



Veliko avta za zmerno ceno

Če je bil Sportage v prejšnjih različicah avtomobil, za katerim se načeloma ne bi obračali, je novi nekaj povsem drugega.

Kia je hotela model SUV, za katerim se bodo ljudje ozirali, ta namera pa jim je povsem uspela. Sportage je lep, skladen avtomobil, ki zadovolji potrebe družine. Pa zato ni nič konservativen, prej drzen in celo športen.

Koliko športnega, razen oblike, je dejansko v njem, je odvisno od motorja, ki ga poganja. Mi smo testirali različico s šibkejšim dizelskim motorjem, a tudi ta zadovolji vsaj nekaj športnih pričakovanj, je pa prikrasjen za štirikolesni pogon. Vendar slednjega tisti kupci, ki se bodo odločili za to vrsto pogona, ne bodo pogrešali. Večina jih namreč avtomobila ne bo kupila, da bi se vozila po brezpotjih, ampak za vsakodnevna in družinska potepanja.

Sportage na cesti deluje dokaj suvereno, kar mu omogoča zunanost, ki jo na prednjem delu zaznamujejo markantna maska

in v rob zavahana žarometna z dnevnimi LED-lučmi in na spodnjem delu dvema meglenkama, večjima, kot je običajno. Težko se odločiš, ali ti je bolj všeč prednji ali zadnji del. Tudi zadnji namreč prav nič ne zaostaja za prednjim. Na njem so štiri svetila, zgornja večja za pozicijske in stop luči in spodnja, namenjena smernim utripalkam in meglenkam oziroma osvetlitvi pri vzvratni vožnji. Po našem mnenju je še najbolj brez-značajen stranski del vozila, ki se od podobnih loči le po tem, da nima tretjega okna na C-stebračku in je tako širši. Za prestižnejši izgled so pri Kia uporabili nekaj kromiranih dodatkov. Vse opisano je treba pripisati Kijinemu oblikovalcu Petru Schreyerju, ki je poskrbel za prenovu vseh Kijinih modelov in jim vdihnil samosvojest in – jasno – tudi lepoto, kar je bila njegova glavna naloga.



K skladnosti avtomobila veliko prispeva lepo oblikovan zadek.

Vozili smo najbolje opremljeni model, ki nosi oznako limited. Notranost je zelo bogata. Sedeži so usnjeni ter tako sprednji kot zadnji ogrevani. Avto smo vozili v mrzlih dneh, zato nas je ogrevanje navdušilo in razvajalo. Sedeži so sicer udobni, telo ne drsi, vendar smo imeli vseskozi občutek,

da bi bil sedalni del lahko nekoliko daljši. Udobja je deležnih vseh pet potnikov, prostora za noge in glavo je dovolj spredaj in zadaj. Stelka so električno pomična, notranost dobro osvetljena, na prednjih sedežih zadaj se nahajata dva žepka za drobnarije. Za drobnarije in plastenke je dovolj pro-

stora v manjšem predalu med prednjima sedežema in večjem pred sopotnikom, ki je osvetljen in hlajen, v predalih v vratih, ki pogoltno tudi dve plastenki, in še v predalčku za očala nad vzvratnim ogledalom. Ženske sopotnice bodo vsele lučke nad kozmetičnim ogledalcem v senčniku, ko

bo treha popraviti ličila. Za dodatno svetlobo poskrbi dvojno panoramsko strešno okno. Prednji del je pomiven, in če želite, lahko spustite malo vetra v lase.

Voznik dobi prijeten občutek na trikrakem volanu, ki je usnjen, ta pa je na otip deloval bolj plastično. Osnovne informacije so prikazane takoj za njim – velik okrogel merilnik hitrosti z indikatorjem prestav deluje zelo

dobro – vozili smo namreč že nekaj avtomobilov s tem pripomočkom, a je ta prvi, ki je bil kolikor toliko usklajen z delovanjem motorja. Saj veste, vozniki še vedno radi slišimo motor in po njego-

vem oglašanju menjamo prestave. Levo od večjega sta še dva polkrožna instrumenta. Levi za število vrtljajev in desni s podatkom o količini goriva in temperaturi motorja. Sledi velik na dotik občutljiv zaslon, s katerim upravljamo avdiosistem in navigacijo. Hvalimo grafiko, nekoliko manj pa vodenje in upravljanje, ki je le v angleškem jeziku. Menimo, da si glede na prodajo pri nas ta naprava zasluži tudi vmesnik v slovenskem jeziku. In pa osrednji ekran še eno vlogo. Ko prestavimo v vzvratno prestavo, se na njem preko kamere na zadku prikaže slika za lažje parkiranje.



Voznikovo delovno okolje prestižno in bogato z opremo.



Na ekranu navigacijske naprave se prikaže slika s kamere na zadku za lažje parkiranje, klima je avtomatska dvopodročna.



6-stopenjski ročni menjalnik je zelo odziven in lahkoten. Ročica lepo sede v roko.



S prtijago ne bo težav. 564-litrski prtijaznik z lahkoto sprejme prtijago povprečne družine.

vo oglašanju menjamo prestave. Levo od večjega sta še dva polkrožna instrumenta. Levi za število vrtljajev in desni s podatkom o količini goriva in temperaturi motorja. Sledi velik na dotik občutljiv zaslon, s katerim upravljamo avdiosistem in navigacijo. Hvalimo grafiko, nekoliko manj pa vodenje in upravljanje, ki je le v angleškem jeziku. Menimo, da si glede na prodajo pri nas ta naprava zasluži tudi vmesnik v slovenskem jeziku. In pa osrednji ekran še eno vlogo. Ko prestavimo v vzvratno prestavo, se na njem preko kamere na zadku prikaže slika za lažje parkiranje.

Upravljanje avtomatske dvopodročne klimatske naprave se nahaja pod ekranom. Naprava je delovala zelo dobro, čeprav je v mrzlih jutrih potrebovala kar nekaj časa, da je ogrela notranost. Na volanu so vozniku na voljo gumbi za upravljanje avdiosistema, bluetootha in tempomata.

Odprta zadnja vrata odkrijejo prostor za prtijago, ki ga je v osnovi za 564 litrov, z visokim dnom, pod katerim je še kar nekaj prostora v lično izdelanih odprtinah. Prtijaznik je osvetljen in lepo obdelan, brez nepotrebne pločevine.

Vožnja je dokaj mirna in uglajena, vzmetenje ravno prav trdo, da se avto v ovinkih ne nagiba preveč, se pa kakšna neravnina nekoliko bolj prenese v notranost. Motor, ki je pogonjal testni avtomobil, je bil 1,7-litrski dizelski z močjo 85 kW pri 4.000 obratih in navorom 280 Nm. Ravno prav, da je avto odziven; ne sicer športno, a vendar dovolj, da se tudi prehitenevanja lahko lotite povsem varno in da poldrugo tono težko vozilo požene do 173 km/h. Prenos moči je preko 6-stopenjskega ročnega menjalnika, ki je odziven in lahkoten, motor pa zaženemo s pritiskom na tipko,

ki se nahaja desno od volana. Šibkejši dizelski motor pomeni tudi nižjo porabo, ta se po tovarniških podatkih giblje med 4,8 in 6,3 litra na 100 km. Morda bodo zmernejši dosegli tudi obljubljenega 4,8 litra, a bo to dokaj zahtevno opravilo.

Za varnost je dobro poskrbljeno. Omenimo varnostni blazini za voznika in sovoznika, stranski varnostni blazini, stranski varnostni zavesi, elektronski nadzor stabilnosti ESC, sistem proti zdrsu pogonskih koles TSC, sistem za nadzor zaviranja v ovinkih CBC, sistem za pomoč pri speljevanju na klancih, aktivna prednja vzglavnika. Tudi 5 zvezdic na testu NCAP govori, da je bila pri izdelavi vozila varnost na prvem mestu.

Za konec. Novi Sportage je avto, s katerim se boste radi peljali. Ker je udoben, ker ima marsikaj, česa drugi za to ceno nimajo, in ker boste uživali ob zavistnih pogledih sosedov. Če ste avanturist in kdaj radi zavijete na brezpotja, se boste odločili za močnejšo bencinsko ali dizelsko različico s štirikolesnim pogonom. Tega so pri Kia razvili skupaj z MagnaPowertrain in nadzira oprijem posameznih koles ter sumodejno prenaša pogonsko moč na kolesa z boljšim oprijemom. Štirikolesni pogon AWD s tehnologijo Dynamax je eden najbolj dovršenih v tem trenutku. Ne pozabimo omeniti še 7-letno garancijo oziroma do 150.000 km (brez omejitve kilometrov prva 3 leta). Kia Sportage 1.7 CRDI Limited stane 27.390 evrov, a si ceno z nizom popustov, ki jih ponujajo trgovci, lahko še nekoliko znižate. In morda bo ravno to mnoge vodilo k nakupu. gma

KIA SPORTAGE 1,7 CRDI LIMITED	
Meri (dolžina/širina/visina)	4427/1851/1651 mm
Moderna razdalja	2.640 mm
Motor	1.685 cm ³
Menjalnik	6-stopenjski, ročni
Moč	85 kW (115 KM) pri 4.000 vrt/min
Navor	280 Nm pri 2.750 vrt/min
Poraba / CO ₂	4,8/5,3/6,3 l/100 km
Kačnosta hitrost	173 km/h
Posepek 0-100 km/h	12,3 s
Prtijaznik	564 l (581)
Cena	27.390,00 EUR

* Informacija/konfiguracija/mesta

FOTO: Nikola Milijević