

## KIA SPORTAGE 1.7 CRDI 2WD L – TEST

..,MAGAZYNAUTO.INTERIA.PL (2016-07-15 00:00:00)

magazynauto.interia.pl/testy/news-kia-sportage-1-7-crdi-2wd-l-test,nId,2235303

**Następca takiego bestsellera jak Sportage zwykle niewiele różni się od poprzednika. Dlatego nowy SUV Kii tylko rozwija udany styl poprzedniej odsłony.**

Zdjęcie

Kiedy 6 lat temu swoją premierę święciła trzecia odsłona Kii Sportage, polscy (ale nie tylko) klienci niemal oszaleli na jej punkcie. W pierwszym roku sprzedaży na zamówione auto trzeba było czekać nawet ponad pół roku. Zresztą do dzisiaj jest to najpopularniejszy model Kii.

To w dużej mierze zasługa designerów - przed 6 laty żaden SUV na naszym rynku nie prezentował się równie atrakcyjnie. Zresztą i dziś trudno jest takiego znaleźć. Właśnie tym można tłumaczyć fakt, że Kia cieszyła się nieporównywalnie większym powodzeniem niż bliźniaczy Hyundai ix35 z jego dalekowschodnią stylizacją.

Reklama

Nowy, gładszy styl

Ale nawet najlepsze projekty się starzeją - i Sportage, mimo liftingu w 2013 r., także zdążyło się już opatrzeć. Dlatego przyszedł czas na czwartą odsłonę.

Nowa generacja zachowała niemal niezmienioną sylwetkę, ale mocno wygładzono w niej detale. Zniknęły charakterystyczne, ostre linie, a agresywnie zaprojektowany przód ustąpił wyoblonemu jak w innym nowych modelach tej marki. Z tyłu wzrok przyciąga ozdobna listwa łącząca światła.

Ale jedno się nie zmieniło - Kia Sportage nadal należy do najlepiej wyglądających SUV-ów na rynku.

Zdjęcie

Kokpit jest bardzo uporządkowany i wyjątkowo łatwy w obsłudze, ale brakuje mu oryginalnego stylu poprzednika.

/Motor

Jeszcze lepsza jakość

We wnętrzu uwagę zwraca zupełnie nowy kokpit. Choć nie wygląda już tak oryginalnie jak dotychczas, zyskał na jakości, a do jego wykończenia użyto więcej miękkich tworzyw. Dobre wrażenie robi też

tapicerka - w testowanej wersji L wykonana z połączenia tkaniny i skóry.

Zdjęcie

Na pierwszy rzut oka deska wygląda na obszytą skórą, jednak ten „szew” to jedynie imitacja. (kliknij, żeby powiększyć)

/Motor

Poprawie uległa także ergonomia. Sportage nie należy do aut, w których do obsługi czegokolwiek trzeba się przyzwyczajać. Czy to przełącznikami na kierownicy i konsoli, czy przy pomocy ekranu dotykowego - okazuje się ona wręcz banalnie łatwa.

W testowanym aucie wzrok przykuwa beżowo-czarne wnętrze (dostępne w dwóch topowych wersjach). Jasna tapicerka rozjaśnia kabinę Sportage'a, ale jest znacznie mniej odporna na zabrudzenia od czarnej.

Miejsca nie zabraknie

Kia zachowała szerokość i wysokość przednika, ale jest o 4 cm dłuższa (rozstaw osi urósł o 3 cm).

Zdjęcie

Obszerne fotele są wygodne, ale nie zachwycają podparciem w zakrętach. W wersji L siedzenia pokrywa połączenie materiału ze sztuczną skórą. Jasna tapicerka dość łatwo się brudzi.

/Motor

Zatem i wymiary wnętrza nie zmieniły się znacząco - jadących z tyłu powinny ucieszyć dodatkowe 3 cm miejsca na nogi i tyle samo nad głowami. Ale w kwestii przestronności Kia nie wymagała większych poprawek - już poprzedni model i z przodu, i z tyłu wygodnie mieścił wysokie osoby. Te jadące na kanapie powinny też docenić regulację kąta pochylenia oparcia, niewysoki tunel centralny, a także osobne nawiewy powietrza oraz gniazda USB i 12V tylko do ich dyspozycji.

Zdjęcie

Z tyłu przybyło po 3 cm miejsca na nogi i nad głowami – teraz wygodnie mieszczą się tu nawet wysokie osoby. Szerokie drzwi ułatwiają wsiadanie. Do zalet Sportage'a należy seryjna regulacja pochylenia tylnych oparć. Jadący z tyłu mają też własne nawiewy i gniazda USB oraz 12V.

/Motor

Zdjęcie

Szerokie słupki ograniczają widoczność, ale parkowanie ułatwiają czujniki i kamera cofania - seryjne

(podobnie jak system nawigacyjny) wyposażenie Sportage'a w wersji L.

/Motor

Przestrzeń bagażowa ma pojemność 491 l - to o 26 l więcej niż u poprzednika. Część z tego przypada na schowek pod podłogą (w wersjach z zestawem naprawczym zamiast koła dojazdowego bagażnik rośnie do 503 l). Przydatne w uterenowionych samochodach pełnowymiarowe koło zapasowe, które wyróżniało poprzednika na tle rywali, niestety nie jest już dostępne nawet za dopłatą.

Zdjęcie

Bagażnik ma pojemność 491 l. Jest bardzo szeroki, ale jego boczne ściany wykonano z łatwego do porysowania plastiku.

/Motor

Dojrzałe zachowanie

Układ jezdny w bardzo dojrzały sposób łączy przyzwoity komfort ze zwinnością i pewnością prowadzenia. Dla zawieszenia Kii problemem nie stanowią ani krótkie poprzeczne nierówności, ani głębokie koleiny, ani pofałdowania nawierzchni - na większości dróg w Polsce pasażerowie nie powinni narzekać na niewygody. Nawet wyrwy w jezdni czy zapadnięte studzienki nie powodują nieprzyjemnych wstrząsów. Jest to częściowo zasługą dość wysokiego profilu opon (rozmiar 225/60 R17).

Zdjęcie [1] Po lewej stronie za kierownicą kryje się panel z regulacją podświetlenia zegarów oraz włącznikami asystenta pasa ruchu i układu ESP. [2] Podgrzewana kierownica, fotele i kanapa kosztują 3500 zł (w pakiecie z bixenonowymi światłami).

/Motor

Słabą stroną Kii jest za to głośne dudnienie na nierównym bruku, krzywej drodze z płyt, wybrakowanej kostce - wszędzie tam, gdzie zawieszenie jest zmuszone do szybkiej i intensywnej pracy.

Co ważne, nie zapomniano o drugiej stronie medalu i auto zupełnie nieźle się prowadzi. Choć jego nadwozie odczuwalnie wychyla się w zakrętach, pokonuje je bardzo pewnie. Układ kierowniczy jest precyzyjny i przekazuje zaskakująco dużo informacji o tym, co się dzieje na styku kół z nawierzchnią. Ewentualna podsterowność pojawia się późno i bardzo łagodnie, prowadząc do równie łagodnej interwencji ESP.

Zupełnie wystarczy

Nabywcy mają do wyboru cztery odmiany silnikowe - benzynowe 1.6 i 1.6 turbo oraz turbodiesle 1.7 i 2.0.

Testowany samochód napędza słabsza z jednostek wysokoprężnych. Rozwija ona niezbyt imponującą moc 115 KM, ale i zupełnie przyzwoity moment obrotowy 280 Nm dostępny już przy 1250 obr./min. Silnik charakteryzuje się dużym, jak na diesla, zakresem dostępnych obrotów. Do pracy, bez dławienia i większych wibracji, zabiera się już w okolicach 1000 obrotów (od ok. 1200 przyspieszenie jest wyraźne) i "kręci się" aż do 5000 obr./min. Choć właściwie nie ma sensu zapędzać wskazówki obrotomierza dalej niż do czwórki.

Zdjęcie

Silnik nie zachwyca osiąganymi, ale imponuje werwą przy niskich obrotach.

/Motor

Dzięki temu, że silnik ma tyle siły już przy najniższych obrotach, na co dzień sprawia wrażenie o wiele mocniejszego niż jest w rzeczywistości. Co prawda mocne przyspieszanie zmusza Kię do wyraźnego wysiłku, ale dopóki nie próbuje się wycisnąć z tej jednostki wszystkiego, na co ją stać, robi bardzo dobre wrażenie.

I zużywa rozsądne ilości paliwa - od 5,8 l/100 km w trasie do nieco ponad 7 litrów w ruchu miejskim.

Diesel 1.7 jest dostępny wyłącznie z ręczną skrzynią i napędem przednich kół. Ale tak naprawdę właśnie takie konfiguracje najlepiej się sprzedają (napęd 4x4 wybierało dotąd tylko 15% nabywców Sportage'a, a automatyczną skrzynię 10%). Statystyki pokazują, że dotychczas wersja 1.7 CRDi 2WD odpowiadała za aż 25% sprzedaży, ustępując popularnością jedynie bazowej jednostce benzynowej.

Dobry wybór

Do mocnych stron poprzednika należały wyposażenie i cena. Nowy model nieco zdrożał, ale też zyskał sporo elementów wcześniej niedostępnych. Wzrost ceny jest zupełnie akceptowalny w odmianach S i M, gdzie wynosi 5-6 tys. zł. Za to w wersjach L i XL nowa odsłona jest aż o 10-15 tys. zł droższa od poprzednika.

Zdjęcie

Nowa Kia Sportage jest znacznie dojrzsza od poprzednika.

/Motor

W przypadku testowanej Kii Sportage 1.7 CRDi L różnica cen wynosi dokładnie 10,5 tys. zł (wcześniej wersję tę wyceniano na 92 490 zł, teraz kosztuje 102 990 zł). Ale i tę zmianę łatwo wytłumaczyć - wystarczy porównać wyposażenie obu generacji. Nowy model jest bogatszy m.in. o przednie czujniki parkowania, elektryczną regulację podpórki lędźwiowej kierowcy, częściowo skórzaną tapicerkę, dostęp bezkluczykowy, nawigację z 7-calowym ekranem dotykowym, kamerę cofania oraz asystentów: pasa ruchu, znaków i świateł drogowych.

Z jednej strony, wydawanie ponad 100 tys. zł na przednionapędowego SUV-a z dość słabym silnikiem może się wydawać nieuzasadnione. Ale z drugiej strony - konkurencja wcale nie jest tańsza. Za 102 300 zł można mieć np. Nissana Qashqai N-Connecta ze 110-konnym dieslem 1.5. Oferuje on podobne osiągi i wyposażenie, ale przegrywa z Kią w kwestii przestronności czy wielkości bagażnika. No i nie ma 7-letniej gwarancji.

## POPZEDNI MODEL

Zdjęcie

Agresywne linie popzednika (2010-15) zapewniły mu mnóstwo zwolenników.

/Motor

## KIA SPORTAGE 1.7 CRDi 2WD L: PLUSY I MINUSY

### NADWOZIE I WNĘTRZE

+ atrakcyjny wygląd, przestronna kabina, niewymagająca nauki ani przyzwyczajenia obsługa, niezła jakość wykończenia, pojemny bagażnik - niezbyt imponujące 17,2 cm prześwitu

### UKŁAD NAPĘDOWY

+ wielki jak na diesla zakres użytecznych obrotów, całkiem cicha i kulturalna praca silnika, rozsądne zapotrzebowanie na olej napędowy - zaledwie wystarczające osiągi

### WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

+ przyzwoity komfort, nawet na nierównej nawierzchni, pewne zachowanie na krętej trasie, bardzo dobry układ kierowniczy z trzema trybami wspomagania - dudnienie zawieszenia na największych wybojach

### WYPOSAŻENIE I CENA

+ choć wyraźnie podniesiona, to wciąż całkiem korzystna cena zakupu, bogate wyposażenie seryjne - także z zakresu bezpieczeństwa czynnego oraz biernego - brak pełnowymiarowego "zapasu" wśród dodatków

Dane techniczne, osiągi, dane testowe, zużycie paliwa: Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD L  
Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD L Silnikturbodiesel Pojemność skokowa1685 cm<sup>3</sup> Układ cylindrów/zaworyR4/16  
Zasilaniewtrysk common rail Moc maksymalna115 KM/4000 Maks. moment obrotowy280 Nm/1250  
Napędprzedni Skrzynia biegówmanualna/6-biegowa Hamulce (przód/tył)tarcze wentylowane/tarcze  
Długość/szerokość/wysokość448/186/165 cm Rozstaw osi267 cm Średnica zawracania10,6 m

Masa/ładowność1454/781 kg Pojemność bagażnika (min./maks.)503/1492 l Poj. zbiornika paliwa62 l (ON) Opony225/60 R17 Osiągi (dane producenta)

Prędkość maksymalna176 km/h Przyspieszenie 0-100 km/h11,5 s Dane testowe Przyspieszenie 0-100 km/h12,1 s › Hamowanie 100-0 km/h (zimne)43,0 m › Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)42,6 m › Poziom hałasu przy 100 km/h66,0 dB › Zużycie paliwa Dane producenta5,7/4,2/4,7 Teoretyczny zasięg1310 km Dane testowe7,2/5,8/6,5 Rzeczywisty zasięg950 km Cena102 990 zł pomiary na oponach zimowych, nawierzchnia sucha, temperatura 2 st. C; miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km) wynik na tle całego segmentu: dobry › przeciętny ~ słaby

#### KIA SPORTAGE 1.7 CRDi 2WD L: PODSUMOWANIE

Nowe Sportage ma wszystko, by utrzymać ogromne zainteresowanie klientów. Mimo wygładzenia nadwozia wciąż wygląda rewelacyjnie, ma świetnie wykończone, przestronne i funkcjonalne wnętrze oraz pakowny bagażnik. A jego silnik zupełnie wystarcza do codziennej jazdy i okazuje się całkiem oszczędny. Nawet stosunkowo wysoką cenę łatwo uzasadnić bogatym wyposażeniem. Świetne auto!

Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD L liczba zdjęć: 53

Tekst: Marcin Laska, zdjęcia: Krzysztof Paliński; "Motor" 11/2016