

DUGIM KORAKOM KA VIŠOJ KLASI

MENJA ALINEI



POSLE ČETIRI GODINE ČETVRTO IZDANJE "SORENTA" JE MODERNIZOVANO, KAKO SPOLJA TAKO I UNUTRA. SVE TO JE, KAO I UVEK DO SADA, KOMBINOVANO SA MNOGO PROSTORA I ZAVIDNOM PRAKTIČNOŠĆU I LAKOĆOM VOŽNJE. NOVITET JE STIGAO I NA NAŠE TRŽIŠTE, A TIME I NA TEST-STAZU CENTRA NAVAK U VERZIJI SA DIZEL-MOTOROM



IMIDŽ, FORMULU



S obzirom na ova delikatna vremena tranzicije u potrazi za ekološki prihvatljivim pogonskim sistemima možda nije bilo očekivano, međutim, ipak se desilo. Svedoci smo gotovo nečujnog i diskretnog povratka dizel-motora. Jedan takav se nalazi ispod "haube" obnovljenog velikog korejskog SUV-a, koji po svojim dimenzijama i ciljevima deluje da je pravi izbor za njega, a iz kojeg je otišao u drugi plan pre samo četiri godine, kada je na evropskom tržištu Kija odlučila da se "sorento" fokusira na hibridni pogon koji, naravno, i dalje ostaje u ponudi u klasičnoj i plug-in verziji.

ELEGANTNIJA KABINA

Prilika za renesansu dizel-motora ukazala se povodom redizajna na polovini karijere. Ažurirane su glavne estetske karakteristike "sorenta", naravno da bi se približio stilu velikog "EV9" na baterije, kako sa prednje tako i zadnje strane. Dizajnersko pero je odlučnije intervenisalo u kabini, gde je instrument-tabla linearnija i elegantnija. U gornjem delu se ističe blago zakrivljeni veliki ekran koji obuhvata digitalni panel instrument-table i ekran osetljiv na dodir multimedijalnog sistema koji je sada praktičniji. ➔





Korejski proizvođač ništa ne prepušta slučaju, kada se radi o paketu bezbednosne opreme koji podrazumeva brojne sisteme od pomoći pri vožnji nivoa 2, pa do upozorenja na mrtve uglove i nadgledanja saobraćaja pozadi sa automatskom kočnicom



KABINA NUDI MIKS RACIONALNOSTI I PROSTRANOSTI, ČETIRI UDOBNA MESTA, A NA NEDOSTATAK PROSTORA ZA GLAVU SE NEĆE ŽALITI NI VIŠI PUTNICI POZADI

Na test-stazi "sorento" nije previše žustar, što je i očekivano za automobil ovih dimenzija i mase, ali je prijatan i idealan za duga putovanja. U iznenadnim slučajevima intervencija elektronike je uvek precizna i nikada nije preterana.





Elegantne linije, pažljiva završna obrada, pregršt multimedijalnih mogućnosti, a sve to "sorento" približava premium brendovima.

1. Memorija pozicije sedišta.
2. Komande za jačinu zvuka i za telefon.
3. Ekran od 12,3 inča.
4. Pomoć pri vožnji nivoa 2.
5. Infotejment ekran od 12,2 inča.
6. Automatski klima-uređaj.
7. Platforma za bežično punjenje.
8. Ručica menjača.
9. Režimi vožnje.



Nije potreban dugačak period savladavanja brojnih funkcija koje se kreću od navigacije sa informacijama o saobraćaju u realnom vremenu, pa do bežičnog povezivanja sa "android" i "epl" pametnim telefonima. Obnovljeni "sorento" je opremljen i novim funkcijama za udobnost i praktičnost, uključujući nove naslone prednjih sedišta, ergonomsko vozačko sedišta sa lumbalnom podrškom sa masažom i električno podesivim osloncem, kao i opciju memorisanja položaja sedišta.

Volan od veštačke kože može se grejati zimi, a dostupan je i sa opcijom podešavanja nagiba i dubine sa električnim podešavanjem, prilagođavajući njegov položaj na gore, dole, bliže ili dalje. Električno podesiva prednja sedišta sa opcijama ventilacije i grejanja obezbeđuju maksimalan komfor. Novost je i opcioni digitalni retrovizor, koji se može koristiti kao

elektro-hromatsko ogledalo ili kao ekran za sliku kamere. To vozaču omogućava siguran pogled unazad u situacijama kada je pogled zaklonjen.

OBILJE CENTIMETARA

Ono što nije promenjeno je veličina putničkog prostora, koja je i dalje izuzetna. Osim obilja centimetara u svakom smeru, ono što pravi razliku je svestranost. Sedišta u drugom redu su klizna, a ona u trećem (opciona), pogodna i za odrasle, kada se ne koriste uranjaju u pod, tako da ne utiču na zapreminu prtljag-nika.

Osim karakterističnog zvuka tipičnog za turbodizele, kombinacija četvorocilindarskog motora i 2.119 kilograma mase "sorenta" može da se kaže da je uspešna. Postoje SUV modeli ovih dimenzija koji su malo živahniji, ➔



KIA Sorento 2.2 CRDi AWD

Karoserija	SUV, petora vrata, 5 sedišta, d x š x v, 4.810 x 1.900 x 1.700 mm, međuosovinsko rastojanje 2.815 mm, razmak prednjih točkova 1.651 mm, zadnjih 1.661 mm, masa praznog vozila 2.016 kg. Prtljažnik 821–910 litara, zapremina rezervoara 67 litara.
Motor	napred, redni, poprečno, dizel, 4 cilindra, zapremina 2.151 cm ³ , maksimalna snaga 142 kW (193 KS) pri 3.800 o/min, maksimalni obrtni moment 450 Nm između 1.750 i 2.750 o/min, dva bregasta vratila, četiri ventila po cilindru, dizel komonreil, turbokompresor promenljive geometrije i interkuler, filter čestica.
Prenos	integralni pogon.
Menjač	automatski sa osam stepeni prenosa i dvostrukim kvačilom.
Oslanjanje	napred: "mekferson", spiralne opruge, stabilizator, gasni amortizeri; pozadi multilink sa tri i po poluge, spiralne opruge, stabilizator, gasni amortizeri, upravljač sa nazubljenom letvom, servo-asistencija.
Kočnice	ventilisani diskovi napred i pozadi, ABS i ESP električna servo asistencija.
Pneumatici	255/45 R20
Performanse	maksimalna brzina 205 km/h, (fabrički podaci) prosečna potrošnja goriva (WLTP) 6,5–6,7 l/100 km
Cena testiranog primerka	66.399 evra (sa promotivnim popustom od 4.000 evra)

REJTING

- ▲ Svestranost je izuzetna, a obilje prostora u kabini je mudro iskorišćeno. Poboljšan je i ukupni kvalitet, pa je i opšti utisak bolji, pre svega zahvaljujući pažnji koja je posvećena završnoj obradi.
- ▼ Dobar utisak o udobnosti donekle remeti zadnje oslanjanje koje ne prigušuje neravnine na očekivani način, a posebno to osećaju oni koji sede pozadi.

UTISAK

Sada „sorento“ nudi više opreme i sadržaja, bolji kvalitet i bolju iskorišćenost raspoloživog prostora. Dolazi i sa čak sedam godina garancije, ili do 150.000 kilometara, dakle praktično dok god ga imate.



Kada igra postane gruba

Zahvaljujući sistemu "teren mod" ne usteže se da side sa asfalta na podloge sa slabim prijanjanjem. Sistem radi sa (opcionim) 4x4 pogonom i omogućava bolje hvatanje u koštac sa blatom, snegom i peskom. Režim rada se bira kontrolerom na centralnoj konzoli, a kontroliše sistem stabilnosti i raspodelu obrtnog momenta, pomažući vozaču da pronade i održi prijanjanje na različitim podlogama.



AŽURIRANE SU GLAVNE ESTETSKE KARAKTERISTIKE "SORENTA", NARAVNO DA BI SE PRIBLIŽIO STILU VELIKOG "EV9" NA BATERIJE



ali u praksi su 193 KS i 450 njutnmetara više nego dovoljni za kretanje sa evidentnom žustrinom u svakodnevnom saobraćaju.

Naravno, ona je pre svega namenjena vožnji van grada, kao što su duga putovanja autoputem, gde se ističe uspešna izolacija od neravnina asfalta, strujanja vazduha i zvuka kotrljanja pneumatika. Dizelaš radi u kombinaciji sa osmostepenim automatikom sa dvostrukim kvačilom (8DCT) i nije potrebno preći mnogo kilometara, da bi se ustanovilo da može mnogo da pruži i bez suvišnog podizanja "glasa". Na minimumu ćete ga jedva čuti, dok se pri konstantnoj brzini vrti tiho i ravnomerno. Jedino će kod oštih ubrzavanja, u blizini crvene zone obrtomera, decibeli koje proizvodi uspeti da se u značajnijoj meri provuku u kabinu.

Vozaču su na raspolaganju različiti režimi vožnje: komforni, ekonomični, sportski i "smart", a biraju se preko kontrolera na centralnoj konzoli. Sa njihovom promenom menjaju se parametri vožnje poput na primer rada motora i odziva upravljača. Naravno, najžustriji je sportski režim, ali ne treba previše očekivati od njega jer je "sorento" pre svega luksuzna krstarica, a ne energični sportista.

POUZDAN ZNAK

Ostaje nam još da razmotrimo i potrošnju, kao poslednji aspekt. Stavka je to koja nam u kombinaciji sa cenom i serijskom opremom

KIA Sorento 2.2 CRDI 4WD Performanse izmerene na stazi Vairano kraj Milana

BRZINA I REŽIMI	
maksimalna	210,1 km/h
režim pri maks. brzini (o/min)	4.100
režim pri 130 km/h (o/min)	2.100
UBRZANJA	
0-60 km/h	4,0 s
0-100 km/h	9,2 s
0-110 km/h	11,0 s
0-120 km/h	13,0 s
0-130 km/h	15,3 s
400 m iz mirovanja	16,6 s
brzina pri izlasku	134,9 km/h
1 km iz mirovanja	30,7 s
brzina pri izlasku	168,7 km/h
ELASTIČNOST u D – pri min./maks. opterećenju	
70-90 km/h	3,9/3,9 s
70-100 km/h	5,3/5,5 s
70-120 km/h	9,1/9,6 s
30-60 u III (spremnost motora)	3,5 s
KOČENJE – put kočenja (usporende)	
100 km/h (pri min. opterećenju)	38,7 m 1,02 g
160 (pri min. opterećenju)	97,0 m 1,04 g
100 km/h (po suvom asfaltu + kocka)	46,6 m 0,84 g
100 km/h (po mokrom asfaltu + led)	116,3 m 0,34 g
POTROŠNJA – vožnja u D	
90 km/h	5,2 l/100 km
100 km/h	5,7 l/100 km
130 km/h	7,9 l/100 km
140 km/h	8,8 l/100 km
PROSEČNA POTROŠNJA – (autonomija)	
gradska vožnja	8,4 l/100 km (788 km)
regionalni put	7,5 l/100 km (886 km)
autoput	7,5 l/100 km (887 km)
opšti prosek	7,8 l/100 km (848 km)
DINAMIČKI TESTOVI – ležanje na putu i stabilnost	
bočno ubrzanje	0,92 g
promena trake po mokrom asfaltu	85 km/h
promena trake na ravnom	122 km/h
promena trake u krivini	101 km/h
IZMERENE OPŠTE VREDNOSTI	
prečnik zaokreta između zidova	12,2 m
okretaji upravljača	2,5
sila za okretanje upravljača/kvačila	1,2 kg
zapremina prtljagarnika	821-910 l
masa vozila tokom probne vožnje	2.119 kg
raspored mase napred/nazad	56% – 44%

omogućava da sprovedemo i evaluaciju njegove ukupne ekonomičnosti. Jedan podatak je izvestan, obnovljeni "sorento" umereno troši a naročito pri konstantnoj brzini na autoputu (pri 130 km/h sada može sa njim da bude oko 7,5 litara na 100 kilometara).

Već smo naglasili da mu je oprema veoma bogata, pa će za ovo dizel izdanje „sorenta“ biti potrebno da izdvojite skoro 67.000 evra, sa promotivnim popustom. Lepa svota, zar ne? Već i samo to predstavlja pouzdan znak da novi korejski SUV nema više nikakvih kompleksa. ■

Piše: **Aleksandar Cvetković**
Foto: **Vladimir Pavlović**