



ELEMENTARNA NEPOGODA ZA SUV-KLASU

Sa sedam godina jamstva i dobrom cijenom kia sportage već neko vrijeme bahato se kočoperi tržištem. Odveli smo ih tri na putovanje hrvatskim cestama, na HR test 1000 km, da vidimo imaju li osnove za to

Kažu da su ovo korejci! Ne, nego pravi euroljani! Nacrtao ih je Peter Schreyer koji, osim Kijinih modela, potpisuje i VW golf IV, eos, new beetle, pa audi TT, A3 i A6. Na koncu, sportage se i proizvodi u Europi



1. Zagreb - Brinje
2. Brinje - Gračac
3. Gračac - Sinj
4. Sinj - Skradin

IZLETNIK S POTENCIJALOM

Sminkerski sportage jednostavno nije auto koji ćete s guštom tjerati uskim šumskim putovima. No, HR test SUV-a nalaže i spuštanje s asfalta. Iako su dva sportagea imala pogon na samo prednje kotače krenuli smo prema izvoru Zrmanje. Karoserija im je udaljena od tla 172 mm, pa u tome i mesnatijim gumama 225/60 R17 leži sav terenski potencijal. Dovoljno! Sve dok nije potrebna inteligentnija distribucija snage AWD-a, sportage 2WD kotrljat će se i do najudaljenijih plaža.

To smo shvatili, ali što je s AWD dynamaxom? Zahvaljujući naprednoj elektrohidrauličnoj spojici pogon zaista radi brzo. Osjetit ćete kako vas stražnji kotači guraju čak i na asfaltu. Na makadamu je to još izraženije, a pohvalno je što se i ESP može isključiti. Zatreba li, centralni diferencijal se može i blokirati, ali samo do 40-km/h. Doplata za AWD od 12 tisuća kuna je isplativa ako si je možete priuštiti. Posebno nam se svidjelo što pogon na sve kotače naglašava osjećaj solidnosti i čvrstoće, a s njim su i vozne osobine osjetno bolje.



Jedan sportage ima 184 KS, drugi se može voziti sa samo 4,5 l/100 km, a treći možete kupiti za relativno pristupačnih 147.990 kuna. Tu su i pogon na sve kotače, automatski mjenjač, a nudi se i vrhunska oprema. Kia je definitivno zaokružila ponudu i eto odličnog razloga za HR test 1000 km koji vozimo po najrazličitijim hrvatskim krajevima.

Dugo smo se brusili na zahtjevnije kilometre najpopularnijom kiom. Sportage se dizajnom i odličnim jamstvom posljednjih godina bahato progurao u prvi plan, a na kratkim se testovima pokazao zaista dobrim. Međutim, nas je zanimalo kako različite konfiguracije dišu jedna pored druge - ima li najjeftiniji benzinac smisla pored početnog dizela koji

je ipak 15 tisuća kuna skuplji? Koji je dizelaš najbolji? Onaj sa 115, drugi sa 136 ili najjači 184 KS? Na koncu, koliko zapravo smisla ima pogon na sve kotače? To sve trebate znati razmišljate li o sportageu, a mi smo po odgovore ovaj put krenuli vozeći po živopisnoj rutu. Tema je bila Dalmatinska zgora i sva njena iznenađenja, pa nismo uspjeli zaobići kulturna mjesta kao što su Knin, Muć, Hrvace, Čavoglave, Sinj...

Moramo priznati da taj kraj nismo slučajno odabrali. Ali, bez brige, nismo tamo otišli zbog Zuhrinih šala, Thompsona, Vuće i djevojke iz Hrvaca... Sportage smo provezli tim krajem jer se tamo automobili kupuju po nekim drugim, starijim pravilima, pa smo se ponadali da

ćemo im otvoriti oči prizorima na moderne proroke iz slovačke Žiline - odakle ove kije stižu.

Zamislili smo to ovako: srebrni je za one koji sportage žele po svaku cijenu, pa planiraju kupiti najjeftiniji. Tamo će ih dočekati samo prednji pogon i 1,6-litreni benzinac snažan čak 135 KS. To je ujedno i najjači motor u klasi na tržištu, a posebno je zanimljiv zato što jedino sportage u toj klasi donosi i mjenjač sa šest stupnjeva. Njegove performanse nisu toliko važne, ali je itekako važno koliko taj motor troši!

Drugi sportage, narančasti, tjera 1,7-litreni dizel sa 115 KS i 260 Nm i taj se našao pod posebnim povećalom. To bi trebao biti hit!

Hrvatske rute Na cesti od Gračaca prema Kninu počašćeni ste sjajnim panoramskim pogledima zbog kojih se vrijedi zaustaviti.

Neki vode do izvora rječica, a drugi do kupališta na Perućkom jezeru. Sportage nam je dopustio spust makadamom do rijeke bez obzira na samo 2WD



1. Zagreb - Brinje
2. Brinje - Gračac
3. Gračac - Sinj
4. Sinj - Skradin

Ima šest brzina, puno momenta, a trebao bi biti i štedljiv.

Na kraju, ne bismo li dobro rezimirali dojmove i podvukli crtu, tu je i bijeli sportage. Najskuplji koji postoji. Pitanje je - je li sportage s dvolitrenim dizelom od 392 Nm, s dobrim pogonom na sve kotače AWD dynamax, staklenim krovom, navigacijom i kamerom za vožnju unazad potpuno drukčiji auto? Opravdava li cijenu od 256.990 kuna? Sve je počelo u zoru na savskom nasipu, a samo sat kasnije počeo je pljusak. Najveći po kojem smo vozili!

Tekst: Marko Tomac
Foto: GEC

1. BRZINA KOJA IM NAJVIŠE ODGOVARA

ZAGREB - BRINJE, AUTOCESTA 150 KM/H, PO BRAZINOMJERU

Ruta od Zagreba do Brinje po autocesti, osim za mjerenje potrošnje i ispitivanje putne upotrebljivosti, služi i za razbujavanje. Sva tri sportagea na zadanih 150 km/h dolaze vrlo lako, čak i najslabiji benzinac, ali najjači dizel u ponudi sa 184 KS tu odmah pokazuje superiornost. Do zadane putne brzine stvara razmak veći od 500 metara, a benzinac i 1,7 CRDi sa 115 KS ubrzavaju gotovo paralelno do nekih 110 km/h, a onda benzinac odmakne za dužinu auta.

Međutim, tako je samo ako se ubrzava s maksimalnim gasom, kad 1,6 CVVT GDI 16v sa 135 KS zaroni u visoke okretaje. Inače, kad vozite optimalno i nježno, dizelaš bolje, ugodnije i tečnije napreduje. Naravno, zbog 100 Nm okretnog momenta više, što mu je osigurao turbopunjač promjenjive geometrije.

Najjači dizel snagu pokazuje i ako ga vozite sa samo „pola gasa“, što nije slučaj s njegovom slabijom izvedbom od 136 KS. Ona nam se, to znamo otprije, po

dojmu snage nije učinila puno zanimljivijim izborom od 1,7-litrenog CRDi-ja a razlika među njima je čak 18 tisuća kuna. Konkretno, njegova se veća snaga osjeća samo pri većim opterećenjima pri višim brzinama. Zato, ako ste pro sječan vozač koji nekoliko puta godišnje „ide na more“, onda treba birati između najjačeg i najslabijeg dizela. Problem pri izboru stvara to što najjači serijski dolaz s pogonom na sve kotače, a to dodatno naglašava razliku u cijeni. U optimalnim uvjetima, na nježnim ubrzanjima

POTROŠNJA

Sportage	put (km)	brzina (km/h)	potrošnja (l/100km)
1,6	116,1	130	9,9
1,7 CRDi	116,1	131	8,3
2,0 CRDi	114,5	129	9,8

i pri putovanju sa 150 km/h, pogon na sve kotače zvan dynamax ni ne osjeća se, a tako i treba biti. Poslije dolaska u Brinje zaključujemo: prednosti dizela osim u nižoj potrošnji, u nižim su rad

Mjerenje Kao i uvijek test potrošnje prošao je u vožnji u strogoj formaciji istim ritmom. Čak i dok smo vozili kroz grad Knin



Simbolika HR test ne prolazi bez simbolike. Sportage pogađa u sridu

TO NIJE BILA VOŽNJA, NEGO REGATA PO BURI

BRINJE - GRAČAC, MAKSIMALNO

Zapisali smo sve brojke, resetirali računala, razbudili se kavom i nastavili. Slijedila je nepraktična, ali i uvijek puna informacija etapa na kojoj motori dišu pod maksimalnim opterećenjem, a ovjes trpi. Kišu koja nas je pratila osjetile su i serijske Hankookove gume optimo, pa je valjalo biti pažljiviji. Najjači model pokazao se klasu boljim po pitanju akvaplaninga te osjećaja stabilnosti pri jakim udarima bočnog vjetrova. Slabiji modeli nisu loši, ali se razlika osjeti. Tako je djelom i zbog razlike u masi. Velike su Sportage 1,6 je u prosjeku težak oko 1516 kg, dizelaš 1,7 CRDI oko 1551 kg, a top-model s automatikom i pogonom na sve kotače oko 1731. S time da je testirani 2,0 CRDI AWD A/T imao gotovo 1790 kg. Ta masa možda reducira performanse, ali sportageu dobro stoji kad ga vozite maksimalno autocestom. Obećanih

195 km/h lako ostvaruje, vrlo lako, a po brzinskomeru dogura i do zdravih 210 km/h. Slabiji 1,7-litreni dizel je u stanju pokazati svojih 190 km/h.

Potrošnja je ponovno očekivana. Pri maksimalnom opterećenju mali benzinac i jaki dizel troše gotovo jednako, ali za svojih 13 litara dizel daje puno više. Optimizirani dizel sa 115 KS je najštedljiviji, a vozaču osigurava dovoljno visok putni prosjek. Najveća zamjerka na koju nailazimo ide krovnim prozorima. Lijepo ih je imati i dobro je da su dvodijelni, ali na autocesti pri visokim brzinama (iznad 170 km/h) jednostavno su prebučni.

Kiša je i dalje lijevala, a to ne bismo ni spominjali da se cesta nije napunila vodom. Tek tada do izražaja dolazi koliko su loše projektirane naše ceste... Borba za goli život, a motoriste koje smo sreli čak smo i žalili.



POTROŠNJA

Sportage	put (km)	brzina (km/h)	potrošnja (l/100km)
1,6	89,7	n. d.	13,4
1,7 CRDI	89,7	n. d.	9,7
2,0 CRDI	88,4	n. d.	13,3

NE ŽELITE JURITI DALMATINSKOM ZAGOROM

Skliski i nepredvidivi asfalt Zagore ulijeva strah u kosti. Jednostavno, tamo je teško istražiti mogućnosti podvozja osim na vrlo čistim i sigurnim putanjama. Sportage tu nema problema, a pravo smo mu lice upoznali na dionicama s puno boljom podlogom daleko od Sinja.

Riječ je, dakle, o predvidivom podvožju s prednjim krajem i volanom koji će se baciti u zavoj. Učinit će to, doduše, bez previše osjećaja i razmišljanja, ali je agilnost tu. Ipak, budući da je riječ o početnim modelima, atmosfera u njima ne poziva na brzinu ni kroz podvozje. Brža vožnja im pristaje, ali jurnjava nikako. Top-model sa 184 KS diše bitno drukčije, ali prije svega zbog većih kotača i AWD-pogona. S njime se može i ozbiljno juriti. Dinamiku osjetno narušava, kao i uvijek, povećana masa u kabini i doista bi bilo bolje da je nosivost nešto veća.



Vozačka pozicija
Kokpit podređen
vozaču podizajući
iskustvo vožnje

NAVIGACIJA U NAJSKUPLJE OPREMLJENOM SPORTAGEU IZNENADILA NAS JEJER SU U NJOJ BILI UCRTANI ČAK I SKRIVENI MAKADAMSKI PUTOVI. PROVJERILI SMO NA KARTI I KRENULI DALJE, U DIJELOM MINIRANO PODRUČJE



Neven Novak, zadužen za sportske stranice auto motorisporta



Sportage s bogatom opremom zrači kao drukčiji model

LUTANJE DALMATINSKOM ZAGOROM SREĐUJE MISLI

GRAČAC - KNIN - SINJ, PROSJEČNO DINAMIČNO, SA STAJANJEM

Ovo je rutu posebno radovali, ali nam je potop malo pokvario planove. Ipak, nismo postali. Slijedećih 150 km (Gračac-Knin-Sinj) po staroj cesti odvezli smo opuštenim, prosječnim ritmom, ali bez spavanja iza kamiona. Prednjopogonsima nedostaje malo osjećaja u volanu, ali većih zamjerki nemamo.

Buka kotrljanja i kotača je prilično niska, a u tom umjerenom režimu vožnje i mjenjač kroz brzine ide baš kako treba. Ručica pada glatko i nenametljivo. Tu smo poseban fokus bacili na automatski mjenjač jer je „gaženje“ po autocesti dalo naslutiti da možda i nije tako dobar. Uf, kako smo se prevarili! Iako stoji 10 tisuća kuna, preporučujemo ga uz najjači dizel. Nije loš na kick-downu tijekom pretjecanja, a inače je potpuno nenametljiv i nježan.

Dva slabija modela na pretjecanjima ne mogu držati priključak s dizelska 392 Nm.

Pogotovo benzinac kojem treba više pažnje pa je prije pretjecanja obaveza skinuti jednu ili čak dvije brzine niže. Prosječna potrošnja s kojom stizemo u gračkaru odgovara prosjeku testa. Da nije auto matika, jaki bi dizel sigurno trošio litru manje (tako mu kažu i tehnički podaci). Mali dizel pokazao se fantastično štedljivim a benzinac prihvatljivim. No, treba reći da

POTROŠNJA

Sportage	put (km)	brzina (km/h)	potrošnja (l/100km)
1,6	148,2	72	8,6
1,7 CRDI	149,2	74	6,1
2,0 CRDI	145,2	72	8,2

je, sve dok nismo počeli pretjecati, benzinac u prosjeku trošio 7,6 litara, a jaki dizel 7,1 litre. Benzinca spašava što ima mjenjač s šest stupnjeva, što opasno nedostaje glavnom konkurentu nissanu qashqaiju.

Janjetina je u ovom kraju vrlo jeftina, ali iz nekog razloga nismo stali. Očekujemo minimalne brojke, pa kroz Muć i Čavoglave prolazimo po ograničenjima. S nekih 50 km/h. I tamo se ima što vidjeti. Potrošnje su uistinu vrlo niske. Benzinac i snažni dizel su tu negdje, a ponovno se ističe 115 KS snažni dizelaš. S njime je najlakše trošiti malo. Iako smo vozili polako, na ovoj smo se dionici prisjetili što znači slinava vlažna

cesta jer smo čak i s 50 km/h „curili“ po zavojima i gledali intervencije ESP-a. Iako je mali dizel najštedljiviji, upitno je koliko ima smisla za njega doplatiti 15 tisuća kuna ako se vozite samo seoskim cestama. Ima, gledamo li kroz prizmu komfora u vožnji, ali zaboravite na isplativost zbog niže potrošnje goriva. Isplatiće se tek nešto prije nego što brojač kilometara okrene 100 tisuća. Ali, ponavljamo, veći je užitek voziti dizel.

POTROŠNJA

Sportage	put (km)	brzina (km/h)	potrošnja (l/100km)
1,6	90,4	52	6,1
1,7 CRDi	90,8	54	4,5
2,0 CRDi	89,7	55	5,9

Boje Narančasti model po mnogima izgleda najbolje



SNAGA I MOMENT

POTVRDE U MJERENJIMA

Nažalost, snagu na najjačem sportageu s pogonom na sve kotače nismo uspjeli izmjeriti jer kočnica nije podesna za takve modele. Malu razliku između slabijeg benzina i dizelaša potvrdila je i kočnica jer je među njima izmjereno samo nekoliko konja razlike. Benzinac je i dalje jedan od najsnažnijih

na tržištu, ali ne s obećanih 135 KS, nego sa 12 manje. No, još ni jednom benzinac nismo izmjerili tvornički deklariranu snagu. Zato iznenađuje dizelaš koji sve konje ima na broju, pa i viška. Čak 4 KS je snažniji od obećanog, a ima i 16 Nm okretnog momenta više od obećanih 260 Nm.

MJERENJE SNAGE (motorna kočnica tvrtke Auto Tim)

Model	1,6 CVT	1,7 CRDi	2,0 CRDi AWD
TVORNIČKI PODACI			
Snaga pri o/min	KS 135 pri 6200	115 pri 4000	194 pri 4000
Moment pri o/min	Nm 164,3 pri 4850	260 pri 1250-1750	392 na 1800-2500
IZMJERENE VRIJEDNOSTI			
Snaga pri o/min	KS 123 pri 6500	119,5 pri 6500	n. d.
Moment pri o/min	Nm 155,8 pri 4350	276,8 pri 1500	n. d.

ZAKLJUČAK I CIJENE

NIJE DŽABE, AL' JE POŠTEN

Početna oprema koje sportagea je bogatija nego u konkurenciji, ali iako ima sve potrebno, mi bismo ipak preporučili bogatiji paket urban. Istina, takav je od početnih skuplji 11 do 15 tisuća kuna, ali sportage s njim izgleda i zrači kao skupi automobil. Naime, tek s urbanom dobiva LED-svjetla, 17-colne aluminijske kotače, automatsku klimu, električno sklopive retrovizore, krovne nosače, kromirane lajsne oko prozora... Ili, drugim riječima, oprema urban doista vrijedi doplate.

Koliko je sportage skup ili jeftin, zaista je relativno. Ali, recimo da jednako opremljeni kompaktni SUV s dizelom klase 110 KS teško može koštati manje od 200 tisuća kuna, a sportage 1,7 CRDi urban stoji 188.990 kuna. Na akciji je model fun za 169.990 kuna i to je trenutno najzanimljivija kupnja.

Dvolitreni dizel, po našu nema previše smisla kao SUV s pogonom samo na prednja kotača. U tim okvirima je bolji izbor početni 1,7-litreni CRDi. Ali, budući da ga u ponudi nema s AWD dynamaxom, dvolitreni CRDi je najbolji izbor tražitelj najjeftiniji sportage s pogonom na sve kotače. Nadalje, očekujemo da li onu raskošnu dizelsku snagu nema vam druge nego početi vrha cjenika i izabrati najjeftiniji model. Ako niste diskontni kupci, preporučujemo doplatu za automatski mjenjač (10.000 kn), a koji prozor koji dolazi s opremom samo ako ne vozite brže od 180 km/h autotestom. Park senzori straga po cijeni od 2 tisuća kuna jako su poželjni jer je sportage jedan od nepreglednijih kompaktnih SUV-a. Vrijedi automa u velikoj mjeri opravdati najbolje pravo tvorničko jamstvo.

Kia sportage	1,6 CVT	2,0 CVT AWD	1,7 CRDi	2,0 CRDi AWD (136KS)	2,0 CRDi AWD (164KS)
Active	147.990	-	-	191.990	-
Fun	150.990	184.990	169.990	195.990	-
Urban	161.990	183.990	188.990	206.990	223.990
Urban AWD	-	195.990	-	218.990	-
Sport	168.990	202.990*	195.990	225.990*	-
Style	-	-	205.990	235.990*	240.990
Motion	184.990	218.990*	211.990	241.990*	-
Limited	-	228.990*	221.990	251.990*	256.990

* označeni modeli serijski imaju pogon na sve kotače AWD dynamax
Doplate: metalik lak 3000 kn, parkirni senzori straga 2600 kn, automatski mjenjač 10.000 kn, sustav & go 3200 kn

TEHNIČKI PODACI

Model	Kia sportage 1,6 CVT GDI	Kia sportage 1,7 CRDi	Kia sportage 2,0 CRDi AWD
Izvedba motora/broj cilindara	redni/4	redni/4	redni/4
Obujam	cm ³ 1591	1685	1995
Snaga	kW (KS) pri o/min 99 (135) 6200	85 (115) 4000	135 (184) 4000
Okretni moment	Nm pri o/min 164 pri 4850	260 od 1250	392 od 1800
Ekološka norma	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Mjenjač	ručni, 6 stup.	ručni, 6 stup.	automatik, 6 stup.
Emisija CO ₂	g/km 158	139	187
Masa praznog/nosivost	kg 1390/450	1490/450	1595/450
Dužina * širina * visina	mm 4440 * 1855 * 1635 (1645)		
Međuosovinski razmak	mm 2640		
Udaljenost od tla	mm 1720		
Krug okretanja lijevo/desno	m 10,6	10,6	10,6
Prtljažnik	l/VDA 565/1350		
Masa prikolice/kočena	kg -/-		
Spremnik goriva	l 55		
Ubrzanje 0-100 km/h	s 11,1	12,3	9,8
Najviša brzina	km/h 178	173	195
Gume	225/60 R 17 hankook optimo	225/60 R 17 hankook optimo	235/55 R 17 hankook optimo
Najviša brzina	km/h 195	203	193

Pobjednik Želje su jedno, mogućnosti drugo, a početni dizelski motor sa 115 KS i 260 Nm to najbolje spaja. Jednostavno, to je prava mjera za model s prednjim pogonom i savršeno je dimenzioniran za prosječnog hrvatskog kupca. Nije ni čudo što je sportage hit!



SPORTAGE POGAĐA U SRIDU!

1. 1,7 CRDi 2WD

Početni dizel-motor i srednja oprema dobitna su kombinacija. Brz, štedljiv, lak za vožnju, nježan, ugodan...

2. 1,6 CVT

Ispred konkurencije zbog veće snage i šestog stupnja. Kao najjeftiniji model, daje puno

3. 2,0 CRDi AWD

Da, to je sportage koji bi svi htjeli, ali zbog cijene mora biti posljednji

1. Zagreb - Brinje
2. Brinje - Gračac
3. Gračac - Sinj
4. Sinj - Skradin



Igor Doležal, glavni urednik Lastauto omnibusa



Zbog stila želite moćniju motorizaciju, ali i početni benzinac zadovoljava

