



# Viisaastak kolme aastaga!

Kui 1990. aastatel panid Kia püüdlused Euroopas n-ö vanu tegijaid muigama, siis iga järgmise põlvkonnaga on tehtud silmapaistvalt suur arenguhüpe ja jõutud nüüdseks tasemele, millele väärika vastuse andmiseks tuleb kõigil end tõsiselt kokku võtta.

**A**lles 1980. aastate teises pooles taas autosid - ja esialgu alles Fordide-Mazdade kloon - valmistama hakanud Kia on praeguseks koostöös Hyundaiaga tõusnud maailma suuruselt neljandaks autotootjaks.

Kiiret edulugu ja Lõuna-Korea autotööstuse arengut illustreerivad ehedalt ka piltidele koondatud nelja põlvkonna Kia Sportage'id. Kui esimene Sportage põhines veel Mazda tehnikal, nägi nii seest kui ka väljast äärmiselt aasiapärase välja ning sai sageli (ja teenitult) üsna üleoleva suhtumise osaliseks, siis järgmiste mudelipõlvkondadega läheneti muu maailma standarditele ja hakati pakkuma autosid, mis konkurentidel naerutuju võttis.

Tugevasti on muutunud ka Sportage'i iseloom. Kuigi seda turustati kohe alguses kui linnadžiipi, oli esimene Sportage tehtud raa-



Läbi nelja põlvkonna on aina kasvanud nii Sportage ise kui ka tema müüginumbrid ja maine.

mile ja sel oli lülitatav nelikvedu ning aeglusti nagu tõelisel maastikuautil. Järgmine põlvkond muutus pehmemaks ja sõiduautolikumaks, ent nüüd on jõutud vaata et luksuse piirimaile.

Linnadžiipide võidukäigu ning Kia enese progressiga on kaasas käinud ka müügiedu:

kui esimese põlvkonna Sportage'i müüdi Euroopas 84 000 eksemplari, siis järgmist peaaegu poole rohkem ehk 147 000 ning äsja välja vahetatud kolmandat põlvkonda juba 449 000.

MARGUS PIPAR

## Sportage'i kolmas põlvkond

Tootmisaastad ▶ 2010–2016

Mootorid ▶ 115–184 hj

Hind ▶ 13 000–22 000 eurot

## Sportage'i teine põlvkond

Tootmisaastad ▶ 2004–2010

Mootorid ▶ 112–175 hj

Hind ▶ 4800–7100 eurot

## Sportage'i esimene põlvkond

Tootmisaastad ▶ 1993–2002

Mootorid ▶ 63–128 hj

Hind ▶ 600–2600 eurot

## Sportage'i neljas põlvkond

Tootmisaastad ▶ alates 2016

Mootorid ▶ 115–185 hj

Hind ▶ alates 17 990 eurost



# Rabe start

**1991. AASTAL KOOS** Sephiaga Tokyo autonäitusel esitletud Sportage oli mitmes mõttes „esimene” või siis peaaegu esimene. Kindlasti oli see Kia esimene nelikveoline mudel ning esimene nelikveoline Lõuna-Korea auto, mida hakati Euroopas müüma. Kia väidab, et ühtlasi tutvustasid just nemad esimesena maailmale linnadžiibi kontseptsiooni. See võib isegi tõsi olla, et Sportage'i turustati esimesena kui linnadžiipi, kuid sarnaseid autosid oli siiski tehtud tunduvalt varem. Näiteks võib tuua kas või Suzuki Vitara.

Müügile tuli Sportage 1993. aastal. Tegu oli paljus Mazda tehnikal (muu hulgas on see suguluses väikebussi Bongoga) põhineva autoga, mida müüdi Euroopas väga konkurentsivõimelise hinnaga. Eestis läks see üsna edukalt kaubaks ja Kia kiidab oma pressimaterjalides, et kodumaalt väljaspool sujus müük üleüldse väga hästi. Esialgsele valikule, mille hulka kuulus ka kolmeukseline lahtine mudel, lisandusid peagi diiselmootorid ning viieukseline sama telgede vahega, kuid 32 sentimeetrit pikem versioon.

Soodsa hinna kõrval kiideti omal ajal Sportage'i ka üsna tublide maastikusõiduomaduste eest. See põlvkond on erinevalt järgmistest mudelitest ehitatud raamile ning sel on nii kangist sisselülitatav nelikvedu kui ka aeglusti. Leiti aga ka laiduväärset, näiteks pidurid, vedrustusmugavus, aeglane rool, suur kütusekulu ja kesine kvaliteet. Kriitikat võib praegugi üsna hästi mõista. Näiteks tagumisel istmel on jalaruumi vaid lastele, vedrustus raputab tugevalt ja pentsikus sisedisainis on rohkelt kasutatud „puitsisu”, tegelikult siis õhukest, nagisevat ja mänguasjalikult odavat plasti.

Samas on aknapinnad suured, istmed koduselt mõnusa põlstriga ning pöördering vaid 10,6 meetrit. Iseloomu ja omapära sel autol igal juhul jagub. Üks meie toimetuse väärrikas liige tõttas pärast pildistamist ja proovimist kohe kuulutuseportaalis esimese põlvkonna Sportage'ide müügikuulutusi otsima! Hiljem, tõsi küll, läks suurem ostuisu üle.

## Kia Sportage, 1995

**Mootor** ▶ 2,0 l R-4 **Võimsus** ▶ 94 kW (128 hj) **Pöördemoment** ▶ 175 Nm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 3760/1730/1650 mm **Tühimass** ▶ 1483 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 14,7 s **Tippkiirus** ▶ 166 km/h **Kütusekulu** ▶ 90/120/linn 8,5/11,9/13 l / 100 km



Isikupärast ei saa rääkida, kui "puitsisu" just välja arvata.

## Huvitav fakt:

Euroopa turule valmistati seda Sportage'i paari aasta vältel Saksamaal Karmanni tehases.



Tagumine iste on kõrgel ja jalaruumi vähe.



Kaheliitrine bensiinimootor annab asjaliku dünaamika.



Enne tagaluugi avamist tuleb eest pöörata varurattahoidik.



Teistest maastikuautolikum: vaid esimesel Sportagel on aeglusti.



Pakiruumi põhja alt leiab panipaigad.

# Koostöös Hyundaiaga

**PÄRAST PAARIAASTAST PAUSI** tulid Kia ja selleks ajaks suure osa Kiast omandanud Hyundai välja ühise linnadžiibi paariga Sportage ja Tucson. Valminud Mazdast-Fordist sõltumata Hyundai Coupega samale põhjale, oli tegu varasemast põhimõtteliselt erineva autoga. Suurt muutust põhjendas Kia vajadusega vastata paremini nimele Sportage, mis tuleneb kombinatsioonist Sports ja Masstige ja mille all mõeldakse taskukohase hinnaga kvaliteetset kaupa.

Kõige olulisemana oli Sportage nüüd kandekerega ning märksa sõiduautolikum. Samuti ka palju suurem - ligi poole meetri võrra pikem - ja ruumikam. Kvaliteetki paranes tublisti: uue auto sõiduproovides ei räägitud enam sõitjateruumi lipendavatest detailidest või kesisest koostetööst.

Mootorivalikus oli endiselt reasneljane kaheliitrine bensiinimootor, kuid lisandusid 2,7liitrine V-6 (hirmus janune) ja moodne diiseli.

Praeguseks juba täiesti tavalise praktika kohaselt pakuti lihtsamaid versioone ainult esiveoga ning nelikvedugi oli lülitatav: tagumised rattad hakkasid tööle siis, kui eesmisel läbi libisesid. Küll aga oli ja on Sportage'i eeliseks mitme rivaali ees nelikveo lukustamise võimalus: nupukeeramise peale jaotatakse veojõudu järgalt suhtes 50 : 50.

Praegu tundub see Sportage nii oma uemate sugulaste kui tegelikult ka samaaegsete konkurentide kõrval veel üsna lihtne. Seda nii sisematerjalide kui ka -kujutuse poolest. Rool on veidi tuim ja aeglane ning käigu vahetus ebatäpne, ent muus osas pole sõiduomadustele enam suurt midagi ette heita, see Sportage kiirendab, pidurdab, vedrustab igati hästi. Kehval teel on see auto meeldivalt mugav.



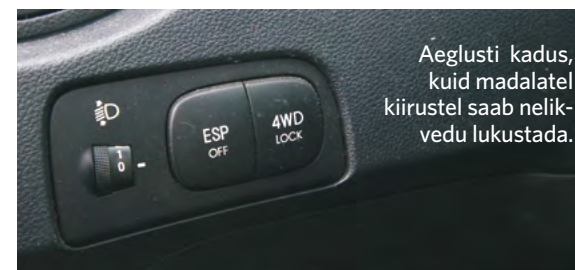
Materjalid ja disain on viisakamad, aga mitte veel tipus.



Levinud on nii kaheliitrine bensiinimootor kui ka diiseli.



Sel mudelil saab tagaklaasi avada.



Aeglusti kadus, kuid madalatel kiirustel saab nelikvedu lukustada.

## Kia Sportage, 2006

**Mootor** ▶ 2,0 l R-4 **Võimsus** ▶ 104 kW (142 hj) **Pöördemoment** ▶ 184 Nm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4350/1800/1700 mm **Tühimass** ▶ 1623 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 11,3 s **Tippkiirus** ▶ 174 km/h **Kütusekulu** ▶ 1/m/k 10,6/6,8/8,2 l / 100 km

## Huvitav fakt:

Kia oli esimene autotootja, kes hakkas 2006. aastal pakkuma seitsmeaastast garantiid: esialgu uuele Cee'dile, hiljem ka teistele mudelitele.



Tõeline edasiminek: teise põlvkonna tagumine iste on ruumikas.





# Keskpärasusest välja

**KUIGI NIME POOLEST** endiselt Korea auto, muutus kolmanda põlvkonna Sportage väga euroopalikuks. See kujustati eurooplasele peadisaineri käe all Saksamaal ning valmistati Slovakkias. Tehasesiselt kasutati „kolmanda” Sportage’i juures lisandina tähte R, mis tähistas revolutsiooni.

R-Sportage sai eelkäijatest ruumikam, turvalisem, paremate mootoritega (eriti uhke on Kia 184hobujõulise diisli üle) ning, mis samuti väga oluline, linnadžiibi kohta erakordselt ilus. Küllap on ka müügiühe taga suuresti just auhindadega pärjatud disain. Nimelt kasvasid selle põlvkonnaga Sportage’i müüginumbrid Euroopas enam kui kolmekordseks. Eelmise aasta lõpu seisuga oli seda müüdnud peaaegu 450 000 eksemplari, ühtlasi oli Sportage Kia valikus kõige edukam mudel.

Tuleb siiski tõdeda, et uhkel disainil on varjukülgi, näiteks kitsavõitu aknad, mis piiravad väljavaadet, ning samuti järgnevale mudelile pandud koorem: mõistagi oodati sellestki silmapistvalt kaunist autot.

Kuigi kolmanda põlvkonna Sportage’id olid algusest peale väga head, täiustati mudelit jooksvalt peaaegu igal aastal. Lihviti disaini, paranes müra- ja vibratsioonivastane varustus jne. Muide, Kia pakkus oma klassis uuenduslikku varustust, näiteks ventilatsioonivahendeid, tagumisi istmesoojendusi, nupust muudetava jäikusega roolisüsteemi jms. Sarnaselt eelkäijaga on valikus nii esi- kui ka nelikveoga mudelid.

Sõidus on Sportage R varasemast märksa konkreetsem, diiselmootor on tugev ja vaikne, muutudes kuuldavaks alles järsematel kiirendustel. Kokkuvõttes jätab see Sportage

## Huvitav fakt:

Selle Kia kujustas endine Audi disainer Peter Schreyer, kelle käetöö on ka näiteks Audi TT. Neljanda põlvkonna juures ta enam tegev ei olnud, küll aga kujustas hoopis Sportage’i sõsarmudeli Tucsoni.

## Kia Sportage, 2011

**Mootor** ▶ 2,0 l R-4 diisel **Võimsus** ▶ 100 kW (136 hj) **Pöördemoment** ▶ 319 Nm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4440/1855/1645 mm **Tühimass** ▶ 1787 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 12,1 s **Tippkiirus** ▶ 181 km/h **Kütusekulu** ▶ l/m/k 8,9/5,9/7 l / 100 km



Diiselmootor ja automaatkäigukast sobivad hästi kokku.



Ruumipuudust pole, aga kitsad aknad ahistavad.



Nahksisust roolisoojendusele: varustusepuudust pole.



Diislid pakuvad paremat dünaamikat ja kütusekulu.



Sportlik disain võib eksitada: tegelikult on Sportage praktiline.

Nelikvedu sarnaneb eelkäija omale.

# Kõrged ootused

**KIA TUNNISTAB, ET** eelmise põlvkonna edu taustal tuli uue mudeliga erakordselt palju vaeva näha. Peale tarbijate kõrgele upitatud ootuste pidi arvestama sellega, et ega konkurendidki maga. Kui linnadžiipide turg kasvab maailmas igal aastal umbes viis protsenti ning sööb jõuliselt mitme teise autoklassi müüginumbreid, pole imestada, et kõik sellesse tohutult panustavad.

Neljanda põlvkonnaga enam n-õ otsast peale uut autot ei tehtud, eelkäijaga on sel mõndagi ühist. Küll aga kulutati rohkelt energiat mõne põhisuuna arendamiseks. Silmnähtavalt on parandatud sisematerjalide kvaliteeti, väljavaade juhikohalt on parem, müra- ja vibratsioonivastane varustus tihedam ja moodsaid lisasid - nagu praegusel ajal uutel mudelitel ikka - külluslikult.

## Huvitav fakt:

Sportage on igati mõistliku hinnaga, aga enam mitte odav: kui 2010. aastal algasid eelmise põlvkonna hinnad umbes 16 600 eurost (samuti esivedu ja 1,6liitrine mootor), siis nüüd 18 000 eurost, kahe-liitrise diisliga tippmudel maksis u 30 000 eurot, nüüd aga u 35 500 eurot.

Liikumise hakates saab väga kiiresti selgeks veel üks oluline ja mõneti üllatav aspekt. Nimelt töötavad neljanda põlvkonna Sportage’i vedrustus ja eriti roolisüsteem lausa ootamatult hästi. Auto polekski nagu maastikule suunatud, vaid pigem meenutab head sedaani... Seepärast hindame uut Sportage’i linnadžiipide hulgas juhi jaoks kui just mitte kõige nauditavamaks, siis kindlasti üheks nauditavamatest autodest!

Kui eelnevale kiitusele liita veel uue 1,6liitrise turbomootori jõulisus ning topeltsiduriga automaatse käigukasti nobe töö, võib lõpptulemust pidada päris peaaegu ainult kiidusõnade vääriliseks. Miks peaaegu? Disaini, ja just esiosa disaini hinnates jääme kõhklevale seisukohale ning kui valima peaks, annaksime hääle silmaga pilgutamata eelkäijale.



Mugavust on varasemast enam, müra märksa vähem.



Pakiruumi on veelgi ruumi juurde leitud.



GT-Line tippversioonide disain on edavam.

## Kia Sportage, 2016

**Mootor** ▶ 1,6 l R-4 **Võimsus** ▶ 130 kW (177 hj) **Pöördemoment** ▶ 265 Nm **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 4480/1855/1635 mm **Tühimass** ▶ 1779 kg **Aeg 0-100 km/h** ▶ 9,1 s **Tippkiirus** ▶ 201 km/h **Kütusekulu** ▶ l/m/k 9,2/6,5/7,5 l / 100 km



Uue mudeli esiosa disain ühtlustati teiste Kiade omaga.



Ja samuti tagumisele istmele, lisaks saab seljatoe kallet muuta.



Maiuspala: 1,6liitrine turbomootor.

