Joep de Heer
14 mei 2021

Slagschip met slimme keuzes

De eerste generatie Kia Sorento was razend populair in Nederland. Veel auto voor een zeer schappelijk bedrag bleek een succesvolle combinatie, wat resulteerde in de maandelange levertijd van het model. Nu, bijna twintig jaar later, gooit de vierde generatie van de Sorento het over een andere boeg dan zijn voorgangers. De auto oogt massiever en robuuster dan ooit en verschijnt met een compleet nieuw onderstel en slimme elektrotechniek. Grote auto's rijden in Nederland is onaantrekkelijk door de BPM die berekend wordt over de CO2-uitstoot in gram/km. Dat is bij Kia niet onopgemerkt gebleven, generatie drie van de Sorento had behoorlijk te lijden onder deze regels. Waar we in 2016 tijdens de test van de Sorento een uitstoot van 177 g/km noteerden, verklappen we nu alvast dat deze nieuwe Sorento PHEV wegkomt met 38 g/km. Is dit genoeg om de Sorento weer een verkooptopper te maken?

Groeten uit Amerika

Liefhebbers van auto's met een Amerikaans uiterlijk kunnen vanaf nu hun hart ophalen bij de Sorento. Het massieve en stoere uiterlijk toont krachtig en komt in delen overeen met de Kia Telluride; een grote broer van de Sorento die gericht is op de Verenigde Staten. De grote zwarte grille, die door Kia de 'Tiger Nose' wordt genoemd, is de grootste van alle Kia's die momenteel op de Nederlandse markt verkrijgbaar zijn. De hoekige verlichting en zwarte panelen op het front passen goed bij het gehele karakter van de auto.

Aan de zijkant valt vooral de omgedraaide haaievin op de C-stijl op. Een herkenbaar detail dat Kia ook gebruikt op de ProCeed. Met een lengte van 4810 mm is de auto langer dan de Seat Tarraco en bijna net zo lang als de Volkswagen Touareg. De achterzijde met rechtopstaande achterlichtunits accentueert de hoogte van 1800 mm. Niet zo origineel zijn de neppe uitlaatstukken, de echte uitlaat zit namelijk keurig verborgen achter de bumper.

Onder het testmodel vinden we een velgmaat van 19 inch. Deze velgmaat wordt geleverd op de twee duurste uitrustingsniveaus. 17 inch is ook leverbaar. Nadeel van deze kleinste velgmaat is dat ze wegvallen onder het grote formaat van de gehele auto.

Zee van ruimte

De flinke afmetingen aan de buitenzijde laten zich vertalen in een zeer ruim interieur. Met zeven beschikbare plaatsen word je al snel de populairste voetbalvader/moeder. En de twee personen op de achterste rij komen er niet eens zo bekaaid vanaf. Er is namelijk voor vrijwel iedere zitplaat persoonlijke aircobediening plus ventilatieroosters, een usb-aansluiting en een bekerhouder beschikbaar. Zo wordt een vakantierit naar Zuid-Frankrijk plots een stuk dragelijker voor passagiers en bestuurder. Eerlijk is eerlijk, de laatste zitrij zal onder volwassenen vanwege de ruimte niet de populairste plek zijn om te vertoeven. Ook is de inhoud van de kofferbak niet de meest ruime in zijn soort als alle stoelen bezet zijn. De achterste zitrij kan slim en snel worden weggeklapt, zodat er een platte laadvoer ontstaat waar men 902 liter aan bergruimte ter beschikking heeft. Voor een bezoek aan een woonwinkel draait de Sorento ook zijn hand niet om;

met twee neergeklapte zitrijen creÃ«er je namelijk een ruimte van 2.085 liter. Voldoende voor een BILLY kast of meerder POÃ„NG fauteuils. Nog niet genoeg? Een aanhanger tot een gewicht van maximal 1.500 kg trekken is ook mogelijk voor de Sorento.

De bestuurder van de Sorento kijkt uit over twee schermen. Achter het stuur in de vorm van tellers voor de belangrijkste informatie en bovenaan het middenconsole voor de infotainment. De informatie is duidelijk en snel te vinden. Helaas zijn de mogelijkheden tot personalisatie beperkt en zal je het veelal moeten doen met de standaardindeling van Kia. Voor de bediening van het klimaat biedt Kia nog steeds fysieke en heldere knoppen. De klassieke schakelpook heeft het veld moeten ruimen voor een ronde draaiknop waarmee de automatische transmissie te bedienen is. In Nederland zal de Kia niet geleverd worden met handgeschakelde bak vanwege de tussenkomst van elektromotoren.

Voelt groot

Dat je met een auto van formaat op pad bent weet de Sorento tijdens het rijden maar

deels te maskeren. Tijdens het optrekken verhult de auto veel, maar eenmaal in de bocht is duidelijk merkbaar dat we niet met een Sportage op weg zijn. Liefhebbers van een strakke en sportieve rijstijl kunnen we doorverwijzen naar de ProCeed. De Sorento laat zich van zijn beste kant zien als we er rustig mee door het verkeer rijden. De 1.6 T-GDi benzinemotor en elektromotor hebben een goed huwelijk en werken fijn samen. Bijna onmerkbaar wordt er overgeschakeld tussen beide krachtbronnen. Met een gecombineerd vermogen van 265 pk kom je weinig te kort. Wil je dan toch een keer een stoplichtsprint doen, dan brengt de auto met een gewicht van bijna 2 ton je in 8,7 seconden van stilstand tot 100 km/u.

De Sorento is in Nederland enkel te krijgen met hybridetechniek. Je zal begrijpen dat dit een gunstig effect heeft op de uitstoot van het model en daarmee de prijs. Daarover later meer. Er zijn twee hybridevarianten leverbaar. De 'normale' hybride (HEV) verkrijgt zijn energie door het terugwinnen van remenergie en het uitrollen en gebruikt deze vooral tijdens acceleratie. De Plug-in hybride (PHEV) werkt volgens hetzelfde principe, maar heeft een grotere accu met meer capaciteit, meer vermogen Ã©n kan met een stekker worden opgeladen. Met een laadvermogen van 1-fase AC kan er zo'n 3,3 kW worden geladen in de batterij van 13,8 kWh. Na 4 uur laden aan de laadpaal zal je wegrijden met een volle accu. Hiermee kan je volgens Kia 57 puur elektrische kilometers ver mee komen. In de praktijk mag je hier gerust een paar kilometer van aftrekken, wij kwamen tot een bereik van 44 volledig elektrische kilometers.

Goed geprijsd

We schreven het al; de vorige generatie Sorento prijsde zich door de hoge BPM volledig uit de markt. Daar is dankzij de hybridetechniek slim door Kia op ingespeeld. De Hybrid zonder stekker staat vanaf 45.995,- euro bij je op de oprit. De PHEV zal je een kleine 4.000,- euro extra kosten. Standaard zijn er door Kia al veel accessoires en opties in de auto geplaatst. Via de DynamicLine en de DynamicPlusLine komen we bij het topmodel ExecutiveLine, die mee mag tegen een prijs van 58.595,- voor de PHEV variant.

De concurrentie van de zevenzitter is niet ruim bemeten. We noemden de Seat Tarraco die qua formaat dicht in de buurt zit, evenals de Skoda Kodiaq. De vanafprijs van de Tarraco ligt rond de 37k, maar vol uitgerust scheelt de auto slechts enkele tientjes met de Sorento. Voor hybridetechniek in combinatie met veel stoelen kan je ook terecht bij Volvo met hun XC90. De vanafprijs ligt dan wel ruim 40.000 euro hoger.

Veel voor weinig

Een zeer slimme zet van Kia om de Sorento te voorzien van hybridetechniek. Op deze manier blijft het mogelijk dat auto's van dit formaat en gewicht nog steeds kunnen rondrijden in Nederland. Waar we de vorige Sorento terugvonden in de hoogste BPM categorie, valt de nieuwe juist in Ã©Ã©n van de laagsten. Dit resulteert voor de PHEV in een BPM van 1.152,- euro en voor de HEV 6.710,- euro. Gelukkig is de hybridetechniek niet het enige slimme punt van de Sorento. De auto biedt veel praktisch ingedeelde ruimte, fijne materialen en veel actieve veiligheidssystemen. Minpunt is dat Kia het hoge gewicht tijdens het rijden niet goed naar de achtergrond heeft weten weg te filteren. Gaan we het geheel tegen elkaar wegstrepen, dan kunnen we niets anders concluderen dan dat je heel veel auto krijgt voor een heel schappelijke prijs. En die conclusie lijkt gevaarlijk dicht in de buurt te komen van de eerste generatie Sorento die te boek stond als een echte verkooptopper. Of deze vierde generatie het ook zo ver gaat schoppen zal de tijd moeten uitwijzen.

Plus

+ Zee van ruimte
+ Krachtig design
+ Hybrid slimme keuze

Min

- Overhellen in bochten
- Personalisatie minimaal