

Korejci so z leti izpilili recept tega avtomobila

NEDELJA, 29. JUNIJA 2014

41

Najbolj iskan

Vozili smo: Kia Sportage 1,7 CRDi Urban



Sebastijan Zorenč

Ni skrivnost, da Sportage velja za enega najugodnejših, da je napredaj ob dvokolesnem tudi na štirikolesni pogon. Prav tako je v zadnji generaciji bistveno udobnejši od predhodnika in povrh vsega privlačnejši. Korejci so z leti izpilili recept tega avtomobila, zato ob zadnji prenovi ni bilo treba resno posegati v njegovo drobovje ali obliko.

Dejstvo je, da se v osveženem počutim nekoliko bolje. Hrupa v kabini je manj, materiali so bolj kakovostni, novo grafiko merilnikov na instrumentni plošči pa skoraj spregledam. Vsekakor je notranjost prijetna in udobna, prav nič se ne morem pritoževati, če seveda nočem dlakocepiti. In verjetno bo tudi v prihodnje ta različica z 1,7-litrskim turbodizlom in opremo urban še zmeraj najbolj iskana, saj ponuja ob bogati serijski opremlitvi še sprednji meglenki, 17-palčna platišča in led osvetlitev dnevni luči, dodatno zatemnjena stekla, kromirane kljuge in strešne sani. Ni kaj, z izjemo navigacije prav nič več ne pogrešam.

Tudi pogonski agregat je znan, torej nič novega. In razumem

kupce, ki posegajo prav po tem motorju, ki je vselej na voljo le s šeststopenjskim ročnim menjalnikom. Kupci tega motorja so zagotovo tisti, ki ne iščejo posebne dinamike pri avtomobilu, prej udobje in uporabno vrednost glede na ceno. Motor namreč zelo hitro postane živahen - to potrjuje tudi podatek, da že pri 1250 vrtljajih zmora ponuditi večino od 260 Nm navora. Resda pospeševanje ne bo privabilo nasmeška, vendar ne zahteva pretiranega poseganja po prestavni ročici med vožnjo po urbanih naseljih. Ker sta le oba dvolitrska (bencinski in dizelski) agregata lahko opremljena tudi s štirikolesnim pogon, ta štirivaljniški prenaša navor le na prednja kolesa. Meni osebno se zdi to povsem smiselno, saj ta avtomobil ne velja za terenca, četudi njegova oddaljenost od tal, ta meri najmanj 17,2 centimetra, omogoča prevoznost na slabših kolovozih.

Tudi podvozje je udobno nastavljeno, nekaj več je sicer nagibanja karoserije med bolj dinamično vožnjo skozi ovinke, ampak se mi zdi, da je bolj pomembno dejstvo, da udobno požira kratke grbine. Volanski obroč morda deluje nekoliko



Igor Napast

preveč sintetično - ob vstopu v ovinek pogrešam nekaj več dodatnih informacij izpod koles, še posebej tik preden avtomobil

zdrsne preko nosu. A verjetno za večino bralcev že dlakocepim, kar se mi vsaj v tem primeru ne zdi odveč! ■

Ocena



cena,
preglednost,
oprema



volanski
mehanizem

Tehnični podatki

Mere: d/š/v: 444/185/1645 cm, medosje: 2640 cm, prtljažnik: 564/1353 l, rezervoar: 58 l.

Motor: štirivaljniški, prostornina: 1685 ccm, moč: 85 kW (114 KM) pri 4000 vrt./min, navor: 280 Nm pri 1250-2750 vrt./min.

Zmogljivosti: največja hitrost: 173 km/h, pospešek: 12,3 s do 100 km/h, poraba: 5,3 l na 100 km, izpust CO₂: 139 g/km; poraba na testu: 6,6 l na 100 km.

Prodaja: KMAG d.d., Ljubljana; cena: 25.590 evrov.

Zavarovanje pri Zavarovalnici Maribor (AO z voznikom in premium kasko z 1% odbitno franšizo): 1104,42 evra.