

Ne le oblikovno, tudi vsebinsko

NOVO
Kia Sorento
Cena še ni znana
V PRODAJI
pomlad 2015



V razredu križancev, v katerega sodi tudi Sorento, je ponudba vse bogatejša, zato za uspeh ni dovolj zgolj privlačna oblika.

» A je oblika seveda prvi pogoj, da je avto sploh zanimiv. Tega se pri Kii dobro zavedajo, zato oblikovne ideje že lep čas ne prihajajo več zgolj iz matične tovarne. Korejski Namyang Design Center je sicer glavni oblikovalski studio, a sta za uspeh

in končno podobo Kijinih avtomobilov zaslužna tudi ameriški (Irvine, Kalifornija) in seveda evropski s sedežem v Frankfurtu v Nemčiji. S tremi oblikovalskimi centri na pomembnih strateških točkah (Azija, Evropa, ZDA) pa so si pri Kii zagotovili še

precej več kot le všečno obliko. Namreč, vsaj za zdaj je skorajda nemogoče, da bi Korejci naredili avtomobil, ki bi bil v popolnosti všeč evropskemu kupcu. Enako je z ameriškim, zato je drugačna miselnost dobrodošla. In Korejci so dobri poslušalci,



Karoserijska je za 14 odstotkov bolj toga.

MODEL	2.0 CRDi	2.2 CRDi	2.4 GDI
motor (zasnova)	turbodizelski, 4-valjni, 16v	turbodizelski, 4-valjni, 16v	turbobencinski, 4-valjni, neposredni vbrizg
gibna prostornina (cm ³)	1.995	2.199	2.359
največja moč (kW/KM pri 1/min)	136/185 pri 4.000	147/200 pri 3.800	138/188 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	402 pri 1.750	441 pri 1.750	241 pri 4.000
menjalnik, pogon	S6, spredaj/S6, spredaj	R6, spredaj/S6, spredaj	R6, spredaj/S6, spredaj
prednja prema	vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	večvodilna prema, vijačni vzmeti, blažilnika, stabilizator		
medosna razdalja (mm)	2.780		
dolžina × širina × višina (mm)	4.780 x 1.890 x 1.685		
prtljajnik (l)	660-1.732; 7 sedežev 142-605-1.662		
masa praznega vozila (kg)	1.844	1.821; 1.849*	1.735; 1.750*
največja hitrost (km/h)	200	203	202; 195*
pospešek 0-100 km/h (s)	10,4	9,0; 9,6*	10,4; 10,5*
poraba goriva po ECE, mešan cikel (l/100 km)	n. p.	n. p.	n. p.
izpusti CO ₂ (g/km)	n. p.	n. p.	n. p.

R6 = ročni, S5 = samodejni, DS = dvojna sklopka, CVT = neskončnostopenjski, * samodejni menjalnik

Prvi vtis**VIDEZ**

★★★★☆

Azijskega porekla avto ne more skriti, a obliki bi težko kaj očitali.

MOTORJI IN POGON

★★★★☆

Motorna izbira bo pri nas precej skromna in po vsej verjetnosti omejena na zgolj močnejši turbodizelski motor.

NOTRANJOST IN OPREMA

★★★★☆

V primerjavi s predhodnikom je napredek več kot opazen, izbrani materiali so kakovostnejši, izboljšana je tudi ergonomija.

CENE

☆☆☆☆☆

Novi Sorento bo v Sloveniji naprodaj šele spomladi prihodnje leto, zato cena še ni znana.

Prva ocena

Sorento je lep dokaz Kijinega odraščanja. Ne le da je avto bolj všečen in opremljen z naprednimi varnostno-asistenčnimi tehnologijami, je tudi veliko bolj kakovostno izdelan.

★★★★★

radi prisluhnejo novim idejam in tudi pripombam. Slednjih se ne bojijo, pravijo, da tudi zaradi njih postajajo boljši.

Tako nekako je nastal tudi novi Sorento, ki so ga v Evropi premierno predstavili na letošnjem pariškem avtomobilskem salonu. Ob predstavitvi so poudarili, da avto ni le oblikovno prenovljen, ampak tudi praktičen in tehnološko dovršen. Sorento tretje generacije se ponaša z veliko nežnejšimi linijami kot njegova predhodnika. Ni več odrezavih in ostrih robov, a vseeno je prednji del, vključno z veliko masko, precej bolj mogočen. Povsem spodobna je bočna linija, brez pretirane filozofije pa je lično narejen tudi zadek.



Novi Sorento je od predhodnika 95 milimetrov daljši, 15 nižji in 5 širši.

Z novim Sorentom se želijo pri Kii vrniti v razred premijskih križancev. To so seveda velike želje, a za doseg ciljev si jih moraš najprej zadati. Zato je povsem prevetrena tudi notranjost. Izbrani materiali so precej bolj kakovostni, armaturna plošča je lična in pravzaprav spodobno elegantna, sploh v dvobarvni kombinaciji (črni in bež). Izdatno so jo popestrili z debelimi obrobo (imitacija aluminija) osrednjega zaslona na sredini armaturne plošče ter stranskih zračnikov. Stikal in gumbov ni preveč, po avtomobilu so razporejeni precej logično in na dosegu voznikovih rok. Tudi izdelava je na precej boljši ravni kot pri predhodniku. Tudi zato, ker so Korejci k svojim proizvodnim obra-



Soul EV



Sočasno z novim Sorentom smo na korejskem otoku Jeju preizkušali tudi električnega Soula. A ta nikakor ni več novost, o vožnji in vtisih smo tudi v Avto magazinu že pisali. Novost je vsekakor to, da je avto zdaj tudi že v Sloveniji. Vendar da ne bo pomote: Soul EV v Sloveniji ni naprodaj in tudi leta 2015, kot je videti, ne bo. Količina, ki jo Kia proizvede, je namreč premajhna in celotnemu evropskemu so namenili vsega tisoč vozil. Soul EV bo tako tudi na najrazvitejšem evropskem 'električnem' trgu, na Norveškem, hudo redek gost. Tako se električni Soul, čeprav ima med električnimi avtomobili tega razreda največji doseg in najlažjo baterijo, ne bo podal v boj z Leafom, Zoejem in podobnimi modeli. Zaradi tega je seveda popolnoma nepomembna tudi cena, pa vendarle: pri Kii pravijo, da bi bila normalna cena na evropskem trgu okoli 32 tisočakov, seveda odvisno od dajatev v posamezni državi.



tom dodali še center za nadzor kakovosti izdelave avtomobilov. Če je to dovolj, da bo Sorento mešal štrene tudi med premijskimi križanci, bo pokazal čas. Nas pa je v povsem spodobni notranjosti zmotil volanski obroč, ki je vsekakor premalo premijski – morda celo pretanek, sicer z dobro razporejenimi gumbi, a s sredinskim delom, ki morda deluje preveč ceno. Vendar je zato lepše obdelan prtljažni prostor. Ne glede na število sedežev (pet ali sedem) se ti enostavno zložijo v ravno dno, izjemno pohvalno pa je samodejno odpiranje prtljažnih vrat, če je avto opremljen z brezkontaktnim ključem. Takrat je namreč dovolj, da se zadnjim vratom zgolj približamo (s ključem v žepu ali v roki), počakamo nekaj trenutkov, da avto zazna ključ, nato pa se vrata samodejno odprejo. Da je to odlična rešitev, kadar imamo polne roke, verjetno ni treba razlagati.

Za preizkus je bil na voljo Sorento z 2,2-litrskim turbodizelskim motorjem. Dvesto 'konj' nima težav s skoraj dve toni težkim Sorentom, tudi šeststopenjski samodejni menjalnik (osnovni je sicer ročni) je svoje delo opravljal odlično. Prenovljeni volanski mehanizem (zdaj za lažje sukanje volana skrbi elektrika) se odlično izkaže v mestni vožnji, pri hitrejši bi lahko bil malce trši in bolj posreden. Kljub temu daje dovolj povratnih informacij, tudi pri hitrejši vožnji. Za tako velik avto je obnašanje na cesti zadovoljivo, v primerjavi s predhodnikom je karoserija za 14 odstotkov bolj toga, tudi zaradi večje vsebnosti kakovostnega jekla v primerjavi s predhodnikom je precej manj tresljava, dodelano pa je tudi podvozje oziroma vzmetenje.

Za zdaj še ni natančno določeno, za katere trge bo kaj na voljo, a bo novi Sorento ponujal tudi kar nekaj varnostnih tehnologij. Med preizkušenimi velja pohvaliti aktivni tempomat, prav tako ne moremo ničesar očitati niti sistemu za opozarjanje pred nenamernim zapaščenjem voznega pasu. Na voljo bo tudi sistem za opozarjanje pred vozili v mrtvem kotu, pohvalno pa bo ta sistem prežal (in opozarjal) na vozila tudi pri vzvratni vožnji s parkirnega prostora. Vozniku bo pri parkiranju in vzvratni vožnji v pomoč še Around-View Monitor s kar štirimi kamerami, ki so sposobne prikazati celotno okolico okrog avtomobila.

Z novim Sorentom bo Kia zagotovo ponudila veliko boljšega križanca, kot je bil predhodnik. Želja po mešanju štrene premijskim avtomobilom morda še ne bo takoj uresničena, a zdi se, da so Korejci na pravi poti, zato bodo želeni cilj prej ali slej tudi dosegli. ◀◀

**NATOČITE GORIVO
ZA MAXXIMALNO
ZMOGLJIVOST**

MAXX Motion OMV
Performance Fuels



www.omv.si
f OMVSlovenija

MOVING
LIFE

OMV