Prvi kilometri

Tiger iz Žiline

Še noben Kiin avtomobil doslej ni imel tako ostrega pogleda, kot ga ima novi športni terenec sportage. Snovalci pod vodstvom Petra Schreyerja z nekaj domišljije opisujejo, da so dobile sodobne kie značilen tigrov nos. Tudi če je to pretirano, pa obraz in postava novega sportagea vseeno namigujeta, da agresivnost te južnokorejske znamke ne popušča. Nasprotno. Sportage, ki za Evropo nastaja v Žilini na Slovaškem, naj bi jo letos popeljal do novih evropskih rekordov.



Za volanom je vtis dober, predvsem so uvodoma zelo zadovoljili sedeži. Napredek je pri plastiki. Ročica menjalnika je na velikem podstavku in ima (pre)dolge, a gladke gibe.

Prvi sportage je prispel v Evropo leta 1996, ni bil ravno kakovosten izdelek, kolikor toliko je bil uspešen le zaradi cene. Naslednik je leta 2002 pomenil velik preskok, a pri nas vseeno ni osvojil toliko kupcev kot podobno veliki hyundai tucson iz iste matične korporacije. Zdaj sta spet oba dobila naslednika in tokrat Kia nima kaj zardevati, oblika novinca je, tako kot zatrjujejo, res zelo evropska. Sportage letnika 2010 je 9 cm daljši (444 cm) od predhodnika, za odtenek je širši, a po drugi strani 6 cm nižji (169 cm) in tudi malo manj oddaljen od tal. Na pogled, vabljiv je tudi s strani, je kot kakšen mestni terenec. Proizvajalec ga ponuja tako v izvedbi s pogonom le na sprednji kolesi kot s prilagodljivim štirikolesnim pogonom, ki so ga pripravili v sodelovanju z avstrijsko Magno. Slednji deluje tako, da motor navadno žene le sprednji par, po potrebi pa tudi zadnjega, kar mu sporoči elektronika, ki ne spremlja le vrtenja koles, temveč tudi tisto, kar voznik počne z volanom in pedalom za plin. Sistem je menda zelo odziven, pripomore pa k stabilnejši vožnji v slabih razmerah in k nevtralnejši legi med morebitnim hitenjem v zavojih.

V kabini v dobrem izstopata udobna prednja sedeža, ki hkrati lepo oprimeta telo, zadaj je klop pripravljena poudarjeno za dva, ki bosta imela spodobno prostora, morebitni tretji bo predvsem trpel na izbočenem sredinskem naslonu. Armaturna plošča se predstavi z dobro kombinacijo mehke in matirane plastike, preglednimi analognimi merilniki in sredinskim delom v nekako treh oblikovnih ravneh, kjer na srečo niso pretiravali s kromom. Volan je dobro oprijemljiv, ročica menjalnika je postavljena na nesorazmerno velikem podstavku in ima predolge, a še dovolj tekoče gibe.

Za začetek so pripravili le po en bencinski in dizelski agregat, oba prostornine dveh litrov, kar se morda sliši malo, a je podobno še pri kakšnem tekmecu. Najprej smo se zapeljali z dizelsko različico, ki je več kot spodobno odzivna, tudi glasna je komaj kaj. Mimogrede, v sportageu je, kar zadeva hrup s ceste, precej mirno. Potem ko smo se takoj presedli v bencinca, se nam je zdel ta najprej podhranjen, pozneje pa manj, s pravim ritmom prestavljanja se ga je dalo spraviti v boljšo formo in poraba se vsaj po računalniku ni zdela previsoka. Manjka mu morda šesta prestava, ki jo dizel ima. Oba je mogoče izbrati še z avtomatiko. Pozneje prideta še novi 1,7-litrski dizel in 1,6-litrski bencinski motor z neposrednim vbrizgom. Sportage je dovolj udobno vzmeten, na madžarskih lokalnih cestah, ki so precej slabe, pa bi si pri hitri menjavi smeri želeli bolj neposreden volan.

Sportage je glede na dokaj majhne steklene površine kar pregleden avtomobil, le pogled nazaj je okrnjen. Veliki stranski ogledali se umetelno zložita. Prtljažnik ima več litrov kot predhodnik, v dvojnem dnu (namesto rezervne gume je pribor za popravilo) se skriva še precej prostornih prekatov. Zadnja klop, ki je deljiva v razmerju 60/40, se lahkotno podre, vendar naslonjala ne tvorijo ravnega dna. Pogrešamo vzdolžno pomičnost in nasploh več notranje prilagodljivosti.

Sportage je pri nas že naprodaj. Najmanj stane bencinski z dvokolesnim pogonom – 19.990 evrov, s tem da je osnovna oprema, zlasti varnostna, precej bogata. Za to različico pričakujejo, da je bodo prodali največ, saj bo dizelska, ki stane najmanj 22.890 evrov, zaradi velikega povpraševanja drugod še nekaj časa teže dobavljiva. Izvedenki s štirikolesnim pogonom bosta za 1700 evrov dražji, samodejni menjalnik stane dva tisočaka. V podjetju KMAG, ki pri nas zastopa Kio, si s sportageem letos v Sloveniji obetajo 200 kupcev.

GAŠPER BONCELJ, besedilo in foto



Sportage tretjega rodu je popolnoma drugačen izdelek od tistega, ki smo ga poznali doslej. Njegovo oblikovanje je bilo v celoti opravljeno v Evropi, kjer ga tudi izdelujejo.



Model je opazno daljši in širši, a nižji kot doslej. Zadaj bo prepoznaven po visoko postavljenih lučeh.

Kia sportage

	2.0 CVVT	2.0 CRDi VGT
prostornina motorja (ccm)	1998	1995
največja moč (kW/KM pri v/min)	120 (163) pri 5800	100 (136) pri 4000
največji navor (Nm pri v/min)	194 pri 4600	320 pri 1800–2500
pospešek 0 do 100 km/h (s)	10,4 (2WD),10,6 (4WD)	10,8 (2WD), 11,3 (4WD)
največja hitrost (km/h)	184 (2WD),182 (4WD)	182 (2WD), 181 (4WD)
dolžina × širina × višina (mm)	4440 × 1855 × 1645	
medosna razdalja (mm)	2640	
velikost prtljažnega prostora (l)		
poraba goriva EU (l/100 km)	7,5 (2WD), 7,6 (4WD)	5,5 (2WD), 5,7 (4WD)
izpust CO_2 /g/km)	177 (2WD), 181 (4WD)	147 (2WD), 149 (4WD)
cena v evrih	19.990 (2WD), 21.690 (4WD)	22.890 (2WD), 24.590 (4WD)

DELO

2WD – pogon na dve kolesi 4WD – pogona na štiri kolesa



Zadaj spodobno sedita dva, morebitni tretji bo med njima predvsem trpel.



Naslonjala se preprosto podrejo, a ne v ravno dno. Pogrešamo vzdolžno pomičnost.



Prtljažnik je s 564 litri nekaj večji kot pri predhodniku. Ima dvojno dno s skritimi prekati.

» www.delo.si