Kia sorento 2.2 CRDi EX platinum A/T

Če je bil prvi sorento nekakšen posodobljeni (in seveda bistveno cenejši) dvojnik Mercedesovega cestnega terenca ML, s katerim je Kia šele iskala prostor pod športnoterenskim soncem, je novi že veliko bolj samozavesten.



Najbolje opremljeni sorento se vozi na 18-palčnih kolesih, ponoči mu svetijo ksenonske luči. Za nameček vozniku pri vzvratni vožnji poleg parkirnih tipal pomaga kamera.

Čeprav je v primerjavi s predhodnikom daljši slabih deset centimetrov (je pa poldrugi centimeter nižji), še vedno ne deluje okorno; za to je poskrbel znameniti Peter Schreyer, ki je med drugim oblikoval audija TT. Očitne so čiste linije in solidna aerodinamika. Eleganco dodajajo zajetna motorna maska in trapezoidni žarometi ter ne nazadnje zunanji ogledali z LED-smernikoma; sveteče diode krasijo tudi velike zadnje luči.

Marsikaj novega je v potniški kabini, še posebno v najbogatejši različici platinum, kakršno sem preizkusil. Vgrajeni materiali so kakovostnejši, z nekaj oblogami v imitaciji kevlarja vred. Solidni so sedeži, oblečeni v dvobarvno usnje; povsod se pozna nekaj dodatne prostornosti. Dovolj je tudi odlagalnih mest; v zajeten predal pod sredinsko oporo za komolec recimo lahko spravite prenosni računalnik s 14-palčnim zaslonom. Serijska je samodejna klimatska naprava, za barsko ozračje pa poskrbi tako imenovana ambientalna osvetlitev, ki je malo preveč rdeča. Soliden je v usnje oblečen volanski obroč s priročnimi nastavitvami za radijski sprejemnik in tempomat. Ko govorim o prostornosti, nikakor ne smem pozabiti na prtljažni prostor z dvojnim dnom in osnovno prostornino 531 litrov, kar je za 15 odstotkov več kot pri predhodniku.



Glede prtljažnega prostora ni pripomb. Dvojno dno skriva zajeten predal za manjše predmete.



Zadnji del obvladujejo velike luči s svetečimi diodami.

Prijetno presenečenje je novi 2,2-litrski štirivaljni dizel z vbrizgalnimi tlaki do 1800 barov, poskočnimi 145 kW (194 KM) in 436 Nm navora med 1800 in 2500 vrtljaji. »Downsizing« se je torej povsem posrečil, saj novinec v vseh pogledih prekaša 2,5-litrskega predhodnika. Natančno 1,9 tone težko vozilo pospešuje brez težav, z 8,9 l/100 km povprečne porabe, ki sem jo nameril med testnimi vožnjami, pa je še zadovoljivo varčno. Solidno celoto z motornim agregatom je dopolnjeval šeststopenjski samodejni menjalnik (doplačilo 2000 evrov), ki daje vozniku tudi možnost ročnega prestavljanja.

Manj novosti je pod kolesi. Znova so vgradili štirikolesni pogon TOD (torque on demand) z elektronskim krmiljenjem viskozne sklopke, ki deli pogonsko moč glede na oprijem prednjih in zadnjih koles. Opremljen je s funkcijo 4WD LOCK, ki omogoča stalno delitev pogonske moči med prednjim in zadnjim parom v razmerju 50:50. Med terensko vožnjo sta dobrodošla še sistem za samodejno zaviranje med vožnjo po klancu DBC in naprava za vzdrževanje hitrosti med spuščanjem po strmini HDC.

Velikih novosti nisem občutil pri vzmetenju in vodljivosti. Tako moram ugotoviti, da sorentovo podvozje in volanski mehanizem ne sledita povsem motornim zmogljivostim. Zlasti na kratkih neravninah je vzmetenje (pre)trdo, zato je tudi precej odvečnega ropota v potniški kabini. Škoda.

A to šibkost preglasi dejstvo, da je avtomobil na varnostnem testu EuroNCAP dosegel vseh pet zvezdic in da je tudi cenovno še vedno zanimiv. Zato se ne bojim, da sorentov ne bomo videli na naših cestah.

GREGOR PUCELJ, besedilo in foto



Voznikovo počutje je odlično, razporeditev inštrumentov in stikal pregledna, logična in brez odvečnih bolj ali manj »pametnih« večnamenskih gumbov.

Tehnični podatki

	kia sorento 2.2 CRDi platinum
motor / število ventilov na valj	štirivaljni, dizelski / 4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	2199 / 145 (194) pri 3800
največji navor v Nm pri v/min	436 pri 1800 do 2500
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	4x4 / samodejni, 6
dimenzija pnevmatik / zavore spredaj, zadaj	235/60 R18 / kolutni, kolutni
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1896 / 2510
dolžina × širina × višina / medosna razdalja v mm	4685 × 1885 × 1755 / 2700
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	531 do 1546 / 70
največja hitrost v km/h / pospešek 0–100 km/h v s	190 / 9,4
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO, v g/km)	9,3 / 6,2 / 7,4 (194)
hrupnost v mirovanju / med vožnjo v dB(A)	74 / 74
splošno jamstvo / jamstvo zoper prerjavenje	3 leta ali 100.000 km / 6 let
uradni zastopnik, prodajalec	KMAG, Ljubljana
maloprodajna cena: osnovna / testnega modela	34.990 € / 36.990 €

stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d.
(cene premij so informativne, upoštevan je 4 % gotovinski popust)

obvezno avtomobilsko zavarovanje	1.324,20 €
super kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 1 % in asistenco AXA)	1.236,40 €

financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev)
kredit, obrestna mera 3M Euribor, za vrednost 20.000 €

stroški odobritve in zavarovanja	833,58 €
mesečni obrok / EOM	370,54 € / 6,16 %

finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati):

polog in stroški odobritve	10.497,00 €
mesečni obrok / EOM	498,56 € / 8,46 %
DDV je vključen v polog, njegova vrednost je v €	

pozitivno	negativno
+ motor	– vzmetenje
+ oprema	– lega šob za dovajanje svežega zraka na armaturni plošči
+ cena	– šibke dolge luči

Vsi izračuni in EOM so informativni, veljajo za ceno osnovnega modela. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 15. 4. 2010.

DELO