

KIA SPORTAGE 2.0 CRDI — PRIJEMNI ISPIT

"KOREJAC" SA EVROPE

U odnosu na prethodnika, novi "sportidž" je doživeo pravu metamorfozu. U njemu se ne prepoznaje nijedan detalj sa prethodne generacije, niti on cilja iste kupce. Zbog toga smo mu, na Prijemnom ispitu koji je polagao u našoj redakciji, najpre utvrđivali identitet i ciljnu grupu, pa tek onda osobine. Sa "sportidžom" ćemo se družiti narednih šest meseci i zabeležiti kako je prošao na ispitima našeg Supertesta



Već bio na uporednom testu

Nova generacija "sportidža" nije zadržala ništa što bi asociralo na prethodnike, pa čak ni klijentelu. Već na prvi pogled otkriva da mu je cilj da izazove moderne kompaktne krosvere koji postižu veliki uspeh na tržištu. U prvi plan gura atraktivan dizajn, ali i garanciju od sedam godina. A dizajn je zaista uspešan i revolucionaran. Iako je već "sid", a pogotovo "sorento", nagovestio da Kija više nije ono što je bila, tek pojavom "sportidža", Kiji smo priznali evropski imidž.

Prva asocijacija na ime "sportidž" donedavno je bila niska cena, jedna od glavnih osobina prethodnih generacija. Međutim,

za razliku od njih, najnoviji krossover sa ovim imenom više nije "korejac", pa mu ni cena nije glavna prednost. Tačnije, ovo jeste jedna prava "kija", ali ona koja nastaje u Evropi.

Poput drugih krosvera na tržištu, i "sportidž" se nudi sa pogonom samo na prednjim točkovima, ali je u našu redakciju stigao najbolji ambasador ovog modela – primerak sa 4x4 pogonom i novim dizel-agregatom. Zato upravo ovim detaljima posvećujemo najveću pažnju na Prijemnom ispitu.

Mali dizelaš i novi pogon

I Kija prati trend smanjivanja zapremine dizel-motora. Novi

Svojevremeno smo na trostrukom testu uporedili folksvagen "tiguan", nisan "kaškai" i hjundai "ix35". Pošto je ovaj poslednji praktično brat blizanac "sportidžu", znamo kako bi se "kija" pokazala u društvu "tiguana" i "kaškaija". Modeli "ix35" i "sportidž" su zaista identični jer dele iste sklopove. Da li im je i imidž isti? U neku ruku – jeste. Oba krosvera prvenstveno ciljaju evropske kupce. Osim toga, novi "ix35" je prvi "hjundai" kod kojeg se mnogo pažnje posveti-

lo enterijeru, a na tom planu "sportidž" odlazi čak dalje. Za razliku od prethodnika kojima je glavni adut, novi "sportidž" cilja publiku kojoj je važan kvalitet i udobnost vožnje. U odnosu na blizanci imaju manji prtljažnik, a u vožnji su iza "kaškaija" koji pruža pravi vozački doživljaj. Kada je reč o praktičnim rešenjima u enterijeru, važnost možda mlade osobe ne prepoznaju u porodične, tu "sportidž" zastupa i za "tiguanom".



dizelaš je veoma sličan, ali ipak malo manji od motora od 2.2 litra koji je predstavljen u "sorentu". Iako je naizgled reč o znatnom smanjenju, ono je doprinelo sniženju ukupne ma-

se vozila, pa je nova generacija više od 90 kg lakša od prethodne. Do 100-inak km/h motor je elastičan, tih i potentan, pa smo teško poverovali da ima samo 136 KS. Lak je za vožnju i

ubrzava kao da je veći dizelaš. Tih je poput najboljih benzinskih. Korejska kompanija tvrdi da je veoma ekonomičan, a te ćemo proveriti u drugom delu našeg ispitivanja. Na našem ispitivanju Supertesta, na-

OPSKIM PASOŠEM



Kia Sportage

- 4 cilindra, turbodizel
- 1.995 cm³
- 100 kW (136 KS)
- 323 Nm pri 1.800 o/min

Kaže fabrika

Kia "sportidž" je stila Supertest, što znači da se sa njom druži pola godine i da će ona brojnim ispitima, koje su joj dala, saznati sve njene vrline i mane. Na Prijemnom ispitivanju smo se na evropski imidž, a preciznim merenjima performansi smo se između drugih vozila, vožnje u gradu i van njega. Zato u ovom ispitivanju navodimo ono što o "sportidžu" kaže fabrika.

PERFORMANSE

ubrzanje 0-100 km/h (s)



10,8

maksimalna brzina (km/h)



182

potrošnja goriva (l)



Tehnički podaci

Kia Sportage 2.0 CRDi AWD

• **Motor:** napred poprečno, dizel – 4 cilindra u liniji – prečnik cilindra 84 mm – hod klipa 90 mm – radna zapremina 1.995 cm³ – maksimalna snaga 100 kW (136 KS) pri 4.000 o/min – maksimalni obrtni moment 323 Nm pri 1.800 o/min – blok i glava od lake legure – radilica sa pet ležajeva – 16 ventila (lanac) – direktno ubrizgavanje komonrejl, turbokompresor, interkuler – filter čestica čadi • **Prenos:** integralni pogon sa automatskom raspodelom obrtnog momenta – centralno multidisk kvačilo sa mogućnošću blokade – manuelni menjač sa 6 stepeni prenosa • **Pneumatski:** 235/55R18 100H – rezervni točak smanjenih dimenzija • **Karoserija:** 5 vrata, 5 mesta – prednje oslanjanje nezavisno (šema "mekferson") – zadnje oslanjanje nezavisno, višestruka ramena, spiralna opruga – hidraulični amortizeri – disk-kočnice, napred sa unutrašnjim hlađenjem, ABS i ESP – upravljač sa nazubljenom letvom, električni servo-uređaj – zapremina rezervoara za gorivo 58 litara • **Dimenzije i masa:** međuosovinski razmak 2,640 m – trag prednjih točkova 1,614 m – trag zadnjih točkova 1,615 m – dužina 4,440 m – širina 1,855 m – visina 1,635 m – masa 1.676 kg, pod punim opterećenjem 2,140 kg, težina prikolice 1.600 kg – zapremina prtljagnika između 564 i 1.353 dm³.

mo se baviti i preciznijim merenjima performansi. Dinamika vožnje, ali i stabilnost vozila, drže se pod kontrolom pomoću nezabavljivog sistema koji integriše i sistem

HAC (Hillstart Assist Control – pomoć pri polasku na uzbrdici). Osim toga, DBC (Downhill Brake Control) na ostrim nizbrdicama drži vozilo na brzini od 8 km/h. ESP utiče i na električni servo-

uređaj, povećavajući ili smanjujući asistenciju servo-upravljača.

Opraviđava dinamičan stil

Sve ove novine, uklopljene sa preciznim šestostepenim

manuelnim menjačem, u prvim danima druženja sa našom redakcijom, a pogotovo kad smo ga vozili na stazi NAVAK-ovog centra, doprinele su da "sportidž" u vožnji bude taman ono-

liko dinamičan koliko je to moglo goveštavao svojim stilom. Dok se na pravcu i u dugim krivinama ponašao kao hečbek, u ostrim manevrima je podsećao na

► str. 51



Probleme sa parkiranjem rešava zadnja kamera koja snimak emituje u levom uglu retrovizora. Osim nje, zvukom i animacijom na displeju putnog kompjutera, na prepreku upozorava i klasičan parking senzor



Serijska oprema je prilično bogata. Sva "sportidž" je opremjena USB (iPod) i AUX ulazima

Lična karta enterijera

Pri prvom susretu sa unutrašnjosti, zaključili smo da "sportidž" cilja mlađe kupce jer se stiče uti-

sak da je stil bio važniji od funkcionalnosti. Nema istaknutih mana, ali su pojedini elementi mogli da budu i veći. Istina, tako bi bili manje atraktivni. Na primer, naslon između vozačevog i suvozačevog sedišta je mali i skladan, ali ima vrlo usku (mada duboku) ostavu za sitnice.

Iako je pozicija za volanom visoka, čak i previše, pa više osobe glavom dodiruju unutrašnju stranu krova, sve ostalo u "sportidžu" ostavlja utisak kompaktne limuzine. Brzo smo se navikli na enterijer – raspored komandi, startovanje motora na dugme, volan koji se podešava po visini i du-

bini, kao i na jednostavnu ali funkcionalnu instrument tablu.

Sedišta su prostrana, ali bez izražene bočne podrške. Zahvaljujući velikim mogućnostima podešavanja, i visoke osobe mogu udobno da se smeste. Osim pomalo skrivenih prekidača sa leve strane upravljača, sve komande su dobro organi-

zovane. Dizajn i oblik instrumenta sa pozadinskim osvetljenjem klasičan, bez previše mašte. Klim uređaj je dvozonski, ali nedostaju otvori za putnike pozadi.

Zapremina prostranog prtljaga je 564 litra, a obaranjem naslon na zadnjih sedišta povećava se na 1.353.

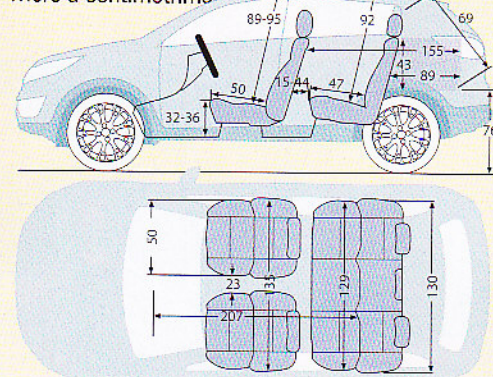
Kakav je u svakodnevnoj vožnji?

Svestran i okretan, korejski krossover se odlično snalazi i u gradu i van njega, a dobar je i na brzim deonicama i u krivinama. Jedino sa či-

me se baš ne nosi lako jesu gradske gužve, pogotovo ako je tempo saobraćaja oko 40 km/h, pa je brzina velika za drugi, a mala za treći stepen prenosa. Ipak, ovo su samo prvi utisci iz grada, a više detaljnih oцена iz ove oblasti i urbanih utisaka imaćemo na drugom ispitu Supertesta

UDOBNOST BORAVKA U VOZILU

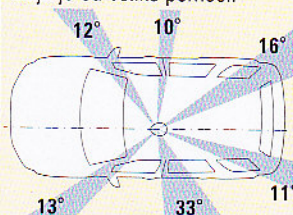
Mere u centimetrima



PREGLEDNOST

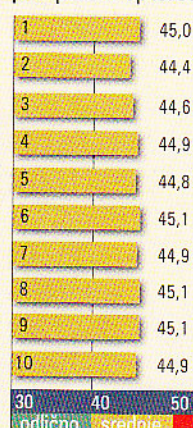
Nepregledni uglovi određeni laserom

Prednji stubovi ometaju preglednost, ali mrtvi uglovi nisu veliki. Nasuprot tome, oblik i nagib stakla na vratima prtljag-nika ograničavaju vidno polje. Srećom, naš primerak je bio opremljen zadnjom kamerom, koja je od velike pomoći.



EFIKASNOST KOČNICA

Deset kočenja na 100 km/h, pod punim opterećenjem



Kada su kočnice hladne, zaustavni putevi su uglavnom zadovoljavajući. Pod punim opterećenjem se malo produžuju. Zauzvrat, kočioni uređaj sa četiri diska (sa unutrašnjim hlađenjem napred) otporan je na naprezanja, konstantan i nismo primetili znakove fejdjanga. I pedala je postojana.

30 40 50 m
odlično srednje loše

automobile sa zadnjim pogonom. Naravno, ne omogućuje bilo kakvo driftovanje, ali impresionira držanjem zadatog pravca – čak i kada je padala kiša.

Na kraju Prijemnog ispita, "sportidž" nas je, po sličnim utiscima i prijatnim iznenađenjima, podsetio na "sorento" koji se takođe uspešno izborio sa brojnim predrasudama. Revolucionaran u odnosu na generaciju iz 2004, novitet je moderan, a u vožnji komforan i udoban. Štaviše, nema nijednog detalja koji podseća na proizvode kojima je niska cena glavni adut. U odnosu na takve predrasude, bogato opremljen "sportidž" delovao je kao

► str. 53

STABILNOST I UPRAVLJANJE

Pri naglim manevrima "sportidž" se drži puta, a ako je brzina veća, pokazuje blagu tendenciju podupravljanja, što se lako eliminiše pukim oduzimanjem gasa.





Terenske karakteristike

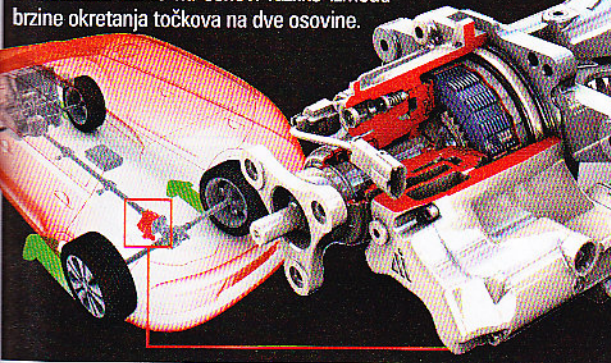
Iako je reč o modelu koji predstavlja korejska kompanija, "sportidž" ima evropski karakter jer je oblikovan po ukusu publike sa Starog kontinenta. Dizajn je poveren Nemcima, proizvodnja Slovacima, a 4x4 pogon Austrijancima

"Sportidž" smo podvrgli i mukama ofrout poligona. Kako je reč o krossoveru, na ovom poligonu smo bili mnogo blaži nego što smo svojevremeno bili sa "sorentom". "Dinamaks" je pokazao svoje dobre strane i na ovom delu NAVAK-ovog centra, ali smo mi, ipak, aktivirali još jedno dugme, na koje do tada nismo obraćali pažnju – blokadu central-

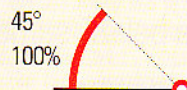
nog diferencijala, kojim se pola obrtnog momenta konstantno prebacuje na zadnju osovinu. Međutim, nizak klirens, odnosno udaljenost donjeg dela vozila od tla, nije dopuštao nikakve avanture u blatu ili na zahtevnim testovima, pa smo se brže-bolje vratili na asfalt. Dakle, "sportidž" je zgodan za izlet u prirodu, ali ne i za njeno dublje istraživanje.

Efikasniji 4x4 pogon

Pored motora, druga zanimljiva novina kod "sportidža" jeste sistem integralnog pogona "dinamaks" (Dynamax), koji stiže iz kanadske firme Magna pauertrajn, tačnije njihovog Austrijskog ogranka Magna Štajer iz Graca. Novina se ogleda u razdelniku obrtnog momenta između osovina. On je kontrolisan elektronskim putem, a postavljen je ispred zadnjeg diferencijala. Kao i kod sličnih uređaja, centralna jedinica "dinamaksa" dobija informacije od raznih senzora koji je obavestavaju o uslovima vožnje. Kada je to potrebno, elektronika utiče na centralnu jedinicu, a obrtni moment se prebacuje do zadnjih točkova brže i preciznije nego što to čine sistemi koji funkcionišu samo na osnovi razlike između brzine okretanja točkova na dve osovine.



Maksimalno savladiv uspon



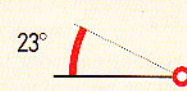
Maksimalan bočni uspon



Prelomni ugao



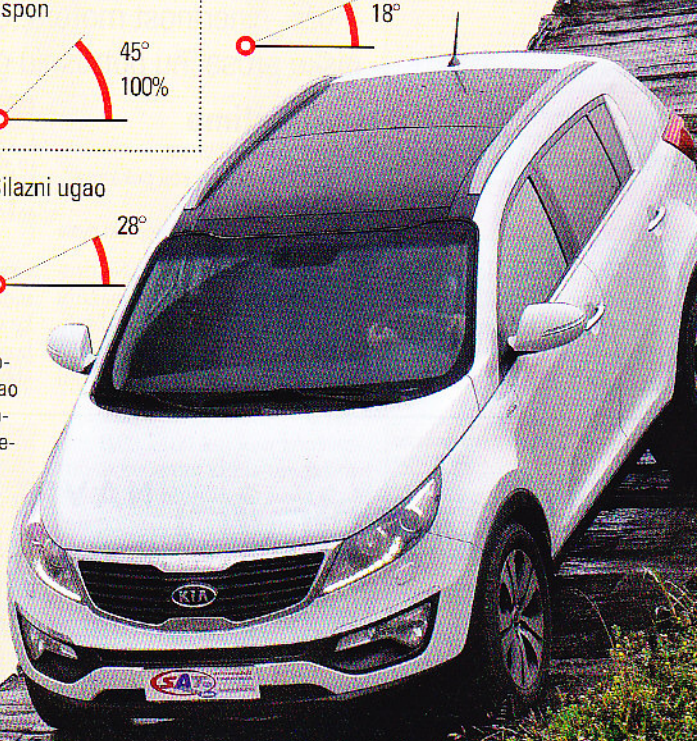
Napadni ugao



Silazni ugao



Na velikom brdu ofrout poligona, "sportidž" je pokazao da se ne plaši strmih uspona. Međutim, pozitivne ocene bi ipak trebalo uzeti sa rezervom i ne očekivati od ovog vozila čuda. Naime, prilaz brdu je blag, pa su na ispitu bili 4x4 pogon i obrtni moment motora. U prirodi, prepreke su obično mnogo strmije, pa bi "sportidžu" u realnim avanturama smetao skromni napadni ugao.



Zahtevnu terensku vožnju trebalo bi izbegavati, ali nema problema sa savladivanjem lakših prepreka, zemljanih puteva i slično. Pažnju zahteva jedino nizak klirens

raskošni SUV – doduše manjih dimenzija.

Merenje performansi ostavili smo za kasnije, kada se budemo bavili disciplinama drugog, trećeg i petog ispita Supertesta (vožnja u gradu, na putu i ocena čitalaca), a u prvom susretu sa novom "ki-om" fokusirali smo se na teh-

nološke novine i ocenu njegove evropske orijentacije. Na kraju, posle svih, više nego pozitivnih utisaka, test-ekipa revije SAT-Plus, kao član novinarske prijemne komisije, odgovorno tvrdi da je i u našoj redakciji "sportidž" sa pravom stekao evropsko državljanstvo. ■ R.S.P.