

PIERWSZA JAZDA

Kia Sorento 2.2 CRDi

Silnik t.diesel R4
Pojemność 2199 cm³
Moc 200 KM
przy 3800 obr./min
Maks. moment obr.
441 Nm przy 1750 obr./min
Napęd 4x4/skrzynia
automatyczna 6b
Dł./szer./wys.
4780/1890/1685 mm
Bagażnik 142/605/1662 l
Masa własna 1878 kg
Prześwit 185 mm
Poj. zbiornika paliwa 71 l
OSIĄGI
V maks. 203 km/h
0-100 km/h 9,6 s
Śr. spalanie 6,7 l/100 km
CENA 172 900 zł

Kia Sorento III

Większa, lepsza i... droż

SUV Kii urósł o prawie 10 cm, zyskał bogatsze wyposażenie, został lepiej wyciszony. Wzrosła też jego cena. Czy można za

Nowy koreański SUV jest naprawdę wielki – długością karoserii przerasta poprzednika aż o 9,5 cm, zwiększył się także rozstaw osi (o 8 cm). Odczuwalnie pojawiło się więcej miejsca w środku. Poza lepszą przestronnością atmosferę w kabinie poprawiają także wykończenie o wyższej jakości i luksusowe wyposażenie.

Nowe Sorento można wyposażać w takie dodatki, jak np. aktywny tempomat, klimatyzowane i elektrycznie regulowane fotele, kamera rozpoznająca znaki drogowe, automat parkujący i elektrycznie otwierana kłapa bagażnika. Już seryjne wyposażenie jest bardzo bogate. W najtańszej, 185-konnej wersji za 144 900 zł otrzymacie: napęd na 4 koła, 3 rzędy foteli, nawigację, Bluetooth, kamerę cofania, czujniki parkowania (z przodu i z tyłu) i 18-calowe felgi. Cen-

nik Sorento schodzącej generacji zaczynał się co prawda od 117 700 zł, jednak w tej cenie sprzedawano mniejsze auto, ze 150-konnym silnikiem, manualną skrzynią biegów i napędem tylko na przednią oś.

Podczas jazdy nowe Sorento pozytywnie zaskakuje poziomem wyciszenia kabiny – przy prędkościach autostradowych można swobodnie rozmawiać, sprawdza się też nagłośnienie Infinity o wysokiej jakości.

Auto prowadzi się poręczniej od poprzednika, w czym swą zasługę mają m.in. nowy układ wspomagania kierownicy, a także niższy środek ciężkości i wyższa sztywność nadwozia. Inżynierowie również w tej kwestii wyraźnie postawili na komfort. Zawieszenie miękko resoruje, ale nadwozie nie przechyla się zbyt mocno na zakrętach. Z prędkością nie należy jednak przesadzać – swą



**Inżynierowie
Kii zestroili
zawieszenie
znacznie
lepiej niż
w poprzedniej
generacji
Sorento**

leką tendencją do podsterowności samochodu przypomina kierowcy, że został stworzony po to, żeby jeździć zachowawczo z rodziną. Do szybkiego podróżowania nie nadają się też miękkie fotele, zapewniające słabe podparcie boczne. Tego, kto lubi czasem zaszaleć za kierownicą, nadal usatysfakcjonują tylko SUV-y Porsche i BMW.

Pod maską nowego Sorento pracują sprawdzone, choć nieco udoskonalone jednostki z poprzednika. Na polskim rynku dostępne będą wyłącznie silniki wysokoprężne. Słabszy, 2-litrowy wariant (tylko z „automatem” 6b) osiąga moc 185 KM i 402 Nm momentu obrotowego – dość, by rozpędzić ważące 1,9 t auto w 10,4 s od 0 do 100 km/h.

Jedyną alternatywą jest 200-konny silnik 2.2 CRDi (441 Nm), który z manualną skrzynią osiąga „setkę” po równych 9 s. „Auto-



**WYŁĄCZNIE
Z SILNIKAMI
DIESLA**

sza

tem mówić o awansie klasowym?

mat”, choć płynnie przełącza biegi, bez szarpnięć i zbędnego trzymania silnika na wysokich obrotach, pogarsza dynamikę o 0,6 s. Konkurencja stosuje sprawniejsze przekładnie. Charakter pracy napędu, np. reakcję na gaz czy też siłę wspomagania układu kierowniczego, można regulować przyciskiem „Drive Mode”.

Jedyny element, który nas rozczarował, to system multimedialny. Podczas pierwszych jazd testowych nawigacja wielokrotnie się zawieszała, konieczne było ponowne uruchomienie silnika. Usterka wydaje się spowodowana błędem oprogramowania – liczymy, że Kia poprawi to drobne niedociągnięcie, jeszcze zanim pierwsze egzemplarze dotrą za kilka tygodni do klientów w Polsce.

ZDJĘCIA: THOMAS SEIGER, KIA



Względem poprzednika nadwozie wydłużono o 9,5 cm, a rozstaw osi powiększono o 8 cm



Do jakości wykonania nie mamy zastrzeżeń. Górna część deski rozdzielczej jest obszyta ekoskórą. Centralny zegar to tak naprawdę ekran, który wyświetla funkcje prędkościomierza i komputera pokładowego



Tu reguluje się m.in. tryby jazdy, blokadę napędu 4x4 oraz uruchamia automat parkujący



Trzeci rząd siedzeń jest standardem. Na fotelach awaryjnie zmieszczą się dorośli, jednak na dłuższych dystansach lepiej wozić tylko dzieci

Kierownica jest podgrzewana, a fotele – także klimatyzowane



2. i 3. rząd siedzeń składa się niemal na płasko. Maks. pojemność kufra wynosi 1662 l. Przy ustawieniu 5 foteli – 605 l, czyli o 90 l więcej niż dotychczas

To nam się podoba



Przestronna, dobrze wyciszona kabina z wygodnymi fotelami – Sorento to ciekawa alternatywa dla vana. Jakość wykonania ciągle jest udoskonalana.

To nam się nie podoba



Ograniczony wybór jednostek napędowych, brak tańszych wersji wyposażeniowych, zawieszający się, niezbyt dopracowany system nawigacyjny.



**NASZA
OCENA**

Redaktor
Radosław Turek

WYRAŹNY POSTĘP

Trudno się do czegośkolwiek przyczepić w nowym Sorento. Lista opcji imponuje tak bardzo, jak wyposażenie seryjne. Dynamika jazdy jest zadowalająca, jakość wykończenia kabiny – wysoka, a i stylistyka może się podobać. Kia robi ogromne postępy.

OCENA

