Sodobna umetnost

Pri današnjih možnostih je pravzaprav že kar umetnost pokazati nekaj povsem novega. Podobnosti najbrž niso naključje. Morda pa je umetnost prav v tem, da vidimo razlike.

tekst IGOR PUCIHAR / foto ŽARE MODLIC









Kia Sorento sicer ostaja filozofsko zvesta dediščini enega izmed zgodovinsko najbolj uspešnih avtomobilov te znamke. Zasnova hoče biti še vedno terenska, ampak hkrati postaja tudi čedalje bolj limuzinska. Takšen je namreč trend sodobnih terencev,

ki vozijo pretežno po urejenih cestah, teren pa vidijo le redkokdaj. Nova Kia Sorento nima več šasije, ampak je njeno nosilno delo sedaj prevzela kar samonosna karoserija, ojačana z vložki iz trdnejšega jekla. Sorento je za 95 mm daljši od predhodnika, njegov karoserijski trebuh pa se je malce bolj približal tlom (za 15 mm). Tudi oblika še zdaleč ni podrejena težkim terenskim razmeram, pač pa se spogleduje z na pogled zelo sodobnimi oblinami. Sorento ima seveda svojstven videz, a vsak lahko v njem vidi tudi lastnosti konkurence. Lahko mu to štejete v slabo ali pa v dobro, kakor hočete. Sicer pa so »evropsko« obliko Sorentu, pod nemškim vodstvom Petra Schreyerja, zrisali v oblikovalskih studiih v Kaliforniji, Nemčiji in Koreji, zato ne vem čisto natančno, zakaj ji pravijo evropska. Prej bi ji lahko rekli »svetovna«. Je pa res, da so evropski kupci posebneži, ki zahtevajo svoje, in tega se morajo oblikovalci dobro zavedati…

Sorento ima še vedno nekaj značilnosti terencev, kar pomeni, da bodo hlačnice ob vstopanju in izstopanju vozila vedno znova umazane. Sesti je potrebno dokaj visoko, zato pa je vidljivost iz njega dobra. Občutek »vzvišenosti« pa je v takih avtomobilih verjetno tudi eden izmed odločilnih pri nakupu. Vidljivost nazaj je sicer nekoliko slabša, ampak za to so dobrodošla parkirna tipala in kamera, ki ob vklopu vzvratne prestave v notranjem vzvratnem ogledalu na diagonalno 8,9 cm velikem (3,5-palčnem) zaslonu prikaže dogajanje za vozilom. Toda, pozor, pogled zna biti precej varljiv, zato pri vzvratni vožnji pozorno poslušajte zvočni signal in glejte grafični prikaz med merilniki! Žal parkirnih tipal spredaj ni, zato se je treba visoko dvignjenega nosu in njegove dolžine navaditi. Na srečo ni tako dolg, kot se zdi! Za dobro vidljivost skrbijo tudi zmogljivi ksenonski žarometi, za modne trende pa zadnje luči in utripalki v ogledalih; s tehnologijo LED.

Voznika morda prijetno presenetijo zanimivo razgibani in rdeče osvetljeni merilniki, ki jih je moč s posebnim gumbom ponoči tudi dobro zatemniti. Na sredinski konzoli je s preglednostjo prikazovalnikov nekoliko večja zmeda. Stikala so dovolj pregledna, prav tako pa so praktična in dovolj uporabna tudi tista, na volan-



















skem obroču. AUX in USB vhoda za glasbo po svoji želji sta na dnu sredinske konzole. Predalov in predalčkov na manjka. Klimatska naprava ugodi posebej tudi sopotnikovim (temperaturnim) željam in vožnja je pravzaprav lahko zelo prijetna in neutrujajoča. Nastavljivosti voznikovega sedeža strežejo elektromotorji, ročna zavora pa je v resnici (mercedesovsko) nožna, če vam je všeč ali pa ne. Za več svetlobe v notranjosti (lahko) poskrbita ločena dela sončne strehe, prednji z možnostjo odpiranja.

Druga sedežna vrsta s sedežno klopjo je klasika. Naslonjali (deljivi v razmerju 40:60) imata možnost večstopenjskega nagiba, z zlaganjem naprej (hkrati se malce pogrezne tudi sedalni del) pa se seveda bistveno poveča prtljažni prostor. Za doplačilo (1000 evrov) sta lahko zadaj skrita še dodatna sedeža, sicer pa se pod dvojnim dnom skriva kar precej praznega prostora. Nadomestno kolo so namreč namestili povsem zadaj, spodaj, na zunanjo stran.

Novi turbodizelski motor je nadomestil prejšnji 2,5-litrski agregat in je s svojimi zmogljivostmi prav gotovo med boljšimi izdelki. Le za obljubljeno varčnost bo treba imeti nekaj potrpljenja. Samodejni šeststopenjski menjalnik (dodatnih 2000 evrov) se lepo in dokaj hitro prilagaja vožnji. Ima tudi možnost ročnega pretikanja, ki pa zgolj omeji pretikanje v višjo prestavo, do približno 4000 vrtljajev, ko samodejnost zopet prevlada.

Vodljivost Kie Sorenta je dobra in značilnega »terenskega« občutka plavanja je dokaj malo. Volanski mehanizem je odziven, ne mara pa sunkovitih spreminjanj smeri; takrat bistveno otrdi.

Tudi štirikolesni pogon deluje samodejno. Sredinska visko sklopka z elektroniziranim nadzorom poskrbi za primerno razdelitev moči med prednjim in zadnjim kolesnim parom. Lahko pa zaporo vklopimo tudi ročno (4WD lock), vendar deluje le do hitrosti 40 km/h. Za počasne spuste na spolzkih klancih so dodali elektronizirani omejevalnik (HDC), ki samodejno zavira, stabilizira in upočasni avtomobil (do 10 km/h). Nekaj terenskih genov torej vseeno še ima. Kljub »mestni« obliki in počutju v njem.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Turbodizelski, 4-valjni, vrstni, 16 ventilov, 2199 ccm, 145 kW (194 KM) pri 3800/min, 436 Nm pri 1800-2500/min. Neposredno vbrizgavanje goriva, skupni vod. Poraba goriva (ECE) */6,2/7,4 l/100 km. CO_2: 194 g/km. (EU5).

Prenos moči

Stalni štirikolesni pogon (TOD), elektronizirana visko sklopka. ESC, HAC, HDC. Šeststopenjski samodejni menjalnik. Gume 235/60 R 18 H M+S (Goodyear).

Podvozje in karoserija

Spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikraka prečna vodila, stabilizator. Zadaj posamični obesi, dvojna prečna in poševna vodila, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator. Spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne zavore. ABS, EBD. Volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaja, rajdni krog 10,9 m.

Terenski kombi, 5 vrat, 5(7) sedežev. Cx *. Dolžina 4,685 m, širina 1,885 m, višina 1,710 m. Medosna razdalja 2,700 m. Najmanjša razdalja od tal 0,184 m. Prtljažnik (normno) 531/1546 l. Gorivo 70 l. Mase: prazno vozilo 1885 kg, dovoljena obtežba 625 kg. Prikolica z zavoro/brez zavore 2000/750 kg, obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna)

Največja hitrost: 190 km/h; 0-100 km/h: 9,7 s.

Terenske zmogljivosti

Vzponski kot 25,1°, spustni kot 23,1°.

Cena

Osnovna cena: 34.990 EUR.

Testni avto: 36.990 EUR.

** ni podatka*

NAŠE MERITVE

Zaradi prenove letališke steze glavnina meritev ni bila možna.

Poraba goriva (l/100 km)

Normni krog	8,8
Testno povprečje	10,3

OCENA

\+ oblika, oprema, vodljivost, motor, menjalnik, zmogljivosti, udobna vožnja, prostornost;

\- ni parkirnih tipal spredaj, varljiva slika kamere za vzvratno vožnjo.

Napake testnega avta: brez napak.