

LIMUZIN PO KOREJSKO

Pa vendar je za izognitev utočitve v pozabo potrebno precej več kot zgolj ugodna cena. Na srečo nas optima navduši tudi v gibanju, izgleda dovršeno, skrbi pa preganja dobrodušna 7-letna garancija. Optima nadaljuje Kiino ofenzivo na vseh trgih po vsem svetu. Pod imenom K5 je izjemno uspešna na rodni grudi, vse več privrženecv pa pridobiva čez lužo, kjer v zelje hodi dolgočasni, a neverjetno popularni toyoti camry – velik kompliment za Kio! Kljub poznani evropski naklonjenosti karavanom pa ob njihovi omembi domorodci na dveh največjih tržiščih optime prično skomigati z rameni in zato optima ostaja zgolj pri limuzinski izvedbi. Njihova izguba.

Kakorkoli že, samo po nekaj dneh z optimo je jasno, da ima ta družinska limuzina atletski potencial in predstavlja dobro zaokrožen paket, ki je povsem kompatibilen s slovenskimi cestami. Prav tako je izjemno olikana, dostojno izbiri materialov pa dopolnjujeta več kot očitna praktičnost in kul dizajn, s Kiinim tigrovim

gobcem na čelu. Slovani imamo na izbiro dva agregata in številne nivoje opreme za oba. Dizelski 1,7-litrski blok s 100 kW v testnem vozilu je bil plod sodelovanja s Hyundaiem. Opremljen s *turbofrulico* trpi za enako siromašnim odzivom pri nizkih obratih, ki smo ga prepoznali v hyundaiju i40 – to gre tudi pričakovati glede na volumen bloka in težo več kot tone in pol, a optimi to v veliki meri oprostim na račun gospodarne realne porabe in agregatovega relativno tihega, tekočega in izjemno *navornega* delovanja nad 2000 obrati. To je motor, ki se ga kmalu privadiš pustiti na lahnem vrenju, kadarkoli pričakuješ potrebo po pospeševanju. Tu utegne do izraza priti samodejni menjalnik, ki, predvidevam, ohranja hitrost agregata vedno v optimalnem delovnem območju, ter se s tem povsem izogne nekaterim kritikam kombinacije majhnega bloka z ročnim menjalnikom. Kar se tiče voznih manir, optima spada bližje športnemu delu D segmenta, kjer domujeta kak mondeo ali mazda 6. Pelje se z vztrajajočim občutkom nadzora nagiba šasije,

zadovoljujočim *feedbackom* preko multifunkcijskega volana in dobro ocenjeno mero lateralnega oprijema. Optima se nerada podkrmari, a vas ne želim zavajati, da boste v optimi našli izkušnjo preteklih, slavnih M3-jev, prej kakega starega oppla. Dokler ne prekoračite mej, ki pri tovrstnih avtomobilih resda niso jako visoke, boste s kompetentnim blaženjem in splošno ubogljivostjo dinamično naravnane optime zadovoljni. Odkrito povedano, nisem pričakoval tako dobro izvedene integracije voznika v vozno izkušnjo – čeprav vsem, tudi tistim, ki me za mnenje ne povprašajo, trobim o neverjetnem napredku nekdanj nezanimive kie, se mi nekje v pajčevini prefrontalnega korteksa še vedno povaljujejo spomini kij preteklih časov. Znotraj optime ni razlogov za povešene nosove. Kot že rečeno, so materiali na nivoju, nedvomno se še čuti njihovo »poreklo«, a to večinoma opazimo opazijo samo snobi. Konzola je pametno osredotočena na voznika, gumbov je, kot narekuje azijski princip, veliko, v avdio sistem pa

Če nameravaš napasti ultra kompetitiven segment limuzin srednjega razreda, moraš biti prepričan, da je tvoj kandidat prekleto dober. Korejska Kia v svojo optimo z atraktivno ceno, nizko porabo in dolgim seznamom standardne opreme ne dvomi.





lahko povežete vse od naduvanih iPodov do Pioneerjevih mešalnih miz. Česar v optimi za par deset tisoč evrov ne boste pričakovali, so nedvomno *faux* karbonski vstavki, ki pravzaprav lepo dopolnjujejo dinamičen imidž, a se konzervativci raje odločite za staro dobro črno plastiko. Električna servo asistenca postaja, oziroma že kar je, norma v tem razredu in optima ni nobena izjema. Samo zato, ker ste nekje preslišali, da puristi prisegajo edino na hidravliko, še ne pomeni, da ni moč simulirati dobrega občutka preko električnega serva. Korejec je optimi vgojil precej naraven, nevtralen občutek, kredibilno obtežitev in natančno odzivnost. Poglejmo na hitro osnovno opremo najbolj oskubljenе optime: globinsko in višinsko nastavljiv usnjen multifunkcijski volan, tempomat, prestavna ročica (neverjetno!), bluetooth in AUX/USB povezljivost, potovalni računalnik in tonirana

stekla so samo nekaj od dopadljivih razvajanj vključenih v osnovno ceno. Za vsako od teh postavk, z izjemo prestavne ročice, si drznem reči, bi nemec računal kot, hja, nemec. Škoda le, da so bombastični 18-palčni copatki na voljo šele v najdražjem paketu – privoščite si vsaj sedemnajstice!

Če ste v procesu nakupa novega družinskega člana v tem segmentu, potrebujete prekleto dober razlog (ali pa dobro plačo), da ne bi resno premišljevali o optimi, saj je nezanimljivo enakovredna nekaterim vzpostavljenim evropskim limuzinam. Z dinamično osebnostjo, distinktnim dizajnom in visoko vrednostjo relativno na zahtevani vložek, si ni težko predstavljati, zakaj se mnogi spogledujejo s Kio.

Tekst in Foto: Rok Tomlje

Tehnični podatki

motor	štirivaljni, vrstni, turbodizelski
prostornina	1685 ccm
moč	100 kW
navor	330 Nm pri 2000/min
menjalnik	ročni 6-stopenjski
pospešek	10,3 s (0-100 km/h)
največja hitrost	202 km/h

poraba	5,1 l/100 km
emisije CO₂	133 g/km
mere	4845 / 1830 / 1455 mm
teža	1581 kg
posoda za gorivo	70 l
prtljažni prostor	505 l
cena vozila	25.990 EUR

