

VISOKO IZNAD SVIH OČEKIVANJA

Stara kia sportage bila je samo dobar običan auto, a nova je veliko iznenađenje. Gdje nije izvrsna, barem je vrlo solidna

Sve što ste znali o korejcima sada zaboravite jer ako tako skeptični i puni predrasuda sjednete u kabinu novog sportagea, mogli biste se osramotiti. Puno je bolji auto nego što mislite. Ali, nije samo to problem. Stvar je u tome da je Kia trendsetter već više od 10 godina, a mnogi to nikako ne mogu prihvatiti. Ona je najprije poput kakvog genijalca ispred svog vremena još 1995. predstavila prvu generaciju sportagea (prvi pravi i jeftini SUV). Zatim je cijeloj auto-industriji, opet ispred svog vremena, objasnila kako se radi posao s jamstvom dugim sedam godina, a danas nas je stavila pred treću seriju sportagea i rekla: „Ovo je najbolja kia svih vremena“.

Baš zato odlučili smo zažmiriti na dizajn (koji se svima sviđa) i provjeriti ono što se ne vidi dok birate paket opreme u salonu. Zbilja, zanimalo nas je je li novi sportage toliko dobar kao što se čini na prvi pogled.

Test kočenja, deset uzastopnih zaustavljanja sa 100 km/h, prvi je došao na red. Na njemu se umore mnogi auti, a sportage je hrabro krenuo i hrabro završio. Ni na jednom kočenju nije premašio 40 metara, a većinu je završio za oko 38 metara. Vrlo je miran i stabilan, a čak mu i ESP radi odlično.

Pod poklopcem je bio dvolitreni turbodizel CRDi sa 136 KS i 320 Nm. Prava mjera, pogotovo znamo li da je karoserija s pogonom na sve kotače teška 1671

kg. Ona s pogonom na prednje kotače lakša je nekih 70-ak kilograma. Putna brzina s lakoćom može biti i 170 km/h (najviša 181 km/h), a solidna su i međubrzine. Nažalost, nisu najbolja u klasi.

Start je uvjerljiv, ali odmah uviđamo da to nije jedan od eksplozivnih dizela koji polude pri 2500 i ostanu bez zraka na 3500 okretaja. Ovo je fini euro 5 motor koji linearno ubrzava i vožnju čini vrlo ugodnom. Odlično mu pristaje i mjenjač, ali i volan. Naime, iako sportage izvana izgleda nabrijano i sportski, komande su mu vrlo ugodne i nježne te pozivaju na isto takvu vožnju, a s obzirom na klasu o kojoj je riječ, reći ćemo, savršeno odmjerenu.

Ni potrošnja nas nije iznenadila.

Nastavak na sljedećoj stranici



Očekivali smo štedljivca i dobili smo ga. Nije 2,0 CRDi rekorder, ali troši prihvatljivo malo. Test smo završili s prosječne 8,4 litre, a najmanje smo zabilježili 6,2. Jureći pod maksimalnim opterećenjem potrošnju smo podigli na 10,9 litara, ali to nije brojka s kojom biste sportage trebali voziti.

Sviđa nam se što je podvozje zapravo brže od načina kojim sportage želite voziti, pa je vožnja obavljena osjećajem sigurnosti i velikom rezervom. Na gradskim smo prometnicama otkrili i dobar proračun mjenjača. Brzi gradski promet lako se prati bez forsiranja visokih okretaja i posljedičnog klanjanja karoserije. Na otvorenoj cesti još je ljepše, jer upravo tamo do izražaja dolazi sav moment, čiji je maksimum raspoloživ između 1800 i 2500 okretaja.

Zvučna izolacija kabine pridonosi izvrsnom komforu, a buka motora počinje se primjećivati tek nakon 160 km/h. Dovoljno kasno. Krovni prozor ne ispušta nikakve zvukove zbog aerodinamičke, osim pri maksimalnoj brzini, kad se počinje javljati fućkanje. Doduše, to može ovisiti od modela do modela.

Dobro smješteni za volanom, zbilja smo uživali u brzjoj, ali nježnoj vožnji do 2500 okretaja. Podvozje je relativno tvrdo podešeno, nema naginjanja, ali svejedno nije neudobno i ne udara na poprečnim neravninama. Naravno, osim kad stražnjim ovjesom prelazite preko previsokih (ilegalnih) gradskih „polica“ da stvar bude bolja, testirani



je model stajao na 18-colnim kotačima koji, unatoč veličini, nisu lupali bubrege. Testirani model isprobali smo i s vrlo mekanim Bridgestoneovim zimskim gumama blizzard DM-V1, a s njima jurnjava asfaltiranom cestom uopće nije bila moguća. Toliko su mekane da teško mijenjaju smjer. Ali, s druge strane, sportage je s njima bio vrlo zanimljiv na terenu. Snijeg na cesti ne bi mu bio nikakav problem. Srećom, znamo da se sorento inače dobro vozi jer smo ga probali i na ljetnim gumama.

U sportageu smo uživali sve dok prvi put nismo krenuli u pretjecanje. Tad će vas šokirati pogled u retrovizor,

koji otkriva vjerojatno najnepregledniji stražnji prozor na tržištu. Pripazite na njega, ali to nije razlog zbog kojeg bi netko odustao od sportagea.

Mjerenje voznih osobina na testovima dinamike nije polučilo sjajne rezultate, samo dobre. Ipak, ovo je jedan od rijetkih primjera kad se to u stvarnosti ne očituje kao problem. Nimalo.

Raspored mase je 59,5:40,5, a geometrija prednjih kotača je takva da sportage vrlo rado skreće u zavoj. Zbog toga je osjećaj u vožnji vrlo dobar, gotovo sportski, a zanošenje karoserije pri pretjerivanju predvidivo. Stvar je u tome da je granicu jako lako osjetiti i voziti se



na njoj. Tu na scenu stupa i već spomenuti dobar ESP, pa je putovanje uvijek dovoljno brzo i vrlo sigurno.

Sigurno je putovati i u otežanim vremenskim uvjetima gdje do izražaja dolazi pogon na sve kotače razvijen u suradnji s Magnum iz Graza. Poanta je u vrlo brzom elektronskom nadzoru diferencijala koji ne reagira tek pošto dođe do proklizavanja kotača već senzorima donekle predviđa takvu situaciju.

Sustav radi dobro i zaista brzo reagira. Sportage s dvolitrenim dizelom ima početnu cijenu od 179.990 kuna i već je taj model dobro opremljen. Međutim, kupiti treba model s boga-

tijom opremom i s pogonom na sve kotače. Najjeftiniji takav stoji 191.990 kuna, a preporuku zaslužuje onaj s opremom urban po cijeni od 206.990 kuna. Testirani je model bio najskuplji u cjeniku, stoji 239.990 kuna, ali imao je sve - od navigacije, preko subwoofera do ksenonskih svjetala.

Čini vam se puno? Samo pokušajte kupiti sličan model i shvatit ćete... A tu je još i sedam godina jamstva. Zaista, novom sportageu gotovo ništa ne možemo zamjeriti. Ozbiljno, jedino jako lošu preglednost straga.

Tekst: Marko Tomac
Foto: GEC i Marko Tomac

Oprema je kompletna i na početnim modelima, a testirani je imao navigaciju, subwoofer, 18-colne kotače, pomoć pri kretanju uzbrdo, smart key, kožna sjedala i svejedno je jeftiniji od 35 tisuća eura. To već nije malo, ali ostavio nam je aromu premium vozila

Preglednost je katastrofalna pa je dobro da sportage ima kameru u retrovizoru za vožnju unazad. Prtljajnik je solidan



Motor

Četverocilindarski dizelski redni motor postavljen sprijeda poprečno, common rail, dvije bregaste osovine po glavi motora, pogonjene lancem, četiri ventila po cilindru s hidrauličnim podizačima, turbopunjač, hladnjak stlačenog zraka, radilica u pet ležaja

Snaga pri	100 kW (136 KS)
	4000 o/min
Specifična snaga	50,1 kW/l (68,2 KS/l)
Obujam	1995 ccm
Provrt/hod	84 x 90 mm
Kompresija	16,5:1
Okretni moment	320 Nm od 1800-2500 o/min
Količina ulja u motoru	8 l
Količina rashladne tekućine	8,5 l

Pogon

Na sve kotače, ručni mjenjač sa šest stupnjeva. Prijenosni omjeri: I. 3,615, II. 1,794, III. 1,542, IV. 1,176, V. 0,921, VI. 0,732, R. 3,416
Omjer diferencijala: 4,643 (1,2,R), 3,42 (3,4,5,6)

Ovjes

Neovisan ovjes sprijeda i straga: sprijeda donja i gornja trokutasta ramena; straga multilink, spiralne opruge, amortizeri, stabilizator sprijeda i straga, zupčasta letva sa servom 15,9:1, dva i pol okreta upravljača, hidraulične dvokružne kočnice s pojačivačem, ventilirajući diskovi sprijeda i diskovi straga, ABS, ESP, sprijeda 235/55 R18 bridgestone blizzak DM-V1 naplaci 6,5J x 18

Održavanje

Servisi
Svaki 20.000 ili jednom godišnje

Potrošnja (norma EU)

Grad	6,8 l/100 km
Otvorena cesta	5,1 l/100 km
Ukupno	5,7 l/100 km

Emisija ispušnih plinova

Euro 5	
HC+ NOx (gr. vrijednost)	- (0,230) g/km
NOx (granična vrijednost)	- (0,180) g/km
CO (granična vrijednost)	- (0,500) g/km
CO2	- g/km

Troškovi

Godišnji porez	900,00 kuna
Obavežno osiguranje (ZG)	5112,15 kuna
Puni kasko	7599,69 kuna

Jamstvo

Sedam godina ili 150.000 kilometara
7 godina protiv prohrđavanja, 5 godina na lak

Bridgestoneove zimske gume blizzak za SUV-e toliko su mekane da se s njima uopće ne može juriti



- ▶ **Krug okretanja d/l**
- ▶ **Masa praznog vozila**
- ▶ **Ukupna masa**
- ▶ **Nosivost**
- ▶ **Masa prikolice/kočena**
- ▶ **Raspodjela mase**
- ▶ **Promjer volana**
- ▶ **Trag kotača spr/straga**
- ▶ **Prostor za sjedenje**

11,3/11,4 m
1671 kg
2140 kg
469 kg
750/1600 kg
59,5/40,5 %
370 mm
1585/1586 mm
710 mm

- 1 **Prostor za noge sprijeda**
- 2 **Visina sprijeda**
- 3 **Visina straga**
- 4 **Širina sprijeda**
- 5 **Širina straga**
- 6 **Dužina prednjih sjedala**
- 7 **Dužina stražnjih sjedala**
- 8 **Prostor za noge straga**

925-1120 mm
980 mm
960 mm
1500 mm
1470 mm
500 mm
480 mm
625-865 mm

Nosivost krova 100 kg

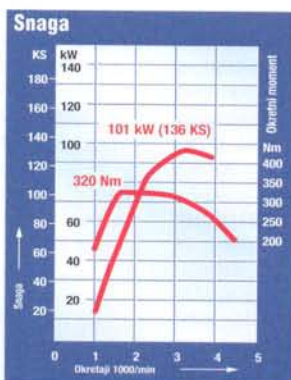
Spremnik goriva 58 L

Prtljajnik 564-1353 L



Međuosovinski razmak 2640 mm

Dužina 4440 / Širina 1855 / Visina 1635 mm



Vozne osobine

Ubrzanje	s
0-40 km/h	2,3
0-50 km/h	3,5
0-80 km/h	7,4
0-100 km/h	11,2
0-120 km/h	16,8
0-130 km/h	20,3
0-140 km/h	25,1
0-160 km/h	39,3
400 m	17,7 (- km/h)
Najviša brzina	181 km/h
Elastičnost	
60- 100 km/h (IV./V./VI. stupanj)	7,9/10,8/17
80- 120 km/h (IV./V./VI. stupanj)	9,4/11,5/16,6

Test dinamičnosti

Slalom 18 m prazan	56,6/56,4
ISO-promjena vozne trake prazan	121,2/121,4
VDA-dvostruka promjena trake	
ulazna brzina prazan/natovaren	68/67
izlazna brzina prazan/natovaren	46/45

Potrošnja

Eurodizel	l/100 km
Najniža (ams-testna ruta)	6,3
Najviša	10,5
Potrošnja na testu	8,3
Doseg u km	698

Vanjska buka

Statična	78
Buka u vožnji	71

Unutarnja buka

dB (A)	
Stupanj prijenosa	V. VI.
pri 80 km/h	- -
pri 100 km/h	63 63
pri 120 km/h	66 65
pri 130 km/h	71 69
pri 140 km/h	- -
pri 160 km/h	74 73
pri 180 km/h	- -
Statično	44
Maksimalna buka (kick-down)	73

Točnost brzinomjera

km/h	
80	77
100	96
120	116
130	126
140	136
160	155
180	175

Put kočenja

m	
sa 100 km/h hladne (prazan)	37
sa 100 km/h hladne (opterećen)	38
sa 100 km/h zagrijane (opterećen)	39
Kočenje sa 140 km/h	73,4

auto motor sport OCJENA



Vrlo kvalitetno izrađen auto s kompletnom opremom. Novi sportage nudi sve što se očekuje od modernog SUV-a, pa i više od toga. Odličan izgled i sedam godina jamstva su mu as u rukavu, a jedinu zamjerku upućujemo preglednosti straga. Prva kia s pet osvojenih zvjezdica.

Karoserija

- + ponuda prostora sprijeda i straga
- + vrlo dobra izrada
- + puno pretnaca
- + varijabilnost
- + preglednost straga
- + nosivost

Komfor u vožnji

- + zadovoljavajuće ogibljenje čak i na 18-colnim kotačima
- + jednostavno opsluživanje
- + udobna sjedala
- + dobra ventilacija
- + razina buke

Pogon

- + ugladen motor
- + dobar mjenjač

- osjećaj snage
- elastičnost pri višim brzinama

Vozne osobine

- + sigurno držanje u zavojima
- + dobra trakcija
- + izravan i dobar volan
- + rad ESP-a

Sigurnost

- + učinkovite kočnice
- + sigurnosna oprema

Okoliš

- + ispunjava norme Euro 5
- + potrošnja u gradu

Troškovi

- + dobra početna cijena
- + bogati serijska oprema
- + cijena dodatne opreme
- + čak sedam godina jamstva

Cijena i oprema

Cijena početnog modela	179.990 kn
Cijena testnog modela	241.990 kn

Greške na test-vožili nema

Serijska oprema:

ABS, BAS, EBD, CBC, ESC, TCS, VSM, HAC, DBC, zračni jastuci za vozača i svozača, bočni zračni jastuci i zračne zavjese, aktivni nasloni za glavu, ISOFIX, tempomat i komande audio-sustava na volanu, bluetooth, maglenke, kamera za vožnju unazad, automatski dvozonski klima-uređaj, senzor za kišu, kromirane kvake na vratima, krovni nosači, ksenonska svjetla, kožna i grijana sjedala, sportski instrumenti, pokretanje vozila bez ključa, panoramski krov, 18-colni kotači s gumama 235/55, navigacijski sustav, audiosustav s dodatnim pojačalom i subwooferom

Dodatna oprema

- ✓ Metalik lak 3000 kn