Kia Seltos jõudis Euroopasse, Sportagele ebamugavalt lähedale

4 kuud tagasi - 12.07.2026 Autor: Marko Habicht

Kia Seltos on Euroopas uus nimi, kuigi mujal maailmas on mudel juba hästi tuntud. Kia enda sõnul on see margi teine enim müüdud mudel. Nüüd jõuab siia teine põlvkond, mis on ehitatud uuele platvormile, seadistatud Euroopa teede jaoks ning täidetud üsna värske tehnikaga.

Paberil paigutub Seltos kuhugi Niro ja Sportage'i vahele. Tegelikkuses on piir hägusam, sest suurem Sportage maksab Eestis üsna sarnast hinda. See ei tee Seltosest halba autot, kuid paneb ostja üsna kiiresti kalkulaatori järele haarama.

Frankfurdis toimunud Euroopa esitlusel sai proovida erineva varustuse ja käigukastiga bensiinimootoriga autosid. Autobahn andis võimaluse kontrollida ka seda, kuidas Seltos käitub kiirustel, mida Eestis saab legaalselt proovida peamiselt mängukonsooliga.



Mõõtudelt kompaktne, aga mitte väike

Seltos on 4430 mm pikk, 1830 mm lai ja 1600 mm kõrge. Teljevahe on 2690 mm ning pakiruumi mahub Kia andmetel 536 liitrit.

See tähendab, et Seltos sihib mõõtudelt selgelt pereautosid. Linnas ei tundu see ülemäära suur, kuid pakiruumi ja tagaistmele jagub ruumi igapäevaseks kasutamiseks piisavalt. Tagaistmete seljatugesid saab kallutada ning pakiruumi põrandat kahele kõrgusele seada.

Väljast on Seltos äratuntavalt tänapäevane Kia. Kandilised vormid, püstine nina, tähekaardimotiiviga tuled ja keresse peidetud uksekäepidemed annavad autole üsna brändile omase välimuse. GT-Line lisab sportlikumaid detaile, X-Line üritab jätta seikluslikumat muljet.

Kumbki ei muuda Seltost sportautoks ega päris maasturiks. Tegu on ikkagi linnamaasturiga, mis peab välja nägema jõulisemalt atraktiivne, kui tema tavapärane tööpäev tegelikult nõuab.



Kia Seltos salongivaade

Salong on moodne, aga pikk inimene peab valima varustust

Olenevalt varustusest ühendab pikk ekraanipaneel 12,3-tollise näidikuploki, 5,3-tollise kliimaseadme ekraani ja 12,3-tollise keskekraani. Lisaks pakutakse digivõtit, 360-kraadist kaamerat, esiklaasinäidikut, juhtmevaba telefoniühendust ja tervet nimekirja juhiabisid.

Salongi üldmulje on kaasaegne ja üsna selge. Kia ei ole kõiki funktsioone ühe puuteekraani sisse matnud ning tavalisemate toimingute jaoks on alles ka päris nupud. Seda võiks pidada iseenesestmõistetavaks, kuid autotööstuses ei maksa praegu midagi iseenesestmõistetavaks pidada.

Pikema juhi jaoks pole Seltoses siiski ülemäära palju varuruumi. Auto ei ole otseselt kitsas, kuid kahemeetrise inimese ümber ei jää õhku raisata.

Panoraamkatus teeb salongi mõnusalt valgeks ja avaraks. Samal ajal võtab selle mehhanism laest märgatava tüki ära. Keskmist kasvu sõitjale on klaaskatus tore lisa. Pikemale inimesele võib tavaline plekk-katus osutuda praktilisemaks.

Proovisõidupäeval sai üsna selgeks see, et uues Niros on nii juhil kui tagareas reisijatel märkimisväärselt rohkem ruumi, kui ägedama imagoga Seltoses.



Soodsama varustuse istmed on lamedamad ja on trossiga käigukast.

Odavama varustuse istmed olid mugavamad

Seltose istmed tõestavad üsna hästi, et kallim ei tähenda alati paremat.

Madalama varustustaseme istmed on madalamad, pehmemad ja natuke kušeti moodi. Need ei näe eriti sportlikud välja, kuid istuda on mugav. Pikema sõidu järel oli just lihtsam iste see, kuhu oleks tahtnud tagasi minna.

Kallima varustuse sportistmete küljepolster on järsk ja kõva. Keskmist kasvu inimese hoiab see ilmselt kenasti paigal. Pikema või laiema inimese puhul hakkab serv üsna kiiresti soonima.

See oleks mõistetavam autos, mis päriselt kurve ründama sunnib. Seltose põhiiseloom on aga rahulik ja mugav. Auto ise ei kutsu sind ringrajale, kuid iste käitub nii, nagu kohe algaks kvalifikatsioon.



Porsche mahub kenasti tahavaatepeeglisse

180 hobujõudu on piisavalt

Bensiinimootoriga Seltos kasutab 1,6-liitrist turbomootorit, mis arendab 180 hj ja 265 Nm. Valikus on kuuekäiguline manuaalkast või seitsmekäiguline topeltsiduriga automaat. Saadaval on esi- ja mehaaniline nelikvedu. Sõitsime baasvarustuses, automaatkastiga, esiveolise autoga, ning juba selles paketis on üsna segane, millest siis väiksema raha eest ilma jääb.

180 hobujõudu liigutab autot täiesti veenvalt. Kiirendusest puudust ei teki ning möödasõidud ei vaja pikemat planeerimist.

Saksamaa kiirteel sai proovitud ka 200 km/h lähedale ulatuvat tempot. Auto püsib sirgelt ning üldine tunne jääb rahulikuks. Seega praktiline, kuigi Eestis üsna kasutu teadmine: Seltosega saab 200 km/h juures täiesti normaalselt sõita. Great success.

Sportauto see siiski ei ole. Vedrustus on häälestatud mugavusele, kere kaldub kiiremates kurvides ning rool annab teest tagasi pigem üldise kokkuvõtte kui detailse protokolli.

Igapäevasõidus on see pigem eelis. Seltos ei nõua juhilt tähelepanu ega ürita igast ringteest elamust teha. Ta liigub rahulikult, etteaimatavalt ja piisavalt kiiresti.

Trossiga käiguvalits või elektrooniline lahendus

Odavama varustuse automaatversioonil on trossiga ühendatud käiguvalits. Liigutus on selge ja konkreetne ning käega saab hästi aru, milline käik valitud on.

Kallimal versioonil kasutatakse elektroonilist lahendust. See näeb moodsam välja ja võtab vähem ruumi. Kõige selgem praktiline eelis tuleb välja auto seiskamisel, sest süsteem lülitab käigukasti automaatselt parkimisasendisse.



Hübriid toob elektrilise nelikveo

Hiljem lisandub Seltosele hübriid. Esiveoline versioon arendab 154 hj ning elektrilise nelikveoga e-AWD mudel 178 hj.

Edevamal hübriidil liiguvad esirattad sisepõlemismootori ja jõuülekande abil, tagasilda veab aga eraldi elektrimootor.

Sarnast põhimõtet kasutatakse mitmel Dacia, Toyota, Renault’ ja Opeli mudelil. Kardaani pole vaja ning elektroonika saab tagarataste abi kiiresti rakendada.

Hübriidi aku on elektriautoga võrreldes väike. Elektri jõul sellega kaugele ei purjeta. Süsteemi mõte on toetada kiirendust, vähendada kütusekulu ja parandada haardumist. Libedal ristmikul või lumisel kõrvalteel võib elektrilisest tagasillast päriselt kasu olla.

Hübriid saab ka pakiruumi 240V inverteri, mille abil saab autost väliseid elektriseadmeid toita. V2L on selle kohta palju öeldud, arvestades et aku mahtuvus ei ole palju suurem suvalisest käivitusakust.
Lisaks kasutatakse nutikat regeneratiivpidurdust, mis arvestab ees liikuva liiklusega ja muudab aeglustust automaatselt.



Suurim konkurent asub samas müügisalongis

Seltose kõige suurem probleem ei ole mootor, ruumikus ega sõiduomadused vaid Sportage.

Eesti hinnakirjas on kahe mudeli vahe väike. Sportage on suurem, avaram ja ostjatele juba tuttav. Seltos pakub vastu uuemat tehnoloogiat, värskemat salongi ning veidi kompaktsemat keret, mida on linnas lihtsam hallata.

Sellest hoolimata tuleb Seltose valikut enda jaoks üsna selgelt põhjendada. Kui suurem auto maksab väga sarnast raha, ei piisa alati sellest, et väiksem mudel on uuem ja ekraanid näevad värskemad välja.

See olukord võib tulevikus muutuda. Järgmiste mudeliaastatega võivad Seltose ja Sportage’i mõõtude, tehnoloogia ja hinna erinevused selgemaks minna. Praegu tasub Seltose proovisõidu järel kindlasti ka Sportage’i istuda.



Kui väärtustad ruumikust võib Niro olla parem valik.

Korralik pereauto, mille lihtsam varustus võib olla parem

Kia Seltos on mugav, lihtsasti juhitav ja piisavalt praktiline pereauto. Mootorist jätkub, pakiruum on suur ning salongi tehnoloogia on värske. Sõiduomadused sobivad paremini igapäevaseks liiklemiseks kui sportlikuks eneseväljenduseks.

Kõige mõistlikum kombinatsioon võib olla madalama varustuse mugavam iste, automaatkäigukast ja esivedu. Nelikvedu tasub valida siis, kui seda päriselt vaja läheb. Panoraamkatuse puhul peaks pikem ostja enne tellimist kindlasti autosse istuma.

Seltose puhul ei tasu eeldada, et kallim varustus teeb auto automaatselt paremaks. Mõnikord saad rohkem ekraane, jäigemad istmed ja vähem pearuumi. See on üsna kallis viis avastada, et lihtsam variant oli tegelikult mõnusam.

Frankfurdis sai proovitud ka uut Kia Nirot. See osutus üllatavalt ruumikaks nii juhile kui kaasreisijatele ja ka ökonoomseks, hoolimata üsna vabast sõidustiilist. Niro väärib eraldi proovisõitu ja käsitlust, sest vähemalt esmamulje põhjal võib

just see olla Seltose ja Sportage’i vahel kõige mõistlikum valik.

- Uudised
- Testid

- Sõidukid

Pilt

