

TEST Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD

Jeszcze lepsza

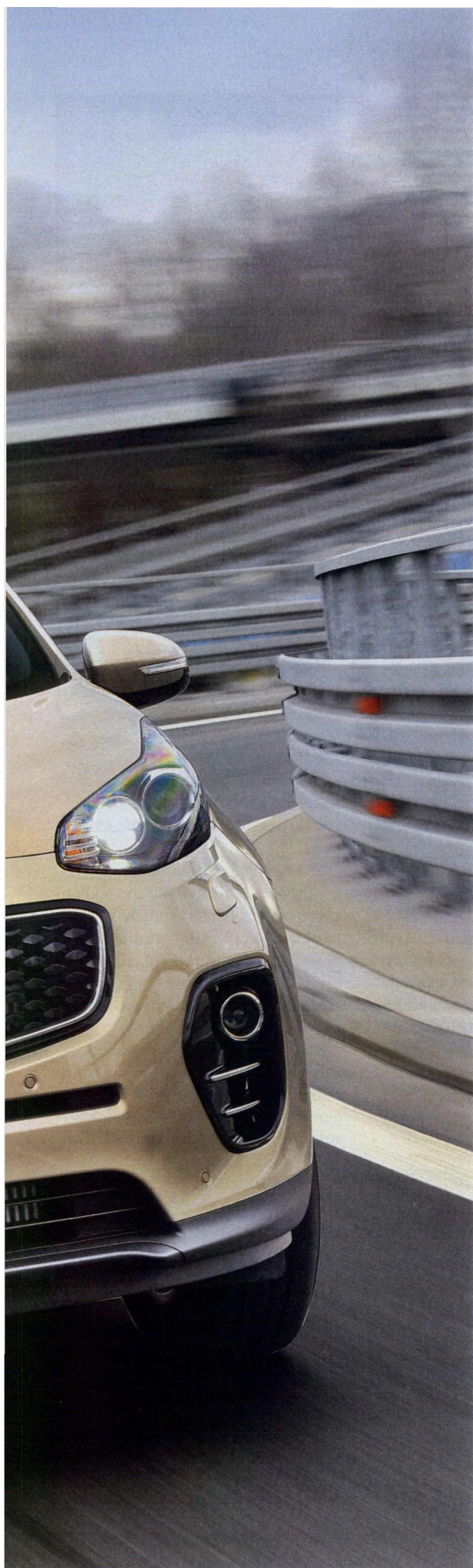
Przy tworzeniu nowej Kii Sportage wystarczyło nie zepsuć udanego projektu poprzednika. Udało się właściwie w stu procentach – koreański SUV jest jeszcze lepszy niż dotychczas.

TEKST: Marcin Laska ZDJĘCIA: Robert Brykała

Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD*	
Maksymalna moc	115 KM
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,5 s
Prędkość maks.	176 km/h
Cena	od 90 990 zł

* dane fabryczne





Trzecia odsłona Kii Sportage mogła się pochwalić wieloma atutami, jak korzystna cena, niezłe wyposażenie czy świetna gwarancja. Ale na jej sukces wielki wpływ (jeśli nie decydujący) miał atrakcyjny wygląd. Świadczy o tym m.in. mniejsza popularność bliźniaczego Hyundaia ix35, mającego właściwie tyle samo zalet, ale nie dysponującego równie udanym designem.

Jak to zwykle bywa w takich przypadkach, przy projektowaniu następcy Kii Sportage nie zdecydowano się na rewolucję. Czwarta odsłona ma linię trzeciej, ale otrzymała nawiązujący do nowych modeli tej marki przód z dużym centralnym wlotem powietrza oraz ciekawy tył z charakterystyczną listwą łączącą światła.

Zmiany głównie na lepsze

Rozmiary auta też się bardzo nie zmieniły – mało tego, jego szerokość i wysokość pozostały takie same. Niezmieniony jest także prześwit – 17,2 cm. Wzrosła jedynie długość nadwozia (o 4 cm) i rozstaw osi (o 3 cm).

Zatem i wymiary wnętrza nie mogły się bardzo zmienić. Z przodu są niemal identyczne jak w poprzedniej odsłonie – nadal zmieszczą się tu nawet dwumetrowcy. Różnicę bardziej odczuwają jadący z tyłu, którym i przed nogami, i nad głowami przybyło po 3 cm miejsca. Dzięki temu wygodnie usiądą tu osoby o wzroście sięgającym 190 cm – o ile fotele nie będą maksymalnie cofnięte.

Poprawiło się także wykończenie – przybyło tworzyw przyjemnych w dotyku, a ubyło twardych, gładkich plastików i lakierowanych na srebrno elementów udających aluminium. Nieznacznie zyskały też ergonomia i łatwość obsługi. Niestety, przy okazji wnętrze straciło na wyglądzie – nowy kokpit nie prezentuje się już tak oryginalnie jak ten u poprzednika.

Bagażnik z zestawem naprawczym do kół mieści 503 l (o 38 l więcej niż dotychczas), z „dojazdówką” jego pojemność maleje do 491 l. Choć niektóre wersje poprzedniej generacji seryjnie miały pełnowymiarowe koło zapasowe, teraz nie jest ono dostępne.

Dojrzał do rodziny

Zachowanie Kii Sportage na drodze można nazwać dojrzałym. W tego typu aucie, często traktowanym jako rodzinne, najważniejsze jest połączenie komfortu jazdy z pewnym i bezpiecznym prowadzeniem. Kii nieźle ta sztuka wychodzi.

Sportage zapewnia bardzo przyzwyczajony komfort jazdy właściwie na każdym rodzaju nawierzchni. Czy to stary bruk, czy wyboista droga szutrowa, czy dziurawy po zimie asfalt – zawieszenie zawsze sprawnie pochłania wstrząsy. Niestety tam, gdzie wybojów jest dużo, zmuszony do wyteżonej pracy układ jezdny zaczyna dudnić.

Konstruktorzy nie zapomnieli też o osobie „za sterami”. Niezły układ kierowniczy bardzo sprawnie przekazuje polecenia prowadzącego, dając mu przyzwyczajoną kontrolę nad pracą przednich kół. Mimo wyraźnych przechyłów nadwozia Kia chętnie zmienia kierunek jazdy i dobrze znosi nawet gwałtowne manewry. Na próby szybszej jazdy po zakrętach reaguje jednak dość wyraźną podsterownością, szybko „gaszoną” przez ESC. Co ważne, interwencje tego układu nie są irytujące – auto nie hamuje gwałtownie, lecz delikatnie zwalnia, płynnie wracając na właściwy tor jazdy.

Więcej niż trzeba

Testowane auto napędza bazowy, 1,7-litrowy turbodiesel, który może nie imponuje mocą (115 KM), za to w zakresie od 1250 do 2750 obr./min oferuje niezłe jak na tę pojemność 280 Nm momentu obrotowego. »

Najnowsza odsłona kompaktowego SUV-a Kii zachowała udaną sylwetkę poprzednika, urozmaicono ją jednak ciekawymi detalami



TEST Kia Sportage 1.7 CRDi 2WD



◀ Nowy kokpit jest mniej oryginalny, ale imponuje jakością i wzorową ergonomią.



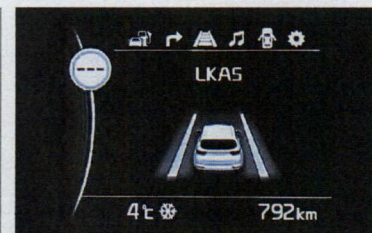
▲ Z racji braku napędu 4x4 poza asfaltem musi wystarczyć asystent zjazdu.



▲ Wygodne fotele mają przeciętne podparcie boczne. Miejsca z przodu jest mnóstwo.



▲ Z tyłu wygodnie usiądą osoby o wzroście do 190 cm. Plus za regulację kąta pochylenia oparcia kanapy.



▲ Asystent pasa ruchu aktywnie wspomaga utrzymanie się na swoim pasie.



▲ Wiele osób ucieszy klasyczny, obsługiwany dźwignią hamulec pomocniczy.



▲ Gdy pod podłogą jest „dojazdówka”, szeroki bagażnik ma pojemność 491 l.

Silnik bez dławienia i wibracji znosi pracę w okolicy 1000 obrotów, już od 1200 obr./min zaczyna zdecydowanie rozpędzać auto i nie traci sił aż do 4000 obrotów (wskazówka na obrotomierzu dojeżdża nawet do 5000).

Dzięki temu nie trzeba często korzystać z wysokich obrotów, a co za tym idzie – w kabinie zwykle jest cicho. Nie trzeba się też obawiać szoku na stacji benzynowej. Podczas spokojnej jazdy Sportage 1.7 CRDi zużywa bardzo rozsądne ilości oleju napędowego – mniej niż 6 l/100 km w trasie, przy prędkościach nieprzekracza-

jących 100 km/h, oraz trochę więcej niż 7 l na każde 100 km w gęstym ruchu miejskim.

Jeśli spróbuje się „wycisnąć” z silnika wszystko, co potrafi, rozpędzi on auto do 100 km/h w 12,1 s. Wynik nie imponuje (w czasie naszych prób auto miało dopiero kilkaset kilometrów przebiegu), ale podczas jazdy Kia sprawia wrażenie znacznie żwawszej.

Komu potrzebne 4x4?

Opisywana wersja silnikowa jest dostępna wyłącznie z przednim napędem i ręczną przekładnią. Niby szko-



▲ 115-konny diesel nie imponuje osiągnięciami, ale jest cichy i oszczędny.



Główny rywal
Nissan Qashqai
1.5 dCi 110

Cena
od 86 000 zł

W skrócie
Japoński best-seller ma podobne osiągi, a w wersji N-Connecta (za 102 300 zł) także wyposażenie

da, że nie można dokupić do niej napędu 4x4, ale z drugiej strony – klientom nie szukają takich odmian. W przypadku poprzedniej generacji tego modelu po testowaną konfigurację sięgał co czwarty nabywca – popularniejsza była tylko bazowa wersja benzynowa, też z przednim napędem.

Sportage oferuje 5 wersji wyposażeniowych. Już bazowa S ma m.in. klimatyzację i aluminiowe felgi 16", ale nie łączy się z jednostkami wysokoprężnymi. W przypadku silnika 1.7 CRDi „baza” to wersja M za 90 990 zł, bogatsza np. o tempomat, wielofunkcyjną skórzaną kierownicę czy 17-calowe felgi. Ale niezłe wyposażenie można znaleźć dopiero w testowanej odmianie L. W tym przypadku cena jest już znaczna (102 990 zł, o ok. 10 tys. zł więcej niż w poprzedniej odsłonie), wynagradza to jednak bardzo bogate wyposażenie. Dopłaty nie wymagają tu nawet nawigacja, kamera cofania, czujniki parkowania, automatyczna, dwustrefowa klimatyzacja, dostęp bezkluczkowy i nowoczesne systemy wsparcia kierowcy – jeden wspomaga utrzymanie się na pasie ruchu, inny rozpoznaje znaki drogowe, kolejny automatycznie przełącza światła drogowe na mijania. ■



▲ Na krętej trasie kierowca nowej Kii Sportage doceni pewne prowadzenie oraz przekazujący sporo informacji z kół, świetnie zestrojony układ kierowniczy.

KIA KIA SPORTAGE 1.7 CRDI 2WD L

Podstawowe informacje – dane fabryczne

- > pojemność silnika: 1685 cm³ > moc maksymalna: 115 KM
- > 0-100 km/h: 11,5 s > prędkość maksymalna: 176 km/h
- > cena wersji testowanej: od 102 990 zł

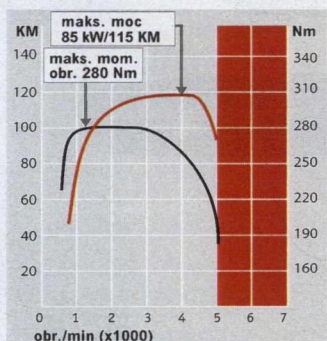
DANE TECHNICZNE

SILNIK

turbodiesel, wtrysk typu common rail, R4, 16V, umieszczony poprzecznie z przodu

Pojemność	1685 cm ³
Średnica cyl./skok tł.	77,2 x 90,0 mm
Stopień sprężania	16,0:1
Moc maksymalna	85 kW/115 KM
przy obrotach	4000/min
Maks. moment obr.	280 Nm
przy obrotach	1250-2750/min

WYKRES MOCY/MOMENTU OBR.



PRZENIESIENIE NAPĘDU

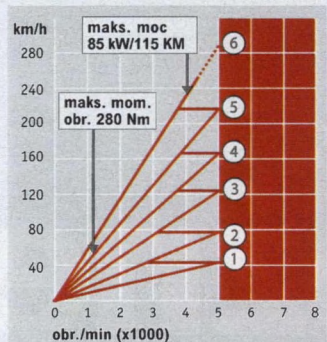
Układ napędowy: napęd na obie osie, skrzynia biegów manualna, 6-biegowa

Przełożenia biegów: do przodu I 3,77; II 2,04; III 1,29; IV 0,95; V 0,72; VI 0,57

bieg wsteczny 3,58; przeł. główne 4,19

UKŁAD KIEROWNICZY/JEZDNY

WYKRES PRĘDKOŚCI NA BIEGACH



Układ kierowniczy: wspomagany elektrycznie

Zawieszenie przód: McPherson

Zawieszenie tył: wielowahaczowe

Systemy wspomagania: system stabilizacji toru jazdy (ESC), układ kontroli trakcji (TCS), system aktywnie wspomagający utrzymanie się na pasie ruchu (LKAS)

Hamulce przód	tarcze wentylowane
Hamulce tył	tarcze
Opony testowe przód	225/60 R17
Opony testowe tył	225/60 R17
Yokohama W.drive	
Felgi przód/tył	7,0 x 17/7,0 x 17 cali
Średnica zawracania	10,6 m

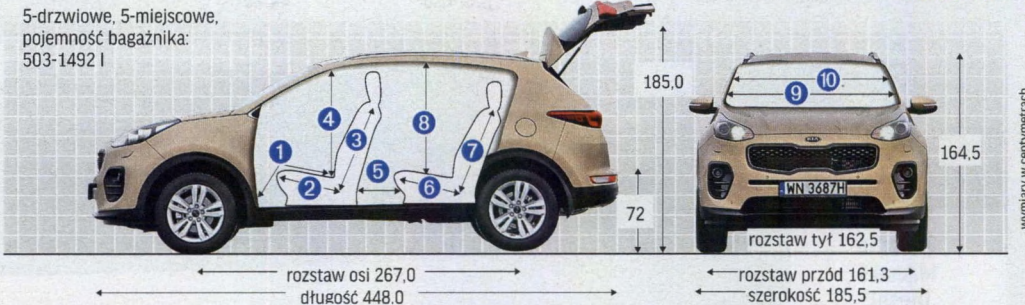
MASY

Masa własna	1454 kg
Dopuszczalna masa całkowita	2235 kg
Ładowność	781 kg
Rozkład masy przód/tył	b.d.
Maks. masa przyczepy	1400 kg
Obciążenie haka holowniczego	100 kg
Obciążenie dachu	100 kg

NAJWAŻNIEJSZE WYMIARY

NADWOZIE

5-drzwiowe, 5-miejscowe, pojemność bagażnika: 503-1492 l



WYMIARY WNETRZA

- Miejsce na nogi przód 84-107 cm
- Długość siedziska fotela przód 49 cm
- Wysokość oparcia fotela przód 62 cm
- Wysokość wnętrza przód 94-101 cm
- Miejsce na nogi tył 17-41 cm
- Długość siedziska fotela tył 46 cm
- Wysokość oparcia fotela tył 66 cm
- Wysokość wnętrza tył 97 cm
- Szerokość wnętrza przód 146 cm
- Szerokość wnętrza tył 139 cm

POMIARY TESTOWE

PRZYSPIESZENIA

0-40 km/h	3,1 s
0-60 km/h	5,2 s
0-80 km/h	8,5 s
0-100 km/h	12,1 s (11,5 s*)
0-120 km/h	17,8 s
60-100 km/h (IV bieg)	8,1 s
80-120 km/h (VI bieg)	18,6 s
Prędkość maksymalna	176 km/h*

DROGI HAMOWANIA**

100-0 km/h zimne	43,0 m
100-0 km/h rozgrzane	42,6 m

* dane fabryczne** na oponach zimnowybranych

■ wyniki bardzo dobre
■ wyniki słabe

GŁOŚNOŚĆ W KABINIE

Przy 0 km/h	46,7 dB
Przy 50 km/h	60,5 dB
Przy 100 km/h	66,0 dB
Przy 130 km/h	68,6 dB

ZUŻYCIE PALIWA

Średnie zużycie wg prod.	4,7 l/100 km
Średnie zużycie w teście	6,5 l/100 km
Pojemność zbiornika paliwa	62 l
Zasięg wg spalania testowego	954 km
Rodzaj paliwa	olej napędowy
Emisja CO ₂	124 g/km
Norma emisji spalin	Euro 6

Warunki przy pomiarach: temperatura 20°C, sucha nawierzchnia.

PRZYSPIESZENIE 0-100 km/h

TESTOWE	12,1 s
FABRYCZNE	11,5 s

Próby nie potwierdziły obietnic, ale winny może być mały przebieg.

ŚREDNIE ZUŻYCIE PALIWA

TESTOWE	6,5 l/100 km
FABRYCZNE	4,7 l/100 km

Do obietnic producenta daleko, ale wynik i tak można uznać za niezły.

EKSPLUATACJA I KOSZTY

EKSPLUATACJA

Gwarancja:	
Mechaniczna	7 lat/150 tys. km
Na lakier	5 lat
Na perforację	12 lat
Przebiegi:	co 30 tys. km/2 lata
Koszt przeglądu	ok. 1000 zł
Liczba serwisów w Polsce	84

CENY WERSJI 1.7 CRDI 2WD

Najniższa (wersja M)	90 990 zł
Testowana (wersja L)	102 990 zł

WYBRANE WYPOSAŻENIE TESTOWANEJ WERSJI L

Bezpieczeństwo: ESC, sześć poduszek powietrznych, asystenci: pasa ruchu, znaków oraz świateł drogowych

Komfort: system multimedialny z ekranem dotykowym 7", nawigacja, kamera cofania, czujniki parkowania przód/tył, automatyczna 2-strefowa klimatyzacja, tempomat, dostęp bezkluczowy, elektryczna regulacja podpórki lędźwiowej kierowcy, częściowo skórzana tapicerka

WYBRANE WYPOSAŻENIE OPCJONALNE

✓Pakiet Funkcyjny (światła bixenonowe, podgrzewane fotele, zewnętrzne miejsca kanapy i wieniec kierownicy)	3500 zł
✓Pakiet Technologiczny (system autonomicznego hamowania, asystent martwego pola)	5000 zł
✓Lakier metalik	2400 zł
Szklany dach	4000 zł
System ratunkowy KSS	3390 zł

✓ wyposażenie egzemplarza testowego

PODSUMOWANIE

NADWOZIE/WNETRZE

- Bardzo atrakcyjna stylizacja nadwozia
- Duże i funkcjonalne wnętrza
- Pakowny bagażnik z miejscem na zdjętą roletę
- Więcej niż przyzwyczajona jakość wykonania
- Intuicyjna obsługa
- Świetna ergonomia
- Niezbyt imponujący prześwit na poziomie 17,2 cm (u konkurentów sięga on nawet 22 cm)

KOMFORT/JAZDA

- Zupełnie przyzwyczajony komfort podróżowania – nawet na bardzo zniszczonych nawierzchniach
- Pewne i bezpieczne prowadzenie
- Bardzo precyzyjny i komunikatywny układ kierowniczy
- Głośne dudnienie dochodzące z okolic kół na powtarzających się wybojach

SILNIK/OSIĄGI

- Bardzo żwawy i chętny do pracy nawet przy najniższych obrotach silnik
- Cicha praca jednostki napędowej
- Niezłe osiągi w niskim i średnim zakresie obrotów
- Nieduże zapotrzebowanie na paliwo
- Przy maksymalnym wykorzystaniu możliwości układu napędowego – ledwie wystarczające osiągi

EKSPLUATACJA/KOSZTY

- Korzystna cena zakupu
- Bardzo bogate wyposażenie – zwłaszcza jak na „ludwie” środkową odmianę w gamie
- Dużo nowoczesnych systemów podnoszących bezpieczeństwo podróżnych
- Bardzo korzystne warunki gwarancji
- Niemożliwość zamówienia pełnowymiarowego koła zapasowego

Naszym zdaniem Najnowsza Kia Sportage zachowała właściwie wszystkie mocne strony popularnego poprzednika, dodając do tego sporo nowych atutów. Co prawda nie jest już tak atrakcyjnie wyceniona, ale gdy weźmie się pod uwagę wyjątkowo bogate wyposażenie i aż 7-letnią gwarancję, jej cena i tak okazuje się bardzo korzystna.

ocena ★★★★★