



PRZEBIEG TESTU



Bardzo dobrze

Dobrze

Nie najlepiej

Źle



Test 100 tys. km – Kia Sportage 2.0 CRDi AWD

Na wesoło i beztrosko



Sportage pokonał dystans 100 tys. km śpiewająco i... trafił na szczyt naszej listy najmniej awaryjnych „maratończyków”

Koreańskie samochody nie przestają zaskakiwać. Od pewnego czasu wiemy, że nie są to już te same niedopracowane i rdzewiejące w oczach pojazdy, co jeszcze kilkanaście lat temu. Ale że z ich trwałością jest już aż tak dobrze? Dopiero co świetny wynik w naszym maratonie osiągnął Hyundai i30 („AŚ” 40/16), a już pora na kolejną zawodniczkę, jego koncernową kuzynkę – Kię Sportage. Ten kompaktowy SUV przy okazji obalił inne stereotypy dotyczące koreańskich samochodów: został wyprodukowany na... Słowacji i wcale nie jest już tak przystępny cenowo, jak to było jeszcze kilka lat temu.

CENA JEST DOŚĆ ATRAKCYJNA

Sportage w testowej specyfikacji (XL z automatyczną skrzynią biegów i kilkoma dodatkami) późną wiosną 2014 r. oznaczał wydatek na poziomie 135 000 zł. Sporo. Ale gdyby się nieco mocniej zastanowić, to szybko się okaże, że na tle rywali tak dobrze wyposażony SUV – m.in. szklany panoramiczny dach, automatyczna klimatyzacja, podgrzewana kierownica, nawigacja GPS, ksenonowe reflektory, skóra, napęd 4x4 i mocny 184-konny diesel – wypada mimo wszystko korzystnie. I wspomniane ok. 135 000 zł od razu przestaje niepokoić. Do tego dochodzi jeszcze 7-letnia gwarancja z limitem 150 tys. km. Rozdawnictwo? Nic z tych rzeczy, Kia jest ➔

HISTORIA



2010

Prezentacja Kii Sportage trzeciej generacji. Model zadebiutował wiosną, a na rynku pojawił się latem – silniki 2.0 CVT i 2.0 CRDi.



2013

Modernizacja – jesień (rok modelowy 2014). Drobne zmiany, m.in.: nowy grill i zegary, tylne światła LED, lepsze wyścieślenie kabiny.

Sportage zebrał sporo pochwał za prowadzenie po asfalcie. Nieźle radzi sobie też na drogach gruntowych (prześwit 16 cm), ale o wypadach w prawdziwy teren zapomnijcie mimo napędu 4x4

Z DRUGIEJ REKI

na tyle pewna jakości swoich samochodów, że może zaproponować taką gwarancję i z pewnością stratna na tym nie będzie. A klient w czasie trwania ochrony i tak z reguły serwisuje swoje auto w ASO, więc kasa mimo wszystko się zgadza.

NA PRZEGŁĄD I... DALEJ W TRASĘ

Ostatnia Kia, która brała udział w naszym teście na dystansie 100 tys. km – cee'd 2. generacji 1.6 GDI – też doskonale wypadła i całkiem wysoko zawiesiła poprzeczkę. Pomarańczowy Sportage 2.0 CRDi AWD nie wystraszył się jednak wyzwania i nasz wymagający maraton zaliczył bez

żadnej, nawet najmniejszej awarii. Serwis odwiedziliśmy jedynie przy okazji okresowych przeglądów i przypadającej średnio co około 30 tys. km wymiany klocków hamulcowych, która po części była efektem wysokiej masy własnej (1749 kg), po części – ich przeciętnej trwałości.

Ale gdzie się podziały te 184 konie?! – retorycznie pytali niemal wszyscy kierowcy testowi. To prawda, dwulitrowy turbodiesel okazał się dość głośny i – jak na swoją sporą moc – przeciętnie dynamiczny. Ma dużo momentu przy niskich obrotach, ale potem jego temperament wyraźnie tłumi automatyczna skrzynia biegów – wyjaśnia dziennik testowy. – Powyżej 140 km/h dzieje się naprawdę niewiele.



Sportage okazał się trwałym i dopracowanym autem

W dzienniku pokładowym przez cały czas trwania testu przewijały się też narzekania na nieco za wysokie spalanie. Około 9 litrów z tendencją rosnącą podczas sprawnej jazdy autostradowej – zanotował jeden z kolegów, który jednak poza tym stwierdził, że bardzo lubi tego pomarańczowego grubaska. W liczbach wygląda to tak: na dystansie 100 tys. km Kia średnio spaliła 9,4 l ON na każdych 100 km, natomiast w cza-



Do zabezpieczenia antykorozyjnego Sportage'a nie było zastrzeżeń

→ SZCZEGÓŁOWA INSPEKCJA W OBECNOŚCI RZECZOZNAWCY DEKRY

BEZ UWAG! JEDYNNIE KILKA DROBIAZGÓW

1. Nieodporne: w pewnych miejscach deski rozdzielczej delikatnie się przebarwiły. Owszem, to raczej problem z rodzaju tych estetycznych, ale... Nie wykluczone, że pomogłoby oczyszczenie preparatem do kokpitów.

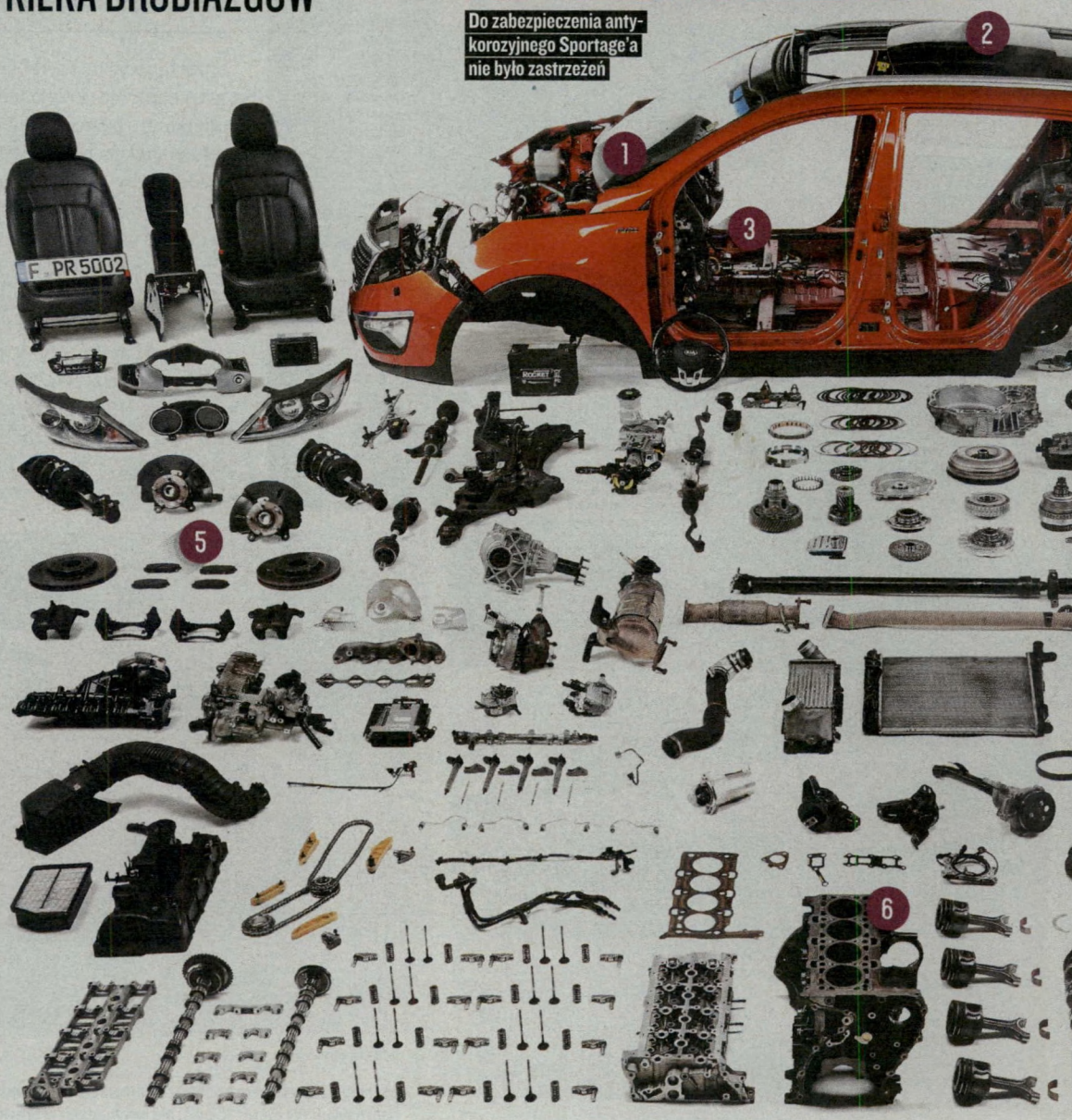
2. Nierówna i pomarszczona: nie było zbyt wielu powodów do narzekania, musimy więc każdy wykorzystać. I tak: roleta szklanego dachu lekko pomarszczyła się od słońca.

3. Bezgłośnie: kabina była tak dobrze zmontowana, że nawet pod koniec testu nie słyszeliśmy żadnych stuków ani trzasków.

4. Kłopoty z widocznością: rzut oka na „gołą” karoserię Sportage'a i już wiecie, czemu kierowcy testowi narzekali na widoczność – szerokie oraz grube tylne słupki, mała szyba w klapie bagażnika.

5. Nietrwałe: podczas każdego z trzech przeglądów układ hamulcowy wymagał ingerencji mechaników. Przednie klocki wymieniano trzy, tylne – dwa razy. Niestety, fabryczne elementy cierne nie są specjalnie trwałe.

6. Bez skaz i bez zastrzeżeń: jeśli chodzi o jednostkę napędową, automatyczną skrzynię biegów, układ jezdy, elementy napędu 4x4, układy wydechowy oraz chłodzenia, to absolutnie nie było się do czego przyczepić – wszystko powinno działać bezproblemowo jeszcze przez wiele tysięcy kilometrów. Generalnie mechanika Sportage'a bez wątpienia jest jego bardzo mocnym punktem.





Sportage na torze Nürburg-ring. Kufer? Ma pojemność 465-1353 l - średni wynik

W trakcie pomiarów na odcinkach testowych spalanie wyniosło 8,1 l/100 km na początku testu i 8,3 l/100 km na koniec naszego maratonu. Z kolei Kia Sportage 2.0 CRDi/136 KM, testowana przez kolegów z działu 4x4, potrzebowała 8,6 l/100 km (wynik z całego testu), a na odcinkach pomiarowych auto zeszło poniżej 8 l/100 km. Niby też nie ma jak na dwulitrowego turbodiesla, ale na dystansie 100 tys. km oznacza całkiem spore oszczędności.

Abstrahując od zużycia paliwa, między innymi dzięki wygodnym fotelom Sportage był bardzo chętnie brany samochodem na długie dystanse. Chwalono również układ kierowniczy: co praw-

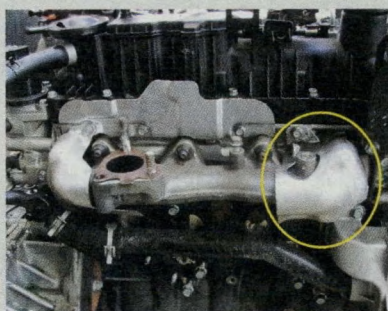
da, między trzema trybami wspomagania (komfortowy, normalny i sportowy) nie ma w zasadzie żadnej różnicy, jednak testujący docenili precyzję prowadzenia i jakość informacji zwrotnej przekazywanej przez koła, szczególnie jak na SUV-a.

KABINA NIE JEST ZBYT DUŻA

Jeśli natomiast chodzi o komfort resorowania, to oceniamy go tak sobie – po części na pewno jest to wynik zastosowania 18-calowych kół o profilu 55. Mimo wszystko większość testujących jakoś tę niedogodność przeboleła. Mocniej narzekano na przeciętną przestronność kabiny, dość



TO ZNALEŻLIŚMY PO ROZEBRANIU NA CZĘŚCI



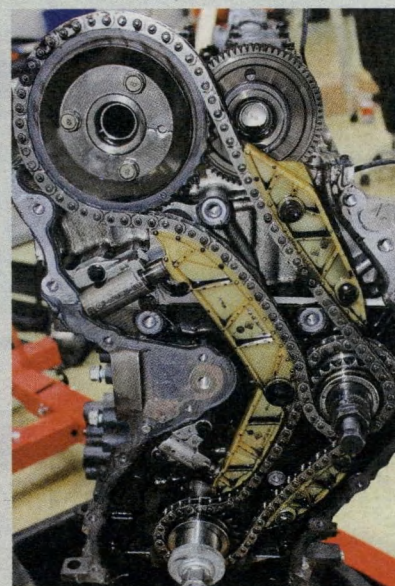
Jedną z dwóch blach termoizolacyjnych wokół kolektora wydechowego się urwała



Prawa tylna lampa nie była idealnie spasowana – doszło do niewielkiego uszkodzenia lakieru



Lewa tylna tarcza hamulcowa: widać, że klocek nie przylegał do niej całą powierzchnią



Elementy napędu rozrządu wzorowo zniosły test. Na łańcuchach, napinaczu i prowadnicach nie widać prawie żadnych śladów zużycia



Lekko przykurzone: w puszcze z bezpiecznikami i przełącznikami widać drobne ślady brudu, na szczęście do środka nie dostała się wilgoć

Z DRUGIEJ REKI



Wnętrze świetnie zniosło nasz test – nic nie skrzypiało ani nie trzeszczało

➔ DANE TECHNICZNE

SILNIK		KIA SPORTAGE
Rodzaj		t.diesel R4/16
Pojemność silnika		1995 cm ³
Średnica cylindra x skok tłoka		84,0 x 90,0 mm
Napęd rozrządu		łańcuch
Moc maksymalna		184 KM/4000 obr./min
Maks. moment obrotowy		392 Nm/1800 obr./min
Prędkość maksymalna		195 km/h
Skrzynia biegów		aut. 6
Napęd		4x4

NADWOZIE/PODWOZIE		KIA SPORTAGE
Długość/szerokość/wysokość		4440/1855/1645 mm
Rozstaw osi		2640 mm
Masa własna (rzeczywista)		1749 kg
Ładowność		391 kg
Hamulce (przód/tył)		tarczowe went./tarczowe
Dop. masa przyczepy bez hamulców		750 kg
Dop. masa przyczepy z hamulcami		1600 kg
Pojemność zbiornika paliwa		58 l
Pojemność bagażnika		465-1353 l

➔ KOSZTY

UBEZPIECZENIE		KIA SPORTAGE
Przejechane kilometry		100 052 km
Ubezpieczenie		6765 zł

PALIWO I OLEJ		KIA SPORTAGE
9423 l ON (4,35 zł za litr)		40 990 zł
3,5 l oleju silnikowego na dolewkę		203 zł

OPONY		KIA SPORTAGE
Letnie: 1 kpl. Hankook Optimo K 415 235/55 R 18 H		2124 zł
Zimowe: 1 kpl. Goodyear Ultra Grip 8 235/55 R 17 H		3490 zł

PRZEGLĄDY		KIA SPORTAGE
30 000 km		1420 zł
60 000 km		1730 zł
90 000 km		1845 zł
Łącznie koszty przeglądów		4995 zł

CENA		KIA SPORTAGE
Cena wersji XL (wiosna 2014 r.) z dieslem 2.0/184 KM i przekładnią automatyczną		126 490 zł
Obecna wartość		87 400 zł
Utrata wartości		39 090 zł

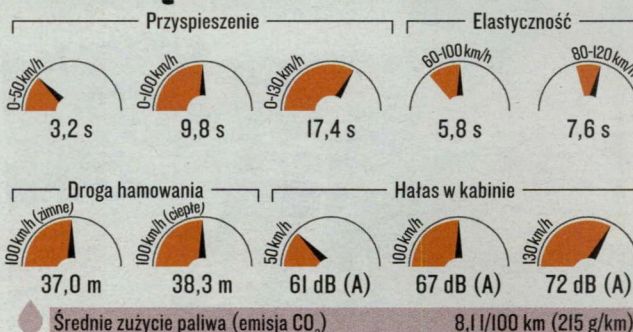
KOSZTY ŁĄCZNE		KIA SPORTAGE
Koszty po 100 052 km		62 343 zł
Koszt 1 km		0,62 zł
Koszt 1 km z utratą wartości		1,01 zł



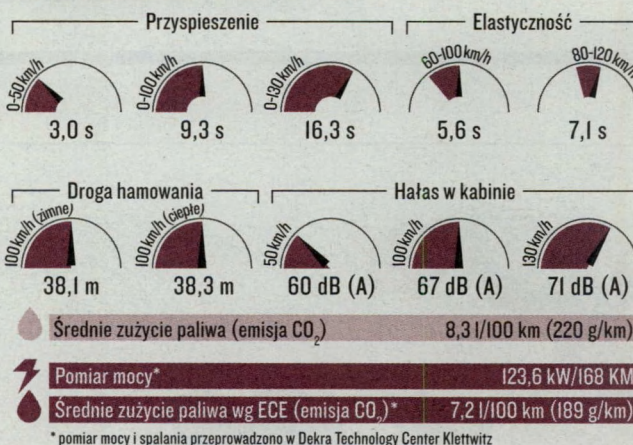
Pomiary testowe na początku i końcu testu potwierdzają, że Sportage nic nie stracił ze swoich osiągnięć. Pomiar mocy na hamowni wykazał niedostatek 16 KM

➔ POMIARY OSIĄGÓW

POCZĄTEK TESTU



KONIEC TESTU



* pomiar mocy i spalania przeprowadzono w Dekra Technology Center Klettwitz

Wysoko poprowadzony (74,5 cm) próg załadunku, a także ograniczoną widoczność z miejsca kierowcy. Jak na swoje pokazne rozmiary zewnętrzne, Sportage jest zbyt ciasny w środku – podkreśla dziennik testowy. Inni testujący potwierdzili, że zbyt szerokie słupki oraz wąskie okna nie ułatwiały manewrowania: Bez czujników parkowania ani rusz. W tym przypadku naprawdę okazują się niezbędne.

Poza tym krytykowano już tylko same drobnostki. I tak, np. podczas dynamicznej jazdy po autostradzie w deszczu wycieraczki miały ewidentny problem z... szybkim powrotem do pozycji wyjściowej. Ktoś inny zwrócił uwagę na niedopracowany system bezkluczykowego ryglowania i otwierania drzwi: Gasisz jednostkę napędową, a zapłon często nadal jest włączony. Wsiadasz, chcesz zaryglować drzwi, ale okazuje się, że to niemożliwe!

BEZ ŻADNYCH UWAG!

Końcowy demontaż okazał się w tym wypadku tylko formalnością. Co więcej, większość podzespołów była w tak dobrym stanie, że szybko wybaczyliśmy Kii wspomniane wyżej naprawdę drobne niedociągnięcia. Rzeczoznawca Dekry wystawił naszej

Kii wręcz wzorowe świadectwo – po endoskopowym badaniu profili zamkniętych, a także zakończeniu pomiarów 184-konnego turbodiesla okazało się, że mamy do czynienia z naszym nowym numerem jeden! Szóstka i tylko cztery drobne punkciki karne – żadne auto po wprowadzeniu nowego systemu ocen nie wypadło lepiej.



**NASZYM
ZDANIEM**
Marcin Matus

ZMIANA NA SZCZYCIE!

Kia Sportage pierwsza, Hyundai i30 drugi – dwa koreańskie auta na czele naszego rankingu testów długodystansowych. Niebawem! Jeszcze kilka lat temu byłoby to nie do pomyślenia, obecnie trwałość i niezawodność produktów Kii oraz Hyundaia stoją na naprawdę wysokim poziomie. W przypadku testowanego Sportage'a trzeba jeszcze pochwalić dość atrakcyjny wygląd, udany design wnętrza, a także dobrą jakość wykończenia (łącznie z solidnym montażem).

WYPOSAŻENIE, WYMIARY, BAGAŻNIK

Kia Sportage III od początku produkcji była oferowana w czterech wersjach wyposażeniowych: S, M, L i topowej XL.

S – 6 airbagów, ESC (syst. stabilizacji toru jazdy), TCS (kontrola trakcji), DBC (syst. kontroli zjazdu ze wzniesienia), HAC (wspomaganie pokonywania podjazdów), światła dzienne, klima man., elektr. ster. szyby (p/t) i lusterka zewn., centr. zamek,

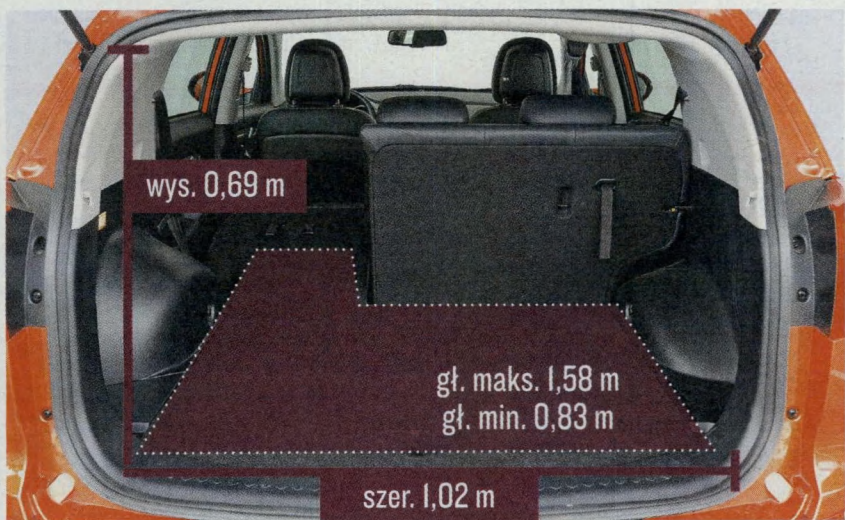
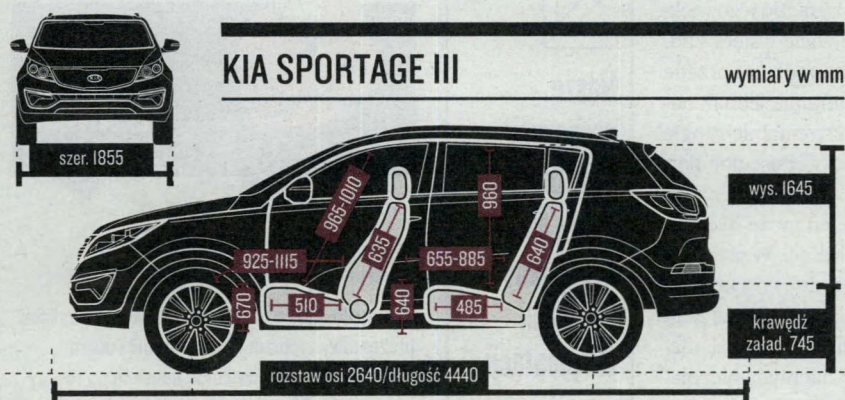
radio z CD i MP3, USB, AUX, alufelgi 16", gniazdo 12 V.

M – dodat.: światła dzienne LED, halogeny z funkcją doświetlania zakrętów, czujnik deszczu, wielofunkcyjna kierownica, tempomat, alufelgi 17", relingi dachowe w srebrnym kolorze.

L – dodat.: klimatyzacja aut., funkcja schładzania schowków, skórzane wykończenie kierownicy i lewarka zmiany biegów, Infiniti Premium Sound System

(m.in. 4,3-cal. kolorowy ekran LCD, kamera cofania, subwoofer, antena typu „płetwa rekina”), 3 tryby pracy wspom. kierownicy, czujnik zmierzchu, chromowane detale zewnętrzne.

XL – dodat.: syst. bezkluczykowy, tylne lampy LED, elektrycznie regulowane i podgrzewane fotele, asystent parkowania, czujniki parkowania, alufelgi 18".



PUNKTACJA

Niezwadność podczas testu		
Auto niezdolne do jazdy	0 x 15	0
Usterki silnika/skrzyni biegów	0 x 15	0
Usterki elementów napędu/funkcjonalnych	0 x 5	0
Nieplanowana krótka wizyta w serwisie	0 x 3	0
Nieplanowany wielodniowy pobyt w serwisie	0 x 5	0
Drobne awarie (radio, nawigacja, wycieki płynów itd.)	0 x 2	0
Drobne awarie oświetlenia (przepalona żarówka itd.)	0 x 1	0
Trwałość podzespołów po demontażu		
Karoseria (zabezp. antykorozyjne, lakier, wygięcie)	0-5	1
Silnik (pomiar mocy, szczelność, czystość, ślady zużycia)	0-5	0
Przekładnia (szczelność, zużycie, stan ogólny, sprzęgło)	0-5	0
Wydech (stan ogólny, katalizator, mocowanie, izolacja)	0-5	0
Podwozie (osie, resorowanie, układ kierowniczy, luzy)	0-5	0
Elektryka (kable, wtyczki, elementy ster., bezpieczniki)	0-5	0
Przydatność na co dzień/wrażenia z jazdy		
Punkty na podstawie ocen z dziennika testowego	0-10	3
Suma punktów		4

0 pkt - ocena 6+; 1-4 pkt - 6; 5-8 pkt - 6-; 9-12 pkt - 5+; 13-16 pkt - 5; 17-20 pkt - 5-; 21-24 pkt - 4+; 25-28 pkt - 4; 29-32 pkt - 4-; 33-36 pkt - 3+; 37-40 pkt - 3; 41-44 pkt - 3-; 45-48 pkt - 2+; 49-52 pkt - 2; 53-56 pkt - 2-; od 57 pkt - 1

System punktacji

Punkty karne przyznajemy nie tylko za usterki, które pojawiły się podczas testu. Oceniamy też kondycję podzespołów po demontażu. Punkty są przyznawane również za wrażenia z testu, na podstawie dziennika testowego.

OCENA

6

WYNIKI TESTÓW NA 100 TYS. KM

RANKING

MIEJSCE	MODEL	PKT	NOTA
1.	Kia Sportage 2.0 CRDi AWD	4	6
2.	Hyundai i30 kombi 1.6 CRDi Style	5	6-
3.	Audi A6 Avant 2.0 TDI	8	6-
3.	Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium	8	6-
3.	Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D AWD	8	6-
3.	Mercedes A 180 BE Style	8	6-
7.	Kia cee'd 1.6 GDi	9	5+
7.	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI	9	5+
9.	Lexus GS 450h	11	5+
9.	Lexus CT 200h Dynamic Line	11	5+
11.	Dacia Lodgy 1.2 TCe Prestige	12	5+
11.	Mercedes E 350 CDI T Avantgarde	12	5+
11.	Seat Alhambra 2.0 TDI	12	5+
11.	Volkswagen Golf 1.4 TSI Comfortline	12	5+
15.	Toyota Yaris 1.5 Hybrid	13	5
16.	Volvo V60 D2 Drive Ocean Race	15	5
17.	Hyundai i40 kombi 1.7 CRDi Style	17	5-
17.	Kia Rio 1.4 CVT Edition	17	5-
19.	Opel Zafira Tourer 2.0 CDTi Innovation	20	5-
20.	Mercedes B 200 CDI	21	4+
20.	Kia Carens 1.7 CRDi XL	21	4+
20.	Mini Cooper SD Countryman	21	4+
20.	Opel Meriva 1.7 CDTi Color Edition	21	4+
24.	VW up! 1.0 white up!	22	4+
25.	Renault Clio Grandtour TCe 90	29	4-
25.	Seat Ibiza 1.6 TDI	29	4-
27.	Ford Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium	30	4-
28.	Chevrolet Orlando 2.0 TD LT	35	3+
29.	Audi Q3 2.0 TDI quattro	42	3-