



Bjorn Blokzijl
21 januari 2015

Vlaggenschip in het nieuw

De Sorento was voor Kia de doorbraak op de Europese markt. Met zijn stoere looks en relatief lage prijs kregen ruim 12.000 exemplaren van de eerste generatie een Nederlandse eigenaar. In zijn tweede gedaante was de auto een stuk minder populair, al ligt dat meer aan de intredende crisis en de verminderde populariteit van grote SUV's dan aan de kwaliteit van de auto. Dit heeft de Koreanen er niet van weerhouden om een geheel nieuwe Sorento te ontwikkelen. Met deze auto reden we rondom Barcelona.



In balans

Hoewel de nieuwe Sorento wel wat designtrekjes heeft van de vorige generatie, is de auto helemaal nieuw. Vooral door de bijzondere raamlijn tussen de C- en D-stijl en de opgelegde motorkap is de auto direct als Kia Sorento te herkennen. Hoewel herkenbaar, is het ontwerp van de derde generatie veel meer in balans dan zijn voorgangers. Het doet nu veel Europeser aan. Door de gestrekte lijn over de flank, de lagere daklijn en de grote grille op de hoge neus, ziet de auto er 'dik' uit. Zeker in combinatie met de fraai bruine parelmoer lak - Imperial Bronze - en 19 inch lichtmetalen velgen. Deze grote velgen zijn standaard als de Sorento in de topversie ExecutiveLine wordt besteld. Als de basisuitvoering wordt aangevinkt, is het een must om het standaard 17 inch lichtmetaal achteraf te vervangen. Door de grote buitenmaten lijken die velgen zeker een maat kleiner en zijn ze een behoorlijke dissonantie in het fraaie ontwerp. De achterzijde van de auto is wat anoniem vormgegeven, maar heeft wel stijlovereenkomsten met de Carens. Om de terreinwaardigheid van het model te benadrukken, zijn standaard op zowel de voor- als achterbumper zilverkleurige skidplates gemonteerd. De zwarte omranding van de

wielkasten en dito kunststof aan de onderzijde van de auto geven hem nog meer een robuuste uitstraling.



Grote stappen voorwaarts

Het is knap hoe Kia bij elke modelwisseling een enorme stap voorwaarts maakt. Niet alleen qua design, maar ook qua materiaalgebruik en beschikbare luxe. Stap je in de nieuwe Sorento, dan kun je je niet voorstellen dat het merk begin deze eeuw nog keiharde plastics gebruikte op een weinig inspirerend vormgegeven dashboard. Het interieur is niet alleen erg stijlvol, maar zit ook vol luxe en moderniteiten. Zo zijn de klokken helemaal digitaal en beschikt de meest luxe versie over een 8 inch touchscreen gecombineerd met een lekker klinkend Infinity-audiosysteem en allerlei veiligheidverhogende hulpsystemen. Dat wil niet zeggen dat de basisuitvoering karig uitgerust is. Dualzone climate control, een 7 inch touchscreen, navigatie, lederen bekleding, parkeersensoren rondom, een panoramadak en stoelverwarming voor Ã©n achter zijn een greep uit wat standaard geleverd wordt. Een zesde en zevende zitplaats zijn ook standaard. Dankzij de toegenomen wielbasis en totale wagenlengte, is de

binnenruimte enorm. Overal kunnen volwassenen ruim zitten, zelfs op de derde zitrij. Het kost wat klauteren, maar als je eenmaal zit, dan houd je het wel even vol. Door de aflopende daklijn zit je echter wel snel met je kruin tegen het hemeltje. Klap je de twee achterste stoelen in de vloer, dan ontstaat een bagageruimte van liefst 605 liter. Klap je de achterbank ook om, dan heb je een balzaal met een inhoud van 1662 liter tot je beschikking. Het interieur is afgewerkt met mooie, zachte kunststoffen. Op het dashboard zijn stiksels aangebracht waardoor het lijkt alsof het met leer is bekleed. Hoewel schijn bedriegt, ziet het er fraai uit en geeft het aan dat er met oog voor detail aan het ontwerp is gewerkt.



Automatische keuze

Toen we met de gefacelifte tweede generatie van de Sorento onderweg waren, viel ons de sterke 2.2 liter viercilinder in positieve zin op. Deze krachtbron is overgenomen uit de vorige generatie, maar niet voordat er nog wat meer vermogen en koppel uit gehaald is. Het resultaat van 200 pk en een koppel van 441 Nm is indrukwekkend en ruim genoeg voor de 1.853 kilogram wegende Sorento met automaat en

KM Kia Sorento 2.2 CRDi AWD ExecutiveLine

vierwielaandrijving. De standaardsprint moet geklaard kunnen worden in 9.6 seconden en bij 203 kilometer per uur is de koek op. In het motorenaanbod blijft de diesel voorlopig alleen. Een 2.4 liter grote benzinemotor is in enkele landen wel te verkrijgen, maar door de CO2-uitstoot van 205 gram per kilometer zou de auto hier onverkoopbaar worden. Koop je de Sorento voor het trekken van een aanhanger, dan moet je kiezen voor een handgeschakelde versie met of voorwiel- of vierwielaandrijving. Met een trekgewicht van 2.500 kilogram kan zelfs een grote paardentrailer achter de Sorento worden gehangen. Kies je voor de automaat, dan mag de auto 500 kilogram minder voorttrekken. De handgeschakelde 6-bak heeft naast het hogere trekgewicht meer voordelen. Zo is het gemiddeld verbruik een liter per 100 kilometer lager, is hij 80 kilo lichter en wordt de '100' bijna een seconde eerder aangetikt. Toch past de automaat beter bij het karakter van de Sorento. De zestraps automatische versnellingsbak schakelt soepel en bijna ongemerkt, daarnaast reageert hij rap en adequaat op een 'kick-down'.



Comfortabele Kia

Dat je met een slagschip van 4.78 meter lang en bijna 1.90 meter breed onderweg bent, merk je direct. De neus is wat onoverzichtelijk en als je niet beschikt over de 360° camera, is het maar gokken waar de neus zich bevindt. Door het hoge gewicht is de auto vooral comfortabel afgesteld. Hoewel de besturing vrij direct is en je behoorlijk voelt wat er onder de voorwielen gebeurt, nodigt de auto niet uit tot een potje stevig hoeken. Op lange stukken op de snelweg voelt de Sorento zich meer thuis en zal hij zeker niet teleurstellen. Daarbij is het stil in het interieur en hoor je enkel bij volle acceleratie dat er een dieselmotor onder de kap ligt. Door de soepele motor schakelt de automaat al vroeg naar de hoogste versnelling en haalden we - volgens de boordcomputer - op een representatieve testcyclus een verbruik van 7.5 liter per 100 kilometer. De handgeschakelde versie deed het een stukje beter met 6.3 liter.



Eten van twee walletjes

Positionering van de nieuwe Sorento is een lastig verhaal. Zelfs de ontwikkelaars van de auto zien concurrenten in zowel D- als E-segment SUV's. Kijk je puur naar de instapprijs, dan is de Sorento Ã©Ã©n van de duurste in het D-segment, maar juist de

goedkoopste in het E-segment. Qua afmetingen, zowel van buiten als van binnen, is Kia's vlaggenschip groot genoeg om de concurrentie aan te gaan met auto's als de Touareg en ML. Toch is het af te vragen of men over zou stappen van bijvoorbeeld een Mercedes-Benz naar een Kia. Kijk je een segment lager, dan bestaat de concurrentie voornamelijk uit auto's als de X-Trail en Outlander. Beide kosten ze flink minder, maar ze hebben een kariger basisuitrusting, hebben stukken minder binnenruimte en staan motorisch flink op achterstand ten opzichte van de Sorento. Kia Nederland verwacht van de derde generatie Sorento dit jaar zo'n 200 auto's te verkopen. Kijkende naar zijn waslijst aan kwaliteiten moet dat zeker mogelijk zijn.

Plus

- + Fraai design
- + Comfortabel rijgedrag
- + Veel binnenruimte voor relatief weinig geld

Min

- Hoge instapprijs
- Derde zitrij lastig te bereiken
- Zwaargewicht