

El Kia Sorento cambia completamente su estética

Lanza - 08/03/2010

Aunque KIA no lleva ni una década comercializando el Sorento, éste, el todoterreno más grande de la gama, intentará conservar a sus fieles clientes cambiando por completo su estética, mejorando mucho sus capacidades en carretera y... diciendo adiós a la reductora.

Para bien o para mal, un Sorento ya no será el mismo coche. Primero porque su bastidor ha sido sustituido por un chasis monocasco autoportante en esta generación. Segundo, porque ya no hay reductora, el elemento principal que lo mantenía muy vivo diferenciándolo de la competencia. Ahora, además, la carrocería va bastante más pegada al suelo, su peso es bastante menor (más de 200 kilos de diferencia) y en consecuencia las prestaciones son de otro nivel más evolucionado.



El nuevo Sorento seguirá ofreciéndose en versiones 4x2 y 4x4, con bastante prioridad a la segunda de ellas (ya que es la que tiene los mejores equipamientos y de la que esperan vender un 60% de modelos). Se ofrecerá con cinco o siete plazas y tres niveles de equipamientos. Todas las versiones, desde las 4x2 menos equipadas, están bien presentadas exteriormente. Cuentan con antinieblas integrados en el frontal, con una calandra totalmente renovada y atractiva que no se olvida de los cromados, y con los tiradores de las puertas en el mismo color de la carrocería.

En cuanto al interior, algo tan cotidiano hoy en día como una conexión para ipod o un USB también se incluyen desde el modelo más básico. En la versión más equipada, el Sorento puede tener incluso equipamiento lujoso como la sensores de parking traseros, faros de xenón, climatizador bizona, automatismos de luz y lluvia, techo solar, tapicería de piel o incluso asiento del conductor regulable eléctricamente.

Único motor 2.2 CRDi de 197

El único motor diesel que se puede adquirir con el Sorento se encuentra en la tercera generación common-rail, y eso se nota nada más arrancar el motor, donde seguimos encontrando un diesel reconocible a kilómetros pero mucho más discreto en cuanto a vibraciones y sonido en frío. Próximamente habrá otro motor diesel 2.0 de 150 cv, que probablemente llegará en la segunda mitad del año para abaratar el precio del Sorento. La decisión de sacar una versión más económica más tarde puede tener que ver con la finalización del plan 2000E.

El primero de los motores en llegar ha sorprendido gratamente a todos los que pudimos subirnos a él durante algunos kilómetros. Lo primero a destacar es su buen rendimiento en autopista, donde las marchas son muy largas pero pueden afrontar sin problemas adelantamientos, incluso cuando el régimen de vueltas ha caído más de la cuenta.

Una gran cualidad: el puesto del conductor

En cuanto al volante se ha optado por un diseño similar al que se utiliza en otros modelos de KIA

Pero lo más importante es el puesto de conducción. Sin duda es una de sus mejores cualidades porque cuenta con ajustes en altura y profundidad del volante, un cuadro de instrumentación muy completo y una relación de altura con respecto a la carretera más que positiva. La sensación de calidad, además, ha mejorado y los materiales son bastante más agradables. Existen más (y son más grandes) los huecos portaobjetos repartidos por el habitáculo con respecto a la generación anterior: en las puertas son más profundos, en el interior del reposabrazos central cabe un bolso pequeño y bajo la consola central hay tres huecos (uno central y otros dos orientados hacia el conductor y el acompañante donde caben unas llaves y un teléfono móvil). En cuanto al volante, se ha optado por un diseño similar al que se utiliza en otros modelos de KIA, es decir, con dos radios inferiores. En la versión más equipada, los controles son muy completos (en la izquierda para manejar el audio y en la parte derecha para el control de crucero), aunque no estaría mal haber podido contar con control del ordenador de a bordo, que se sigue programando desde el cuadro de instrumentación.