



ŠESTA PRESTAVA

38 | NEDELJA, 25. JANUARJA 2015



Dimenzijske in siceršnje nadgradnje ne more in noče skriti.



Dolžinsko se sorento uvršča prav med santa feja in grand santa feja.



Za dobro počutje v kabini so poskrbeli v evropskem razvojnem centru.

Poslovni razred

Sorento, Kijin zastavonoša v Evropi, je v tretji izdaji napredoval na vseh področjih



Mitja Sagaj

Ko so Korejci leta 2002 prvič predstavili sorenta, takrat enega prvih urbanih SUV-ov, so si v Evropi zagotovili pozornost, kot je dotlej ni uspelo doseči nobeni drugi kii. Predvsem po zaslugi privlačnega dizajna (in dosegljive cene) je sorento h Kii privabil kupce, ki dotlej znamke morda niso niti poznali. A napredek je posegel tudi v vlogo sorenta, in če je za precej manj opazno drugo generacijo veljalo, kot bi diplomirala, se sorento zdaj že postavlja z magisterijem. Dimenzijsko večji, tehnološko sodoben in predvsem bolj prefinjen.

Četudi so za zunanjo podobo poskrbeli v Kijinem korejskem centru, je bil vpliv evropskega in kalifornijskega centra zadosten, da je sorento globalno všečen. Markanten prednji del se nadaljuje v bočno silhueto z visokimi boki, dokaj ozkimi stekli in sodoben zadek. Platforma, ki si jo deli s Hyundaievim santa fejem, je v osnovi predhodnikova, a posodobljena in podaljšana, da zdaj za 9,5 centimetra daljši (478 centimetrov) in za poldrugi centimeter nižji (168,5 centimetra) sorento premore tudi za osem centimetrov daljšo medosno

razdaljo (278 centimetrov). Kar pomeni več prostora v kabini, ki je lahko opremljena s petimi ali sedmimi sedeži. Da delež sedemsedežnika na nekaterih evropskih trgih celo presega delež petsedežnika, pravi odgovorni, razloge pa pripisujejo tudi temu, da v Evropi ni več napredaj velikoprostorskega carnivala. Za sodobno oblikovano in prijetno urejeno kabino s kakovostnimi materiali so poskrbeli v Kijini evropski centrali v Frankfurtu, občutek pa se zdaj, tudi po zaslugi kakovostne izdelave - sorento nastaja v Južni Koreji - že približuje izdelkom premium segmenta. Pa čeprav Vigo Martins, podpredsednik evropske Kie za marketing, ob predstavitvi v Barceloni zatrdi, da Kia ni premium znamka in da tudi zato med konkurenti ne vidijo premium izdelkov. Se pa, ko govorijo o tem segmentu - SUV-i v segmentih D in E, torej v srednjem in višjem srednjem razredu naj bi do leta 2018 v Evropi našli že 700.000 kupcev -, zanašajo a njegovo rast, ki bo dobro dela tudi prodajnim številkam sorenta. Pa čeprav je jasno, da vsaj v Sloveniji na ponovitev izjemnega uspeha prve generacije ni računati. Tudi zato ne, ker Azer Šarić, odgovoren

za stike z mediji pri slovenskem uvozniku, pove, da se bodo cene sorenta, ko bo ta konec februarja zapeljal na slovenske ceste, začele pod 50 tisočaki. Kar pa pomeni že bistven preskok, tudi v primerjavi s predhodnikom, ki je bil že opazno dražji od prve generacije. A sorento je danes zelo sodoben izdelek, opremljen s številnimi asistenčnimi sistemi; zna

Še najbolj preseneti urejenost podvozja

samodejno ohranjanje varnostno razdaljo, nadzirati mrtve kote, opozarjati na nenamerno zapuščanje voznega pasu, zna tudi samodejno parkirati in izpeljati s parkirnega mesta. Okolico lahko nadzira z do štirimi kamerami, opozarja tudi na premikajoče se predmete za vozilom, zna samodejno odpirati prtljažna vrata, ko se mu voznik približa, informacijam in zabavi pa služi osrednji

multimedijsko-informacijski sistem s sedem-ali osempalčnim zaslonom in po želji vrhunskim ozvočenjem Infinity.

Sedemsedežnik potnikoma v tretji vrsti ponuja ločeno nastavljanje klimatske naprave, klop v drugi vrsti je deljiva v razmerju 40:20:40 in ob podiranju nekoliko potone, da s prtljažnikom tvori ravno dno. Pod njim je v petsedežniku še 60 litrov prostora, sicer pa je prtljažnik v sedemsedežniku v primerjavi s predhodnikom narasel za 90 litrov, na 600 litrov.

Čeprav je v motorni ponudbi tudi 2,4-litrski bencinski stroj, Kia v Evropi stavi predvsem na prenovljen 2,2-litrski turbodizel s 147 kilovati (200 KM). Suveren in prepričljivo zmogljiv je stroj, sploh v kombinaciji z natančnim ročnim šeststopenjskim menjalnikom, nekoliko manj s samodejnim, sorento pa je 1,8 tone suhe teže navkljub tudi v zavojih obvladljivo agilen. Še najbolj presenetita urejenost podvozja in zvočno udobje, ki zlahka potrda prestop za vsaj pol segmenta višje. Kar pa sicer nakazuje tudi cena, zato bodo prodajne številke temu primerno skromne. ■