

---

## Fahrvorstellung Kia Sorento: Premium-SUV ohne Premiumanspruch

Von Frank Wald

Kia fährt am 10. Oktober seinen neuen Sorento zum Händler. Die vierte Generation des koreanischen SUV-Flaggschiffs für Europa wirkt außen wie innen stattlicher und zeigt mit seinen vergleichsweise üppigen Ausstattungen den so genannten Premium-Herstellern die langen Nase. Allein die Motorenauswahl ist (noch) etwas dürftig ausgefallen.

Wenn die sogenannten Premium-Hersteller von Premium sprechen, bedeutet das in der Regel, dass die meisten Technik- und Komfortfeatures, die das Fahren erst zum exklusiven Erlebnis machen, extra kosten. Nicht so beim neuen Kia Sorento. Zwar messen die Koreaner ihr europäisches SUV-Flaggschiff mit Konkurrenten wie Skoda Kodiaq, Seat Tarraco und gar nicht mit den einschlägigen Premium-Anbietern skandinavischer oder süddeutscher Provenienz. Täten sie es jedoch, würden nicht wenige von denen unterm Strich ein sehr knauseriges Bild abgeben. Denn was die Koreaner serienmäßig über vier Ausstattungsniveaus in ihren SUV gepackt haben, kann man nicht anders als „volle Hütte“ nennen.

Neben der inzwischen üblichen Armada an Assistenzsystemen im gehobenen SUV-Segment wie Abstandstempomat und Stauassistent, Head-up-Display, elektrische Heckklappe, Nappaleder und Bose-Surround-Sound-System überrascht die vierte Generation mit cleveren Ideen wie dem aktiven Totwinkelassistenten mit Monitoranzeige, der beim Blinkersetzen ein Kamerabild des rückwärtigen Verkehrs im Instrumentendisplay anzeigt, oder dem navigationsgestützten Abstandstempomat, der bei erkannten Tempolimits ebenso automatisch runterbremst wie vor kniffligen Kurven. Selbst ein autonomer Parkassistent, der den Wagen via Funkschlüsselbedienung in die Garage bugsiert, ist in der Topausstattung Platinum ab Werk an Bord. Die kostet dann zwar auch 54.384 Euro, doch gibt es dafür bei den einschlägigen Premium-Autobauern gerade mal die Basisversion.

Selbst die kann im neuen Sorento mit netten Goodies aufwarten. So gibt es in der Grundausstattung „Edition 7“ (ab 41.419 Euro, netto 35.706 Euro) unter anderem schon LED-Licht vorne wie hinten, ein digitales Cockpit mit 12,3-Zoll-Display, das sich über die Lenkradtasten anpassen lässt, ein beheizbares Lederlenkrad und Sitzheizung sowie viele elektronische Helferchen - vom Spurhalteassistenten mit Lenkeingriff über den Abstands-Tempomat bis zum Stau-Assistenten.

Allerdings wirkt das Interieur auf den ersten Blick mit seinen vielen Tasten, Knöpfen und Reglern auch etwas überladen und unruhig. Bei genauerem Hinsehen jedoch sortiert sich alles intuitiv am richtigen Ort. Vor allem der große flache Drehregler für die Fahrstufenwahl wächst schnell an die Hand. Gleich darunter findet sich ein zweiter mit der Auswahl der Offroad-Fahrprogramme für Schnee, Matsch oder Sand. Nicht ganz premium wirkt an einigen Stellen der wilde Materialmix aus unterschäumten Oberflächen in der Instrumententafel und Hartplastik in den Türinnenseiten, Hochglanzlack-Verkleidungen, silberfarbenen Streben sowie Holzimitat-Blenden. Ausgezeichnet ge- und verarbeitet hingegen sind die Nappa-Lederpolster mit Kontrastnähten.

Apropos, vorne thront man auf dick gepolsterten, dreistufig heiz- oder belüftbaren Sitzen, die eine entsprechende Commander-Position bescheren. In der Mittelkonsole gibt es ab der zweiten Ausstattungsstufe Vision ein 10,25 Zoll großes Touchscreen inklusive Navi-System und Online-Dienst UVO Connect, der nicht nur Verkehrsmeldungen oder freie

---

Parkplätze in Echtzeit meldet, sondern per App auch noch den letzten Kilometer bis zum Ziel navigiert, falls man das Auto doch mal weiter entfernt abstellen musste.

Aber auch die Menschen hinter den Frontpassagieren werden die üppige Knie-, Kopf- und Schulterfreiheit zu schätzen wissen. Ebenso wie die zweistufige Sitzheizung (ab Spirit). Schon ab der Basisversion ist die zweite Sitzreihe asymmetrisch verschieb- und umklappbar. Was den schon in der fünfsitzigen Konfiguration riesigen Gepäckraum von mindestens 695 Liter auf maximal 2100 Liter erweitert. Deutlich mehr als Skoda Kodiaq, Nissan X-Trail oder auch Konzernbruder Hyundai Santa Fe. Für 965 Euro Aufpreis lassen sich außerdem zwei Einzelsitze zu einer dritten Sitzreihe aus dem Boden klappen.

So geräumig der neue Sorento erscheint, umso erstaunlicher ist die Tasache, dass er in Länge, Breite und Höhe jeweils nur um exakt einen Zentimeter gewachsen ist. Auf 4,81 Meter streckt sich die Karosse nun. Der Trick: die Überhänge verkürzten sich ebenfalls um einen Zentimeter, wodurch der Radstand um dreieinhalb auf 2,82 Meter zulegen konnte. Das schafft Platz und Proportionen. Das große Korea-SUV wirkt nun insgesamt deutlich staatlicher und erhabener.

Vor allem die wuchtig gezeichnete Front stemmt nun einen breiten Wabenmuster-Kühlergrill in den Fahrtwind, aus dem links und rechts die dreidimensional gestalteten Scheinwerfer zu wachsen scheinen und sich ums Eck biegen. Auch die Flanken machen einen soliden und gewichtigen Eindruck. Etwas willkürlich und im Wortsinne aufgesetzt wirken allerdings die Chrom-Einsätze in den vorderen Türscharnieren, die genauso auch beim VW Touareg zu sehen sind, und das kleine Chrom-Siegel im hinteren Dreiecksfenster, das eine Haiflosse darstellen soll – was auch immer es bedeuten soll. Doch auch der „Tigernasen“-Kühlergrill gehört bei Kia zu den wiederkehrenden Designmerkmalen. Die Heckpartie fiel deutlich stabiler und stämmiger aus, erinnert mit den jetzt senkrechten LED-Rückleuchten schon sehr an den amerikanischen Cadillac-Style.

Allein bei der Motorenauswahl fährt der Sorento mit einem Vierzylinder-Diesel und Benziner mit Hybridantrieb dem Premium-Wettbewerb hinterher. Was nicht heißen soll, dass die Motoren schlecht wären oder nicht passen würden. Ganz im Gegenteil, der 2,2-Liter-Diesel etwa harmoniert bestens mit dem serienmäßigen Achtstufen-Doppelkupplungsgetriebe, das sowohl die 202 PS (148 kW) Leistung wie auch die 440 Newtonmetern (Nm) Drehmoment quasi aus dem Stand schnell und kraftvoll verteilt.

Ist der Allradantrieb (knapp 2000 Euro Aufpreis) verbaut, geht das auf rutschigem Untergrund noch einmal besser. Und auch die Laufruhe ist bemerkenswert. Bis auf ein leichtes Schnarren beim Anfahren ist vom Selbstzünder-Nageln nichts zu hören. In 9,0 Sekunden beschleunigt der frontgetriebene SUV auf Tempo 100, der Allradler braucht nochmal 0,2 Sekunden länger. Keine sonderlich sportlichen Werte, aber für gut zwei Tonnen Lebendgewicht überzeugend.

Zumal man dem Wagen seine Masse beim Fahren kaum anmerkt. Das grundsätzliche straff ausgelegte Fahrwerk, der spürbare Federungskomfort und die direkte Lenkung mit präziser Rückmeldung geben auch in schnelleren Kurvenpassagen ein gutes Gefühl. Auch wenn der Sorento am Ende für das komfortable Gleiten auf der Langstrecke gedacht und gemacht ist. Und als Zugfahrzeug: Bis zu 2,5 Tonnen kann er mit Dieselantrieb an den Haken nehmen.

Das schafft der Hybridantrieb, den Kia erstmals für den Sorento anbietet, nicht. Der Benzin-Elektromotor-Zwitter entwickelt zwar 230 PS (169 kW) Systemleistung, darf allerdings nur maximal 1650 Kilogramm ziehen. Der ebenfalls wahlweise mit Front- oder Allradantrieb erhältliche 1,6-Liter-Turbovierzylinder mit Hybridmodul spielt in Kias Prognosen jedoch ohnehin keine große Rolle. Gut 90 Prozent der Kunden werden sich nach dieser Planung für den Diesel entscheiden. Das soll sich erst ändern, wenn Anfang 2021 ein neuer Plug-in-

---

Hybridantrieb mit 265 PS Systemleistung dazustoßen wird, von dem sich Kia dann fast die Hälfte der Sorento-Verkäufe verspricht. (ampnet/fw)

---

## Bilder zum Artikel



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald

---



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/Frank Wald

---



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.

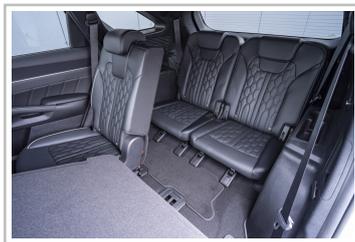
Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia

---



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Kia



Kia Sorento.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald