

Sorento se približuje prestižnim SUV-jem

Prvi kilometri Največja kia želi pokazati, česa vsega je ta znamka zmožna



Ko je leta 2002 prišel na trg, je bil sorento eden prvih velikih športnih terencev in tudi (ali predvsem) zaradi ugodne cene je privabil številne kupce. Do danes je pripeljal že v več kot dva milijona garaž, lepo prodajo pa si pri Kii obetajo tudi od tretje generacije, ki bo na naše ceste zapeljala čez dober mesec.

BOŠTJAN OKORN,
besedilo in fotografije

Zunanost novega sorenta je morda še najmanj nova, saj z njo nadaljujejo znane Kiine poteze, pri čemer so na sprednjem delu želeli ustvariti vtis, da za vami pelje cestni volk. Na zadku je zdaj modna antena v obliki plavuti morskoga psa, na robu strehe je spojler, luči so diodne. Da bi bil videz čokatega športnega terenca popoln, ima tako spredaj kot zadaj poudarjeno kovinsko zaščito podvozja.

Konkretnih 95 mm prirastka v dolžino (zdaj 4,78 metra) in

80 mm daljša medosna razdalja (2,7 metra) se v notranjosti pozna kot več prostora za noge vseh potnikov, več ga je tudi za glavo, pa čeprav je zunanja višina avtomobila za 15 mm nižja. Tudi novi sorento bo naprodaj s petimi ali

sedmimi sedeži, pri čemer so spremenili način dostopa do tretje vrste. Seveda se ta zlahka zloži v ravno dno (pri petih sedežih dobite uporabno odprtino pod dnom), pripravljen je shranjevalni prostor za mehak rolo, drugo vrsto

sedežev, ki je deljiva v razmerju 40:20:40, pa je mogoče podreti že s potegom za vzvod iz prtljažnika. Prtljažnega prostora je od 173 litrov (sedem sedežev) prek 605 oziroma 660 litrov (pet sedežev) do 1732 litrov (samo sprednja se-

deža, ko nastane več kot dva metra dolga površina).

Spredaj je povsem nova armaturna plošča, ki navidezno objame voznika in sovoznika. Merilniki so digitalni, odlično pregledni, nad sredinsko konzolo je lahko na dotik

občutljiv zaslon s 17,8-ali 20,3-centimetro diagonalo, poleg sodobnih infozabavnih dodatkov (in vtičnice USB v drugi vrsti) je sorento dobil vrsto varnostnih in udobnostnih dodatkov. Omenimo radarski tempomat, 360-stopinjski pogled, opozorilo za nenadejano spremembo voznega pasu, opozorilnik za mrtvi kot in dogajanje za avtomobilom med izvozom s parkirišča, prikaz omejitev hitrosti in podobno. Vrata prtljažnika se lahko odpirajo električno, ob približevanju od zadaj tudi brez pritiska na stikalo (in brez mahanja z nogo pod avtomobilom). Sorento ima lahko prilagodljive luči, usnjeno oblažene sedeže pa zna segreti in spredaj prav tako ohladiti.

Vgrajen štirikolesni pogon je v osnovi enak kot v sportageu, ima sredinski diferencial, možnost zaklepa v razmerju 50:50, v običajnem načinu pa se s sprednjih koles na zadnji lahko prenese največ 40 odstotkov navora in moči. Motorja sta sicer dva, a o 2,4-litrskem bencinskem GDI s 138 kW moči in 241 Nm navora v naših krajih ne bomo veliko slišali. Bo pa toliko bolj

zanimiv 2,2-litrski dizelski CRDI s 147 kW moči in 441 Nm navora. Izbrati bo mogoče ročni ali samodejni menjalnik, obakrat s šestimi stopnjami.

Med prvimi kilometri lahko rečemo, da je dizelski motor za najmanj 1,8 tone težkega sorenta spodobno zmogljiv, vodljivost je dobra, se pa kljub dodelanemu volanskemu mehanizmu čuti, da je to velik avtomobil. Bolj kot ovinkaste ceste mu ustrezajo daljše relacije, ko se pokaže izboljšana zatesnitev kabine; sodelovanje motorja in samodejnega menjalnika je zgledno.

Pri Kii pravijo, da sorento na ceste prinaša najboljšo, kar so trenutno sposobni izdelati. V primerjavi omenjajo predstavnike prestižnih znamk v tem razredu, ki so se jim približali – najverjetneje tudi s ceno, ki je še ne razkrivajo. Pri nas sicer ne pričakujejo takšnega zanimanja kot pri prvi generaciji, na splošno pa bo po njihovem povpraševanju z leti raslo, tako kot bo verjetno rasel razred velikih SUV. Eno potrditev so pri Kii sicer že dobili: na testih Euro NCAP so prejeli pet zvezdic.



Precej več sprememb kot zunanost je doživela notranjost, kjer so uporabili vsaj za razred boljše materiale, z nekaterimi oblikovnimi prijemmi in funkcionalnimi dodatki pa sorento lepo zapiha na dušo vozniku in potnikom.



Dva, pet, sedem – kolikor sedežev, toliko (manj) prostora v prtljažniku. Pri najbolj »standardni« postavitvi s petimi sedeži ga je konkretnih 605 oziroma 660 litrov, ko je podrta še druga vrsta, pa nastane več kot dva metra dolga ravna površina za prtljago.

UVODNIK

Satelitska vinjeta

Leta 2008 se je vladajoča politika odločila za avtocestno nalepko, ki smo ji takoj vsi rekli vinjeta. V njeni uvedbi ni bilo nobene »cestninske« logike, bila pa je matematična. Politika je imela en račun, mi smo takoj videli drugega. Ker je vlada blago z omejenim rokom trajanja, vsebina pa se pogosto pokvari že pred predvidenim potekom, se tik pred koncem ponuja v akciji. V svoji happy hour nam je tedanja vlada torej ponudila vinjeto. Takrat je Dars prvič v zgodovini svojega obstoja dajal vtis, da je v resnici Družba za antikrivice Republike Slovenije, saj so razlagali, da je vinjeta najbolj nepravičen način cestninjenja nasploh. Tudi komisar EU za promet Antonio Tajani je imel hude pomisleke. Govoril je o diskriminaciji drugih državljanov EU pred

Vsak dan lahko gledamo slovensko različico zidanih satelitskih postaj.

Slovenci in branil prosti pretok ljudi in blaga. Najprej je rekel, da tedenske vinjete ne smejo stati več kot pet evrov, potem je rekel, da ne več kot 8,5 evra, potem ne več kot 10 evrov in na koncu teh trdih pogajanj je izrazil željo, da bi bila cena vsaj malo nižja od slovenskega predloga (15 evrov). Dodal je, da ceni dobro voljo Slovenije in da je optimist. Politik Tajani je zdaj eden od 14 (!) podpredsednikov evropskega parlamenta. Naš minister Žerjav pa je rekel, da so se na vladi odločili uvesti vinjeto le za osebni promet, saj bodo tovornjakarji začeli uporabljati satelitski sistem cestninjenja v prostem toku. Ker ga ni nihče vprašal, kakšen satelitski sistem ima v mislih, lahko danes vsak dan gledamo slovensko različico zidanih »satelitskih« postaj. Kakorkoli že, v tem primeru se je račun izšel nam. Leta 2009 smo pokupili 3,6 milijona vinjet, leta 2013 že 5,6 milijona. Lanski rezultat bo verjetno podoben, kar pomeni, da se po avtocesti, ki je najbolj varna cesta, zdaj vozi več ljudi kot prej. In to je pošten račun.



Andrej Brglez
o »poštenem«
cestninjenju

Hyundai i20 po željah Evropejcev

Domača predstavitev Vsestranska posodobitev z nespremenjenimi cenami

Hyundai je v teh dneh na naše ceste postavil novi i20, avto, za katerega trdijo, da je ukrojen povsem po željah in zahtevah evropskih kupcev, saj je premišljen, oblikovan in zgrajen v Evropi.

ANDREJ BRGLEZ,
besedilo in foto

Predhodnik, ki se je še lani dobro prodajal, je novincu sicer postavil zelo dobro izhodišče, a ne moremo spregledati dejstva, da so v zadnjih letih neposredni tekmeči modeli ne le osvežili, temveč tudi slogovno in tehnološko občutno obogatili.

Novi i20 je zato povsem spremenjen. Oblikovno ne tvega s posebnimi karoserijskimi eksperimenti, hkrati pa jasno izraža duha oblikovanja današnjega časa, kar mu obeta precej lagodno in nič prehitro staranje. Zdjaj je daljši, nižji, širši in z občutno krajšim previsom zadaj, kar precej pripomore k bolj kompaktni podobi.

Nova daljša platforma z večjo medosno razdaljo (2570 mm) je opremljevalcem notranjosti ponudila več možnosti za razširitev kabine, celo toliko, da pravijo, da ima i20 najbolj prostorno kabino

in prtljažnik (326 litrov) v razredu. Na voljo sta dva bencinska (1,25- in 1,4-litrski) in dva dizelska motorja (1,1- in 1,4-litrski), še letos pa bodo ponudili tudi 1,0-litrski bencinski turboagregat z oznako T-GDI. Povezani so s pet- ali šeststopenjskimi ročnimi menjalniki ali s štiristopenjskim samodejnim.

Hyundai i20 je na voljo v štirih znanih paketih opreme (life, comfort, style in premium); že osnovni life ponuja čelno in stransko varnostno blazino, stranski varnostni zavesi, zavorno asistenco BAS, ESP, opozorilni sistem pri zaviranju v sili ESS, sistem za pomoč pri speljevanju v klancu in še bi se našlo. Cena vstopnega 1,25-litrškega modela i20 z opremo life znaša 11.970 evrov, a tokrat, malo neznatno za Hyundai, ponujajo tudi 1200 evrov promocijskega popusta, kar pomeni, da dobite novinca v najbolj osnovni različici že za 10.770 evrov. Sporočilo tekmecev je torej jasno, cenovna dostopnost bo pomembna igralna karta novega i20, ki predhodnika torej prekaša v vseh pogledih razen v ceni, saj je ta ostala na isti ravni. Zraven dodajo še petletno garancijo brez omejitev kilometrov, pet let pomoči na cesti in prav toliko let brezplačnih preventivnih pregledov.



Pri oblikovanju karoserije niso eksperimentirali, hkrati pa so jasno nakazali duha oblikovanja današnjega časa, kar napoveduje Hyundaiavemu novincu precej lagodno in nič prehitro staranje.



Izberite svoj sanjski avto in na enem mestu hitro uredite še vse ostalo, kar sodi zraven: **financiranje, zavarovanje in registracijo** - enostavno ter prilagojeno vašim željam in možnostim.

Več na spletni strani:
www.summit-leasing.si
ali brezplačni tel. št.
080 1339

Vzemi si ga na lizing!



Summit leasing & credit
Sumitomo Corporation Group