

KIA SORENTO 2011



Changement radical pour cette nouvelle génération de Sorento. En effet, ce véhicule utilitaire sport multiségment passe d'une propulsion avec carrosserie boulonnée à un châssis à une traction avec structure monocoque. En fait, le Sorento repose dorénavant sur la plateforme du Hyundai Santa Fe, et il est offert en versions LX et EX qu'on peut doter d'un système de quatre roues motrices.

Habitacle et coffre

L'accès est facile, sauf pour les personnes de petite taille, mais il faut se méfier des seuils de porte, qui sont larges et salissants. Les sièges avant sont confortables, bien que certains les trouveront trop fermes : on a l'impression d'être assis «sur» le siège plutôt que «dans» le siège. À la longue, on finit par s'habituer en partie à cette caractéristique. Par contre, on a plus de difficulté à composer avec le fait que les sièges sont hauts. Les personnes de grande taille souhaiteraient pouvoir les baisser un peu, d'autant plus que leur tête frôle le plafond. Ceci rend la position de conduite perfectible. Plusieurs personnes trouveront que les appuie-têtes sont trop près de la tête. Le passager doit placer ses jambes vers la gauche s'il veut les étirer complètement, parce que le puits d'aile empiète passablement dans l'habitacle.

L'accès à la première rangée arrière est facile. La banquette est confortable pour deux adultes. Le dossier est divisé 60/40 et chaque section peut être inclinée à 13 angles différents. Lorsque le dossier est rabattu, il forme un plancher qui monte légèrement vers l'avant. L'espace pour la tête et les jambes est généreux. C'est la section 40 qui se replie pour autoriser l'accès à la dernière banquette, laquelle n'est destinée à recevoir que de petits enfants, puisque le dégagement pour les jambes et les pieds est très limité. Une fois repliée dans son réceptacle, cette banquette forme un plancher plat.

Dans les versions à cinq occupants, l'espace de chargement est assez spacieux, même avec le dossier de la banquette en place. Derrière cette dernière, on compte 100 cm alors que derrière les sièges avant, réglés pour une personne de grande taille, on dispose de 180 cm au maximum. La largeur est de 102 cm (13 cm de moins que dans le Santa Fe), tandis que la hauteur atteint 76 cm avec le toit ouvrant (4 cm de moins que dans le Santa Fe) et 78 cm sans le toit ouvrant. Pour ces versions, l'absence d'une troisième banquette permet en outre de disposer d'un pratique réceptacle de rangement muni d'un couvercle. Dans les versions à sept occupants, le coffre est très petit (26 cm derrière le dossier) lorsque la dernière banquette est en place. Le hayon ouvre grand.

Commodités et sécurité

La finition de l'habitacle est très bien réussie et la qualité des matériaux est bonne. L'insonorisation est efficace, sauf pour les bruits de vent à l'occasion. Il y a de nombreux espaces de rangement, dont une impressionnante console centrale.

Les instruments et les accessoires sont bien disposés. Le soir, tout est éclairé, directement ou indirectement. Le système de chauffage et de climatisation fonctionne bien. Dans notre véhicule d'essai, la réception de la radio satellite s'interrompait assez souvent.

Contrairement au Santa Fe, les longerons du toit du Sorento ne sont pas fermés, ce qui est plus pratique puisqu'on peut y arrimer solidement les objets qu'on y transporte.

Les piliers avant du toit étant plus élevés que le pare-brise, surtout vers le bas, ils retiennent la neige. Cette accumulation de neige peut faire forcer le moteur des essuie-glaces, qui ne pourra pas les pousser au bout de leur course. Les gicleurs sont placés sous le capot et la neige peut facilement les obstruer.

Au chapitre de la sécurité, le Sorento compte sur six coussins gonflables (deux à l'avant, deux latéraux et deux rideaux), cinq ou sept appuie-têtes, selon la version, dont deux actifs à l'avant, l'antidérapage, l'antipatinage, quatre freins à disque avec ABS. Les appuie-têtes ne montent pas assez haut pour les personnes de grande taille. La visibilité est bonne dans toutes les directions, sauf vers l'arrière en marche arrière, puisqu'il est difficile de bien évaluer les distances lors de cette manœuvre. Les phares manquent un peu de portée et d'intensité, surtout en position de croisement.

Le gouvernement américain n'a pas encore testé le Sorento, mais on sait déjà que dans ces tests, le Santa Fe a obtenu cinq étoiles, sur cinq, pour la protection des occupants avant lors d'une collision frontale, et pour celle de tous les occupants lors d'une collision latérale. Sa résistance au capotage lui a valu quatre étoiles, peu importe la version. Selon l'Insurance Institute for Highway Safety, le Sorento a droit à la meilleure cote, soit «bonne» pour la solidité du toit, pour la protection du conducteur en cas de collision frontale décentrée ainsi que pour celle de tous les occupants en cas de collision latérale (pour les Sorento construits après mars 2010) et lors d'un impact arrière.

Moteur et transmission

Le V6 de 3,5 litres développe 276 chevaux et 248 livres de couple qui permettent au Sorento d'accélérer avec vigueur dans toutes les circonstances. On souhaiterait toutefois que l'accélérateur qui l'accompagne soit plus progressif. Le quatre cylindres de 2,4 litres (175 chevaux et 169 livres de couple) peut convenir à ceux et celles qui ne placent pas les performances vives en tête de leurs priorités. Toutefois, avec une bonne charge et/ou en terrain montagneux, il est moins à l'aise.

La transmission automatique six vitesses fonctionne avec tellement de douceur que les changements sont à peine perceptibles. De plus, les rapports sont bien étagés. On peut partir en deuxième vitesse. Le Sorento est doté d'un système fort efficace permettant au véhicule de descendre très lentement une pente abrupte.

Le système de quatre roues motrices répartit le couple 95/5 avant/arrière en conduite normale. Lorsque les roues avant patinent, il peut envoyer jusqu'à 50 % du couple aux roues arrière. On trouve également une commande qui permet au conducteur de verrouiller le système à 50/50. Dès que la vitesse atteint 30 km/h, le système revient en mode automatique. Tous les modes du système fonctionnent bien.

Comportement routier

La suspension indépendante aux quatre roues procure une très belle douceur de roulement sur la majorité des pavés. Certaines inégalités provoquent des réactions fermes, et même

parfois brusques, surtout sur les versions chaussées de pneus de 18 pouces. Pour ce type de véhicule, la tenue de route est très bonne. En fait, le comportement routier est plus près de celui d'une voiture que de celui d'un véhicule destiné à jouer au coureur des bois, ce que le Sorento n'est pas. Au volant, on a néanmoins l'impression de conduire un véhicule robuste.

Lourde, surtout à basse vitesse, la servodirection est stable, précise et assez rapide. Elle transmet un peu de sensations de la route. Le rayon de braquage est normal. Les quatre freins à disque sont puissants et résistent bien à l'évanouissement après quelques arrêts d'urgence effectués à vitesse d'autoroute. Souhaitons qu'ils durent longtemps parce qu'ils coûtent cher, tout comme le silencieux d'ailleurs, surtout si on les compare à ceux du Santa Fe.

Inspection

Dans un centre de vérification technique de CAA-Québec, nous avons constaté que le Sorento repose sur une plateforme robuste dont plusieurs joints sont scellés. On y constate la présence d'antirouille, mais pas au centre. Il n'y a qu'à l'avant qu'on trouve un point d'ancrage permettant d'attacher une corde, par exemple pour maintenir un canot en place. C'est une chaîne qui entraîne les arbres à cames des deux moteurs.

Conclusion

À l'instar de son cousin, le Hyundai Santa Fe, le nouveau Sorento a beaucoup à offrir. En effet, il est spacieux, confortable, bien aménagé, agréable à conduire et offert en plusieurs versions. Il n'y a que les personnes de grande taille qui auront de la difficulté à se sentir vraiment à l'aise derrière le volant.

POUR : habitabilité, confort des deux premières rangées, transmission automatique douce, assemblage et finition, comportement routier, V6 vif et bien adapté, nombreuses versions.

CONTRE : sièges avant trop haut, direction lourde, gicleurs sous le capot, visibilité en marche arrière, pare-brise plus bas que les piliers du toit, phares un peu faibles.

KIA SORENTO 2011

Moteur : 4 cyl, 2,4 litres, 16 soupapes; V6, 3,5 litres, 24 soupapes

Puissance : 175 ch à 6 000 tr/min; 276 ch à 6 300 tr/min

Couple : 169 lb-pi à 3 750 tr/min; 248 lb-pi à 5 000 tr/min

Transmission : manuelle 6 vitesses; automatique 6 vitesses

Suspension : indépendante/indépendante

Freins : disques/disques

Empattement : 270 cm

Longueur : 467 cm

Largeur : 188,5 cm (sans les miroirs)

Hauteur : 175,5 cm (avec longerons de toit et toit ouvrant)

Poids : 1 620 à 1 874 kg

Pneus : P235/65R17; P235/60R18

Capacité maximale de remorquage : 1 588 kg

Coussins gonflables : deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux

Consommation de carburant avec le V6 et le système 4X4

Selon Transports Canada :

Ville : 11,1 L/100 km (25 mi/gal)
Pendant l'essai : 12,5 L/100 km (23 mi/gal)

Route : 7,9 L/100 km (35 mi/gal)
Température : 3 °C à 23 °C

Émissions de CO₂ : 4 636 kg/20 000 km

Capacité du réservoir : 68 litres

Type de carburant : essence régulière

Accélération avec le V6 et le système 4X4

0-100 km/h : 7,8 secondes

60-100 km/h : 5,5 secondes

Concurrents : Chevrolet Equinox, Ford Escape, GMC Terrain, Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, Mazda CX-7, Mitsubishi Outlander, Nissan Rogue, Suzuki Grand Vitara, Subaru Forester, Toyota RAV4

Garanties :

- Véhicule complet : 5 ans/100 000 km
- Groupe motopropulseur : 5 ans/100 000 km
- Rouille de surface : 3 ans/60 000 km
- Perforation : 5 ans/kilométrage illimité
- Antipollution : 5 ans/100 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-chocs arrière : 864 \$
- Disque de freins avant : 272 \$
- Plaquettes de frein : 143 \$
- Silencieux : 845 \$
- Aile avant : 352 \$

Prix des versions :

- 2.4 LX : 23 995 \$
- LX V6 : 29 095 \$
- 2.4 EX : 29 795 \$
- EX V6 : 31 795 \$
- EX V6 Luxe : 37 995 \$

Principales options :

- Groupe transmission automatique : 2 600 \$ (2.4 LX)
- Système 4X4 : 1 900 \$
- Troisième rangée : 1 200 \$ (LX V6, EX V6)

Prix du véhicule essayé : 31 795 \$

Frais de transport/préparation : 1 650 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 55 Canada : 166