null von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe, auch wenn alle anderen Schadstoffgruppen deutlich unter den Grenzwerten liegen.

Null Punkte für CO₂, null Punkte für Schadstoffe, ergibt null Punkte im EcoTest - ein trauriges Ergebnis für ein Modell, das erst kürzlich überarbeitet wurde.

3,2 AUTOKOSTEN

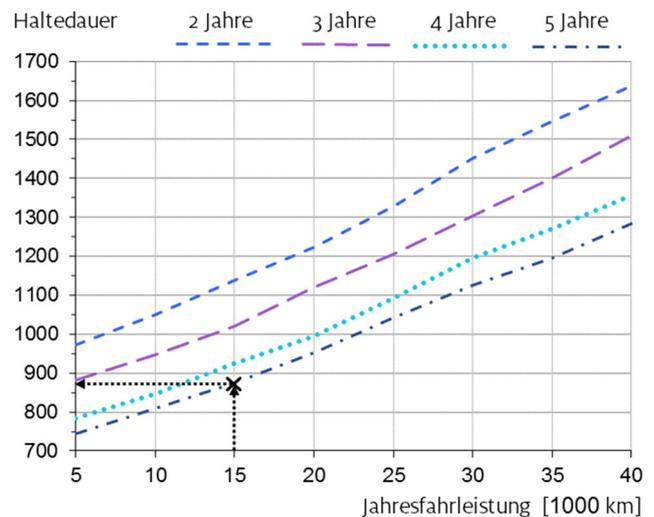
3,2 Monatliche Gesamtkosten

Knapp 50.000 Euro kostet der Sorento in der GT Line Ausstattung - eine Menge Geld und alles andere als ein Schnäppchen. Betrachtet man aber die Serienausstattung, relativiert sich der Preis. Denn diese Variante hat sehr viele Komfort- und Sicherheitsextras bereits serienmäßig an Bord. Es gibt nur noch fünf weitere Extras: das Premium Paket, das die Ausstattung komplettiert, ein richtig großes Panorama-Schiebedach, die dritte Sitzreihe, eine Anhängerkupplung und die Metallic-Lackierung.

Die jährliche Steuer liegt bei 359 Euro, relativ teuer kommt die Versicherung aufgrund der gehobenen Typenklassen (Haftpflicht 20, Teil- und Vollkasko jeweils 24). Ein großes Kaufargument ist und bleibt bei KIA die Siebenjahresgarantie (bis 150.000 km).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 873 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4 GDI Edition7 2WD Automatik	2.2 CRDi Edition7 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2359	4/2199
Leistung [kW (PS)]	138 (188)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	241/4000	441/1750
0-100 km/h [s]	10,2	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,9 S	5,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	202	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/24/24	20/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	262	313
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	761	704
Preis [Euro]	34.950	35.750

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-Zylinder Turbodiesel, Euro 6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	441 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	170 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19V
Länge/Breite/Höhe	4.800/1.890/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	1.917/593 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	660/1.732 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	71 l
Garantie Allgemein/Rost	7 Jahre / 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Hwasung, Südkorea

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 (101V)
Reifenmarke Testwagen	Hankook
Wendekreis links/rechts	11,7/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,4/7,1/9,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	212 g/km (WTW* 255 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	485/985/1.760 l

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

Betriebskosten	119 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	530 Euro
Monatliche Gesamtkosten	873 Euro		
Steuer pro Jahr	359 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/24		
Basispreis Sorento 2.2 CRDi GT Line AWD Automatik	50.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.10.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.860 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.515 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.490 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/1.490 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	-
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
Spurwechsellassistent	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	840 Euro°
Metalliclackierung	690 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/990 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer