Otroška zabava brez usklajevanja

vzporedni test **hyundai i40** 1,7 CRDi HP style avt. in **kia optima** 1,7 CRDi TX A/T

Matej Štakul

Spomini na otroštvo so lepi: osnovne šole nismo jemali kot bremena, tudi zavoljo prijaznih tovarišic, ki nam učenja niso nikoli zagrenile. Popoldneve smo preživljali na igrišču, kjer smo neumorno brcali žogo, ob večerih pa smo kramljali s starši. In ko je vsake toliko zmanjkalo elektrike ali ni bilo dovolj masla, da bi nam mama spekla rojstnodnevno torto, smo to sprejeli kot del življenja. Nič drastičnega. Edino, kar nas je vsake toliko zmotilo, je bilo dejstvo, da smo bili – edinci.

Nekaj let smo si namreč močno želeli brata, tudi zavoljo idealističnega prepričanja, da bi bilo v dvoje vse lažje in predvsem zabavnejše. Namesto brata smo bili (na srečo) obdani z dobrimi prijatelji, s katerimi smo obdržali stike tudi tri desetletja kasneje.

Da je še dobro, da nimamo brata, smo spoznali šele mnoga leta kasneje, ko nas je vstop Slovenije med kapitalistično elito prisilil, da moramo tudi sami razmišljati tržno, če želite egoistično. Naenkrat smo spoznali, da je super, ko lahko vsakič, ko staršev ni doma, organiziramo zabavo brez kakršnega koli usklajevanja in je žep-

4,74 metra je dolžinska mera i40, optima je 10 centimetrov daljša. Pri obeh prtljažnik pogoltne po 505 litrov.

nina nekaj večja, kot bi bila, če bi se delila med dva. Do obujanja spominov na tista leta je prišlo z razlogom: dneve smo namreč preživljali v družbi z bratoma, v mnogo čem zelo podobnima, sami pa smo želeli ugotoviti, kako močna je sicer njuna vez. Hyundai i40 in kia optima.

Bi na prvi pogled verjeli, da sta korejca? Pravzaprav zgolj po rodu staršev, sicer pa imata poudarjene evropske gene. I40 je namreč nastajal v oblikovalskem centru v Rüsselshemu, da so nove kie veliko bolj všečne od predhodnic, pa zadnja leta skrbi oblikovalec Peter Schreyer, ki se je kalil pri Audiju in Volkswagnu. Za oba torej ne čudi, da je pločevina krojena (našim očem) privlačno, limuzini pa zagotovo sodita tudi med (po videzu) bolj športne v svojem razredu.

A športnost seveda ni njuna odlika. Sploh testneža sta bila po zaslugi 1,7-litrskega dizelskega motorja (tako v hyundaiju kot kii se je vrtel enak) z močjo 136 konjev in navorom 320 Nm že pri 2000 vrtljajih pisana na kožo uporabnikom, ki znajo ceniti nizko porabo goriva in posledično redkejše obiske črpalke, kar se seveda ob koncu meseca pozna pri nekoliko polnejši denarnici. Povprečna poraba obeh korejcev se je namreč ustavila pri 6,9 litra, kar ob 70-litrski posodi pomeni doseg dobrih 1000 kilometrov z enim polnjenjem! Podatek, toliko bolj vreden spoštovanja, ker se je moč na prednji kolesi prenašala prek 6-stopenjskega samodejnega menjalnika, ki mu je bilo mogoče ukazovati tudi z ušesoma za volanskim obročem. Čeprav sta si bili ušesi precej podobni, pa je zadeva na začudenje delovala veliko bolje v optimi, v i40 se je ob pretikanju pojavljal plastičen zvok. Štirikolesnika se sicer kot riba v vodi znajdeta na avtocesti, saj omogočata nadpovprečno vozno udobje tudi pri višjih potovalnih hitrosti (maksimalno hitrost i40 je sicer 190, optime 197 km/h), vozniku v pomoč na daljših poteh pa je tudi tempomat.

V mladosti sta bila oba korejca dobra jedca, kar se kaže tudi v njunih merah. Dolžinski meter pri i40 pokaže 4,74, pri optimi še deset centimetrov več, toda razlika na zadnji klopi je skorajda neopazna (v medosju le dva centimetra; 2,79:2,77 metra), pri obeh pa za potnika zadaj velja, da je razkošje prostora za kolena in glavo pisano z veliko začetnico. Razkošje prostora velja tudi za prtljažnika, pri čemer je hyundaijev celo nekoliko bolj prostoren (525:505), edina zamera pa je tipično limuzinska ozka odprtina, ki ne omogoča prevoza zajetnejših kosov tovora. A družinski oče bo ob spravljanju prtljage pred potjo na počitnice vseeno vriskal od veselja, saj prtljažnika goltata potovalke še hitreje kot zgoraj podpisani gumijaste bombone.

Na ceniku Hyundaija sta pri i40 trenutno še šibkejša 1,7-litrska dizelska različica z močjo 115 konjev in 1,6-litrski bencinar s 135 konji, Kia pa ponuja samo močnejšega dizla, a v bližnji prihodnosti napovedujejo 2-litrskega bencinarja (170 KM) in hibrida (bencinar naj bi zmogel 190, elektromotor 40 konjev).

Za **hyundaija i40 1,7 CRDi HP avt.** s petletno garancijo je potrebno odšteti **26.090 evrov**, **kio optimo 1,7 CRDi TXA/T** s sedemletno garancijo cenijo na **31.990 evrov**. Več v zaključku.

več fotografij na **www.dnevnik.si**

fotografija Matej Štakul

Hyundai i40 (na levi) in kia optima sta korejska brata, ki kupce nagovarjata v srednjem razredu, izstopata pa z bogato serijsko opremo in prostornostjo.

Tehnični podatki	**hyundai i40 1,7 CRDi HP style avt.**	**kia optima 1,7 CRDi TX A/T**
moč motorja v kW/KM pri v/min	100/136 pri 4000	100/136 pri 4000
največji navor Nm pri v/min	320 pri 2000–2500	320 pri 2000–2500
pospešek 0–100 km/h v s	10,6	11,6
najvišja hitrost v km/h	190	197
povprečna poraba goriva v l/100 km	6,0/6,9	6,0/6,9
emisije CO2 g/km	159, euro5	158, euro5
maloprodajna cena v evrih	26.090	31.990
Summit Leasing Slovenija		
Finančni lizing (obvezni kasko)		
Polog in stroški odobritve	7827,00 EUR	9597,00 EUR
Mesečni obrok (EOM 8,73 %)	373,84 EUR	458,38 EUR
Kredit (največ 20.000 EUR)		
Stroški odobritve in zavarovanja	845,52 EUR	845,52 EUR
Mesečni obrok (EOM 7,17 %)	378,83 EUR	378,83 EUR

Vsi izračuni in EOM so informativni. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za kredit oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 26. 6. 2012. Obrestna mera za finančni lizing 12M Euribor in kredit 3M Euribor. Doba vračanja 60 mesecev. Informacije 01/548 33 60. www.summit-leasing.si

Zaključek: prostorni hyundai i40, skorajda popolna kia optima

Naj vas cenovna razlika ne zavede: testni i40 je bil od optime 6 evrskih tisočakov cenejši zgolj zaradi slabše opreme, saj TX pri Kii pomeni vrh ponudbe, style pri Hyundaiju pa srednjo izbiro. Ob izenačevanju opreme pa bi bil i40 celo malenkost dražji. Optima nas je resnično razvajala, ob vseh nujnih udobnostnih in varnostnih pritiklinah je bilo tako za lažje parkiranje poskrbljeno s senzorji, parkirno kamero in za nameček samodejnim parkiranjem, voznikov sedež je ob gretju ponujal še hlajenje, zanesljivo do cilja nas je vodila navigacija, k dodatnem vtisu prostornosti je prispevala sončna streha, k lepšemu videzu 18-palčna platišča, k lažjemu upravljanju pa pametni ključ. Za obe limuzini velja, da navdušujeta s prostornostjo, saj toliko centimetrov za kolena na zadnji klopi med tekmeci premore le še škoda superb, tudi s prtljago zavoljo 505-litrske luknje ne bo težav, za nameček pa 1,7-litrski dizel, ki se vrti v obeh korejcih, navdušuje z zmogljivostmi, a še bolj z ugodno porabo goriva pod mejo 7 litrov. Katerega bi izbrali? Testno optimo, saj smo se za volanom zavoljo bogate opreme počutili resnično kraljevsko, nanjo pa smo padli tudi zaradi njenega privlačnega in športnega videza.