

ROBUSNI TERENAC PO

Bogato opremljena druga generacija korejskog offroadera ostala je bez reduktora i tako izgubila dio terenskog potencijala, no prpošnim dizelašem sa 197 KS i aerodinamičnom karoserijom na asfaltu bitno nadmašuje prethodnika



Početkom tisućljeća Kia je pažnju privlačila isključivo cijenom svojih nemaštovitih i čudno imenovanih automobila, a onda se na tržištu 2002. pojavio Sorento. Suprotno dotadašnjim običajima, korejski SUV nije bio tek jeftina zamjena za glamuroznu europsku konkurenciju, koja je baš u to vrijeme hvatala tržišni uzlet. Bio je to automobil s glavom i repom, a potvrda tome su i prodajni rezultati. Korejci se hvale s gotovo milijun prodanih primjeraka, a težinu ima i činjenica što je veliki dio te kvote ostvaren u Europi, gdje Kia nije uživala preveliko povjerenje kupaca. Očito, sa Sorentom je korejska tvrtka napravila veliki zaokret, a letvica ništa manje nije podignuta niti nasljedniku, predstavljenom prošle godine u Frankfurtu. Druga generacija tako nosi pečat prethodnika, ali ispod lima krije pravu malu revoluciju. Umjesto klasične šasije s uzdužnim i poprečnim gredama (rješenje karakteristično za prave terence) novi je model dobio samonosivu karoseriju što je značajno unaprijedilo vozna svojstva na asfaltu. Time se i značajno smanjila masa, odnosno poboljšale performanse i snizila potrošnja. Nositi stotinu kilograma manje prilično je olakšanje (testni model težio je 2009 kg, dok je stari brojao 2126 kg) osobito uzmemo li u obzir da su vanjski gabariti narasli. Nova generacija gotovo je 10 cm duža



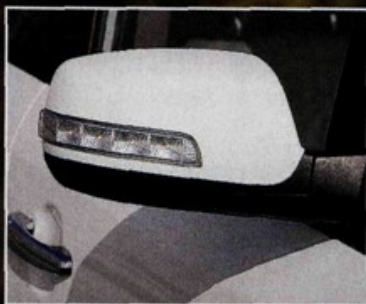
Napisao: Marijan Projić Snimio: Željko Puhovski

STAO OTMJENI SUV



2199 ccm ■
197 KS/436 Nm ■
190 km/h ■
9,6 s do 100 km/h ■

Novi Sorento duži je 9,5 cm i širi 3,5 cm od staroga, no visina je smanjena za 6 cm, čime je izgled dobio na dinamičnosti



Dizajneri su dužnu pažnju poklonili detaljima, pa je tako prostor naden i za trendovske pokazivače smjera integrirane u retrovizore



Atraktivni alumijski naplaci od 18 cola serijski dolaze s najbogatijom opremom EX Platinum



Integralni pogon izgubio je reduktor i blokadu stražnjeg diferencijala, čime se Sorento odrekao dijela terenskog potencijala

i 3 šira od prethodne. Istodobno se povećala krutost karoserije, a time i udobnost u vožnji. No, nije sve u uspješno provedenoj dijeti. Performanse su poboljšane i zahvaljujući novom turbodizelskom motoru, koji je obujmom manji (umjesto 2,5 ima 2,2 litre), ali jači. Broj konja povećan je gotovo za 30, a dodatak svemu je moderni automatski mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa.

DIZAJN

Konzervativni dizajnerski pristup, cijepljen od bilo kakve ekstravagancije, nikoga neće oboriti s nogu. Umjesto originalnih rješenja, izabrana je dopadljiva konfekcija, kakva će imati prolaz na globalnom tržištu. No, za novi Sorento se ne može reći da je neatraktivan, posebno u prednjem dijelu kojega krasi moderno razvučena svjetla i rešetkasta maska hladnjaka, obrubljena masivnim kromiranim okvirom. Peter Schreyer, prvi čovjek europskog dizajnerskog centra, uspješno je prikrrio pomalo nezgrapnu pojavu, tako da novi Sorento djeluje znatno skladnije od prethodnika. Zasluga je to i karoserije snižene za dobrih 6 centimetara, visoke za klasu skromnih 171 cm. No, izgled nije lišen poveznica s prošlom generacijom. Vidljivo je to u zategnutim površinama, koje una-



MOTORI I POGONI

EUR

2.4 16V 2WD/174	27.400
2.4 16V 4WD/174 KS	29.450
2.2 CRDi 2WD/197 KS	30.120
2.2 CRDi 4WD/197 KS	32.180
2.2 CRDi 4WD AT/197 KS	34.230

toč jednostavnosti pružaju dozu dinamičnosti, dok forma djeluje snažno, ali ugladeno.

Ocjena

★★★★

UNUTRAŠNJOST

Zbog niže podnice više nema čišćenja pragova nogavicama hlača, no pozicija za upravljačem i dalje pruža panoramski pogled na okolinu. Osmijeh na lice navlači i pogled na masivnu prednju armaturu, presvučenu plastikom solidne kvalitete, a upečatljivo djeluje i instrumentna ploča ugodnog osvjetljenja i lako čitljive grafike, skrivene od sunčevih zraka zakošenim dupljama. Na dužim rutama na vidjelo dolazi i limuzinska udobnost, naglašena podatnim sjedalima i dovoljnim brojem praktičnih pretinaca. U vratima se tako bez problema mogu smjestiti i litrene boce, dok bunker ispod naslona za ruke prima i prijenosno računalo.

No, nije sve idealno. Manevriranje u gradu otežava slabija preglednost unazad, zbog čega su stražnji parkirni senzori i kamera koja sliku projicira na unutrašnjem retrovizoru više nego dobrodošli, a razmaženiji će protestirati i zbog površina prekrivenih tvrdom plastikom, neugodnom na dodir. Ipak, ukupan dojam zaslu-

žuje visoku ocjenu. Posebno iz vozačevog sjedala, koje se može podešavati i u lumbalnom te bedrenom dijelu.

Osovinski razmak nije produžen, no to nije spriječilo Korejce da pronađu prostor za doplatni treći red sjedala. Funkcionalnost je naglašena i gorostasnim prtljažnikom s dvostrukim dnom. Čak i sa sedam putnika raspolaže sa 258 litara, dok spuštanjem trećeg reda raste na impresivnih 1047 litara. Nezadovoljni neće biti ni vozači s ozbiljnijim prijevoznim ambicijama – obaranjem drugog reda sjedala prtljažnik broji čak 2053 litre, čisto dovoljne i za selidbe.

Ocjena

★★★★

MOTOR I MJENJAČ

Na okret ključa, ugodnim se zvukom javlja novorazvijeni common-rail dizelaš sa 197 KS, koji moć crpi iz izdašnog momenta od 445 Nm, dostupnog već od 1800/min. Uz domaćim kupcima manje zanimljiv 2,4-litreni benzinač sa 175 KS, jedini motor u ponudi nudi uzoritu dinamičnost i lakoćom pokreće karoseriju tešku izdašnih 2009 kg. Osim toga, u praznom hodu radi gotovo bešumno, a pri konstantnoj brzini vrti se ugladeno i tiho. Decibeli uspijevaju prodrijeti u putnički prostor tek



TEHNIČKE KARAKTERISTIKE

MOTOR

Vrsta: turbodizelski, common-rail, intercooler

Cilindri/ventili: 4/16

Obujam: 2199 cm³

Provrt x hod: 85,4 x 96 mm

Snaga: 145 kW/197 KS pri 3800/min

Moment: 445 Nm pri 1800-2500/min

PODVOZJE

Pogon: 4x4

Mjenjač: automatski, 6 stupnjeva

Ovjes: opružne noge, poprečna ramena, stabilizator, straga multilink, stabilizatori

Kočnice: sprijeda samoventilirani diskovi 321 mm, straga puni diskovi 302 mm, ABS/BAS/ESP

Gume: 235/60 R 18, Kumho Solus KL 21

KAROSERIJA

Dimenzije: 469x189x175 cm

Osovinski razmak: 270 cm

Krug okretanja: 10,88 m

Prtljažnik: 258/1047/2053 lit

Spremnik goriva: 70 lit

Masa/nosivost: 2009/405 kg

PERFORMANSE

Najveća brzina: 190 km/h

0-100 km/h: 10,0 sek

Potrošnja: 9,3/6,2/7,4 l/100 km

Ispuh CO₂: 194 g/km (Euro 5)



prostrana unutrašnjost i odlična zvučna izolacija, snažan i ekonomičan motor, velik prtljažnik, 7 godina jamstva



plastika armature, nema zasebnog otvaranja stakla stražnjih vrata, neodlučnost ESP uređaja

OSIGURANJA I JAMSTVA

Opće	3 god/100.000 km
Prohrđavanje	6 godina
Obavezno osiguranje	3071 kn
Kasko osiguranje	7129 kn
Godišnji porez	1500 kn

* područje Zagreba, bonus 50%





Kamera smještena straga sliku projicira na unutarnjem retrovizoru i uvelike olakšava parkiranje



Klasični pretinac ispred suvozača nema dodatnih utora, ali zadovoljava izdašnim dimenzijama



Dodatna doza svjetlosti u unutrašnjost dopire kroz dvodjelno krovno staklo, čiji se prednji dio otvara na struju



Sjedala su presvučena kožom i dobro dimenzionirana, a prednja se podešavaju na struju



Crveno osvijetljenje instrumenata, ali i ostalih prekidača, pomaže preglednosti u noćnim uvjetima



Osim u vratima, utora za boce ima i na središnjem grebenu, a ispred mjenjača su smješteni USB i Aux ulazi za audio opremu



pri snažnijim ubrzanjima ili tjeranjem okretaja u crveno. Zvučna izolacija tako zaslužuje visoku ocijenu, što će znati cijeniti oni koji u glazbi vole uživati i pri brzom vožnji autocestom. Ipak, snažniji pritisak na papučicu gasa brzo prekida letargiju, čemu svjedoči i ubrzanje do stotke za sportskih 10 sekundi. Zasluga je to i uvjerljivog 6-stupanjskog automatskog mjenjača (doplata od 2050 eura) koji radi ugodno i brzo. Ukratko, pogonski sustav ne ostavlja puno prostora za rogoborenje, iako je potrošnja znatno viša od deklariranih 7,4 litara. No, ni izmjerenih 9,6 litara ne čini se pretjeranim. Naprotiv, to je sjajan rezultat za 2,2 tone težak offroader sa 197 KS.

Ocjena

★★★★

PODVOZJE

Velike promjene na geometriji ovjesa, posebno na stražnjem dijelu, doprinjele su znatno većoj stabilnosti. Istodobno, upravljač je postao izravniji, čime je poboljšana osjećaj kontrole. Negativan učinak mesnatih, vi-

sokoprofilnih guma te visokog težišta osjeti se tek pri brzim izmjenama pravca kretanja, kada zna doći i do zakašnjele reakcije ESP uređaja. No, sigurnosna elektronika uglavnom radi precizno i spremna je asistirati u kriznim situacijama, kada se pretjerano samouvjerenost kreće kroz zavoje.

Integralni pogon ostao je bez reduktora i mogućnosti blokiranja stražnjeg diferencijala, čime je otklonjena svaka mogućnost ozbiljnijeg off-roada. Ni stari Sorento nije bio pravi terenac, a nasljedniku su tako dodatno podrezana krila. No, u kritičnim situacijama vozač može računati na blokadu višestruke središnje spojke, koja prema potrebi ravnomjerno raspoređuje snagu na prednju i stražnju osovinu. Također, od pomoći zna biti i limitator brzine za vožnju nizbrdo, kao i *hill holder* tijekom starta na uzbrdici. Sasvim dovoljno za mirno kretanje snježnim dionicama, osobito s dobrim zimskim gumama.

Ocjena

★★★★

MOGUĆA KONKURENCIJA

MODEL	Sorento 2.2 CRDi	C-Crosser 2.2 HDi	Santa Fe 2.2 CRDi	CX-7 2.2CD	X-Trail 2.0 dCi	Rexton 2.7 XDi
Snaga (KS/min)	197/3800	173/4000	197/3800	173/3500	173/3750	186/4000
Moment (Nm/min)	421/1800	370/1500	421/1800	400/2000	360/2000	400/1600
Brzina (km/h)	190	200	190	200	200	170
Potrošnja (l/100 km)	6,6	7,2	6,7	7,5	7,4	9,2
Cijena (EUR)	32.200	32.000	37.600	35.100	34.700	35.600

* osnovni model s pogonom 4x4



Prtljažnik s dvostrukom podnicom broji izdašnih 495 litara, a preklapanjem stražnje klupe raste na preko 2000 litara. Uz doplatu od 960 eura dobiva se i treći red sjedala

OPREMLJENOST

Kija više nema diskontnu cijenu, no blago poskupljenje opravdano je velikim iskorakom u kvaliteti, ali i bogatom serijskom opremom. Sorento nije iznimka i već u osnovnoj izvedbi EX Sport nudi automatsku klimu, ESP, uređaje za pomoć pri kretanju na uzbrdici i nizbrdici, kožne presvlake, el. pokretanje svih stakala, alu-naplatke, tempomat... Srednja oprema EX Limited od važnijih elemenata donosi za broj veće 18-colne alu-naplatke, kožne presvlake sjedala, senzor kiše i grijana prednja sjedala, dok vrhunac ponude predstavlja izvedba EX Platinum, kakva se nalazila na testiranom modelu. Dodatnu dozu luksuza donosi ksenonskim svjetlima, el. pokretanim panoramskim krovom, stražnjim parkirnim senzorima i kamerom za vožnju unazad... Ne čudi stoga što je popis mogućih doplata iznimno kratak. Uz automatski mjenjač, ondje se nalazi tek treći red sjedala, koji traži dodatnih 960 eura. Više nego pošteno!

Ocjena

★★★★★

Straga ima dovoljno mjesta za tri odrasle osobe, a dodatna pogodnost je mogućnost regulacije nagiba naslona



FINANCIJE I ZAKLJUČAK

Cijena Sorenta starta od 27.400 eura, no osnovnu benzinsku izvedbu s prednjim pogonom kupovat će samo rijetki. Usprkos tome što je dizelaš u startu skuplji za priličnih 2700 eura, korejski SUV spada u klasu kojom dominiraju dizelaši i teško je očekivati promjenu trenda. Kupci bez terenskih ambicija, a takvi su u većini, ciljati će na osnovnu izvedbu s prednjim pogonom, pokretanu štedljivim dizelašem i dostupnu za atraktivnih 30.120 eura. Tržište bi moglo dobro reagirati i na činjenicu što je pogon 4x4 dostupan već uz osnovnu, ali cjelovitu opremu EX Sport, što cijenu zadržava na pristojnih 32.200 eura. Poma- lo paprenom čini se tek testirana izvedba oboružana najskupljom opremom i automatskim 6-stupanj- skim mjenjačem, koja se nudi za skoro 40.000 eura. No, obzirom na ponudeno, cijena se i dalje može nazvati poštenom...

Ocjena

Zaključna ocjena

★★★★★

★★★★★

NAŠA MJERENJA

BRZINA I REŽIM RADA

Najveća brzina: 192,5 km/h
Okretaji pri max. brzini 3500/min (D)
Okretaji pri 130 km/h 1800/min (D)

POTROŠNJA I DOSEG

Otvorena cesta		737 km
9,5 l/100 km		
Autocesta		693 km
10,1 l/100 km		
Grad		583 km
12,0 l/100 km		

UBRZANJE

0-60 km/h	3,7 s
0-100 km/h	9,1 s
0-130 km/h	15,4 s
0-160 km/h	25,8 s
400 m iz mirovanja	16,4 s

ELASTIČNOST

70-100 km/h (D)	5,3 s
70-120 km/h (D)	9,0 s
70-140 km/h (D)	14,6 s

KOČENJE

100-0 km/h (hladno)	43,3 m
100-0 km/h (toplo)	41,9 m

OSTALE VRIJEDNOSTI

Okretaji upravljača	3,1
Buka pri 130 km/h	70,6 dB (D)
Krug okretanja	11,6 m
Raspodjela težine	59%-41%

OPREMA EX PLATINUM

♦ automatska klima ♦ tempomat ♦ putno računalo ♦ daljinsko zaključavanje ♦ el. podizači stakala ♦ podesiv upravljač ♦ audio/CD s komandama na upravljaču ♦ el. podesiva i grijana prednja sjedala ♦ senzor za kišu ♦ stražnji parkirni senzori s kamerom ♦ kožom obložena sjedala ♦ ESP ♦ pomoć pri kretanju na uzbrdici ♦ ograničenje brzine na strmini ♦ prednji i bočni zračni jastuci ♦ zračne zavjese ♦ ksenonska svjetla s pranjem ♦ maglenke ♦ alu felge 18" ♦ krovni nosači

DODATNA OPREMA

♦ automatski mjenjač
2050 eura

Ukupno:
2050 eura

