

Za oktavu iznad

„SORENTO” JE MOŽDA NAJBOLJE OGLEDALO NAPRETKA KIJE KROZ GENERACIJE.

NEKADA SE GRABILO KORACIMA OD SEDAM MILJA. DANAS JE TO DOSTA TEŽE, ALI I DALJE

SE NA „SORENTU” VIDI DRASTIČAN NAPREDAK U ODNOSU NA PRETHODNU GENERACIJU

Četvrta generacija „sorenta” stigla je i u Srbiju i nakon prvog susreta jasno je da je cilj fabrike bio da se ostavi upečatljiv utisak. Da nije ambicija na grilu hladnjaka pomislili bismo da je reč o daleko skupljem vozilu (mada ni ovo nije jeftino, ali kasnije ćemo o tome). Oštre linije i „amerikanizovana” zadnja svetlosna grupa u „mustang” stilu stavljaju nam do znanja da ovaj SUV

ima velike planove kada je tržište Severne Amerike u pitanju. Markantan i ljutit pogled kao iz vestern flmova prosto traži poštovanje na drumu. Odmerene, ravne linije boka odaju utisak da je automobili još duži od svojih 481 centimetar. Uz velike dimenzije ide i adekvatna obuća. Testirani model imao je Kotntinentalove pneumatike dimenzija 235/55R19. Ništa manje izdašno nije ni u unutrašnjosti. Ovaj model poseduje i treći red sedišta tako da može da pruži prilično

udoban prevoz za petoro odraslih i dvoje dece.

Paleta motora se razlikuje od kontinenta do kontinenta. Za Evropu su predviđene tri varijante pogona. Klasična dizel verzija podrazumeva 2,2 CRDi motor od 202 konjske snage i uz obrtni moment od 440 Nm. Ovo će izvesno biti i najpopularnija verzija u ovom delu Evrope. Jedini minus na našem tržištu jeste radna zapremina koja povlači veće troškove registracije, ali to već nije „sorentov” problem.

Druge dve varijante koje su u ponudi podrazumevaju hibridnu i plug-in hibridnu verziju.

Klasičan hibrid poseduje benzin-ski trubo motor od 1,6 litara sa 180 konjskih snaga (132 kW) ko-me pomaže elektromotor od 44 kW. Plug-in hibrid ima isti motor sa unutrašnjim sagorevanjem, ali je elektromotor nešto snažniji i ima 67 kW. Prema fabričkim specifikacijama prosečna potrošnja kreće oko 6,5 do 6,8 litara za testirani model sa dizel motorom i pogonom na sva četiri točka. Na našem testu smo na pređenih 700 kilometara u proseku tročili oko osam litara dizela.

Motor od 200 KS ima solidnu rezervu snage prilikom preticanja i na višim brzinama, ali kod samog starta iz mesta oseti se masa vozila. ➔





ru. „Sorento“ je praktično nemoguće prići neopaženo.

Za vožnje van asfalta predviđeno je nekoliko modova vožnje koji se kontrolišu pomoću rotirajućeg prstena koji se nalazi iza komandi automatskog menjača. Predefinisana su ponašanja vozila za terene poput blata, peska ili snega. Testirani primerak ima pogon na sva četiri točka, ali ne i redukciju i blokiranje diferencijala, što znači da je dovoljan za vožnju po prirodi u rekreativne svrhe, ne i za neka bespuća...

Enterijer je rađen prema željama kupaca u SAD. Sve je prostrano, široko sa puno otvora za ventilaciju (ako smo dobro prebrojali, napred ih ima čak 11). Materijali su kvalitetni sa visokim nivoom završne obrade. Iritantne zvukove i škripu zaboravite. Posebno bismo pohvalili rešenje ambijentalnog osvetljenja u vratima. Šara dijamantskog oblika dominira na ukrasnim lajsnama, a u vratima tik pored otvora za Bouz zvučnike je odlično iskombinovana sa ambijentalnim svetlom. Originalno i prilično ukusno urađeno. Spomenismo ozvuče-



Ključ za parkiranje

Kako je „sorento“ prilično gabaritan, jasno je da će se potencijalni kupci veoma brzo suočiti sa problemom zvanim parkiranje u gradu. Uska parking mesta na gradskim ulicama ili u garažama mogu biti velika muka za ulazak i izlazak iz vozila. Kia je ponudila rešenje problema u vidu daljinskog upravljanja vozilom. Nije to baš kao kod Džejsa Bonda, ali putem tastera na ključu možete daljinski startovati automobil i isparkirati ga sa parking mesta, ili ga uparkirati i isključiti. Računar vodi računa o količini gasa i kočnicama, a parking senzori vode računa o preprekama. Izmišljena stvar za impresioniranje komšiluka.

nje. Potpisuje ga dobro poznata kompanija Bouz (Bose). U skladu sa imenom ide i zvuk. Snažan i čist, ali bez previše izraženih basova od kojih se odvajaju oplate vrata. Kao da je osmišljen za nešto stariju i ozbiljniju klijentelu. Veliki plus ide i za broj USB slotova za punjenje mobilnih uređaja. U ovom vozilu ima ih osam. Vrlo pohvalno kada se krene na dug put sa sedam osoba.

Prednja sedišta su prilično velika sa dugim sedećim delom pa praktično nema potrebe za dodatnim proširivanjem. Bokovi su masivni iako ne i sportski uski, što je i logično kada se zna o kakvom vozilu je reč. Poseduju i funkcije grejanja i hlađenja koje je diskretno i efikasno. Za-

nimljivo je da se na levom boku naslona suvozačevog sedišta nalazi taster pomoću koga vozač ili osoba iz drugog reda mogu pomeriti suvozačko sedište ka napred kako bi se dobilo još više prostora za noge. Još jedna velika pohvala ide i za rešenje sa postavljanjem USB utičnica na bokove prednjih sedišta. Ovakvo se elegantnije može puniti recimo tablet koji je postavljen na nosač na naslonu za glavu na prednjim sedištima.

Komforu u drugom redu sedišta mogu pozavideti i neki premium modeli. Ne samo da ima mogućnost podešavanja sedišta po dužini, već je moguće i podesiti naslon sedišta. Obzirom na veličinu, jasno je da prostora i za glave i za noge putnika

ima više nego dovoljno, a slična je situacija i sa prostorom za odlaganje flaša ili čaša i šolja za kafu. Integrisana mrežica za zatamnivanje zadnjih stakala se podrazumeva. Ne nije kraj priče o sedištima jer - ima još jedan red. Povlačenjem traka koje su postavljene na naslonima aktiviraju se šesto i sedmo sedište, odnosno treći red. Ta sedišta su manjih dimenzija i prilično ravna što znači da su prevashodno namenjena ili za kraće relacije u prevozu odraslih ili za prevoz dece. Pristup sedištima je lak jer se srednji red sedišta prilično jednostavno pomera unapred. Da putnici na poslednja dva sedišta nisu putnici „nižeg reda“ svedoči i to da svako sedište ima svoj sopstveni USB priklju-

Koči i posle sudara

Novi „sorento“ dobio je i Kijin višestepeni kočioni sistem koji vozilu omogućava ublažavanje posledica sekundarnih sudara pod nazivom MCB (Multi-Collision Brake). Sistem je namenjen sprečavanju ili smanjenju težine povreda kod sekundarnih sudara do kojih može doći kada se vozilo još zaustavlja, često izvan vozačeve kontrole. Automobil automatski koči kada se nakon početnog sudara aktiviraju vazdušni jastuci čime štiti putnike od sekundarnih čeonih ili bočnih sudara. Sistem se aktivira nakon otvaranja vazdušnih jastuka, što je indikator rizika od povreda i zahteva posredovanje. Posle aktiviranja sistem meri brzinu vozila i promene smera, dok sistem kočenjem odgovarajućim intenzitetom kontroliše i zaustavlja vozilo. MCB prati položaj papučica kako bi proverio da li vozač pokušava da ubrza ili da koči. Ako sistem detektuje nedovoljno ili nikakvo posredovanje vozača, onda se angažuje elektronski sistem stabilnosti (ESC) koji za zaustavljanje vozila koristi odgovarajuću kočionu silu. Sistem deluje do 180 km/h, jer kočenje kod još viših brzina može prouzrokovati druge teže posledice.

Ubrzanje do 100 km na čas iz mesta je nešto ispod deset sekundi, a maksimalna brzina 202 km/h. Na testiranom primerku nalazio se novi Kijin osmostepeni menjač sa dvostrukim kvačilom (DCT) koji je konstruisan kako bi bio prava alternativa za klasične osmostepene menjače, ali uz manju potrošnju goriva i bolji odziv.

Ponašanje na putu je u skladu sa veličinom i namenom. Ja-

sno je da nećete imati „karting“ osećaj u vozilu visokom 170 cm i dužinom 481. Ipak, nema neprijatnosti. „Sorento“ sluša i ostavlja utisak veoma bezbednog automobila.

Kada je broj sistema za bezbednost u pitanju „sorento“ je zaista teško pronaći manu. Sistemi prepoznaju da li nailazite na pešake, bicikliste ili različite kategorije vozila, prepoznaju nadolazeći bočni saobraćaj u

raskrsnicama i kada vozite unazad, tu je pregled dešavanja oko vozila od 360 stepeni, radarski tempomat sa funkcijom stankreni, moguće je podesiti i tempomatsko praćenje vozila ispred u vašoj traci. To je praktično drugi stepen autonomne vožnje gde automobil kontroliše ubrzavanje, kočenje i održavanje u sredini vrozne trake, odnosno upravlja i održava siguran razmak u odnosu na vozilo ispred. Ovaj sistem funkcioniše pri brzinama od 0 do 180 km/h.

Posebno „kul“ dodatak je i upotreba kamera u kontroli „mrtvog ugla“ prilikom preticanja. Pored dosadašnjih upozorenja u vidu lampice u retrovizorima, zvučnih obaveštenja i vibriranja volana, „sorento“ ima i obaveštavanje vozača u vidu prikaza slike sa kamere. Naime, kada date, recimo, levi žmigavac, levi krug na instrument tabli na kome se nalazio brzino-mer postaje monitor za pregled leve strane vozila. Analogno tome, kada se da desni pokazivač pravca, desni krug prenosi sliku sa kamere u desnom retrovizio-

Servisne informacije uživo

Novi „sorento“ takođe pruža Kijin inovativni telematski sistem UVO Connect, koji vozaču nudi važne informacije zahvaljujući poveživosti ekrana na dodir i njegovog pametnog telefona. Usluge Kia Live omogućavaju saobraćajne informacije uživo, vremensku prognozu, zanimljive tačke, kao i detalje o eventualnim parking mestima uz put i na uređenim parkiralištima (uključujući cenu, toka ciju i raspoloživost) – pored punjačkih mesta u blizini. UVO Connect takođe vozačima omogućava slanje rute vozilu pre početka putovanja, kao i proveravanje lokacije vozila bilo kada.





Uz dobar prečnik upravljača, debela obloga volana odlično leži u ruci

Veliki ekran od 10,25 inča može se podeliti na dva ili tri dela

Komande klima uređaja kao posebna celina

Zanimljive šara na dekorativnim lajsrama koje diskretno svetli kada pređe na vrata



Elektro otvaranje prtljagnika



Grafika raspodele snage pri ubrzavanju



Kontrola mrtvog ugla i pomoću kamere



Bežični punjač za telefon po dužini

čak, svoj zvučnik i svoj otvor za ventilaciju, a sa desne strane se nalaze čak i komande klima uređaja za zadnji red sedišta. I svetla ima sasvim dovoljno jer pored nešto manjih bočnih prozora, panoramski krov propušta sasvim dovoljno svetlosti da se eliminiše efekat klaustrofobije u trećem redu.

Prtljag je, takođe pre-dimenzionisan i u varijanti sa oborenim trećim redom sedišta iznosi 821 litar, a kada su aktivna i ta sedišta smanjuje se na 187 litara. Maksimalna zapremina je nešto preko 2000 litara.

Prva generacija „sorenta“ debitovala je pre 19 godina. U poređenju sa njom, četvrta je dostigla astronomske visine. Samim tim i cena je postala ozbiljnija. Kia je uspešla da četvrtu generaciju „sorenta“ cenovno održi na nivou prošle generaci-

je. S obzirom na količinu noviteta koje donosi i nivo opreme i bezbednosnih sistema, to je vrlo pohvalno.

Startna cena novog „sorenta“ u Srbiji počinje od 40.500 evra, dok je testirani primerak sa dizel motorom i u najvišem „EX limited panorama“ paketu opreme dostupan po akciji od 52.200 evra. U konkurenciji velikih SUV-ova sa sedam sedišta konkurencija nije prevelika, ali je vrlo - nezgodna. Gledano kroz cenu, pravi konkurenti ovog modela su Hyundai „Santa Fe“ i Toyota „Hajlander“. Ukoliko želite veliki SUV sa sedam sedišta ali od „premium trojke“ morate da duplirate ulog i tu dolaze u obzir „Mercedes GLE“, „BMW X7“ i „Audi Q7“. Ipak, dupliranje uloga na osnovnih 50.000 evra nije baš naivan potez, ali ponuda postoji.

Nije realno reći da očekujemo da će „sorento“ uspeti da napravi prodajni bum na domaćem tržištu (koji trenutno pravi odlazeća generacija „sportidža“), ali će ta probna grupa kupaca sigurno biti više nego zadovoljna svojom kupovinom. Nema mnogo automobila koji, u ovom trenutku, pružaju ovoliko kompletni paket bezbednosnih sistema, naprednih tehnologija i opreme za opuštanje i zabavu kao što to nudi novi „sorento“.

Armen Derbogosijan



Rolo mrežica dodatno zatamnjuje prostor



Obilje prostora za sitnice



Dizajn u skladu sa željama kupaca sa druge strane Atlantika



Zadnje sedišta se pomeraju po dužini i nagibu



Modularni prtljag prostor



Čak i treći red sedišta ima kontrolu klime



Puno spoljne svetlosti i za treći red



Odlično za decu, odrasli na kraćim relacijama



Sedište suvozača može se pomerati i sa zadnje klupe



Sve je tu - klima i USB utičnice

Kia Sorento EX Limited Panorama 8DCT

MOTOR:

zapremina 2151 ccni, snaga 148 kW (202 KS) pri 3800 o/min, obrtni moment 440 Nm pri 1750-2750 o/min, menjač sa dvostrukim kvačilori 8 brzina, pogon na svim točkovima

DIMENZIJE:

D/S/V 4810/1900/1700 mm, masa 2029 kg, međuos. rastojanje 2815 mm, rezervoar 67 l, prtljag 187/821/2011 l, pneumatici 235/55 R19

PERFORMANSE:

maks. brzina 202 km/h, 0-100 km/h 9,5 s, prosečna potrošnja (fabrički) 6,8 l/100 km, emisija CO2 179 g/km

OPREMA:

STANDARD: ABS, ESC, HAC, Pomoć pri spuštanju nizbrdo (DSC), aktivni radarski tempomat, aktivni sistem asistencije zadržavanja u traci, sistem za održavanje vozila u vožnji traci sa podešavanjem udaljenosti od vozila ispred i sa automatskim ubrzavanjem prilikom preticanja nakon aktiviranja pokazivača smjera, sistem za izbegavanje pešaka, prikaz kamere za nadzor mrtvog ugla na digitalnoj instrument tabli, head-up display na vetrobranskom staklu, automatski klima uređaj sa odvojenim, manuelnim podešavanjem klime za treći red sedišta, bluetooth konekcija sa mogućnošću konektovanja dva telefona, navigacioni uređaj sa ekranom osjetljivim na dodir od 10,25 inča, LED ambijentalno osvetljenje kabine i prostora oko vozila, prednji i zadnji parking senzori sa kamerom za parkiranje i sistemom za pomoć pri parkiranju, „Pametni“ ključ za beskontaktno otključavanje i taster za pokretanje automobila i ispravljanje/upravljanje, TFT LCD supervizion sportski merni instrumenti sa putnim računom dijagonale 12,3 inča, aluminijumski naplaci od 19 inča, kožna sedišta sa grejanjem i hlađenjem sa električnim podešavanjem lumbalne potpore (4 prečca za vozača, dva prečca za suvozača), Bose audio sistem, panoramski krov, električno/automatsko otvaranje i zatvaranje prtljag nika.