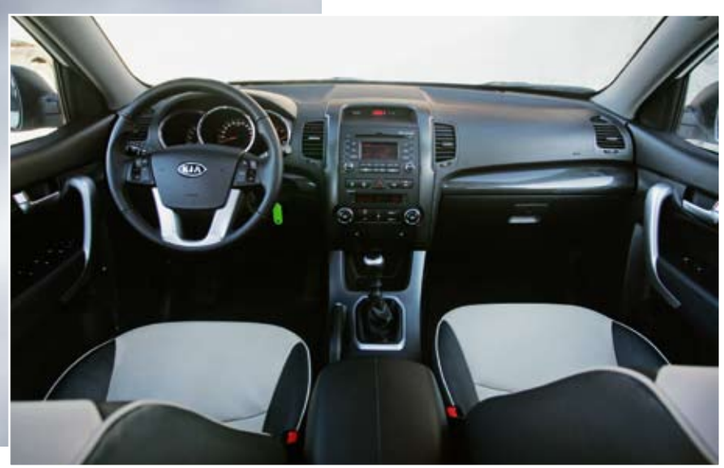
besedilo: **Vinko Kernc** ▪ foto: **Aleš Pavletič**



# Znova v Italijo

**Kaj Kijini Korejci vidijo v Italiji? Eeeee, je treba sploh odgovoriti?**



No, pa vseeno; italijanske besede lepo zvenijo in spominjajo na uživanje v življenju. Sorrento (pa spreglejte dvojni r)!! Kam vas popelje? V malo, priljubljeno letoviško mestece južno od Neaplja. Krasno Sredozemsko morje, milo podnebje, oljke in rdeče vino, zagorela dekleta ...

Uh, zašli smo. No, Kijin Sorento vas bo tja popeljal le, če boste sami vložili v to nekaj truda in denarja, sicer pa je ta Sorento povsem običajen mehki terenec, ki najraje tepta asfalt, ne brani se makadama in blata oziroma snega, toda predaleč in preveč pogumno pa le ne poskušajte. V tem ni nič drugačen od podobnih stvorov.

A to že vemo. Zadnja izdaja tega esjuvija je pometla s prejšnjo generacijo turbodizlov (2,5 litra, čeravno je tak motor še vedno na prodaj) in vpeljala nove stroje, kar se temu 2,2-litrskemu dobro pozna. Zelo hitro se pred hladnim zagonom predgreje (inteligentno predgretje), teče mirneje in tiše, zlahka se – v nižjih prestavah, seveda – zavrti čez rdeče polje (4.500 vrtljajev v minuti), pa tudi porabiti zna precej manj. Pri priganjanju je sicer lahko še vedno požrešen (a tudi ne več toliko kot njegovi predhodniki), saj zlahka porabi 13 litrov na 100 kilometrov. Tokratni Sorento je imel ročni menjalnik, zato je tudi laže ovrednotiti porabo. Takole pravi potovalni računalnik (podatki si sledijo za četrto, peto in šesto prestavo): pri stalnih 100 kilometrih na uro porabi osem, šest

# KIA Sorento 2.2 CRDi 4WD Platinum Edition

**Sorento je sicer kar čeden 'terenec', ki je takšen zunaj celo malce bolj kot znotraj.**

in šest litrov na 100 kilometrov, pri 130 11, 9 in 9, pri 160 pa 15, 13 in 12 litrov plinskega olja na 100 kilometrov. Tudi tokrat so številke o porabi zelo približne, saj je za spremljanje trenutne porabe na voljo nenatančen, digitalen 'tračni' merilnik. Ampak neki okvir vseeno postavijo.

Slabih 200 'konj' (145 kilovatov) v motorju poganja ves čas vsa kolesa prek šeststopenjskega ročnega menjalnika, pri katerem je (morda, a seveda odvisno od okusa) prva prestava prekratka. Takšna je, ker se Sorento malce trudi biti terenec (in ker od predlanske prenove nima več reduktorja), se pravi za lažji nadzor (hitrosti) vožnje po nepredvidljivem terenu. Ampak v vsakdanjem prometu, pri vožnji od semaforja do semaforja, je prekratka, malce pa k temu motečemu občutku prispevajo še neprijazno trdi gibi prestavne ročice, kakršnih že nekaj časa nismo občutili. No, in ker so prestave spodaj 'stisnjene', jim zgoraj malo zmanjka. To se seveda kaže v občutku (in pri izmerjenih zmogljivostih) v vožnji: z mesta je motor presenetljivo poskočen, do 100 kilometrov na uro je zelo živahen, do vseh omejitev je zelo zmogljiv, na avtomobilski cesti pa nad pri nas dovoljeno hitrostjo njegov zalet hitro ugasne. Zlasti na klancih; zelo dobre zmogljivosti takšne Kie se pri približno 160 kilometrih na uro skoraj nenadoma izgubijo in postanejo povprečne. To samo po sebi ni nič čudnega, saj navsezadnje prazen tehta skoraj tono in osemsto kilogramov, pa tudi čelna površina ni ravno kupejevska, nekoliko presenetljiva je le opazno prelomna meja pri omenjenih 160 kilometrih na uro.

Sorento je sicer kar čeden 'terenec', ki je takšen zunaj celo malce bolj kot znotraj, in ker spada med večje primerke svoje vrste, je tudi znotraj precej prostoren. Tudi z opremo (Platinum Edition) so ga lepo založili, čeprav se kombinacija opreme morda ne zdi najbolj posrečena. A na to, o čemer govorim, kupec nima vpliva: zadnje šipe se ne pomikajo samodejno, elektrika streže le voznikovemu sedežu, svetlo bež usnje se pri 14 tisoč prevoženih kilometrih zdi že precej oguljeno (čeprav je menda le umazano), gretje prednjih sedežev je le enostopenjsko, potovalni računalnik je skop in z gumbom med merilniki, tak Soretno nima navigacije in bluetootha in – pri 36 tisočakih – nima nobenega od sodobnih pomagal za aktivno varnost. A vse to je nekako mogoče vzeti v zakup, tudi če lastnika sprva to moti. Precej bolj moteče pa je to, da je Sorento (predvsem) za voznika neprijazno trd za uporabo. Poleg že omenjenih trdih gibov prestavne ročice (in posledično potrebne velike sile, zaradi katere se gumb na njej zavrti ...) je precej težaško sukanje (pre)velikega volanskega obroča, nič kaj mehke niso stopalke (zlasti za sklopko) in varnostni pas se izvleče na trdo.

A tako je pač v Italiji. Nekatere stvari so lepe, prav vse pa tudi ne. Tudi nad Sorrento se lahko po kakšnem čudnem spletu okoliščin zgrne črni dan zaradi podivjanega Vezuva, pa se zato danes od tam nihče ne seli drugam.

## KIA Sorento 2.2 CRDi 4WD Platinum Edition

| | |
|---|---|
| **Cena osnovnega modela:** | 35.990 EUR |
| **Cena testnega vozila:** | 35.990 EUR |

**NAŠE MERITVE**
T = -7 °C / p = 1.001 mbar / rel. vl. = 73 % / Stanje kilometrskega števca: 13.946 km

| | |
|---|---|
| **POSPEŠKI** | |
| 0–100 km/h: | 8,5 s |
| 402 m z mesta: | 16,3 s (138 km/h) |
| **PROŽNOST** | |
| 50–90 km/h (IV./V.): | 6,8 s/11,9 s |
| 80–120 km/h (V./VI.): | 10,0 s/14,6 s |
| **NAJVEČJA HITROST** | 190 km/h (VI. prestava) |
| **ZAVORNA POT** | |
| od 100 km/h: | 41,1 m (AM meja 40 m) |
| **PORABA GORIVA** | |
| skupno testno povprečje | 12,2 l/100 km |

**TEHNIČNI PODATKI**
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.199 $cm^3$ – največja moč 145 kW (197 KM) pri 3.800/min – največji navor 421 Nm pri 1.800–2.500/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/60 R 18 H (Kumho I`Zen).
Masi: prazno vozilo 1.720 kg – dovoljena skupna masa 2.510 kg.
Mere: dolžina 4.685 mm – širina 1.855 mm – višina 1.710 mm – medosna razdalja 2.700 mm –prtljažnik 531–1.546 l – posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,4 s – poraba goriva (ECE) 7,4/5,3/6,6 l/100 km, izpust $CO_2$ 174 g/km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ motor – sodobnost gradnje
- ▲ zunanji videz
- ▲ notranja prostornost
- ▲ prtljažnik
- ▲ merilniki
- ▲ bogata oprema
- ▲ zmogljivosti do 160 kilometrov na uro
- ▲ poraba
- ▲ prekinjen in neprekinjen tek zadnjega brisalnika
- ▼ gumb potovalnega računalnika med merilniki
- ▼ 'trda' vožnja
- ▼ samodejno resetiranje nekaterih vrednosti potovalnega računalnika
- ▼ neobložen predal pred sovoznikom
- ▼ zmogljivosti na avtocesti v klanec
- ▼ trdo odvijanje varnostnega pasu
- ▼ podpovprečna togost karoserije
- ▼ nima navigacije, bluetootha

**Končna ocena**

Sorento je na trge stopil leta 2002 in čez sedem let doživel prenovo, vseeno pa se izza volana zdi, da je to še primerek starejše generacije. V njem je zelo dober motor, tudi pogon je takšen in njegova uporabnost je po zaslugi notranjega prostora in prilagodljivosti prtljažnika precejšnja, nabere pa nekaj pomanjkljivosti, ki mu jih morda vsak, ki se zagleda v njegov videz, ne more odpustiti.