

TEST KIA SPORTAGE 1.7 CRDI URBAN

Autor Davor Kindy
 Utorak, 28. Prosinac 2010
 Zadnja Promjena Utorak, 04. Siječanj 2011

U klasi kompaktnih SUV-modela sve je veća gužva: Nissan Qashqai, VW Tiguan, Ford Kuga, a koda Yeti... Jedan bolji i uvjerljiviji od drugoga Kia je licitirala trećom generacijom Sportage, o kojem smo sve bitno pisali nakon prezentacije u BUDIMPEŠTI. Već je tada bilo jasno da Kia dobiva jakog igrača za tržište, a to je potvrdio i testni model 1.7 CRDI Urban, vrijedan 25.300 eura. Radi se o najzanimljivijoj inačici, upregnutoj novim dizelom obujma 1685 ccm i snage 115 KS (izveden je iz 2.0 CRDi, smanjenjem provrta sa 84 na 77,2 mm, uz zadržavanje hoda od 90 mm) i srednjim paketom opreme Urban. Pogon je samo prednji, što je, za one koji ne idu estu na teren, bolje. Cijena je niža, a performanse su nešto bolje i potrošnja je oko pola litre umjerenija (zbog niže mase i manjih otpora). Dizel je upravo po mjeri prosječnih vozača, jer uz ubrzanje do stotke od 12,3 sekunde i najveće brzine od 173 km/h, u ovakvom je masivnom i povišenom automobilu teško tražiti više.

Treća generacija Kia Sportagea je tehnološki blizanac Hyundai i35, i premda se o ukusima ne raspravlja, djeluje dinamičnije i privlačnije.

Pogon je i paket opreme, zapravo je i luksuzniji nego što prosječni vozači u treba. U ponudi su, inače, benzinci 1.6 GDI s direktnim ubrizgavanjem i 135 KS te 2.0 sa 163 KS, a pored testnog dizela, dostupan je i 2.0 sa 136 KS. Uz snažnijeg benzina i dizela može se doplatiti prilagodljivi pogon 4x4, za kojeg je Sportage nedavno dobio Zlatnu plaketu hrvatskog stručnog žirija. Oprema je podijeljena u šest kategorija: Active, Fun, Urban, Sport, Motion i Limited. Već osnovni paket nudi sve bitno, a u testnom je i tempomat s komandama na upravljaču, sustav za bežično telefoniranje s glasovnim raspoznavanjem i komandama na upravljaču, parkirni senzori, maglenke, senzor za kišu, LED prednja svjetla, 17-colni alu naplaci, zatamnjena stražnja stakla, kromirani ukrasi... Uz atraktivnu boju ovakav Sportage djeluje mimikrijski te u Seoulu mogu zbilja biti ponosni na njegovu izvedbu. Atraktivno djeluje i dvobojna unutrašnjost, u kombinaciji crne i žive oker boje, a dojam pojava oker konac, kojim su opremljena sjedala.

Uzdignuto podvozje omogućava i vožnju izvan asfalta, a multilink izvedba, razvijena u razvojnom centru u Rüsselsheimu pruža dobar kompromis između vrste, stabilnosti i udobnosti.

Položaj za upravljanje je ugodan, komfor također, a za razliku od ix35 ručica mjenjača je mesnatija i ljeđe sjedi u ruci. Uvjerljiv dojam pojava masivna izvedba karoserije, koja je zaslužna za jedan od najboljih rezultata među svim dosadašnjim osvajačima pet zvjezdica po Euro-NCAP-testu. Kvaliteta materijala je ugodno iznenađujuća, a i završna obrada je besprijekorna (nije premium automobil, a napravljen je gotovo tako). Mesnati volan ima sličan oblik kao u novom Mercedesu C-klase, a bogate armature ne bi se posramio ni luksuzni automobil. Motor je, za dizelske pojmove ugodno prigodan, a uvjerljiva voznost svojstva su i okretni moment, koji najvećih 260 Nm razvija u području od 1250 do 2750 Nm. Nije visok, ali zbog inženjerske da najveće vrijednosti ostvaruje kod vrlo niskih okretaja, čini ovaj masivan i razmjerno okretan kompaktni SUV prilično agilnim. Tome pomaže i dobro odmjeren mjenjač sa šest stupnjeva, na kojem se pozavidjeti, primjerice, svaki vlasnik starijeg Opela.

Pristojan okretni moment, dostupan u širokom području okretaja, osigurava ugodnu vožnju, bez izražene turbo-rupe, pa su dobre performanse moguće i bez estog gubitka

Za vožnju u visokom ritmu dovoljno je opteretiti na 3300/min, a ako se ide do 4200 (malo iznad toga uključuje se limitator), Sportage lijepo grabi. Dizel, za kojeg bi se reklo da ima više od 115 KS, pored mjenjača dobro asistira i dobro složeno podvozje. Zbog toga Sportage voznost svojstvima više podsjeća na malo povišeni kompaktni, nego na SUV. Dobro hvataju i ko nice, premda smo poželjeli nešto u inženjerskoj servoupravi. Zbog toga je, za normalnu vožnju ovo optimalna kombinacija, a tome u prilog govori i tvornički deklarirana prosječna potrošnja od 5,3 litre. U realnosti, suzdržani vozači i mogu računati s oko

Åjest, a u normalnim uvjetima voÅnje, bez pretjerivanja, treba ra unati na Åjest i pol do sedam. Na testu, u prili no oÅj trom ritmu, nismo dosegli osam litara. A voziti je ugodno, bez umaranja. Kad se svemu doda garancija od sedam godina, tada i cijena od 25.300 eura ne izgleda straÅjno. Premda su korejski automobili odavno prestali biti jeftini. Ipak, dobro je znati da se najjeftiniji model, benzinac 1.6 GDI Fun, moÅe kupiti za 21.200 eura...
dr. Åeljko MaruÅji

Kia sve viÅje bjeÅi od konfekcije, Åito Sportage pokazuje vanjÅtinom i unutraÅjnjoÅ u, a najve e su mu vrline povoljan omjer pla enog i dobivenog te visoka sigurnost

TEHNI KE KARAKTERISTIKE

Motor: dizelski, 4-cilindarski, ugra en sprijeda poprijeko, blok od sivog lijeva, dva bregasta vratila (zup asti remen), etiri ventila po cilindru, direktno ubrizgavanje common-rail, turbopunja VTG, intercooler

Obujam: 1685 ccm

Provrt x hod: 77,2 x 90 mm

Snaga: 85 kW/115 KS pri 4000/min

Moment: 260 Nm pri 1250 - 2750/min

Pogon: na prednje kota e

Mjenja : ru ni sa Åjest stupnjeva

Ovjes: sprijeda neovisan, s popre nim trokutastim ramenima, McPhersonove opruÅne noge, stabilizator: straga neovisan, s uzduÅnim i popre nim ramenima, (multilink), stabilizator

Ko nice: sprijeda samoventilirani diskovi 280 mm, straga puni diskovi 262 mm, ABS+EBV

Gume: 215/70 R 17

Karoserija: kompaktni SUV, 5 vrata, 5 sjedala

Dimenzije: 444 x 185,5 x 163,5 cm

Osovinski razmak: 264 cm

PrtljaÅnik: 565/1350 L

Masa/nosivost: 1550/550 kg

Spremnik goriva: 55 l

Krug okretanja: 10,6 m

Najve a brzina: 173 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 12,3 s

PetroÅinja: grad 6,3 / otvoreno 4,8 / kombinirano 5,3 l/100 km

PetroÅinja na testu: 7,9 l/100 km

CIJENA: 25.300 eura

JoÅji fotografija...

