

Moda za sva vremena

■ „Kia sorento” je zašla u sedmu godinu života na tržištu Evrope. Prevedeno u „automobilske” godine to je prilično zrelo doba. Ipak i danas „sorento” nema čega da se stidi. Šta više, po mnogo čemu je i dalje drugačiji od SUV modela u klasi



Najbolja paralela iz sveta filma koja nam trenutno pada na pamet jesu likovi iz serijala o Džemsu Bondu. U poređenju sa, recimo, „opel antarom”, „sorento” je Šon Koneri naspram Danijela Kreiga. Jeste stariji, ali poseduje off-road šmek koji jednostavno nedostaje „mladom pokoljenju”. Uz novu akciju Kije na domaćem tržištu u kojoj „so-

rento” košta od 22.500 evra, ovaj terenac postaje prava „best baj” varijanta.

Pre izvesnog vremena „sorento” je doživeo neophodno podmlađivanje. Inženjeri Kije nisu želeli previše da rizikuju kod „fejsliftinga” pa su „sorentu” samo modernizovali prednje i zadnje svetlosne grupe, masku hladnjaka i branika. Ovako pažljivim manevrom vešto je izbe-

gnuta zamka u koju često upadaju dizajneri prilikom ulepšavanja automobila, a to je da posle dorade vozila izgledaju previše kičasto. U slučaju automobila sa našeg testa, taj posao je odrađen odlično što je „sorentu” kupilo još nekoliko godina u „premijer ligi” off-road modela.

Zanimljivo je koliko boja automobila može različito da utiče na prvi utisak o vozilu. Naj-

češće viđan „sorento” na našim ulicama jeste crni. Uz ovakav automobil ćete biti zapaženi na svakom koraku, ali ćete, gotovo sigurno, dobiti i nadimak „džipažija” što nekima može i da zasmeta. Ukoliko ne želite da privlačite bespotrebnu pažnju prolaznika i ukoliko ne želite da budete meta tračeva i zavisti komšiluka, onda je srebrna boja kao stvorena za vas.



„Sorento“ je ozbiljan terenski automobil

U „sorentu“ nećete naći ništa što će vas oboriti sa nogu na prvi pogled, ali njegova jednostavnost i praktičnost će vas veoma brzo oraspoložiti. Nema šljaštećih, kič detalja koji su karakteristični za pojedine proizvođače iz Koreje. Sve je krajnje jednostavno, klasično, ali odaje utisak trajnosti što je za vozilo ovog tipa veoma važna odlika. Naravno, ima detalja koje bismo svrstali pod stavku retro, ali treba imati u vidu da je ovo vozilo konstruisano pre više od sedam godina i tada su važili neki drugi mod-

ni zakoni. Testni primerak bio je opremljen srednjim paketom opreme koji nosi naziv „aktiv rajder“. Od tehničkih stavki u ovom paketu opreme najznačajniji je stalni pogon na sva četiri točka i ESP. Da boravak bude maksimalno komforan pobrniće se dvozonski automatski klima uređaj i kvalitetan stereo uređaj sa 6 zvučnika.

U ovom paketu opreme sedišta nisu presvučena kožom, ali da budemo sasvim iskerni, to nam ni najmanje nije nedostajalo. „Sorento“ u „top“ paketu opreme košta nešto ispod 30 hiljada evra. Testirani model bio je

četiri hiljade jeftiniji, a to zaista nije mala suma. Naravno, sve zavisi od toga za koje potrebe kupujete ovaj automobil. Ukoliko vam treba

automobil za šepurenje u „silikonskoj dolini“ rešenje je crni „sorento“ sa „limited“ paketom opreme. Ukoliko vam, pak, treba vozilo za porodičnu i poslovnu namenu ovaj „aktiv rajder“ je više nego dovoljan. Imaćete dovoljno reprezentativan automobil za poslovne sastanke, a sa druge strane neće se nimalo ustručavati da ga uvezete u blato prilikom odlaska na pecanje. Kad smo već kod blata i pecanja, trebalo bi da istaknemo da „sorento“ spada među retke preostale terence koji još uvek imaju klasičnu šasiju.



Kia Sorento 2,5 CRDi

Zapremina (ccm)	2497
Snaga (KW/KS)	125/170 pri 3800
Obrtni moment (Nm)	320 pri 2000
Dimenzije (mm)	4590/1865/1725
Prtljažnik (l)	900
Maksimalna brzina (km/h)	182
Ubrzanje 0 – 100 km/h (s)	12,0
Prosečna potrošnja (l/100 km)	7,9
Potrošnja na testu (l/100 km)	8,4
Cena test vozila (EUR)	25.990



■ Dizel motor ima kultivisan rad



■ Jednostavnost pre svega



■ Hrom kao detalj na retrovizorima



■ „Sorento” je još uvek elegantan i poželjan SUV



■ Izgled prednjeg dela je blago doteran i osvežen

Motor u ovoj verziji je četvorocilindrični „komonrejl” turbo dizel zapremine 2,5 litara. Ovo je osvežena verzija motora i ima 170 KS, što je sasvim dovoljno da se izbori sa preko dve tone teškim „sorentom”. Ubrzanja su sasvim pristojna i pitomo se ponaša u svim režimima vožnje. Uprkos svojoj mačo pojavi, „sorenta” bez ikakvih problema mogu da voze i pripadnice lepšeg pola, što je još jedan plus za „staru školu”.

Jedina zamerka može se uputiti menjaču koji ima svega

pet stepeni prenosa. Na dužim putovanjima, šesta brzina bi sigurno smanjila potrošnju, ali bi se i komfor vožnje, zbog nešto manje buke, podigao jedan stepenik više. Nažalost, Kija jednostavno nema šestostepeni menjač za ovaj motor (šestostepeni menjači se isporučuju isključivo uz dizel motore od dva litra).

Još jedna sitnica koja nam je zasmetala jeste ključ. Kada čovek izdvoji 25 hiljada evra za jedan reprezentativan i elegantan automobil, očekuje barem preklapivi ključ. To kod „sorenta”

nećete dobiti. Ako je za utehu, „šrafčigere” umesto kontakta ključa dobićete i kod nekih japanskih proizvođača čiji su modeli deset hiljada evra skuplji od ovog „sorenta”.

Ukoliko izuzmemo nekoliko sitnih zamerki poput ključa, nedostaka šeste brzine i siromašnog putnog računara, generalni utisak o „sorentu” je zaista povoljan. Ako i ima nešto što vam se možda i ne sviđa, verujemo da ćete na to zaboraviti kada čujete da je „sorentu” skinuta cena za neverovatnih 10 hiljada evra!

Sada za sasvim pristojnu cenu od 22.500 do 30.000 evra dobijate kvalitetan i pouzdan automobil koji je prilično cenjen čak i kao polovnjak. Uz prosečnu potrošnju od oko devet i po litara evro dizela, nije čak ni previše „žedan”, a za uzvrat pruža Vam osećaj sigurnosti, prostranosti i trajnosti. Definitivno ima lepših SUV-ova, ima modernijih, skupljih ali malo koji od tih modela bi mogao da se okarakterise kao razuman izbor. „Sorento” je upravo to.

Armen Derbogossian

