



KIA SPORTAGE

## Sėlinantis tigras, tūnantis drakonas

Ketvirtoji „Sportage“ reinkarnacija vėl privalo tapti „Kios“ motina maitintoja KAROLIS JUDEZENTAVIČIUS

**N**et įstabiausio, burnoje tirpstančio patiekalo receptą galima dar šiek tiek patobulinti. Visų mūsų skoniam skirtingi – vieni valgo aštriau, kiti sūriau, vieni teikia pirmenybę egzotiškiems prieskoniams, kiti mėgaujasi natūralaus skonio maistu. Ir nors absoliučiai visiems niekuomet neįtiksi, yra tam tikros aksiomos, kurias pasitelkus gimsta tikri kulinarijos šedevrai.

Būtent tokį šedevrą „Kia“ sukūrė 2010 m. pristatę trečios kartos „Sportage“. Pirkėjams įtiko bemaž viskas: dailių formų kėbulas (ne veltui TG atnaujinta modelį išrinko gražiausiu 2015-ųjų automobiliu), taupūs ir gana pajėgūs varikliai,

gausi įranga, kokybiškas interjeras ir, žinoma, kaina. Šie veiksniai lėmė, kad „Sportage“ tapo populiariausiu „Kios“ modeliu ir dabar sudaro daugiau nei ketvirtadalį visų parduodamų gamintojos automobilių pyrago.

Dizaineriai ir konstruktoriai, kurdami ketvirtos kartos „Sportage“, galėjo rinktis du variantus: arba mėginti dar paskatinti pirkėjams jau įprastą patiekalą, arba, naudojant kiek kitus ingredientus, sukurti atpažįstamą, tačiau neabejotinai naują produktą. Žvelgiant į „Sportage“ nuotraukas, akivaizdu, kad pasirinktas antrasis variantas: kėbulo siluetas panašus, nemažai dizaino sprendimų jau matyta kituose „Kios“ modeliuose, tačiau

### ŽVILGSNIS

#### IŠ ARČIAU



Priekiniai žibintai – su „Bi-Xenon“ technologija. LED diodai skirti tik dienos šviesoms.



„GT Line“ versiją pažinsit iš keturių rūko žibintų ir unikalų 19 colių ratlankių.



Venkite „juoda ir juoda“ interjero kombinaciją – atrodo pigiai ir niūriai.

visi iškart supras, jog prieš akis – naujut naujutėlis modelis. Jis beveik 4 cm ilgesnis (trys iš jų panaudoti ratų bazei padidinti), bet išlaikė tokį pat aukštį ir plotį. Nors matmenys koreguoti nedaug, kėbulo konstrukcija pakeista iš esmės (gamyboje dabar gerokai intensyviau naudojamas itin tvirtas plienas), visiškai atnaujinta pakaba ir salonas.

Bene daugiausia diskusijų kelia „Sportage“ priekinė dalis. Čia pūps naujausias „Kios“ dizaino elementas – „tigro nosies“ priekinės grotelės, kurios dabar atskirtos nuo viršun stumtelėtų iškilių žibintų. Toks nosies dizainas dailiai atrodo kituose „Kios“ modeliuose, bet mes vis dar nesame tikri, ar sprendimas jį pritaikyti „Sportage“ buvo saliamoniškas. Žvelgiant tiesiai iš priekio, automobilis primena nustebusį varliagyvį. Jei labai smarkiai prisimerksit, galėsit įžvelgti net ir „Macan“ bruožų, tačiau tai greičiau priekaištas „Porsche“, o ne pagyros „Kia“.

Aišku, sėdėdami viduje, to kontroversiško priekio nematysit. Išorės dizaino nuodėmės, kad ir kokios jos būtų, su kauptu atperka interjeras, kuris yra lyg sumažinta septynviečio „Sorento“ versija. Jei tikėtės X3 ar Q5 lygio prabangos ir medžiagų kokybės, skaudžiai nusivilsit, ta-



### KAS SLYPI VIDUJE

- 1 Už muziką atsakinga JBL garso sistema su tyrų skambesį suteikiančia „Clari-Fi“ technologija.
- 2 Gamintoja žada, kad navigacijos žemėlapius nemokamai atnaujins 7 metus.
- 3 Norit tokio vairo ir aliumininių pedalių? Teks rinktis sportišką „GT Line“ versiją.
- 4 Šalia klimato kontrolės ratukų nerodoma pasirinkta salono temperatūra. Nepatogu.
- 5 Prietaisų skydelis apsimeta esąs aptrauktas oda. Čia tik minkštas plastikas.

### KONKURENTAS



HYUNDAI TUCSON

Didžiausiu „Sportage“ konkurentu gali tapti jo brolis dvynys. Pora tūkstančių eurų brangesnis, tačiau santūresnio dizaino.

### NUOSPRENDIS

„Kia“ sėkmės recepto nesugadino. „Sportage“ patiekalas dabar – dar skanesnis.

7 / 10

čiau „Sportage“ salone neraset nieko, kas ižeistų jumyse slypintį estetą. Priklausomai nuo versijos, gausit odines šildomas ir vėdinamas sėdynes, aiškų ir ryškų, lengvai valdomą 7 arba 8 colių jutiklinį ekraną su „TomTom“ navigacija, kur kas solidnesnio dizaino centrinę konsolę, belaidę išmaniojo telefono įkrovimo technologiją ir elektra valdomą bagažinės dangtį.

„Kia“ nepamiršo ir jūsų saugumo – čia įdiegta žioplus gelbėjanti automatinė avarinio stabdymo sistema, automobilis pats gali išsilaikyti esamoje eismo juostoje (vairo visiškai paleisti vis dar negalima), perspėja apie aklojoje zonoje esančias transporto priemones, atpažįsta greitį ribojančius kelio ženklus ir gali pats prie šaligatvio prisiparkuoti lygiagrečiai ar statmenai.

Pasirinkę „GT Line“ modifikaciją, kurią lengviausia atskirti iš keturis ledo kubelius primenančių rūko žibintų, rankose galėsit spausti perforuota oda apvilktą D formos vairą, panašų į tą, kuris montuojamas „Ceed GT“ karštajame hečbeke.

Vairas – ne vienintelis „Sportage“ ir greičiausia korėjietiška hečbeką siejantis komponentas. Naujajame „Kios“ SUV pirmą kartą montuojamas turbininis benzininis variklis – deforsuota GT 1,6 litro agregato versija. Jis pasiekia 177 AG bei 265 Nm ir gali būti poruojamas su dar viena naujiena – automatinė dviejų sankabų

7 pavarų DCT transmisija. Regis, tobula pora: taupus, tylus, galingas variklis ir tolygiai bei efektyviai veikiantis pavarų dėžė. Tačiau ėmus energingiau minkyti greičio pedalą, ima lįsti nemalonus smulkmenos, transmisija pradeda akivaizdžiai vėluoti, ir, kai galiausiai suima save į rankas ir susizgrimba perjungti dviem ar trimis pavaromis žemyn, į aukštų sukčių zoną pasiūstas motoras žviegia lyg skersti vedama kiaulė. Laimė, variklio įvaizdį išgelbsti mechaninė dėžė, siūloma tiek su priekiniais, tiek su visais varančiaisiais ratais (DCT transmisija poruojama tik su VVR sistema). Silpniausias 1,6 litro atmosferinis motoras tiks tik patiems neišrankiausiems – jam trūksta energingumo ir traukos. Norit galios ir taupumo? Jūsų paslaugoms – gerokai atnaujintas 2 litrų 186 AG ir 400 Nm dyzelis. Šis motoras išsprendė pagrindinę pirmtako problemą ir dabar kur kas mažiau triukšmauja, o traukos nepritrūksit jokiais aplinkybėmis.

Dar vienas sveikintinas ir maloniai stebinantis aspektas – puiki „Sportage“ garso izoliacija. Didžiausiu leistinu greičiu lekiant magistralėmis, protarpiais pasigirsta tik nuo statramsčių kylantys vėjo šuorai, o variklio ir padangų skleidžiamas triukšmas į saloną beveik neprasibrauna. Tiesą sakant, čia taip tylu, kad, benzininiam motorui dirbant laisvąja eiga, porą sykių pamatėm, jog jis išjungtas.

Naujasis „Sportage“ bus šiek brangesnis už trečios kartos atstovą – bazinės versijos kaina ūgtelėjo tūkstančių eurų ir siekia 17 990, o brangiausia modifikacija „GT Line TX“ su visa įmanoma įranga, galinčiausiu dyzeliniu motoru, VVR pavara ir automatinė transmisija kišenę paplonins net 35 490 europietiškos valiutos vienetų. Tačiau, įvertinus kokybinį ir kiekybinį važiavimo komforto, įrangos gausos šuolį, toks kainų kilstelėjimas neatrodo nepagrįstas. Nereikia pamiršti, kad gamintojos atstovai jūsų pirkinio rūpinis net 7 metus – tiek galioja oficiali garantija.

SPECIFIKACIJA 1591 cm<sup>3</sup>, 4 cil. turbininis benzininis, VVR 177 AG, 265 Nm, 7,5 l/100 km, 175 g/km CO<sub>2</sub> 0–100 km/val. per 9,1 s, 201 km/val. 1534 kg 27 490 €