



KIA SORENTO 2.2 CRDI AUT.

Właściwy kierunek

Nowe Sorento coraz śmielej aspiruje do segmentu premium. JAROSŁAW HORODECKI

T o jasne, że mocno przesadziłbym, porównując nową Kię Sorento z BMW X5, które jest dużo droższe, bardziej masywne i wykonane z większą starannością, a na dodatek lepiej jeździ. Podobnie jak mniejsze od Sorento X3. W Kii myślą jednak całkiem poważnie, by kiedyś, w odległej przyszłości, namieszać w gronie luksusowych SUV-ów. Po kilku godzinach jazdy nowym Sorento z 2,2-litrowym dieslem stwierdzam, że Koreańczycy podążają w dobrym kierunku, choć droga przed nimi jest jeszcze daleka.

Sylwetka stała się bardziej dynamiczna. Jak to w crossoverach.



Przypominam sobie pierwsze Sorento: zbudowane na ramie, z siemieżnym wnętrzem, głośnie, ale dobrze wyposażone i niedrogie. Kolejne było o wiele lepsze, tyle że zaprojektowane w stylu „Korea rok 2000”, czyli z wieloma detalami nawiązującymi do czasów niechlubnych Sephi czy Shumy. Nowy model to już całkiem inna bajka. Kabina jest dobrze wykonana i dopracowana w szczegółach. Ergonomia? Bardzo dobra. Nawet obsługa systemu multimedialnego nie wymaga sięgania po opasłą instrukcję obsługi. Nawigacji przydałby się jednak szybszy procesor. Sugeruję też zatrudnienie dobrego grafika, który uwspółcześniłby wygląd interfejsu. I jeszcze programisty, bo z nawigacją przeżyłem przygodę: zawiesiła się i nie miała zamiaru ponownie ruszyć. Po trzecim resetie i drugim włączeniu i wyłączeniu silnika Sorento ostatecznie udało się uruchomić mapę, ale nikt nie potrafił powiedzieć, co spowodowało problem.

Nie jest to jednak usterka dyskredytująca całe auto, które – przyznaję uczciwie – zrobiło na mnie bardzo dobre wrażenie. Spodobał mi się silnik. To 2,2-litrowy diesel o mocy 200 KM

KRÓTKO O...

DETALE



Znak firmowy Kii to duży grill z chromowaną obwódką.



Bez przesadnej liczby przycisków. Zgodnie z trendami.



W Polsce wszystkie wersje Sorento mają napęd 4x4.



Diesel 2.2 ma pokaźny moment, a pali relatywnie niewiele.

i 441 Nm momentu obrotowego. W większości europejskich krajów Sorento będzie sprzedawane tylko z tą jednostką, u nas jednak – ze względu na bezsensowną akcyzę – do wyboru ma być też 2-litrowy, 185-konny diesel. Podczas prezentacji nie udostępniono jednak aut z takim napędem. Wróćmy więc do 200-konnej Kii. Najlepsze wrażenia towarzyszą jeździe autem z 6-biegowym automatem. To porządna skrzynia, która zmienia biegi miękko i bez szarpania, choć nieco pogarsza osiągi w porównaniu z wariantem z ręczną przekładnią, który setkę osiąga w 9 s. Automat dodaje do tego wyniku 0,6 s. Strata do zaakceptowania, bo w zamian zyskujemy wygodę w mieście. A przecież



- 1** Na kierownicy przycisków jest za dużo, ale rozwikłanie ich znaczenia na szczęście nie przysparza wielkich problemów.
- 2** System audio Infinity jest w porządku, jednak nawigacja mogłaby mieć nowocześniejszą grafikę i działać szybciej.
- 3** W bogato wyposażonej wersji pokryte skórą fotele są wentylowane i podgrzewane, mają też elektryczne sterowanie.
- 4** Automat o sześciu biegach nieznacznie pogarsza osiągi, ale do charakteru Kii pasuje lepiej niż ręczna skrzynia.
- 5** Miękkie, dobrej jakości tworzywa zbliżają Sorento do aut klasy premium. Kokpit ozdobiony eleganckim przyciskiem.

zakorkowane ulice to typowe środowisko tej klasy wozów.

W weekendy pojawiają się one też na drogach szybkiego ruchu. W takich okolicznościach docenimy zdecydowanie zwiększoną w porównaniu z poprzednim modelem ilość materiałów wygłuszeniowych. Na szóstce, przy prędkości ok. 140 km/h bardziej słychać szum powietrza i toczących się kół niż silnika. Duży plus. Nie wiem niestety, jak pracuje 2,2-litrowy diesel „na zimno”, bo podczas prezentacji Sorento w okolicach hiszpańskiego miasta Sitges było minimum 10 st. C. Na trasie doceniam chęć silnika do podejmowania walki z niemal 2-tonową masą auta. Duży SUV Kii przyspiesza chętnie, nawet gdy wskazówka pokazuje mniej niż 2000 obr./min. Ceną za dynamiczną jazdę jest oczywiście zużycie oleju napędowego wynoszące ok. 9 l/100 km.

Ale pamiętajmy o masie Sorento, a także o tym, że Kia ma napęd na cztery koła, który na pewno przyda się podczas wypadu na narty. Na mokrej lub

WERDYKT

O wiele lepszy niż poprzednik, przynajmniej jako rodzinny crossover.

8/10

RYWAŁ



BMW X3

Lepiej wykonany niż Kia, z mocniejszymi silnikami i bardziej dopracowanym zawieszeniem. I o wiele droższy.

zaśnieżonej drodze możemy dzięki niemu czuć się bezpiecznie. A Kia skłania do dynamicznej jazdy, bo naprawdę dobrze się prowadzi. Na tyle, że na suchym trzeba mocno przesadzić, by sprokować do działania ESP. Elektronika daje znać o sobie na mokrym, likwidując podsterowność. Aha, nawet nie myślcie o wyjeździe w trudny teren. Nie uświadczymy tu bowiem żadnych blokad mechanizmu różnicowego. Jest tylko przycisk włączający na stałe napęd 4x4. Po co więc 18,5 cm prześwitu? Przyda się w mieście, gdy postanowimy wjechać na wysoki krawężnik, zdobywając miejsce parkingowe nieodstępne dla innych.

Kolejna pozytywna cecha nowego Sorento to ilość miejsca w kabinie. Samochód ma teraz 478 cm długości, czyli o 9,5 cm więcej niż poprzednik. Jest też nieznacznie szerszy i wyższy. Zmiany te odczuwamy w środku: miejsca na nogi jest więcej, podobnie jak na głowę z tyłu. W wariantcie dla siedmiu osób mamy też dwa dodatkowe fotele, na których – z drobnym tylko poświęceniem

Mierząc niemal 4,8 metra, może zmieścić siedem osób.



– mogą zasiąść nawet dorośli o przeciętnym wzroście.

Kia ma z nowym Sorento tylko jeden problem. Markę. Aspiracje do segmentu premium to za mało, by entuzjaści BMW porzucili swoje ukochane logo. Kii brakuje też odniesienia do offroadowej tradycji, z której czerpią np. Jeep i Land Rover. Argumentem „za” może być jednak cena. Najtańsze 2-litrowe Sorento ma kosztować 144,9 tys. zł, a za tyle nie kupimy nawet mniejszego BMW X3.

ZDJĘCIA: PRODUCENCI

DANE

2199 cm³, R4 turbodiesel, napęd 4x4, 200 KM, 441 Nm, 6,7 l/100 km, 0-100 km/h – 9,6 s, 203 km/h, 1878 kg, 172 900 zł