

KIA SPORTAGE

Većiti revolucionar

Najnovija, peta po redu generacija Kijinog modela "sportidž" je prva koja je kreirana posebno za Evropu i po ukusima i potrebama kupaca sa ove strane okeana. Sa takvim ambicijama, nastala je na nekim sasvim novim osnovama u kojima nije bilo mnogo razumevanja za sve ono što je odlikovalo prethodne generacije



Kia Sportage

• 4 cilindra, benzin • 1.598 cm³ • 110 kW (150 KS) • 250 Nm pri 4.000 o/min.

„Sportidž“ je godina-
ma bio najprodava-
niji model Kije – i kod
nas i u Evropi, što je po-
malo čudno. Naime, bez
želje da umanjujemo vrli-
ne „sportidža“, najčešće se
očekuje da hečbek mode-
li, dostupniji cenom, bu-
du ti koji će se okriti titu-
lom najprodavanijeg. Ipak,
atraktivan dizajn prethod-
ne dve generacije, bogat

sadržaj i, naravno, cena
učinili su „sportidž“ izu-
zetno popularnim sa ove
strane okeana. Šlag na tor-
ti navedenih aduta je i du-
ga garancija. I sada, kada je
napravljena armija kupaca,
reklo bi se da niko pame-
tan neće mnogo da rizi-
kuje, već da je „sigurica“
da se kreira naslednik ko-
ji je puka evolucija posto-
jećeg. Međutim, možda je

„sigurica“ pravi put za ne-
ke druge, ali ne i za korej-
sku kompaniju.

Prostrana kabina

Da Kija ima sasvim dru-
gačiju politiku pokazuje
„sportidž“, koji je pravi re-
volucionar, poput svih svo-
jih prethodnika. Naime, ako
se uporede ranija generaci-
ja i ona koja joj je pretho-
dila, neće se naći nikakve

sličnosti niti elementi evo-
lutivnog razvoja. Još veća je
razlika između treće i dru-
ge generacije. Dakle, svaki
put, Kija je napuštala ono
čime je „sportidž“ u datom
trenutku sticao popular-
nost, pa je kreirala potpuno
novi sadržaj, rizikujući da,
eventualno, izgubi dosa-
dašnje kupce. I tako je i sa-
da. Stigla nam je peta gene-
racija, prva koja je kreirana

posebno za Evropu i koja sa
prethodnikom nema skoro
ništa zajedničko.

To da sada postoji po-
sebna, evropska verzija, za-
hteva dobru osnovu. U Ki-
jinom slučaju ona se ogle-
da u novoj N3 platformi
koja „sportidžu“ omogu-
ćuje osetno veće dimen-
zije. Doduše, iako je oset-
no duži, novi „sportidž“

► str. 61



• Pregledan i jasan
način prikaza informacija
na ekranu na centralnoj
konzoli.

• Prostranost kabine,
koja je jedna od najvećih
u klasi.



• Nelogično mesto za
parkirnu kočnicu i još
neobičniji način njenog
aktiviranja – sleva
nadesno.

• Čak i u srednjem paketu
opreme, kameru koja
olakšava parkiranje ne
prati i zvučno upozorenje
na prepreku.



Veliko međuosovinsko rastojanje i nove dimenzije „sportidža“ omogućili su mnogo prostraniju kabinu od prethodnika. Štaviše, i pored toga što se napred veoma udobno sedi, iza vozača i suvozača je obezbeđen najveći prostor za noge i glavu u ovoj klasi i izuzetno prostran prtljažnik



Na središnjoj konzoli nalazi se i priključak za punjenje pametnih telefona koji nudi brzo bežično punjenje snage 15 W

ENTERIJER

Primer digitalizacije

Prvo što se primeti ulaskom u enterijer jeste da je i „sportidž“ primenio proces digitalizacije, koji je sada toliko u trendu. Ispred vozača nema analognih instrumenata, već je tu digitalni prikaz informacija. Među njima, zbunjuje samo podatak o broju obrtaja motora – umesto simulacije obrtomera sa kazaljkom, obrtaji se ispisuju brojevima. Matematičarima i „IT-jevcima“ je tako jasnije i lakše, ali starijim vozačima ne. Srećom, reč je o informacijama koje su najmanje potrebne. Za pohvalu je to što se svi podaci veoma jasno vide, sve je vrlo pregledno.

Taj ekran ispred vozača se skoro utapa u onaj na sredini centralne konzole od 12,3 inča, koji je blago zakrivljen i zakrenut ka vozaču. Ispod njega nalazi se jedna „šina“, odnosno tanak ekran osetljiv na dodir sa komandama koje se najčešće koriste: recimo one u vezi sa klima-uređajem. Njihova pozicija je tamo gde se očekuje, dakle sve je intuitivno i to je mnogo praktičnije rešenje nego da se i one traže na velikom ekranu.

Benzinska verzija „sportidža“ sa pogonom samo na prednjim točkovima ima najveću zapreminu prtljažnika, koja iznosi 591 litar. Kako bi omogućili dodatnu praktičnost, naslon zadnje klupe je deljiv u odnosu 40:20:40. Potpunim preklapanjem naslona, zapremina prtljažnika se uvećava na maksimalnih 1.780 litara ▶



ima međuosovinsko rastojanje koje je za samo jedan centimetar duže. Međutim, odavno znamo da se svaki milimetar većeg međuosovinskog rastojanja računa desetostruko u kabini, zahvaljujući alhemiji stručnjaka za uređenje enterijera. Zbog toga, u „sportidžu“ jedna iza druge mogu da se smeste dve odrasle osobe više od 190 cm. To ne bi trebalo da čudi ako se zna da Kia samouvereno tvrdi da niko u ovoj klasi ne nudi više prostora na zadnjoj klupi od „sportidža“. Pored toga, iza putnika na zadnjoj klupi ▶ str. 62

VELIKI TEST

Performanse

izmerene na stazi centra NAVAK



Ubrzanja

km/h	0-60	0-80	0-100	0-120	0-140	0-160
s	4,24	6,18	9,20	12,43	17,45	24,05
400 m iz mirovanja (s)	16,58					
brzina pri izlasku (km/h)	136,6					
30-60 km/h u III (s)	3,90					
70-120 km/h u VI (s)	15,64					

NOVINE ZA 4X4

Za neka buduća testiranja

Sa „sportidžom“ koji je došao na test imali smo i sreću i nesreću. Naime, mi nikada nismo zadovoljni – ako nam na test stigne verzija koja ima sve što može da ima od opreme i primenjene tehnologije, mi tada imamo mnogo više materijala za testiranje i provere utisaka, ali smo svesni da je to verzija koja je cenom mnogo dalje od one koja će se najviše prodavati. Sa druge strane, sada nam je na test stigla verzija „sportidža“ od koje se očekuje da bude najprodavnija, ali ona nema neke novine koje Kija ponosno ističe, a čiju ćemo proveru mi morati da ostavimo za neke druge dane.

Najvažnija od tih novina je „terein mod“ za verzije sa 4x4 sistemom, odnosno nova komanda kada se putem jednostavnog i intuitivnog obrtnog prekidača bira režim koji podešava osnovne postavke menjača, 4x4 pogona i rada motora, tako da se „sportidž“ lako prilagođava uslovima na putu, odnosno nivou prijanjanja kada se vozi van asfalta. Na sve to, elektronski kontrolisan AWD sistem osigurava optimalnu raspodelu snage između prednjih i zadnjih točkova prema karakteristikama puta i uslovima vožnje.

ostaje dovoljno prostora za veliki prtljažnik od 591 litar.

Brojne verzije

Navedena zapremina prtljažnika je samo za verziju koju smo mi vozili na testu, a to je ona koja je opremljena benzinskim motorom zapremine 1,6 litara i koja ima pogon

samo na prednjim točkovima. Kod svih ostalih verzija, prtljažnik je manji, što zbog baterija kod plug-in verzija ili dodatnog rezervoara za „ed blu“ kod dizelaša – i svaka od tih varijanti ima sopstvenu

zapreminu. To nas dovodi do sledeće teme – koliko to verzija ima ovaj model? Krenimo redom: glavni adut za „sportidž“ na našem tržištu je konkurentna cena od 26.000 evra koliko košta verzija sa testa, a to je osrednje opre-

mljen benzinac zapremine 1,6 litara sa 150 KS, manuelnim menjačem i pogonom samo na prednjim točkovima. Može i malo jeftinije, ako je „go k'o pištolj“. U ponudi su još i verzije sa istim motorom, ali obogaćenim tehnologijom blagog hibrida, pa je tu i pravi hibrid, a na kraju

lestvice, kao najsnažniji, plug-in hibrid. Pomalo neočekivano, tu su i dizelaši. Ovolika ponuda različitih motora pokazuje da Kija ne odustaje ni od jednih kupaca. Dakle, i dalje je u ponudi dizelaš, koga neki od konkurenata uopšte ne nude, ali su tu i moderne elektrifikovane verzije sa



Efikasnost kočnica

Deset kočenja na 100 km/h, pod punim opterećenjem

1	37,78
2	37,73
3	38,01
4	37,78
5	38,07
6	37,28
7	37,99
8	37,44
9	37,78
10	37,32

30 40 metara
Odlično Dobro

Vrlo ujednaženi rezultati kočenja, sa veoma malo odstupanja. Osećaj na pedali postojan.



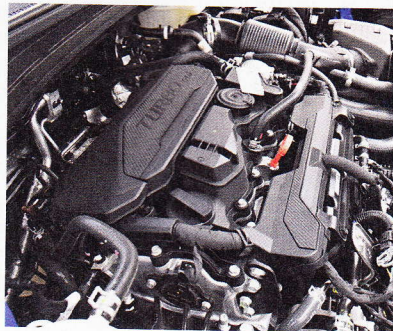
alternatorom, malom ili većom baterijom. Zato je i raspon ponuđene snage od 150 KS, koliko ima verzija koju smo vozili, do 265 KS, koliko ima plug-in hibrid koji trenutno nije dostupan na našem tržištu.

Izmene na motoru

Kada je reč o opremi, na testu smo imali srednji paket. Tačnije, postoje dva paketa koja su siromašnija, ali i dva koja su još bogatija od ovog koji smo upoznali. Sa druge strane, kada je reč o tehnologiji, pogonu i prenosu, mi smo testirali ulaznicu u „sportidžov“ svet, koja podrazumeva samo naizgled dobro poznat motor. Naime, i prethodnik je imao benzinac od 1,6 litara, ali je taj motor pretrpeo određene izmene. Osim što ima tehnologiju vremenski promenljivog upravljanja otvaranjem ventila (CVVD) koja kontroliše vreme trajanja otvaranja ventila kako bi se značajno poboljšale performanse, a smanjila potrošnja goriva kao i emisija štetnih

TEHNIČKI PODACI

- **Motor:** 4 cilindra, benzin – zapremina 1.598 cm³ – 110 kW (150 KS) pri 5.500 o/min – 250 Nm pri 4.000 o/min
- **Prenos snage:** šestostepeni manuelni menjač, pogon na prednjim točkovima
- **Pneumatici:** 215/65 R17, 235/55 R18, rezervni točak umanjene dimenzije
- **Karoserija:** SUV, petora vrata, pet mesta – oslanjanje napred tipa „mekferson“, oslanjanje pozadi multilink, hidraulički kočioni sistem sa disk-kočnicama
- **Dimenzije i masa:** međuosovinsko rastojanje 2.680 mm, dužina 4.515 mm, širina 1.865 mm, visina 1.645 mm, masa praznog vozila 1.451 – prtljajnik 591 -1.780 litara.



gasova, sada se okoristio primenom novog optimizovanog procesa sagorevanja, tehnologije hlađenja i ključnih mera za smanjenje unutrašnjeg trenja. Ukratko, sada najslabija verzija ovog benzina ima 18 KS više nego pre.

Ovakav motor je u „našoj“ verziji bio uparen sa manuelnim menjačem i pogonom na prednjim točkovima. Vožnja sa njim je uglavina tiha, a motor je dovoljno elastičan da ne zahteva često baratanje ručicom šestostepenog manuelnog menjača. Ova verzija,

ponavljamo osnovna, sa samo prednjim pogonom, namenjena je porodičnim osobama koje će najveći broj kilometara ipak provesti u urbanim sredinama, a kojima je SUV potreban zbog prostora kabine, a ne zbog nekog ofroud avanturizma. Takvi kupci će i na povremenim putovanjima van grada naći da su performanse solidne. Mi smo na našem testu izmerili da do 100 km/h ubrzava za 9,2 sekunde. To je sasvim dobro, jer svaki model koji ima bilo kakav porodični prizvuk, a ubrzava do

„stotke“ za manje od 10 sekundi, dovoljno je živahan i za preticanja na regionalnim putevima. Tokom dana u kojima smo se družili sa „sportidžom“, a u kojima je, ipak, najveći broj kilometara proveo u gradu, ovaj model je zabeležio potrošnju od 8,4 litara na 100 km, odnosno skoro litar i po od fabričkih obećanja o prosečnoj potrošnji.

Dva lica

„Sportidž“ se lepo vozi, sve dok se posmatra kao porodično vozilo. Svakako je udobniji od većine rivala,

pa čak i od nekih iz premium segmenta, ali ne uzbuđuje u krivinama kao pojedini koji su sportskoj vožnji posebno posvećeni. Vožnja je tiha, što pokazuje da je mnogo pažnje posvećeno i akustičkoj izolaciji. Na kraju, deluje nam da je „sportidž“ pomalo bio uplašen popularnošću krossovera, pa čak i svog rodaka „x-sida“ od koga je pobegao baš dimenzijama, pa je veći od većine direktnih rivala. I dalje je manji od „sorenta“, najvećeg SUV modela u porodici, ali već na prvi pogled deluje da je od njega mnogo bolja kupovina. I to mu je najveći adut – doduše samo ako vam baš nije neophodan 4x4 pogon. Naime, sa druge strane cenovnika je nešto sasvim drugačije. Sa svim što ume da ponudi, pa još i „napucan“ opremom i 4x4 pogonom i automatskim menjačem, lako može da odleti do toliko visokih sfera, da je skoro duplo skuplji od verzije koju smo mi vozili. ■

Test-ekipa revije SAT Plus