

KOREJEC se ne da

besedilo: Mitja Reven foto: Aleš Pavletič

Kia je bila s Sorentom med prvimi, ko so avtomobilske tovarne v Evropi 'izumljale' rod mehkih, športnih terencev. Sorento je v prenovljeni izdaji kar pravšnji zalogaj za večino neposrednih tekmecev, tudi za vsaj pol ducata tistih, ki so se pojavili v zadnjih dveh letih.

► Razlogov za to ni treba iskati z lupo. Je že res, da je bil Sorento izdelan že leta 2002, a zdaj je doživel pomembno prenovo, ki je njegovo zunanjost podobno (nova odbijača, od kroma ž kar sijoča maska, drugačna plastična, prednje luči za čistejšim 'stekлом' ...) spremenila ravno toliko, da je Kijin SUV še vedno elegantno-športno-terenskega videza. Novosti so tudi v notranjosti (kakovostnejši materiali, drugačni merilniki), a bistvo je v posodobljeni tehniki. Opazen napredok, tudi zaradi izpolnitve norme Euro 4, so Korejci storili pod motornim pokrovom. Že znani 2,5-litrski turbodizelski štirivaljnik ima za kar 21 odstotkov več moči in tudi več navora, zdaj 392 Nm. V praksi se 170 'konjev' izkaže za zelo zdravo čredo, ki lahko Sorento tudi na avtocesti naredi za člana prvega napada. Zlahka doseže hitrost 180 kilometrov na uro, v pradnjih katalogih nič kaj blesteč podatek o pospešku od nič do 100 km/h (12,3 sekunde) pa se po opravljenem praktičnem poizkusu zdi kot tiskarska napaka. Občutek je, da pot do 100 km/h mine prej kot v dobrih 12 sekundah. Posodobljen agregat nikakor ne daje občutkov podhranjenosti in vas prepriča, da ga vzamete za svojega. Tudi zara-

di navora, ki pride prav pri vleki prikolic (tu je Sorento med specialisti) in pri vožnji v (blaten, zasnežen, ali povsem suh) klanec. Čeprav je motor še vedno med glasnejšimi, se oddolži z dobro prožnostjo. Na testu Sorento je bila v paketu še druga novost, petstopenjski samodejni menjalnik. Menjalniku, ki mu na avtocesti zmanjka šesta prestava (manjša žejja, manj hrupa!), samodejni način pretikanja ne povzroča težav, saj

je reakcijski čas ustrezен. Enako je tudi pri ročnem pretikanju, kjer je zamik med ukazom in dejansko menjavo prestave povsem sprejemljiv. Kar se tiče cukanja ali zmede, ker se menjalnikova pamet

ne sklad z voznikovimi željami (recimo pri prehitevanjih), je tudi na tem področju videti, da ima Sorento urejeno 'podstrešje'. Temelj tega je tudi obilica navora in res zadovoljiv agregat, ki pa ima le enega slabega partnerja: vzmetenje.

Čeprav so se pri prenavljanju posvetili tako blažilnikom kot tudi vzmetem, Sorento na asfaltnih grbinah še vedno stresa in ob posredno nastavljenem volanskem servu vlivajo pogum predvsem na ravnih predelih. Med ovinkami opravlja vlogo dostojnega prevoza, ni pa dirkaško nastrojen, kar lahko voznik in potniki ugotovijo že po nekaj hitrejje odpeljanih ovinkih, v katerih se Sorento nagiba bolj kot večina tekmecev. Je pa po vodljivosti vseeno boljši od kakšnega precej mlajšega konkurenta. Sistem ESP, ki hitro reagira in včasih precej opazno popravi smer Sorentove vožnje, je mogoče tudi izklopiti. Priporočamo ga posebej na kakšnem



| KIA Sorento 2.5 CRDi EX

odprtrem makadamskem ali kolovoznem odseku, kjer se omenjeno mehko nastavljenovo vzmetenje izkaže kot zelo dobrodošlo. Vodenje po neafaltiranih poteh je še vedno prepričljivo. Preostale tehnikalije so bolj ali manj znanne in preizkušene: štirikolesni pogon z reduktorjem, dokupiti pa je mogoče tudi zaporo zadnjega diferenciala.

Notranjost testnega Sorenta je razvajala z elektronsko nastavljenim voznikovim sedežem, električnim paketom (pomik vseh štirih stranskih šip in ogledalcev), ogrevanima prednjima sedežema, usnjenim paketom, dvopodročno klimatsko napravo, tempomatom, Kenwoodovim audio-video sistemom z Garminovo navigacijo ... Nekateri minusi

"Kljub petletnici Sorenta na zunaj niso preveč spremajali."

ostajajo. Recimo le po višini nastavljenih volanskih obroč, štrleča zunanja antena, ki kliče na dvobojo vejeve, ter potovalni računalnik, ki ga je Sorento vendarle dobil, a je na manj primernem mestu, ob bralnih lučkah, povrh vsega pa ga tudi ne razganja od podatkov: ni povprečne, ni trenutne porabe, kaže 'le' domet s preostalo količino goriva v posodi, smer potovanja (S, J, V, Z) in podatek o povprečni hitrosti vožnje.

Sorento ni terenec, v katerega bi sedali z blatnimi škornji in v prtljažnik metali sobotni ulov. Notranjost je za takoj preveč prestižna, prtljažnik pa preveč dobro obdelan. Ločeno odpiranje šipe prtljažnika (tudi z daljincem!) je pač namenjeno polnjenju nič kaj strašno velikega prtljažnika s špecerijo. Zadnja klop je deljiva v razmerju tretjina : dve tretjini, njeni zlaganje v tla pa prinese ravno dno povečljivega prtljažnika. Zdi se, da so Korejci mislili na Sorentove potnike, saj je odlagalnih mest dovolj, predal pred sovoznikom se zaklene, nad glavama prednjih potnikov pa sta kar dva predalčka za očala. Tudi pokrov za dolivanje goriva se odpre na gumb. KK

KIA Sorento 2.5 CRDi EX

Cena osnovnega modela: 31.290 EUR
Cena testnega vozila: 35.190 EUR

NAŠE MERITVE

(T=20 °C / p=1.020 mbar / rel.vl.: 50 % / Starje stevca: 30.531 km)

PONPEŠKI

0–100 km/h:	12,0 s
402 m z mesta:	17,9 s (122 km/h)
1.000 m z mesta:	33,2 s (156 km/h)

PROŽNOST

- Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

NAJVĒČJA HITROST 182 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,3 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.497 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 3.800/min - največji navor 343 Nm pri 2.000/min.

Prenos moći: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 245/65 R 17 H (Hankook Dynapro HP).

Mase: prazno vozilo 1.990 kg - dovoljena skupna masa 2.640 kg.

Mere: dolžina 4.590 mm - širina 1.863 mm - višina 1.730 mm

- prtljažnik 900-1.960 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmagljivost: največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE) 11,0/7,3/8,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

še vedno zanimiv videz

opremljenost

odlagalna mesta

štirikolesni pogon in reduktor

udobje pri zmerni vožnji

mehko podvozje

vodljivost pri hitrejši vožnji

nagibanje karoserije v vrvnikih (hitrejsa vožnja)

majhen prtljažnik

namestitev in pamet potovalnega računalnika

Končna ocena

Prenova je ob novih tekmcih, ki so že in se še bodo zapeljali na trg, povsem logična.

Sorento ima dovolj močan turbodizelski motor, soliden samodejni menjalnik, nekatere tekmece prekaša z boljšo terensko podporo, njegova cena je še vedno solidna (čeprav ni več poceni), udobje pa je izboljšano.

Konkurenca bi se moralata Sorentovega naslednika!