



Ostao dosledan sebi

U odnosu na naša dosadašnja putovanja, ono na Jahorinu je bio poseban izazov. Osim što je viša od Kopaonika i Stare planine, Jahorina jedina nudi mogućnost da vozilom stignete gotovo do samog vrha. Naravno, za takav put se treba posebno opremiti, pa nikakav gradski SUV sa, daleko bilo, prednjim pogonom i letnjim gumama, nije dolazio u obzir. Zato je naš izbor pao na novu „kiju sorento“ – robustan, ali i udoban terenac koji je u stanju da nas udobno dovede do Jahorine i kasnije do samog njenog vrha. Za razliku od većine konkurenata, „kija sorento“ je i u drugoj generaciji ostala dosledna sebi. Umesto da omekša, oslabi i prikloni se trendu gradskih terenaca, ovaj model je zadržao glavne karakteristike pravih terenaca, a to su pogon na svim točkovima i blokada diferencijala. Pri tom, novi „sorento“ je konstrukcijskim izmenama i korišćenjem savremenih materijala uspeo da u odnosu na prethodnika oslabi za preko 200 kilograma, pa je postao i štedljiviji. To je usput i dokazao jer je dizelaš koji je pokretao naš „sorento“ prosečno do Jahorine i nazad trošio oko devet litara, što je, za gotovo dve tone težak automobil, sasvim solidan uspeh. Reč

je o četvorocilindričnom motoru razvijenom specijalno za ovaj model. Ima 2.2 litra i 194 konjske snage, a što je još bitnije najveći obrtni moment ostvaruje u rasponu od 1.800 do 2.500 Nm.

Inače, pomenuti dizelaš bio je uparen sa šestostepenim automatskim menjačem. Iako ne predstavlja vrhunac tehnologije u poređenju sa DSG i osmostepenim automaticima, veoma prijatno nas je iznenadio, ne toliko brzim promenama stepena prenosa, koliko fantastičnom „kik-daun“ funkcijom koja se aktivira snažnim pritiskom na pedal gasa nakon čega „sorento“ poleće poput rakete i u stanju je da u tren oka završi preticanje, u šta smo se i sami uverili tokom vožnje.

Osim prestizanja, „sorento“ je svoje vrline pokazao i u terenskoj vožnji po Jahorini. Bez ikakvih problema dovezao nas je do samog vrha ove planine – Ogorjelice. Pri tom, nismo imali potrebu da uključimo blokadu diferencijala, ali nam je tokom silaska od velike pomoći bio DBC sistem za automatsko kočenje prilikom vožnje nizbrdo, koji je kod ovog modela standardna oprema.

Ono što još treba pohvaliti je i prtljažnik. U njega je stala kompletna foto-oprema, naše stvari pa čak i snoubord sa vezovima (koji, nažalost, zbog nedostatka snega nismo isprobali) i to bez potrebe da preklapamo naslone zadnjih sedišta. U tom smislu,

nije ni čudo što Kia ovaj model nudi i u verziji sa tri reda sedišta jer prtljažnog prostora zaista ima u izobilju.



Kia Sorento 2.2 CRDI VGT	
Motor	4-cilindrični, turbo-d
Zapremina	2.199 kubika
Snaga	145 kW (197 KS) pri 3.800
Maksimalni obrtni moment	422 Nm pri 1.800 - 2.500
Maksimalna brzina	190 km/h
Ubrzanje 0-100 km/h	10,0 sekundi
Pogon	na svim točkovima
Menjač	6-stepeni automatski
Dimenzije D/Š/V	4.685/1.885/1.710 mm
Međuosovinsko rastojanje	2.700 mm
Zapremina rezervoara	70 l
Zapremina prtljažnika	431-1.546 l
Prosečna potrošnja	7,4 l/100 km
Emisija CO2	194 g/km

Cena: od 22.900 evra