
Fahrbericht Kia Sorento 2.2 CRDi AWD: Sanfter Riese aus Korea

Von Guido Borck, cen

Mit dem Sorento bläst Kia zum Angriff gegen etablierte Konkurrenz wie Skoda Kodiaq, Seat Tarraco und VW Tiguan Allspace. Die Neuauflage des SUV ist mit einer Außenlänge von 4,81 Metern gegenüber dem Vorgänger kaum gewachsen, doch wirkt sie um einiges imposanter. Bullig und kantig im Design demonstriert er das neue Selbstbewusstsein der Marke. Angefangen bei dem riesigen schwarzen Kühlergrill, der die gesamte Frontpartie dominiert bis hin zu den zweigeteilten Rückleuchten am Heck. Auch steht der Sorento auf einer neuen Plattform, die mit einem Radstand von 2,82 Metern um 3,5 Zentimeter gewachsen ist. Das schafft mehr Platz im Innern.

Wie gehabt ist das koranische Dickschiff als Fünf- oder Siebensitzer lieferbar. Ersterer bietet imposanten Raum in Hülle und Fülle. Fahrer und Beifahrer sitzen bequem und genießen viel Bewegungsfreiheit. Noch opulenter geht es im Fond zu. Die Rücksitzbank ist in der Länge verschiebbar und die Lehnen sind in der Neigung verstellbar. Und selbst wenn die Bank ganz nach vorne geschoben wird, kommen hier ganz bestimmt keine Beklemmungen auf. Auch sonst steckt der Koreaner einiges weg. Der Kofferraum fasst 705 bis maximal 2100 Liter und schluckt nicht nur reichlich Gepäck, sondern würde mit seinem flachen Ladeboden auch locker als Kleintransporter durchgehen. Die Ladekante ist für ein SUV noch erfreulich tief und die Heckklappe surrt elektrisch auf und zu, sobald der Fahrer eine Taste auf dem Schlüssel oder im Cockpit drückt.

Vorbildlicher Toter-Winkel-Warner

Den Innenraum hat Kia völlig überarbeitet und mit einem digitalen Kombiinstrument aufgerüstet. Das serienmäßige Display kann der Fahrer dreifach nach seinem Gusto konfigurieren. Ein weiterer Leckerbissen ist der neuartige Totwinkelassistent, der beim Blinkersetzen die Kamerabilder des rückwärtigen Verkehrs in das Instrumentendisplay einblendet. An das zuverlässige Feature hat man sich schnell gewöhnt und möchte es nicht mehr missen, da es einen auf der Reise sicher unterstützt. Das gediegene Interieur kann darüber hinaus mit einem Head-up-Display aufgerüstet werden.

Überhaupt bietet Kia für den Sorento eine Menge Assistenzsysteme an. Angefangen vom radargestützten Abstandstempomat über den Stauassistenten bis hin zum Querverkehrswarner, der bei auftauchenden Hindernissen hinterm Fahrzeug Alarm schlägt. Und mit dem autonomen Rangierassistenten lässt sich der Sorento von außerhalb mittels Schlüsselfernbedienung in enge Parklücken bugsieren. Der komfortable Ein- und Ausparkassistent ist allerdings nur in der höchsten Ausstattungsstufe Platinum erhältlich und ausschließlich in Kombination mit dem 2,2-Liter-Dieselmotor. Die zweite Motorisierung für den Kia ist ein Hybrid, der aber diesbezüglich leer ausgeht.

Okay, einen autonomen Parkassistenten werden vermutlich wohl die wenigsten vermissen. Zumal der Sorento insgesamt einen überzeugenden Eindruck hinterlässt. In seinem Innenraum überrascht er zunächst mit einer Flut an klassischen Schaltern. Die vorhandene Armada rund ums Cockpit mag zwar anfangs noch für Eingewöhnung sorgen, doch erweist sich deren Anordnung als logisch aufgebaut und versteckt sich nicht in irgendeinem Display wie etwa bei anderen Herstellern. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Unterm Strich ist die Bedienung im Sorento einfach und lenkt den Fahrer daher weniger von seiner eigentlichen Aufgabe ab. Gut so.

Manko Sprachsteuerung

Selbstverständlich lassen sich die meisten Funktionen im Kia auch per Sprachkommandos steuern. Eigentlich eine prima Sache, doch versteht die nette Dame aus dem Computer nicht immer das Gesagte. Sie bittet anschließend die Fenster zu schließen, weil angeblich die Nebengeräusche zu laut sind. Was aber nicht stimmt, da der Sorento ausnahmslos ein SUV von der flüsterleisen Sorte ist. Darum sollte Kia an diesem kleinen Kommunikationsproblem noch mal nachbessern. Das war es aber schon mit der Kritik, denn in Sachen Konnektivität ist der Sorento ansonsten bestens vernetzt.

Schon ab der zweiten Ausstattungsstufe Vision ist ein 10,25 Zoll großes Touchscreen-Display samt Online-Kartennavigation serienmäßig an Bord. Das System mit der Bezeichnung Uvo-Connect liefert Verkehrsdaten in Echtzeit, warnt auf der Route vor eventuellen Gefahrenstellen oder zeigt den Insassen auch den aktuellen Wetterbericht an. Alles geht sehr fix. Zudem werden durch die Internetanbindung die Ankunftszeiten bis zum Reiseziel permanent aktualisiert und genau angezeigt. Darüber hinaus gibt das Multimedia auch Tipps zu Parkmöglichkeiten. Und sollte in der näheren Umgebung nichts frei sein, lotst der Sorento seine Gäste auf den letzten Metern nahtlos zu Fuß mittels Smartphone-App bis zum endgültigen Zielpunkt.

Der große Touchscreen kann aber noch mehr. Er lässt sich beispielsweise mittels Split-Screen-Funktion unterteilen und mit Widgets individuell aufrüsten. Dadurch sieht der Fahrer weiterhin seine Navi-Karte, während der Beifahrer gleichzeitig seine Playlist über den Monitor abrufen. Einen hohen Alltagsnutzen beweist der Kia neben seinen reichlich vorhandenen Ablagen zudem mit bis zu sieben USB-Anschlüssen. Darüber hinaus kann ein Smartphone induktiv in der Mittelkonsole aufgeladen und genauso kabellos mit dem Infotainment via Apple Carplay oder Android Auto verbunden werden.

Der gefahrene 2,2-Liter-Turbodiesel mit 202 PS (149 kW) zeigt gute Manieren. Der Vierzylinder läuft kultiviert und bleibt selbst bei hohem Tempo dezent im Hintergrund. Zudem entfaltet der Selbstzünder schon früh seine Kraft, die über ein breites Drehzahlband zur Verfügung steht. Dazu passt auch das Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, welches mit sanften aber auch flotten Schaltvorgängen überzeugt und beim Beschleunigen immer die passende Gangstufe einlegt. Der Fahrer kann zwischen verschiedenen Fahrprogrammen wählen. Wird es von Komfort auf Sport umgestellt, spannt der Sorento-Diesel seine Muskeln und stemmt anschließend satte 440 Newtonmeter Drehmoment an die beiden angetriebenen Achsen. Die Lenkung reagiert direkter und das Doppelkupplungsgetriebe schaltet später hoch und wieder runter.

Zurückhaltend im Verbrauch

Auch das Fahrwerk spricht dynamischer an, trotzdem verwandelt es den Sorento nicht in einen Sportler. Der bleibt ein entspannter Cruiser und legt einen angenehmen Fahrkomfort an den Tag. Auf der Autobahn gibt der lässig gleitende Koreaner den langstreckentauglichen Kilometerfresser, zusätzlich packt die doppelte Isolierverglasung die Gäste im Sorento wie in Watte. Für den Ausflug abseits befestigter Straßen hält das Allradmodell zudem weitere Offroad-Fahrprogramme für Matsch, Schnee oder sandigen Untergrund bereit. Wird der Diesel hingegen als Zugfahrzeug genutzt, nimmt er bis zu 2,5 Tonnen an seinen Haken. Bei der Hybridvariante des Sorento sind es hingegen nur 1650 Kilogramm.

Der ermittelte Durchschnittsverbrauch ist für ein knapp 1,9 Tonnen schweres Diesel-SUV noch völlig in Ordnung. Zwar erreicht der Sorento die angegebene Werksangabe von 5,7 Litern nur, wenn das Gaspedal äußerst sanft gestreichelt wird, doch ist der Praxiswert von 6,9 Litern gemessen an Leistung und Gewicht absolut akzeptabel.

Richtig günstig ist der Sorento aber nicht mehr. Er kostet rund 2500 Euro mehr als sein Vorgänger. Mit frontangetriebenem Diesel beginnt er bei 35.706 Euro, die getestete Allradversion kostet in der höherwertigeren Vision-Ausstattung mindestens 39.740 Euro. Doch ist der modern eingerichtete Sorento besser ausgestattet als das alte Modell und bietet außerdem noch mehr Platz. Geblieben ist das lange Garantieverprechen der Koreaner von sieben Jahren. (ampnet/gb)

Daten Kia Sorento 2.2 CRDi AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,81 x 1,90 x 1,70
Radstand (m): 2,82
Motor: R4-Diesel, 2.151 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 148 kW / 202 PS bei 3800 U/min
Max. Drehmoment: 440 Nm bei 1750–2750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter
Effizienzklasse: B
CO₂-Emissionen: 150 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1852 kg / max. 658 kg
Kofferraumvolumen: 705–2100 Liter
Bodenfreiheit: 176 mm
Böschungswinkel: 16,8 Grad (v.) / 21,3 Grad (h.)
Rampenwinkel: 16,5 Grad
Max. Anhängelast: 2500 kg
Wendekreis: 11,6 m
Bereifung: 235/55 R 19
Wartungsintervall: 30 000 km / alle 24 Monate
Basispreis: 46.098 Euro
Testwagenpreis: 51.440 Euro

Bilder zum Artikel



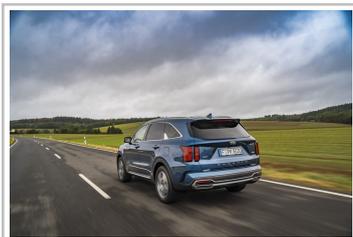
Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia