

Test

KIA SPORTAGE MRDI

DVIGANJE

Terenci so še vedno v modi. Ali morda celo vedno bolj. Toda kupci terencev so vedno bolj izbirčni; klasični, pravi džipi škatlastih oblik, z razmeroma slabotnimi motorji in skopo opremo, pa čeprav izjemnih voznih lastnosti na terenu, gredo vedno slabše v denar.

Po prvem valu navdušenja so se ljubitelji takšnih avtomobilov ohladili. Daljni vzhod se je hitro odzval. Obledelje linije, zmogljivejši motorji in limuzinska notranjost za zmeren denar je vaba za kupce. Tudi Kia, razmeroma mlada korejska avtomobilska znamka, je na letošnjem avtomobilskem salonu v Ženevi evropskim kupcem ponudila svoj izdelek. Sportage. Francosko zveneče ime, ki spo-

minja na šport. Ampak ne na cestni hitrostni. Nasprotno. To je avtomobil, ki ga lahko mirne duše uporabljate za vsakdanje opravke, greste poleti z njim na dopust, ob zimskih koncih tedna pa na smuko.

Pri vsakdanjih opravkih vas bo navdušil z limuzinsko notranjostjo. Razen ročice na armaturni plošči pred sovoznikom ter ročice za vklop štirikolesnega pogona ter reduktorja je vse kot v limuzini. Armaturna plošča je plastična, a pregledna, funkcionalna in dobro osvetljena. Digitalna ura je nameščena na njeni sredi tik pod prednjo šipo in tako vidna tudi potnikom na zadnji klopi. Dobro ergonomijo motita le preveč od rok nameščeni stikali (levo spodaj) za zadnjo meglenko in nastavitve višine snopa žarometov. Dobro počutje med vožnjo zagotavljata solidna, delno bočno oprijemljiva sedeža. Dobre 4,3 metra dolgi terenec zmora natančne parkirne manevre tudi zaradi dobre vidljivosti iz avtomobila in limuzinsko velikih zunanjih ogledal. Volanski obroč ima velik premer in je zaradi močnega servoogajčevalnika dokaj mehak, toda nekoliko pretanek. Najslabši vtis pusti ventilacija; ne glede

na to, kaj nastavite, vedno k nogam piha vroč zrak, dotoka zraka na prednjo šipo in iz rež v armaturi pa sploh ni mogoče popolnoma ustaviti. Vtis nekoliko popravi učinkovita klimatska naprava in (od nje ločeno) samodejno vzdrževanje nastavljene temperature.

Daljšje in celo družinske dopustniške vožnje zmora sportage z lahkoto; z bogato opremo, s prostornostjo na zadnji klopi, s pripravljiva vdolbinama med prednjima sedežema za kozarca ali pločevinki, z dobro oporo za voznikovo levo nogo, z uporabno zmogljivim motorjem.

Armaturna plošča: razen v malenkostih povsem limuzinska

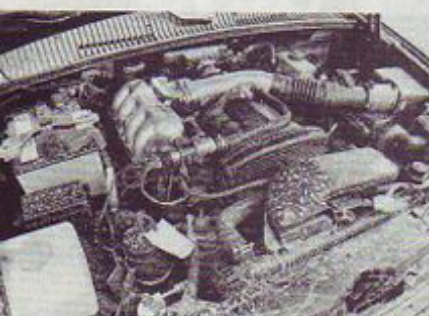


PRAHU

ki je dovolj prožen in poskočen za prehitevanja in omogoča tudi zelo solidno potovalno hitrost ter je nasploh kos tudi dodatni teži prtljage v velikem prtljažniku. Ročica menjalnika omogoča mehka in natančna pretikanja, menjalnik sam

*Sportage je torej najprej limuzina
in nato terenec.*




Motor: kos hitrim ali terenskim voznjam

Prtljažnik: prostoren in še povečljiv

Videz: prijetno zaobljen, terensko dvignjen

pa je precej dolgo izračunan, da poraba bencina ne zaide v prevelike vrednosti. Težave nastopijo pri hitrostih nad 140 kilometri na uro, ko postanejo motor, diferenciali in piš vetra ob karoseriji preglasni, tako da radia skoraj ni več mogoče poslušati, daljši pogovor pa lahko načne tudi spočite glasilke.

Sportage je torej najprej limuzina in nato terenec. Zato ima vse naštete lastnosti limuzine in zato ima džipovsko mehak in posreden volan, zato ima tudi priključljivi pogon na prednji kolesi ter reduktor, pa dobre terenske gume velikega premera in za brezpotja prirejeno podvozje. Prednji kolesi slonita na posamičnih obesah, zadnji pa sta obešeni na togo premo. Vzmeti niso ne pretirano mehke ne trde, da sportage dobro požira neravnine, da je terenu dovolj udoben in ne nesramno mehak, da bi se pri vožnji po luknjah začel neprijetno zibati. Takšna zasnova se izkaže kot zelo dobra na spolzki podlagi (moker asfalt, z listi prekrito cestišče, sneg, blato), pa tudi pri premagovanju strmin, ko je le v skrajnih primerih treba poseči po reduktorju. Motor oziroma njegove zmogljivosti so tudi neurejenim cestiščem in brezpotjem zlahka kos, njegovo delovno področje pa je med 2500 in 4000 vrtljaji.

Zavrti se sicer tudi do 6600 vrtljajev, ampak takšna pretiravanja so popolnoma brez smisla, saj le povečajo porabo bencina in zvišajo hrup, navora in moči pa je dovolj tudi pri nižjih vrtljajih. Temu je prirejen tudi menjalnik oziroma prestavna razmerja v njem, pa naj gre za vožnjo po asfaltu ali po neurejenih cestah. Še posebej je treba paziti na mokrih ali makadamskih cestah, ko je v drugi in nekoliko še v tretji prestavi na zadnjih kolesih navora kar preveč; takrat je nevarnost, da zadek v ovinku, pa tudi na le nekoliko nagnjenem cestišču, hitro pobegne, kot bi hotel prehitevati. V takšnem primeru je vsekakor najboljšo vklopiti štirikolesni pogon, s tem pa se izognemo neljubemu lovljenju zadka.

In prav zato zna biti sportage tudi prijetna igračka v prostih vikendih. S terensko vožnjo seveda ne smete pretiravati, saj ni vse-mogoč in na to, da je predvsem limuzina, vas po dolgotrajnejšemu priganjanju po lužah opozori voda, ki pričurlja ob ročici za vklop reduktorja. Za teren in vožnjo po njem bi lahko bili večji tudi zadnji ogledali, pogled skozi notranje pa je kljub temu, da so v njem ves čas vidni zadnja zglavnika in na zadnjih vratih obešeno rezervno kolo, zaradi velike zadnje šipe prav presenetlji-

vo dober. Tudi tovarniško obljubljenе terenske zmogljivosti, ko gre za vzponske kote, premagovanje strmih in dovoljeni bočni nagib, so nad pričakovanji in veliko nad tistim, kar bi pričakovali ob pogledu na zaobljeno in v celem sodobno zunanjo obliko.

Posebno poglavje pri kii sportage so zavore. Te sicer delujejo zanesljivo in se ne pregrevajo, vseeno pa ne zmorejo tono in pol težkega terenca ustaviti v rekordnih razdaljah. Toda najbolj zanimiv je dodatek ABS, ki deluje le na zadnji kolesi (!). Le čemu, ko pa je ta najbolj potreben prav na prednjem, krmiljenem paru! To je seveda pri vožnji po neidealni podlagi in zato tudi na terenu dobro vedeti.

Ki in sportage zna tako tudi na slovenskem trgu dvigniti veliko prahu. Zato, ker gre za svež izdelek, pa tudi zaradi sprejemljive cene. In končno tudi zato, ker gre za kakovosten izdelek, pa čeprav z nalepko "Made in Korea".

VINKO KERNC
 Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilitrni - vstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 94 kW (126 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 47,0 kW/liter (63,1 KM/liter) - največji navor 175 Nm pri 4700/min - račična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch motoric) - vodno hlajenje 7,5 litrov - materno olje 4,9 litrov - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 700 W - uravnjavani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnji ali vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - 5 - stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,717; II. 2,019; III. 1,363; IV. 1,000; V. 0,804; vzvratna 3,445; diferencial 4,778 - terenski prenos moči, prestavi 1,000 in 1,981 - platišča 6J x 15 - gume 205/70 R 15 S (michelin 4 x 4), kotalni obseg 2,1 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,8 km/h

Voz in obese: terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji, - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojni trilateralni prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, poševni vodili, Panhardov drog, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS za zadnji kolesi, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,7 zavrtjaja od ene do druge skrajne ločke

Mere, zunanje: dolžina 4335 mm - širina 1730 mm - višina 1650 mm - medosna razdalja 2650 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1440 mm - najmanjša razdalja od tal 216 mm - rajdni krog 10,6 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (kopolci) spredaj 1390 mm, zadaj 1390 mm - višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 930 - 1080 mm, zadnja klopa 790 - 630 mm - premer volanskega obroča 390 mm - prtljažnik (normno) 520 litrov - posoda za gorivo 60 litrov

Teže: prazno vozilo 1494 kg - dovoljena skupna teža 1928 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 166 km/h - pospešek 0-100 km/h: 14,7 s - vzponski kot spredaj 36 stopinj, zadaj 33 stopinj - premagovanje strmine do 36 stopinj - dovoljen bočni nagib 21 stopinj - poraba goriva [ECE]: 8,5/11,9/13,0 litra neovinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
166 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,2 s
0 - 80 km/h	8,2 s
0 - 100 km/h	12,8 s
0 - 120 km/h	18,7 s
0 - 140 km/h	28,3 s
1000 m z mesta	34,7 s (146 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	38,3 s (136 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	44,4 s (117 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	131,3 m
od 100 km/h:	53,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

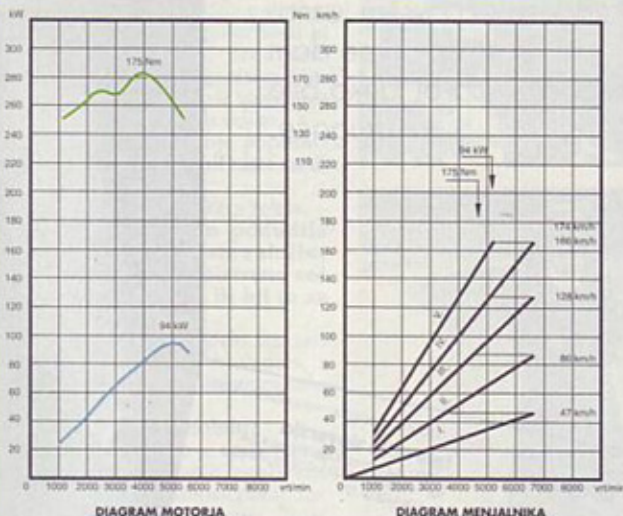
kazalec na	resnično
60	57,4 km/h
80	76,5 km/h
100	96,5 km/h
120	114,9 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje	17,2 litra/100 km
------------------	-------------------

Končna ocena

Kia sportage je eden tistih terencev, ki niso namenjeni le vožnji po terenu, temveč ljudem, ki želijo imeti udoben in zmogljiv avtomobil z robotnim podvozjem, ki se ne ustraši slabo urejenih makadamskih cest, lukenj, robnikov in luž. Zaradi zmogljivega motorja, dobre mehanike, sodobne oblike in prijetnega počutja je sportage povsem dostojen konkurent v svojem razredu.



Hvalimo

- zmogljivosti motorja
- natančen in dobro izračunan menjalnik
- terenske zmogljivosti
- limuzinsko počutje
- bogata oprema
- limuzinsko terenski videz

Grajamo

- zračjenja ni moč poljubno nastaviti
- preveč cenene plastike v notranjosti
- trdo zapiranje pokrova posode za gorivo
- ABS le za zadnji kolesi
- slabo tesnenje ob ročici reduktorja

Cena DEM 42.990
(Kia Motors Import d. d., Ljubljana)