

Kia Sorento (2002 - 2009)

Hoog en droog

Autotest | De laatste generatie terreinauto's heeft meer weg van een comfortabele en ruime reisauto met extra's dan een puur werkpaard. Juist daarom worden dergelijke auto's aangeduid met de term SUV, ofwel Sports Utility Vehicle. De trend is dat een dergelijke SUV prestigieus en logischerwijs stevig geprijsd is. Kia breekt met deze regel door een ruime en luxe SUV aan te bieden tegen een opvallend bescheiden prijs. Kan Kia het offensief aan middels de Sorento?

Als de test begint heeft Amsterdam te lijden van wateroverlast. Veel straten staan blank of alleen de linker rijstrook is beschikbaar. Op de rechter rijstrook staan tot enkele decimeters water. Wat normaal tot extra vertraging leidt, is nu alleen maar leuk! Want het lijdend voorwerp van deze test gaat letterlijk geen zee te hoog en heeft de weg voor zich alleen. Nadat voorzichtig is afgetast of deze Kia geen watervrees heeft, worden de plassen al snel groter en de snelheid hoger.

Uiteindelijk spat het water tot boven het dak van de auto op en slaat een heuse boeggolf over de motorkap om met een plof tegen de voorruit uiteen te spatten. De geparkeerde auto's krijgen tegelijkertijd een gratis wasbeurt met de complimenten van Kia! Deze waterpret mag lijken op spelen, maar het toont tegelijkertijd aan waar auto's als deze toe in staat zijn. Een SUV is op de eerste plaats een ruime personenauto, maar verradt de afkomst van de terreinauto zeker niet en dat komt nu goed van pas.

Groots

Toch is de Sorento zo ontworpen dat de auto meer weg heeft van een bijzonder grote en hoge personenauto, dan van een pure terreinauto. Dat zorgt in eerste instantie voor verwarring. Alhoewel Kia's sterkste punt altijd de lage prijs is, lijkt deze Sorento in eerste instantie niet goedkoper dan de concurrentie. Het misverstand wordt snel de wereld uitgeholpen als de testrijder heel letterlijk neerkijkt op een SUV die in een eerdere test nog indrukwekkend groot leek. Dan blijkt de Sorento een aantal maatjes groter te zijn dan het oog wil doen geloven. De

Sorento is groot, heel groot en mikt daarmee niet zomaar op de SUV-markt, maar op het absolute topsegment waarin de dienst tot nu toe voornamelijk wordt uitgemaakt door een handje vol Duitsers. De verhoudingen van onder andere de koplampen en de wielkasten zijn bij de Sorento echter zo gekozen dat de auto relatief bescheiden oogt. Ook de uitvoering met twee kleuren lak maakt de Sorento behalve fraai ook minder kolossaal.



Wie instapt merkt opnieuw hoe groot de Sorento eigenlijk is. Hier wandelt de bestuurder niet naar binnen zoals bij andere hoge auto's, maar is een zekere klim nodig. Alleen vrachtwagenchauffeurs zitten nog hoger. Alsvanzelf waant de Sorento-rijder zich koning van de weg en kijkt op alles en iedereen neer vanuit een ruim en fraai verzorgd interieur. Het dashboard is gemaakt van twee tinten grijze kunststof met daarbij precies op de juiste plaatsen strips van

chromen en hout (dat niet als Koreaans plastic met houtmotief aandoet) om de nodige warmte en chique uitstraling te geven.

De ruimte is, zoals te verwachten, enorm. De zit voorin is prima, maar wie achterin gaat zitten wordt bijna overrompeld door de hoeveelheid been- en hoofdruimte. De driezitsbank thuis heeft minder plek. En dan te bedenken dat achter die achterbank ook nog eens 890 liter bagageruimte is te vinden. Een mooi compliment is bovendien dat een proefpersoon die in een vergelijkbare auto wagenziek werd, na een lange rit in de Sorento nergens last van had.

Terreinrijden

Om te onderstrepen dat de Sorento in de hoge klasse van de SUV's thuis hoort, wordt de auto geleverd met forse motoren. Bij introductie is alleen een 2.5-liter diesel beschikbaar, later volgen een 2.4 en 3.5 liter benzinevariant. De keuze om te beginnen met een dieselmotor is een dankbare, want voor veel leaserijders vormt een auto als deze een alternatief voor de gewone sedan. Bovendien is de diesel sterk, wat van pas komt bij het trekken van een aanhanger (tot maximaal 2.800 kg) en serieus terreinrijden. Afhankelijk van de gekozen uitvoering, wordt de Sorento geleverd met permanente vierwielaandrijving of handmatig in te schakelen vierwielaandrijving.

In het terrein verdient het de aanbeveling de automaat in "LOW" te gebruiken, want de dieselmotor levert zo veel vermogen dat het risico bestaat dat de Sorento zich in "DRIVE" spontaan ingraaft. Bovendien staat de auto standaard niet op terreinbanden en zit het profiel al snel vol modder of zand. De prestaties bij een aantal eenvoudige proefjes in een terrein van zand en modder zijn veelbelovend voor een Sorento op echte terreinbanden. De vierwielaandrijving van een SUV is echter vooral bedoeld voor gevallen als de extreme regenval zoals bij aanvang van de test.

Terug op het asfalt toont de 2,5-liter diesel zich een prima allrounder. Bij koude motor zijn wat typische dieselgeluiden hoorbaar, maar hoe warmer de krachtbron wordt hoe stiller en soepeler. De prestaties zijn voldoende tot ruim voldoende. Als haast gewenst is, zijn alle 1.959 kg Sorento als eerste weg bij het

verkeerslicht (alhoewel Kia in alle talen zwijgt over de sprinttijd van 0 naar 100 km/u).



Op de snelweg blijft de diesel laag in de toeren, is de auto stil en een stuk zuiniger dan de fabrieksopgave wil doen geloven. De banden die in het terrein tekort kwamen dragen nu bij aan het comfort en zijn niet of nauwelijks hoorbaar, hetgeen wel eens anders is met auto's als deze.

Personenauto

Fabrikanten doen er alles aan een SUV dezelfde rijeigenschappen mee te geven als een gewone personenauto. Kia is hier redelijk in geslaagd. Nog altijd is duidelijk merkbaar dat dit een grote en hoge auto is, maar de Sorento heeft voor een SUV een vertrouwenwekkend weggedrag. Het rijgedrag vormt een ongebruikelijke en onwennige combinatie van een uitzonderlijk lichte en indirecte besturing met een stevig afgeveerd onderstel. Terwijl de communicatie via het stuurwiel vrijwel nihil is, heeft de bestuurder via het onderstel prima gevoel met de auto. Deze ongewone combinatie zal de ene bestuurder minder prettig ervaren terwijl het voor een ander een droom kan zijn die uitkomt.

Uiteraard is te merken dat de Sorento overhelt in de bochten, maar dankzij het stevige onderstel blijft de auto in het spoor. Ook bij korte snelle bochten of bewust onhandige stuurcorrecties is de Sorento niet zomaar uit evenwicht te brengen. Alleen bij een veel te hoge bochtsnelheid is de Sorento uit balans te

brengen, waarna het een goed stuurman vergt om alle twee ton Kia weer in het rechte spoor te krijgen. De remmen zijn uitstekend op hun taak berekend (ook bij extreme regenval) en dragen bij aan het gevoel van vertrouwen dat de auto geeft.

Ergonomie

Heeft de Kia Sorento dan helemaal geen nadelen? Jawel! Die zijn voornamelijk te vinden in kleine missers op het gebied van ergonomie. Zo wordt de cruise-control op het stuurwiel bediend, maar moet deze met een aparte knop links van het stuurwiel worden geactiveerd. Terwijl de meeste functies een verklikkerlichtje in de knop zelf hebben, heeft onder andere de achterrautverwarming juist een lampje bij de snelheidsmeter.

De klimaatcontrole werkt niet goed samen met de airconditioning, waardoor het niet mogelijk is tegelijkertijd de verwarming te gebruiken voor een aangename temperatuur en de airconditioning om beslagen ramen te voorkomen. Verder zullen lange bestuurders ervaren dat de gordel iets te laag zit en de handrem akelig dicht bij de knieholte komt als de benen worden opgetrokken wanneer de cruise-control het werk overneemt. Tenslotte mist de Sorento een boordcomputer, alhoewel de buitentemperatuur is af te lezen van het klimaatcontrolesysteem en in de dakconsole een kompas, hoogtemeter en luchtdrukmeter zijn te vinden.

Het zijn echter allemaal kleine dingen die gewenning vragen en geen reden vormen om niet voor de Sorento te kiezen. Want in de testperiode heeft deze grootste Kia zich keer-op-keer weten te bewijzen. Op de snelweg vormt de Sorento een alternatief voor een luxe reisauto terwijl de auto zich al op standaard banden aardig weet te redden in het onverhard. Het is tijdens de wateroverlast in Amsterdam, waar letterlijk en figuurlijk wordt bewezen dat de koper geen geld als water nodig heeft om een full size SUV te kunnen rijden.



Conclusie

Kia mikt met de Sorento op de allerhoogste klasse van de SUV-markt. Daarbij is de Kia minimaal een derde en in vergelijking met andere auto's de helft voordeliger in aanschaf. Het prijsverschil kan worden gevonden in een compleet maar minder overdadig uitrustingsniveau en een aantal minder gelukkige keuzes op het gebied van ergonomie. Als het echter gaat om ruimte en rijeigenschappen dan levert Kia met de Sorento een prima stuk werk. ■



Specificaties

Kia Sorento (2002 - 2009) 2.5 CRDi Adventure automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	457 x 186 x 172 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.959 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.800 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	890/1900 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	2495 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 3800 tpm
Koppel	320 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,5 sec.
Topsnelheid	168 km/u
Verbruik gemiddeld	8,9 l / 100 km
Verbruik stad	11,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 39.695,-
Prijs instapmodel	€ 29.695,-