

TEST **Kia Sorento 2.0 CRDi 4WD 6AT XL**

Równanie w górę

m motor
PIERWSZY TEST


To już tradycja, że koreańskie auta z każdą generacją coraz pewniej pukają do klasowej czołówki. Nowa Kia Sorento może wręcz być alternatywą dla prestiżowej konkurencji.

Na swój sposób to model wyjątkowy. Sorento, obok bliźniaczego Hyundai Santa Fe, jest tak naprawdę jedynym na polskim rynku SUV-em niemającym bezpośredniego konkurenta. Wymiarami zachacza o auta z wyższego segmentu (jest o 2 cm krótszy od VW Touarega), ale ceną może konkurować z modelami kompaktowymi, również tymi prestiżowymi. I to pomimo że brak mu odpowiedniego wizerunku.

Według Kii, Sorento, wycenione od 144 900 zł, w najnowszym wydaniu ma dużo argumentów, aby niektórzy mogli przełknąć jego gorszy rodowód. Dla porównania, podstawowe 190-konne Volvo XC60 D4 Drive-E Kinetic kosztuje 151 600 zł, jest dość ubogo wyposażone i nie oferuje trzeciego rzędu siedzeń. A to już może być poważny pretekst dla osób szukających 7-osobowego, rodzinnego SUV-a, by przychylnie spojrzeć w kierunku produktu z Korei.

Bogato wyposażona

Najtańsza odmiana M proponuje choćby bogatym wyposażeniem seryjnym. Obejmuje ono m.in. nawigację satelitarną, kamerę cofania, klimatyzację automatyczną czy czujniki parkowania z przodu i z tyłu. Kosztująca 172 900 zł, testowana wersja XL jest już wręcz naszpikowana elementami poprawiającymi komfort

i bezpieczeństwo. Kierowca może skorzystać m.in. z asystentów pasa ruchu, martwego pola i znaków drogowych czy też monitorowania przestrzeni przy cofaniu. Standardem są również aktywne reflektory bikszenonowe, skórzana tapicerka oraz elektrycznie ustawiane fotele z pamięcią. Dopłaty wymaga raptem kilka pozycji, w tym m.in. kamery 360°, asystent parkowania oraz aktywny tempomat, oferowany w pakiecie z systemem samopoziomowania tylnego zawieszenia.

Sorento, oparte na wzmocnionej płycie podłogowej poprzednika, nie tylko wygląda nowocześniej od niego, ale pod każdym względem sprawia lepsze wrażenie. Przy podchodzeniu do auta rozkładają się lusterka i podświetlają klamki. Duże, solidne drzwi otwiera się z zaskakującą lekkością, a jakość kabiny należy ocenić jako wysoką. Większa część deski została wykonana z miękkiego, matowego tworzywa, które za sprawą szwów biegnących przez jej szerokość przywodzi na myśl skórę. Może się to podobać lub nie – kwestia gustu.

Przełączniki pracują lekko i z odczuwalną precyzją, a smaku całości dodają srebrne obwódki, m.in. wokół zegarów czy ekranu nawigacji. Jedyne zgrzyt to twardy plastik przy dźwigni automatu, sprawiający wrażenie podatnego na zarysowania. Owszem, Sorento nie osiąga

poziomu np. Volvo XC60, ale pod względem jakości wykonania nie ma się czego wstydzić. To najlepsza z Kii.

Ogromna kabina

O dobrą pozycję za grubą, trójramienną kierownicą jest tu łatwo. Tym bardziej że fotel ma wszechstronną regulację (w tym wysuwane podparcie pod uda). Otoczenie prowadzącego urządzone funkcjonalnie i ergonomicznie, a przyciski i pokrętła na kierownicy zostały logicznie rozplanowane. Jedyne zgrzyt stanowi zbyt dalekie położenie przycisków po prawej stronie systemu multimedialnego. Ten ostatni, korzystający z gniazd AUX, USB i komunikacji Bluetooth, przekonuje łatwą obsługą oraz ładnym, czytelnym menu. Na dodatek świetnie współpracuje z telefonem, pozwalając na odtwarzanie muzyki nagranej w jego pamięci.

W drugim rzędzie kabiny wygospodarowano płaską podłogę, a kanapa jest przesuwana i ma regulowany kąt pochylenia oparcia za pomocą wygodnych dźwigni, umieszczonych z boku siedziska. Przestrzeni w każdym kierunku jest w bród, jednak ze względu na ukształtowanie siedziska najlepiej ▶

Prześwit Sorento wynosi przyzwite 18,5 cm. Pod podłogą znalazło się pełnowymiarowe, aluminiowe koło zapasowe.





Większość deski rozdzielczej wykonano z miękkiego, matowego materiału, który ma „przeszyście” przywodzące na myśl skórę (zdjęcie po prawej). Ergonomia i funkcjonalność są absolutnie bez zarzutu. Przyciski oraz pokręta na kierownicy zostały wzorowo uporządkowane.



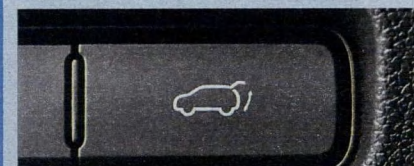
Prędkościomierz to wysokiej jakości ekran. Daje on m.in. dostęp do ustawień auta oraz wyświetla wskazania znaków drogowych.



Dzięki łączu Bluetooth można słuchać muzyki z telefonu. Sparowanie urządzenia jest bardzo intuicyjne i odbywa się szybko.



Oprócz ESP w wersji XL znaleźli się asystenci martwego pola i pasa ruchu. Przyciskiem z lewej reguluje się jasność podświetlenia.



Seryjna, elektrycznie regulowana pokrywa bagażnika jest nie tylko otwierana tym przyciskiem, ale i zamykana. Wygodne.



Jak w klasie premium: oprócz ogrzewania przednie fotele są zaopatrzone w funkcję wentylacji. Standard w odmianie XL.



Kierowca najdroższej wersji może skorzystać z pamięci ustawień siedzenia. Panel został umieszczony na jego drzwiach, obok klamki.



TEST Kia Sorento 2.0 CRDi 4WD 6AT XL



Przednie siedzenia z seryjną elektryczną regulacją są dość sztywne, ale i wystarczająco wygodne na dalekie podróże.



Ogromna przestrzeń na przesuwanej kanapie z regulowanym kątem oparcia. Płaska podłoga.



Z tyłu wysokim pasażerom (ponad 180 cm) brakuje miejsca na głowę i podparcia pod uda.



Siedzisko fotela kierowcy ma elektryczną regulację długości, co zapewnia bardzo dobre podparcie ud, szczególnie osobom o wysokim wzroście.



Świetny patent - dźwignię regulacji kąta oparcia umieszczono na krawędzi siedziska.



Dostęp do trzeciego rzędu - tylko z prawej strony. Wystarczy pociągnąć dźwignię na oparciu.



Po złożeniu oparc dwóch rzędów powstaje całkowicie płaska podłoga. Maksymalnie bagażnik pomieści 1662 l, natomiast przy 7 pasażerach - jedynie 142 l. W schowku pod jego podłogą wygospodarowano specjalne miejsce na zdjętą roletę.



Pasażerowie trzeciego rzędu mogą regulować intensywność nawiewu. Dmuchawa nie pracuje głośno.

Nadwozie Sorento mierzy 478 cm długości i 189 cm szerokości. W Polsce auto występuje wyłącznie w konfiguracji 7-miejscowej.



z tyłu podróżuje się na dwóch skrajnych miejscach. Trzeci rząd wcale nie ma awaryjnych rozmiarów. Dzieciom zapewnią dużo swobody, natomiast wyższe osoby będą narzekać na mocno opadający sufit. Plus za dodatkowy panel nawiewu.

Bagażnik, pod którym umieszczono pełnowymiarowe aluminiowe koło zapasowe, ma pojemność od 142 l przy 7 osobach na pokładzie, poprzez 605 l przy 5 po 1662 l – ze złożonymi siedzeniami obu tylnych rzędów. Co ważne, powstaje wtedy całkowicie płaska powierzchnia. Koreañczycy pomyśleli też o funkcjonalnym miejscu na roletę, którą można schować pod podłogą.

Przeciętniak

Polska to jedyny rynek w Europie, na którym Sorento oferowane jest z dwoma turbodieslami do wyboru. Obok 2,2-litrowego (200 KM), do napędu auta służy także jednostka 2.0 CRDi o mocy 185 KM. To oczywiście „ruch podatkowy”, mający sprawić, że Kia jest objęta niższą, 3,1-, a nie 18,6-procentową akcyzą.

185-konny silnik jest ledwo słyszalny na postoju. Osiągi nie oszałamiają, choćby ze względu na wysoką masę własną auta, wynoszącą 1873 kg, jednak są bardziej niż wystarczające. W końcu inaczej nie da się nazwać przyspieszania do 100 km/h w 10,0 s. Turbodiesel Kii charakteryzuje się też dobrą reakcją na wciśnięcie gazu i gładką pracą oraz sporą chęcią wchodzenia na obroty. To po prostu porządny, nowoczesny silnik, który zadowala się niewygórowanym zapotrzebowaniem na paliwo w trasie, wynoszącym 7,8 l/100 km, i niestety sporym w gęstym ruchu miejskim – 10,2 l/100 km.

Seryjny 6-biegowy automat z klasyczną przekładnią hydrokinetyczną to stary znajomy. Ta sama skrzynia pracowała bowiem w poprzednim modelu, tyle że teraz ma zmienione oprogramowanie. Różnica jest kolosalna.

Napęd 4x4 i silnik



Napęd 4x4 Sorento opiera się na sprzęgle wielopłytkowym i korzysta z wielu czujników. W dobrych warunkach większość momentu obrotowego jest kierowana na przód. Tył dołącza się m.in. przy utracie przyczepności któregoś z przednich kół oraz w zakrętach, poprawiając w ten sposób trakcję. Po wciśnięciu przycisku „Lock” moment obrotowy trafia do obu osi, co przydaje się w terenie.



2-litrowa jednostka rozwija 185 KM i 402 Nm przy 1750 obr./min.

Automat pracuje płynnie, dobrze dobiera kolejne przełożenia i naprawdę sprawnie odpowiada na kickdown. Szybkością zmiany biegów nie jest wprawdzie w stanie dotrzymać kroku dwusprzęgłowym konstrukcjom, ale i pod tym względem nie daje powodów do narzekań. Uwaga ta dotyczy również trybu ręcznego.

Całkowicie nowa jakość

Przepaść – tylko takie określenie pasuje do sposobu zachowania nowego Sorento w czasie jazdy na tle poprzednika. I to pomimo identycz-

nej architektury zawieszenia. Aktualny model nie prowadzi się już tak siernie i nie stara się prostować każdego ostrzejszego zakrętu.

Owszem, Sorento nie gra w lidze Audi Q5 i spółki, jednak jest już na tyle dobre, że trudno mu cokolwiek zarzucić. Zachowuje się przede wszystkim stabilnie i sprawia wrażenie, jakby było nieco mniejsze i lżejsze niż jest w rzeczywistości. Nawet tam, gdzie droga mocno skręca, nie ma tendencji do wyjeżdżania przodem, a na odjęcie nogi z gazu reaguje bez nerwowości, delikatnym nadrzuceniem tyłem. To charakterystyka typowa dla wielu współczesnych aut osobowych.

Układ kierowniczy ze wspomaganie umieszczonym teraz nie na kolumnie, a na zębatce, co ma zapewnić lepsze wycucie, także wnosi nową jakość. Pracuje przyjemnie i jest wystarczająco bezpośredni. Za pomocą przycisku trybu jazdy zmienia się jego charakterystykę, podobnie jak i pracy automatu. W ustawieniach Normal i Eco przy wyższych prędkościach przydałaby się lepsza informacja zwrotna z kół. Sytuacja poprawia się dopiero w trybie Sport.

Na tle droższych rywali Kii brakuje tak naprawdę jednego. To adaptacyjne zawieszenie, które nie jest do niej oferowane. Ogólny komfort jazdy należy jednak uznać za dobry, choć w żaden sposób nie „premium”. Sam układ jezdny pracuje cicho, tyle że przy pokonywaniu pojedynczych nierówności do uszu pasażerów dobiega przytłumiony hałas, pochodzący z ogromnych, 19-calowych kół.

Kia przy pomocy Sorento wykonała kolejny wyraźny krok naprzód. To udany samochód, który nie zalicza żadnej poważnej wpadki. Dobrze wykonany, świetnie wyposażony, bezpieczny i pewny na drodze – ma mnóstwo atutów, by przekonać klientów. Tak, Sorento równa w górę!

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: R. BRYKAŁA

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm ³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Zasilanie	wtrysk common rail
Moc maksymalna	185 KM/4000
Maks. moment obrotowy	402 Nm/1750
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa
Hamulce (przód/tył)	tarcz. went./tarczowe
Długość/szerokość/wysokość	478/189/169 cm
Rozstaw osi	278 cm
Średnica zawracania	11,1 m
Masa/ładowność	1873/727 kg
Poj. bagażnika (za 7/5/2 os.)	142/605/1662 l
Poj. zbiornika paliwa	71 l (ON)
Opony	235/55 R19
OSIĄGI (DANE PRODUCENTA)	
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,4 s

DANE TESTOWE	KIA
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,2 s ➔
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,0 s ➔
Przyspieszenie 0-130 km/h	17,1 s ➔
Przyspieszenie 0-160 km/h	28,7 s ➔
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	36,5 m ➔
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	37,3 m ➔
Poziom hałasu przy 50 km/h	58,8 dB ➔
Poziom hałasu przy 100 km/h	64,6 dB ➔
Rzeczywista prędkość*	98 km/h
Liczba obrotów kierownicą	2,8
ZUŻYCIE PALIWA	
Dane producenta**	8,1/6,0/6,7
Teoretyczny zasięg	1040 km
Dane testowe**	10,2/7,8/9,0
Rzeczywisty zasięg	790 km

* przy wskazaniu 100 km/h; ** miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ➔ dobry ➔ przeciętny ➔ słaby

WYPOSAŻENIE/CENY	KIA
Model	Sorento
Wersja	2.0 CRDi 4WD 6AT XL
Poduszki czołowe/boczne/kurt.	●/●/●
Syst. ESP/poduszka kolanowa	●/–
Elektr. ster. szyby p./t.	●/●
Elektr. ster./podgrz. lusterka	●/●
Komputer pokładowy	●
Klimatyzacja automatyczna	●
Radio CD/MP3	○ (6000)*/●
Złącze USB/AUX/Bluetooth	●/●/●
System nawigacji/kamera cofania	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (5000)*
Syst. rozpoznawania znaków	●
Asyst. martwego pola/pasa ruchu	●/●
Skórzana tapicerka/el. reg. foteli	●/●
Fotele ogrzewane/wentylowane	●/●
Czujniki parkowania p. i t.	●
Dostęp bezkluczkowy	●
Światła bixenon./przeciw.	●/●
Aluminiowe felgi 18"/19"	–/●
Cena wersji podstawowej**	144 900 zł
CENA	172 900 zł

PODSUMOWANIE

KIA SORENTO 2.0 CRDi 4WD 6AT

NADWOZIE I WNĘTRZE

- seryjne trzy rzędy siedzeń, wysoka jakość wykonania, bardzo obszerna kabina, świetna ergonomia, pojemny bagażnik, łatwe w obsłudze multimedia
- dostęp do 3. rzędu tylko z prawej strony kabiny

UKŁAD NAPIĘDOWY

- wysoka kultura pracy, dobre wyciszenie silnika, niezłe osiągi, wystarczająco sprawna przekładnia automatyczna, dobra reakcja na gaz
- zbyt duże zużycie paliwa w ruchu miejskim

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- stabilne zachowanie na prostej i w zakrętach, późna podsterowność, dobry ogólny komfort, skuteczne hamulce, niezły układ kierowniczy
- dudnienie spod kół na nierównościach

WYPOSAŻENIE I CENA

- bardzo korzystna cena zakupu, bogate wyposażenie seryjne z zakresu komfortu i bezpieczeństwa, 7 lat gwarancji mechanicznej
- ograniczony prestiż marki i modelu

Nowa Kia Sorento to bardzo duży krok naprzód w porównaniu z poprzednikiem. Ma ogromnąabinę z trzema rzędami siedzeń, porządnie wykończone wnętrze i przebogate wyposażenie seryjne. Przekonuje do siebie również dobrym komfortem oraz pewnymi właściwościami jezdny. A wszystko to za absolutnie niewygórowaną cenę i... z atutem w postaci 7-letniej gwarancji. Tylko prestiżu brak...