Ko gre, pač gre!

Potem ko je bila lani prodajni hit Kia Cee'd, je letos to manjši predstavnik razreda SUV, Sportage. Všečni obliki, sodobnim in spodobnim motorjem in navsezadnje ugodni ceni, se pač ni moč upreti.

tekst SEBASTJAN PLEVNJAK / foto ŽARE MODLIC





Vse skupaj seveda niti ne čudi. Korejski avtomobilski giganti so že davno doumeli, da za uspešnost evropske prodaje nikakor ni dovolj le ugodna cena. Že res, da je ta pomemben dejavnik, a avtomobilov ne kupujejo samo moški, zato včasih razum premaga tudi všečna oblika. A spet se korejski smisel za lepoto močno razlikuje od evropskega in tako znova nastopijo težave. Te so pri Kii elegantno rešili. V Evropi so si omislili razvojni in oblikovalski center pa tudi proizvodnjo, hkrati pa posegli po evropskih oblikovalcih, vključno s Petrom Schreyerjem, ki je v Kio »prestopil« kar iz nemškega Volkswagna, s seboj pa pripeljal tudi nekaj zvestih sodelavcev. Vsled vsega je jasno in povsem logično, da je nastal všečen avtomobil, ki privablja tako moške kot ženske poglede, pa ne le evropske, temveč tudi azijske in ameriške.

So pa pota avtomobilizma precej bolj zapletena, kot se včasih zdi. Sportage je sicer Kiin izdelek, a sorodstva s Hyundaijevim ix35 ne skriva. Kdor se sprašuje zakaj - v matični Koreji, sta Kia in Hyundai združena pod eno streho. A, ker je kapitalizem neizprosen, se z vsako trgovino, predstavništvom ali uvoznikom razplete številčnejša konkurenca, kjer mora vsak najprej skrbeti za lastno preživetje, to pa je potem porok za dobro poslovanje matične tovarne. Zato ne pričakujte, da vas bodo v Kiinem salonu z veseljem poslušali, ko boste pretirano hvalili Hyundaijev ix35, seveda pa ne bo nič kaj drugače tudi obratno.

A, kot že v uvodu zapisano, se vendarle avtomobili, poleg razuma, prodajajo tudi zaradi všečne oblike. Ta je seveda relativna in jo je težko ocenjevati, a gotovo lahko trdimo, da je bil Sportage kriv za bistveno več vzdihov v stilu »O, kako je lep!«,









kot ix35. Pa s tem ne zmanjšujem Hyundaijeve vrednosti, saj gre navsezadnje za sestrsko oziroma, če hočete, bratsko vozilo. Oblikovno se Sportage v prvi vrsti naslanja na hišno obliko z enotno celostno podobo, kjer veliko sloni na prednji maski, katere obrise in obliko je moč zaznati tudi v notranjosti. Pa tudi sicer je bistveno več različnih detajlov kot pri podobnih avtomobilih, v stilu navez Peugeot/Citroën, ali tudi Toyota (Aygo). Zato ne čudi, da je marsikdo »padel« na Sportagov prednji del, ki z ličnimi diodnimi lučmi deluje odraslo in precej bolj prestižno; pa tudi karoserija je veliko bolj napeta, enostavna in bolj elegantna kot pri »mladostnem« ix35. Zato bi bilo zanimivo videti, kakšno bi bilo prodajno razmerje v Sloveniji, če pri Kii ne bi imeli ogromnih težav pri dobavi avtomobila. Te so posledica razprodanosti vozila tudi na preostalih evropskih trgih, ti pa zaradi večjega trga »brezobzirno« prodajajo avtomobile tudi iz slovenske kvote.

Navkljub samosvoji oblikovni strategiji, pa avtomobila ne moreta skriti svojega izvornega porekla. Tudi testni Sportage je bil opremljen z 1,7-litrskim turbodizelskim motorjem, torej prav takšnim, kot ga ima Hyundai ix35, ki smo ga testirali in objavili v prejšnji številki. Primerjava je logična, udobnost vožnje in vozne lastnosti prav tako povsem primerljive. Do zanimivega razkoraka pa je prišlo pri motornih zmogljivostih. Navkljub enakemu motorju, praktično enaki teži, enakim gumam (tako po obsegu kot znamki) in enakostopenjskem menjalniku, je bil Sportage v primerjavi z ix35 na naših meritvah občutno počasnejši in tudi slabše odziven. V uteho mu je lahko dejstvo, da je bil Hyundai že utečen in z bistveno več prevoženimi kilometri kot Sportage, ki je praktično nov in ima za seboj le 2000 prevoženih kilometrov pa tudi avgustovska zunanja temperatura je bila bistveno višja. Se je pa zato Sportage spet izkazal s porabo plinskega olja, ki pa je bila, v primerjavi z ix35, manjša.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

Turbodizelski, 4-valjni, vrstni, 16V. 1685 ccm, 85 kW (116 KM) pri 4000/min, 260 Nm pri 1250/min. Poraba goriva (EU) 6,3/4,8/5,3 l/100 km. CO_2: 139 g/km.

Prenos moči

Pogon na prednji kolesi, TC. Šeststopenjski, ročni menjalnik. Gume 225/60 R17 99H (Hankook).

Podvozje in karoserija

Spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator. Zadaj posamični obesi, vzdolžna in prečna vodila, vijačni vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator. Spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne zavore, ABS, EBD, zavorna pomoč. Volan z zobato letvijo, električni servo, 3,0 zavrtljaja.

Kombilimuzina, 5 vrat, 5 sedežev. Cx*. Dolžina 4,440 m, širina 1,855 m, višina 1,645 m. Medosna razdalja 2,640 m. Prtljažnik (normno) 564 - 1353 l. Gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1527 kg, obtežba 413 kg, prikolice z zavoro/brez zavor 1200/750 kg. Obtežba strehe 100 kg.

Cena

Osnovna: 27.390 EUR.

Testno vozilo: 28.190 EUR.

** ni podatka*

NAŠE MERITVE

Vremenski pogoji	
Zunanja temperatura zraka	29° C
Testna proga	suha
Največja hitrost (km/h)	173
Pospeški (s)	
0 - 60 km/h	5,3
0 - 80 km/h	8,8
0 - 100 km/h	13,3
0 - 120 km/h	19,2
0 - 140 km/h	29,2
1000 m brez zaleta	34,8 (147 km/h)
Prožnost (s)	
50 -90 km/h (IV)	8,4
90 - 130 km/h (V/VI)	13,7/18,6
Vodljivost (km/h)	
Losov test, 50 m (povprečno)	61,6
Slalom, 150/15 m (povprečno)	45,8
Zavorna pot (m)	
Od 100 km/h	39,0
Poraba goriva (l/100 km)	
Normni krog	5,8
Testno povprečje	7,2

OCENA

\+ oblika; motor; prožnost; poraba goriva; počutje v kabini, številne odlagalne površine in prostori; bogata serijska opremljenost paketa Limited (ogrevani in v usnje oblečeni sedeži, navigacijski sistem s kamero za vzvratno vožnjo, panoramska (dvižna) streha);

\- slabo berljiv zaslon navigacije v soncu; končna cena avtomobila.

Napake testnega avta: brez napak.