

TESTY KIA SORENTO 2.2 CRDI AUT.

Ambitny typ

Sorento to wizytówka Kii. **Ma być pierwszym krokiem tej marki w stronę klasy premium.** Przyznajemy – zmiany poszły w dobrym kierunku, choć droga jeszcze daleka.

Chromowe ramki na grillu i wokół świateł przeciwmgłowych mają dodać Sorento prestiżu.



Pierwsze Sorento nie grzeszyło urodą, a jego wnętrze było siermiężne i niedopracowane. Ale było na ramie i miało reduktor. Teraz Sorento to typowy miejsko-autostradowy SUV. Wygodny, dobrze zrobiony, świetnie wyposażony, z nadwoziem samonośnym i sterowanym elektroniką napędem 4x4.

Fot. Producent

Kia z tym modelem wiąże zresztą ogromne nadzieje. Ma to być sposób na uchylenie drzwi do klasy premium. To auto, które ma nieco wygórowane ambicje, by mierzyć się z BMW X5 – powiedzmy szczerze – starannie wykonanym i lepiej jeżdżącym, tyle że X5 kosztuje też zdecydowanie więcej niż Kia.

Jeśli jednak dla kogoś marka ma marginalne znaczenie, może spokojnie sięgać po Sorento, którego wnętrze wprawdzie jeszcze nie osiąga poziomu aut premium, ale jest dopracowane jak nigdy. Także pod względem ergonomii. Przycisków jest mało, a obsługa pokładowego systemu multimedialnego nie narzuca problemów. Jedyne, co warto poprawić, to zastosowanie szybszego procesora w nawigacji, bo niekiedy przeliczanie trasy lub odświeżenie mapy trwa wieki.

W Polsce kupimy tylko 7-osobowy wariant.

Ważnym atutem Kii Sorento jest jej silnik: 2,2-litrowy diesel o mocy 200 KM i – co ważne w SUV-ie – 441 Nm momentu obrotowego. Jednostka ta świetnie dogaduje się z 6-biegowym automatem, który zmienia biegi szybko i płynnie, zde-

cydowanie podnosząc komfort jazdy, np. w miejskich korkach. Właśnie dlatego Sorento z automatem wybaczymy, że do setki przyspiesza w 9,6 s, czyli wolniej o 0,6 s w stosunku do wersji z „manuałem”. Według producenta spala średnio 6,7 l/100 km. W rzeczywistości jest to ok. 9 l/100 km na trasie, przy rozsądnych prędkościach.

To wciąż niewiele jak na auto 4x4 o takich gabarytach. Napęd na obie osie nie jest stały, bo standardowo napędzane są przednie koła, a jedynie gdy wymaga tego sytuacja, jest dołączany tył. O wszystkim decyduje elektronika. Nie ma blokad mechanizmów różnicowych, a jedyny „terenowy” akcent to przycisk włączający napęd 4x4 na stałe. Sorento ma też przeciętny jak na SUV-a prześwit – 18,5 cm.

Jednak i tak częściej wyjedziemy tą Kią na trasę niż w teren, a wtedy zauważymy, że auto jest



Kia ma stonowaną sylwetkę, co docenią konserwatyści.



Kokpit jest przejrzysty, uporządkowany, a jego obsługa nie wymaga długiego szkolenia. Liczbę przycisków ograniczono do tych najważniejszych. Duży plus.



Zamiast reduktora, jak w pierwszej generacji Sorento, mamy tylko przycisk blokujący napęd 4x4. Są za to wspomaganie parkowania i system Start/Stop.

zdecydowanie cichsze niż poprzednik. Przy prędkości 140 km/h na szóstym biegu bardziej słychać szum

Sorento zbliża się do kategorii crossoverów.

powietrza niż odgłosy silnika. Docenimy również, że 441 Nm wystarczy, by Sorento bez trudu rozpędzało się w niemal każdym momencie. Jedyne warunki to co najmniej 2000 obr./min na obrotomierzu.

W Polsce alternatywą dla 2,2-litrowego diesla będzie silnik 2.0, także na olej napędowy. Ma on moc 185 KM i moment 402 Nm. Wprowadzono go, ponieważ wariant 2.2 jest objęty wysokim podatkiem akcyzowym. Kia liczy, że słabsze Sorento będzie trzonem sprzedaży – ma kosztować 144,9 tys. zł. Najtańsze Sorento 2.2 z automatem, w wyższej specyfikacji kosztuje 172,9 tys. zł.

Jarosław Horodecki

Sorento jest funkcjonalne jak minivan. Mieści siedem osób.



Silnik 2.2 CRDi to najlepszy wybór, ale w Polsce jest obłożony nie-racjonalnie wysoką akcyzą. Stąd 2-litrowa alternatywa o mocy 185 KM.



Kamera wspomagająca manewry – na ekranie widzimy obliczony przez komputer obraz z lotu ptaka. Pomoc na parkingu i w terenie.

DANE PRODUCENTA

Silnik spalinowy	turbodiesel R4
Ustawienie	poprzecznie z przodu
Rozrząd/napęd	16 V / poprz.
Wtrysk	bezpośredni, CR
Pojemność	2199 cm ³
Średnica cylindra/skok tłoka	85,4/96 mm
Stopień sprężania	16:1
Moc maks. KM/obr./min	200/3800
Moment obr. Nm/obr./min	441/1750-2750
Skrzynia biegów	6-biegowa, automat.
Przełożenia	I 3,54; II 1,91; III 1,18; IV 0,81; V 0,74; VI 0,63; R 3,91; osie 3,2
Reduktor	brak
System napędu 4x4	elektr. dołącz. tył
Podział mocy przód:tył	100:0 - 50:50
Pomoce trakcyjne w terenie	hamulce
Karoseria/wsp. oporu pow.	samośnośna/b.d.
Zawieszenie przednie i tylne	kolumny McPherson, wielowahaczowe
Przekładnia kierownicza	zębatkowa
Hamulce przód i tył	tarcz. wentylowane
Pojemność zbiornika/paliwo	71 l/ON
Masa własna/ładowność	2251/649 kg
Opony seryjne	235/65 R 17
Przyczepa ham./bez ham.	2000/750 kg

OSIĄGI

Przyspieszenie 0-100 km/h	9,6 s
Prędkość maksymalna	203 km/h
Spalanie śr.	6,7 l/100 km
Emisja CO ₂	177 g/km

DANE PRODUCENTA

Gwarancja mechaniczna	7 lat lub 150 000 km
Gwarancja na lakier/perf.	5/12 lat
Częstotliwość przeglądów	30 000 km lub 2 lata
Ubezpieczenie	3,0%

KOSZTY (zł)

Skrzynia automatyczna	S
ABS/ESP/airbagi	S/S/9
Reflektory ksenonowe	S
Czujniki parkowania (p/t)	S/S
System wsp. zjazdu/podjazdu	N/S
Panoramiczny dach	4000
Klimatyzacja automatyczna	S
Elektryczne szyby (przód/tył)	S/S
Tempomat	S
Nawigacja satelitarna	S
System kamer Area View	4000
Skórzana tapicerka	5000
Lakier metalizowany	2500

CENA

OD 172 900 zł