



besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Ime Kijinega SUV-a bi si lahko razlagali kot Sport in Age. Po slovensko šport in leta. Asociacije? Veliko jih je.

► Korejci so pri Sportageu znova uporabili znan recept zelo pogostih prenov. Zadnja je Kijinemu mehkeemu terencu prinesla toliko novosti, da ga lahko skoraj označimo za novo generacijo. A ta prihaja že v obdobju leta dni, kar bi morala biti zelena luč za vse, ki iščete cenovno ugoden avtomobil, kar Sportage ta trenutek, če imamo v mislih konkurenco, brez dvoma je. Že na testu pred štirimi leti smo ugotavljali, da Sportage ni najbolj športen mehki terenec (rečemo mu tudi SUV), zato lahko to po preizkusu prenovljene različice le potrdimo. Konkurenca, v mislih imamo predvsem Volkswagnovega Tiguanu in Fordovo Kugo, je Sportagea namreč še bolj oddaljila od kategorije športnosti. Vseeno se Kijin SUV med ovinki obnaša zelo zanesljivo in predvidljivo, štirikolesni pogon, na katerega voznik

nima vpliva (elektronika porazdeli moč med prednjimi in zadnjimi kolesi), pa posega v vožnjo tako dobro, da njenega delovanja voznik sploh ne bo opazil. Tudi stabilizacijski sistem ESP ni grob, škoda le, da ga ni v osnovni različici opreme. Glede tega bi pograjali zastonj. Dinamične vožnje navajeni vozniki bodo pri Sportageu najprej opazili dobro trakcijo pogona, kasneje pa jih bo od takšne vožnje v kombinacijah 'nasprotnih' ovinkov prej ali slej spodil Sportageev počasen prenos mase. Karoserija kar ne bi sledila hitrim manevrom prednjih koles ... Sport torej ni takšne vrste šport, ampak

gre v imenu iskati avtomobil za prosti čas. Velik, a prostorninsko nerekorden v razredu ter s kljukicami in predalčki obdarjen prtljažnik s sicer SUV-ovsko visoko nakladalno višino pa z lahkoto v ravno dno po tretjinah deljiva zadnja klop povečljivega prtljažnika kar kličejo po prevozu športnih rekvizitov. Zelo uporabno je tudi ločeno odpiranje šipe prtljažnika, a tu veselje pokvari navojni rolo, ki je silno neroden

za zatikanje ali sproščanje skozi šipo ob zaprtih vratih prtljažnika. Kot vozilo za prosti čas je Sportage primeren tudi zaradi večje oddaljenosti karoserije od tal, zaradi česar lahko po kolovozu brez skrbi pripeljete na vrh hriba (recimo snežne sanke) ali pa dostavite blazino povsem do obale. Kljub teren-skemu videzu in izrazitejšim zaščitnim

v kolovozu, a v blato z njimi ne bi preveč rili. Kljub zapori sredinskega diferenciala, ki jo ima Kia na krovu. Pa drugi del imena, Age? Starost, vek, era, čas ... pravi angleško-slovenski slovar. Če smo ljudje s starostjo vse počasnejši in manj živahni, je pri Sportageu ravno obratno. Njegov turbodizel je namreč napredoval na zglednih 110 kilovatov moči (150 'konjev'), ki ob dobrem pogonu na ukaz voznika narekujejo hiter tempo. Motor ima dovolj moči, tudi ko je polno naložen, navor zlahka opravi s klanci. Zaradi obilice navora (304 Nm med 1.800 in 2.500/min) lahko voznik lenari in manjkrat poseže po prestavni ročici šeststopenjskega menjalnika, ki se pomika iz reže v režo nekoliko trše, a vselej natančno. Za poln izkoristek motorne moči je treba loviti vrtljaje od 1.800/min do 4.000/min, kar zahteva zelo pogosto poseganje po prestavni ročici, ki pa jo lahko pustite povsem pri miru in skupaj s Sportageem uživajte že v vožnji z okoli 1.500 vrtljaji. Takole Kijin SUV lepo vzdržuje hitrost in sledi koloni. Edina slabost dvolitrskega turbodizelskega motorja je njegova glasnost in tu, če kje, se poznajo njegova leta. Pri avtocestnih hitrostih (130 kilometrov na uro po Sportageevem merilniku hitrosti, ko v šesti prestavi merilnik vrtljajev že kaže na 2.800/min) je že preglasen, najbolj mu prija vožnja v šesti



“Pa drugi del imena, Age? Starost, vek, era, čas ... pravi angleško-slovenski slovar.”

obrobam karoserije pa Sportage ni pravi terenec. Obut je v cestne gume, ki pripomorejo k dobremu voznemu udobju na asfaltu in dobro blažijo sunke zaradi lukenj

prestavi pri okoli 90 kilometrih na uro. Takrat se pohvali tudi s porabo, ki je manjša od sedmih litrov. Na testu je bila izmerjena poraba večja, saj smo veliko vozili tudi po mestih in avtocestah, kar težjemu in aerodinamično manj učinkovitemu Sportageu narekuje približno desetlitrsko žejo. Nekateri tekmeči so manj potratni. Ker je Sportage na voljo



Kia Sportage 2.0 VGT CRDi 4WD EX Champion

Cena osnovnega modela: 28.490 EUR
Cena testnega vozila: 28.939 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.190 mbar / rel. vl. = 39 % / Stanje kilometrskega števca: 14.655 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 12,3 s
402 m z mesta: 18,5 s (120 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 8,6 s / 11,2 s
80-120 km/h (V./VI.): 12,3 s / 13,4 s

NAJVEČJA HITROST

177 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,2 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.991 cm³
- največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.800/min - največji navor 304 Nm pri 1.800-2.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/55 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 4x4 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.765 kg - dovoljena skupna masa 2.260 kg.

Mere: dolžina 4.350 mm - širina 1.800 mm - višina 1.730 mm - prtljažnik 332-1.886 l - posoda za gorivo 58 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 8,9/6,2/7,1 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ visoko sedenje in preglednost
- ▲ zmogljivost motorja
- ▲ prilagodljivost zadnje klopi in prtljažnika
- ▲ akcijska cena 23.990 EUR
- ▲ natančnost menjalnika
- ▲ zanesljiva vodljivost
- ▲ dvojno odpiranje prtljažnika

- ▼ cena
- ▼ zadnji šipi ne gresta povsem v vrata
- ▼ navojni rolo prtljažnika
- ▼ glasnost motorja
- ▼ nepopolna oprema (ni navolanskih gumbov za radio ...)
- ▼ oprijem sedežev
- ▼ poraba goriva

Končna ocena

Ni najbolj športen, a udoben in prostorsko radodaren ter prilagodljiv mehki terenec, ki se s štirikolesnim pogonom predstavi z zanesljivimi voznimi lastnostmi. Akcijska cena in jamstvo sta pomemben jeziček na tehtnici, na kateri pa Sportage pravzaprav nima argumentov proti.

“Marsikaterega kupca lahko prepriča tudi sedemletno (ali 150 tisoč kilometrov trajajoče) jamstvo.”



Iz le s tem turbodizlom in 104-kilovatnim dvolitrskim bencinskim motorjem, je naše priporočljivo jasno in glasno: 2.0 CRDI.

Izza volana je zgodba Sportagea povsem SUV-ovska: zaradi višjega sedenja je preglednost odlična, kot zelo dober partner pri sukanju volana pa se izkaže tudi velika bočna ogledalca. Bočni veter Sportageu ne dela preveč težav, kot tudi ne višina pragov, zaradi katerih si lahko pri nekaterih mehkih terencih pošteno umažete hlače.

Še najbolj se leta poznajo v notranjosti, ki je bila sicer deležna novih merilnikov in drugih izboljšav. Za upravljanje potovalnega računalnika, ki ne pozna trenutne porabe, je treba pritiskati neosvetljeni gumb Trip med merilniki, oprijem usnjenih in ogrevanih (najboljša oprema) sedežev je slab, kljub najboljši opremljenosti manjkajo navolanski gumbi za radio, armaturna plošča je narejena iz trde plastike, ki pa na testu ni niti enkrat zaječala. Zmotilo nas je tudi, da se zadnji bočni šipi ne zložita povsem v vrata, a smo bili na drugi strani navdušeni nad spreminjanjem naklona prostorne zadnje klopi. Zaradi tega se Sportage uvršča med najuporabnejše SUV-e.

Sportage je zanimiv mehki terenec. Ni najbolj športen, je pa zelo udoben in uporaben. Marsikaterega kupca lahko prepriča tudi sedemletno (ali 150 tisoč kilometrov trajajoče) jamstvo. ❧