

PROMJENA PRAVCA

Sa sedam godina jamstva i pregršt drugih opipljivih vrijednosti kia sorento 2,2CRDi VGT promijenila je smjer. Ima 'dvjesto konja', finiji je i zreliji auto



Još se dobro sjećamo osjećaja za volanom starog sorenta (još se prodaje) i možemo reći da je novi model „triput bolji“. Još da zamijeni carens i carnival i Kia će potpuno obnoviti svoju gamu.

Novi sorento među konkurentima stoji vrlo ponosno i dojmovno se čini puno većim od njih. Prije bismo ga usporedili s golemim ix35 nego s izravnim rivalom santa feom. Ali, sorento ipak nije toliko velik i zapravo je sasvim u dimenzijama klase (chevrolet captiva, citroën C-crossover, mazda CX-7...). Zato, ako dojam veličine budujete više od praktičnosti, to je auto za vas.

Doista, dosta toga na sorentu miriše na američke aute. Kad smo sjeli za upravljač, gotovo smo se uplašili dimenzija. Golemi poklopac motora, velika kabina i zadak kojem se ne nazire kraj. Sorento

nije lako voziti gradom, a tenzije samo donekle smiruje kamera za vožnju unazad, čiji se prikaz može pratiti u retrovizoru. To je rješenje svjetlo dana ugledalo na sajmu Automehanike 2004. godine, a danas je u velikoserijskoj primjeni.

Uglavnom, na sorentove dimenzije vozač se neće priviknuti odmah nakon probne vožnje. Da bi mu se uvukao pod kožu i pretvorio se u igračku na daljinsko upravljanje, sorentu nedostaje vrlo malo, a upravo je to ono što premium proizvođače dijeli od „novopečenih“. Eto tvrdnje vrijedne svađe - ali svakako moramo priznati da je Kia otišla daleko od novopečenih proizvođača. Nedostaju joj još samo sitnice. Detalji u obliku još skuplje kože na volanu ili ekrana koji je vredniji od dvbojnog.

Sorento će osvojiti one koji ponajprije cijene vrhunsku udobnost i uvjer-

ljivu kvalitetu izrade. Tu je čak i impresivniji od nekih razvikanih modela jer se udarac u rupu u njemu čini puno bezbolnijim, a općem dojmu pridonosi i tiha kabina na putovanjima.

Sjedala su također dobra, stražnja klupa je nevjerovatno prostrana, a prtljažnik (750 l) velik koliko se i očekuje od takvog gorostasa.

Pri hladnom startu motor na sav glas viče da vozi na dizel, ali to pada u zaborav s pritiskom na papučicu gasa. 2,2-litreni CRDI sa 194 KS i 445 Nm svoju moć počinje pokazivati vrlo brzo, a jako dobro radi i mjenjač sa šest stupnjeva. Na motorizaciju i pogon zaista nemamo primjedbi. Naprotiv, performanse su toliko dobre da bi čak i volan trebao biti „brži“ i precizniji. Tako bi svakodnevica s velikom karoserijom bila još jednostavnija.



Vrlo snažnom sorentu zapravo najviše odgovara brza vožnja autocestom. Iako performanse nisu sportski visoke, sorento svoju maksimalnu brzinu lako može održavati cijeli dan, a vozite li ga samo malo sporije, bit će čak i štedljiv



KIA SORENTO 2,2 CRDI VGT 4WD platinum A/T

Cijena: osnovni model 231.900, testirani model 299.000 kn

Mjere: d/š/v 4685/1885/1710 mm, međuosovinski 2700 mm, prtljažnik 750 l, masa 1885 kg, nosivost 625 kg

Motor: turbodizel, 2199 ccm, 16 ventila, 4 cilindra, 194 KS pri 3800 okretaja, 445 Nm pri 1800-2500 o/min

Prijenos: automatski mjenjač, 6 brzina, na sve kotače

Performanse: 190 km/h, 9,7 sekundi do 100 km/h

Potrošnja: na testu 9,8; (EU) 6,2/7,4/9,3 l/100 km

Konkurenti: mazda CX7 revolution 299.900, hyundai santa fe 2,2 CRDI 4WD privilege+ A/T 278.498, mitsubishi outlander 2,2 Di-D SST intense 287.000

AMS kaže: Da je samo malo vozački oštiji, sorento bi bio sjajan, a ovako je samo vrlo dobar automobil

Dobre su i kočnice, a na koncu bismo uz malo rezerve pohvalili čak i potrošnju. U početku nam se činila previsokom jer nikako nije padala ispod 11 litara. Ali, to je bila isključivo gradska vožnja. Na otvorenom smo uspjeli postići samo 7,2 litre, a uz mješovitu vožnju prosjek se sveo na 9,8 litara. S druge strane, nismo uspjeli potrošiti više od 12 litara, a budući da je riječ o „dvjesto konja“ snažnom i dvije tone teškom „bageru“ - to je sasvim pristojno. Brzinom od 160 km/h putuje se uz potrošnju od 9,5 litara.

Operativnih problema koji bi iritirali pri korištenju nema ni u tragovima, a novi sorento je finiji od prethodnika i po pitanju terenskih osobina. Nema više reduktora - koji će tek rijetkima nedostajati - tu su samo blokada središnjeg diferencijala (radi solidno) i pomoć za vožnju nizbrdo. Drugim riječima, i soren-

to je postao SUV za vožnju terenom u poslovnom odijelu.

Sorento je u prvom redu sjajan zbog robusnosti i prostranosti u modernijem pakiranju. Sve dok nije opremljen bogatim paketima opreme, cijena mu je sasvim poštena. Početni dizelski model stoji 231.900 kuna, a s pogonom na sve kotače cijena mu skače na 247 tisuća. Ali, za potpuno opremljeni model poput testiranog potrebno vam je 285 tisuća kuna, pa još doplatiti 15 tisuća za automatski mjenjač. Ta se doplata isplati, ali cijenu u konačnici svejedno ne možemo zvati povoljnom. Sve dok se ne zagledamo u jamstvo produljeno na sedam godina, s kojim se nitko od konkurenata ne može mjeriti. Ako je Andre Agassi vozio stari model, novim bi bio oduševljen.

Tekst: Marko Tomac
Foto: GEC