



Der Kia Sorento. Vom Geheimtipp zum Testsieger

Kia Sorento 2.2 CRDi AWD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,0 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 158 g/km.

Kia Sorento 2.2 CRDi 2WD (Diesel/Doppelkupplungsgetriebe); 148 kW (202 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,6 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 148 g/km.

Sanfte Allrad-Riesen

Der Kia Sorento galt bisher als unauffälliger Geheimtipp unter den großen SUV. Die Neuauflage präsentiert sich nun selbstbewusster – mit auffälliger Optik und stattlicher Ausstattung. Reicht das, um den Seat Tarraco im Vergleichstest einzuschüchtern?

[TEXT Markus Schönfeld · FOTOS Niklas Gotta]

Autos von knapp 4,80 Meter Länge gibt es viele. Ein VW Passat trägt beispielsweise dieses Maß oder ein Volvo V60. Bauen Karosserien und Fahrwerke bei gleicher Länge allerdings ein bisschen höher, befinden wir uns prompt im Revier von stattlichen SUV. Kaum teurer als die eben genannten traditionellen Mittelklasse-Kombis, bieten SUV nochmals mehr Nutzwert, bis zu sieben Sitzplätze und den trittsicheren Allradantrieb. Wer jetzt mit der Unvernunft dieser Fahrzeuggattung argumentiert, dem sei gesagt: Kia Sorento und Seat Tarraco genehmigen sich im Testverbrauchs-Durchschnitt gut sieben Liter Diesel pro 100 Kilometer. Und im Alltag animieren sie uns mit ihrem gediegenen Wesen und der höheren, bequemerer Sitzposition zu einer extrem gelassenen Fahrweise. Doch welcher der beiden ist der bessere Reise-Riese?

Karosserie

Mit 4,74 Metern unterschreitet der Seat Tarraco das oben erwähnte Maß etwas. Dennoch bietet der eng mit dem VW Tiguan Allspace

und dem Skoda Kodiaq verwandte Spanier reichlich Platz auf bis zu drei Sitzreihen. Platz sechs und sieben lassen sich dabei im Kofferraumboden versenken – kosten allerdings 790 Euro Aufpreis. Auch beim 4,81 Meter langen Kia Sorento ist die dritte Sitzreihe optional. Sie gibt es hier für 965 Euro, beinhaltet aber zwei zusätzliche Isofix-Halterungen, eine eigene Klima-Bedienung sowie zwei extra USB-Anschlüsse. Im Koreaner hat man zudem in allen Reihen etwas mehr Bewegungsfreiheit. Dabei lässt sich die zweite Reihe – wie im Seat – umfangreich einstellen. Auch bei der Ladekapazität hat der Sorento die Nase vorn. Das beachtliche Volumen des Tarraco von 760 bis 1920 Litern kontert der Kia mit 910 bis 2100 Liter. Passend dazu darf er mit 671 Kilogramm auch deutlich mehr zuladen. Den neuen Sorento als reinen Lastesel zu degradieren, >

Autos im Test

KIA Sorento 2.2 CRDi AWD

202 PS, 202 km/h,
7,5 l D/100 km, 46.098 Euro

SEAT Tarraco 2.0 TDI 4Drive

200 PS, 210 km/h,
7,2 l D/100 km, 44.158 Euro



Eigenständiges Heckdesign mit zweiteiligen Rückleuchten



Wichtiges, aber modernes Cockpit mit guter Bedienbarkeit

CONNECTIVITY



Das 12,3 Zoll große Digital-Kombiinstrument und der 8,0-Zoll-Touchscreen sind im Sorento bereits serienmäßig. Ebenso Standard: DAB-Radio, Android Auto/Apple CarPlay und die Rückfahrkamera. Als wenige Optionen bleiben die Online-Dienste samt App-Anbindung und das große Navigationssystem (10,25 Zoll) übrig. Beides ist ab der 2730 Euro teureren Vision-Ausstattung an Bord.



Noble Ambientebeleuchtung (ab Spirit)

Dritte Reihe mit Klima-Regelung und USB

würde dem fein ausgeschlagenen Innenraum allerdings nicht gerecht werden. Die Verarbeitung ist tadellos, und gerade die höheren Ausstattungslinien (ab Spirit) mit Ledersitzen, Ambientebeleuchtung und Sitzheizung für die hinteren Passagiere lassen den Seat dagegen etwas blass aussehen. Gleiches gilt für die Sicherheitsausstattung – hier fährt der große Kia mit serienmäßigem Spurassistenten, Stauhelfer und teilautonomen Fahrfunktionen alles auf, was das Regal zu bieten hat. Weil es den Seat Tarraco mit 200 PS und Allradantrieb erst ab der Xcellence-Ausstattung gibt, sind hier immerhin Abstandsregeltempomat und Rückfahrkamera ab Werk installiert.



Von null auf 100 km/h rennt der Seat in **7,4 Sekunden**. Der Kia braucht eine Sekunde mehr

AUTO TEST Verbräuche

	KIA	SEAT
Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.		
EU-Verbrauch	6,0	5,6
WLTP-Verbr.	6,7	6,5
Testverbrauch	7,5 l D	7,2 l D

Fahrkomfort

Allein die stattlichen Abmessungen qualifizieren diese beiden SUV zu sehr bequemen Reisemobilen. Brauchbare Ablagen und Fächer gibt es hier wie dort selbst bei siebenköpfiger Besatzung reichlich. Und die Innengeräusche bleiben selbst bei zügiger Fahrt auf Schlafwagenniveau. Mehrzonen-Klimaanlagen mit unzähligen Ausströmern in allen Ecken sind ebenso Standard. Im Seat fallen dazu die sehr bequemen Sportsitze der FR-Ausstattung auf. Hier ist die Kopfstütze zwar fest integriert, durch ihre weiche Aufschäumung aber dennoch flexibel genug, um sich dem Hinterkopf anzupassen. Die fein bespannten, klimatisierten Ledersessel im Kia lassen sich dafür vielfältiger einstellen und verfügen auf der Fahrerseite sogar über eine einstellbare Beinauflage. Beim Federungskomfort hat der Seat mit seinen adaptiven Dämpfern (DCC: 926 Euro) leicht die Nase vorn. Trotz üppiger 20-Zoll-Bereifung kann er damit vor allem kurze aufeinanderfolgende Anregungen etwas besser verdauen als

der 144 Kilogramm schwerere Kia. Der setzt sich dagegen auf ebener Fahrbahn mit butterweichem Abrollen sanfter in Szene.

Motor / Getriebe

Der 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel im Kia ist eine echte Macht. Und das liegt vor allem daran, dass man von ihm akustisch kaum etwas mitbekommt, obwohl er jederzeit ein sattes Drehmoment aus dem Ärmel schüttelt. Das dumpfe Grummeln im Hintergrund erinnert dabei eher an einen Sechszylindermotor. Gekoppelt ist das Aggregat an ein perfekt abgestimmtes Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, das eher die Gelassenheit einer Wandlerautomatik ausstrahlt und so das Beste aus beiden Welten vereint. Im Seat ist die Antriebseinheit deutlich präsenter. Die höheren Frequenzen des Motors sind deutlicher zu hören, die Schaltimpulse des Siebengang-DSG häufiger zu spüren. Unkultiviert ist das Zweiliter-Paket aus dem VW-Regal (Motorkennung: EA288) dennoch keinesfalls. Schließlich reagiert es auch zackiger auf Gasimpulse und



Rigoroses ESP – dennoch agiler in der Gesamt-abstimmung

SEAT



Feine Sportsitze aus der FR-Ausstattung



Driving-Experience-Knopf: Serie ab Xcellence

lässt den Spanier viel flotter wirken als seinen Widersacher. Das belegen auch die Messwerte: Den Sprint von null auf 100 km/h erledigt der Tarraco in nur 7,4 Sekunden und damit gut eine Sekunde schneller als der Kia. Beim Verbrauch ist der leichtfüßige Charakter dafür weniger signifikant zu spüren. Nach der Testrunde der AUTO ZEITUNG stehen lobenswerte 7,2 Liter Diesel auf 100 km im Protokoll. Beim Kia Sorento sind es 7,5 Liter – ein gutes Ergebnis für einen Zweitonner.

Fahrdynamik

Wer vom Spanier jetzt heißspornige Agilität erwartet, dürfte spätestens beim ersten ESP-Eingriff enttäuscht werden. Dieser ist nämlich vor allem bei schnellen Wechselkurven deutlich zu spüren und versetzt den Tarraco in eine Art Kurzzeitlähmung. Der Agilitätstest in der Salomgasse wird daher zum Balanceakt kurz unterhalb der Regelschwelle. Dass sich ausgerechnet hier der eigentlich behäbigere Kia besser in Szene setzen kann, überrascht. Doch tatsächlich gefällt der Sorento mit



Klassisches VW-Konzern-Cockpit, Klima-Bedieneinheit ohne Drehregler

CONNECTIVITY



Android Auto/Apple CarPlay gibt es für das Basismodell für 214 Euro extra. Bluetooth-Schnittstelle, 8,25-Zoll-Touchscreen und die Online-Dienste (Seat Connect) sind dafür schon Serie. Auch ist jeder Tarraco mit dem 10,25 Zoll großen, volldigitalen Kombiinstrument bestückt. Ein Navisystem kostet für alle Varianten 751 Euro extra, das Beats-Audiosystem weitere 541 Euro.

berechenbaren Lastwechselreaktionen und gut austarierter Gesamt-abstimmung. Trotzdem hat man in ihm das Gefühl, in einem deutlich größeren Auto zu sitzen, als es der Tarraco suggeriert. Einlenken, Bremsen und Beschleunigen gelingen dem Seat einfach viel direkter. So sichert er sich auch

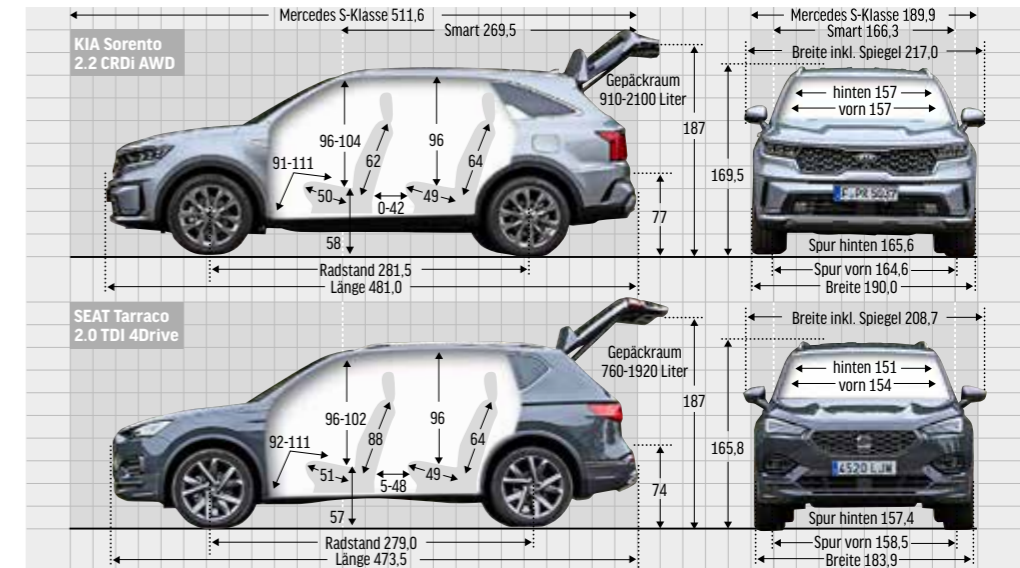
auf dem abgesperrten Rundkurs die bessere Zeit und den klaren Sieg im Fahrdynamik-Kapitel.

Umwelt / Kosten

Den günstigsten Tarraco erhält man schon für 30.599 Euro (1.5 TSI mit 150 PS). Das Topmodell mit 200-PS-Diesel und Allrad ist mit

44.158 Euro deutlich teurer, rollt aber schon mit guter Xcellence-Ausstattung, also samt 19-Zöllern, Einparkhilfe und Digital-Vernetzung (Full Link), auf den Hof. Weil es den Sorento nur mit dem 2,2-Liter-Diesel oder einem 230-PS-Benzin-Hybridantrieb gibt, startet die Preisliste hier erst bei 41.419 Euro >

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK





Technik

	KIA Sorento 2.2 CRDi AWD	SEAT Tarraco 2.0 TDI 4Drive
Zylinder/Ventile pro Zylind.	4/4; Turbodiesel	4/4; Turbodiesel
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / Serie	Serie / Serie
Nockenwellenantrieb	Kette	Zahnriemen
Bohrung/Hub	83,0 / 99,4 mm	81,0 / 95,5 mm
Hubraum	2151 cm ³	1968 cm ³
Leistung bei	148 kW/202 PS, 3800 /min	147 kW/200 PS, 3600 - 4100 /min
Max. Drehmoment bei	440 Nm, 1750 - 2750 /min	400 Nm, 1750 - 3500 /min
Getriebe / Antrieb	8-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent	7-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer; rundum: Stabilisator; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn; rundum: ad. Dämpfer (opt.), Stabilisator; ESC (ESP)
Wendekreis l/r	12,2/12,3 m	11,5/11,7 m
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 235/65 R 17	rundum: 235/50 R 19
Testbereifung	rundum: 255/45 R 20 V	rundum: 255/40 R 20 V
Reifenmarke	Continental Premium Contact 6	Continental Sport Contact 5 SUV

Messwerte

GEWICHTE		
Leergewicht Werk/Testwert	1879/1929 kg	1705/1785 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2600/671 kg	2380/595 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	2500/750 kg	2300/750 kg
Dachlast/Stützlast	100/100 kg	75/100 kg

FAHRLEISTUNGEN		
0 - 50 km/h	2,9 s	2,4 s
0 - 100 km/h	8,5 s	7,4 s
0 - 150 km/h	19,5 s	16,8 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	202 km/h	210 km/h
Handling	1 : 48,8 min	1 : 47,9 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	63,5 km/h	62,0 km/h

BREMSWEG		
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	9,8 / 36,4 / 77,2 m	9,6 / 35,2 / 78,5 m
aus 100 km/h warm	35,0 m	34,8 m

INNENGERÄUSCHE		
Standgeräusch	44 dB(A)	49 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	60 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	65 / 70 dB(A)	65 / 69 dB(A)

VERBRÄUCHE		
Test / WLTP	7,5 / 6,7 l/D / 100 km	7,2 / 6,5 l/D / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	199 / 177 g/km	191 / 170 g/km
Tankinhalt / Reichweite	67 l / 893 km	60 l / 833 km

¹ Werksangabe

Ausstattung / Preise

Grundpreis	46.098 €	44.158 €
------------	----------	----------

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-
Bremsen (Karbon-Keramik)	-	-
Fahrwerk	-	926 € ²
Lenkung	-	-
Reifen	8286 € ¹	965 € ³
Sitze	¹	1462 € ⁴
AUFPREIS	8286 €	3353 €

BEWERTETER PREIS

	54.384 €	47.511 €
--	----------	----------

¹ Aufpreis für Platinum-Ausstattung mit 20-Zoll-Rädern, elektrisch einstellbaren Vordersitzen mit 4-fach einstellbarer Lordosenstütze und einstellbarer Beinauflage; ² adaptive Fahrwerksregelung DCC; ³ 20 Zoll; ⁴ Aufpreis für FR-Ausstattung inklusive FR-Sportsitze mit integrierter Kopfstütze

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten ¹	500 €	471 €
Rabatt ²	16,0 % / 7376 €	26,0 % / 11.481 €
WV nach 4 Jahren/20.000 km p.a.	56,2 % / 25.907 €	k. A.

¹ Werkstattkosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten

Versicherung / Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	20 / 24 / 27	17 / 23 / 21
HP / VK / TK Kosten	578 / 957 / 315 €	481 / 866 / 141 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d ISC-FCM / 373 €	Euro 6d ISC-FCM / 340 €

(mit Frontantrieb). Dafür ist der große Koreaner aber vor allem auf der Multimedia-Seite besser ausgestattet. Das Navigationssystem ist ebenso serienmäßig wie die komplette Online-Anbindung mit Live-Diensten und Remote-Fahrzeugsfunktionen via App. Weil unser Testwagen in Vollausrüstung Platinum zum Test antritt, verliert er zunächst Punkte im bewerteten Anschaffungspreis. Zwischen beiden Autos liegen immerhin fast 7000 Euro. Die Unterhaltskosten rangieren bei beiden SUV dank niedriger Verbräuche, ähnlicher Versicherungseinstufungen und Werkstattkosten auf gleich niedrigem Niveau. Wichtiger für die Kostenbilanz ist aber die Siebenjahres-Garantie von Kia, die dem Sorento hier das Kapitel und den Gesamtsieg sichert.

FAZIT

Markus Schöfeld



*Nicht überall stoßen SUV auf Zustimmung. Doch in Vergleichstest erreichen vor allem fair kalkulierte, geräumige Allradler stets ein sehr hohes Punkteniveau. Ohne Frage bekommt man also in diesem Segment viel Auto fürs Geld. Der **Seat Tarraco** ist als günstigere Ableger des VW Tiguan Allspace quasi der Musterschüler in dieser Disziplin. Reichlich Platz für bis zu sieben Leute, sehr komfortabel und mit dem 200-PS-Dieseldiesel auch noch richtig sportlich, bringt er sogar den größeren **Kia Sorento** in Bedrängnis. Dass der Koreaner diesen Kampf dennoch gewinnt, liegt an seiner umfangreichen Ausstattung, dem hohen Sicherheitsniveau und der kraftvollen, harmonischen Antriebseinheit. Nicht zuletzt punktet er mit einer unschlagbaren Siebenjahres-Garantie.*

Gesamtbewertung



KAROSSERIE			
Raumangebot vorn	100 ¹	90	87
Raumangebot hinten	100	80	76
Übersichtlichkeit	70	56	58
Bedienung/Funktion	100	88	90
Kofferraumvolumen	100	100	86
Variabilität	100	52	57
Zuladung/Anhängel.	50/30	58	50
Sicherheitsausstatt.	150	90	78
Qualität/Verarbeitg.	100/100	185	180
KAPITELWERTUNG	1000	799	762

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	134	132
Sitzkomfort hinten	100	76	74
Ergonomie	150	140	140
Innengeräusche	50	32	31
Geräuscheindruck	100	70	70
Klimatisierung	50	44	43
Federung leer	200	141	143
Federung beladen	200	140	142
KAPITELWERTUNG	1000	777	775

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	109	117
Elastizität	100	-	-
Höchstgeschwindigkeitgk.	150	54	60
Getriebeabstufung Schaltung	100	92	88
Kraftentfaltung	50	40	37
Laufkultur	100	70	69
Verbrauch	325	239	245
Reichweite	25	17	16
KAPITELWERTUNG	1000	621	632

FAHRDYNAMIK

Handling	150	80	83
Slalom	100	58	50
Lenkung	100	73	76
Geradeauslauf	50	42	41
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	20
Bremsweg kalt	150	86	98
Bremsweg warm	150	100	102
Traktion	100	90	90
Fahrsicherheit	150	136	136
Wendekreis	20	6	10
KAPITELWERTUNG	1000	691	706

EIGENSCHAFTSWERTUNG

	4000	2888	2875
--	------	------	------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	116	133
Wertverlust ³	50	-	-
Ausstattung	25	22	22
Multimedia	50	36	30
Garantie/Gewährlst.	50	48	28
Werkstattkosten ⁴	20	15	15
Steuer	10	6	7
Versicherung	40	30	32
Kraftstoff	55	40	40
Emissionen	25	23	23
KAPITELWERTUNG	1000	336	330

GESAMTWERTUNG

	5000	3224	3205
--	------	------	------

PLATZIERUNG

	1	2
--	---	---

¹ max. erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ keine Bewertung, da für den Seat noch keine Daten vorlagen, ⁴ ermittelt durch ADAC