



Einen eleganten Eindruck beim Wochenendausflug zu machen gelingt mit dem Sorento ebenso gut wie einen kompletten Bautrupp, der uns netterweise eine überschwemmte Wiese zur Verfügung stellte, von der Arbeit abzuhalten. Traction und Komfort gehen bei beiden Einsatzvarianten in Ordnung, aber lange Sprünge findet die Federung nur begrenzt unterhaltsam



KIA SORENTO 2,5 CRDI ACTIVE BROWN

MOTOR
 Zylinder: 4
 Hubraum: 2497 cm³
 Leistung: 125/170 kW/PS
 Drehmoment: 392 Nm bei 2000 U/min

Common-Rail-Turbodiesel
 4 Reihe
 2497 cm³
 125/170 kW/PS
 392 Nm bei 2000 U/min

ANTRAGSÜBERTRAGUNG
 automatisch zuschaltender Allradantrieb,
 Untersetzung, 5-Gang-Automatikgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU
 Leiterrahmen mit aufgeschraubter Karosserie,
 5 Türen, 5 Sitze

FAHRWERK (Vorder-/Hinterachse)
 VVA: Einzelradaufhängung, McPherson, HA: Starrachse

BREMSEN
 ABS, EBD, ESP; Scheibenbremsen, innenbelüftet

LENKUNG (ZAHNSTANGE)
 servounterstützt

FELGEN/REIFEN
 7 J x 17 Aluminium 245 / 65 R 17

ABMESSUNGEN; GEWICHTE
 L/B/H: 4590/1885/1805 mm
 Radstand: 2710 mm
 Leergewicht: 1990 kg
 zul. Gesamtgewicht: 2670 kg
 Anhängelast: 3000 kg (gebremst)
 750 kg (ungebremst)

FAHRLEISTUNGEN
 0-100 km/h: 12,3 s V-max: 182 km/h

VERBRAUCH (STADT/LAND/GESAMT)
 11,0/7,3/8,6 Liter Diesel

PREIS ab Euro: 40.390,- inkl. NoVA & MwSt.

GELÄNDEWERTE
 Bodenfreiheit: 203 mm
 Wattiefe: 450 mm
 Böschungswinkel: 28,4/26 Grad (vo/hi)
 Rampenwinkel: 22 Grad

BESONDERHEITEN
 keine

um ganze zwei Zentimeter wohl niemandem auffallen, wohl aber die weicher geformten Schutzleisten rundum sowie die neuen Scheinwerfer, die Rückleuchten, die ausstattungsabhängigen 17-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie die im hinteren Bereich abgedunkelten Scheiben. Um die Frischzellenkur komplett zu machen, hat sich Kia auch der Fahrwerksabstimmung angenommen und dabei einen spürbar besseren Kompromiss aus Komfort und Sicherheit gefunden. Nur auf welligem Belag von Autobahnen verlässt die ansonsten vorhandene Direktheit zwischen Straße und Lenkrad ihren Platz und tauscht diese mit einer von manch amerikanischem Fahrzeug bekannten Unsicherheit. Einen von Sorgen geplagten Gesichtsausdruck lässt das serienmäßige ESP im

Zweifelsfall erst gar nicht entstehen, und auf der Autobahn ist es uns nicht gelungen, es zur Arbeit zu rufen, was in Anbetracht des gewählten Tieffluges fast schon ein wenig beleidigend war. Ganz anders die Situation im Gelände, wo das ESP jede



Keine Holzoptik, dafür aber funktionell angeordnete Schalter und ein Multifunktionslenkrad

Sportlichkeit im Keim erstickt und per Knopfdruck alsbald ruhig gestellt wird. Im Gegensatz zu vielen anderen SUV-Modellen darf der Kia dann und wann auch im Gelände zeigen, was er kann. Per Drehschalter ist der Allradantrieb fixiert, im Normalfall schaltet er sich zu, wann immer er gebraucht wird, und eine Untersetzung fürs gefühlvolle Kraxeln ist auch vorhanden. Die bisher sträflich ignorierte Fünfgangautomatik, die auch eine manuelle Gangwahl zulässt, ist auf wie abseits der Straße eine gute Sache. Die Exaktheit und Spontaneität einer deutschen Automatik zu erwarten wäre falsch, zur Charakteristik des Sorento als vielseitiges SUV, das sich auch gegen deutlich teurere Mitbewerber zu verteidigen weiß, passt sie hingegen gut.