

# Kia sportage 2.0 CRDi AWD A/T EX limited

**Test** Prav nič sramežljiv korak v višji cenovni razred – Več varnosti in sodobne tehnologije

Četrta generacija Kiinega srednje velikega športnega terenca poleg sveže oblike prinaša tudi kopico naprednih tehnologij, še posebno če gre za trenutno najbolje opremljeno in najmočnejšo dizelsko različico, karšmo smo preizkusili mi.

**GREGOR PUCELJ,**  
besedilo in fotografije

Kar zadeva obliko, se je oblikovalcem Kiinega oblikovalskega studia iz Frankfurta nedvomno posrečil predvsem sprednji del, ki je z zajetno masko in ločenimi žarometi že na pogled aerodinamičen, vsečen in bolj mačističen kot predhodnik.

Zaradi večjih mer, predvsem za tri centimetre daljše medosne razdalje, pa je največja sprememba opazna pri prostornosti potniške kabine. Ta je na vseh koncih pridobila nekaj milimetrov in res imajo voznik in potniki občutek, da sedijo v večjem vozilu. Svoje dodajo še mehki materiali, in ker je bilo testno vozilo s samega vrha ponudbe, še bogate kromane obrobe in seveda usnjeno oblazinjenje sedežev. Tako tvegam in zapišem, da se ta sportage že resno spogleduje s premijskimi tekmeči. Ne nazadnje to podpirajo tudi taki dodatki, kot so ogrevanje in hlajenje sprednjih sedežev, ki sta seveda električno nastavljiva, ogrevan volanski obroč ...

Ob zgledni ergonomiji mi je v novem sportageu ugajala tudi uređitev armaturne plošče, ki je posrečena mešanica sodobnosti in bolj tradicionalnih rešitev. Tako za infozabavni del skrbi osrednji osem-palčni zaslon na dotik, pod njim pa so kaskadasto razvrščeni gumbi za nastavitve klimatske naprave in druge za udobno vožnjo potrebne nastavitve. Kot starejšemu vozniku mi je ugajalo, da sem na primer zgolj s pritiskom na gumb izključil asistenčni sistem za ohranjanje voznega pasu, da sem prav tako spreminjal osvetlitev armaturne plošče in da sem na zaslonu na dotik zlahka spreminjal glasnost govora gospe, ki me je (v angleščini) vodila po neznanih poteh. V marsikaterem premijskem modelu bi se za to moral poglobljati v navodila.

Nedvomno drži, da je novi sportage opazno tišji, čvrstejša sta tudi karoserija in vzmetenje. To dopolnjuje izboljššan volanski mehanizem, kar voznik občuti, ko dobi dovolj informacij o dogajanju pod kolesi, hkrati pa pri hitri vožnji skozi kratke ovinke nima občutka, da vozi terenca. S tem v zvezi naj omenim soliden električno-hidravlični štirikolesni pogon, ki je podoben kot BMW-jev xdrive. Za resnejše podvige ima voznik na voljo elektronskega pomočnika za nadzorovan spust po strmih klančih in čisto na koncu še sredinsko zaporo diferenciala.



Poleg privlačne zunanosti ponuja novi sportage vrsto izboljšav tudi pod pločevino.

Čeprav je že do zdaj jasno, da med preizkusom novega sportagea nisem opazil izstopajoče šibke točke, moram morebitne skeptike razočarati tudi pri oceni motornih zmogljivosti. Dvolitrski CRDi »R« je pač najmočnejša dizelska možnost, ki s 136 kW in 400 Nm navora sportageu zagotavlja zgledno suverenost v širokem razponu. Poleg tega šeststopenjski samodejni menjalnik omogoča ročno prestavljanje, če je treba, pa voznik lahko vključi še športni, torej ostrejši prestavni režim. To seveda pome-

ni, da lahko poraba goriva znatno variira, v mojem primeru med 7,5 in več kot osmimi litri na 100 kilometrov. Je pa z različno težko nogo na pedal za plin zanesljivo mogoče doseči odmik v obe smeri.

V primerjavi s predhodnikom so pomembna izboljšava tudi novodobni asistenčni sistemi. Vsekakor je najpomembnejše samodejno

zaviranje v sili, ugajalo pa mi je tudi opozarjanje na vozilo v mrtvem kotu in opozarjanje na zadaj premikajoče se ovire, na primer pri vzvratni vožnji s parkirišča. Odličen pomočnik je prav tako kamera za vzvratno vožnjo. Hitro pa sem izključil samodejno delovanje dolgih luči – moja roka je še vedno hitrejša.

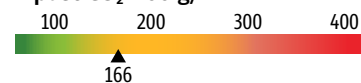


Zadek obvladujejo razpotežene LED-uchi in zajeten strešni spojler.



Armaturna plošča je kombinacija sodobnosti in klasičnega. Odličen je ravno prav velik volanski obroč, z nekaterimi upravljali vred.

**Zastopnik:** Kia Motors Adria Group, KMAG, d. d., Ljubljana  
**Cena:** 32.490 € (osnovni model 2.0 CRDi AWD), 40.990 € (testni avtomobil)  
**Euro NCAP (2015):** ★★★★★  
**Izpust CO<sub>2</sub>:** 166 g/km



## DRUGI MNENJI

Novi sportage se zdi premišljeno izdelan avto. Pri Kii so glede na predhodnika izboljšali vse glavne vidike – videz, počutje v notranjosti, upravljanje, odraslost vožnje. Potovanje s tem avtom je prijetno, zanimiva je lahko tudi vožnja po ovinkasti cesti, če voznik prevzame nadzor nad samodejnim menjalnikom, ki sicer pretika gladko. Velika kolesa tokrat celo pripomorejo k boljšemu požiranju lukenj. Na pomočnika pri ohranjanju voznega pasu se je treba privaditi, ker se sprva zdi, da avto sili preveč proti robu vozišča, preden spet malenkostno popravi nazaj proti sredini. Infozabavni sistem je zanimiv v tem, da med funkcionalnostmi izbiramo s tipkami pod zaslonom, ne z uporabniškim vmesnikom na njem. Kia je pri višjih opremskih paketih morda malce pretiravala z elektrifikacijo vsega mogočega, saj so prtljažna vrata motorizirana (z opozorilnim piskanjem), tudi če jih hočemo odpreti ročno. **MATJAŽ ROPRET**

Sportage nove generacije razblinja stereotipe. Sodeč po njegovi bogati vsebini, vsesplošni uravnoteženosti in visokih povprečjih, bo gotovo več kot dostojno nadaljeval in hkrati nadgrajeval prodajno pot pri nas in še marsikje zelo uspešnega predhodnika. Razvaja s čvrsto in mogočno zunanjo podobo, v primerjavi s prejšnjo izvedbo precej bolj premijsko in udobno notranjostjo, moderno tehniko in številnimi varnostnimi sistemi. Ali mu kaj manjka? Ob vsem, kar ponuja v smislu garancije in opcije z brezplačnim sedemletnim servisiranjem, bi težko kaj našli. Da nima tako dodelanega prtljažnega roloja kot dvakrat dražji BMW X3, pa mu ne moremo zameriti. **BRUNO KUZMIN**