

Triatlon



Tek, kolesarjenje in plavanje so sestavne panoge klasičnega triatlona, športne preizkušnje, kjer se človek sooči z neizprosnimi tekmeci in lastnimi mejami psihofizičnih sposobnosti.

Kaj ima triatlon z avtomobili? Z nekaterimi zelo veliko! Z vidika uporabnika, če je ta navdušen triatlonec, je tak SUV (športni terenec) odličen spremeljevalni avto. Ima velik prtljažnik, kamor pospravimo vso opremo, ima dober in varčen dizelski motor ter zagotavlja toliko udobja, da je tudi dolga pot do tekmovanja prijetna (smo preverili pri našem fotografu, ki je navdušen pristaš tega športa). Pa še nekaj: zaradi štirikolesnega pogona bo prišel zagotovo prav do triatlonske steze ali na obalo, kjer poteka plavalni del.

Poleg tega ima ta Kia zares primerno ime: Sportage. Športno, mar ne?

A naslov tega testa ni tak samo zaradi zgoraj omenjene uporabnosti avtomobila. Tudi sama Kia Sportage je namreč pravi športnik med terenci, triatlonec, če smo natančnejši.

Poglejte, avto se dobro znajde na cesti, na razumno težavnem terenu in celo v vodi, ko

je treba prečkati poplavljen polje ali ne preveč globoko reko.

No, da pa ne boste mislili, da smo se šli s Kio 'Camel trophy', moramo poudariti, da smo se 90 odstotkov tega testa vozili predvsem po cestah. Tako je namreč tudi z veliko večino kupcev takšnih avtomobilov. Morda se dober odstotek lastnikov sem ter tja zapelje po terenu, v preostalem času pa le izkoriščajo prednosti, ki jih ponuja športni terenec. V vsakodnevnem prometu so to predvsem visoko sedenje in zato dober pregled na dogajanjem pred in za avtomobilom ter občutek moči, ki ga 4,3 metra dolg, 1,8 metra širok in 1,7 metra visok avto vsekakor zagotovi.

Štirikolesni pogon in nekoliko višje dno avtomobila (19 cm) večina uporabi le takrat, ko jih preseneti sneg in se lahko mimo zagozdene kolone običajnih avtomobilov odpeljejo po celem snegu naprej proti svojemu cilju.

Ali je to visokogorsko smučišče ali služba, je bolj ali manj vseeno. Kia se bo vsakič dobro izkazala. V prvem primeru bo užitek zagotovljen (smučanje), v drugem primeru pa ne bo treba iskati izgovorov za zamudo na delovno mesto (zoprni šef).

Ko smo že pri terenskih zmogljivostih in štirikolesnem pogonu, ni odveč, če Sportagea pohvalimo, ko gre za premagovanje lažjega terena. V osnovnem položaju stikala za izbiranje pogona viskozna sklopka nadzira vklop in razporeditev prenosa moči s prednjih na vsa štiri kolesa. Za makadamske poti in kolovoze je to prava stvar. Kolesa imajo namreč tudi pri hitrejši vožnji ves čas dober stik s tlemi, saj so kolesa obešena posamično kot pri večini sodobnih osebnih avtomobilov. Na drsečem blatu ali makadamu pogonu res nimamo kaj očitati, saj dopušča celo nadzorovano drsenje skozi ovinke. Na blatu, kjer je oprijem



koles precej manjši, ali v snegu pa se je za boljše rešitev izkazal vklop stikala, ki 'zaklene' sredinski diferencial, in vsa štiri kolesa ves čas grabijo v podlago.

Kio ustavi šele težje prehoden teren s tako globokimi luknjami ali visokimi skalami, da avto nasede s trebuhom na oviro. Ali pa zelo strm klanec, kjer bi prišel prav reduktor. A to je že domena pravih in ne športnih terenov. Sicer pa, če se boste odpravili na izlet v neodkrita kotičke naše lepe dežele, lahko brez skrbi odrinete od doma. Na poligonu, kjer preizkušamo terence, je Kia prevozila 90 odstotkov poti, nepremagana sta ostala le zelo strm klanec in ena velika in globoka blatna luža (pravzaprav v lužo nismo niti rinili, saj imajo tam težave že veliki terenci z reduktorji in zaporami diferencialov, kaj šele nežni avtomobili SUV).

Raje vam razkrijemo še kakšno spoznanje s ceste. Torej, med vsakodnevno vožnjo v

službo, daljšimi izleti po Sloveniji in skoku čez mejo lahko rečemo, da se nam je avto zelo prikupil. Znani Hyundajev dvolitrski turbodizel s skupnim vodom (mimogrede, Sportage ima enako osnovo kot Hyundai Tucson) zmora 113 KM, kar malenkost manj kot 1,7 tone težak avto požene do spodobnih 170 km/h. To ni nič kaj terenska največja izmerjena hitrost, ampak že trka na vrata v razredu avtomobilskih limuzin. Soliden je tudi pospešek, od 0 do 100 km/h namreč pospeši v 14 sekundah. Pohvalno velik je tudi navor motorja. 245 Nm pri 1800-2500 /min je dovolj, da se na terenu v prvi in drugi prestavi ni treba zaganjati prek ovire, enako pa velja za cesto. Navor dela za voznika, zato ni treba pogosto posegati po prestavni ročici.

Žal moramo povedati, da bi lahko s stališča ergonomije samo prestavno ročico naredili nekaj manjšo in s krajšimi gibi. K same-

mu delovanju pa večjih pripomb, razen te, da je občasno malce protestiral ob vklopu vzvratne prestave, nimamo.

Na ovinkasti cesti nagibanje karoserije ni preveliko, da bi pokvarilo udobje med vožnjo, toda s športno lego v ovinkih se Kia le ne more pohvaliti. Podvozje si glede na to, da je enakovredno uporabno na asfaltni cesti in kolovozni poti, sicer zasluži pohvalo. Tudi luknje in neravnine na asfaltu blažilniki lepo 'zadušijo' in se ne prenašajo v potniško kabinu na sedeže.

Sedeži so udobni, manjka pa jim nekaj bočnega oprijema. A kupci takega avtomobila ponavadi bolj kot bočni oprijem cenijo udobno sedenje. Glede tega Sportage ne razočara, saj je prostora dovolj tako spredaj kot na zadnji klopi. Ob vsem tem ima še zelo veliko uporabnih predalčkov za odlaganje drobnarij. Ti so v vratih, na sredinski konzoli, v sredinskem naslonu za

Test | Kia Sportage 2.0 CRDi 4x4 EX Comfort



Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	5	Robustnosti res ne premore veliko, zato z njim ne rinite na resen teren.
prenos moči (10)	7	Štirikolesni pogon po potrebi z možnostjo zaklepanja. Odlična kombinacija.
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Predvsem je osebni avtomobil s štirikolesnim pogonom in večjo oddaljenostjo od tal.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	8	Dokler je podlaga trdna, preseneča s terenskimi zmogljivostmi. V blato ali skale pa ne rinite preveč.
cestna uporabnost (10)	10	Tu Kiji nimamo kaj očitati. Desetka je zaslužena!
terenski videz (5)	3	Po zasnovi sodi med prave terence in osebne avtomobile, kar se pozna tudi na zunaj.
skupna ocena terenca	38	Bodite zmerni z zahtevnostjo terena in Kia vas bo popeljala zelo daleč.

OCENA



1 2 **3** 4 5

komolce, pred sovoznikom, skratka tam, kjer morajo biti.

Svojo ameriškost (na oni strani luže so namreč prvi začeli ceniti uporabnost avtomobilov SUV) kaže tudi z dostopom do prtljažnika. Če želite le odložiti nakupovalne vrečke, ni treba odpreti celih zadnjih vrat, dovolj je pritisk na gumb in odpre se le zadnja šipa.

Kdor potrebuje velik prtljažnik, ga Kia ne bo razočarala, saj se v zadku odpre zelo velika praznina z ravnim nakladalnim robom (to je velika prednost in koristna lastnost prtljažnika). Vase je sprejela cel komplet Samsonitovih testnih kovčkov, ob podrti tretjinsko deljivi klopi pa nastane velik in širok prtljažnik z ravnim dnom. Vanj gre na primer gorsko kolo, ne da bi mu sneli kolesi.





»Kdor potrebuje velik prtljažnik, ga Kia ne bo razočarala.«

Neuporabnosti temu avtomobilu zares ne moremo očitati.

Glede na to, da je bila testna Kia Sportage bogato opremljena (Comfort predstavlja srednji paket, še več pa ponuja Prestige), tako s stališča udobja kot varnosti, je višja tudi cena. Dobrih 6,2 milijona tolarjev v redni prodaji ni malo, celo zasoljeno. Ob dejstvu, da imajo sedaj akcijo in so vsi Sportagei cenejši za 500 tisočakov, pa je trenutna aktualna cena 5,7 milijona zelo konkurenčna. Družinskim financam prijazna je tudi poraba goriva. Če ne boste vozili s težko nogo, bo Kia porabila celo manj kot osem litrov (treba je upoštevati, da je avto velik in težak, z velikim zračnim uporom). Sicer pa smo ji namerili 10,5 litra testnega povprečja, ob zelo hitri vožnji pod največjo obremenitvijo motorja pa poraba nikoli ni presegla 11,2 litra dizelskega goriva.

Kot pravi triatlonec Kia premaga z eno polno posodo za gorivo dobrih 500 kilometrov brez pretiranega naprežanja.

Ko smo še pri naših meritvah: zavorna pot je z 38 metri za avto tega razreda povsem spodobna in nikakor ne moremo govoriti o slabotnih zavorah. Nasprotno, te težko delo opravijo zelo dobro.

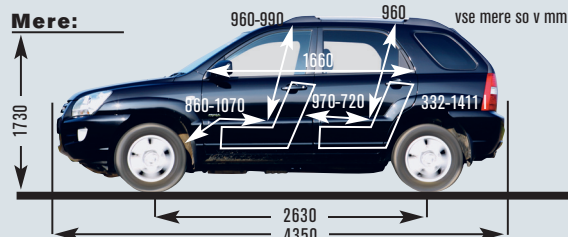
Da smo vozili dober avto, ne dvomimo, še en dokaz za to pa smo dobili, ko smo prejeli poročilo JD Power and Associates (mednarodno neodvisno podjetje za raziskavo trga). 115.000 lastnikov novih avtomobilov različnih znamk in modelov so po devetdesetih dneh od nakupa anketirali, kako so zadovoljni s kupljenim avtomobilom. V svojem razredu je zmagal prav Sportage.

Lepše popotnice si Kia ne bi mogla želeli. ■

Kia Sportage 2.0 CRDi 4×4 EX Comfort

CENA:	(KMA6)
Osnovni model:	6.200.000 SIT
Testno vozilo:	6.249.000 SIT
Moč:	83 kW (113 KM)
Pospešek:	14,0 s
Največja hitrost:	170 km/h
Povpr. poraba:	10,5 l/100 km

Mere:



NAŠE MERITVE

(T=6 °C / p= 1030 mbar / rel. vl.: 61 % / Gume: 215/65 R 16 H (Hankook Optimo K406) / Stanje km števec: 13518 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	14,0
402 m z mesta:	18,9
	(116 km/h)
1000 m z mesta:	35,0
	(147 km/h)

Prožnost

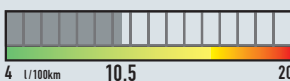
Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	9,7
80-120 km/h (V):	16,1

Največja hitrost

Največja hitrost	170 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,9
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	10,5

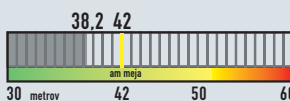


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	dB
Prestava				
50 km/h	58	57	56	
90 km/h	64	62	61	
130 km/h		68	66	
Prosti tek			39	

Zavorna pot

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	38,2
(AM meja 42 m)	



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

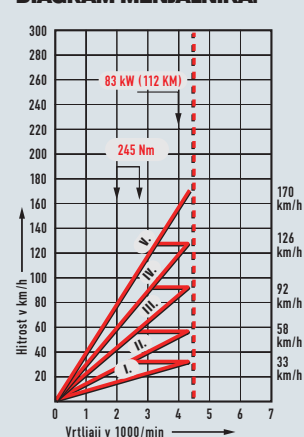
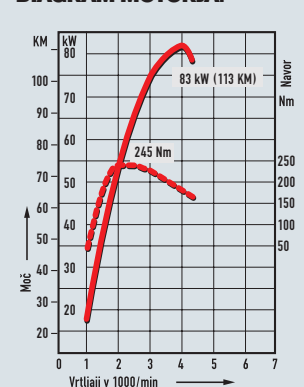


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊 Zabava? Da, vsekakor, a le dokler ne pridete do zahtevnega terena, kjer se pokaže ranljivost tega športnega terenca.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1991 cm³ - največja moč 83 kW (113 KM) pri 4000/min - največji navor 245 Nm pri 1800-2500/min.

Prenos moči: samodejno vklapljiv štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/65 R 16 H (Hankook Optimo K406).

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 12,0 m - posoda za gorivo 58 l.

Mase: prazno vozilo 1687 kg - dovoljena skupna masa 2210 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 168 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,8 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,9/7,1 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).



Ocena

Zunanost (15)	13	Ni kaj, je lep, a sorodnosti s Hyundaiem Tucsonom ne more skriti.
Notranost (140)	114	Veliko udobja, prostornost in sodobna oblika, notranost kazni le zastarel avtoradio.
Motor, menjalnik (40)	33	Odličen motor (Hyundai), a nekoliko nenatančen menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	71	Ni športnik, a se lahko kosa z limuzinami na hitri ovinkasti cesti. Velik plus je štirikolesni pogon.
Zmogljivosti (35)	28	Zelo dobri pospeški in dovolj velika končna hitrost so povsem limuzinski. Tu ni sledu terenskosti.
Varnost (45)	27	Sodobna zasnova botruje velikim stopnjam varnosti.
Gospodarnost (50)	33	V osnovi bi lahko bil cenejši. Sicer pa se pohvali z zmerno porabo goriva.
Skupaj	319	Zelo uporaben avto. Ima velik in prilagodljiv prtljažnik, zelo dober turbodizelski motor, je kakovostno narejen, z njim se lahko udobno in hitro peljete po cesti ter pripelzate precej daleč na manj zahtevnem terenu.

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

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ motor
- ▲ vozne lastnosti na cesti in na terenu
- ▲ akcijska cena (redna je malce visoka)
- ▲ veliko predalčkov za drobnarije
- ▲ kakovost izdelave

- ▼ redna cena
- ▼ prestavna ročica
- ▼ neergonomski in neugleden avtoradio