

Primerjava. Kia s hibridno optimo v primerjavi s klasičnimi modeli ni delala velikih razlik.

Hibrid proti dizelskemu agregatu

TEST Kia optima TX hybrid in kia optima 1.7 CRDi TX A/T



Hibrid je cenovno primerljiv z dobro založenim dizlom, vseh nam je bil ugaljen samodejni menjalnik.

Litijpolimerne baterije, ki tehtajo vsega 43,6 kilograma, ne kratio prostora potnikom, je pa zato pri hibridu prtljažnik izgubil 136 litrov.



>>

GREGOR PREBIL

Vzporedni test. Optima je bila ob začetku prodaje na voljo le s turbodizelskim agregatom, ponudbo pa sta dopolnili dvolitrska bencinska in hibridna različica, ki ji bo leta 2014 sledil električni model.

Kia z zadnjim modelom s privlačno zunanjo kreacijo, pod katero se je podpisal slavni oblikovalec Peter Schreyer, veliko stavi na prvi vtis. Z obliko vsekakor prepriča; hvalimo, da s hibridno različico oblikovalskih kompromisov niso sklepali. Drugačnost smo našli v bolj zaprtih platiščih hibrida, ki skupaj s spremembama zračne reže in dodatnega spojlerja količnik zračnega upora v primerjavi s klasičnim modelom zmanjšujejo z 0,29 na 0,26. Znotraj so nekoliko drugačni materiali in merilniki, prtljažnik pa je pri hibridu zaradi vgradnje baterij izgubil le 136 litrov, a je s 364 litri še vedno uporaben.

Hibrid se pelje bolje

Razlike med modeloma se ob-

čutijo. Na cesti bolj prepriča hibrid. Sto kilovatov moči pri turbodizlu je v kombinaciji z ugaljeno šeststopenjsko avtomatiko dobra izbira za bolj umirjene voznike, a se pomanjkanje konjenice čuti pri prehitevanjih in dinamični vožnji. Takrat bi si želeli hitrejšega odziva menjalnika, pa čeprav lahko pretikamo s pomočjo obvolanskih naperkov. V primerjavi s hibridom je manjša poraba, ki se vrti med šestimi in osmimi litri, v povprečju pa smo izmerili sedem litrov. Hibrid s kombinacijo dvolitrskega bencinskega motorja in elektromotorja zmora 40 kilovatov več, a je kljub dodatni teži baterij in hibridnega sklopa (+139 kilogramov) veliko bolj odziven v nižjih vrtiljajih delovanja motorja. V nasprotju s Toyota in koncernom PSA, ki v svojih modelih ponujata brezstopenjski oziroma robotizirani menjalnik, optima uporablja klasični šeststopenjski samodejni menjalnik, ki je

med pospeševanjem in vožnjo po avtocesti ušesom potnikov prijetnejši.

Rezerve še velike

Prednost hibrida je možnost neodvisnega delovanja elektromotorja. Po zagotovilih Kie zmora brez ogljikovega otisa v optimalnih razmerah voziti do 100 kilometrov na uro. Nam ni uspelo, a je elektromotor uporaben v mestnih gnečah, kjer je mogoče privarčevati nekaj goriva. Rezerve so, kar dokazuje poraba, ki je bila pri mešanem ciklu za pol litra višja kot pri dizlu, a s 7,6 litra še vedno daleč za veteranom med hibridi, toyoto prius. Odločitev o izbiri pogona lahko kupca nekoliko zmede, saj cena za hibrid z veliko neslišne vožnje ceno dizla presega le za tisočaka. S popustom v višini 2.800 evrov je mogoče hibridni model dobiti za že 30.190 evrov.

✉ gregor.prebil@zurnal24.si

avtomat

Motor: Kombinacija 1.999 cm³, bencinski, 160 KM, 110 kW pri 6.000 vrtljajih in elektromotor 40 KM, 30 kW

Navor: 265 Nm pri 1.600 vrtljajih

Poraba na testu: 7,6 litra/100 km (mešani cikel), izpust 125 g CO₂/km

Zmogljivosti: 192 km/h, 9,4 sekunde od 0 do 100 km/h

Cena: 32.990 evrov

+ Videz, ugaljen menjalnik, odzivnost motorja, bogata oprema.

- Poraba, oprijem sedežev spredaj.

avtomat

Motor: 1.685 cm³, dizelski, 136 KM, 100 kW pri 4.000 vrtljajih

Navor: 320 Nm med 2.000 in 2.500 vrtljaji/minuto

Poraba na testu: 7,0 litra/100 km (mešani cikel), izpust 158 g CO₂/km

Zmogljivosti: 197 km/h, 11,6 sekunde od 0 do 100 km/h

Cena: 31.990 evrov

+ Videz, oprema, lega na cesti, vzmetenje.

- Premalo zmogljiv agregat, glasno delovanje motorja.

24dejstva

Primerjava stroškov

Vzdrževanje hibridne in dizelske različice na dolgi rok ne odstopa bistveno. Stroški rednega servisnega vzdrževanja (izračun pri KMAG) so v osmih letih pri 1,7-litrski turbodizelski optimi s samodejnim menjalnikom 2.226, pri hibridu pa 2.129 evrov. Servisni interval pri dizlu je 20 tisoč kilometrov, pri hibridu pa 15 tisoč. Letno zavarovanje za hibrid (AO-plus in delni kasko s 50-odstonom popustom) stane pri hibridu 744 evrov, pri dizlu pa 38 evrov manj. Sedemletna garancija velja tudi za baterijo hibridnega pogona.