

auto
motor
sport

TESTY

POJEDYNCZE,
PORÓWNAWCZE,
NA DŁUGIM
DYSTANSIE

KAŻDY SAMOCHÓD OCENIAMY WEDŁUG 245 KRYTERIÓW



KIA SPORTAGE

NEVER ENDING STORY

Kia bardzo szybko odrabia lekcje i z generacji na generację jej samochody są coraz lepsze. Nowy Sportage może się podobać, jest dobrze wykonany, jeździ lepiej niż przeciętnie i może być wyposażony we wszystkie nowinki techniczne, które zna współczesna motoryzacja. Tekst Maciej Ziemek

Gdyby postawić obok siebie trzy generacje modeli tej samej klasy, ale różnych marek, okazałoby się, że w ciągu ostatnich 10-15 lat samochody „made in Korea” zmieniły się znacznie bardziej niż auta innych producentów. Świadczy o tym nie tylko wygląd najnowszych modeli Kii czy Hyundaia, ale również ich wykonanie, poziom bezpieczeństwa, czy dostępność najnowszych systemów elektronicznych i zaawansowanych technologii. Jakość jazdy też wprowadzono już na zupełnie inny poziom. Co więcej, zdaje się, że właśnie w tej dziedzinie kolejne modele Kii będą poprawiały

się najbardziej. Od niedawna za precyzję prowadzenia samochodów koreańskiej marki odpowiada były inżynier BMW. Nowy Sportage, mimo że jego układ jezdny nie jest jeszcze dziełem nowego szefa konstruktorów, jeździ zupełnie inaczej niż poprzednik. Daje się to wyczuć nie tylko w testowanym egzemplarzu, wyposażonym w 177-konny, turbodoładowany silnik benzynowy współpracujący z 7-stopniową dwusprzęgłową skrzynią biegów. To zasługa przede wszystkim nowych konstrukcji nadwozia i geometrii zawieszenia. W porównaniu z modelem trzeciej

DANE TESTOWE

KIA SPORTAGE 1.6 T-GDI 7DCT 4WD

SILNIK benzynowy, R4, 1.6 turbo • **MOC MAK.** 177 KM przy 5500 obr/min

• **PRZYSPIESZENIE 0-100 km/h** 8,2 s

• **PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA** 201 km/h • **ZUŻYCIE PALIWA** 8,2 l/100 km

• **DROGA HAMOWANIA 100-0 km/h** 38,5 m

• **CENA** 124 990 zł

WARUNKI TESTOWE

Temperatura: 5°C

Nawierzchnia:

suchy asfalt

Opony: letnie

generacji w konstrukcji nadwozia Kii Sportage nr 4 zastosowano aż o 33% więcej stali o wysokiej wytrzymałości, usztywniono połączenia metalowo-gumowe i przesunięto jeden z punktów mocowania przednich wahaczy do ramy pomocniczej. Teraz obydwa mocowania są równoległe do osi auta, co zapewnia wahaczom lepszą kinematykę oraz większą precyzję prowadzenia kół. Wszystkie zmiany w nadwoziu nowej Kii sprawiły, że aż o 39% zwiększyła się sztywność skrętna jej konstrukcji. W porównaniu z najtańszą wersją Sportage'a (1.6 GDI/132 KM) testowana ma jedną istotną przewagę

i reakcje kół na ruchy kierownicą są szybsze. Daje się to odczuć zwłaszcza w pobliżu centralnego położenia kierownicy, czyli podczas jazdy na wprost. Od pierwszych metrów czuć, że konstruktorom zależało na tym, aby duży SUV prowadził się lekko, był zwinny i żeby kierowca miał wrażenie, że prowadzi auto, którego części tworzą jednorodną i solidnie zmontowaną konstrukcję.

SILNIK Z WIGOREM

177-konny benzynowy, turbodoładowany silnik nie jest najmocniejszy w gamie jednostek napędowych oferowanych do Sportage'a (dwu-



Na brak miejsca z tyłu nie będą narzekać nawet wysocy pasażerowie, za to na słabo wyprofilowaną kanapę (szczególnie oparcie) – wszyscy

Bardzo dobra precyzja prowadzenia Sportage'a nr 4 to zasługa sztywnego nadwozia

– silnik elektryczny wspomaganie układu kierowniczego jest w niej zamontowany bezpośrednio na listwie zębatej zamiast na kolumnie kierownicy. Dlatego wycucie układu kierowniczego okazuje się lepsze

litrowy turbodiesel CRDi ma o 8 KM więcej), ale chęci do jazdy mu nie brakuje. Moment obrotowy o wartości 265 Nm osiągany już przy 1500 obr/min sprawia, że kierowca czuje, iż auto ma zapal do przyspie-

szania tuż po starcie. Dzięki temu, że maksymalny moment obrotowy utrzymuje się w szerokim zakresie obrotów (do aż 4500/min), kierowca może liczyć na to, że chęć Sportage'a do przyspieszania utrzyma się w szerokim zakresie prędkości. Według danych fabrycznych na przyspieszenie od 0 do 100 km/h 177-konny Sportage 4WD z 7-stopniową dwusprzęgłową przekładnią

potrzebuje 9,1 s. Mimo że do testu trafił egzemplarz o niemal zerowym przebiegu, sprint do setki załatwił w 8,2 s. Nieźle, jak na niedotartego nowicjusza. O ile aktywowanie przyciskiem na tunelu środkowym trybu sport – który wyostrza reakcje silnika na komendy wydawane pedałem przyspieszenia i sprawia, że zmiany biegów w automatycznej przekładni następują ekspresowo – powoduje

Dobrze wyciszone wnętrze to zaleta Sportage'a, którą docenia się podczas jazdy na trasie



Łopatkę do ręcznej zmiany przełożeń automatycznej, dwusprzęgłowej skrzyni biegów są nieco za krótkie i pracują zbyt miękko

Bardzo przydatne podczas jazdy off-roadowej – możliwość przełączenia napędu na cztery koła w tryb „LOCK” oraz asystent zjazdu

Zegary i wyświetlacz znajdują się na tej samej wysokości, co bardzo pomaga w obserwacji wskazań

lepsze osiągi auta w zakresie prędkości do 100 km/h, o tyle powyżej tej prędkości różnice w przyspieszeniu w trybach sport i normal są minimalne.

Nie tylko duże, 19-calowe koła z oponami w rozmiarze 245/45 (które idealnie pasowałyby do samochodu o sportowych ambicjach, szczególnie z oponami Continental ContiSportContact 5), ale również zestrojenie zawieszenia Sportage’a, powodują, że na dobre tłumienie nierówności można liczyć jedynie na drogach o w miarę równej nawierzchni. Gdy pojawiają się dziury lub poprzeczne nierówności, trzeba zdecydowanie zwolnić. Inaczej zawieszenie szybko przeniesie je na nadwozie. I równie szybko wytłumi jego kołysanie lub drganie.

ŁOPATKI W BUDYNIU

Automatyczna skrzynia biegów z dwoma sprzęgłami, oferowana jedynie do Sportage’a 1.6 T-GDI w wersji GT-Line, wymaga dopłaty 7 tys. zł w stosunku do ceny modelu napędzanego takim samym silnikiem, ale współpracującym z 6-biegową przekładnią mechaniczną. Jak na nowoczesny automat przystało, kierowca może ingerować w pracę przekładni za pomocą dźwigni zmiany trybów pracy lub za pośrednictwem łopatek przy kierownicy. Na co dzień,

Pod względem ergonomii miejsce pracy kierowcy w Kii Sportage może służyć za wzór – do najważniejszych funkcji dostęp jest bezpośredni



Podczas jazdy ze stałą prędkością 90 km/h 177-konny silnik może zadowolić się zużyciem paliwa wynoszącym tylko 6 l/100 km



Po złożeniu oparcia kanapy Sportage nadaje się do transportu przedmiotów o dużych gabarytach

w trakcie zwykłej jazdy nie ma takiej potrzeby, bo skrzynia biegów dobrze „ogarnia” zmianę przełożeń w trybie automatycznym. Szkoda, że łopatki pracują bardzo miękko, tak jakby były osadzone w budyniu, a nie przymocowane do kierownicy, co odbiera ochotę na korzystanie z nich częściej niż to konieczne (na przykład podczas redukcji przed wyprzedzaniem).

KONKURENCI



Nissan Qashqai

Bardziej crossover niż SUV, ale ma podobną wielkość, co Sportage. Najtańszy Sportage jest o 1510 zł tańszy niż Qashqai. Cena Nissana: od 76 500 zł.



Volkswagen Tiguan

W 2015 roku Sportage poprzedniej generacji sprzedawał się w Polsce dwa razy lepiej niż konkurent z logo VW, ale z nowym Tiguanem SUV Kii nie będzie miał łatwego życia. Cena od 97 980 zł.

Obsługa nowego Sportage’a – mimo wielu systemów na pokładzie, które mają czynić jazdę bezpieczną i bezproblemową – nie należy do skomplikowanych. Większość systemów uruchamia się bezpośrednio przyciskiem, a tymi, które są rzadziej

Dzięki nowemu modelowi Kia może atakować fotel lidera w klasie SUV-ów

używane lub których ustawienia zmienia się okazjonalnie steruje się z poziomu komputera pokładowego. Wszystkie elementy sterowania są pogrupowane według funkcji i łatwo dostępne.

W nowych fotelach ze zmienioną konstrukcją oraz o różnej twardości poduszek w różnych miejscach siedziska i oparcia siedzi się wygodnie. Nawet po wielu godzinach jazdy

fotele Sportage’a okazują się komfortowe. Jedynie ich oparcia oraz oparcia kanapy są zbyt płaskie, przydałoby się lepsze podparcie pleców na boki. Regulacja kąta pochylenia oparcia tylnej kanapy przydaje się zwłaszcza na długich trasach. Pasażerowie docenią Sportage’a także za ilość miejsca na nogi i nad głową.

Z AUTOMATEM DROŻEJ

W testowanej wersji SUV Kii kosztuje niemal 125 tys. zł, czyli o 20-30 tys. zł więcej niż wersje, które prawdopodobnie będą wybierane najczęściej – 1.6 GDI za 93 tys. zł (L) i 1.7 CRDi za 103 tys. zł (L). Ani napęd na cztery koła, ani automatyczna skrzynia biegów nie są niezbędnymi elementami popularnego Sportage’a. W wypadku modelu poprzedniej generacji decydowało się na nie tylko, odpowiednio, 15% i 10% nabywców. Nowy Sportage to kolejna coraz lepsza Kia. Następne – Optima Sportswagon i Niro – są już w drodze.

WARTO WIEDZIEĆ

Maciej Ziemek
członek jury
„Car of the Year”



Tańsza wersja wyposażenia (M) nowej Kii Sportage podróżowała w stosunku do poprzednika o 5 tys. zł, droższe (L i XL) – już tylko o 2 tys. zł. Za najtańszego Sportage’a z napędem na cztery koła trzeba zapłacić 104 990 zł (2.0 CRDi/136 KM, wersja M). W autach z silnikiem benzynowym napęd 4x4 jest oferowany tylko w połączeniu z turbodoładowaną 177-konną jednostką napędową 1.6 T-GDI i jedynie z bogatym wyposażeniem GT-Line. Cena auta wynosi 117 990 zł.

Najbliższe lata przyniosą kilkanaście nowych modeli i nowe generacje już znanych. Wszystkie będą coraz doskonalsze i jeszcze bardziej konkurencyjne, bo od lat Kia udowadnia, że ulepszanie samochodów to dla niej never ending story.



auto
motor
sport

SPRAWDZILIŚMY

KIA SPORTAGE 1.6 T-GDI 7DCT 4WD

DANE TECHNICZNE

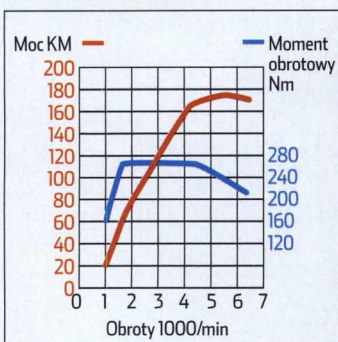
SILNIK

Rodzaj	benzynowy, R4 turbo
Umieszczenie	poprzecznie z przodu
Rozrząd	dohc, 4 zawory na cylinder
Pojemność skokowa	1591 cm ³
Moc maksymalna	130 kW (177 KM)
przy obrotach	5500/min
Maksymalny moment obrotowy	265 Nm
w przedziale	1500-4500 obr/min
Maksymalne obroty	7000/min
Średnica cylindra x skok tłoka	77,0 x 85,4 mm
Stopień sprężania	10,0:1
Paliwo	LOB95

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Rodzaj	na cztery koła
Skrzynia biegów	7-biegowa automatyczna, dwusprzęgłowa
Wielkość przełożeń	3,929/2,318/2,043/1,070/0,822/0,884/0,721
Bieg wsteczny	5,304:1
Przełożenie przekładni głównej	4,857:1
(biegi 1., 2., 4., 5./3,579 (biegi 3., 6., 7., wsteczny)	

CHARAKTERYSTYKA SILNIKA



PRZYSPIESZENIE

0-100 km/h	9,1 s
------------	-------

ZUŻYCIE PALIWA (WG NORMY 80/1268/ECE)

w mieście	9,2 l/100 km
poza miastem	6,5 l/100 km
średnie	7,5 l/100 km
Emisja CO ₂	175 g/km
Norma emisji spalin	Euro 6

UKŁAD JEZDNY

Zawieszenie przednie: niezależne, kolumny McPhersona mocowane do ramy pomocniczej, stabilizator przechyłów
Zawieszenie tylne: niezależne, typu multi-link, rama pomocnicza, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe, stabilizator przechyłów
Układ kierowniczy: przekładnia zębatkowa, wspomaganie elektro-mechaniczne z silnikiem na listwie; przełożenie przekł. kier. 14,34:1; 2,71 obrotu kierownicą
Hamulce z przodu: tarcze wentylowane o średnicy 305 mm
Hamulce z tyłu: tarczowe o średnicy 302 mm
Układy wspomagające ABS, EBD, ESC, TCS, BAS, TSA, ESS, HAC, DBC, VSM
Opony Continental ContiSportContact 5 „SUV” 245/45 R19 98 W
Rozmiar kół 8,5J x 19
Koło zapasowe dojazdowe

POMIARY TESTOWE

PRZYSPIESZENIE

0-30 km/h	1,6 s
0-50 km/h	3,0 s
0-70 km/h	4,6 s
0-100 km/h	8,2 s
0-120 km/h	11,3 s
0-140 km/h	15,4 s
0-160 km/h	21,6 s

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA	201 km/h
---------------------	----------

ZUŻYCIE PALIWA

minimalne	6,3 l/100 km
maksymalne	9,9 l/100 km
średnie	8,2 l/100 km
zasięg	756 km

ODCHYLENIE PRĘDKOŚCIOMIERZA

wskazanie	prędkość rzeczywista
30 km/h	26 km/h
50 km/h	46 km/h
70 km/h	66 km/h
100 km/h	96 km/h
120 km/h	116 km/h
140 km/h	136 km/h
160 km/h	156 km/h

DROGA HAMOWANIA

ze 100 km/h na zimno, nieobciążony	38,5 m
ze 100 km/h na ciepło, nieobciążony	39,3 m

Z automatem szybciej i...

W porównaniu do 177-konnego Sportage'a z mechaniczną skrzynią biegów, auto z automatem jest od 0 do 100 km/h szybsze o 0,4 s. Testowy egzemplarz nawet o 1,3 s.

8,2 s

Sportage ze skrzynią 7DCT

9,1 s

9,5 s

Sportage ze skrzynią 6M

...oszczędniej

Wg danych fabrycznych Sportage z automatem w mieście pali o 0,8 l/100 km mniej niż Sportage z mechaniczną skrzynią. Średnio jest to już o tylko 0,1 l/100 km mniej.

9,9 l/100 km

Sportage ze skrzynią 7DCT

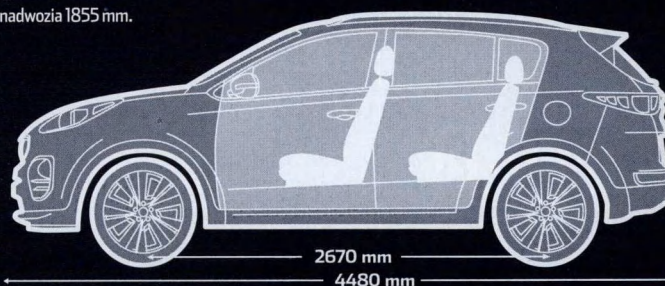
9,2 l/100 km

10,0 l/100 km

Sportage ze skrzynią 6M

WYMIARY / MASY

5-drzwiowy, 5-miejscowy SUV.
Szerokość nadwozia 1855 mm.



Rozstaw kół przód/tył	1609/1620 mm
Współczynnik oporu powietrza Cx	0,33
Średnica zawracania	10,6 m
Masa własna	1534 kg
Dopuszczalne obciążenie	656 kg
Dopuszczalna masa przyczepy z hamulcem/bez ham.	1600 kg/750 kg
Pojemność bagażnika z zapasowym kołem dojazdowym/z zestawem naprawczym	491/503 l
Pojemność zbiornika paliwa	62 l

CENY / WYPOSAŻENIE / GWARANCJA / KOSZTY

Cena modelu podst. 1.6 GDI 2WD S	74 990 zł
Cena modelu 1.6 T-GDI 2WD GT-Line	109 990 zł
Cena modelu testowanego 1.6 T-GDI 4WD GT-Line	124 990 zł

WYP. SERYJNE WERSJI TESTOWANEJ

Poduszki powietrzne czołowe, boczne i kurtynowe; systemy: stabilizacji toru jazdy (ESC), kontroli trakcji (TCS), wspomagający podjazd auta (HAC), zapobiegający blokowaniu się kół przy hamowaniu (ABS), rozdziału siły hamowania (EBD), wspomaganie hamowania (BAS), stabilizacji toru jazdy przyczepy (TSA), automatycznie włączający światła awaryjne podczas gwałtownego hamowania (ESS), podpowiedzi ruchu kierownicy (VSM), kontroli zjazdu ze wzniesienia (DBC); czujniki: ciśnienia powietrza w oponach, parkowania z przodu

i z tyłu; automat. klimatyzacja 2-strefowa; skórzana tapicerka; otwieranie i uruchamianie auta bez użycia kluczyka; nawigacja satelitarna z 7-calowym ekranem dotykowym i z 7-letnią darmową aktualizacją map TomTom; 19-calowe obręcze kół z lekkich stopów.

WYPOSAŻENIE DODATKOWE (POLECANE)

Pakiet funkcjonalny	9 000 zł
Pakiet technologiczny	8 000 zł
Alarm	1 000 zł
Lakier metalizowany	2 400 zł

GWARANCJA

Podzespoły	7 lat lub 150 tys. km
Perforacja nadwozia/lakier	12 lat/5 lat

PRZEGŁĄDY I WYMIANA OLEJU

przeglądy	– co 30 tys. km lub co 2 lata
wymiana oleju	– co 15 tys. km lub raz do roku

KOSZTY UBEZPIECZENIA*

Ubezpieczenie OC	2885 zł
Ubezpieczenie AC/NNW	7808/59 zł

KOSZTY EKSPLOATACJI NA KILOMETR

przy 15 000/30 000 km rocznie	1,04/0,68 zł
-------------------------------	--------------

MIESIĘCZNE KOSZTY EKSPLOATACJI

przy 15 000/30 000 km rocznie	1295/1693 zł
-------------------------------	--------------

* – koszty ubezpieczenia w Proama, dla Wrocławia, bez zniżek; cena LOB95 – 3,89 zł



NASZA OCENA Sportage'ów 3. generacji widać na ulicach bardzo dużo i wszystko wskazuje na to, że model 4. generacji będzie popularyzował markę Kia równie mocno, a może nawet bardziej. Bardzo dobry i świetnie wyposażony samochód już w podstawowej wersji. Wyższy komfort i większy bagażnik i przyznalibyśmy 4,5 gwiazdki.

Nadwozie

- + wygodne wsiadanie i wysiadanie, dobra widoczność do przodu i na boki, ergonomiczna obsługa, bardzo dobra jakość wykonania
- mały bagażnik

Komfort jazdy

- + wygodne fotele, bardzo dobrze wyciszone wnętrza
- przeciętny komfort resorowania na złych drogach

Napęd

- + elastyczny silnik, bardzo dobre osiągi i trakcja
- wysokie zużycie paliwa przy szybszej jeździe, zbyt „międko” działające łopatki zmiany biegów

Właściwości jezdne

- + bezpośredni i precyzyjny układ kierowniczy, pewne zachowanie na drodze i stabilne w zakrętach
- podatność na podmuchy boczny wiatru

Bezpieczeństwo

- + bardzo bogate wyposażenie seryjne (airbagi + systemy elektroniczne), skuteczne hamulce

Koszty

- + atrakcyjna cena zakupu podstawowej wersji, bogate pakiety wyposażenia w rozsądnej cenie
- wymiana oleju co 15 tys. km lub raz w roku