

VON
AUTOFLOTTE
GETESTET



Moderne Linie | Der neue Sorento fügt sich nahtlos in die aktuelle Kia-Designsprache ein



Fotos: Christian F. Merten/Autoflotte

Gefällig | Das übersichtliche Sorento-Cockpit

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sparsamer Antrieb ▶ Komfortabler Langstreckenbegleiter ▶ Reichhaltige Ausstattung 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nach schräg hinten unübersichtlich ▶ Lenkung in der Mittellage indirekt ▶ Wenige Individualisierungsmöglichkeiten

Keine Qual der Wahl

Im Test | Seit Anfang des Jahres steht die dritte Sorento-Generation bei den Händlern. Einzige Motorisierung ist ein 2,2-Liter-Diesel, der das SUV zum komfortablen Reisebegleiter macht.

— Mit dem ersten Sorento gelang Kia – bis dato bestenfalls für optische Durchschnittsware bekannt – im Jahr 2002 ein Quantensprung in Sachen Design, das neue SUV zeigte auch aus europäischer Sicht Charakter. Mittlerweile erweist sich die Linienführung der gesamten Modellpalette als wettbewerbsfähig, und so fährt auch die dritte Sorento-Generation seit Januar in gefällig-modernem Blechkleid vor.

Der Antrieb | Bis auf Weiteres ist der Sorento in Deutschland ausschließlich mit einem 2,2-Liter-Diesel mit 200 PS erhältlich, der seine Kraft ausstattungsabhängig über die Vorderräder oder via Allradantrieb auf die Straße bringt. Mindestens 1.953 Kilogramm muss der Selbstzünder in der getesteten siebensitzigen Version in Bewegung halten, dafür überzeugt er mit gutem Durchzug und auch die Spitzengeschwindigkeit erreicht er ohne Mühen.

Zügiges Fahren bestraft der Sorento dabei nicht sofort mit unmäßiger Spritdurst: Unser Testwagen – ein Allradler – zeigte sich im Schnitt mit 8,5 Litern zufrieden. Das liegt zwar deutlich über der Werksangabe von 6,6 Litern, ist angesichts des überwiegenden Einsatzes auf Autobahnen und in der Stadt aber mehr als vertretbar.

Das Fahrgefühl | Generell zeigt sich der Sorento als entspannter Reisebegleiter denn als Dynamikmeister, und das nicht nur

bauartbedingt: Der Motor ist laufruhig, Vibrationen im Lenkrad sind kaum zu spüren, das Fahrwerk ist komfortabel abgestimmt, ohne jedoch schwammig zu wirken, und auch die Sitze zeigen angemessenen Langstreckenkomfort. Die Lenkung zeigt sich ebenfalls vor allem von ihrer komfortablen Seite – in der Mittellage könnte sie direkter agieren.

Diese Eigenschaften zeigen sich übrigens für alle drei Fahrmodi, die die Automatikversion bietet: Neben der Standardeinstellung kann der Fahrer einen Eco- oder Sportmodus wählen. Zwar unterscheiden sich die Fahrprogramme im Anspruchs- wie im Schaltverhalten spürbar – alles in allem bleibt der Sorento aber komfortbetont.

Kia Sorento 2.2 CRDi AWD Spirit | Daten und Fakten

R4/2.199 cm³ | 147 kW/200 PS | 441 Nm/1.750-2.750 U/min | 6-Stufen | 9,6 s | 200 km/h | 6,6 D | 174 g/km

Grundpreis Testwagen: **38.647 Euro**

Performance-Paket (u.a. Navigation mit Acht-Zoll-Monitor, Infinity-Soundsystem, elektrisch verstellbare Sitze, Spurwechselassistent, Querverkehrswarner, adaptives Kurvenlicht): **2.101 Euro**

Metallic-/Perleffektlackierung: **487 Euro**

4.780 x 1.890 x 1.685 mm | 142-1.732 Liter

Wartung: 24 Monate oder alle 30.000 km

Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko: 18/21/23

Zu diesem Eindruck passen auch die übersichtlichen Instrumente und die leichte Bedienbarkeit – Schalter und Knöpfe sitzen dort, wo man sie erwartet. Verbesserungswürdig ist jedoch die Sicht nach hinten rechts. Zwar erweist sich der Sorento trotz seiner knapp 4,80 Meter Länge und fast 1,90 Meter Breite als vergleichsweise handlich, beim Blick nach hinten rechts aber schränken die eingezogenen D-Säulen den Blick – zum Beispiel beim Einparken – aber doch relativ stark ein. Wohl dem, der wie wir eine Rückfahrkamera an Bord hat.

Die Ausstattung | Generell geizt Kia nicht mit Ausstattung. Die Basisvariante Edition7 kommt ab 29.403 Euro unter anderem mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern, Multifunktions-Lederlenkrad, CD-Radio mit MP3-Funktion, Tempomat, Klimaanlage oder Bluetooth-Schnittstelle. Im getesteten dritthöchsten Niveau Spirit – mit Allradantrieb und Schaltgetriebe erhältlich ab 36.966 Euro – sind serienmäßig unter anderem auch 18-Zöller, beheizbare Teilledersitze, Navigation mit Sieben-Zoll-Bildschirm, elektrische Heckklappe, Klimaautomatik, Rückfahrkamera und Xenon-Scheinwerfer dabei. Außerdem gibt es einen Spurhalteassistenten und eine Verkehrszeichenerkennung, die auch Ortseingangsschilder erkennt. Weitere Assistenten – einen Querverkehrswarner sowie einen Spurwechselassistenten gibt es im Performance-Paket für 2.101 Euro. | Christian Frederik Merten