

cena:
99 DIN
,00



**automobili
i putovanja**

broj 220, god. IX, 17. septembar 2009.

dvonedeljnik u partnerstvu sa

QUATTORUOTE

AMCO

glasilo za članove
Auto-moto saveza
Srbije

PRIPREMLJENA NOVA, VEOMA STROGA PRAVILA ZA TEHNIČKE PREGLEDE

USKORO SVAKI TREĆI AUTOMOBIL VAN SAOBRAĆAJA

KAKO DO RADIONICE SA KREDITOM ZA POČETNIKE

**Otvaranje servisa
finansira država**



Ekskluzivno

Prvi terenac iz Dačije



Vozili smo

Kia Sorento II

BESPLATNI I SUBVENCIONISANI
TRENINZI BEZBEDNE VOŽNJE

POČINJE INVESTICIJA U ZNANJE VOZAČA



MERIMO TEMPERATURU, PROPUSTLJIVOST,
UV ZRAČENJE, RAZBIJAMO

ŠTA ZAISTA MOGU FOLIJE ZA STAKLA?



ISSN 1451-0529





KIA SORENTO

Duge staze mu priijaju

Bez obzira na to što dolazi u SUV kategoriju, u kojoj vlada žestoka konkurencija, odmah je jasno da mu ne fali samopouzdanje. Sa svojom ubedljivom pojavom, nimalo ne liči na prvu generaciju koja se pojavila 2002. Inače, napravljen je sa namerom da postigne tri unapred zadata cilja: da promoviše novi dizajnerski stil, da zadrži stare i privuče nove kupce, kao i da potvrdi da korejskoj kompaniji sa pravom pripada mesto u vrhu vodećih proizvođača automobila na svetu.

Zaista, "sorento" je uspešno oblikovan, tako da nema razloga da "spušta pogled" čak ni pred nemačkim SUV modelima, a vozaču ispred će biti dovoljan samo letimičan pogled u retrovizor, odnosno na njegov "tigrov nos" (kako su dizajneri nazvali stil prednjeg dela), pa da zna ko se iza njega nalazi.

Da bismo tokom prve vožnje što bolje procenili mogućnosti novog "sorenta", odabrali smo itinerer na kojem prevladavaju dugi asfaltirani putevi, ali nismo zaboravili ni ze-

mljane, koji su pristupačni za uobičajene gradske pneumatike. Uostalom, Austrija je gotovo idealna za ovakvu vrstu automobila.

Ne samo zato što je lepa i zanimljiva zemlja, bogate istorije i prirodnih lepota, već zato što nudi i veliki izbor različitih deonica, od brzih traka autoputa, idealnih za opuštenu vožnju, preko planinskih asfaltnih puteva, sa bezbrojnim ukosnicama kao stvođenim za vožnju u maniru reli-vozača, i, na kraju, do zemlja-

U ZNAKU BROJA PET

Kia "sorento" je prvi veliki SUV koji je na Euro NCAP testu bezbednosti prilikom sudara dobio maksimalnih pet zvezdica zaštitu putnika. Previđena je i petogodišnja garancija, a mo-

ispunjavaju Euro 5 standard.

nih deonica kojima se kreću farmeri.

Bez terenskih ambicija

Poput većine SUV modela nove generacije, i kod novog "sorenta" je odmah jasno da se odrekao ozbiljnih terenskih ambicija. Osim po dizajnu, to je očigledno i po primenjenim

tehničkim rešenjima. Selektivni sistem integralnog pogona stalan na prednjim točkovima, zadnji se uključuje automatski tek kada zatreba, a oslanjanje na zadnje točkove je potpuno nezavisno. Naravno, nema diferencijal, ali je tu blokada centralnog diferencijala.

Ni udaljenost vozila od tla nije visoka, a prepusti karoserije

HVALIMO

Završnu obradu. Svi spojevi su pedantno izvedeni, što daje utisak modela višeg klase od one kojoj pripada.



ZAMERAMO

Rezervni točak je smešten sa donje strane prtljagarnice, što baš i nije praktično, a pogotovo kada treba menjati točak po lošem i vlažnom vremenu.



VEĆI, ALI ZNATNO LAKŠI

Za razliku od prve generacije, novi "sorento" sada ima samonoseću karoseriju. To omogućilo smanjivanje mase automobila za 215 kg,

DIMENZIJE I MASA

dužina (mm)	4.685
širina (mm)	1.885
visina (mm)	1.710
međuosov. rastojanje (mm)	2.700
masa (kg)	1.650-1.810
zapremina prtljavnika (l)	111/531/1.546
zapremina rezervoara (l)	70

Od prethodnog modela je ostalo samo dobro poznato ime, a sve drugo je novo i potpuno drugačije. Prva vožnja je pokazala da se novi "sorento" odlikuje komforom, ali i приметnom lakoćom vožnje, kako na otvorenom putu, tako i po gradskim ulicama

je su dugi. Dakle, predviđen je za zemljani put umerene težine, za utabani sneg zimi, a bez naglašenih uspona. To je danas uobičajena cena koja se plaća za svestran automobil, udoban i prikladan za asfalt poput limuzine. Uz "4WD" verziju, predviđena je i klasična putna varijanta "2WD", odnosno samo sa pogonom na prednjim točkovima.

Gotovo po pravilu,

► str. 47

ko ima veće dimenzije od prethodnika. Osim toga, manje kilograma donosi i manju potrošnju goriva i manje ugljen-dioksida u vazduhu.



I MUZIKA JE VAŽNA

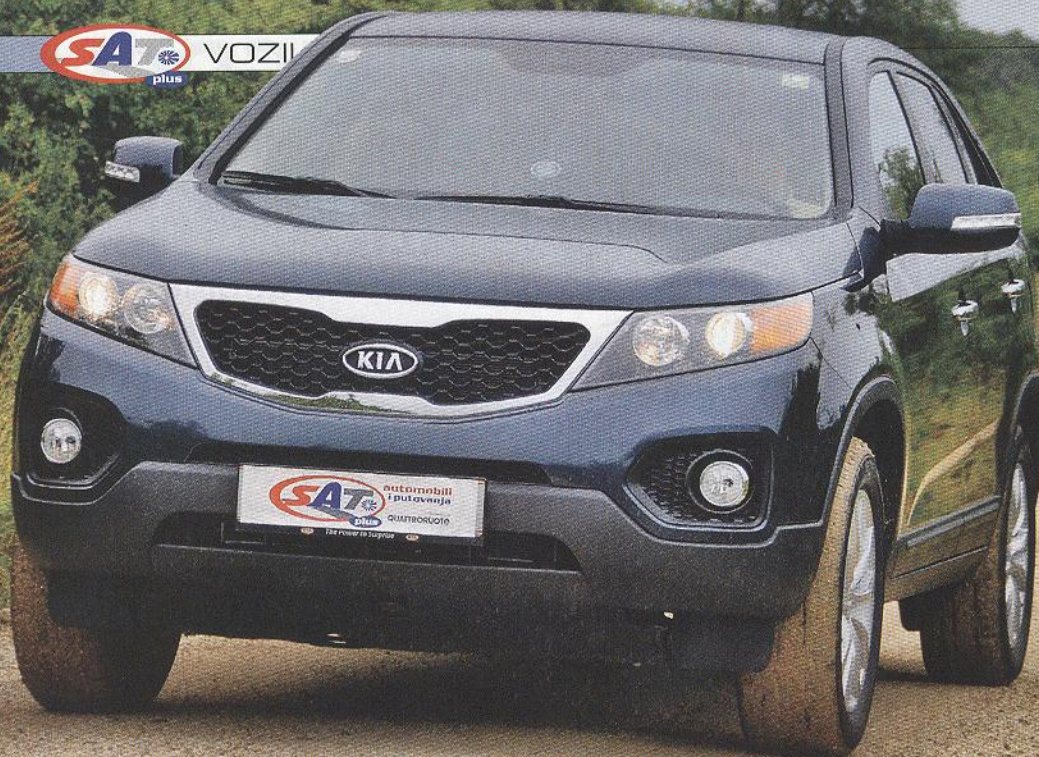
Zavisno od opreme, novi "sorento" će biti opremljen muzičkim sistemima sa šest, osam ili 10 zvučnika sa MP3 i "ajpod" konekcijom. Komande su na volanu, a napravljen je i novi navigacioni uređaj.



Blokada centralnog diferencijala se uključuje ručno kada je to neophodno, na primer pri polasku na klizavom, izvlačenju prikolice...

Za benzinsku verziju, cen počinju od 24.990 evra, za dizel, od 27.990 evra.





DVA ILI ČETIRI TOČKA

Kupci novog Kijinog SUV-a moći će da biraju između dve vrste pogona, u skladu sa potrebama. Pogon na prednjim točkovima (2WD) primereniji je onima koji žele manju potrošnju (automobil je lakši), dok integralni, selektivni (4WD) više odgovara onima koji se kreću putevima sa slabijim prijanjanjem, ili žele prikolice (do 2,5 t), ili da skrenu sa asfalta. Kod pogona na svim točkovima, u standardnom putnom režimu vožnje, prenos je na prednjim točkovima, a zadnji se uključuje automatski, po potrebi. Kada zatreba, "zaključavajući" centralnog diferencijala se obrtni moment raspoređuje u odnosu 50:50 između prednje i zadnje osovine, do brzine od 30 km/h. Tu su i sistemi aktivne bezbednosti, elektronska kontrola stabilnosti ESC (Electronic Stability Control) u kombinaciji sa TCS-om (kontrola proklizavanja) i BAS-om (Brake Assistance System), kao i HAC (Hill-Start Assist Control), DBC (Downhill Brake Control), TPMS (Tire Pressure Monitoring System) i RPAS (Rear Parking Assist System).

Novi "sorento" je elegantniji i aerodinamičniji, otpor vazduhu je 0,38, a na starom je bio 0,425

na promocijama se najpre upoznaje za verzijama sa vrha ponude. Međutim, ovog puta smo uradili suprotno. Za prvu vožnju smo izabrali model koji je ulaznica u svet novog "sorenta" – sa osnovnim paketom opreme, benzinskim 2.4 motorom i 2WD pogonom, jer će našem tržištu sigurno biti najzanimljiviji.

Utišak komfora

Pređeni kilometri u novom "sorentu" odmah deluju prijatno i relaksirajuće, skoro kao i kod prave limuzine. I duga putovanja se mogu savladati uz potpunu opuštenost. To nas nije nimalo iznenadilo, jer je ovaj "sorento", zapravo, mladi brat Hjundaijevih "santa fea" i "verakruza", koji su nas navikli na takvu udobnost. Veliki prostor koji nudi "sorento" (9,5 cm duži od prethodnika) omogućio je konstruktorima da naprave prostranu kabinu.



Produžena karoserija je obezbedila prostraniju kabinu od one kod prethodne verzije, sa predviđenih sedam mesta za sedenje. I prtljag je povećan za 15 odsto

OSNOVNI PODACI				
model	2.4 (MT)	2.4 (AT)	2.2 CRDi (MT)	2.2 CRDi (AT)
MOTOR				
tip	benzin	benzin	dizel	dizel
zapremina (cm ³)	2.349	2.349	2.199	2.199
maks. snaga (kW/KS) pri o/min	129 (174) pri 6.000	129 (174) pri 6.000	145 (197) pri 3.800	145 (197) pri 3.800
maks. obrtni moment (Nm) pri o/min	225 pri 3.750	225 pri 3.750	421 pri 1.800–2.500	436 pri 1.800–2.500
PERFORMANSE				
ubrzanje od 0 do 100 km/h (s)	11,1 (10,5*)	11,6 (11,1*)	9,6 (9,4*)	10,0 (9,7*)
maksimalna brzina (km/h)	190	186 (187*)	190	190
POTROŠNJA GORIVA				
prosečno (l/100 km)	8,7 (8,5*)	8,8 (8,6*)	6,6 (6,5*)	7,4 (7,2*)
kategorija emisije	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

* model sa 2WD pogonom

Komfortno će biti i ako se u njemu vozi čak pet osoba, a u prtljag će moći da stane dosta toga. Ako se opredelite za verziju sa sedam sedišta u tri reda, što je još jedna bitna novina u odnosu na prvu generaciju, transportni prostor će znatno biti smanjen. Naravno, imaćete dva mesta više, ali ne naročito udobna, a ni pristupačna. Po pravilu, tamo je najbolje smestiti decu.

Kabina je veoma prijatna, a takvom utisku dopri-

nose solidni materijali i završna obrada, kao i opremljenost. Praktično, sve što treba je tu, od klima-uređaja, električnog podizanja prozora, pomeranja ogledala, muzičkog sistema... Naravno, paketi opreme će se razlikovati zavisno od tržišta.

Ako baš hoćemo da nađemo zamerku, onda je možemo uputiti konzoli na kojoj se nalaze ručica menjača i ručna, koje izgledom više pristaju nekoj osnovnoj verziji kije "sid" nego modernom SUV modelu. Što se tiče ergonomije, teško da mo-

žemo uputiti neku primedbu. Dugmići, poluge i ručice su tamo gde i treba da budu, pa se, u korist veće ukupne bezbednosti, ne moraju tražiti pogledom.

Primedba bi se mogla uputiti već pomenutoj ručici manualnog menjača – dobro bi joj došao još neki centimetar dužine. Tada bi manevrisanje bilo lakše i preciznije. Kada smo kod menjača, recimo i to da se ugrađuju novi manualni i automatski, oba šestostepena. Vozačeva pozicija je povišena, ali ne toliko da bi zasmetala nekome ko je navikao na klasične automobile.

Benzin ili dizel

Benzinac 2.4 se odmah ističe mekoćom i lakoćom vožnje, a i veoma je tih, što je takođe važno u svakodnevnim uslovima. Istina, njegova snaga (174 KS) nije toliko velika u odnosu na masu od 1.700 kilograma, ali zahvaljujući dobro

odmerenom obrtnom momentu i prenosnim odnosima menjača, sasvim solidno pokreće "sorento". Naravno, pod uslovom da ne očekujete previše i da s držite dozvoljene brzine.

Preko toga mu nedostaje energičnost, ali vozač ipak nema osećaj da vozi automobil kojim fali snage. Lak volan i prečnik zaokreta ispod 11 metara obezbeđuju okretnost u gradu. Po pitanju potrošnje, fabrika kaže da je umerena, posebno se "2.4" sa prednjim pogonom predstavlja i kao solidan porodični automobil pogodan p venstveno za duga putovanja.

Da ljubiteljima dizela n ostanemo dužni, evo i prvi utisaka iz te verzije. Ne treb mnogo vremena da bi se uoč le razlike između ova dva m tora. Novi 2.2 CRDi je prime no energičniji i glasniji, a to m omoguće injekcija konjski snaga koju je dobio moderniz cijom (197 KS), kao i obrtni m ment raspoloživ već od 1.80 o/min. Uvek je elastičan, pa m že snažno da ubrza čim zatreb Zato mu lako polazi za rukom da pokrene "sorento" i neoč kivanom žestinom, kao i da s na donjim nivoima obrtaja k će kroz saobraćaj ravnomerno bez i najmanje neodlučnosti.

Sve ovo jasno govori da "sorento" sada mnogo sigurn je ulaziti u tržišne duele sa brojnim konkurentima. Naravn kupcima ostaje samo da izab ru omiljenu kombinaciju – ben zinsku ili dizel, sa četiri ili sam dva pogonska točka. ■

A.Cvetkov