Foto: Kia

Es ist viel passiert

Mehr als ein Facelift | Kia hat den Sorento nach drei Jahren grundlegend überarbeitet. Bei fast unveränderter Optik wurde alles spürbar besser.

Deutlich aufgewertet | Das Interieur des Sorento

5 + 2 | Versenkbare dritte Sitzreihe als Option

Kia hat dem Sorento ein Facelift verpasst, das unter die Haut geht. So basiert der SUV-Bestseller der Koreaner jetzt auf der Plattform des neuen Hyundai-Bruders Santa Fe.

Aufgehübscht | Äußerlich hat sich der Sorento dabei nur dezent verändert. Vorne wurden der Kühlergrill und der Stoßfänger mit jetzt hochkantigen statt runden Nebelscheinwerfern dem aktuellen Markengesicht angepasst. Hinten lassen neue Rückleuchten das Heck breiter wirken. Dazu stieg die Zahl der in Wagenfarbe lackierten Anbauteile.

Innenraum | Qualitativ deutlich aufgewertet wurde das Interieur: Statt Hartplastik gibt es nun geschäumte Soft-Touch-Oberflächen. Ebenfalls ein Gewinn sind die modifizierte Mittelkonsole und Instrumente sowie der erweiterte Chrom-Zierrat. Einfacher wurde der Einstieg: Das Fahrzeugniveau sank um einen Zentimeter. Dazu gibt es dank der neuen Plattform etwas mehr Kopffreiheit sowie drei Zentimeter mehr Beinfreiheit im Fond. Ferner deutlich spürbar: die verbesserte Karosseriesteifigkeit und Geräuschdämmung.

Mit 660 bis 1.675 Litern unverändert groß: der variable, gut zugängliche Laderaum. Bei umgelegter Rückbank entsteht – so wie man es sich wünscht – eine ebene Ladefläche. Gegen Aufpreis (756 Euro) gibt es nach wie vor eine dritte Sitzbank.

Mehr Sicherheit | Deutlich länger wurde die Liste der für den Sorento erhältlichen Assistenzsysteme. Optional werden nun etwa Totwinkel- und Spurhalteassistent und ein Einparkassistent für Einparkmanöver parallel zur Fahrtrichtung angeboten. Warum jedoch die bislang serienmäßige Bergabfahrhilfe ersatzlos gestrichen wurde, ist rätselhaft.

Leiser Druck | Der Sorento wird in zwei Motorisierungen angeboten. Der auf 192 PS erstarkte 2,4-Liter-Benziner arbeitet jetzt mit Direkteinspritzung. Dadurch wurde er etwas sparsamer als der ebenfalls überarbeitete, jedoch unverändert 197 PS leistende 2,2-Liter-Vierzylinder-Selbstzünder. Dessen mehr als 400 Nm haben mit dem SUV leichtes Spiel: Mühelos huscht der Sorento aus dem Stand los und gefühlt will der Vortrieb zudem nicht abreißen.

Den Verbrauch des laufruhigen Diesel gibt Kia in der Sechsgangschaltversion und Frontantrieb mit 5,8 Litern pro 100 Kilometern an, bei der Allradvariante sind es 5,9 Liter. Die empfehlenswerte Kombination mit Allradantrieb und weich schaltender, stets den richtigen Gang findenden Sechsstufenautomatik (1.050 Euro) kommt auf 6,7 Liter.

Fahrwerk | Das im Detail modifizierte Fahrwerk präsentiert sich ausgewogen abgestimmt. Der Federungskomfort ist prima, das Handling agiler als bislang. Geht es einmal etwas flotter um die Biege, fällt im Vergleich zu bisher die geringere Seitenneigung der Karosserie auf.

Der Lenkung lässt sich etwas mehr Direktheit als bisher attestieren. Via Knopfdruck besteht zudem teilweise die Wahl zwischen Normal-, Sport- und Komfort-Modus.

Der für beide Motoren gegen lediglich1.261 Euro Aufpreis erhältliche Allradantrieb leitet bei Bedarf automatisch bis zu 50 Prozent der Antriebskraft nach hinten.

Fazit | Der komplett überarbeitete Sorento sieht seinem Vorgänger sehr ähnlich, der Fortschritt ist jedoch in sämtlichen Disziplinen spürbar. Klasse: die Kia-typische Sieben-Jahres-Garantie bis 150.000 Kilometer. | *ghe*

2.4 GDI **ab 25.202 Euro**
R4/2.359 cm³ | 141 kW/192 PS | 242 Nm/4.250 U/min
6-Gang | 9,8 s |190 km/h | 8,7 S | 202 g/km

2.2 CRDi **ab 27.134 Euro**
R4/2.199 cm³ | 145 kW/197 PS | 421 Nm/1.800 U/min
6-Gang | 9,3 s | 190 km/h | 5,8 D | 153 g/km

2.2 CRDi AWD **ab 30.076 Euro**
R4/2.199 cm³ | 145 kW/197 PS | 421 Nm/1.800 U/min
6-Gang | 9,7 s | 190 km/h | 5,9 D | 155 g/km

4.685 x 1.885 x 1.700 mm | 660–1.675 Liter

Wartung: alle 30.000 km oder zwei Jahre (2.4 GDI); alle 20.000 km oder jährlich (2.2 CRDi)

Ausstattungen: Attract | Edition 7 | Vision | Spirit