



Kia Sorento

Duże ambicje

AUTOR: Grzegorz Surowiec, ZDJĘCIA: autor



Nowa Kia Sorento, która właśnie pojawia się w salonach sprzedaży ma podbić segment D/E SUV-ów, w którym dominują głównie pojazdy klasy premium. Ów segment pozostaje dosyć odporny na kryzys, a auta, które do niego należą odnotowują stabilny wzrost sprzedaży. Jak prezentuje się nowa Kia Sorento, mieliśmy okazję zobaczyć podczas pierwszych jazd testowych.

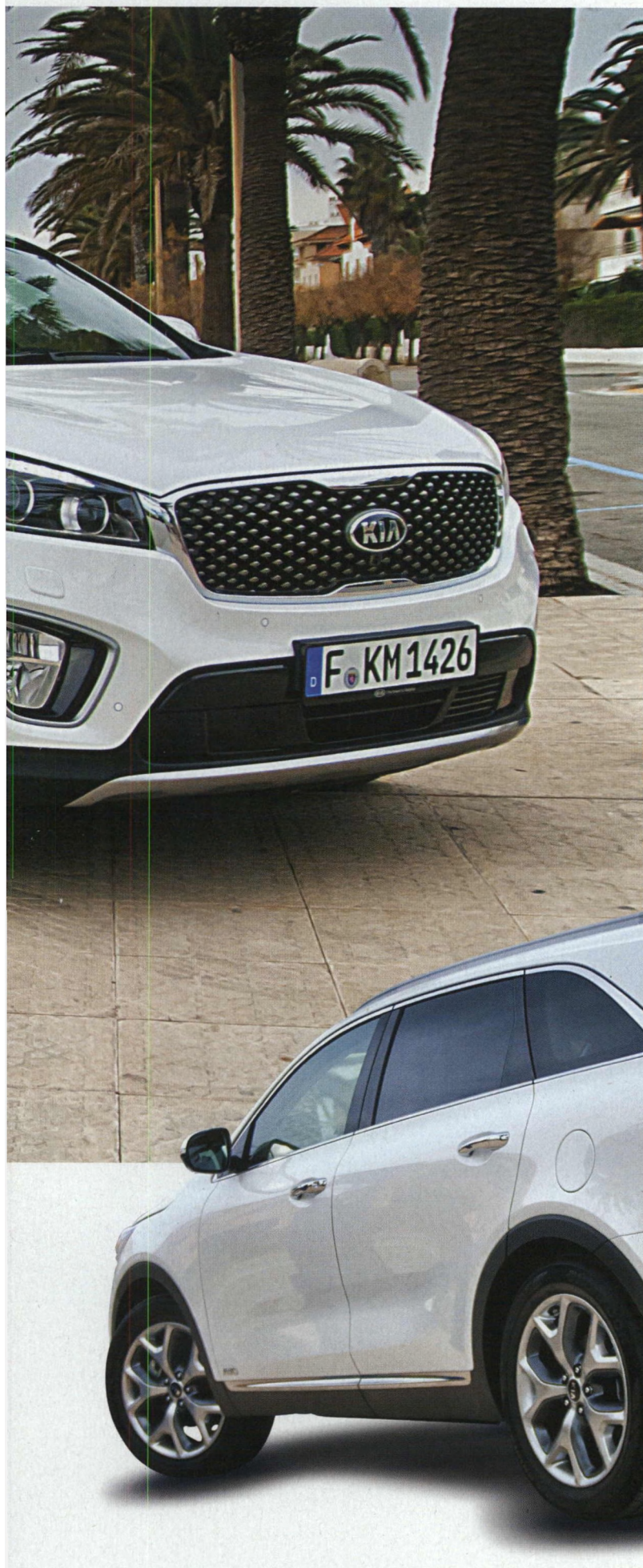
Nowa Kia Sorento to już trzecia generacja modelu, który powstał głównie z myślą o rynku amerykańskim. Konceptyjnie pierwsza odsłona była pojazdem tere-

nowym z wzdłużnym układem przeniesienia napędu. Druga i zastępująca ją trzecia to typowe rozwiązania oparte na sprzęgle wiskotycznym.

Nadwozie, wnętrze

Stylistycznie nowe Sorento nawiązuje zarówno do poprzednika, jak i do pozostałych modeli

tej marki. Skojarzenia nasuwają się same. Na przodzie znalazła się stosowna atrapa chłodnicy. Oprócz tego linie boczne, tłoczenia blach oraz reflektory



zachodzące na maskę to także zapożyczenia od poprzednika. Przy nowym projekcie szczególną uwagę skupiono na detalach, które mają ukierunkować klienta i przekonać go, że auto aspiruje do klasy premium. Decydenci Kia takie wrażenie chcieli osiągnąć głównie za sprawą rozbudowanego, ledowego oświetlenia przedniego oraz tylnego, a także wielu elementów chromowanych – m.in. atrapa przednia, listwy boczne okien i osłona tylna zderzaka. Wydaje się to kontrowersyjne, głównie ze względu na możliwość łatwego uszkodzenia.

Poprzez zwiększenie rozstawu osi (o 80 mm) udało się zaprojektować dłuższe nadwozie, a co za tym idzie wygospodarować więcej miejsca wewnątrz *. W porównaniu do poprzedniej generacji – gdzie i tak nie było najgorzej – nowa Kia pod wzglę-

dem przestronności wypada bardzo dobrze. W kabinie znalazło się miejsce dla trzeciego rzędu siedzeń, tym samym producent może pochwalić się, że auto w standardzie przystosowane jest do transportu siedmiu osób.

Ponadto – w porównaniu do poprzednika

– nowa odsłona pojazdu zyskała uproszczone linie i zaokrąglone elementy dekoracyjne oraz rozbudowany układ zegarów

i audio. Kontrowersyjna wydaje się jakość

użytych we wnętrzu materiałów. Udawane przeszcicia skórzanej tapicerki w rzeczywistości są zwykłą, plastikową wytłoczką, a to trochę za mało by pretendować do klasy premium.

Silniki, podwozie

Zapewne na rynku polskim preferowana będzie konfiguracja silnika diesla 2.0 CRDi ze skrzynią automatyczną.

Warto zaznaczyć, że takie rozwiązanie

Jeżeli chodzi o wymiary Sorento – trzecia generacja wydłużyła się o 95 mm, obniżyła o 15 mm oraz nieznacznie poszerzyła (o 5 mm).



W Europie podstawowym silnikiem ma być jednostka 2.2 CRDi. Na polski rynek przewidziano 2.0 CRDi jako podstawowe rozwiązanie



W Sorento zaproponowano koła 235/55 R19



Kia Sorento nie pretenduje do klasy premium, jednak obiektywnie trudno jej to zarzucać

KIA SORENTO - DANE TECHNICZNO- -EKSPLOATACYJNE

» SILNIKI

2.2 CRDi – diesel, turbodoładowany, pojemność – 2199 cm³, moc – 147 kW (200 KM) przy 3800 obr/min, maksymalny moment obrotowy – 441 Nm przy 1750-2750 obr/min

2.0 CRDi – diesel, turbodoładowany, pojemność – 1995 cm³, moc – 136 kW (184 KM) przy 4000 obr/min, maksymalny moment obrotowy – 410 Nm przy 2000-2500 obr/min

2.4 GDi – benzynowy, pojemność – 2359 cm³, moc – 132 kW (188 KM) przy 6000 obr/min, maksymalny moment obrotowy – 241 Nm przy 4000 obr/min

» SKRZYŃNIA BIEGÓW

6-biegowa, automatyczna lub manualna

» SKRZYŃNIA ROZDZIELCZA

jednobiegowa, stały napęd kół przednich, napęd kół tylnych dołączany przez mokre sprzęgło wielotarczowe

» KOŁA

opony 235/55 R19, 235/60R18 na felgach ze stopu lekkiego 7.0J18

» ZAWIESZENIE

niezależne, przód – kolumny Mac Phersona, tył – układ wielowahaczowy

» UKŁAD HAMULCOWY

dwuobwodowy, tarcze (przód/tył) wentylowane – 321 mm / lite 302 mm, wspomaganie podciśnieniowe, ABS+EBD+ESC

» UKŁAD KIEROWNICZY

wspomaganie elektryczne, przekładnia listwowa

» WYMIARY

długość x szerokość x wysokość – 4780 x 1890 x 1685 mm, rozstaw osi – 2780 mm, rozstaw kół przód/tył – 1 621/1 618 mm, pojemność bagażnika – 1732/660

dostępne będzie tylko w Polsce, co jest wynikiem stosowanych w naszym kraju opłat akcyzowych. Znacznie droższy wariant 2.2 CRDi będzie dostępny w wersji zarówno z automatem, jak i skrzynią manualną. Taka propozycja wydaje się bardziej właściwa – silnik jest dużo mocniejszy, a zużycie paliwa nieznacznie niższe. Niedostępny w Polsce – przynajmniej na razie – będzie silnik benzynowy 2.4 GDi, który, jak podkreśla importer, wśród klientów jest mało popularny, głównie z uwagi na ekonomię eksploatacji oraz cenę zakupu.

Po pobieżnych oględzinach wydaje się, że nowa Kia Sorento w kwestii podwozia od poprzednika różni się tylko rozsuniętymi o wspomniane 80 mm osiami. Wskazują na to zastosowane silniki (takie same jak w poprzedniej generacji), poprzeczny układ przeniesienia i roz-

działu napędu oparty na sprzęgle wiskotycznym umiejscowionym przy tylnej osi oraz zastosowany rodzaj zawieszenia. Na przedniej osi znalazły się kolumny Mac Phersona, a z tyłu układ wielowahaczowy. Rozstaw kół pozostał bez zmian. Modyfikacjom poddano jednak układ kierowniczy – jest to nadal przekładnia listwowa, ale wspomagana elektromechanicznie.

Nowa Kia Sorento otrzymała też układ ATCC, który jest odpowiedzialny za stabilizację zadanego toru jazdy, rozbudowany tempomat oraz monitorowanie martwego pola i pasa ruchu.

Suma

Pobieżne oględziny Sorento wskazują, że podążając drogą

konstruktorów z innych marek koreańscy inżynierowie zaprojektowali nadwozie auta, zachowując praktycznie bez zmian oferowane silniki, skrzynię biegów, układ napędowy i zawieszenie. Proponując nowe, większe nadwozie Kia chce umocnić się na rynku SUV-ów w klasie D/E.

Planowana sprzedaż nowego modelu w Polsce ma oscylować wokół 500 sztuk. Nie uwzględniając cen promocyjnych kosztą będą zbliżone do sumy, którą musieliśmy uiścić za poprzednika Sorento. Ceny nowej odsłony zaczynają się od 144 900 zł (za model 2,0 CRD z automatyczną skrzynią biegów). Sprzedaż takiej ilości pojazdów będzie dosyć trudnym zadaniem, tym bardziej, że na rynku istnieje już spora konkurencja, która oferuje podobne auta w niższych cenach. ☹

