

Kija sorento 2.5 CRDi VGT

Terenac za moderne pustolove

“Sorento” je tipičan predstavnik urbanih SUV-ova, koji većinu vremena provode u gradskoj gužvi, ali ne razočaraju ni kada se nađu na težem terenu

Milomir Vujović



Moderni terenci su, pored “off-road” sposobnosti, stekli i neke nove kvalitete, koji ranije nisu bili svojstveni toj klasi automobila. To se prvenstveno odnosi na luksuz i udobnost kojim mogu da pariraju limuzinama namenjenim dugom krstarenju otvorenim drumom.

Međutim, upravo je to jedna od glavnih zamerki ljubitelja “starih, dobrih” terenaca koji današnjim modelima iz klase ponajviše zameraju nedostatak robustnosti. “Kija sorento” je tipičan predstavnik modernih, urbanih SUV-ova, ali se od ostatka klase razlikuje početnom cenom od 22.490 evra koja ga čini jednim od najjeftinijih terenaca te veličine, ali i izgledom, koji je moderan, a opet, verno oslikava moć “sorenta”. Iako star nekoliko godina (nova generacija stiže već na jesen), dizajn “sorenta” je primamljiv čak i danas, a izgled modela dugog preko 4,5 metara je još uvek dovoljan da privuče znatiželjne poglede prolaznika.

Agresivnost je zadržana i izraženim bra-

nicima čija svetlija boja u odnosu na ostatak karoserije nagoveštava terenske sposobnosti “sorenta”. Prednji kraj je veoma atraktivan i pomalo liči na starije generacije “mercedesove” ML klase. Ipak, veliki znak fabrike na maski hladnjaka ne dozvoljava nikakvu zabunu: “sorento” je poreklom iz “Kije”, i to ne krije. A nema ni razloga.

Putnički prostor je u “sorentu”, slično većini konkurenata, umesto spartanskog izgleda, zamenio dosta moderan dizajn i prisustvo brojnih sistema i sitnica koji vožnju čine prijatnijom, a koji su donedavno bili viđani samo u limuzinama. Komandna tabla je pregledna i ergonomična, a sve komande su jednostavne i nadohvat ruke. Volan je, shodno veličini “sorenta”, veliki, ali odlično leži u ruci i vozaču pruža pravi osećaj o tome koliki automobil zapravo vozi.

Jedini detalji koji nisu baš praktični su parkirna kočnica koja je smeštena uz desnu nogu vozača i može da mu zasmeta,

Motor i performanse

Zapremina	2.497 cm ³
Snaga	170 KS
Obrtni moment	392 Nm
Maksimalna brzina	182 km/h
Ubrzanje od 0 do 100 km/h	12 s
Prosečna potrošnja	8,5 l

kao i mali displej putnog računara koji se nalazi na krovu, pa je za njegov pregled potrebno skinuti pogled sa puta.

Mesta u kabini ima zaista mnogo, veliki je i prtljažnik koji prima 900 litara zapremine, a opremljen je i mrežom za pričvršćivanje manjih stvari.

Pod poklopcem motora se na našem testu našao snažni turbo dizel zapremine 2,5 litara. Ovaj komon-rejl agregat sposoban je da proizvede 170 konjskih snaga, koji se isporučuju na zadnju osovinu, dok se 4X4 pogon uključuje preko prekidača u kabini. Kombinacija sa petostepenim manuelnim menjačem se pokazala veoma solidnom jer “sorento” ubrzava dosta ujednačeno i bez većih napora, a snažni dizelaš pokazuje i odličnu elastičnost koja će vozača poštedeti čestog menjanja brzina.

“Sorento” svoje kvalitete ne krije ni u vožnji. Stabilnost na otvorenom putu i pri većim brzinama teško može da se razlikuje od one koju pružaju pojedini limuzinski modeli, mada se prilikom bržeg ulaska u krivine treba setiti da ovaj model ima preko dve tone, što može da znači i nešto veće naganjanje ukoliko se forsira.

Silazak sa asfalta dokazuje da ovaj model s pravom nosi epitet terenca. Kameniti putevi, livade, pa čak i manji potoci nisu nikakva prepreka za “sorento” kome veliku prohodnost garantuje odlični pogon na svim točkovima, ali i klirens od preko 20 centimetara. Pored svih prednosti koje deli sa mnogim poznatijim konkurentima, “sorento” se izdvaja cenom od samo 22.490 evra, koliko košta najjeftiniji model. Testirani primerak, sa paketom opreme “EX urban rajder”, koji obuhvata dvozonski klima-uređaj, tempomat, bočne vazdušne zavese, ksenonske farove, košta oko 25.000 evra što i dalje nije skupo s obzirom na to da se slično opremljeni terenci nekih drugih proizvođača nude po znatno višim cenama. ✕