

Fleet Cars & Trucks



Mocny gracz

Atrakcyjna i masywna sylwetka, praktyczne wnętrze i rozsądny poziom cen sprawiły, że Kia Sportage poprzedniej generacji stała się prawdziwym hitem sprzedażowym w segmencie kompaktowych SUV-ów. Oczekiwania wobec następcy są więc równie duże.

Kto: Przemysław Dobrosławski

Co: Kia Sportage XL 1.7 CRDi

Gdzie: Warszawa

Kiedy: 5-12.06.2016

Ile: 800 km

Trzecia generacja Kii Sportage (2010-2016), w odróżnieniu od wcześniejszych, została przyjeta na polskim rynku bardzo entuzjastycznie. W końcu za cenę nieco wyższą od auta kompaktowego można było kupić niemal terenówkę o nowoczesnym wyglądzie, z siedmioletnią gwarancją, która robi na sąsiadach zdecydowanie większe wrażenie niż klasyczny kompakt. To nic, że gros sprzedaży stanowiły wersje podstawowe z napędem tylko na przednią oś. Okazały wygląd wystarczył, a sąsiad i tak nie był w stanie się zorientować, jaki układ napędowy zastosowano w danej Kii.

A'la Macan

Czwartą generacją modelu Sportage zaimponować będzie już znacznie trudniej. Liczba rywali w międzyczasie wielokrotnie się, a efekt rynkowej stylistycznej świeżości nieco przygasł. Zwłaszcza że nowy model nie spotkał się z przychylnym

odbiorem wyglądu jak poprzednik. Słowa krytyki wzbudza zbyt zadziorny przód nadwozia nowej Kii, który przypomina nieco nieudaną przymiarkę do Porsche Macana. Bardzo dobrze wygląda za to nowy Sportage z boku i z tyłu – samochód z tej perspektywy prezentuje się atrakcyjnie i nowocześnie.

Progres odczuwalny

Wnętrze modelu Sportage budzi jednoznacznie pozytywne odczucia. Producent daje możliwość zamówienia wersji z dwukolorowym wykończeniem kabiny, które mocno ją ożywia. Wnętrze wykonano z różnorodnych materiałów – od twardych plastików w dolnej części deski rozdzielczej, poprzez miękkie tworzywa, jakie znajdziemy na drzwiach i górnej części deski. Nie zabrakło w kabinie elementów pokrytych skórą (kierownica i drążek zmiany biegów) oraz srebrzystych wstawek przypominających aluminium. Kie cechuje łatwość aklimatyzacji. Zasiadając za kierownicą pierwszy raz, czujemy się tak, jakbyśmy tym modelem jeździli od lat. A to za sprawą logicznie i intuicyjnie połączonych pokręteł

Kia Sportage czwartej generacji to z pewnością bardzo dopracowany samochód, który mimo rosnącej konkurencji nadal jest jednym z najlepszych SUV-ów na rynku. Rozglądając się za wersją z napędem tylko na jedną oś, warto jednak brać pod uwagę, że praktyczniejszego cee'da w wersji kombi można kupić nawet jedną czwartą taniej!

i przycisków, które w dodatku są czytelnie opisane i duże. Podobnie w intuicyjnych miejscach rozmieszczono bardzo praktyczne schowki. W odróżnieniu od wielu innych marek, Kia nie zdecydowała się na umieszczenie obsługi wszelkich możliwych funkcji w 8-calowym ekranie dotykowym na środkowej konsoli. Dzięki temu obsługa systemu multimedialnego jest prosta i szybka. Ciekawą opcją, stosowaną przez producentów coraz częściej, jest możliwość indukcyjnego ładowania smartfona. Kolejną mocną stroną modelu Sportage jest obszerność kabiny oraz wygoda fotele. W dodatku oparcie kanapy w drugim rzędzie daje się pochylić. Bagażnik o pojemności 491 litrów wydaje się skromny jak

na czteroipółmetrowego SUV-a, ale większość rywali oferuje jeszcze mniej miejsca. W tej mierze Sportage góruje nad Volkswagenem Tiguanem, Nissanem Qashqai czy Fordem Kuga, ale też musi ustąpić pola Hyundaiowi Tucson i Toyocie RAV4. W momencie złożenia oparcie kanapy uzyskamy w Kii płaską powierzchnię ładunkową o kubaturze 1480 litrów. Do tego samochód może ciągnąć przyczepę hamowaną o masie do 1400 kg. To akurat niewiele.

Całkiem oszczędnie

W modelu Sportage pod maską pracuje silnik Diesla 1.7 CRDi o mocy 115 KM, co może wydawać się wartością skromną jak na SUV-a o masie 1425 kg. W praktyce nie zdarzyło nam się



odczuwać zbytnio braku tchu, nawet podróżując z większą liczbą pasażerów. Samochód oferuje przyzwoity moment obrotowy 280 Nm dostępny w szerokim zakresie 1250-2750 obr./min. Przy spokojnej jeździe zaskoczy nas niskie spalanie jak na samochód terenowo-rekreacyjny. Podczas jazdy miejskiej po każdych stu kilometrach znikało z baku 7,5 litra paliwa. W trasie było to już ok. 5,6 l/100 km.

SUV-y i crossovery zwykle odstawały w zakresie pewności prowadzenia i komfortu jazdy w zestawieniu ze zwykłymi hatchbackami czy modelami kombi. Po prostu wyższe nadwozia mają tendencję do większego wychylania się w zakrętach, co często ogranicza stabilność

prowadzenia. Aby temu zapobiec, producenci często stosują twardsze nastawy zawieszenia. A to z kolei prowadzi do pogorszenia komfortu jazdy na nierównościach. Konstruktorom Kii udało się wypracować w tym względzie udany kompromis. Sportage nie jest w stanie oszukać praw fizyki i wychyla się w zakrętach w stopniu większym niż klasyczne kompaktowe. Równocześnie zawieszenie jest dość sprężyste i tłumi nierówności wystarczająco skutecznie. Pod względem przyjemności prowadzenia Kia stanowi czołówkę w segmencie SUV-ów. Układ kierowniczy daje dobre wyczuwanie tego, co się dzieje z przednimi kołami, a drążek zmiany biegów działa precyzyjnie.

Dobry standard

Kia zdążyła już nas przyzwyczaić do niezłego wyposażenia swoich aut, nawet w wersjach bazowych. Za podstawową wersję S, dostępną wyłącznie z silnikiem benzynowym 1.6 GDI/132 KM, zapłacimy 75,99 tys. zł. Wariant ten wyposażono np. w klimatyzację manualną, elektryczną regulację szyb i lusterek, radio z USB czy 16-calowe felgi aluminiowe. Ciekawszy wydaje się wariant L (od 81,99 tys. zł), w którym znajdziemy dodatkowo bluetooth z zestawem głośnomówiącym, tempomat, skórzane wykończenie kierownicy, dźwigni biegów oraz 17-calowe felgi aluminiowe. W nim pojawiają się również kratki nawiewu dla pasażerów w drugim rzędzie. Kie możemy doposażyć m.in. w rozbudowany pakiet asystentów jazdy, skózaną tapicerkę lub panoramiczny szklany dach. Za prezentowany model z topowym wyposażeniem XL trzeba zapłacić co najmniej 117,99 tys. zł. A taka kwota okazaną nie jest.

Wybieramy... cee'da

Sportage to bardzo dobry samochód pod warunkiem zamówienia go w wersji 4x4. Jeśli jednak zamierzamy zamówić wariant z napędem tylko na przednią oś to sens jego zakupu staje się dyskusyjny. Owszem, siedzi się

w nim wyżej niż w klasycznym kompakcie, przez co lepiej widziemy drogę, za sprawą wyższej kabiny łatwiej jest do niego wsiąść. Do tego oferuje on minimalnie większy prześwit, a więc z mniejszymi problemami przejedziemy nieutwardzoną drogę. I na tym przewagi SUV-a się kończą. Spójrzmy natomiast na cee'da SW. Mimo zbliżonych wymiarów z modelem Sportage, jest on praktyczniejszy, gdyż oferuje większy bagażnik (528/1642 l) oraz niższy próg załadunku. Do tego kompaktowe kombi zużywa mniej paliwa i prowadzi się jeszcze lepiej. Jednak najważniejszą przewagą wersji kombi jest wyraźnie niższa cena. Najbogatsza wersja cee'da GT Line z najmocniejszym silnikiem Diesla 1.6 CRDi/136 KM to koszt niecałych 90 tys. zł, czyli 27 tys. zł mniej niż testowany Sportage. Werdykt naszym zdaniem jest oczywisty.

Fleet

Kia Sportage

- + Ergonomia wnętrza, łatwa aklimatyzacja, dopracowany układ jezdny jak na SUV-a, obszerne wnętrze, dobre wyciszenie, siedmioletnia gwarancja.
- Nierówna jakość tworzyw w kabinie, wersja z napędem na przednią oś nie tak korzystna cenowo jak cee'd SW.



Zasiadając za kierownicą Kii pierwszy raz, czujemy się tak, jakbyśmy tym modelem jeździli od lat. A to za sprawą logicznie i intuicyjnie położonych pokręteł i przycisków.