



# Nova pot

Ni drugačna zgolj oblika karoserije, ampak se novo smer občuti tudi za volanom. Seveda od upoštevanju dejstva, da smo imeli na testu najmočnejšo in bogato založeno različico.

►► To, da je oblikovalska ekipa Petra Schreyerja v frankfurtskem studiu, čeprav so imeli prste vmes tudi vizionarji v korejskem Namyangu in kalifornijskem Irvinu, Sportageu namenila bolj dinamično podobo, vidimo že na prvi pogled. Iz umirjenega, elegantnega križanca so naredili dinamičnega SUV-a, ki počasi briše meje med križanci in enoprostorci. Zato smo med tekmece postavili tudi Forda

S Maxa, ki je merilo pri dinamični vožnji družinskih avtomobilov, saj se po dvotenskem druženju z novim Sportageom nikakor nisem mogel otresti občutka, da jim je bil prav ta merilo. Dokaz za to je, mogoče, tudi vozni program Sport.

Čeprav Sportage četrte generacije ni širši, je pa za 40 milimetrov daljši in z izrazitejšim zadnjim spojlerjem, se je količnik zračnega upora zmanjšal za dve enoti

(s 0,35 na 0,33). Športne poteze poudarja daljši previs čez prednji kolesi (plus 20 mm) in skromnejši čez zadnji (minus 10), kar skupaj z dinamičnimi družinskimi potezami poskrbi, da je na cesti vselej opažen. Po zaslugi nekaterih tehničnih rešitev, kot so boljša izolacija armature plošče, uporaba učinkovitejših zvočnih oblog pri motorju, vgraditev debelejših stranskih stekel, dvojnega tesnjenja pa-



noramskega strešnega okna in dodatne zvočne izolacije vrat, je hrupnost do 100 kilometrov na uro vrhunska, pri večjih hitrostih pa so tekmeči učinkovitejši, saj se pri korejskem adutu sliši piš vetra, ki išče svojo pot okoli karoserije.

Preden pridemo do notranjosti, ki razvaja tako dva na prednjih kot potniki na zadnjih sedežih, se najprej posvetimo motorju in menjalniku. Klasični samodejni menjalnik s šestimi stopnjami prenosa je odličen: deluje skoraj neopazno in tako uglajeno, da ročnega menjalnika nismo pogrešali niti enkrat. Skupaj z najmočnejšim dvolitrskim turbodizlom, ki zagotavlja kar 185 'konjev', sta izvrsten par, le da velja pri tem upoštevati malce višjo porabo goriva. Ker je bil motor bolj naravnat na mehko in udobno vožnjo, smo pri 136 kilovatih in polnem plinu pogrešali sunek v hrbet pri prehitevanju počasnejših, čeprav ne moremo mimo dejstva, da lahko s takim Sportageom kar hitro nabere kupček fotografij vrlih občinskih redarjev in policistov. No, če delovanje turbopuhala vozniku ne dvigne adrenalina v krvi, ampak samo prikljče

diskreten nasmeh na obraz, pa nismo bili zadovoljni s porabo goriva. Na testu je znašala 8,4 litra na 100 prevoženih kilometrov in na normnem krogu 7,1 litra, kar je vendarle malce preveč. Okej, poraba na testu je primerljiva s tekmeči, in če k temu dodamo še velikost avtomobila, zimske gume, samodejni menjalnik z večjimi izgubami ter štirikolesni pogon z večjo težo, je dosežek kar pričakovan. Na normnem krogu pa bi se lahko bolje odrezal, saj ima menjalnik tudi tako imenovano funkcijo jadriranja, ko pri spuščnem plinu motor deluje s samo 800 vrtljaji, kolikor znaša prosti tek, pa se ni. Mogoče tudi zaradi dejstva, da Sportage ni imel

sistema ugašanja motorja pri kratkih postankih? Po drugi strani je imel vsaj testni primerek veliko, res veliko opreme za aktivno in pasivno varnost, zato se ne čudim, da je Sportage na preskusih Euro NCAP dobil vseh pet zvezdic.

V notranjosti boste najprej opazili za dotik občutljiv osrednji zaslon, ki z 18 centimetri v diagonalo kraljuje nad štirimi vrstami gumbov, ravno postrojenih kot v vojski. Mehke obloge v kombinaciji s kakovostno plastiko in usnjem sicer ne dajejo vtisa prestižnosti, a poskrbijo za razred boljše vzdušje in vselej nakazujejo, da je v vsaki pori avtomobila opazna kakovost izdelave. Vsekakor pohvala Ko-

rejcem kot ustvarjalcem in Slovacom kot izdelovalcem tega avtomobila, saj po tem merilu ne zaostajajo prav nič za Volkswagmom (Tiguan), Nissanom (Qashqai) ali sestrskim Hyundaiem (Tucson). No, mlajši bi lahko dejali, da bi lahko upravljane marsikatero funkcije skrili v sodoben zaslon razvedrilno-informativne vsebine, vendar priznam, da me množica gumbov ni tako zmotila, saj so postavljeni logično in preudarno. Položaj za volanom je odličen, zaradi daljše medosne razdalje v primerjavi s predhodnikom (s 30 mm, na 2.670 mm) pa so pridobili največ potniki na zadnji klopi in prtljažnik. Potniki imajo več prostora za noge in glave, za-



radi nižjega predela za noge in 30 milimetrov višje klopi je njihov položaj veliko bolj naraven. Z drugimi besedami, če bi pred menoj sedel približno enako velik voznik, bi s svojim 180 centimetri zlahka preživel pot do njihovega nemškega oblikovalskega studia tudi brez postankov. Otroci so bili navdušeni tudi nad gretjem zadnjih sedežev, čeprav sva bila deležna tristopenjskega gretja oziroma hlajenja samo jaz s svojo sopotnico na prednjem sedežu. Prtljažnik je malce zrasel (na 491 litrov) in ima nižji nakladalni rob, pod osnovnim prtljažnikom pa je prostor tudi za prevoz manjših predmetov. To so seveda zagotovili tako, da je klasično nadomestno kolo zamenjal kit za popravilo oziroma pnevmatike z napisom RSC. To pomeni, da so pnevmatike praznovozne, in če k temu dodamo še 19 palcev višine ter 245 mm širino tekalne površine, vedite, da poceni ravno niso. Prtljažnik se lahko poveča zaradi deljive zadnje klopi v razmerju tretjina : dve tretjini, ki zagotovi popolnoma ravno dno, in iz izkušenj vam povem, da gresta zadaj brez težav tudi dve kolesi specialki.

Kar 19-palčna kolesa s nižjim profilom so verjetno tudi del problema, ki si mu reče pretočno vzmetenje. Na žalost so šli

pri Kii nekoliko predaleč pri gosti podvožja, zato avtomobil potnikom sporoča vsako luknjo, ki jo sreča na poti. Škoda za tako odločitev, saj s tem niso nič pridobili v smislu športnosti, izgubili pa so pike pri udobju. Kaj pravite, kaj pa gumb Sport? S tem gumbom spremenimo trdoto električno gnane volana, odzivnost stopalke za plin in delovanje samodejnega menjalnika, vendar vse skupaj deluje precej umetno, tudi posiljeno, zato tudi užitek v vožnji ni nič večji. Če bi že moral izbirati, bi raje imel gumb za večje udobje ... Testni avtomobil je imel tudi možnost štirikolesnega pogona, ki ga lahko s pritiskom na tipko 4x4 lock uzakonimo v razmerju 50 : 50. Seveda s tem pogonom, ki so ga naredili v podjetju Magna, najbrž ne boste šli na tekmovanje terenskih avtomobilov, boste pa s pravimi gumami brez težav družino pripeljali do zasneženega smučišča.

Seznam opreme je bil, kot smo že omenili, res dolg. Preskusili smo sistem preprečevanja mrtvih kotov ob bokih avtomobila, se poslužili kamere za pomoč pri vzvratni vožnji, si zelo pomagali s parkirnimi tipali spredaj in zadaj, ki zaznajo tudi bočni promet (ko ležeš iz slabo preglednega parkirnega prostora, reci-







sistemom za prepoznavanje najpomembnejših prometnih znakov, si pri terenski vožnji pomagali s sistemom, ki pri vožnji po klancu navzdol samodejno zavira ... Če k temu dodamo še električno pomično strešno okno, električno pomična vrata prtljažnika, pametni ključ za vrata in zagonsko ključavnico (ki je sedaj pravzaprav gumb), tempomat z omejevalnikom hitrosti, sistem prostoročnega telefoniranja, sistem samodejnega preklapa med dolgimi in kratkimi žarometi, zvočnike JBL, navigacijo itd., potem ni čudno, da

mo, si pomagali s sistemom polsamodejnega parkiranja, se razvajali s gretjem volanskega obroča, se poslužili sistema za pomoč pri vožnji po voznem pasu, se zanašali na opozorilo in samodejno zaviranje v sili v mestni vožnji, se informirali s



**OCENA**

<b>Zunanost (15)</b>	13	Precej drugačen kot predhodnik, vendar bolj športne poteze niso všeč vsem.
<b>Notranost (125)</b>	106	Zelo prijetno vzdušje: tako zaradi dobrega položaja za volanom kot izbire materialov, bogate opreme in priročnega prtljažnika.
<b>Motor, pogon, podvozje (65)</b>	50	Menjalnik je najboljši del avtomobila, sledi poskočen motor. Podvozje je malce pretrdo, volanski mehanizem preveč posreden.
<b>Vozne lastnosti (70)</b>	55	Pri voznih lastnostih je kljub možnosti štirikolesnega pogona še največ rezerve, nekaj davka vzamejo zimske gume.
<b>Zmogljivosti (35)</b>	30	Tako pospeški kot prožnost in največja hitrost so več kot zadovoljivi, niso pa nič posebnega – tudi med tekmeči!
<b>Varnost (45)</b>	41	Tu Sportage blesti: zaradi pasivne varnosti in številnih asistenčnih sistemov si je tudi na preskusnih testih Euro NCAP zagotovil pet zvezdic.
<b>Gospodarnost (65)</b>	45	Malce večja poraba goriva, dobra garancija, na žalost tudi višja cena.
<b>Skupaj</b>	<b>340</b>	Pri Kii so naredili lep korak naprej, čeprav ne v smeri športnosti. Zato naj vas agresivnejša zunanja oblika ne zavede: novinec je lahko zelo družinski uporaben.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

**TABELA KONKURENCE**

MODEL	Kia Sportage 2.0 CRDi AWD A/T EX Fresh	Ford S-Max 2.0 TDCi 132 kW (180 KM) AWD	Hyundai Tucson 2.0 CRDi HP 4WD A/T Trend	VW Tiguan 2.0 TDI 4MOTION BlueMotion Tech. avt. Sport&Style
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1.995	1.997	1.995	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	136/185 pri 4.000	132/180 pri 3.750	136/185 pri 4.000	135/148 pri 4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	400 pri 1.750-2.750	400 pri 2.000-3.250	400 pri 1.750-2.750	380 pri 1.750-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.480 × 1.855 × 1.645	4.796 × 1.916 × 1.655	4.475 × 1.850 × 1.645	4.426 × 1.809 × 1.703
največja hitrost (km/h)	201	206	201	204
pospešek 0-100 km/h (s)	9,5	10,5	9,5	8,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5	5,8	6,5	5,7
izpusti CO <sub>2</sub> (g/km)	170	149	170	150
cena osnovnega modela (evri)	31.390	35.830	29.850	40.288

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

**TEHNIČNI PODATKI**

**CENA** [KMAG d.o.o.]  
**CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI\*:** 29.890 EUR  
**CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:** 40.890 EUR  
**CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI\*:** 38.290 EUR

**Garancija:**  
 Sedem let oziroma 150.000 kilometrov splošnega jamstva, prva tri leta brez omejitve kilometrov.

**STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):**

redni servisi, delo, material:	0	<b>triglav</b> kasko zavarovanje (+B.K), AO, AO+:	9.650
gorivo	7.370		
gume*:	1.600	<b>Skupaj:</b>	41.192
izguba vrednosti po 5 letih:	17.077	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,41 EUR/km
obvezno zavarovanje AO:	5.495		

\* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

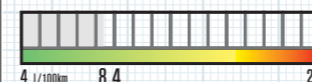
**NAŠE MERITVE**

Oklasične meritve:  
 T = 5°C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Bridgestone Blizzak LM 001 245/45 R 19 V / starje kilometrskega števila: 1.776 km

**Vozne lastnosti**  
**Pospeški** s  
 Pospeški s  
 0-100 km/h: 10,1  
 402 m z mesta: 17,3  
 (132 km/h)

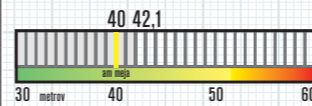
**Prožnost**  
 -Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

**Poraba goriva** l/100 km  
 skupno testno povprečje 8,4 l/100 km  
 povprečje normnega kroga 7,1 l/100 km

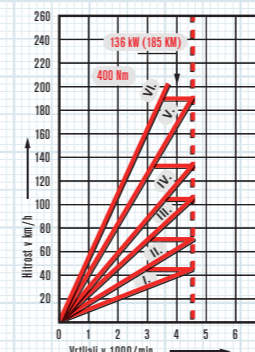


**Truč v notranosti** dB  
 Prestava VI. 58  
 90 km/h

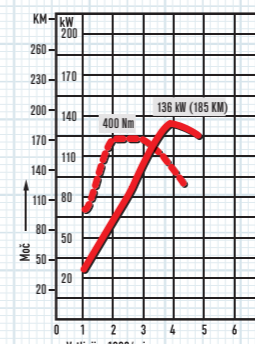
**Zavorna pot** m  
 od 130 km/h: 71,7  
 od 100 km/h: 42,1  
 (AM meja 40 m)



**DIAGRAM MENJALNIKA:**



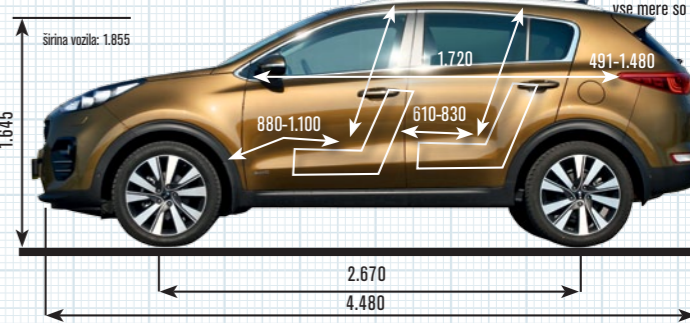
**DIAGRAM MOTORJA:**



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 84,0 × 90,0 mm - gibna prostornina 1.995 cm<sup>3</sup> - kompresija 16 : 1 - največja moč 136 kW (185 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,0 m/s - specifična moč 68,2 kW/l (92,7 KM/l) - največji navor 400 Nm pri 1.750-2.750/min - 2 odmični gredi v glavi (klinasti jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.  
**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,252; II. 2,654; III. 1,804; IV. 1,386; V. 1,000; VI. 0,772 - diferencial 3,041 - platišča 8,5 J × 19 - gume 245/45 R 19 V, kotalni obseg 2,12 m.  
**Voz in obese:** križanec - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vijake vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijake vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama.  
**Mase:** prazno vozilo 1.643 kg - dovoljena skupna masa 2.230 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: n.p., brez zavore: n.p. - dovoljena obremenitev strehe: n.p.  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - povprečna poraba goriva (ECE) 6,5 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 170 g/km.

**Mere:**



**Zunanje mere:** dolžina 4.480 mm - širina 1.855 mm, z ogledali 2.100 mm - višina 1.645 mm - medosnna razdalja 2.670 mm - kolotek spredaj 1.613 mm - zadaj 1.625 mm - rajdni krog 10,6 m.  
**Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 880-1.100 mm, zadaj 610-830 mm - širina spredaj 1.520 mm, zadaj 1.470 mm - višina nad glavo spredaj 880-950 mm, zadaj 920 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm - prtljažnik 491-1.480 l - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 62 l.

**UŽITEK V VOŽNJI:**



Podvozje je malce pretrdo za res udobno vožnjo, čeprav je najmočnejši turbodizel suveren in samodejni menjalnik uglajen. Za športni občutek pa avtomobil potrebuje malce več kot le gumb sport.

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

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ uporabnost
- ▲ uglajenost samodejnega menjalnika
- ▲ štirikolesni pogon
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ pritrdišča ISOFIX
- ▲ opremljenost testnega avtomobila
- ▼ poraba goriva
- ▼ zapoznel preklap med dnevnimi in nočnimi žarometi
- ▼ piš vetra pri večjih hitrostih
- ▼ vozni program Sport

je tudi cena višja. Je pa zato življenje v takem avtomobilu zelo prijetno in, hmm, lahko bi rekli tudi dolgo, saj je elektronika pogosto pametnejša, kot so (smo) raztreseni vozniki.

Nikar naj vas dolg spisek opreme ne

zavede: to je samo bonus že tako dobrega avtomobila, ki s poskočnim turbodizlom, izvrstnim samodejnim menjalnikom, možnostjo štirikolesnega pogona in primerno velikim prtljažnikom razvaja. Sicer ima še nekaj pomanjkljivosti, denimo prepočasen preklap med dnevno osvetlitvijo in nočnimi žarometi (sistem se zbudi šele sredi ali celo proti koncu tunela) ali pretego vzmetenje, da o malce višji porabi goriva in pišu vetra sploh ne govorimo, toda to so manjše skrbi sladkega življenja. Skratka, zelo prijeten avtomobil, ki ga bo marsikateri kupil in nato vzljubil kot novega člana družine. Ne računajte le na športnost, tu mora Kia narediti še nekaj korakov, če hoče ujeti najboljše tekmece. Tu se njena pot šele začena. ◀◀

