

Malenkosti



Če v istem stavku omenimo Kio in športne terence oziroma križance, bo večina pomislila na Sportage. Ta ima tudi pri nas dolgo in precej uspešno zgodovino.

► V nasprotju s sedanjem koncernskim bratom Hyundaija Santa Fejem Sorento kljub svoji 13-letni modelski zgodovini na pri nas ni bil posebej uspešen. Deloma je bila za to kriva njegova oblika, še posebno pri prvi generaciji pa tehnična zastarelost in čisto preveč ameriška zasnova.

Tretja generacija je glede na predhodnika res velik korak naprej. Sedan je Kijine hišne oblikovalske poteze ji pristojijo, zato je zlasti spredaj vse precej več potencialnim kupcem kot prva ali druga generacija. Še bolj to velja za zadek avtomobila. In bolj evropskemu očesu prijazna ni postala le zunanja oblika, enako velja tudi za notranjost, pa tudi opremo. Ne le kakovost plastike, evropskega (in tudi slovenskega) voznika znajo prepričati tudi delno digitalni merilniki, ki po svoji preglednosti sodijo med boljše. Pa sedenje, čeprav bi si želeli (in to je prva malenkost iz naslova) malce daljšega vzdolžnega pomika voznikovega sedea, višjim voznikom na ljubo in pač, ker prostorskih čudežev seveda ni, na škodo tistih v drugi sedežni vrsti.

Drugi in ne zadnji je seveda zapisano z namenom: Sorento je namreč sedem-sedežnik, a tu se je treba odločiti med prtljažnikom ali sedeži, kot je to pri tovrstnih sedemsedežnikih v navadi. Dostop

v ozadje je dovolj udoben, a Sorento se bo (in potniki v njem) vendarle precej bolj počutil kot petsedežnik z velikim prtljažnikom.

Svojega porekla (ali pa tradicije, če hočete) Sorento pri notranji obliki ne more skriti, predvsem pri namestitve nekaterih stikal ali njihovi velikosti – a tu od ergonomskega ideala ne odstopa nič več in ponekod manj kot povprečen (pa naj bo evropski ali ne) konkurent v tem razredu. Da bi Sorento izločili iz izbire le zaradi oblike ali ergonomije, kot se je to dogajalo pri prejšnjih generacijah, je tokrat napaka.

Ker je imel testni Sorento opremo EX Exclusive, seznama doplačilne opreme ni bilo. Vse, kaj je bilo v njem, sodi v serijsko opremo in je tisto, kar kupec dobi za nekaj manj kot 55 tisočakov (ali manj, če je dober pogajalec, seveda). Sem šteje usnje na sedežih in njihovo gretje in (malenkost: nekoliko preglasna) ventilacija, sem spada boljši zvočni sistem Infinity pa zelo dobri ksenonski žarometi, varnostni asistenti proti nenameravani zapustitvi varnostnega pasu, za nadzor mrtvih kotov, 360-stopinske kamere, prepoznava prometnih znakov in še in še. Tu sta tudi tempomat in omejevalnik hitrosti (ne ravno malenkost: ta se, ko sistem start/stop



