

| Najjeftiniji mali krossover automobili u Srbiji

Auto[®]

magazin



Hyundai i10

1,2 MPI
Impression



Broj 175 / Cena 200 dinara / 2 evraCG / 3,50 KM/BiH / 100 den\MK



Nova Škoda Superb



Ekskluzivno
Test u Pragu



Chery Tiggo 8 Pro 1,6 T-GDI 2WD

Kia Sorento 2,2TCi EX 4WD



Promocija

Toyota
Yaris Cross
Hybrid 130



Premijera

Stigao novi
Citroen C3
Aircross



Testirali smo

Mercedes
V klase
300d AWD

P

rošlo je četiri godine od kako je četvrto pokoljenje „sorenta“ stiglo na drum. Podmlađeni „sorento“ ima sasvim drugačije crte lica, pa umesto uskih horizontalnih svetala sada imamo trendi vertikalne svetlosne grupe sa led svetlima koja prate dizajnerski pravac započet sa modelom „niro“, a nastavio se na električni SUV „EV9“ i manji „EV3“. Maska hladnjaka je još upečatljivija sa izraženim „tigrovim nosom“. Potpuno drugačiji je i poklopac motora, ali se zato sa bokovima nije preterivalo - tu su i dalje odmerene, ravne linije boka, tek sa ponekim detaljem koje odaju utisak da je automobil još duži od svojih 481 centimetar. Oštre linije nalaze se i na zadnjem delu vozila.

Amerikanizovana zadnja svetlosna grupa stavlja nam do znanja da ovaj SUV prvenstveno cilja na tržište Severne Amerike. Istina, svetla su malo izmenjena, pa umesto dve vertikalne lampe sada imamo malo složeniji oblik koji je u skladu sa ostalim novijim modelima iz Kijinog portfolija. Za markantan nastup brinu se i veliki točkovi od 20 inča u Kontinentalovoj „obuci“ dimenzija od čak 255/45 R20. Testirani model bio je u najvišem paketu opreme sa oznakom „EX limitid panorama“, tako da je i vizuelni efekat bio na visokom nivou. Ono što je još važnije od utiska jeste da se „sorento“ može kupiti i u verziji sa sedam sedišta. Na žalost, od kad su „mini venovi“ otišli

Četvrta generacija „sorenta“ je već neko vreme na tržištu, a pogled u oči“ otkriva i najveću izmenu na modelu koji se našao na našem testu



Novo lice perjanice

u automobilsku prošlost, sve manje proizvođača nudi ovakve opcije.

Unutrašnjost je preživela najdrastičniju promenu. Kokpit je potpuno drugačiji i sada su tu ravne linije koje se prostiru od levog do desnog kraja vozila, a za informacije i multimediju sada se brinu dva velika ekrana spojena u zajedničko kućište koje je blago zakrenuto ka vozaču. I ovo je u skladu sa nekim drugim modelima iz game. Pohvalno je što Kia nije potpuno izbacila iz upotrebe fizičke tastere, tako

da one najosnovnije komande i dalje možete brzo primeniti pritiskom na dobro poznate tastere. Prostora ima na pretek, sve je široko i sa puno otvora za ventilaciju. Materijali su kvalitetni sa visokim nivoom završne obrade. Iritantne zvukove i škripu zaboravite. Čak i u odnosu na verziju pre restilizacije primetan je napredak po pitanju zvučne izolacije i komfora.

Atmosferu u kabini najbolje bismo opisali rečju „američka“. Istaci ćemo elegantno rešenje ambijentalnog

osvetljenja u vratima. Šara dijamantskog oblika dominira na ukrasnim lajsnama, a u vratima tik pored otvora za zvučnike je odlično iskombinovana sa ambijentalnim svetlom. Zabavu garantuje dobro poznati potpis Bouz (Bose). U skladu sa imenom ide i zvuk. Snažan i čist, bez previše izraženih basova od kojih se odvajaju oplate vrata. Očigledno je osmišljen za nešto stariju i ozbiljniju klijentelu. Veliki plus ide i za broj USB slotova za punjenje mobilnih uređaja. Vrlo pohvalno kada se krene na dug put sa porodicom.



Iako nije prevashodno terenski automobil, „sorento“ se i ven puteva lako snaazi uprkos svojoj veličini

Prednja sedišta su prilično velika sa dugim sedećim delom. Bokovi su masivni, ne i sportski uski, što je i logično kada se zna o kakvom vozilu je reč. Poseduju i funkcije grejanja i hlađenja koje je diskretno ali efikasno. Zanimljivo je da se na levom boku naslona suvozačevog sedišta nalazi taster pomoću koga vozač ili osobe iz drugog reda mogu pomeriti suvozačko sedišta napred kako bi se dobilo još više prostora za noge. Još jedna velika pohvala ide i za rešenje sa postavljanjem USB utičnica na bokove prednjih sedišta. Rešenje nije novo ali i dalje je veoma praktično. Ovako se elegantnije može puniti recimo tablet koji je postavljen na nosač na naslonu za glavu na prednjim sedištim.

Ono što je novina u odnosu na prethodnika jeste da sedišta imaju dodatne delove koji pružaju potporu butinama i potkolenicama. Pritiskom na taster moguće je podesiti sedišta i u položaj za odmor kada su potpuno zavaljena sa izbačenim delom koji prihvata listove. Prisutna je i opcija masaže na sedištu vozača koja ima nekoliko modova i pomaže prilikom dužih etapa vožnje. Ukoliko vozilo primeti da je pažnja vozača opala, preporučiće pauzu. Komfortu u drugom redu sedišta mogu pozavideti i premijum modeli. Ne samo da ima mogućnost podešavanja sedišta po dužini, već je moguće i podesiti naslon sedišta. S obzirom na veličinu, jasno je da prostora i za glave i za noge putnika ima više nego dovoljno, a slična

je situacija i sa prostorom za odlaganje flaša ili čaša i šolja za kafu. Integrisana mrežica za zatamnivanje zadnjih stakala se podrazumeva.

Prtljažnik, u varijanti koji smo mi vozili, u verziji sa pet sedišta, iznosi 910 litara. Maksimalna zapremina je čitavih 2.100 litara. Vrata prtljažnika se otvaraju električnim putem, a moguće je i automatsko otvaranje mahanjem stopalom ispod zadnjeg branika.

Nećemo zaboraviti ni da kažemo koju o vrstama pogona. Paleta motora se razlikuje od kontinenta do kontinenta. Za Evropu su i prethodno bile predviđene tri varijante pogona i to se nije menjalo. Kod nas će najpopularnija sigurno biti klasična dizel verzija koja podrazumeva 2,2 TCi motor od 193 konjske snage i uz obrtni moment od 440 Nm. Da ne bude zabuna oznaka TCi je u stvari isto što je nekada bio CRDi – dakle, nije reč o benzincima, oni imaju oznaku GDi. Zanimljivo je da je „sorento“ u ovoj varijanti praktično „oslabljen“ za nekih devet konjskih snaga u odnosu na verziju pre restilizacije. Druge dve, ekološki prihvatljivije varijante podrazumevaju hibridnu i plug-in hibridnu verziju. Klasičan hibrid poseduje benzinski turbo

motor od 1,6 litara sa 180 konjskih snaga (132 kW) kome pomaže elektro motor od 44 kW. Plug-in hibrid ima isti motor sa unutrašnjim sagorevanjem, ali je elektro motor nešto snažniji i ima 67 kW. Prema fabričkim specifikacijama prosečna potrošnja kreće oko 6,5 do 6,8 litara za testirani model sa dizel motorom i pogonom na sva četiri točka. Na našem testu smo na pređenih 650 kilometara u proseku trošili oko 7,5 litara dizela. Rezultat je skoro pola litra bolji u odnosu na prethodnu generaciju sa otprilike istim uslovima vožnje i približno istom pređenom kilometražom.

Motor od skoro 200 KS ima solidnu rezervu snage prilikom preticanja i na višim brzinama, ali kod samog starta iz mesta oseti se masa vozila. Deluje dremljivo osim ako niste baš agresivni. Ubrzanje do 100 km na čas iz mesta je nešto ispod deset sekundi, a maksimalna brzina 205 km/h. Na testiranom primerku nalazio se Kijin osmostepeni menjač sa dvostrukim kvačilom (DCT) koji je konstruisan kako bi bio prava alternativa za klasične osmostepene menjače uz manju potrošnju goriva i bolji odziv. Ponašanje na putu je u skladu sa veličinom i namenom. Jasno je da nema jurnjave



DALJINSKO PARKIRANJE

Kako je „sorento“ prilično gabaritan za evropske pojmove, jasno je da će se potencijalni kupci veoma brzo naći na udaru problema zvanog parkiranje u gradu. Kija je ponudila rešenje problema u vidu daljinskog upravljanja vozilom. Pritiskom tastera na ključu možete daljinski startovati automobil i isparkirati ga sa parking mesta ili ga uparkirati i isključiti. Procedura je prilično jednostavna. Računar vodi računa o količini „gasa“ i kočnicama, a parking senzori vode računa o preprekama. Nismo baš sigurni koliko često ćete ga koristiti, ali je izmišljena stvar za impresioniranje komšiluka.



REŽIMI ZA SVAKU PRILIKU

Kako bi se „sorento“ prilagodio svakoj situaciji koja se postavi pred njega, Kija je osmislila čak sedam modova vožnje. Tri za vožnju po asfaltu i tri za ekskurzije u prirodu. Što se tiče svakodnevnog upotrebe mod „normal“ podrazumeva klasičan odziv elektronike motora i menjača. „Eko“ mod, shodno svom nazivu daje prioritet smanjenju potrošnje na uštrb performansi. Potpuno suprotan je način vožnje „sport“ koji poseduje brži odziv motora, kasnije promene stepena prenosa, ali i drugačije podešavanje naslona sedišta. Bočne stranice sedišta se „napumpavaju“ i pripijaju uz telo vozača kako bi mu obezbedila optimalnu potporu. Mi smo najčešće koristili „smart“ mod vožnje koji kombinuje karakteristike tri prethodna režima vožnje u zavisnosti od situacije. Predefinisana ponašanja vozila za vožnju van asfalta podrazumevaju terene poput blata, peska ili snega.



„Ulepšavanje i modernizacija su u skladu sa dizajnerskim pravcem koji su Korejci zacrtali



po krivinama u vozilu visokom 170 cm i dugačkom 481. Ipak, nema neprijatnosti. „Sorento“ bespogovorno sluša vozača i ostavlja utisak veoma bezbednog automobila.

Kada je broj sistema za bezbednost u pitanju čak je i prošlog varijanti „sorenta“ bilo teško naći manu. Sada se otišlo i korak dalje. Sistemi prepoznaju da li nailazite na pešake, bicikliste ili različite kategorije vozila, prepoznaju nadolazeći bočni saobraćaj u raskrsnicama i kada vozite unazad, tu je pregled dešavanja oko vozila od 360 stepeni, radar-ski tempomat sa funkcijom stani kreni, moguće je podesiti i tempomatsko praćenje vozila ispred u vašoj traci. To je

praktično drugi stepen autonomne vožnje gde automobil kontroliše ubrzanje, kočenje i održavanje u sredini vozne trake, tj. upravljanje i održava siguran razmak u odnosu na vozilo ispred. Ovaj sistem funkcioniše pri brzinama od 0 do 180 km/h. Posebno „kul“ dodatak je i upotreba kamera u kontroli mrtvog ugla prilikom preticanja. Pored dosadašnjih upozorenja u vidu lampice u retrovizorima, zvučnih obaveštenja i vibriranja volana, „sorento“ ima i obaveštavanje vozača u vidu slike sa kamere. Prikaz informacija na vetrobranskom staklu, odnosno head-up displej je sada još sadržajnije i pokriva veću površinu. „Sorento“ je sposoban da pruži još zani-

mljivih informacija modernom vozaču uz pomoć Kija povezanih usluga.

Prodaja novog „Sorento“ u Srbiji je starovala. Trenutno je u ponudi samo verzija sa dizel motorom. Nude se verzije sa pet i sedam sedišta i to u pet različitih i veoma bogato opremljenih paketa. Osnovna cena, sa svim trenutnim popustima iznosi 56.600 evra, dok verzija sa našeg testa košta skoro deset hiljada evra više. „Sorento“ sa sedam sedišta potrebno je platiti od 65 do 67.000 evra. Ne, neće on oteći tržište „velikoj trojci“, ali može biti zanimljiva alternativa potencijalnim kupcima „seat taraka“, „škoda kodijak“ ili „mazde CX60“, od kojih je nešto skuplji, ali i pola broja veći.

● Armen Derbogossijan



Atmosfera u kabini najbolje bismo opisali rečju „američka“: prostrano, bogato i pretenciozno



KIA SORENTO EX LIMITED PANORAMA 8DCT

MOTOR:

2151 ccm, snaga 142 kW (193 KS) pri 3800 o/min, obrtni moment 440 Nm pri 1750-2750 o/min, menjač sa dvostrukim kvačilom 8 brzina, pogon na svim točkovima

DIMENZIJE:

D/S/V 4810/1900/1700 mm, masa 1897 kg, međuos. rastojanje 2815 mm, rezervoar 67 litara, prtljajnik 910/2011 l, pneumatici 255/45 R20

PERFORMANSE:

maks. brzina 205 km/h, ubrzanje 0-100 km/h 9,5 s, prosečna potrošnja (fabrički) 6,7 l/100 km, emisija CO2 174 g/km

OPREMA:

STANDARD: ABS, ESC, HAC, Pomoć pri spuštanju nizbrdo (DBC), aktivni radarski tempomat, aktivni sistem asistencije zadržavanja u traci, sistem za održavanje vozila u vozi o traci sa pod ešavanjem udaljenosti od vozila ispred i sa automatskim ubrzanjem prilikom preticanja nakon aktiviranja pokazivača smeraz, sistem za izbegavanje pešaka, prikaz kamere za nadzor mrtvog ugla na digitalnoj instrument tabli, head-up displej na vetrobranskom staklu, automatski klima uređaj sa odvojenim, blutut konekcija sa mogućnošću konektovanja dva telefona, navigacioni uređaj sa ekranom osetljivim na dodir od 12,3 inča, LED ambijentalno osvetljenje kabine i prostora oko vozila, prednji i zadnji parking senzori sa kamerom za parkiranje i sistemom za pomoć pri parkiranju, „Pametni“ ključ za beskontaktno otključavanje i taster za pokretanje automobila i isprava kiranja i uparkiranja, skener otiska prsta, TFT LCD superviziorni instrumenti sa putnim računom dijagonale 12,3 inča, aluminijumski naplaci od 20 inča, kožna sedišta sa grejenjem i hlađenjem sa električnim podešavanjem lumbalne potpore (4 pravca za vozača, dva pravca za suvozača), Bose premium audio sistem, panoramski krov, električno/automatsko otvaranje i zatvaranje prtljagnika.