

TÜKRÖM, TÜKRÖM



ELKÖVETKEZENDŐ LAPSZÁMAINKBAN FORMABONTÓ KÖRKÉPEKKEL JELENTKEZÜNK MAJD, AMI ELSŐSORBAN ARRA HIVATOTT, HOGY MEGMUTASSA, A HONI PIACON KAPHATÓ MÁRKÁK ÉS TÍPUSOK MILYEN FOGADTATÁSRA TALÁLTAK, MIUTÁN LEHULLOTT RÓLUK A PIROS LEPEL. RENDHAGYÓ „TARTÓS TESZTÜNK” AZ ELADÓI, VÁSÁRLÓI ÉS SZERVIZTAPASZTALATOKAT IGYEKSZIK MAJD CSOKORBA SZEDNI.

Lejegyezte: Barna András, lefotózta: Posztós Csaba / www.photomania.hu

Az első delikvensünk az új KIA Sportage, aminek jószerivel még éppen ég az első gyertyája a honi forgalmazásának tortáján. Úgy tűnik, a teljesen áttervezett szabadidő-autó egy igazi kulcsfigura lett a koreai autógyártó palettáján.

LÉPTÉKEK

A KIA európai sikerét kétségtelenül a Ceed taposta ki, aminek farvizén immáron számos „sikersztori” született, és a márka reneszánsza immáron két szá-

zalek piaci részesedést is jelent az öreg kontinensen. Az EU 12 milliós újautó-piacának öt százalékát teszik ki a szabadidő-autók, és az elemzők szerint ez az előremutató tendencia még egy jó ideig nem fog megállni. **Jóllehet mi, magyarok elvarázsolt kis sziget vagyunk földrészünk eladási statisztikájában, de a Sportage esetében a darabszámhiány minket is sújt.** [Jelenleg az autót Európában kizárólag egy helyen, Szlovákiában gyártják.] A Jász-Plasztik Kft. munkatársa szerint az autó

egyetlen „tipushibája”, hogy 4-6 hónapot kell rá várni.

KIS KRONOLÓGIA

Bizonyára sokaknak az új Sportage jelenti a modell debütálását, mert korábban elmentek mellette az utcán, pedig a márka csaknem tízéves múltra tekint vissza, hiszen az első KIA SUV gyártását 1993-ban kezdték meg. Anno még Mazda-alapokra épült, de két további fejlesztése már az egyenes ági

A TULAJDONOS VÉLEMÉNYE

Ez a harmadik KIA, pontosabban a harmadik Sportage, amit nyúzok. A mostani Sportage korábbi verzióit is hajtottam, és azt kell mondjam, klasszisokat fejlődött a típus. Az első, illetve a második generáció között is már volt jelentős különbség, de mégsem volt akkora változás, mint a mostaninál.

Igaz, a korábbi verzióinál is már az automatikára volt bízva az összekerekhajtás, azonban Ennél az új modellnél – mint minden más – ez is precízebben működik. Számomra ez volt a legszembetűnőbb, amit a „lábammal” észrevettem.

A motorja kifejezetten csendes, 130 km/óránál sem kell felemelnem a hangomat, ha beszélgetek, és az ülései hosszabb távon is kényelmesek. A családi nyaralás alkalmával azért megfontoltan kell csomagolni, mert a rakter nem gigantikus, viszont az alatta kialakított rekeszek számos apróságot elnyelnek, és ez sokat javít a dolgon. Egyetlen negatívuma talán a kupeszerrű alakjának köszönhető, mivel tolatáskor némileg korlátozott a kilátás, bár azt gondolom, hogy ez nem Sportage hibája, hanem a formaviláge, de ezért a kis szépséghiba miatt szívesen szenvedek.



A raktere pestiesen mondvá határeset, de a csomagter alatti rekeszek jól használhatóak

ÚJ KIA SPORTAGE



Az első év mérlege nem hozott ki komolyabb tipushibákat



rokonnal, a Hyundaiakkal együtt tör-félt, és ez a festvéri kapcsolat ma is töretlen.

ÉRVEK ÉS ERÉNYEK

A Sportage harmadik generációja szinte köszönő viszonyban sincsen a típus előző periódusával. A korábbi széria inkább idézte a dzsipekre jellemző robusztus és szögletes formavilágot, semmint a városi terepjárókra jellemző feelinget. Igaz, akkortájt még az elvárások is mások voltak, éppen ezért nem sok gondot fordítottak az utastér kényeztető mivoltára. Az új Sportage kétségtelenül egy másik dimenzió, sokkal jobb futóművel, menetdinamikával. Az eladási tapasztalatok szerint sok más erénye mellett jó ár-érték arányt képvisel. Az egyik legke-

resettebb az 1,7 literes dízel front-hajtásos konfigurációja, ami metálfényezéssel és rendkívül gazdag felszereltséggel 6 millió forintban már megáll. De aki nincsen oda a dízelért, az választhatja az 1,6-os benzineszt is ebben az árkategóriában. A kereskedői tapasztalatok szerint a nagyobb, kétezres dízelmotorral szerelt változatot, illetve az ehhez illesztett 4x4-es hajtásképletet azok részesítik előnyben, akik életvitelüknél vagy munkájuknál fogva ki tudják használni az összkerekhajtás előnyeit. Ez a verzió szinte minden extrával 8 millióba kerül.

MÉRLEG

Az új Sportage elmúlt egy évének számadása mindenképpen pozitív. Jellemzően jók a visszajelzések, a legkeresettebb az 1,7-es dí-

zelerőforrással szerelt, aminek a fogyasztása 5,8-6 liter közötti. A megkérdezett márkakereskedésben elmondták, hogy a magánvásárlók mellett jelentős a flottában értékesített Sportage-ek száma, ami a korábban említett jó ár-érték aránnyal is összefügg, de nem elhanyagolható a kedvező fenntartási költsé-

ge sem. A benzines változatoknál a 20, míg a dízelnél a 30 ezres szervizperiódusok alatt eddig csak a kötelező „ujjgyakorlatokat” kellett végrehajtani, olaj-, illetve szűrőcserét. A Jász-Plasztik által kezelt magánvásárlói forgalomban eladott, valamint a 10-12 flottában értékesített Sportage-eknél sem-

milyen típus-, illetve konstrukciós hiba nem jelentkezett. Térségtől függően az ilyen alapszerviz díja 40 ezer forint.

A kereskedői tapasztalatok egyik érdekessége, hogy számos alkalommal C osztályú Mercedesből, 5-ös BMW-ből ültek át a Sportage-be, ami fémjelzi a modell elismertségét, és azt is, hogy

A legkeresettebb az 1,7-es dízelváltozat, fogyasztása átlagosan 6 liter körül



a KIA új üdvöskéje, ha rést nem is vág presztízmárkák piacán, de egy-két bosszús pillanatot mindenképpen okozhat nekik.

AZ ÚJ SPORTAGE NÉPSZERŰSÉGE NEHEZEN ELÉGÍTI KI A PIACI IGÉNYKET, A VÁRAKOZÁSI IDŐ 4-6 HÓNAP



Trendi a „farosszéria”, ami jól fémjelzi, hogy a KIA ma már Európának is autót gyárt

Modell	Karbantartás				Garancia						
	Motor	Tüzelőanyag	Futásteljesítmény	Idő	Általános	Audio	Fényezési	Átrozsdásodási	Akkumulátor	Alkatrészt	Kopó-forgó alk.
Sportage (SL)	1,6	benzin	30 000	2 év*	7 év/150 000 km	3 év/100 000 km	5 év/150 000 km	12 év/UL	2 év/UL	2 év/UL	2 év/UL
	1,7	dízel	30 000	2 év							
	2,0	benzin	30 000	2 év**							
	2,0	dízel	30 000	2 év							
Sorento (XM)	2,0	dízel	20 000	1 év	7 év/150 000 km	3 év/100 000 km	5 év/UL	12 év/UL	2 év/UL	2 év/UL	2 év/UL
	2,2	dízel	20 000	1 év							
	2,4	benzin	15 000	1 év							

A kereskedelmi használatú járművekre a fentiekől eltérő periódusok vonatkoznak! A karbantartási ciklusoktól megengedett maximális eltérés: 1000 km vagy 1 hónap! Az első 3 év km-korlátozás nélküli.

* karbantartás 2 évente, de motorolaj- és olajszűrőcseré csak hosszú élettartamú szűrővel! Hagyományos szűrővel évente vagy 30 000 km-enként!

** karbantartás 2 évente, de motorolaj- és olajszűrőcseré évente vagy 30 000 km-enként! UL - kilométer-korlátozás nélkül