

Cena:
159,00
din.

SNT PLUS

▶ REŠENJE IPAK POSTOJI
**POREZ (NI)JE
PREPREKA
ZA PRENOS**

broj 512, god. XXI, 12. avgust 2021. u partnerstvu sa **QUATTORRUOTE** 



UPUTSTVO ZA TEHNIČKI PREGLED

ŠTA JE DOZVOLJENO DA GLEDAJU, KOGA MORAJU DA PUSTE, KAKO DA SE ŽALITE,
KADA NE PROLAZI FABRIČKO STANJE, KO IMA PROBLEM SA BROJEM MOTORA...

i još...

...ADRESE SVIH LINIJA
SA NOVIM DOZVOLAMA
ZA PREGLED
SKUTERA

...i još...
Severna Makedonija 92 den, Hrvatska 16 kn,
Slovenija 2,1 Eur, Grčka 2,9 Eur

9771451052009



VELIKI TEST

KIA Sorento

KIA SORENTO 2.2 CRDi

Avanturista sa prem

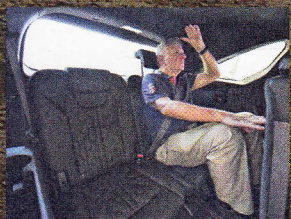
Četvrto izdanje korejskog SUV-a zvanično je stiglo i na naše tržište, a zahvaljujući brojnim novim elementima, odiše pravim premium karakterom. Uz obnovljen izgled, prvi put raspolaže i hibridnim pogonima, ali za razliku od drugih dalekoistočnih proizvođača, Kia nije zaboravila na ljubitelje dizel-motora. Njima je namenila modernizovani "2.2 smartstream", koji je bio u "sorentu" čije smo terenske sposobnosti proverili u centru NAVAK

KIA SORENTO 2.2 CRDi

- 4 cilindra, dizel • 2.151 cm³ • 149 kW (202 KS)
- 440 Nm pri 1.750-2.750 o/min.
- maksimalna brzina: 202 km/h*
- prosečna potrošnja: 6,5 - 6,8 l/100 km*
- * fabrički podaci

HVALIMO +

• U trećem redu udobno sede i dve odrasle osobe, a pomeranje sedišta je jednostavno.



• Već u osnovnom paketu oprema je bogata, a predviđeni su i brojni bezbednosni sistemi.

ZAMERAMO -

• Dvostruke cevi izduvnog sistema samo su sminka, iza koje se krije klasičan „aus-puh“.



• Zapremina od 2.2 litra postavlja "sorento" u viši poreski razred.

Ovo je jedan od modela koji svakom generacijom pravi ogroman korak napred. Uobičajena evolucija? Ipak, više od toga. Svi, ili skoro svi automobili napreduju

koristeći nove tehnologije, bezbednosne i multimedijalne sisteme, ali ako poredate četiri generacije „sorenta“ jednu pored druge, videćete stalni napredak. Dok je prvo

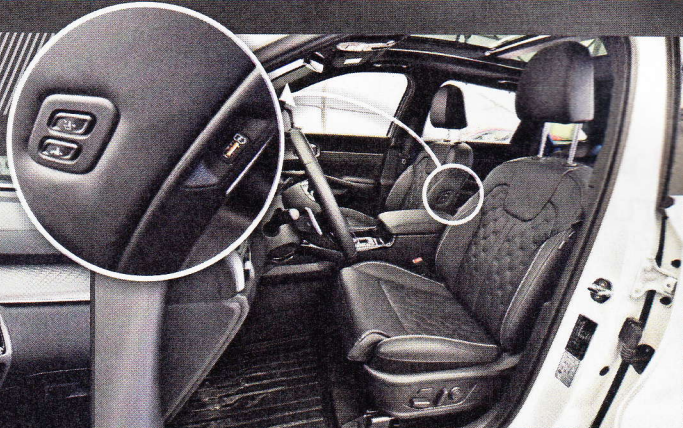
izdanje od pre dve decenije bilo relativno skromno i nenametljivo, poslednje je zaista luksuzno i veoma dobro izrađeno, pa bez dileme, odiše premium karakterom.

Četvrta generacija je zasnovana na novoj platformi koja je donela neke važne promene u raspodeli prostora. Dužina je povećana za

► str. 59

jum karakterom





UNUTRAŠNOST

"Sitnice" donose razliku

Nije novost da Kia ima premijum ambicije, što kvalitet i oprema kabine najbolje ilustruju. Umesto instrument-table, ispred vozača je ekran od 10,25 inča čiji se izgled menja u skladu sa režimom vožnje, a na njega se vizuelno nastavlja ekran multimedije od 12,3 inča. Gornji deo prednjeg panela prekriven je luksuznim materijalom, kao i sedišta, koža koja pokriva obod upravljača daje prijatan osećaj vrhovima prstiju i sve ključne komande su prijatne za korišćenje. Sve ovo ne dovodi u pitanje racionalnost, a dokaz za to je centralna konzola sa držačima za čaše, praktičnim pregradama i mestom za bežično punjenje "smartfona". Tu je i "inteligentna" funkcija instrumenata: kada se aktivira pokazivač pravca, u odgo-

varajućem segmentu (levom ili desnom) emituje se slika spoljne kamere, koja se nalazi na dnu svakog retrovizora. To su samo neke od "sitnica" koje prave razliku u svakodnevnom životu. Naravno, i četvrta generacija može se pohvaliti sa sedam mesta. Putnici koji sede u trećem redu, voze se skoro udobno kao i oni u drugom. Samo je pristup tim sedištim, naravno, teži. U svakom slučaju, dva sedišta u trećem redu ne zahtevaju posebna odricanja u pogledu prostora u prtljažniku (kada se ne koriste, nestaju u podu), a istovremeno se njima može upravljati bez velikog napora.



Putnicima u drugom redu sedišta na raspolaganju su dva USB ulaza za punjenje, koji se nalaze u naslonu prednjih sedišta, a treći je na središnjoj konzoli. Oba putnika u trećem redu sedišta imaju svoje punjače, što znači da svih sedmero mogu istovremeno da pune svoje mobilne uređaje

samo jedan centimetar (na ukupno 4,81 m), ali su prepušti postali kraći. Tajna je u međuosovinskom rastojanju, produženom za 35 mm, što doprinosi skladnoj i elegantnijoj pojavi, uprkos tome što tehnički podaci govore o 170 cm visine.

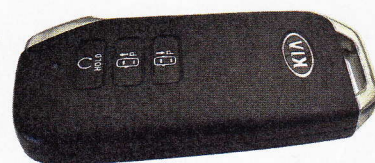
Zasluga što je "sorento" privlačan za oko pripada i originalnim stilskim elementima, poput rešetke hladnjaka ("tigrov nos"), koja uokviruje farove, ili zadnjih svetla koja se vertikalno šire. Kijin najnoviji SUV prvi put

► str. 61

PARKIRANJE

Donekle može i sam

Sa "sorentom" prvi put kod Kijinih modela u Evropi dostupan je i novi sistem daljinskog parkiranja (RSPA - Remote Smart Parking Assist), koji vozačima, daljinski, pomoću dugmeta na "pametnom" ključu, omogućava autonomno pomeranje vozila napred i nazad na parking. U praksi to olakšava ulazanje i izlaženje iz vozila na uskim parkinzima ili pak ako drugi vozač parkira svoje vozilo preblizu vaših vrata.

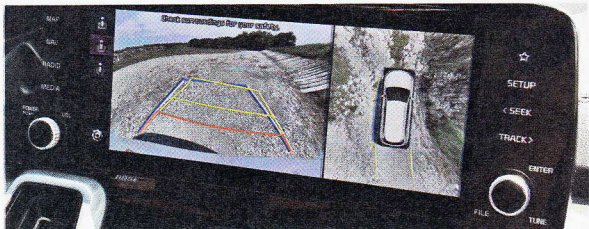


BEZBEDNOSNI SISTEMI

Drugi stepen autonomne vožnje

I "sorento" raspolaže brojnim sistemima asistencije koje objedinjava ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), a zadatak im je da smanjuju različite rizike. U zavisnosti od opreme svakog "sorenta", sistem ADAS može imati i do devet asistencija. Novost je navigacioni radarski tempomat (NSCC – Navigation-based SCC), kao i sistem za praćenje vozila u voznoj traci (LFA), koji je Kijina tehnologija "drugog stepena" autonomne vožnje, a kontroliše ubrzanje, kočenje i kretanje volana u odnosu na vozila ispred. LFA deluje u rasponu od 0 do 180 km/h, a pomoću kamere i radarskih senzora održava odgovarajući razmak od vozila ispred, dok ujedno prati oznake na putu kako bi zadržao vozilo na sredini vozne trake. Novost je prednji centralni vazdušni jastuk između vozača i suvozača, koji pruža dodatnu zaštitu glava vozača i suvozača i sprečava njihov kontakt prilikom sudara.

► Efikasne kamere od 360 stepeni olakšavaju manevrisanje i parkiranje.



TERRAIN MODE

Efikasniji na pesku, snegu i blatu

U odnosu na prethodnika, novi "sorento" donosi više avanturističkog duha, odnosno zahvaljujući sistemu "teren mod" ne usteže se da sije sa asfalta na podloge sa slabim prijanjanjem. Sistem radi sa opcionim 4x4 pogonom i omogućava bolje hvatanje ukoštac sa blatom, snegom i peskom. "Teren mod", čiji se režim rada bira kontrolerom na centralnoj konzoli, kontroliše sistem stabilnosti (ESC) i raspodelu obrtnog momenta na sva četiri točka. Takođe, prilagođava vreme prenoša i na taj način pomaže vozaču da pronade i održi prijanjanje na različitim podlogama. U praksi radi efikasno, pa je "sorento" na pešćanom delu terenskog poligona bio efikasan i ubedljiv.



◀ Kružni kontroler menjača i taster za biranje režima vožnje: četiri na asfaltu ("komfort", "eko", "sport", "smart") i tri terenska ("blato", "sneg", "pesak").



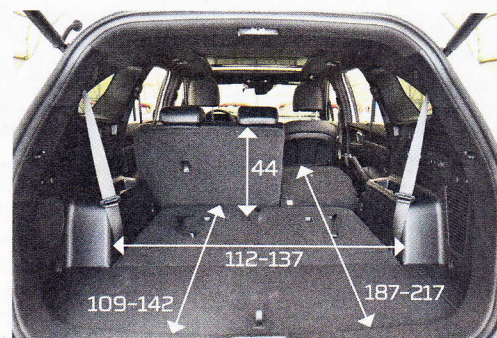


PRTLJAŽNIK

Visina vrata po potrebi

Prtljažnik ima zavidne dimenzije, posebno kada se sedišta drugog reda pomere unapred. U tom slučaju dobija se još 131 litar, što ukupno daje zapreminu od 581 litar. Za sedam putnika, dovoljno je da se podignu (povlačenjem praktičnih traka) nasloni trećeg reda, koji su savršeno ugrađeni u pod. Tada kapacitet pada na 145 litara. U pregradi u podu prtljažnika smeštena je zavesa koja se koristi kada su u upotrebi samo prva dva reda sedišta.

Novost je da se može podesiti i visina otvaranja vrata prtljažnika u četiri nivoa, što se radi preko centralnog displeja, ili tastera na vratima prtljažnika, tako što se taster zadrži tri sekunde. U garažama sa niskim krovom ovo je praktično rešenje.



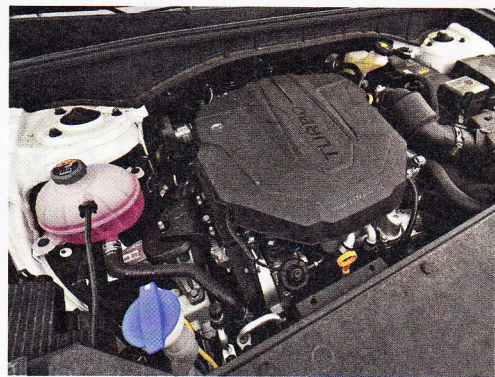
zapremina: 179–581–1.996 litara

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE

• **Motor:** napred, poprečno, dizel, 4 cilindra, redni, prečnik cilindra 83,0 mm, hod klipa 99,4 mm, zapremina 2.151 cm³, maksimalna snaga 148 kW (202 KS) pri 3.800 o/min, maksimalni obrtni moment 440 Nm od 1.750 do 2.750 o/min, direktno ubrizgavanje, turbo, interkuler, filter čestica

• **Prenos:** pogon na svim točkovima sa automatskim uključivanjem, automatski menjač sa osam stepeni prenosa i dvostrukim kvačilom, • **Pneumatici:** 235/55 R19 105 V XL, • **Karoserija:** SUV, petora vrata, sedam sedišta, prednje oslanjanje nezavisno "mekferson", zadnje oslanjanje "multilink", spiralne opruge, stabilizator, hidraulični amortizeri, disk kočnice, prednje ventilisane, ABS i ESP, upravljač sa nazubljenom letvom električni servo, zapremina rezervoara 67 litara.

• **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 281 cm, razmak prednjih točkova 165 cm, zadnjih 166 cm, dužina 481 cm, širina 190 cm, visina 170 cm, masa praznog vozila 1.981 kg. Prtljažnik od 179 do 1.996 dm³.



nudi i hibridni pogon. Kupci sada mogu da biraju između plug-in hibridne (PHEV) i klasične hibridne verzije (HEV) u kombinaciji sa 1.6 benzincem, o kojoj smo već pisali. Ipak, nisu zaboravljani evropski poštovaoci dizelaša, pa je u ponudi i modernizovani 2.2 CRDi sa 202 KS, motor kakav je bio u "sorentu" kojim smo odmah po zvaničnom početku prodaje u Srbiji stigli u centar NAVAK.

Bez podizanja glasa

Prilagođen je za evropsko tržište i ima novi aluminijumski blok, koji je 19,5 kg lakši od čeličnog na pret hodniku, pa je novi motor za 38,2 kg lakši od onog iz treće generacije "sorenta". Radi u kombinaciji sa novim osmo-stepenim automatskim menjačem sa dvostrukim kvačilom (8DCT) i nije potrebno preći mnogo kilometara da bi se ustanovilo da zaista mnogo pruža i bez suvišnog podizanja "glasa". Na minimumu ćete ga jedva čuti, dok se pri konstantnoj brzini vrti tiho i

ravnomerno. Jedino će kod oštih ubrzavanja, u blizini crvene zone obrtomera, decibeli koje proizvodi uspeti da se u značajnijoj meri provuku u kabinu. U svakom slučaju, akustičke smetnje, čak i buka kotrljanja pneumatika ili aerodinamički šumovi, apsolutno su podnošljivi.

Zapravo, pri konstantnoj brzini od 130 km/h na autoputu možete da razgovarate bez podizanja glasa, ili da slušate izabranu muziku sa Bouzovog sistema sa 12 zvučnika bez nepotrebnog pojačavanja. Multimedija "sorenta" ima i mogućnost postavljanja pozadinskih zvukova, od „živahne šume“ do „kišnog dana“, od „talasa mirnog mora“ do „pucketanja kamina“. Ako se na sve to dodaju i unapređenja oslanjanja, brzo postaje jasno da se i dugačke deonice mogu savladati sa minimalnim naporom. Naravno, utisak postaje bolji napred, dok pozadi nije na istom nivou, posebno na naglašenim neravninama.

Vozачu su na raspolaganju

različiti režimi vožnje: komfortni, ekonomični, sportski i "smart", a biraju se preko kontrolera na centralnoj konzoli. Sa njihovom promenom menjaju se parametri vožnje poput rada motora i odziva upravljača. Naravno, najžustriji je sportski režim, ali ne treba previše očekivati od njega jer je "sorento" pre svega luksuzna krstarica, a ne energični sportista.

Pouzdan znak

Već smo naglasili premijum utisak, a tome treba dodati i da mu je serijska oprema zaista kompletna, pa je za verziju sa vrha ponude, sa sedam sedišta, pogonom na svim točkovima panoramskim krovom i aktuelnim popustom potrebno da izdvojite 52.000 evra. Za osnovnu sa pogonom samo na prednjim točkovima neophodno je 40.500 evra uz aktuelni popust. Lepa svota u oba slučaja, zar ne? I samo to predstavlja pouzdan znak da novi korejski SUV nema nikakvih kompleksa. ■ A. Cvetković