



Hybrid vs. Verbrenner: Kia Sorento Hybrid gewinnt gegen Seat Tarraco

Kia Sorento Hybrid 1.6 T-GDI AWD (Benzin/Automatik); 169 kW (230 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,2 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 141 g/km.

Kia Sorento Hybrid 1.6 T-GDI 2WD (Benzin/Automatik); 169 kW (230 PS):
Kraftstoffverbrauch kombiniert 5,4 l/100 km; CO₂-Emission kombiniert 124 g/km.

Flaggsc

Der neue Kia Sorento und sein Klassenkamerad Seat Tarraco übernehmen als größte SUV ihrer Hersteller die Promi-Rolle in den Autohäusern. Zum Vergleichstest treten sie mit Allradantrieb und Turbo-Benzinmotoren an, beim Kia als Hybrid. Welches Technik-Paket überzeugt?



hiffe



IM VERGLEICH

**KIA SORENTO 1.6
T-GDI HYB. AWD:**
180 PS (+ 44 kW),
Vmax: 193 km/h,
Testverbrauch: 7,9 l/
100 km, Karosserie-
länge: 4,81 Meter

**SEAT TARRACO
2.0 TSI 4DRIVE:**
190 PS (kein Hybrid),
Vmax: 211 km/h,
Testverbrauch: 9,2 l/
100 km, Karosserie-
länge: 4,74 Meter



Die saubere Verarbeitung ergänzt Kia mit schicken Materialien wie dem Leder

Ja, Sie haben schon recht: Der Vorspann braucht eine klärende Fußnote. Unterschlagen haben wir nämlich den in Europa nicht vertriebenen Amerika-SUV Kia Telluride, der so groß ist wie ein BMW X5. Außerdem gehört ja in aller Regel dem größten Modell der Flaggschiff-Status – das ist bei Seat der Alhambra. Zwar hält der in einem aussterbenden Segment wacker die Stellung, aber Familien-Vans waren ja schon keine Werbeträger, als die Gattung noch relevant war. De facto haben wir hier also ein Flaggschiff-Duell zweier BMW-X3-Konkurrenten.

Kias neuer Star ist der Sorento in vierter Generation, wegen seines stattlichen Assistenzarsenals auch technologisch betrachtet. Das umfasst etwa einen an die Verkehrszeichenerkennung gekoppelten Abstandstempomat, eine aktive Spurführung oder auch einen Totwinkelassistenten, der im Zweifel per Lenkung und Bremse eingreift.

Ein Mittenairbag soll die vorne Sitzenden bei einem Unfall voneinander schützen, wobei die überaus wirksame Bremsanlage zur aktiven Vermeidung beiträgt: Schon der Seat verzögert nachdrücklich, den absoluten Spitzenwert des Kia bei der 100-auf-0-km/h-Bremsung erreicht er



211
km/h

schafft der Tarraco maximal. Obwohl die Systemleistung des Hybrid-Kia 40 PS über der des Verbrenner-Seat (190 PS) liegt, erreicht der Sorento lediglich 193 km/h

aber nicht: 33,7 zu 34,9 Meter. Dennoch wären beim Sorento weniger sensible Reaktionen auf Bremspedalbewegungen wünschenswert.

Ziemlich wunschlos kann man hingegen mit der Spirit-Ausstattung sein, die beispielsweise eine Teillederausstattung inklusive vier Sitzheizungen, eine elektrische Heckklappe sowie eine klangstarke Bose-Anlage beinhaltet. Hinzu kommt eine per Ventilsystem in den Hinterachsstoßdämpfern umgesetzte Niveauregulierung. Im Vergleich mit dem Seat ist sie ein Exklusiv-Feature, genau wie etwa das Head-up-Display oder die Sitzlüftung: Für beides muss es jedoch die 4000 Euro teurere Platinum-Topversion sein. Nur kostet schon der Spirit 52.290 Euro, somit 8750 Euro mehr als der ebenfalls ordentlich ausgestattete Tarraco FR – nach einer Ausstattungsangleichung beträgt die Differenz noch rund 5000 Euro.

Hybrid versus Verbrenner

Unberücksichtigt bleibt dabei der kostenintensivere Hybridantriebsstrang des Kia: Den 1,6-Liter-Benziner mit 180 PS ergänzt ein 44-kW-Elektromotor im Gehäuse der Sechsstufenautomatik, die Energie liefert eine unter dem Beifahrersitz verbaute 270-Volt-Batterie (1,49 kWh). Im Seat

werkelt ein 190 PS starker Zweilitermotor, der wegen einer Überarbeitung seines Abgassystems erst ab Februar wieder im Konfigurator stehen wird, dann mit Euro-6d-Norm ohne „Temp“ – und alternativ übrigens auch mit 245 PS.

Auf dem Testgelände beschleunigt der Tarraco nur geringfügig schneller, beim doppelten Spurwechsel baut er seinen Vorsprung deutlicher aus – um ihn dann beim Slalom zu verschenken. Obwohl er als FR eigentlich für Dynamik stehen soll, fährt er dem weich abgestimmten Kia knapp hinterher. Der Grund? Das Tarraco-ESP regelt bei der Agilitätsprüfung auch im Sportmodus viel zu strikt.

Auf der Landstraße fummelt es dagegen nicht groß rein, vor allem fährt der FR hier direkt angebunden und so präzise, dass Bewegungen an der sauber rückmeldenden Lenkung selbst dann noch gut umgesetzt werden, wenn die Seitenführungskräfte in der Kurve schon recht hoch sind. Jedoch verpennt die Sport-Schaltstrategie des Doppelkupplungsgetriebes oft den richtigen Zeitpunkt zum Runterschalten. Das Problem lässt sich im manuellen Modus mit den Schaltwippen lösen; außerdem arbeitet das Getriebe grundsätzlich zügig und im Alltag ruckfrei sowie sinnvoll. ▷

DATEN UND  -MESSWERTE



KIA

Die Sitze der Spirit-Ausstattung kombinieren Kunstlederbereiche mit Echtledersitzflächen. Verschiebbar sind auch die mit Lehnenverstellung ausgerüsteten Rücksitze. Der Motor wirkt nicht nur im Terrain-Modus auf alle Räder



Fahrzeugtyp	Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid AWD Spirit	Seat Tarraco 2.0 TSI 4Drive FR
-------------	---	--------------------------------------

Antrieb		
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm ³ 1598	1984
Leistung	kW (PS) bei 1/min 132 (180) bei 5500	140 (190) bei 4200
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 265 bei 1500	320 bei 1450
Leistung/Drehm. E-Motor	kW (PS)/Nm 44 (60)/264	-
Systemleistung/-drehm.	kW (PS)/Nm 169 (230)/350	-
Kraftübertragung	Allradantrieb Sechsgangautomatik	Allradantrieb Siebengang-DKG
Testwagenbereifung	235/55 R 19 V Continental PremiumContact 6	255/40 R 20 V Continental SportContact 5

Maße/Gewichte		
Leergewicht/Zuladung	kg 1881/649	1783/737
Länge × Breite	mm 4810 × 1900	4735 × 1839
(mit Spiegeln) × Höhe	mm (2170) × 1700	(2118) × 1674
Radstand	mm 2815	2790
Wendekreis links/rechts	m 11,7/11,8	11,7/11,7
Gepäckraum	l/VDA 697/2085	700/1775
Quadermaß	klein mm 720 × 930 × 720	540 × 900 × 695
Länge × Breite × Höhe	groß mm 1665 × 930 × 720	1500 × 900 × 695
Anhängelast/gebremst	kg 750/1650	750/2250
Innenbreite vorn/hinten	mm 1555/1555	1510/1495
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1060/985	1020/930
Normsitzraum	mm 805	730

Verbrauch/Reichweite/CO ₂		
Testverbrauch	l/100 km 7,9	9,2
ams-Eco	6,4	7,4
ams-Pendler	7,4	9,1
ams-Sportfahrer	11,9	11,5
CO ₂ -Ausstoß im Test	g/km 184	214
NEFZ-Verbrauch	l/100 km Super	Super
Stadt/über Land/gesamt	5,8/5,6/5,6	9,0/6,3/7,3
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km 6,8	9,0
SchadstoffEinstufung/Effizienzklasse	Euro 6d/A	Euro 6d-Temp/C
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	g/km 129/155	166/204
Tankinhalt/Reichweite	l/km 67/848	60/652

Beschleunigung/Höchstgeschwindigkeit		
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	6,2	5,7
0 – 100 km/h	9,0	8,6
0 – 120 km/h	12,5	12,2
0 – 130 km/h	14,7	14,5
0 – 140 km/h	17,3	17,1
0 – 160 km/h	24,6	24,1
0 – 400 m	16,5	16,2
Zwischenspur	s	
60–100/80–120 km/h	5,0/6,3	5,0/6,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h 193	211

Bremswege		
aus 100 km/h kalt	m 33,7	34,9
aus 130 km/h kalt/warm	58,0/57,0	59,7/59,4
aus 140 km/h kalt	69	70

Innengeräusche		
bei 80/100 km/h	letzt. Gang 65/67	64/66
bei 130/160 km/h	dB(A) 69/73	69/73

Fahrversuche		
Slalom 18 m	TC/ESP ein/aus doppelter Spurwechsel 61,3/61,7 125,7/127,3	60,3/60,5 129,0/129,8
Fahrdynamikbewertung		
Lenkpräzision	indirekt/direkt ◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuern ◀ 0 ▶	◀ 0 ▶
ESP	konservativ/sportlich	
Beherrschb.	leicht/anspruchsvoll	
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportl.	

Kosten		
Festkosten	Euro	
Steuer	166,-	336,-
Haftpflicht	532,-	480,-
Teilkasko ¹⁾	160,-	146,-
Vollkasko ²⁾	866,-	561,-
Unterhaltskosten im Monat ³⁾		
bei 15 000 km/Jahr	Euro 279,-	325,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro 486,-	568,-
Grundpreis	Euro 52 290,-	43 540,-
Testwagenpreis ⁴⁾	Euro 52 290,-	44 540,-

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 150 Euro SB; ³⁾ ohne Wertverlust; ⁴⁾ inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras



SEAT

Die Fahrmoduswahl erfolgt per Drehschalter unter dem Schalthebel, der von einigen Knöpfen umgeben wird. Die darüber positionierte Touch-Klimabedienung ist bereits aus dem VW Tiguan bekannt. Trotz der dritten Sitzreihe bleiben 700 Liter Kofferraumvolumen, als Fünfsitzer sind es 60 Liter mehr (Kia Sorento mit 5/7 Sitzen: 697/608 Liter)



Mit ihren Gelände-modi können die beiden noch viel anspruchsvollere Wege befahren



7,9
l/100 km

verbraucht der Hybrid-Kia im Testmittel – ein sehr guter Wert. Auch der Tarraco ist mit 9,2 Litern für diese Fahrzeugklasse noch durchaus sparsam unterwegs. Beim Spritknauern sinkt der Abstand etwas: 6,4 zu 7,4 Liter

Die Kia-Automatik wiederum schaltet zwar weich, grundsätzlich aber eher träge, auf manuelle Schaltbefehle reagiert sie oft verzögert. Zusätzlich fällt das Schnellfahren auf kurvigen Strecken wegen der ziemlich starken Wankneigung eher schwer, was den Fahrspaß weiter einschränkt. Auch fühlt sich der Seat nicht nur insgesamt kraftvoller an, er hängt den Sorento auf der Autobahn auch zeitnah ab, sobald dessen kleine Hochvoltbatterie leer ist – dann ist nämlich Schluss mit 230 PS Systemleistung.

Innerorts kommt das mit häufigen Rekuperationsphasen nicht vor, so brilliert der effiziente Kia dort mit einem überaus komfortablen Anfahrverhalten: Völlig mühelos geht's an der Ampel sofort fix los, Gleiches gilt nach dem Abbiegen – da hält der Tarraco trotz aufgewecktem Turbolader nicht mit. Rein elektrisch fährt der Kia vornehmlich bergab, dabei hält er die im Tempomat eingestellte Geschwindigkeit punktgenau.

Fahrkomfort liefert er also reichlich, ein rüchenschmerzengeplagter Kollege bejubelt auch die Lordosenstütze, die sich wie ein großes Kissen aus der Lehne drückt. Eine coole Idee sind auch die gesplitteten Luftaus-



FAZIT



1 KIA
Der Hybrid unterstützt den hohen Fahrkomfort mit tollem Ansprechverhalten. Dazu viel Platz, Assistenz und sieben Jahre Garantie. Etwas unausgewogenes Fahrverhalten.



2 SEAT
Der deutlich günstigere Tarraco hat den kraftvolleren Antrieb und fährt sportlich, ohne auf guten Federungskomfort zu verzichten. Sein Platzangebot ist ebenfalls üppig.

strömer: Davon gibt's vorn acht Stück, von denen die vier kleineren auf die Sitzflächen gerichtet werden können. Bedauerlich allerdings, dass die an sich ordentliche Federung nicht entweder noch weicher federt oder alternativ genügend straff, um den Aufbau noch ruhiger zu halten – so wie es der adaptivgedämpfte Tarraco schafft, ohne zu hart abzurollen.

Großer Komfort für vier

Richtig bequem sind die Fonds hier wie dort, denn auf den serienmäßigen verschiebbaren sowie lehnenneigbaren Rückbänken herrscht oberklassige Beinfreiheit. Der Kia hat sogar noch 7 cm mehr davon, allerdings ist der seitliche Raum so üppig, dass die Türarmlehnen schon etwas weit weg sind. Der Seat trumpft mit einer dritten Klimazone und extra Fondluftausstömern auf, zusätzlich fällt die Fußbewegungsfreiheit unter den Vordersitzen hervorragend aus – die ist im Sorento nur okay; dafür sitzt man dort vorn niedriger, wird aber weniger stark gehalten als im Seat.

In dessen optionaler dritten Reihe sitzen Kinder und Schnick-Schnack-Schnuck-Verlierer richtig nah am Kofferraumboden. Der Kia-Testwagen

ist mit der Option (990 Euro) nicht ausgerüstet. Beim Blick auf die Kofferraumvolumina liegt die Vermutung nahe, dass es im Sorento mit drei Sitzreihen mindestens so eng würde wie im Tarraco. Dieser bietet trotz der Extra-Sitze 700 Liter Kofferraumvolumen, der fünfsitzige Kia hat 697 Liter. 760 Liter sind es beim Seat ohne dritte Sitzreihe.

Uns bleibt hier noch Platz, um die Bedienung der beiden zu besprechen, die prinzipiell in Ordnung geht. Allerdings setzen die Koreaner jetzt auf Touch-Direktwahltasten am Navi und eine Touch-Bedienfläche zur Klimasteuerung: Das ist freilich fummeliger als echte Knöpfe. Den rechten Dreh-Drück-Steller nutzen sie aus unerklärlichen Gründen weiterhin nicht für die Menüführung. Seat hat den zweiten Drehregler – der die Menüpunkttauswahl unterstützte – einfach abgeschafft. Die Klimabedienung im Tarraco war bisher perfekt. Und jetzt? Na klar: Touch-Fläche.

Für diesen Abspann hätten wir jetzt gerne eine klärende Fußnote – von den Entwicklern der Systeme.

Text: Thomas Hellmanzik
Fotos: Achim Hartmann

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Kia Sorento 1.6 T-GDI Hybrid AWD	Seat Tarraco 2.0 TSI 4Drive
Karosserie		
Raumangebot (20)	13	10
Außenabmessungen (5)	2	2
Kofferraum (15)	13	12
Zuladung (10)	8	9
Variabilität/Funktionalität (10)	8	9
Instrumente/Anzeige (5)	4	4
Bedienung (15)	11	10
Rundumsicht (10)	7	7
Qualitätsanmutung (10)	8	7
Summe (100)	74	70
Sicherheit		
Sicherheitsausstatt./-assistenz (40)	27	21
Licht (10)	6	9
Bremsweg kalt (100 km/h) (10)	7	5
Bremsweg kalt (130 km/h) (5)	3	3
Bremsweg warm (130 km/h) (10)	8	6
Bremsweg (140 km/h) (5)	4	4
Pedalgefühl (5)	3	4
Fahrsicherheit (15)	13	13
Summe (100)	71	65
Komfort		
Federungskomfort (25)	18	20
Sitze vorn (15)	12	12
Sitze hinten (10)	8	9
Multimedia (20)	15	17
Komfort-Assistenzsysteme (10)	10	9
Klimatisierung (10)	7	8
Innengeräusch-Messwerte (5)	3	4
Geräuscheindruck (5)	3	4
Summe (100)	76	83
Antrieb		
Laufkultur (10)	8	7
Durchzugskraft (10)	5	6
Leistungsentfaltung (5)	3	4
Schaltung/Getriebeabstufung (10)	6	8
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (15)	5	6
Zwischenbeschleunigung (5)	3	3
Testverbrauch (20)	10	7
Lademöglichkeiten (10)	–	–
Reichweite elektrisch (10)	–	–
Reichweite gesamt (5)	5	3
Summe (100)	45	44
Fahrverhalten		
Fahrdynamik (20)	6	6
Handling/Fahrspaß (25)	16	20
Lenkung (20)	15	17
Wendekreis (10)	1	1
Traktion/Wintertauglichkeit (15)	14	14
Geradauslauf/Windempf. (10)	8	8
Summe (100)	60	66
Umwelt		
CO ₂ -Emission Eco-Verbrauch (35)	17	12
Emissionen nach NEFZ (10)	6	3
Abgasnorm (5)	5	3
Summe (50)	28	18
Eigenschaftswertung (550)	354	346
Kosten		
Testwagenpreis* (25)	18	25
Ausstattung* (10)	10	8
Aufpreisgestaltung (5)	4	4
Wiederverkaufschancen (10)	8	7
Festkosten für 5 Jahre* (10)	9	10
Wart./Reparatur 100 000 km* (15)	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	13
Garantie (10)	10	5
Summe (100)	89	87
Gesamtwertung (650)	443	433

* Bester erhält volle Punktzahl

1

2