

Višja vrednost



Sportage je eno od tradicionalnih imen med srednjimi terenci, saj ga poznamo že od leta 1993. A tale nova, četrta generacija dokazuje, da gre tudi za najbolj uveljavljen model pri Kii.

▶▶ Je že kar običaj, da se s spremembo rodu avtomobilov enakega imena povečajo, a pri Kii so Sportagea ohranili v skoraj enakih merah. Skoraj, 4 centimetre daljša karoserija (in 3 cm daljša medosna razdalja) pripomore k večji prostornosti, malenkost več gre tudi v prtljažnik. Bolj pomembno pa je, da je oblikovalcem uspelo izdelati precej bolj vpadljivo obliko, čeprav so pri tem pravzaprav spremenili le nekatere karoserijske dodatke. Z drugače izvedeno kombinacijo stranskih zračnikov in meglenk na spodnjem delu prednjega dela ter dnevnimi lučmi LED v skupnem sklopu žarometov je Sportage

zdaj dobil kar agresiven videz. A tudi to je pravzaprav v Kijinem slogu: zaradi dobrega videza avta se zanj lahko odloči več kupcev. Razlogov za nakup pa je še več. Prvi je vsekakor prepričljiv turbodizelski motor; tako glede zmogljivosti kot tudi glede gospodarnosti glede porabe goriva je povsem v okviru pričakovanega oziroma tistega, kar lahko ponudijo tudi tekmeči. Kii lahko zamerimo pravzaprav le to, da je mogoče ta manj zmogljivi motor dobiti le v kombinaciji s prednjim pogonom. Prav dobro bi se namreč lahko izkazal tudi s štirikolesnim. A to je že 'višja matematika' različnih tržnih planerjev.



Velja omeniti tudi zelo dober vtis, ki ga voznik dobi že s prvim stikom z notranjostjo avtomobila. Kakovost uporabljenih materialov in njihova vgradnja sta zelo zadovoljivi, zdi se, da v marsičem boljši kot pri večini tekmecev, a tudi tu s pripombo, da vam mora biti všeč izvedba celotne potniške kabine v zelo temni barvi. Veliki in pregledni meril-

Kakovost uporabljenih materialov in njihova vgradnja sta zelo zadovoljivi, zdi se, da v marsičem boljši kot pri večini tekmecev.

niki s sredinskim informacijskim zaslonom, upravljavski gumbi na volanskem obroču ter sredinski zaslon za nadzor nad vsem, kar ponuja sistem infozabavnosti, res ugajajo.

Nekaj manj prepričljivo deluje Sportage, ko se z njim zapeljemo, volanski mehanizem ne posreduje primerne stika s cesto, a to je že kar stalna pripomba pri Kii. Njihov odgovor: raje smo poskrbeli za voznikovo udobje. Morebiti res, a tudi glede tega lahko najdemo kakšno pripombo – pri vožnji po slovenskih luknjastih cestah bi tudi tukaj lahko bilo nekaj več filtriranja udarcev izpod koles.

Veliko več dobrega počutja pa pri Kii ponujajo s številnimi opremskimi postavkami pri Sportageu. Naš avtomobil je bil izredno bogato opremljen, a v dinamiki uveljavljanja novega modela na trg so v nekaj več kot pol leta, odkar so novega Sportagea začeli ponujati, tudi že spremenili oznake in vsebino opremskih stopenj, ki jih ponujajo. Opremi z oznako EX Initial bi zdaj pri novi porazdelitvi še najbolj ustrezala tista z oznako EX Fusion. Pri slednji od pomembnih postavk, ki jih že zaradi primerne varnosti nekako

moramo izbrati, manjka sistem za samodejno zaviranje v sili. Ta je na voljo pri najdražji opremi Sportagea z 1,7-litrskim turbodizlom, pri EX Limited, kar še podraži tudi sicer ne ravno privlačne cene te Kie. Tu govorimo o 31.790 evrih kot ceni za Sportage 1.7 CRDi EX Fusion in dodatku 400 evrov za samodejni zavorni sistem pri EX Limited Eco.

Na splošno lahko zapišemo, da se je hkrati s kakovostjo izdelka, njegovo privlačnostjo in ne nazadnje tudi ugledom na višjo raven dvignil tudi cenovni prag. Rečeno drugače, Sportagea je vreden več, tudi v denarju! ◀◀

Kia Sportage 1.7 CRDi Initial	
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	21.690 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	30.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	27.890 EUR
triglav ZAVAROVANJE AO:	535 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.362 EUR
NAŠE MERITVE	
Okoliščine meritev: T = 23 °C / p = 1.063 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 8.523 km	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	13,2 s
402 m z mesta:	18,1 s (123 km/h)
PROŽNOST	
50-90 km/h (N./V.):	8,9/12,6 s
80-120 km/h (V./VI.):	13,1/22,3 s
TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	dB
90	59
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,3 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	6,9 l/100 km
normni krog:	5,0 l/100 km
NAPAKE MED TESTOM	
brez napak	
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - glna prostornina 1.685 cm ³ - največja moč 85 kW (115 KM) pri 4.000/min - največji navor 280 Nm pri 1.250-2.750/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/60 R 17 V (Kumho Solus KH 25).	
Masa: prazno vozilo 1.500 kg - dovoljena skupna masa 2.000 kg.	
Mere: dolžina 4.480 mm - širina 1.855 mm - višina 1.645 mm - medosna razdalja 2.670 mm - prtljažnik 491-1.480 l - posoda za gorivo 62 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 173 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 4,7 l/100 km, izpust CO ₂ 124 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ uporabnost	
▲ kakovost izdelave	
▲ opremljenost testnega avtomobila	
▲ zmogljivosti motorja	
▲ videz	
▼ piš vetra pri večjih hitrostih	
▼ zapozneli preklon med dnevnimi in nočnimi žarometi	
▼ udobje	
Končna ocena	
S spremenjenim videzom je zdaj sicer Sportage bolj agresiven, a sicer predvsem glede uporabnosti naravnana na vsakodnevno uporabo, le voznega udobja bi si lahko zaželeli več.	

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.