

butik

POLECA KRZYSZTOF GALIMSKI

• SAMOCHODY •



Kia Sportage

Cena: od 74 990 zł

MATERIAŁY PRASOWE

Sport nie tylko z nazwy

Poprzednim się przemieszczało, tym się jeździ – tak zgromadzeni w słonecznej Barcelonie dziennikarze najczęściej komentowali pierwsze jazdy nowym modelem kii sportage. Sami Koreańczycy zaś z nieukrywaną dumą stwierdzali, że po prostu „jeździ tak, jak wygląda”.

Więc jak wygląda? Jak koreański sen o porsche macan. Nie lubię porsche mających więcej niż dwoje drzwi, ale akurat macan wygląda nawet przyzwoicie. I nowa sportage też. Bardziej masywna i ostrzejsza niż poprzednia wersja. Wyróżnia się znacznie bardziej niż przyzwoita, ale w sumie niejaka poprzedniczka.

Wnętrze jest wygodne, logicznie i intuicyjnie zaprojektowane. Do tego wykonanie jest więcej niż przyzwoite. Materiały są dobre lub bardzo dobre. Miękkie w dotyku i ładnie wyglądające. Niestety, w miejscach mniej widocznych – twarde plastiki. Księgowi zawsze muszą powiedzieć swoje. To oczywiście czepianie się, bo w sumie jak często przyglądamy się niższym partiom kabiny? Również obsługa systemów pokładowych nie nastrocza żadnych trudności. Przyciski

są umieszczone we właściwych miejscach, choć jest ich sporo. Co równie ważne, wnętrze jest naprawdę przestronne. Czterem osobom będzie bardzo komfortowo. Do tego wyposażenie, którego wcześniej w markach „made in Korea” nie było. Bezprzewodowa ładowarka do telefonu? Jest. Wentylowane fotele? Proszę bardzo. Audio? Ośiem głośników JBL. Oczywiście, podobne luksusy dostaniemy tylko w najbogatszej wersji XL, ale nawet w tańszych wariantach nie będzie powodów do narzekania. Pojemność bagażnika plasuje sportage w dobrej klasowej średniej. To 491 litrów w wersji z kołem zapasowym. Jeżeli zamiast tego wybierzemy zestaw naprawczy, dostajemy w zamian 12 litrów więcej.

Wszystko fajnie, ale jak się nowa kia zachowuje na drodze? Po niedawnej przejażdżce najnowszą kompaktową kią cee'd miałem już dość wygórowane oczekiwania. I sportage je spełniła. Na początek słabsza, 132-konna wersja benzynowa. Tu statystyki są co najwyżej przeciętne – 11,5 sekundy do setki i prędkość maksymalna 182 km/h. Ale to teoria. Subiektywne odczucia są

dużo, dużo lepsze. Poprawiono (i to bardzo) sztywność nadwozia. I skrzynia biegów, i układ kierowniczy też skłaniają do bardziej dynamicznej jazdy. Co najważniejsze, cały czas miałem poczucie, że Kia nie doceniła swojego silnika i podała liczby zbyt zachowawczo. Oczywiście, jeszcze więcej frajdy daje wersja GT-line napędzana silnikiem o mocy 177 KM.

Za jakość niestety trzeba płacić. Nowy model w podstawowej wersji kosztuje ok. 5 tys. zł więcej niż jego poprzednik. Ale to nadal bardzo przyzwoita cena, zwłaszcza że w każdej wersji otrzymujemy sporo dodatków, za które u konkurencji trzeba dopłacać.

Do niedawna pojazdy z Półwyspu Koreańskiego przyciągały głównie ceną. Choć to już historia, to wciąż samochodom z tego regionu brakowało wyrazistego charakteru. Były już przyzwoicie wykonane i równie przyzwoicie się prowadziły, ale nic więcej. Teraz koreański koncern postanowił dołączyć do podzielenia swojej marki na dwa segmenty. Hyundai ma być marką luksusową, Kia – sportową. Śmiejecie się? Ja już nie. ■