

TEST

Kia Sportage
2.0 CRDi Limited
Dynamax AWD



Korak od sedam milja

Izuzetan paket aktivne sigurnosti, dinamična pojava i veoma bogata oprema kreiraju potpuno novu sliku o »Kijinom« lakom terencu niže srednje klase

Krenuo je stidljivo i bez posebnih ambicija, potom je blago podigao glavu, da bi se u najnovijem izdanju razgoropadio i ozbiljno pripremio konkurenciji kojoj podjednako dobro parira mehanikom, elektronikom i bogatom opremom. »Sportidž« je sada zaista nešto sasvim drugo u odnosu na prethodne generacije čija je osnovna snaga bila niska cena.

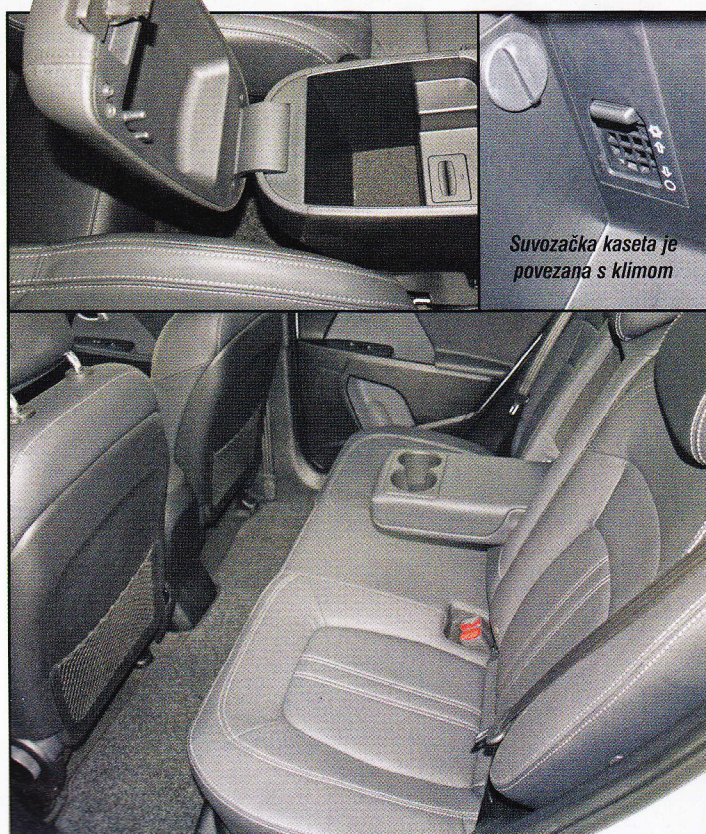
Gotovo da je neverovatna transformacija koja je ostvarena kod južnokorejskog lakog terenca. Karoserija naglašene dinamike najavljuje puno toga (kakva šteta što je test primerak bio »okičen« kao novogodišnja jelka), a ništa manje atraktivno nije kreirana ni unutrašnjost kojoj se može zamer-

iti tek po koja sitnica. I to, pre svega, jer je najbogatije opremljena verzija »limited« procenjena na preko 30.000 evra. A kad je već tako onda bi kožne fotelje mogle da imaju perforaciju na sedećem delu, a kasete ispred suvozača poneku pregradu i meku oblogu da ne bi zveckale sitnice u njoj.

Enterijer je, inače, skockan do detalja. Tamno siva koža ima svetli štep, obložen je čak i naslon između prednjih sedišta, dok prednjim panelom dominira veliki kolor ekran osjetljiv na dodir na kome se »čita« navigacija (uz automobil stižu mape evropskih zemalja, ali ne i naše) i nadzire kretanje unazad (vidi okvir). Radio-CD-MP3 ima komande na >>>



- ▲ dobre vozne karakteristike
- ▲ napredna elektronika
- ▲ velik i detaljno uređen prtljažnik
- ▲ izuzetno bogata oprema
- ▼ suvozačka kasetna bez pregrada i obloga
- ▼ glatka koža na sedištima



Inteligentni 4X4 POGON

Na „kiji sportidž“ debitovao je „dajnamaks“ aktivni pogon na sva četiri točka, koji uz pomoć mreže senzora i naprednih programa konstantno analizira dobijene podatke i prilagođava rad AWD sistema uslovima na putu. Ono što izdvaja ovaj sistem, jeste preventivno delovanje – odnosno, sposobnost da predvidi situacije i time brže i preciznije deluje od većine »pametnih« pogona koji reaguju isključivo na trenutne uslove. „Dajnamaks“ je nastao zajedničkim razvojem »Magna pauvertrejna« i »Kije«.

upravljaču, USB i AUX konekcije, a u verziji »limited« i dodatno pojačalo sa »sabvuferom« postavljenim na desnoj stranici prtljažnika.

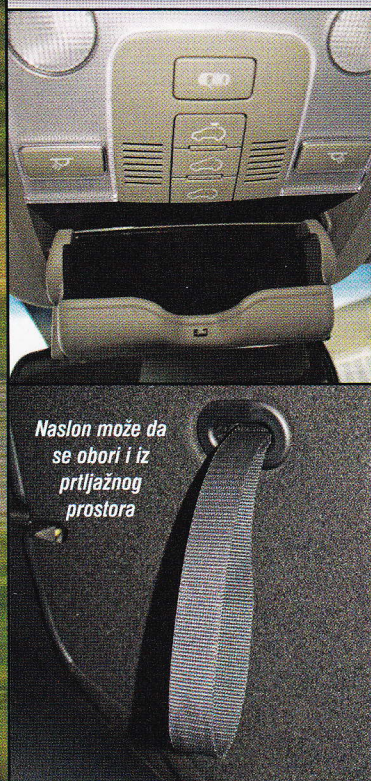
Lepo skrojena i bogato opremljena kabina, dodatno dobija na atraktivnosti svetlošću kojom je obasjana zahvaljujući velikom dvodelnom panoramskom krovu, čiji se prednji deo pokreće uz pomoć elektromotora. Na sve to nadovezuje se praktičnost, kojom savremeni krosoveri i SUV modeli pariraju monovolumenima, pa čak i prevazilaze njihovu ponudu. Kod novog »sportidža« nije bilo preterivanja ali je kasetna i polica više nego dovoljno, a pri tom su i veoma brižljivo dizajnirane da bi se uvećala njihova upotrebljivost. Tako u »džepove« vrata može da se postavi velika flaša vode, dok one manje mogu

se smestiti u kasetu i da im se održava niska temperatura. U krovu je i nosač za naočare, a na sve strane držači za čaše pa čak i u naslonu za laktove na zadnjoj klupi. Ona se inače obara i iz prtljažnika, tako da pri odlaganju stvari ne morate zbog traženja dodatnog prostora da ništa spuštate i odlazite u putnički deo.

Taj dodatni prostor zaista ćete retko tražiti jer je prtljažnik gigantski za ovu klasu vozila. I ne samo nju. Pri tom, na zadnjoj klupi ima sasvim dovoljno mesta, što znači da nisu pravljene truli kompromisi da bi se povladilo ljudima koji ne znaju da krenu na put bez pola regala. Kad podignete peta vrata i vidite pozamašan »gepek«, definitivno ne očekujete da tu ima još nekog posebnog prostora za dodatno odlaganje stvari. Da se može uvis to je



Kaseta je jednodielna i nije obložena



Naslon može da se obori i iz prtljažnog prostora

jasno zbog rolo-pokrivača ali zaista ostanete bez reči kada podignete podnu platformu i ukaže vam se ogroman organajzer pred očima. Šta sve tu ne može da stane, od pribora i alata preko opreme za rekreaciju do namirnica s pijace ili iz nekog tržnog centra.

Sve to izgubilo bi na značaju, gledano kroz prizmu pozamašne cene, da »kija sportidž« nije podjednako uspešna i u vožnji. Nisko-profilne »osamnaestice« namenjene su, logično, urbanim uslovima, ali mogu da se izbore i s nešto manje gostoljubivim podlogama. Pažljiviji pristup neophodan je, pre svega, zbog mehaničkih oštećenja dok su vozne karakteristike van asfalta znatno iznad onoga što se očekuje od širokih »guma«. Razlog za to svakako je preventivno delovanje inteligentnog pogona na sva četiri točka (vidi okvir), koji je jedno od najjačih uporišta ove »kije«, ali i bogat elektronski paket koji između ostalog sadrži i uređaje za kontrolisano spuštanje na strmim terenima (DBC) i kretanje na uzbrdicama (HAC).

U prednosti se svakako ubraja i dvolitarski turbo dizel, pre svega zbog ekonomičnosti i dobrog ras- ➤➤

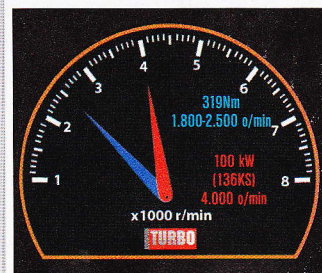


Vozačevu sedište ima mogućnost podešavanja u lumbalnom delu

Pogon AWD može da se zaključa



motor četvorocilindrični, turbo dizel sa sistemom zajedničkog voda, prečnik i hod klipa 84 x 90 mm, radna zapremina 1.995 ccm, stepen kompresije 16,5:1, četiri ventila po cilindru, dva bregasta vratila u glavi, maksimalna snaga 100 kW (136 KS) pri 4.000 o/min, najveći obrtni moment 319 Nm pri 1.800-2.500 o/min



dužina 4.440 mm, širina 1.855 mm, visina 1.635 mm, međuosovinsko rastojanje 2.640 mm, prečnik okretanja 10,58 m, masa 1.600 kg, prtljažnik 564/1.353 l



pogon 4X4, šestostepeni manualni menjač, prenosni odnosi: I 3,62:1, II 1,79:1, III 1,54:1, IV 1,18:1, V 0,92:1, VI 0,73:1; hod unazad 3,41:1, finalni prenos 3,42



napred: dvostruka trougaona ramena
nazad: multilink



napred: samoventilirajući diskovi
nazad: diskovi
elektronski sistemi: ABS, EBD, BA, ESC, TCS, VSM, HAC, DBC, CBC



naplaci: 7J x 18
pneumatici: 235/55 R18



gorivo: evrodizel, zapremina rezervoara 58 l
potrošnja (autopot/grad/prosek): 5,4/7,0/6,0 l/100 km



maksimalna brzina: 181 km/h
ubrzanje 0-100 km/h: 11,3 s



Kia Sportage Limited: frontalni i bočni vazdušni jastuci, vazdušne zavesе, aktivni nasloni za glavu napred, imobilizator, battery saver, električne komande prednjih i zadnjih prozora, kožom obloženi servo-upravljač i ručica menjača, daljinska centralna brava sa sigurnosnim alarmom, radio-CD-MP3 sa USB i AUX utičnicama i komadama na upravljaču, dodatno pojačalo i subwoofer, shift indicator, centralni naslon, podešavanje vozačevog sedišta po visini, elektropodesiva i grejana sklopiva spoljna ogledala, krovni spojler, prednja svetla s funkcijom follow me home, zadnji parking senzori, prednje maglenke, automatska dvozonska klima s hlađenom kasetom, senzor za kišu, bluetooth, mreža u prtljažniku, lumbalna podrška prednjih sedišta, LED dnevna svetla, dodatno zatamnjena zadnja stakla, krovni nosači, kožna sedišta s dodatnim grejanjem, odmrzavanje brisača, smart key&button start, panoramski krov s pokretnim prednjim delom, navigacioni sistem s kolor ekranom osetljivim na dodir, video nadzor zadnjeg dela... Cena test vozila s uračunatim PDV-om je 31.290 evra.



Kamera za VOŽNJU UNAZAD

Kod verzije »limited« video nadzor situacije iza vozila obavlja se uz pomoć velikog kolor ekrana, koji je postavljen na sredini prednjeg panela. Grafički prikaz prati kretanje, upozorava na trenutni položaj i odabrani pravac. Zanimljivo je da, osim ovog sistema, »Kija« u nešto jeftinijim verzijama (bez navigacionog sistema), nudi i video nadzor preko malom ekrana ugrađenog u unutrašnje ogledalo.



poreda snage, ali se u vožnji oseća da »sportidž« može da istupi i znatno jači motor od ponuđenog sa 136 »konja«. Ambiciozan sistem oslanjanja (napred dvostruka trougaona ramena, nazad višestruke veze) i moćan paket elektronike obezbeđuju lako i precizno vođenje u krivinama. Zato 11,3 sekunde do »stotke« i najveća brzina od oko 180 km/h ni izdaleka ne deluju kao krajnji domet ovog vozila. Kad tako stoje stvari, osećate se prilično sigurno za upravljačem i imate uvek dovoljno prostora za reakciju u slučaju neke nepredviđene situacije.

Za aktivnu i pasivnu bezbednost, uostalom, novi »sportidž« je ocenjen najvišom ocenom (pet zvezdica) na

Euro NCAP proverio što je samo još jedan u nizu dokaza da »Kija« napreduje koracima od sedam milja. Sad, da li je to dovoljno da bi se izdvojilo 31.290 evra za testirani primerak, teško je reći. Ali da zaslužuje uglavnom pohvale to definitivno stoji.

TurboTestTeam

