

PIERWSZA JAZDA

KIA SORENTO 2.0 CRDI

# Nowe umiejętności

Przestronny SUV zawiesił poprzeczkę na wysokości dotychczas niedostępnej dla Kii. PIOTR CERAN

Obecna generacja Sorento czarno na białym pokazuje, jak popyt kształtuje podaż. Nie chodzi bynajmniej o liczbę, ale zmianę charakteru oferowanego produktu. Kia Sorento pojawiła się na naszym rynku przed 11 laty. Miała wówczas ramę i reduktor. Klienci chyba rzadko zjeżdżali z asfaltu i nie za bardzo tego potrzebowali. Według teorii ewolucji organy nieużywane zanikają i tak też się stało w przypadku SUV-a Kii. Po ciężkiej ramie i reduktorze nie ma już śladu, a z przydatnych systemów offroadowych pozostała jedynie blokada rozdziału napędu pomiędzy obie osie i wspomaganie ruszania pod górę. Ale to drugie się nie liczy, bo znajdziecie je również w typowo miejskich samochodach.

Offroaderzy mogą się poczuć lekko rozczarowani także za sprawą przecięt-



Taki emblemat ma każde sprzedawane w Polsce Sorento.

## RYWAL



**Volvo XC60**  
Nieco mniej za większe pieniądze. Duży wybór silników i skrzyń biegów.



Za masywnym słupkiem kryje się trzeci rząd foteli.



Siedmioocalowy wyświetlacz jest dostępny od wersji wyposażeniowej L.

## WERDYKT

Dobrze wykonany, obszerny i komfortowy SUV w akceptowalnej cenie. Wróży mu sukces.

8/10

nego, 18,5-centymetrowego prześwitu oraz małych kątów zejścia i natarcia. Szukający wygodnego i pojemnego samochodu zacierają jednak ręce z zadowolenia. Wnętrze jest obszerne, a miejsca wystarczyło nawet na zamontowanie trzeciego rzędu składanych foteli. Dla roslých pasażerów jazda na nich może być jak wyrok, ale w zawieszeniu, bo na krótszym dystansie jakoś wysiedzą.

Wrażenie robi jakość wykończenia wnętrza. Są miękkie, przyjemne materiały, a specjaliści od ergonomii solidnie zapracowali na swoje wynagrodzenie. W sumie nowa jakość Kii. Jest też multum wspomagaczy kierowcy, choćby system rozpoznawania znaków drogowych. Sorento tak się cieszy nową umiejętnością, że czasami uparcie pokazuje ograniczenie, choć dawno mineliśmy skrzyżo-

wanie, które je odwoływało. Przydałaby się synchronizacja ze świetnie działającą nawigacją.

Zawieszenie Sorento preferuje komfort. Nie hałasuje i nawet większe nierówności nie wytrącają go z równowagi. Auto nieco kłania się zakrętom, ale nikt nie budował go z myślą o wyścigach. Do startów w nich nie zachęca też nowy 2-litrowy turbodiesel. Ma moc 185 KM i jest łączony tylko z 6-biegowym automatem oraz napędem AWD. Jest świetnie wyciszony, harmonijnie oddaje moc, dobrze dogaduje się z automatem i wystarcza do spokojnej jazdy. Pozwala osiągnąć 100 km/h po 10,4 s, a producent deklaruje, że rozpędzi Sorento do 200 km/h.

Można zrezygnować z 2,2-litrowego diesla. Choć ma o 15 KM i 39 Nm więcej, to Sorento 2.2 jest aż o 20 tys. zł droższe.

ZDJĘCIA: PAWEŁ KUCHARSKI, VOLVO

## DANE

1995 cm<sup>3</sup>, R4 turbodiesel, napęd 4x4, 185 KM, 402 Nm, 6,7 l/100 km, 0-100 km/h - 10,4 s, 200 km/h, 1873 kg, od 144 900 zł