

Kija je odlučila da kupcima „sportidža“ obezbedi besplatno ažuriranje karata navigacionog sistema za vreme trajanja garancije. Podsećamo vas da garancija iznosi sedam godina, ili 150 hiljada kilometara, odnosno tri godine bez ograničenja kilometraže.



Kia Sportage EX Limited 1,7 CRDi

Posle letnje ture do
Egejskog mora i testiranja
po užarenim putevima
Halkidikija, okrenuli smo
naš „sportidž“ u pravcu
Jadrana i stigli i do Pirana



Od Egeja do

Podesiva zadnja klupa

Povećanje prostora u kabini omogućilo je po prvi put i ugradnju zadnjih sedišta koja imaju podešavanje nagiba naslona. Položaj tela možete podesiti po sopstvenom ukusu



Prtljažnik kao kod limuzine

Prtljažnik je povećan za 15 litara i sada raspolaže sa 491 litrom. Prtljažnik je po veličini u gornjem delu klase, a tih pola kubnih metara je slično kao kod limuzina D segmenta.



Naša „kija sportidž“ se evo već treći mesec druži sa novinarima „Auto magazina“. Prešla je sada već nešto više od deset hiljada kilometara i tek se fino uhodala. Mnogi smatraju da se sadašnji automobili isporučuju razrađeni, „ključ u ruke“. Naravno, to nije moguće. Da, vaš novi auto zahteva nešto malo pažnje kada je potpuno nov. Budite nežni, pokušajte da izbegnete samo vožnju i nagla ubrzavanja prvih nekoliko hiljada kilometara, i on će vam se odužiti potrošnjom goriva koja se gotovo poklapa sa fabričkim specifikacijama; motor će raditi lepše, lakše i snažnije nego kod onih koji su zanemarivani na samom početku radnog veka.

Za nastavak naših utisaka sa super testa ostavili smo vam detaljan opis opreme koja vas očekuje u najbogatijem serijski opremljenom „sportidžu“. Verovatno ste primetili da vas uvek savetujemo da nabavite automobil sa što boljom opremom, po cenu nešto slabijeg motora, pa čak i klase automobila koji kupujete. Jednostavno, oprema je ta koja je čini kompletnu atmosferu, utisak tokom vožnje. Sve dok je motor automobila dovoljno snažan za bezbednu i laku vožnju, predlažemo vam da se koncentrišete na opremu.

Ovo je upravo slučaj kod koji vam detaljno prikazujemo. Kao što ste u prvom delu testa imali prilike da pročitate, performanse turbo dizel motora od 1,7 litara su više nego dovoljne za odlučnu i bezbednu vožnju. Za uzvrat, potrošnja će biti vrlo povoljna, gotovo izuzetna kada uzmemo u obzir gabarite i masu automobila. Na našem testu, od Beograda do Pirana, na slovenačkoj obali Jadrana, i na tačno 650 kilometara dugom putu, „sportidž“ je prosečno trošio 7,2 litara dizela. Imajte na umu da se gotovo u potpunosti vozi auto-putem, a da je na hrvatskim i slovenačkim deonicama ▶

Jadrana

■ Potpuno kasko osiguranje - iznos godišnje premije osiguranja sa porezom u RSD

Učešće relativno (%)	Učešće apsolutno (EUR)	Mesečno plaćanje (12 rata)			Plaćanje u celosti ili mesečno putem trajnog naloga samo za fizička lica		
		I rata	ostale rate	premija	I rata	ostale rate	premija
5%	100 EUR	83,30	52,06	656,00	76,64	47,90	603,52
5%	50 EUR	89,13	55,71	701,92	82,00	51,25	645,77
0%	0 EUR	110,25	68,91	868,24	101,43	63,40	798,78

■ Ponuda za finansiranje

- Minimum 30 posto učešća (9.621€)
- Finansirana suma (22.449€)
- Minimalni period otplate 12 meseci, maksimalni period otplate 84 meseca (84 meseci x 267,25€ rata kredita)
- Obavezno je kasko osiguranje tokom perioda finansiranja

maksimalna dozvoljena brzina 130 kilometara na sat. Vozeći po propisima, u Piran stižete sa jednim rezervoarom, čak i pre nego što se upali lampica sa rezervom goriva. Cena u jednom pravcu – ispod 7.000 dinara, zaviso od cene dizela na pumpi.

Ako je putovanje kroz Hrvatsku, po ravnom i dobrom putu prilično jednolično i nedovoljan izazov za bilo koji komentar, onda nas je u Sloveniji dočekala drugačija situacija. Brdoviti predeli, krivine i – kiša. Najpre o ponašanju u dugim, brzim krivi-

nama: tu je „sportidž“ na visini zadatka, sa pravim osećajem servo upravljača za jači otpor na komande sa volana i preciznim držanjem trake. Naravno, zvučni signal koji vas upozorava da gazite liniju ili „sećete“ krivinu možete isključiti. Topli septembarski dani dali su nam još jednom povod da pohvalimo kvalitet klimatizacije u kolima, a posebno smo bili zadovoljni na povratku kada je kiša i naglo zahlađenje počelo da zamagluje stakla na vozilu. „Brzo“ dugme za odmagljivanje rešava stvari za

nekoliko sekundi, pa s pravom možemo da tvrdimo da ovaj automobil ima odličan sistem ventilacije u svim uslovima.

Ipak, osim svega nabrojanog, oprema „EX limitid“ donosi i druge brojne luksuzne stavke. Za početak, tu su kožne presvlake sedišta. Pored prestiža, koža donosi i brojne pogodnosti, poput lakog održavanja i trajnosti. Naravno, sedišta sa ovakvim presvlakama su poznata po tome da su zimi neprijatno hladna, a leti pretopla. Zbog toga je Kija rešila da u prednja sedišta ugradi

ne samo grejanje, već i hlađenje, dok zadnja imaju samo grejanje.

Prednja sedišta se podešavaju električnim komandama. Iako ne postoji memorija položaja, što je vrlo zgodno kada auto koristi nekoliko vozača, kakav je slučaj u našoj redakciji, elektro motor će vas lako i brzo dovesti u idealan položaj za volanom.

Sledeći element koji želimo da istaknemo jeste električno pokretni stakleni krov. On može da se podigne kako bi obezbedio bolju cirkulaciju vazduha kroz kabinu, a može i da



Cene servisiranja do 150 hiljada kilometara

I servis	15.437,00
II servis	28.830,00
III servis	19.494,00
IV servis	28.830,00
V servis	15.437,00
VI servis	32.186,00
VII servis	15.437,00
VIII servis	28.830,00
IX servis	19.494,00
X servis	28.830,00

se potpuno otvori. Zavesica na prednjem delu služi kao deflektor i ne dozvoljava da se pri veći brzinama vazduh neprijatno vrtloži u kabini. Stakleni krov je idealan za dobru atmosferu u autu, pre svega kada je tmurno vreme, ili noću. Kada je sunčano, preporučujemo vam da navučete zavesu (koja je takođe električno pokretana).

Infotejment sistem ima veliki kolor ekran koji je osetljiv na dodir. Posедуje USB i AUX priključnice. Kvalitet zvuka u „limitid” paketu opreme je odli-

čan, zahvaljujući, pored ostalog i ugrađenom sabvuferu koji se nalazi u prtljažniku. Raspored tastera i grafika na ekranu je logičan, pa nije bilo potrebno vreme da u potpunosti ovladamo sistemom: koristi se lako i intuitivno, pa smo ga odmah koristili bez prevelikog skretanja pogleda sa saobraćaja.

Navigacioni sistem ima kompletnu kartografiju Evrope i radi brzo i precizno. Vrlo lep gest Kije je činjenica da će tokom sedmogodišnjeg perioda garantnog roka besplatno vršiti

apdejt mapa. U svim situacijama, od malih mesta u Srbiji, do komplikovanih petlji u inostranstvu, navigacija je radila bez greške. Zanimljivo je rešenje pisma koji je primenjen: navigacija u skladu sa trenutnom lokacijom automatski menja na ćirilicu (u Srbiji ili Makedoniji, recimo), ili latinicu, u zemljama u kojima je to zvanično pismo. Srećom, u Grčkoj važi latinica...

Najbogatiji paket opreme sadrži i obilje sistema koji povećavaju bezbednost vožnje. Tu je sistem za automatsko kočenje u ►



■ Instrumenti su bogati, sa mnogo informacija



■ Praktična pregrada između sedišta



■ Paljenje motora bez ključa puno znači za komfor



■ Osim grejanja, tu je i hlađenje sedišta



■ Elektronika vodi računa o bezbednosti



■ Kontrola spuštanja nizbrdo je standard



■ Na žalost, nema memorisanja pozicije sedišta ali električka svakako godi



■ Odličan audio sistem potpisuje JBL



■ Tasteri beskontaktno otvaraju vrata samo na prednjim vratima



Deflektor krovnog prozora uveliko smanjuje kovitlanje vazduha u kabini



Dizelaš zapremine 1,7 litara se pokazao kao dosta manji potrošač od 2,0

slučaju opasnosti, zatim sistem za automatsko zadržavanje vozila u voznoj traci, automatska kontrola dugog svetla, kao i upozorenje na vozila koja se nalaze blizu automobila. Ovaj poslednji sistem nas upozorava pomoću svetla u spoljnim retrovizorima, ali i zvučnim signalom.

„Kija sportidž limitid“ ima i jedinstven način upozorenja za „ispravljanje“ točkova. Ako ste, na primer, na parking ušli pod velikim uglom, i tako ostavili auto, prilikom izlaska na displeju će vam se pojaviti upozorenje da obratite pažnju i eventualno „ispravite“ volan, kako ne biste naglo zakrenuli prednji deo.

Automobil poseduje bi-ksenon farove, a od jeftinijih verzija razlikuje se i u aluminijumskim felnama prečnika 19 inča, kao i LED zadnjim svetlima. Beskontaktna, „hends fri“ brava je izuzetno praktična, a dobro rešenje bi bilo da je Kija tastere za otključavanje i zaključavanje ugradila i u zadnje brave, a ne samo u kvake prednjih vrata i prtljažnika. Takođe, ne voleli bismo da vidimo automatiku (jedan pritisak) za podizanje i spuštanje svih prozora, ne samo na prozor vozača.

Na kraju nekoliko reči o kupovini. Osnovna verzija „sportidža“ može da se nabavi već za 17.990 evra. Najpovoljniji model sa dizel motorom košta 20.990 evra, dok za najbogatije opremljeni automobil koji vam pri-

kazujemo treba izdvojiti 29.590 evra. Dobra stvar prilikom kupovine automobila jeste što celokupnu proceduru dobijanja kredita, pa čak i kasko osiguranja vozila možete izvesti na jednom mestu, u bilo kom prodajnom salonu Kije.

Test ekipa Auto magazina

Kia Sportage EX Limited 1,7 CRDi

MOTOR: zapremina 1685 ccm, snaga 85 kW/115 KS pri 4000 o/min, obrtni moment 280 Nm pri 1250 o/min, menjač ručni šestostepeni

DIMENZIJE: 4480/1855/1645 mm, međuoskno rastojanje 2670 mm, masa 1564 kg, prtljažnik 491/1480 l, rezervoar 62 l, pneumatici 245/45 R19

PERFORMANSE: maksimalna brzina 176 km/h, ubrzanje 0-100 km/h za 11,6 s, potrošnja 4,1/4,6/5,4 l/100 km

Emisija CO₂ 119 g/km

Oprema

STANDARD: ABS, ESP, EBD, sedam vazdušnih jastuka, uređaj za automatsko kočenje u slučaju opasnosti, uređaj za zadržavanje vozila u saobraćajnoj traci, aluminijumski naplaci od 19 inča, LED svetla pozadi, ksenonski farovi uz LED dnevna svetla, beskontaktni ključ, JBL audio sistem sa sabvuferom, navigacioni sistem sa ekranom od 8 inča i sedmogodišnjim besplatnim ažuriranjem mapa, kamera za vožnju unazad, kožna sedišta sa sistemom za grejanje i hlađenje sedišta, tempomat, blutut konekcija za telefon, dvozonski automatski klima uređaj, USB priključak.