

TEST NOWA KIA SPORTAGE 1.7 CRDI 6MT 2WD L: WYSOKI WSPÓŁCZYNNIK ATRAKCYJNOŚCI

..,WWW.SUPERAUTO24.SE.PL (2016-10-25 00:00:00)

superauto24.se.pl/testy/test-nowa-kia-sportage-17-crdi-6mt-2wd-l-wysoki-wspolczynnik-atrakcyjnosci_906686.html

Czasy kiedy postawne SUV-y z napędem na przednie koła były obiektem drwin minęły bezpowrotnie. Żarty się skończyły po tym jak świat został zalany przez podwyższone przednionapędówki, wprawiane w ruch silnikami o niewielkiej pojemności. Dziś SUV nie musi być mocny i przełajowy - wystarczy aby pokonał krawężnik i okazyjnie udało się nim zjechać na zieloną trawkę.

O wiele ważniejszy dla kierowców jest podbój aglomeracji i przemykanie podmiejskimi drózkami. Dokładnie taki rodzaj mobilności reprezentuje Kia Sportage, która z każdą kolejną generacją napełnia kieszeń koreańskiej firmy.

Przez ostatnie lata Kia Sportage z niezwykłą łatwością wpasowała się w popularny segment SUV-ów oraz w gusta zmotoryzowanych. Wprowadzoną do sprzedaży w 2010 roku III generację świat przyjął przebojowo. Auto okazało się jednym z najlepiej sprzedających się modeli Kii na naszym globie, a w Polsce przez pewien czas było liderem w swoim segmencie. Koreańczycy napędzani pasmem sukcesów oraz świadomości potrzeby ciągłych zmian, na początku 2016 roku wymienili swój hit na zupełnie nową wersję. I tak po pięciu latach produkcji, na sprzedażową scenę wjechała IV ewolucja Sportage. Ale czy model ten jest tak samo dobry jak poprzedni?

Prezentowany w tym teście SUV, powstający w europejskim wydaniu w zakładzie Żylina na Słowacji, ma właściwie wszystko co potrzeba, aby jeszcze bardziej kusić klientów. Ten model to pełnoprawna nowa generacja, a nie żaden duży lifting. Świadczy o tym już śmiały wygląd, który zresztą jest mocno specyficzny i na pewno nie każdemu przypada do gustu. Ten koreański samochód od strony wizualnej, można dokładnie tak samo jak każdy inny albo polubić, albo nie. Ale ja nie będę tego oceniał i przejdę do czystych faktów.

Przeczytaj: TEST Kia Cee'd 1.0 T-GDi GT Line: piątkowa uczennica

Nowa Sportage to więcej dynamicznych linii na karoserii oraz obłości wypierających ostre cięcia. Znak rozpoznawczy to przede wszystkim długie i głęboko zachodzące na błotniki reflektory projekcyjne, oddzielone tym razem od grilla. Masywny wlot powietrza o wciąż ewoluującym kształcie "tygrysięgo nosa" zajmuje znaczną część pasa przedniego. Znakiem współczesnych czasów są LED-y do jazdy dziennej oraz diodowe wypełnienie smukłych lamp tylnych, designersko połączonych ze sobą świetlną listwą przebiegającą przez całą klapę. Poza tym, identycznie jak w poprzedniku i każdym typowym SUV-ie, nie brakuje wyraźnie zaznaczonych nadkoli i masy czarnych plastików ochronnych. Lekko opadająca ku tyłowi linia dachu nawiązuje do modelu poprzedniego.

Zabezpieczenia progów, zderzaków i nadkoli mają w sobie więcej walorów wizualnych, niż użytkowych. Spieszę od razu poinformować, że Sportage w wersji 1.7 CRDI 115 KM 2WD to typ asfaltowy, omijający z

daleka teren. Niech nikogo tu nie zmyli wyższy prześwit, bo to auto sprawdzi się co najwyżej na polskich dziurach, wysokich krawężnikach i w trakcie przejazdu przez głębszą kałużę. W przypływie zaufania do pojazdu pokonamy też wzniesienie. Na bardziej śmiałe wyczyny nie pozwoli napęd na przednie koła, na który klienci decydują się najczęściej po przekroczeniu progu dilerckiego salonu.

Sportage 2WD pozbawiona przełajowych umiejętności szybko się podda po zabraniu w teren. W przypadku chęci jeżdżenia po bardziej niepewnym podłożu, lepiej będzie dołożyć pieniądze i wybrać wersję 4WD. Z automatycznie dołączającym się mechanizmem napędu kół tylnych, po wjeździe do lasu uda się przejechać przez dukty, piaszczystą ścieżkę lub płytki bród.

Zobacz też: TEST Kia Optima 1.7 CRDI 7DCT XL: wcale nie egzotyczna

Auto ma dość komfortowe zawieszenie, nie hałasujące na poważniejszych ubytkach w jezdni. Dzięki wielowahaczowej konstrukcji oraz daleko rozstawionym od siebie osi (2670 mm), nierówności są czysto niwelowane. Nowa Sportage wyczuwalnie lepiej prowadzi się od poprzednika, jest zwyczajnie zwinniejsza i szybciej hamuje. To zasługa kilku czynników - niższej masy własnej, precyzyjniejszego układu kierowniczego oraz poprawionych hamulców. Typowo osobowe nastawy pozwalają z dużą dozą pewności przemierzać zakręty, ale już wysoka pozycja za kierownicą i wyżej rozlokowany punkt ciężkości pojazdu, nie pozwalają zapomnieć, że wciąż jedzie się SUV-em. Fani sztywniejszych podwozi znajdą takie w wersji GT Line.

Pozostając w temacie jazdy, czas na kilka spostrzeżeń odnoszących się do układu napędowego. Jak już wspomniałem wyżej, prezentowana Kia to wersja z wysokoprężnym 1.7 CRDI o mocy 115 KM i 280 Nm. Ta turbodoładowana jednostka spełniająca jakżeby inaczej normę ekologiczną EURO 6, nie jest pobudzającym silnikiem. To najślabszy motor w całej gamie, ale nie podstawowy. Na początku oferty cenowej umiejscowiono benzynowe 132-konne 1.6 GDI. Druga znacznie mocniejsza benzyna obdarzona turbodoładowaniem (1.6 T-GDI) dostarcza 177 KM. Wśród diesli jest jeszcze 2.0 CRDI w dwóch wariantach mocy (136 KM i 185 KM) z seryjnym napędem 4WD.

Sprawdź: Kia Optima GT: CENNIK podrasowanego sedana i kombi

Podstawowy diesel o pojemności 1.7 litra wystarcza do sprawnej codziennej jazdy. Nie drażni natrączywym dźwiękiem, a moment obrotowy nie rwie jak szalony. Kultura pracy robi dobre wrażenie, czego nie da się już powiedzieć o osiągnięciach. Model ten nie jest mistrzem sprintów, ale szczerze powiedziawszy wcale nie musi być. Sportage z tym dieslem ma zużywać przyzwoite ilości oleju napędowego, a nie służyć do dynamicznych wyprzedzeń. Suche dane techniczne deklarują czas osiągnięcia pierwszych 100 km/h po upływie 11,5 sekundy. Nie jest to rewelacyjny wynik, choć subiektywne wrażenia z samej jazdy wydają się znacznie lepsze. Auto najchętniej napiera na jezdnię gdy wskazówka obrotomierza przekracza cyfrę 2 na skali. Przy popędzaniu auta z szybkościami większymi niż dopuszczone na polskich autostradach, uda się pojechać z prędkością prawie 180 kmh.

Przenosząca moc na koła przednie 6-biegowa manualna skrzynia działa jak powinna. Nie ma problemu ze znalezieniem odpowiedniego miejsca dla każdego z biegów, a sama długość przełożeń jest odpowiednio dobrana do charakteru silnika. Jeśli zapytacie o skrzynię automatyczną, to informuję, że w

połączeniu z silnikiem 1.7 CRDi nie jest dostępna. Tylko 185-konny diesel ma 6-biegowy automat, a 177-konna benzyna dwusprzęgłową skrzynię 7DCT. Sportage z najmniejszym dieslem nie jest mistrzem sprintów, ale za to nie zajeżdża zbyt często na stacje benzynowe. W bezlitosnych wielkomiejskich warunkach silnik potrzebuje około 7,2 l/100 km. Trasa to mniej więcej 5 litrów ON na "setkę", a średnie mieści się w granicach 6,5 litra. Niskie spalanie w trasie w połączeniu z pełnym 62-litrowym zbiornikiem paliwa, pozwala w trasie przekroczyć dystans nawet 1000 km.

Dłuższa, szersza i jednocześnie niższa - taka jest Sportage numer IV w porównaniu z generacją III. Co więcej, jest też lżejsza i ma mniejszy współczynnik oporu aerodynamicznego, co pozwala zaoszczędzić na paliwie. Rozstaw osi też został przedłużony (+30 mm), a to wpłynęło na wygospodarowanie większej ilości miejsca. Obszerność czuć już w pierwszej styczności z autem. Ponadto zadbano o wygodę, bo przednie siedzenia dają się ustawiać w różnych kierunkach i mają nawet regulowane dwuzakresowo zagłówki. Duża kanapa potrafiąca zmieścić trzy osoby pozwala regulowanym kątem oparcia na dostosowanie do potrzeb podróży.

Czytaj również: TEST Kia Rio 1.4 CRDi L: przyjacielski hatchback

Porównując projekty wnętrza poprzedniej i obecnej Kii Sportage, zaliczanej do klasy niższej średniej, wszystko co trafiło do kabiny jest nowe. Odmieniony wystrój względem poprzednika przeprowadzono od deski rozdzielczej, przez konsolę centralną i na panelach drzwiowych oraz siedzeniach zakończono. Wszystko stało się bardziej wyrafinowane i jednocześnie mocno europejskie. Najlepiej wygląda wersja z dwubarwnymi panelami i jasną tapicerką, która potrafi rozchmurzyć twarz nawet największego przeciwnika koreańskich produktów. Większe wymiary nadwozia przekładają się na wzrost pojemności bagażnika - teraz zamiast 465 litrów kufer zmieści 503 l, a dzięki dwupoziomowej podłodze jest teraz bardziej praktyczny niż poprzednio.

Koreańskiemu producentowi przy budowie nowego Sportage zależało na poprawie funkcjonalności i jakości. O ile to pierwsze się odczuwalnie udało, to w przypadku zastosowanych materiałów nie ma jakiejś dużej różnicy w zestawieniu z poprzednikiem. Wszystko w aucie dobrze spasowano i projekt jest przyjemny dla oka, ale materiały z jakich wykonano znaczną część poszyć to twardy plastik. Kia sprytnie użyła miękkich tworzyw tylko tam gdzie wędrują najczęściej dłonie. Dobrze, że boczki drzwiowe przy podłokietnikach są miękkie, tak samo jak czołowy płat deski. Bardziej umilić życie potrafią jednak różne półki i schowki. Osoby dużo rozmawiające przez telefon odnajdą na liście opcji indukcyjną ładowarkę.

Dowiedz się: Hybrydowa Kia Niro w Polsce - znamy pełny CENNIK nowości

Całość jest prosta, przejrzysta i uporządkowana, ze stonowaną ilością ozdobników. Pierwsze skrzypce na konsoli gra czytelny dotykowy wyświetlacz LCD od systemu audio i nawigacji, kompatybilny z telefonami i tabletami obsługiwany przez oprogramowanie Android i iOS Apple. Przyciski funkcyjne zlokalizowane poniżej, równo zgrupowane, jedno pod drugim ograniczono do minimum, ale bez wyzbycia się tradycyjnego i ładnie wkomponowanego w konsolę panela klimatyzacji. Całość wygląda dobrze i wypada poręcznie w kategorii funkcjonalności. Równie dobre wrażenie robi multifunkcyjna kierownica oraz czytelne i absolutnie nieprzekombinowane analogowe zegary z ekranem komputera między tarczami.

W porównaniu z poprzednikiem wyposażenie stało się znacznie bogatsze i oferuje sporo uciążliwych opcji. Najwięcej zmieniło się jednak pod kątem stosowanych systemów wsparcia czynnego i biernego. Na liście dodatków pojawia się m.in. tempomat, asystent pasa ruchu, monitorowanie martwego pola, rozpoznawanie znaków drogowych, automatyczny system parkowania, system ratunkowy rozpoznający wypadek drogowy i wzywający służby, czy autonomiczny hamulec awaryjny. W wielu sytuacjach gadżety te mogą okazać się nieocenionymi pomocnikami.

Koreańskie samochody popularność w Europie zawdzięczają determinacji Azjatów w unowocześnianiu aut i ich rozsądnie skalkulowanym cenom. Najnowszy Sportage w podstawowym wydaniu S z silnikiem 1.6 GDI o mocy 132 KM, z manualną skrzynią i napędem 2WD, to koszt 75 990 zł. Oferta ta jest jednak tylko sprytnym wabikiem, mającym przyciągnąć uwagę potencjalnego nabywcy. Znacznie bardziej opłaca się dołożyć parę tysięcy złotych i wybrać wyższą odmianę M, która potrafi już zadowolić niezłym wyposażeniem.

Za 81 990 zł (wersja M) klient dostaje: 7-letnią gwarancję fabryczną producenta (lub do przebiegu 150 000 km), klimatyzację manualną z nawiewami na tylne siedzenia, światła do jazdy diennej LED z czujnikiem zmierzchu, elektrykę wszystkich szyb, elektrykę lusterek wraz ze składaniem, skórzane wykończenie kierownicy i drążka zmiany biegów, łączność bluetooth z zestawem głośnomówiącym, tempomat z ogranicznikiem prędkości, zdalne sterowanie centralnym zamkiem, składany kluczyk, alarm obwodowy i immobilizer, radioodtwarzacz CD, MP3 z RDS, port USB, złącze AUX, 6 głośników, felgi aluminiowe 17", relingi dachowe w kolorze oraz sporo elektroniki dbającej o bezpieczeństwo jazdy.

Dowiedz się: Całkiem nowa Kia Rio w sprzedaży na początku 2017 r.

Warto zainteresować się Kia Sportage, bo stopień jej atrakcyjności mocno zależy właśnie m.in. od ceny. Najbardziej konkurencyjne jest Renault Kadjar (od 73 500 zł) i Nissan Qashqai (od 76 900 zł) oraz bliźniaczy Hyundai Tucson (od 75 990 zł). Wyraźnie droższymi autami pozostają natomiast: Mazda CX-5 (od 89 400 zł), Honda CRV (od 95 400 zł) Ford Kuga (od 97 950 zł), Volkswagen Tiguan (od 97 980 zł) czy Toyota RAV4 (od 100 900 zł).

Kia Sportage z pojawieniem się IV generacji nie straciła atrybutów pojazdu typu SUV i godnie zastąpiła poprzednią wersję. Auto daje wysoką pozycję za kierownicą, świetną widoczność, zadowalający komfort i dużo miejsca dla przewożonych osób i bagaży. Do tego kokpit, w którym właściwie każdy kto nie poszukuje auta premium, powinien szybko się odnaleźć i przywyknąć do prowadzenia wyżej zawieszono nad ziemią auta. Wybór silników jest wystarczający, wciąż można podjąć decyzję co do rodzaju napędu, a to wszystko sprawia, że Sportage jest dobrym rozwiązaniem na nasze polskie drogi. To auto wielozadaniowe, konkretne i zdecydowane zarówno na podbój dużych aglomeracji, jak i wąskich wiejskich drózek, na których długo jeszcze mieszkańcy nie doczekają się asfaltu.

Bądź na bieżąco z motoryzacją. Polub nas na Facebooku