Bjorn Blokzijl
28 oktober 2012

Meer dan een facelift

Slechts drie jaar geleden reden wij met de splinternieuwe Kia Sorento, die zijn succesvolle - maar matig rijdende en afgewerkte - voorganger moest doen vergeten. Op het gebied van rijeigenschappen, afwerking en design heeft de huidige generatie Sorento de klus geklaard, maar de verkoopcijfers van de eerste generatie zijn niet meer gehaald. Om het tij te keren is de Sorento niet alleen bijgepunt aan de buitenzijde, maar zijn ook het onderstel en interieur aangepakt. Zowel zichtbaar als onzichtbaar is Kia's troef in het SUV-segment behoorlijk veranderd. Hoewel zijn naam is afgeleid van het Italiaanse Sorrento, reden we de gefacelifte Sorento niet in ItaliÃ«, maar rond het Spaanse Barcelona.

Kleine aanpassingen doen veel

Hoe een auto met kleine aanpassingen een heel andere look kan krijgen, bewijst de Sorento. Aan de voorzijde vind je een kleinere grille met het nieuwe familiegezicht, scherper getekende koplampunits en rechtopstaande rechthoekige mistlampen - net zoals bij de Picanto. Geheel aan de achterzijde is het verschil met zijn voorganger een stuk groter. Is de voorkant nog direct als een Sorento herkenbaar, de nieuwe ranke achterlichtunits en geheel anders gemodelleerde achterklep geven de auto een totaal andere look.

De ontwerpers van het Koreanse merk hebben goed geluisterd naar de kritieken die er waren op de plompe achterlichtunits van vÃ³Ã³r de facelift en hebben qua vorm veel meer weg van de nieuwe producten van Kia - zoals de nieuwe cee'd. Aan de zijkant van de Sorento is weinig veranderd, op andere 17 en 19 inch velgen na. Zeker de 19 inch

velgen staan de auto goed, maar ook de kleinere standaard lichtmetalen velgen misstaan niet.

Kwaliteitsslag

Ook van binnen zijn de zichtbare wijzigingen beperkt gebleven. De basisvormen van het dashboard zijn gelijk, al is de kwaliteit van veel materialen een stuk beter en is zo her en der de uitstraling verbeterd. Anders dan bij het model van vÃ³Ã³r de facelift zijn de gebruikte materialen prima in orde en zijn de naden tussen de verschillende panelen klein en gelijk. Wat het kwaliteitsgevoel extra versterkt, zijn de chroomranden rond de ventilatieroosters, de audiobediening en de pook van de automatische versnellingsbak. Gebleven zijn het prettig vastpakkende stuurwiel en de lekker zittende stoelen, die ook bij een wat 'sportiever' rijgedrag veel ondersteuning bieden.

De gereden combinatie van vierwielaandrijving en het 'Plus Pack' is niet in Nederland leverbaar. Enkel het 'Super Pack' is de verkrijgbare uitvoering als je zowel een automaat als 4WD verlangt. In deze uitvoering - in combinatie met de dieselmotor - kost de auto een lieve somma van 57.000 euro, al ontbreekt het je dan aan niets. Stoelverwarming en -ventilatie, parkeersensoren, lederen bekleding, navigatie met een achteruitrijcamera, climate control en een groot TFT-scherm tussen de klokken voor diverse informatie is een kleine greep uit de lange lijst van de standaarduitrusting van de duurste uitvoering. Enkel een panoramisch zonnedak en een derde zitrij zijn los te bestellen opties.

Verrassend in veel opzichten

'Sportief' rijgedrag, dat lijkt met het testverslag van de prefacelift Sorento in het achterhoofd iets dat niet past bij deze auto. Maar zoals gezegd is niet alleen het

uiterlijk aangepakt, maar is ook het onderstel sterk verbeterd. Omdat Kia en Hyundai tot hetzelfde concern behoren, profiteert de Sorento van de nieuwe technieken waar de meest recente generatie van zijn zuster Santa Fe van voorzien is.

Het resultaat van de aanpassingen aan het onderstel en stuurinrichting zijn indrukwekkend. Omdat we over fraaie bergweggetjes reden in het Spaanse land, konden we de wegligging, het stuurgevoel, het stuurgedrag, remmen en de motor - in dit geval de bijna 200 pk sterke diesel - perfect aan de tand voelen. Geen moment hebben we ons verveeld. Al vanaf een laag toerental is het volledige koppel - 437Nm bij 1.800 toeren per minuut - beschikbaar en de automatische versnellingsbak schakelt snel en soepel op en terug om het vermogen van de motor optimaal te benutten.

Niet alleen de sterke motor in combinatie met de automaat verraste ons op steile hellingen, maar ook het directe stuurgedrag, het strakke weggedrag en de bijterige remmen konden ons op de slingerende wegen bekoren. Al staat de Sorento een stuk hoger op z'n pootjes en lijkt het tegenstrijdig, qua rijdersauto is deze auto een stuk beter dan zijn broertje in het D-segment, die wij dezelfde dag ook reden. Al konden we geen realistisch testverbruik noteren, de opgegeven 6,8 liter per 100 kilometer lijkt ons - voor een auto van 1.800 kilo - zelfs in het vlakke Nederland niet haalbaar.

Een stap richting 'premium'

Om nog eenmaal terug te komen op het testverslag van drie jaar geleden: als Ã©Ã©n van de pluspunten noemden we de lage vanafprijs van deze auto. Door de CO2-taks, de verbeteringen aan zowel het onderstel als het interieur en de verbeterde standaarduitrusting, is de Sorento niet meer de goedkope aanbieding die hij was. Toch doet hij het ten opzichte van zijn directe concurrenten op het gebied van prijs-kwaliteitverhouding nog steeds erg goed. Niet alleen wanneer je kiest voor een Sorento met dieselmotor, vierwielaandrijving en het Super Pack, maar zelfs in de basisuitvoering is deze auto een topper op gebieden waar voorheen enkel de premiummerken in uitblonken.

Plus

+ Goed geslaagde facelift
+ Strakke wegligging en stuurgedrag
+ Krachtige motor

Min

- Niet meer de goedkoopste
- Fabrieksopgave verbruik lijkt onhaalbaar