

| ISTRAŽUJEMO Najbolji SUV automobili D segmenta

Auto

magazin

Broj 163 / April 2023.

Mazda CX-60 3,3l dizel



test u Barceloni



AMG Cena 200 dinara / 2 evra\CG / 3,50 KM\BiH / 100 den\MK

zeleni auto | Nissan Juke 1,6 Hybrid Tekna



Citroen C5 X PureTech 130 Shine



Toyota Corolla Cross 2,0 AWD-i



uporedili smo

Mali gradski automobili
Hyundai i20 1,4 MPi Premium
Skoda Fabia 1,0 TSI 110 Style



vozili smo

Kia Sportage
1,6 T-GDi
EX Motion



U punoj formi



Tačno godinu dana od početka prodaje novog modela na domaćem tržištu, izmerili smo „prolazno vreme” Kijinom „sportidžu”

Reč sport stoji u korenu imena ovog modela, iako on ni po čemu nije sportski. Ipak, to nikako ne znači da ne može biti u dobroj formi. Peta generacija „sportidža” je već dovoljno dugo na tržištu da se i oko prosečnog posmatrača privikne na

njegovu smelu i modernu pojavu. Sudeći po modelima koji dolaze iz fabrika ovog južnokorejskog proizvođača, sa konzervativnim, „nemačkim” pristupom dizajnu se raskrstilo. Nove, atraktivne linije prate

savremene trendove posebno kada je u pitanju dizajn prednjeg dela. Naravno, uz ovakav pristup, logično je da nema sredine. Ili ste oduševljeni ili momentalno skupljate obrve. Bili smo malo iznenađeni ovim potezom, jer je Kia ranije radije birala „mekša” dizajnerska rešenja i pravila blaži prelaz između generacija.

Dva led svetla u obliku bumeranga uz ogromnu masku hladnjaka dominiraju prednjim delom „sportidža”. Glavna svetla u obliku dijamanta čovek registruje tek na „drugo gledanje”. To naročito važi za ovaj model koji je crne boje. Rekosmo da se igra na kartu da nova generacija po svaku cenu želi da se izdvoji iz mase isplatila i da nema ravnodušnih. Dizajneri, ipak, nisu preterivali u svim aspektima. Nakon upe-

čatljivog prednjeg dela, strasti se stišavaju. Bokovi deluju robusno i mišićavo, dok je zadnji deo „najmekši”, ali prati sva trenutna modna pravila kada je zadnja svetlosna grupa u pitanju.

Enterijer praktično nema dodirnih tačaka sa prethodnicima. Kokpitom dominira ogromna instrument tabla širine skoro pola metra, u kojoj su ispod zajedničkog stakla implementirani ekran vozača i ekran info-zabavnog sistema. Svi instrumenti su blago zakrenuti ka vozaču kako bi bili lako vidljivi i dostupni. U zavisnosti od paketa opreme, razlikuju se i veličine i izgledi ekrana. U paketu „moušn” ekran instrument table ima čitavih 12,3 inča i potpuno digitalne instrumente sa nekoliko različitih izgleda. Ekran multimedije je identične ➔



ŠAMPION PRODAJE

„Sportidž“ je, za pet generacija, od potpuno konvencionalnog i skromnog SUV-a izrađao u pravi prodajni biser. Izbalansiran proizvod dobrog kvaliteta u sprezi sa nekim dobro povučenim strateškim potezima raskrčio mu je put u veoma žestokoj kategoriji. Zanimljivo je da je „sportidž“ imao dosta dobru reputaciju i na našem tržištu. Sa 291 prodatim primerkom ovaj model je 2020. zauzimao četvrto mesto u klasi. Naredne godine usledio je pravi bum i prodaja se skoro utrostručila, da bi se i prošla godina završila uz sličnu cifru, odnosno 876 jedinica. Nakon sumiranja rezultata prodaje za prva dva meseca ove godine, „sportidž“ je i dalje najprodavaniji model u klasi ispred „hijundai tusona“, „mazde CX5“, „škode karok“, „džip kompasa“ i „toyote RAV4“.

Kia Sportage 1,6 T-GDi EX Motion

32.200 €
sa PDV-om



dijagonale od 12,3 inča i ima veoma korisnu opciju deljenja na tri dela prema željama korisnika. Ovo može biti veoma zgodno u varijanti kada dve trećine ekrana koristite za navigaciju, recimo, a na trećem delu se nalazi ekran sa prikazom radio stanica, medija plejera ili kontakti sa telefona.

Jedna od Kijinih pikanterija nalazi se ispod ovog ekrana. To je još jedna multifunkcionalna traka sa kontrolama klima uređaja, odnosno sa kontrolama navigacije i medija. Ovo rešenje omogućava da se u jednom prostoru, na veoma jednostavan način, smesti veliki broj komandi kojima

se lako pristupa bez potrebe da u toku vožnje vrtite prstom po raznim podmenijima kako biste došli do funkcije koja vam treba. Ovime se donekle nadomešćuje nedostatak fizičkih tastera što se može smatrati velikim plusom. Digitalizacija jeste „pojela“ fizičke tastere, ali moderan izgled postaje sve više opasan. Zašto? Jednostavno, da bi došao do neke funkcije, vozač često mora da pritisne više ikona i prošetati kroz nekoliko menija što odvlači pažnju sa saobraćaja. Za sada su hibridna rešenja prava stvar, a Kija je sa ovom trakom pokušala da učini upravo to.

Položaj za volanom je dosta dobar. Sedišta su izrađena u kombinaciji kože i platna, a kako je „sportidž“ narastao u svim pravcima ima i više prostora za sve putnike. Zadnja klupa ima i mogućnost podešavanja leđnog dela naslona, tako da i putnici pozadi mogu da se zavale na dužim relacijama. U testiranom paketu opreme postoje grejači svih sedišta, plus grejanje volana. Prednja sedišta su elektropodesiva, a vozačko ima i podešavanje lumbalne potpore.

Centralnu konzolu smo kritikovali u prvom susretu sa novim „sportidžom“.

Delovala je pomalo nemaštovito i izrađena od tvrde plastike. U ovom paketu opreme je blago modifikovana kako bi se postavio taster za pokretanje motora, iako i dalje dizajnerski zaostaje za varijantom koja ima automatski menjač i kružni birač brzina. Kao da je dizajnerima ponestalo inspiracije kada je trebalo razraditi rešenja i za jeftinije pakete opreme. Strogo racionalno gledano, osnovna funkcija je zadovoljena, ima sasvim dovoljno mesta za odlaganje čaša, ključeva i telefona. Od luksuznijih detalja tu je i mesto za bežično punjenje mobilnih telefona. U vozilo se ulazi bez ključa,

pomoću tastera na kvakama vozača ili suvozača, a rekli smo i da se motor startuje pomoću tastera sa lave strane menjača.

Sa svojih 591 litra osnovne zapremine, ovaj automobil ispunjava očekivanja i zahtevnijih korisnika. Prtljažnik ima takozvano duplo dno, a podna pregrada se može postavljati na dva nivoa. Ukoliko se ukaže potreba, jednostavnim obaranjem sedišta iz samog prtljažnog prostora moguće je dobiti korisnu zapreminu od čak 1780 litara. Ukoliko želite dodatno da zaštitite prtljažnik, u ponudi su gumene patosnice odnosno kadice. Na testiranom modelu

vrata prtljažnika su bila elektropokretna, bilo putem tastera na samim vratima u kabini ili na daljinskom upravljaču.

Red je da posle dosta priče i pokrenemo taj motor. Pre pritiska tastera, odmah uočavamo da je komanda kvačila veoma lagana što je jako rasterećujuće u gradskim gužvama. Ručni menjač ima šest stepeni prenosa i precizne hodove. Ispod haube se, na test modelu, nalazio benzinski turbo motor zapremine 1,6 litara sa 150 konjskih snaga što je jedna od traženijih varijanti. Iako bazni, benzinski agregat je ispunio očekivanja koja su



Veliki zakrivljeni displej po ugledu na rešenja iz premium modela

stavljena pred njega. Nije sportista, ali sa svojih 150 konjskih snaga nije imao problema da nosi oko jedne i po tone tereta. Motor je elastičan, tako da ne zahteva prevelik rad sa menjačem i solidno „povlači“ čak i sa nižih obrtaja. Deklarisano ubrzanje je oko deset sekundi, a maksimalna brzina 189 km/h.

Pohvalili bismo i zvučnu izolaciju, koja ambijent u kabini čini prijatnim i za duža putovanja. U šestom stepenu prenosa, pri brzini od 130 km/h na auto-putu, broj obrtaja je bio između 2500 i 3000 što je optimalno za umerenu potrošnju i nizak nivo buke. U krivinama, kao i kod svih SUV-ova, postoji naginjavanje karoserije, ali „sportidž“ lepo drži zadati pravac. Za godinu 2023. umesto naplataka od 17 inča, dobijaju se za jedan inč veći. Vožnja je za

PREMEŠTENA „RUČNA“

Automatska parkirna kočnica sa „auto hold“ funkcijom je standard. U verziji sa manuelnim menjačem nalazi se na neobičnom mestu, sa leve strane iza volana. Ovim potezom je oslobođen prostor na centralnoj konzoli između vozača i suvozača koji može da se iskoristi za odlaganje telefona.



nijansu tvrđa, ujedno i za nijansu lepša u krivinama. Test smo završili sa potrošnjom od oko 7,7 litara na 100 km, što je očekivan rezultat. U gradskom špicu smo trošili nešto preko devet litara, a na otvorenom putu potrošnja silazila i ispod šest.

Vožnja je prijatna. Nije kao na oblaku, ponajviše zbog nešto većih točkova, ali je zbog dobre zvučne izolacije atmosfera za duža putovanja više nego zadovoljavajuća. Da bi sve i ostalo na visokom nivou brinu se razni aktivni i pasivni sistemi koji pomažu vozaču. Vazdušni jastuci, zavese, ABS, ESP i kontrola kretanja na uzbrdici su odavno postali standard i za jeftinije automobile. Testirani model sa „mouš“ paketom opreme (iznad njega je samo „GT lajn“), poseduje i sistem za održavanje vozila u saobraćajnoj traci, sistem za spreča-



Kija se pobrinula ne samo za atraktivan dizajn grafike, već i za mnoga napredna rešenja i podešavanja

vanje sudara sa funkcijom prepoznavanja vozila, pešaka i biciklista i automatsko zatamnivanje dugih svetala kada vam u susret dolazi drugo vozilo. Tu je i sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova i signaliziranje kada vozilo ispred vas u koloni krene napred, zatim pomoć pri parkiranju napred i pozadi sa zvučnim alarmom i kamerom za vožnju unazad.

Za proteklih godinu dana „sportidž“ je pokazao da je veoma tražena i dostupna

roba. Kada kažemo dostupna, mislimo na činjenicu da se na „sportidž“, uglavnom, ili uopšte nije čekalo ili nije dugo čekalo. Uvoznik je uspevao da obezbedi kontinuirane isporuke i uz dobar lager to je sigurno jedan od faktora koji je omogućio da „sportidž“ zasedne na vrh liste najprodavanijih automobila u klasi. Sa startnom cenom od oko 26.000 evra, „sportidž“ i dalje važi za racionalan izbor.

Armen Derbogossian

KIA SPORTAGE 1.6 T-GDi EX MOTION

Motor:	redni četvorocilindarski beziniski turbo motor za premine 1.598 cm ³
Snaga:	110 kW (150 KS) pri 5.500 o/min
Obrtni moment:	benzinski 250 Nm pri 4.000 o/min
Dimenzije:	4.515x1.865x1.645 mm
Med.osov. rastojanje:	2.680 mm
Transmisija:	6-stepeni manuelni, pogon na prednje točkove
Maksimalna brzina:	189 km/h
0-100 km/h:	10,3 s
Prtljajnika:	591 / 1780 litara
Potrošnja:	6,6-7,0 lit/100 km (prosek na testu 7,7)
Emisija CO ₂ :	150-159 g/km
Cena testiranog modela: 32.199 evra	

(OPREMA - IZVOD)

ABS, ESP, EBD, sedam vazdušnih jastuka, uređaj za zadržavanje vozila u saobraćajnoj traci, inteligentni sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova, aluminijumski naplaci od 18 inča, LED prednja i zadnja svetla, automatsko zatamnivanje dugih svetala, multimedijalni sistem sa navigacijom i ekranom od 12,3 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, digitalna instrument tabla sa ekranom dijagonale 12,3 inča, DAB radio, kamera za vožnju unazad, prednji i zadnji parking senzori, tempomat, blutut konekcija za telefon, dvazonski automatski klima uređaj, elektronska parkirna kočnica, sva četiri električna prozora, grejanje prednjih i zadnjih sedišta i druča upravljača, elektropodesiva prednja sedišta, vozačovo sa podešavanjem lumbalne potpore, elektropokretana vrata prtljajnika...



Pravi porodični gepek sa otvaranjem na struju