



Michel van Breugel
20 september 2008

© Rijtesten.nl

De eerste?

Wie kwam er nu het eerst met een middenklasse terreinwagen, die ook geschikt is voor de weg? Het blijft een gevecht tussen Kia, Hyundai, Mercedes en BMW. Ook Toyota was er met de RAV-4 vroeg bij. Het feit is wel dat Hyundai en Kia de eerste merken waren die een betaalbaar alternatief op de markt hebben gezet. Hierdoor was al snel een trend begonnen, namelijk dat van de SUV oftewel Sport Utility Vehicle. Bijna ieder automerk heeft tegenwoordig wel een SUV in zijn programma, en zo niet, dan willen ze er snel bij zijn. SUV's zijn hot.

De ontwerpers en ingenieurs in Korea hebben hun best gedaan bij hun SUV op maat, de Sorento. In huidige outfit is hij wat dikker en moderner geworden dan toen hij in 2002 op de markt kwam. Belangrijke kenmerken van deze SUV blijven toch de luxe uitrusting, vierwielaandrijving en een stoere look. Ook al mag hij wel eens uitgelaten

KM Kia Sorento 3.3 V6 X-clusive

worden in onverhard terrein, de meeste tijd zal hij doorbrengen op de Nederlandse snelwegen. De Kia Sorento lijkt op een Europese tekentafel te zijn ontworpen wat in combinatie met zijn value-for-money instelling toch een enorm succes tot stand heeft gebracht.



© Rijtesten.nl

Lekker dik

Kia heeft sinds de introductie van de Sorento het merk beter op de kaart weten te zetten in ons land. De Sorento ziet er uit als een dure en dikke SUV, maar heeft sinds zijn introductie een heel vriendelijk prijskaartje. De vernieuwde Sorento, vanaf begin 2006 is hij licht gefacelift, is dikker geworden door het gebruik van een verbredingsset. Tevens werd het logo aangepast aan de laatste wijzigingen in de opvallende grille. Ook de koplampen en achterlichten werden aangepast, deze werden hoekiger en robuuster en geven de Sorento hierdoor een dynamischer aanblik.

Het geteste model is een Special Edition die door de importeur is besteld in 'Clear White' metallic lak. Doordat de bumpers en stootstrips ook in deze kleur zijn gespoten is dit een uiterst fraaie kleurstelling. Daar dragen ook de donker getinte ramen in mee die hierdoor een groot contrast vormen. Vaak zien we de Sorento rijden in een two-tone samenstelling waarbij de onderste helft een donkere carrosseriekleur heeft. De gereden uitvoering is als extra ook voorzien van 18" lichtmetaal, 17" is standaard.

Op alle fronten heeft de Koreaanse SUV iets weg van de ML-klasse van Mercedes-Benz. Dit kunnen de Koreanen opvatten als een compliment, de ML is immers een statement in zijn klasse. De Sorento heeft ook een voorkant die gekenmerkt wordt door een hoge grille, een dikke voorbumper met geïntegreerde mistlampen en grote heldere koplampen. De achterzijde ziet er wat anoniemer uit, de lichtunits hadden op elke willekeurige SUV kunnen zitten. De glazen achterklep kan afhankelijk van de achterdeur geopend worden, gemakkelijk om snel klein spul achterin te werpen.



Custom Made

Het binnenste van de Sorento gaat ook al vanaf 2002 mee, wat ook merkbaar is gezien het design. Het dashboard is strak van lijn en heeft een verhoogde middenconsole. Deze biedt plaats aan de bedieningsknoppen van de automatische airconditioning en de Pioneer dvd-speler met navigatiesysteem. Dit later ingebouwde systeem werkt prima, maar maakt gebruik van een touchscreen met nogal kleine toetsen. Niet zo gebruiksvriendelijk dus. Ook is het afwerkingsniveau van dit 7"-scherm niet de kwaliteit die gewenst is in dit soort auto's. De klokkenwinkel is in de Sorento eenvoudig, maar uiterst functioneel. Ook 's avonds is deze door goede verlichting prettig afleesbaar. Helaas missen we een boardcomputer en een buitentemperatuurmeter. Kia heeft wel aan het plafond, bij de binnenspiegel, een kompas en een afstand-tot-lege-tank meter geplaatst. De algemene afwerking heeft Kia in de Sorento redelijk voor elkaar. De wat hard aanvoelende middenconsole is het enige materiaal dat

hier enigszins afbreuk aan doet.

De ruimte in de Sorento is behoorlijk groot. De auto heeft een lengte van maar 4,60 meter, wat bijvoorbeeld 10cm korter is dan de onlangs geteste Audi A4 Avant. Zo bezien lijkt de Sorento wel een grote auto, maar valt het in praktijk erg mee. Het lekkere van SUV's is de hoge zit waardoor je bijna naar binnen moet klimmen om op de hoge stoelen te kunnen komen. De stoelen zitten redelijk goed, maar zijn vrij vlak. Hierdoor schuif je gemakkelijk naar de zijkant van de stoel bij wat fanatieker bochtenwerk. Voor in de winter kunnen de voorstoelen worden verwarmt met de stoelverwarming. De hoge zit zorgt voor een goed overzicht op de weg en naar het overig deelnemend verkeer en je waant je een koning op zijn troon. Deze hoge zit is één van de kenmerken van de Sorento waardoor het model zo populair is geworden. Niet alleen voorin, maar ook achter heb je niets te klagen in deze Koreaan. Er is meer dan voldoende been- en hoofdruimte op de achterbank te vinden. De achterbank zelf kampt met hetzelfde probleem als de voorstoelen: ze zijn erg vlak en daardoor glad. Het custom made leren interieur is noemenswaardig, dit is speciaal voor deze editie in de Sorento gezet. De gecombineerde wit met zwart lederen stoelen zijn misschien wat besmettelijk, maar komen mooi naar voren samen met het exterieur.

De veelzijdige laadmogelijkheden - altijd al een sterk punt van de Sorento - zijn bewaard gebleven. De achterbank is nog steeds neerklapbaar in een 60/40 verhouding. Daarnaast zijn de zitting en leuning neerklapbaar zodat een volledig vlakke laadvloer ontstaat. Verder hebben alle uitvoeringen standaard een achterraut die onafhankelijk van de achterklep te openen valt. Ook de bagageruimte mag er met zijn afmetingen zijn, hier kan aan 486 liter bagage in worden meegenomen. De bereikbaarheid van de kofferruimte is gemakkelijk dankzij de grote achterklep die lekker ver opent.



© Rijtesten.nl

King of the Road

Het rijden in een SUV blijft toch altijd weer een aparte ervaring. Je zit hoog, kijkt over menig weggebruiker heen en geeft je al snel het ‘œking of the road’-gevoel. Ook het weggedrag is anders dan bij conventionele auto’s. Zo heeft de Sorento een starre achteras, maar weet dat tijdens het rijden toch redelijk te verbloemen. De Koreaan is tevens voorzien van vierwielaandrijving waarbij op de normale stand de krachten van de 4WD worden verdeeld over voor- en achteras, afhankelijk van de grip op de wielen.

Zoals gezegd heeft de Sorento een starre achteras, waarbij het chassis een klassiek ladderchassis is. De SUV wordt hierdoor stijver en tegelijkertijd terreinwaardiger. Het nadeel van deze constructie is dat het wagengewicht behoorlijk hoog wordt. Kia heeft voor de Europese markt het onderstel van de Sorento laten aanpassen, echter heeft dit

niet geresulteerd in een strakker onderstel. De Sorento is nog steeds veel te deïnerig. Opvallend is hierbij wel dat hij forse opstakels zoals verkeersheuvels met gemak neemt. De Koreaan helt flink over en heeft na een bocht moeite met zijn balans terug te vinden. Zo gaat het stuurwiel niet automatisch terug in de middenstand wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken. De besturing is ook niet van het kaliber "fijngeslepen". Wat ten eerste opvalt is het grote aantal slagen dat je moet maken om de grote SUV de hoek om te krijgen. Daarbij draait het stuur wel erg licht maar is elk contact met de voorwielen verdwenen. Het kunstmatige stuurgevoel verandert in de middenstand zelfs tot dood.

De hoge zit en de soepele en stille motor maken de Sorento tot een redelijk comfortabele auto. Op elk soort wegdek voelt de Sorento zich thuis. De gereden 3.3 V6 heeft een vermogen van 248 pk en is gecombineerd met een vijftraps automaat. Het gaspedaal vol intrappen heeft tot gevolg dat de automaat eerst nadenkt, en dan pas naar actie overgaat. Even terugschakelen zit er in de Sorento dus niet in. Met de hand schakelen accepteert de bak ook, al moet dat met een korreltje zout genomen worden. Bij te vroeg opschakelen weigert de bak gewoon je commando's te volgen. Met dit vermogen verwachten we veel, in de praktijk valt dit erg tegen. De 9,2 seconden van de fabrieksopgave geloven we niet direct. Vooral de automaat gooit hier roet in het eten zoals gezegd. Het wagengewicht zal hier ook parten spelen. Eenmaal op snelheid is de rust aan boord terug en is het best een relaxte reisgezel. Daarbij is noemenswaardig dat de zescilinder een erg mooi geluid fabriceert, dat zelfs richting de sound van een achtcilinder gaat. Vooral bij lage toeren is dit een genot voor de oren, bij hogere toeren is de krachtbron wat rumoerig.

Sinds 2002 staat de Sorento al bekend om zijn rijke brandstofconsumptie. Met een benzineprijs van rond de â,-1,25 per liter schreeuwde niemand dat echt van de daken. Gezien de prijs van de brandstof het laatste jaar met 30% is gestegen beginnen de critici hierover te spreken. Bij de Sorento 3.3 V6 niet geheel onterecht, het verbruik is in deze versie gewoonweg erg hoog. De fabriek geeft gemiddeld verbruik van 10.8L/100km op, wij kwamen in onze testperiode beduidend hoger uit: 16,8L/100km. Indrukwekkend is de trekkracht die de Sorento kan genereren. Zowel deze krachtbron,

KM Kia Sorento 3.3 V6 X-clusive

als de diesel, kan een aanhanger van maximaal 3500kg achter zit meeslepen. Dit is het hoogste aanhangergewicht in zijn klasse.



© Rijtesten.nl

Stoer is het woord

Bij zijn debuut was iedereen erg enthousiast over deze nieuwe Koreaanse SUV. Eindelijk een betaalbare SUV die naast de Hyundai Sante Fe een groot deel van dit segment uit de grond wist te stampen. Sinds die tijd steeg ook de populariteit in dit segment. Niet onterecht, de vanafprijs lag iets boven de 27 mille en was daarbij relatief een koopje. Sinds die tijd is Kia verder gegaan in de ontwikkelingen en heeft vrij snel daarna ook een kleiner model, de Sportage, het licht gezien. Kia heeft hierdoor twee volwaardige SUV's op de markt waarbij het merk onlangs beide modellen heeft geüpdate. De nieuwe Sorento is al in het wild gespot en laat waarschijnlijk niet lang op zich wachten.

De Sorento is een volwaardige SUV en heeft voldoende in huis om te overleven in zijn klasse. Hij voldoet aan de eisen die men aan dit soort modellen stelt: luxe, comfort, en dikke stoere uitstraling en een klein beetje terreincapaciteiten. Ook een hoge instap staat op menig lijstje bovenaan.

Een kanttekening van de Sorento is zijn huidige prijs. De 2.4-liter is niet meer leverbaar waardoor er alleen een zescilinder benzine leverbaar is, naast de 2.5-liter diesel. De vanafprijs is hierdoor gestegen naar â,-35.000. Dit is toch een hoop geld en bovendien maar een â€~vanafprijsâ€™™. Zo is dit geteste model voorzien van diverse opties wat de prijs opschroeft naar de halve euroton. Deze prijsverhoging kan naar ons idee de Sorento nog wel eens gaan nekken, als je kijkt dat bijvoorbeeld concurrenten als een Chevrolet Captiva voor 31 mille en de Nissan X-Trail zelfs vanaf 28 mille de showroom mag verlaten.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Ruimtelijk
- + Stoer voorkomen
- + Nette afwerking

Min

- Veel te stug
- Doods stuurgedrag
- Dorstig