

Proba:
Nissan Qashqai 2,0 dCi
SUV dilema



Express Test:
Škoda Yeti 1,8 TSI 4x4
Urbani planinar



SuperAuto Test:
Audi RS5
Ptica trkačica



Kia Sportage 2,0 CRDi AWD Limited



Kada fabrika angažuje najbolje dizajnere i stručnjake da konstruišu automobil, kada upotrebe najbolje materijale i pri tome daju sedmogodišnju garanciju, jasno je da konačan proizvod mora da bude odličan, poput nove „kije sportidž“



Cena vozila
Kia Sportage 2,0 CRDi
AWD Limited
31.290 €

Fabrika automobila Kija je proglasila rat konkurentima na evropskom tržištu! I to ne bilo kakv rat, već pomoću pravog „blic kriga“ pokušava da preotme što veći deo tržišnog kolača i pri tome podigne imidž svom brendu. Pogledajte samo novi „sportidž“, koji je u Srbiju došao pre samo par nedelja. Ne samo da ni malo ne liči na bilo šta što je do sada nosilo značku „kija“, već ne liči ni na šta što je do sada viđeno u SUV segmentu. Koreanci su vrlo pažljivo planirali ovaj napad i očigledno su za njega izdvojili velika sredstva. Evo na primer, za dizajn su zadužili čuvenog Petera Šrejera koji je napravio vrlo smelu, ali elegantnu kreaciju koja neće biti prevaziđena već nakon jedne se-

Garancija

Za sada bez premca

Još jedan dokaz da Kija novim modelom pokušava da napravi revoluciju je sedmogodišnja fabrička garancija, koju za sada ni izbliza ne nudi ni jedan drugi proizvođač. Garancija se odnosi na ceo automobil, važi do 150 hiljada kilometara svuda u Evropi i prenosiva je na duge kupce prilikom preprodaje. Ako prelazite puno kilometara, sigurno će vas zanimati i to da u okviru garancije, u prve tri godine nema limita kilometraže.

zone. Šta god da je Šrejer ubacio u dizajn, svaka mu čast, jer, kako smo izašli na ulice sa novim „sportidžem“, tako smo postali centar pažnje svima u krugu od nekoliko stotina metara. Ne verujemo da bi veću pažnju na sebe privukao Elvis da je na neki volšeban način prošetao ulicama Beograda!

Pored atraktivnih i agresivnih detalja kojima obiluje karoserija, ono što „sportidž“ donosi kao novinu u klasi je vrlo niska i

Frontalni napad



spljoštena karoserija. Krov je toliko nisko spušten, da auto, iako ima povišen klirens kao svi SUV-ovi, tek malo na parkingu viri iznad klasičnih automobila.

Novi „sportidž“ sa dužinom od 4,5 metara malo prevazilazi prosek svoje klase. Prvi kontakt sa njim je vrlo pozitivan. Materijali, završna obrada, način razmišljanja, sve je na vrlo visokom nivou i u skladu je, ili prevazilazi čak i najzvučnija evropska imena. Doduše, malo smo negodovali zato što vrata zahtevaju nešto jaču ruku da bi se zatvorila.

Sistem za prenos snage

Samo provereno

Kija je prilikom konstruisanja „sportidža“ angažovala proverena i kvalitetna imena u automobilskom svetu. Tako je konstrukciju pogona na svim točkovima poverila legendarnoj austrijskoj kompaniji Magna Štajer. On su im isporučili sistem pod nazivom „dinamaks“ koji kombinuje kvalitetne mehaničke komponente sa najmodernijom elektronikom koja je kontroliše. Uređaj je toliko napredan da više ne čeka da detektuje proklizavanje na nekom od točkova kako bi preusmerila obrtni moment na druge točkove, već na osnovu ponašanja automobila tokom vožnje praktično „predviđa“ koji će točak izgubiti trakciju i unapred preraspodeljuje snagu motora. To sve uveliko utiče na stabilnost i način na koji se auto ponaša u vožnji po klizavoj podlozi.

Kada otvorite vrata prikazaće vam se kožom obložena sedišta i zapahnuće vas poznati i prijatni miris prirodnog materijala. Dizajn komandne table prati ideje sa karoserije, a pre svega želimo da istaknemo da zbog toga ona nije izgubila ergonomiju. Auto je napravljen u Evropi, od strane eminentnih evropskih poznavalaca i odiše atmosferom na koju smo navikli kod poznatih brendova Starog kontinenta. Zbog spljoštenog profila karoserije, sedišta nisu postavljena previše visoko, kao kod većine SUV automobila,



Dizajn je potpisao jedan od najcenjenijih evropskih automobilskih umetnika

Aluminijumski naplaci od čak 18 inča dolaze uz najskuplju opremu

Sa dužinom od 4,4 metra, „sportidž“ se nalazi između C i D segmenta

Stakleni krov se otvara i pravi izuzetnu atmosferu za vozača i putnike

Kabina je dobro zvučno izolovana, putnici jedva čuju i sirenu



tako da se u „sportidžu“ sedi prilično nisko i prijatno zavaljeno.

Kija već u jednoj od osnovnih verzija „sportidža“ ugrađuje šest vazdušnih jastuka, ABS, ESP, CBC, HAC, manuelni klima uređaj i većinu opreme koja je itekako potrebna za bezbednu vožnju i ugodan boravak u kabini. Za najbogatiji „limitid“ paket koji je imao testirani auto, bukvalno nisu štedeli. Tu je automatski dvozonski klima uređaj, stakleni

Beskontaktno sa šetnjom

Da bi ste ušli u vozilo pomoću beskontaktnog sistema, potrebno je da pritisnete taster koji se nalazi na kvakama prednjih vrata. Auto se isto tako zaključava, što može da bude problem ako vadite stvari iz prtljagnika nakon vožnje. Naime, taster za zaključavanje nije ugrađen na vrata gepeka, tako da kada završite sa autom, morate da se sa svim stvarima koje ste izvadili iz gepeka prošetate do tastera na prednjim vratima, čime ceo „hends fri“ sistem donekle gubi smisao.



krov sa električnim otvaranjem, ksenonski farovi, tempomat, navigacioni uređaj sa velikim ekranom osetljivim na dodir i kamerom za vožnju u nazad, parking senzori. Bukvalno ne možemo da se prisetime neke stavke koju bi smo dodali.

Auto nudi puno prostora putnicima na zadnjoj klupi. Dovoljno je širok za čak tri odrasla putnika, a prostora za kolena ima više nego dovoljno. Jedini problem



Bez razmišljanja

Iako nije terensko vozilo, „kija sportidž“ može da se uhvati u koštac sa lošim terenom zahvaljujući elektronici koja prati moderni sistem za prenos snage na točkove. Vozač može jedino da blokira centralni diferencijal, a u okviru ESP sistema nalazi se i asistencija prilikom spuštanja niz strme padine, kao i „hil holder“ koji dobro dođe i u gradskoj vožnji.



Prednji deo staklenog krova se pomera pomoću elektrike



Turbo dizel motor nije najjači u klasi, ali je vrlo elastičan i poslušan



LED dnevna svetla su standard



Velike osamnaestice ne kvare komfor

Auto Oцена
Kija je konstruisala vrlo kvalitetan i atraktivan automobil koji je već napravio pravi dar-mar na tržištu Srbije i Evrope.

ne bude zabune, „kija“ je u okviru klase odlična, ali je u poređenju sa klasičnim automobilima pomalo troma.

Auto koji vam prikazujemo ima najmoderniji sistem

za prenos snage na sva četiri točka, koji sigurno puno znači prilikom vožnje po snegu i lošoj podlozi. Međutim, tokom našeg testa po suvom i lepom vremenu, nismo nikada imali potrebe

Oprema:

ABS, CBC, DTC i ESP
prednji vazdušni jastuci
bočni vazdušni jastuci
vazdušne zavese
tempomat
kamera i senzori za parkiranje
senzor za kišu i farove
ksenonski farovi
LED dnevna svetla
automatski klima uređaj
multifunkcionalni kožni volan
el. podizači svih prozora
radio CD MP3 sa AUX
kožna sedišta
stakleni pomični krov
navigacioni uređaj
hends fri centralna brava
alu felne od 18 inča

standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard
standard



Multifunkcionalni kožni točak upravljača odlično leži u rukama

Ručica šestostepenog menjača je precizna i dozvoljava brze promene

„Tač skrin“ za navigaciju, audio uređaj i kameru za vožnju u nazad

Auto u serijskoj opremi ima šest vazdušnih jastuka



Audio uređaj, tempomat i telefon



Zadnja sedišta imaju grejanje



U rikverc pomoću kamere i senzora



Dvozonski automatski klima uređaj



Koševi zadnjih točkova oduzimaju tek malo korisnog prostora



Praktične pregrade ispod poda prtljagnika

pozadi mogu da imaju visoki putnici koji glavom udaraju u plafon. Ovo se dešava jedino kod verzije sa staklenim krovom, pošto je ovde plafon spušten nekoliko centimetara zbog mehanizma.

Sedišta su mekana i udobna, ali nemaju dobru bočnu potporu. Ipak, tešimo se da ovakav auto iako nije namenjen čestom „divljanju“ po krivinama, tako da mu to ne uzimamo za zlo. Ova „kija“ je ipak porodična drumska krstarica. Kada već pominjemo vožnju, treba reći da je fabrika prilično

meko podesila oslanjanje točkova. To je odlično za naše uslove na drumovima i ulicama. „Sportidž“ upija sve vrste neravnina na nivou vrlo zrele limuzine, pri čemu je kontrola karoserije odlična, tako da auto nikada ne zapliva na putu. Ono što je zajedničko za sve SUV automobile je nedovoljno precizan upravljač i ne previše oštro upravljanje. Da

za njim. Namerno nismo hteli da potražimo loše drumove i bespuća, jer statistika pokazuje da preko devedeset procenata ovakvih automobila ionako nikada neće sići sa asfalta.

Po nama, mnogo bitnija činjenica je da „sportidž“ ima izuzetno dobro odrađenu zvučnu i mehaničku izolaciju. Motor se tek jedva čuje u svim režimima rada, a tek pri većim brzinama čuje se zviždanje vetra oko spojeva na staklenom krovu. Kabina je toliko dobro izolovana da se

u njoj sirena, koja je inače vrlo glasna, tek malo čuje, kao da je neispravna!

Uz novi model, Kija je počela da ugrađuje i novu gamu motora. Ako puno kilometara provodite na otvorenom drumu, onda će dvolitarski turbo dizel, koji smo testirali, biti pravi izbor za vas. On razvija maksimalnu snagu 136 KS i maksimalni obrtni moment od 320 Nm. Dizelaš neobičajeno žustro prima gas i vrlo je ugađen. Turbo pauzu praktično nećete ni osetiti, a zahva-

ZA&PROTIV

- ▲ Odlična zvučna izolacija
- ▲ Atraktivan dizajn
- ▲ Dobre vozne osobine
- ▲ Elastičan motor
- ▲ Precizan menjač
- ▲ Garancija
- ▼ Potrošnja
- ▼ Šum vazduha oko staklenog krova
- ▼ Neefikasna beskontaktna centralna brava

ljujući elastičnosti, čak i u višim stepenima prenosa, vozićete na vrlo niskim obrtajima. Uz njega se odlično slaže šestostepeni manualni menjač sa vrlo preciznom i brzom ručicom i dobro projektovanim stepenima prenosa. Velika i teška karoserija je kriva što „sportidž“ nema baš previše sportske performanse. Maksimalna brzina deklarirana je na 181 km/h, a za ubrzanje iz mirovanja do 100 km/h „sportidžu“ je potrebno 11,3 sekunde. Na kraju testa zabeležili smo prosečnu

potrošnju od 10,4 litara. Na otvorenom, se kreće od 7,4 do devet, a po gradu oko jedanaest litara.

Kija je predstavila odličan SUV model koji je publiku opčinio izgledom, a na svu sreću, auto je pokazao da se vozi jednako dobro kao što izgleda. Ovako jak „paket“ prati cena koja nije previsoka, ali nije baš ni „damping“ kao što je nekad bilo kod Kije. Cene se kreću od 16.990 evra za osnovni model, pa do 31.290 evra, koliko košta auto koji smo testirali.

Ivan Katunac