



WYRAFINOWANA

Kia wrzuciła Sorento do maszyny powiększającej. Dzięki temu trzecie pokolenie tego SUV-a nie tylko wygląda na masywniejsze, ale jest też znacznie bardziej komfortowe.

Tekst Szymon Piaskowski



SZYMON PIASKOWSKI
redaktor „auto motor i sport”

NASZYM ZDANIEM
Sorento nie ma znaczących wad. Jeśli nie patrzysz na logo, Kia może być świetną alternatywą wobec droższych konkurentów „premium”.

TO POLUBISZ

BAGAŻNIK

Dużo można do niego „wlać”, po rozłożeniu siedzeń jego podłoga jest płaska, a pod nią wygospodarowano jeszcze miejsce na schowki.



TEGO NIE

PRZYCISKI ZA DALEKO

Żeby sięgnąć do niektórych przycisków (np. nawigacji), trzeba się nieco pochylić. Ergonomia do poprawki!



To, co osiągnęła Kia w Europie w ostatnim czasie zasługuje na opisane przynajmniej w pracy doktorskiej pt. „Jak projektować i sprzedawać samochody”. Sprzedawać z sukcesem ma się rozumieć. Przy okazji premiery najnowszej (trzeciej) generacji Sorento pracownicy koncernu jak ognia unikają słowa „premium” i podkreślają, że Kia to marka głównego nurtu. My jednak przeczuwamy, że w ich PR-owych słownikach to słowo rozgości się w ciągu najbliższych lat. Na razie mówią o wyrafinowaniu.

Z WYGLĄDU MASYWNY SUV

Kia informuje, że „projektanci inspirację nowego samochodu nazwali miejski wilk, zaś grill rozbudowano

w stylu tygrysięgo nosa”. Te zoologiczne porównania nie są dla nas całkiem jasne, ale niech już Kii będzie. Fakty są takie, że auto urosło, i to znacząco – na długość aż o 9,5 cm, rozstaw osi zwiększył

Aby obsługiwać instrumentarium Kii, nie trzeba studiować instrukcji

się zaś o 8 cm. Nadwozie zostało też delikatnie poszerzone (o 5 mm) i obniżone (o 15 mm). Sorento prezentuje się więc bardzo okazale, ale nie przytłacza swoim rozmiarem. OK – może w porównaniu z np. Land Roverem Discovery Sport jej wygląd jest dość anonimowy, ale na całość patrzy się z przyjemnością. Kiepskie wrażenie z wyglądu (ale tylko z bliska) i po dotknięciu robi jedynie plastik, z którego wykonano osłonę chłodnicy. Taki delikatny materiał uszedłby w Cee’dzie czy Picanto, ale w dużym SUV-ie wygląda po prostu

słabo. Do Sorento za to bardzo łatwo i wygodnie się wsiada, bez brudzenia sobie nogawek o progi. Skok, nomen omen, tygrysi wykonała Kia pod względem wykończenia wnętrza. Wszystkie materiały narażone na kontakt z palcami podróżujących są z kategorii miękkich i bardzo miękkich. Wzdłuż górnej części konsoli zdecydowano się umieścić imitację szwów skóry – o dziwo wygląda to nie najgorzej. Do rywali z wyższej półki brakuje Kii jedynie lepszego wykończenia schowków i dolnej części drzwi oraz wysublimowanych detali. Z drugiej strony należy pamiętać, że Sorento kosztuje znacznie mniej niż jej konkurenci określani mianem „premium”. We wnętrzu SUV-a Kii można poczuć się jak w vanie. Takie wrażenie nie wynika tylko z faktu, że miejsca w każdym kierunku jest spory zapas. Tylne fotele można przesuwają i regulować w ten sposób pojemność bagażnika oraz ilość miejsca dla pasażerów zasiadających w trzecim rzędzie foteli. Siedzi się tam zresztą całkiem przyzwoicie, na krótkich dystansach można podróżować bez



Zegary z 7-calowym ekranem LCD są standardem od środkowej wersji wyposażenia (L)



Wieniec kierownicy jest cienki jak w aucie miejskim. Skok jakościowy materiałów w porównaniu z poprzednikiem – ogromny



Elektryczny hamulec postojowy to standard. Kamera z widokiem 360 stopni dostępna jest za dopłatą 4000 zł tylko w wersji XL

7 cali w standardzie, 8 cali w opcji (dopłata 6000 zł) – dotykowy ekran działa szybko i jest czytelny



Krótkie przedni i tylny zwis nadwozia, wysoko poprowadzona, wąska linia okien, felgi przynajmniej 18-calowe – Sorento wygląda okazale



Diesel 2.0 tylko w Polsce

Wyższa akcyza na silniki o pojemności powyżej 2 litrów zmusiła Kię do poszerzenia oferty o dwulitrowego diesla, dostępnego tylko ze skrzynią automatyczną. Ma on 185 KM i 401 Nm, czyli o 15 KM i 40 Nm mniej niż diesel 2.2. Wrażenia z jazdy nie powinny być dużo gorsze – przyspieszenie do setki zabiera słabszej wersji o 0,8 s więcej (10,4 s). Za auto w porównywalnej wersji wyposażenia (L) trzeba zapłacić o 20 tys. zł mniej.

bólu, bo w standardzie jest nawet regulacja nawiewu klimatyzacji. Przednie fotele są wygodne i oberszerne, podłoga w drugim rzędzie jest płaska, pasażerowie z tyłu mają do dyspozycji nawiewy, a także własne wejście USB i gniazdo 12V – te elementy są w wyposażeniu standardowym.

JAZDA PŁYNNA I CICHA

W Sorento Kia zastosowała klasykę klasyki, czyli czterocylindrowego turbodiesla o pojemności 2,2 litra, 6-stopniowy automat i niezależne

zawieszenie (z przodu kolumny McPhersona, z tyłu podwójne wahacze). Taki zestaw ustawiono w pozycji „maksimum komfort”. Silnik jest wyciszony bardzo, podkreślamy, bardzo przyzwoicie i odzywa się donośniej, dopiero gdy dokręci się go powyżej 3500 obr/min. Jednak z uwagi na przebieg maksymalnej wartości momentu obrotowego (441 Nm w przedziale 1750-2750 obr/min) w codziennym użytkowaniu nie trzeba zapędzać wskazówki obrotomierza w tak wysokie rejony skali. Zwłaszcza że diesel bardzo ochoczo pcha auto do przodu już od napraw-



2,2-litrowy silnik Diesla ochoczo napędza ważące prawie 1900 kg Sorento już od niskich obrotów

dę niskich obrotów. Skrzynia, mimo że to klasyczny automat, działa w normalnym trybie płynnie, nie szarpie przy redukcjach i wie, który bieg jest w danej sytuacji najlepszy. Można też wybierać ogólny tryb jazdy (Eco, Normal, Sport), który zmienia siłę wspomagania i pracę skrzyni; najlepszy jest Normal. Na drodze Sorento sprawia wrażenie samochodu przynajmniej o klasę mniejszego – jest zwinne, bardzo przyczepne i ma przyjemnie działający układ kierowniczy. Zawieszenie znakomicie i szybko połyka dziury i np. progi zwalniające. Kia Sorento atakuje rynek z ceną od 144 900 zł, w standardzie ma m.in. automatyczną klimatyzację, kamerę cofania, nawigację z 7-calowym wyświetlaczem, 18-calowe aluminiowe obręcze kół oraz napęd na cztery koła i siedem miejsc w kabinie.

auto motor sport		KIA SORENTO 2.2 CRDi 4WD XL
DANE PRODUCENTA		XL
Cena	192 900 zł	
SILNIK I PRZENIESIENIE NAPĘDU		
Rodzaj silnika	turbodiesel, R4	
Pojemność skokowa	2199 cm ³	
Moc maksymalna	200 KM	
przy obrotach	3800/min	
Maksymalny moment obrotowy	441 Nm	
w przedziale obrotów	1750-2750/min	
Rodzaj napędu	na cztery koła; przekł. automatyczna	
OSIĄGI		
0-100 km/h	9,6 s	
Prędkość maksymalna	203 km/h	
ZUŻYCIE PALIWA		
Średnie	6,7 l/100 km	
Emisja CO ₂	177 g/km	
NADWOZIE		
5-drzwiowy, 7-miejscowy SUV, długość x szerokość x wysokość 4780 x 1890 x 1685 mm, rozstaw osi 2780 mm, prześwit 185 mm, masa własna 1878 kg, pojemność bagażnika 142/605/1662 l, pojemność zbiornika paliwa 71 l.		



W trzecim rzędzie nie ma tragedii z przestrzenią – nawet dla wysokich pasażerów

Kia jeździ się jak podwyższonym kompaktem – jest zaskakująco zwinna

