

TESTY

Kia Sorento 2.2 CRDi

- ⚡ 200 KM
- 🚗 8,1 l/100 km
- 🕒 0-100 km/h: 9,4 s
- 🛢️ 605 l
- 💰 195 500 zł



Pojedynek koreańskich SUV-ów

DZIELI JE EPOKA

Kia Sorento i SsangYong Rexton pochodzą z Korei, mają napęd na 4 koła, 2,2-litrowe diesle pod maskami i są w nich miejsca dla 7 osób. Wbrew pozorom to jednak zupełnie różne auta. W czym tkwią różnice i z czego wynikają?

W ciągu ostatniej dekady koreańskie marki samochodowe dokonały ogromnego postępu. To zasługa miliardowych inwestycji w ośrodki badawczo-rozwojowe, stylistyczne oraz fabryki. Produkt zmienił się nie do poznania – na lepsze, oczywiście. Powyższe dotyczy jednak tylko marek Hyundai i Kia. Trzecia koreańska firma obecna na europejskim rynku – SsangYong – też stara się o uwagę klientów, ale pozostaje w cieniu. Czy słusznie? Postanowiliśmy to zbadać na przykładzie dwóch dużych SUV-ów: obóz Goliata reprezentuje Kia Sorento – takich aut nad Wisłą zarejestrowano w 2015 r. 788 egz. Dawidem będzie SsangYong Rexton, którego w zeszłym roku kupiły tylko 42 osoby.

Pierwsza generacja Sorento była zbudowana na ramie i miała reduktor – te czasy już minęły. Inżynierowie Kii uznali, że auta tego typu i tak rzadko opuszczają asfalt,

SsangYong Rexton RX220 e-XDi

- 178 KM
- 8,8 l/100 km
- 0-100 km/h: 11,1 s
- 502 l
- 165 598 zł



↙
Rexton to stara szkoła budowy terenówek – układ napędowy i karoseria są przymocowane do ramy. Sorento ma niższe samonośne nadwozie

dlatego już od poprzedniej generacji Sorento ma samonośne nadwozie, a stały napęd 4x4 jest realizowany za pomocą wielopłytkowego sprzęgła. Rexton, który w niewiele zmienionej formie jest produkowany od 2001 r., wciąż ma ramową konstrukcję, dołączany na sztywno napęd, reduktor, większy prześwit oraz wszystkie wynikające z tego wady i zalety.

REXTON TO POWRÓT DO LAT 90.

Za kierownicą SsangYonga cofamy się do lat 90. Kokpit jest wykonany z tandetnych materiałów, brakuje komputera pokładowego, nie wspominając o asystentach jazdy. Klimatyzacja – choć automatyczna – jedynie 1-strefowa. W opcji można dokupić system multimedialny z dotykowym ekranem, jednak w testowanym aucie było tylko radio z CD i Bluetoothem. Nie- ➤

Sorento ma stały napęd 4x4 z wielopłytkowym sprzęgłem, które można zablokować i uzyskać symetryczny rozdział momentu między osiami. Rexton ma napęd na tył, przód dołącza się na sztywno. W terenie przydaje się też reduktor



TESTY



Na drodze Sorento bije Rextona na głowę precyzją prowadzenia, zwinną i komfortem resorowania

stety, nie udało nam się sparować iPhone'a z zestawem głośnomówiącym.

Kokpit Sorento jest przyjaźnie urządzone – materiały o dobrej jakości, w topowej wersji mamy takie luksusy, jak wentylowane fotele z elektryczną regulacją długości siedziska czy podgrzewana kierownica. Multimediami i nawigacją steruje się za pomocą ekranu dotykowego o wygodnym interfejsie. Na pokładzie są też nowoczesni asystenci jazdy: aktywny tempomat, czujnik pasa ruchu, układ ostrzegający o ruchu poprzecznym podczas cofania, czujnik martwego pola, skaner znaków drogowych, kamery – wszystko na czasie.

KABINA KII JEST PRZEMYŚLANA

Także tylna część kabiny wygląda lepiej w Sorento niż w Rextonie. Środkowy rząd siedzeń można regulować, znajdziecie tu też więcej miejsca na kolana, a kabina jest aż o 8 cm szersza – ma to znaczenie, gdy siedzi tu trójka pasażerów. W obu autach topowe wersje wyposażenia mają podgrzewane siedziska, ale tylko w Kii pomyślano o roletach na bocznych szybach.

Dorośli w każdym z opisywanych aut siedzą w 3. rzędzie foteli za karę, ale jeśli już mielibyśmy wybrać, wolelibyśmy podróżować Kia – w SsangYongu siedzi się bardzo nisko, nie ma miejsca na stopy, w Sorento można je wygospodarować, przesuwając środkową kanapę o kilka cm do przodu.

Prawdziwe różnice widać jednak dopiero podczas jazdy. Silnik Rextona głośno klekocze, osiąga moc 178 KM i zapewnia gorszą dynamikę niż jednostka Kii. Według naszych pomiarów sprint do „setki” zajmuje 11,1 s, Kii – o 1,7 s mniej. Z kolei, żeby zatrzymać Rextona z tej prędkości, trzeba 39 m, a po rozgrzaniu hamulców aż 40 m – to o całą długość auta więcej niż w Kii, takie wyniki nie przystoją. Słabszy silnik



Choć zewnętrzne wymiary są niemal identyczne, Sorento ma przestronniejsze wnętrze, funkcjonalne niczym w vanie

Rextona jest też bardziej spragniony niż 200-konne Sorento, bo średnio zużył 8,8 l/100 km, podczas gdy Kia – o 0,7 l mniej.

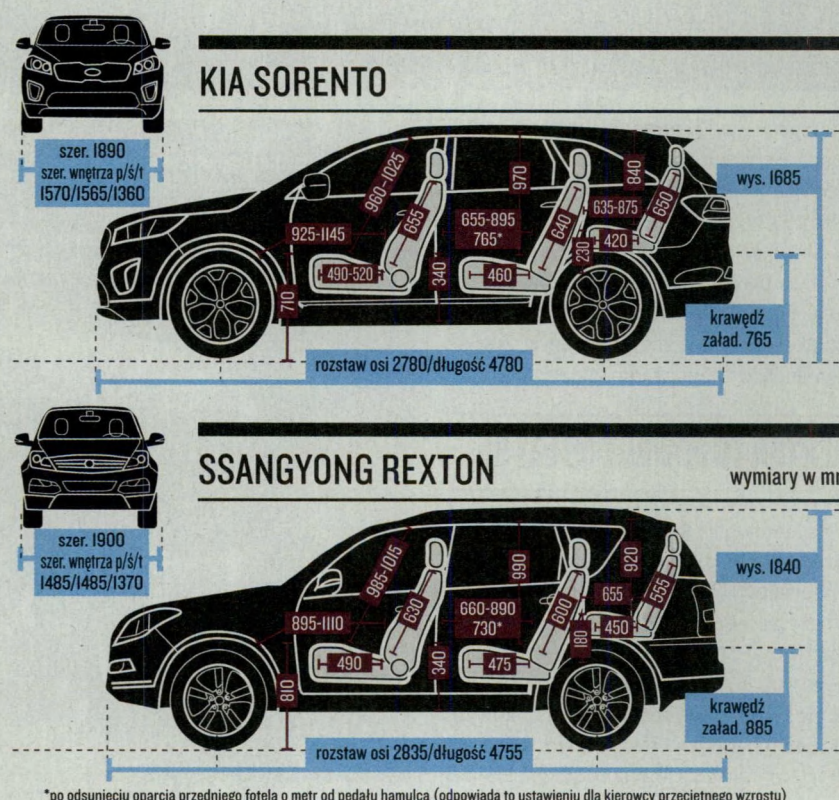
Zawieszenie SsangYonga ma duży skok, jest miękkie i przez to nadwozie wpada w drgania nawet na najmniejszych nierównościach, a po ich pokonaniu długo się jeszcze buja. Owszem, więcej znieśie w terenie, ale na asfalcie Sorento wykazuje zupełnie inny standard komfortu jazdy i prowadzenia – dziury połyka miękko, ale „na raz”. Bacznie słucha się też kierowcy, szczególnie w trybie Sport, który także wyostrza „zmysły” silnika i skrzyni biegów.

Lekko obracająca się kierownica Rextona daje słabe wyczucie, a przełożenie układu kierowniczego jest tak duże, że w mieście irytuje ciągłe przekładanie rąk. SsangYong ma też ogromną tendencję do pod-

sterowności. Ze względu na brak międzyosiowego dyferencjału na asfalcie można korzystać tylko z napędu na tylną oś. W Kii napęd trafia cały czas na obie osie, poza asfaltem możliwe jest symetryczne zablokowanie proporcji rozdziału momentu.

Wyższy komfort akustyczny w Sorento to zasługa lepszego wyciszenia, a także niższego nadwozia: przy 130 km/h zmierzliśmy 69 dB, w Rextonie – o 2 dB więcej.

Punktowana cena SsangYonga to 165 500 zł. Kia jest o 30 000 zł droższa i ma o wiele bogatsze wyposażenie. Dopłaca się jednak nie tylko za gadżety. Rexton technicznie tkwi w latach 90., przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa. Czy gdyby w tamtej epoce ktoś wam zaproponował auto droższe o 18 proc., ale pochodzące z przyszłości, to nie kupilibyście Kii?



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)



Porządnie wykończony, ergonomiczny kokpit z nowoczesnymi multimediami. Dobra jakość obrazu z kamery

KIA SORENTO



Obszerne i wygodne fotele z regulacją długości siedziska, wentylacją i dwupłaszczyznowym ustawianiem zagłówka

TAK LUKSUSOWA MOŻE BYĆ KIA

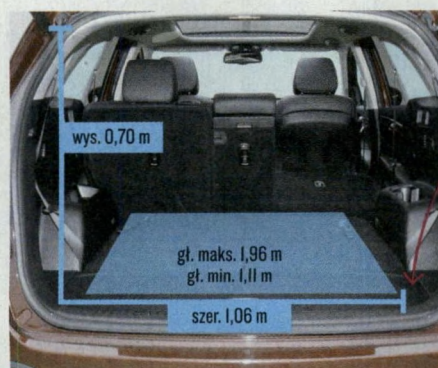
W Sorento komfort zapewniają nie tylko wygodne fotele i dobrze rozplanowane elementy obsługi, lecz także szersza kabina, która ma wpływ na poczucie przestrzeni. Jedynie dach biegnie niżej niż w Rextonie, ale miejsca nad głowami nie brakuje.



Kanapę można przesuwąć, oparcia się reguluje, a szyby są zasłaniane roletami



Indywidualne foteliki – na krótkich trasach zmieszczą się tu także dorośli



Bagażnik o poj. 605 l z wygodnym mechanizmem składania oparcia siedzeń 2. i 3. rzędu. W schowku pod podłogą znajduje się roleta kufra i zostaje sporo miejsca na drobiazgi



Skrzypiące twarde plastiki, brak komputera pokładowego i przemyślanych schowków. Tylko I-strefowa klimatyzacja

SSANGYONG REXTON



W Rextonie siedzi się aż o 10 cm wyżej niż w Kii. Fotele mają słabe wyprofilowanie, na zakrętach trzeba się zapierać

WITAMY W LATACH 90.

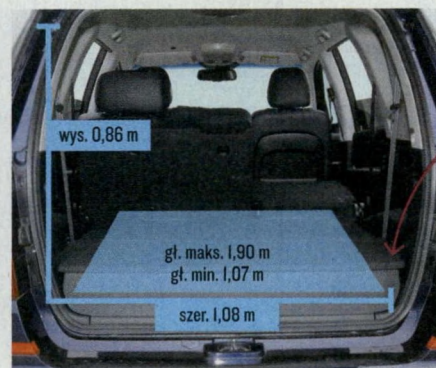
Braki w wyposażeniu SsangYonga są ogromne – i nie chodzi o wentylowane fotele, lecz o tak prozaiczne elementy, jak komputer pokładowy! Mimo skóry na fotelach jakość wykonania wnętrza Rextona nie pasuje do auta za 160 000 zł. Plus za widoczność.



Kabina jest o 8 cm węższa niż w Kii. Mniej miejsca na kolana, ale więcej nad głową



Zespolone oparcie ogranicza funkcjonalność. Bardzo mało miejsca na stopy



Domyślnie o 103 l mniejsza pojemność niż w Kii, ale po złożeniu kanapy uzyskuje się aż 1928 l. Bardzo wysoka krawędź załadunku, duży schowek, brak rolety bagażnika

TESTY

1. 483 pkt 2. 401 pkt



DANE PRODUCENTA

	KIA	SSANGYONG
Silnik: typ/cylindry/zawory	t.diesel/R4/16	t.diesel/R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu	wzdłużnie z przodu
Zasilanie	common rail	common rail
Pojemność skokowa (cm³)	2199	2157
Moc maksymalna (KM/obr./min)	200/3800	178/4000
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	441/1750	400/1400
Prędkość maksymalna (km/h)	200	187
Skrzynia biegów	aut. 6	aut. 7
Napęd	4x4	4x4
Hamulce (przód/tył)	tw/t	tw/t
Pojemność bagażnika (l)	605-1662	502-1928
Opony testowanego auta	235/55 R 19	255/60 R 18
Pojemność zbiornika paliwa (l)	71	78
Średnie spalanie (l/100 km)	6,7	7,4
Masa holowanej przyczepy, hamowanej (kg)	2000	2600
Dł./szer./wys. (mm)	4780/1890/1685	4755/1900/1840



WYNIKI TESTU

	SORENTO	REXTON
Przyspieszenie	0-50 km/h: 2,9 s 0-100 km/h: 9,4 s 0-130 km/h: 16,0 s	0-50 km/h: 3,1 s 0-100 km/h: 11,1 s 0-130 km/h: 20,3 s
Elastyczność	60-100 km/h: 5,5 s 80-120 km/h: 6,9 s	60-100 km/h: 6,9 s 80-120 km/h: 9,3 s
Masa rzeczywista/ładowność	1994/626 kg	2086/624 kg
Rozdział masy (przód/tył)	57/43 proc.	55/45 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	11,7/11,6 m	11,4/11,8 m
Hamowanie	ze 100 km/h (zimne): 36,6 m ze 100 km/h (gorące): 34,9 m	ze 100 km/h (zimne): 38,9 m ze 100 km/h (gorące): 39,9 m
Hałas w kabinie	przy 50 km/h: 59 dB (A) przy 100 km/h: 65 dB (A) przy 130 km/h: 69 dB (A)	przy 50 km/h: 59 dB (A) przy 100 km/h: 67 dB (A) przy 130 km/h: 71 dB (A)
Spalanie testowe	8,1 l/100 km	8,8 l/100 km
Zasięg	880 km	890 km



WYPOSAŻENIE

	SORENTO	REXTON
Wersja	XL	Sapphire
Airbagi czołowe/boczne	S/S	S/S
Airbag kolanowy/kurtyny powietrzne	N/S	N/S
Reflektory ksenonowe/przeciwmgienne	S/S	S/S
Elektrycznie sterowane szyby p/t/lusterka	S/S/S	S/S/S
Klimatyzacja automatyczna/3-strefowa	S/S	S/S
System multimedialny z dotykowym ekranem i nawigacją	S	3999 zł
Złącza AUX/USB/Bluetooth	S/S/S	S/S/S
Kierownica wielofunkcyjna/podgrzewana	S/S	S/N
Komputer pokładowy/tempomat	S/S	N/S
Nawigacja/tempomat	S/S	3999 zł/S
Kamera cofania	S	599 zł
Czujniki parkowania przód/tył	S/S	S/N
Elektrycznie ster. fotele z pamięcią ustawień	S	S
Podgrzewane fotele przednie/tyłne/wentyl. przednie	S/S/S	S/S/N
Skórzana tapicerka/3. rząd siedzeń	S/S	S/S
Kluczyk zbliżeniowy/elektr. ster. klapy bagażnika	S/S	N/N
Asystent pasa ruchu/monitoring martwego pola	S/S	N/N
Skaner znaków drogowych/czujnik ruchu poprz. przy cofaniu	S/S	N/N
Reduktor/stabilizacja toru jazdy przyczepy	N/S	S/N
Lakier metaliczny/alufelgi	2500 zł/S (19-calowe)	3000 zł/S (18-calowe)



GWARANCJA/CENY

	SORENTO	REXTON
Cena podstawowa testowanej wersji	195 500 zł	161 000 zł
Gwarancja mechaniczna	7 lat/150 tys. km	5 lat/100 tys. km
Gwarancja perforacyjna	12 lat	6 lat
Przeglądy	co 30 tys. km/2 lata	wg wskazań
Cena po doposażeniu	195 500 zł	165 598 zł

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji – cena po doposażeniu to cena punktowana



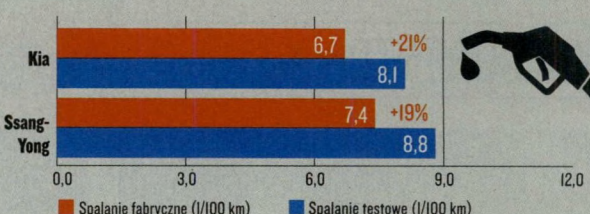
Szerokie progi i mało wygodne stopnie – do Rextona trzeba się wdrapać



Oslonięte wąskie progi i zerowe ryzyko pobrudzenia nóg – super!

TEST SPALANIA

W realnych warunkach Kia zużywa średnio o 21 proc. więcej niż na hamowni w cyklu pomiarowym NEDC. Katalogowe wyniki spalania SsangYonga przekłamują rzeczywisty wynik nieco mniej niż Kia. Winny temu może być układ start-stop w Kii, który w fabrycznym pomiarze daje większe oszczędności niż w redakcyjnym teście spalania.



PUNKTACJA

Nadwozie

	Maks. punktów	SORENTO	REXTON
Przestronność z przodu	40	34	28
Przestronność z tyłu	30	24	21
Pojemność bagażnika	25	19	17
Ładowność	15	12	12
Widoczność	20	17	18
Fotele, pozycja kierowcy	30	25	21
Ergonomia obsługi	20	18	15
Jakość wykończenia	20	18	10
Suma punktów	200	167	142

Napęd i zawieszenie

	Maks. punktów	SORENTO	REXTON
Przyspieszenie	25	19	17
Elastyczność	25	23	20
Poziom hałasu	15	12	9
Skrzynia biegów	15	11	8
Zachowanie na drodze	30	23	17
Komfort jazdy	30	25	21
Układ kierowniczy	15	12	7
Średnica zawracania	5	4	4
Skuteczność hamulców	40	35	22
Suma punktów	200	164	125

Koszty

	Maks. punktów	SORENTO	REXTON
Cena po doposażeniu	50	30	38
Wyposaż. do jazdy w terenie	15	3	10
Zużycie paliwa	30	21	19
Wyposażenie – komfort	30	30	23
Wyp. – bezpieczeństwo	30	24	13
Ubezpieczenia	10	9	7
Gwarancja	15	15	14
Przeglądy	20	20	10
Suma punktów	200	152	134

Wynik końcowy 600 483 401

Miejsce w teście 1. 2.



NASZYM ZDANIEM
Błażej Buliński

CO ROBIŁ SSANGYONG PRZESZŁYMI 10 LAT?

Nie wiem, ale szkoda, że nie to samo, co Kia. Poza wyższą masą przyczepy i reduktorem nic nie przemawia za Rextonem. Sorento udowadnia, jak może być ciekawy i wygodny rodzinny samochód, którym okazjonalnie można zjechać z asfaltu. To zdecydowanie auto warte zakupu.