

I posao i porodica

DA LI BISTE REKLI DA JE PRED VAMA VEĆ **ČETVRTA** GENERACIJA

„OPTIME”? DOBRO, AKO RAČUNAMO I FEJSLIFT VARIJANTE.

BLAGOM **EVOLUCIJOM** DIZAJNA U „GOLF” STILU, PERJANICA KIJE

NA STAROM KONTINENTU SADA JE **KOMPLETNIJA** I BOLJA NEGO IKAD.

IMA LI SNAGE ZA **BESPOŠTEDNU** BORBU U EVROPI? ADUTE SIGURNO IMA...



vropa, sama po sebi, mnogo je komplikovao mesto za troprostorne limuzine i karavane iz visoke klase i skupljih segmenata. Ovaj teren odavno je pozornica za „pasat”, „insigniju”, „mondeo”, odnosno BMW „trojku”, „audi A4” i Mercedesovu „C klasu” u premijum delu segmenata. „Kija optima” je, u početku bila za pola broja veća, to jest

duža, međutim i konkurencija je u međuvremenu narasla. Najlogičniji korak bilo je ponuditi količinu opreme koja je bila rezervisana za višu srednju klasu vozila, sa obiljem prostora u kabini. A onda je usledio korak u nazad i za Evropu je ponuđen samo jedan motor. Doduše, vrlo dobar. Kao da su namerno hteli da žrtvuju jedan zaista dobar

i atraktivan automobil jer im evropsko tržište u ovom segmentu nije prioritet.

Na prvi pogled delovalo je kao minorni fejslift, ali onda smo videli staru i novu varijantu jednu pored druge. Nova „optima” deluje daleko svežije i ozbiljnije. Stoji da je limuzinska varijanta elegantnija, ali i karavan je zaista privlačan za oko. ➔



”U Evropi se nudi samo jedna varijanta motora za „optimu“, od 1,7 litara koji sagoreva dizel...

Druga veoma bitna stvar jeste i to da karavan nema problem koji imaju sve troprostorne limuzine, to da je prtljažni prostor veliki, ali sa uskim utovarnim delom. Zapremina prtljažnika kod karavana iznosi 552 litra. Uz dvostruko dno prtljažnika i brojne pregrade ovaj deo automobila možete uvek da držite urednim. Kombinacija atraktivnog i ozbiljnog izgleda, obilje prostora i praktičnost čine ga izvrsnim za poslovnu limuzinu menadžmenta srednjeg i višeg ranga. U ovoj kategoriji do sada je neprkosno bio „superb“. Šta nam to „optima“ nudi?

Kokpit je preživeo najveće izmene u odnosu na prethodnu generaciju. Prošla varijanta je imala centralnu konzolu orijentisanu ka vozaču. Sada vlada potpuna simetrija uz uredno i elegantno raspoređene komande. Kvalitet materijala je na znatno višem nivou, kao i zvučna izolacija. Pri krstarećoj brzini od nekih 120 kilometara na sat čini vam se da idete bezmalo upola sporije. Na testiranom modelu bili su instalirani svi najnoviji bezbednosni sistemi koje Kia ima da ponudi. Na prvom mestu ističemo radar sa detekcijom pešaka. Izveli smo

i mali test u kome smo utvrdili da računar ne možete da varate kartonskom kutijom na primer, već reaguje na siluetu čoveka ili životinje. U tom slučaju automatski zaustavlja vozilo uz zvučno upozorenje. Isti radar je veoma važan element i adaptivnog tempomata. Tu je i sistem kamera koje su postavljene napred, pozadi i na retrovizorima, pružajući sliku iz ptičje perspektive koja olakšava parkiranje. Već se i podrazumeva da je tu i kamera za detekciju mrtvog ugla sa upozorenjem i asistencijom na upravljaču. Sistem asistencije

upravljanja vas i održava u kolovoznoj traci, ali ne nadajte se da možete da podesite tempomat i prekrstite ruke i noge i dremnete. Sistem zahteva od vozača da drži bar jednu ruku na upravljaču. Pilot za automatsko parkiranje već je postao dostupan i na vozilima nižih klasa tako da se i u „optimi“ podrazumeva.

Kakva je za vožnju? Reko-smo da se u Evropi nudi samo jedna varijanta motora od 1,7 litara koji sagoreva dizel, i ima 141 konjsku snagu. U našem slučaju za prenos je bio odabran sedmostepeni DCT automatski menjač,

Bezbednost na prvom mestu

„Optima“ zaista može da se pohvali da ima sisteme aktivne i pasivne zaštite na nivou premium segmenta. Radar u prednjoj masici detektuje vozila, predmete ali i pešake i krupnije životinje. U slučaju da ne reagujete, na vreme računar aktivira kočnicu kako bi izbegao ili minimalizovao eventualni udar. Vas obaveštava zvučnim signalom i alarmom na instrument tabli. Tempomat ima adaptivnu funkciju. To znači da radar registruje da nailazite na vozilo i automatski usporava ili čak i koči. Ukoliko ga pratite, tempomat održava brzinu koju ima i vozilo ispred, ali kada ga preteknete ponovo se vraća na zadatu brzinu. U zavisnosti od gustine saobraćaja postoji nekoliko nivoa podešavanja osetljivosti radara.

Dobar zvuk

U prethodnoj generaciji „optime“ audio sistem nosio je potpis Infinitija. ovoga puta izbor je pao na provereni Harman Kardon sistem sa deset zvučnika. Pojačalo je smešteno ispod suvozačevog sedišta, dok se vufer nalazi na mestu rezervnog točka.

Odličan pregled

Četiri kamere skeniraju situaciju oko vozila i prikazuju je na centralnom ekranu od osam inča. Kvalitet prikaza je dosta dobar, a jednostavnim pritiskom na taster možete da izaberete da vam se uvećava slika ispred određenog dela vozila.





Bežično punjenje

„Optima” je opremljena i za bežičnim punjačem za mobilne telefone koji je trend u D segmentu, ali polako ulazi i u niže kategorije. U vreme kada su mnogi zavisni od trajanja baterije u pametnom telefonu, ova opcija predstavlja veoma praktičan i nadasve komforan detalj.

a u ponudi je i šestostepeni manualni. Sam motor se dosta dobro uklopio u celu priču, pa prilično lako nosi ovaj 1600 kilograma težak karavan. Nema nagle eksplozije snage, ali je odziv na papučicu gasa odlično odmeren. Menjač pametno odrađuje svoj posao, dok u nekim situacijama zahteva da mu pronađete „caku”. Na primer, kada stojite na semaforu i start-stop sistem isključuje motor, vraćanjem menjača u položaj „D” motor se trenutno startuje, iako automobil kreće sa određenim odlaganjem od recimo jedne sekunde. Nije sad to

ništa dramatično, ali ako želite da krenete istog trenutka kada se upali zeleno svetlo, savetujemo da menjač ubacite u „drajv” položaj malo ranije, neposredno pre paljenja žutog svetla.

U samoj vožnji, menjač odlično „čita” pokrete noge na gasu i ume da prepozna kada želite da idete u preticanje. Treba samo biti odlučan. Tu je i „igračka” u vidu „klackalica” iza volana u F1 stilu. Promena brzina deluje zanimljivo (mada elektronika i dalje kontroliše situaciju), pa ipak, ova opcija će vam biti zanimljiva u najboljem slučaju mesec dana.

Ipak, nije loše kada vam dođe da sebi date malo oduška. Proizvođač garantuje maksimalnu brzinu od 203 km/h. To nismo probali. Međutim, ubrzanje od 10,6 sekundi jeste približno realnoj cifri. Kada je potrošnja u pitanju posle pređenih 600 kilometara kombinovane vožnje (otprilike po trećina je bila auto put, magistralni put i grad) putni računar se zaustavio na cifri od 6,4 litra. To jeste više od deklarisanog, ali je sasvim dobra cifra s obzirom na veličinu vozila, težinu i teret koji smo prevozili. Uz rezervoar od 70 litara jasno je da vam



Ovako izgleda kad se spoje korejska posvećenost radu i nemačka superiornost - premium atmosfera i materijali u jednoj „kiji”



Prosek testa - 6,4 l/100 km



Adaptivni tempomat sam ubrzuje i koči



Mislilo se i na one koji sami menjaju brzine



Kao u avionu - „optima” jednostavno ima sve



Iznenadjujuće velika pregrada ispod lakti



Pun ugodaj za putnike pozadi



Prava limuzina za vožnju prekrštenih nogu



Zavesice se podrazumevaju



Sedišta imaju dve memorijske pozicije



Spreman za letovanje, ali i zimovanje sa otvorom za - skije



Praktično izdijeljeno duplo dno prtljagnika



Aluminijumski detalji kao u višoj klasi

je zagarantovana autonomija od 1000 kilometara sa jednim rezervoarom.

„Optima” deluje kao veoma ozbiljan izazivač novog „superba” na polju poslovnih limuzina. „Superb” ima svojih prednosti poput pogona na sve četiri točka, veće palete motora, nešto niže cene i već utabane staze po kojoj gazi. Sa druge strane, „optima” ima egzotičniji izgled, upečatljiviju pojavu, naprednije bezbednosne sisteme, prednja svetla su u punoj LED tehnologiji i premium Harman Kardona ozvučenje. Ipak, tu je i ozbiljan hendikep u vidu carine od 12,5 odsto, što kroz novac gledano vuče minimum tri do četiri hiljade evra. Tu je i odluka fabrike da se u Evropi prodaje samo jedna verzija motora. Generalno,



U ponudi je samo 1,7 dizelaš sa 141 KS - sasvim dovoljno za vožnju bez stresa

početna cena od 28.000 evra nije mala, ali i ne odstupa mnogo od konkurencije kada se uzmu odgovarajući motori i paketi opreme. Najskuplja varijanta koja se ujedno i našla na našem testu košta 42.000 evra.

Armen Derbogossian



Primenjena umetnost na delu

OPTIMA

Kia Optima 1,7 CRDi EX Limited DCT

MOTOR:

zapremina 1685 ccm, snaga 104 kW (141 KS) pri 4.000 o/min, obrtni moment 340 Nm pri 1.750-2.500 o/min, menjač DCT automatski 7 brzina sa dvostrukim kvačilom i komandama iza volana

DIMENZIJE:

D/S/V 4.855/1.860/1.465 mm, međuosovinsko rastojanje 2.805 mm, prtljag 552 l, masa 1.635 kg, rezervoar 70 l, pneumatici 235/45 ZR 18

PERFORMANSE:

maksimalna brzina 203 km/h, ubrzanje 0/100 km/h 10,6 s, potrošnja (fabrička): 4,1/5,8/4,7 l/100 km, emisija CO₂: 120 g/km

OPREMA

STANDARD: ABS, ESC, HAC, automatski dvozonski klima uređaj, blutut konekcija, navigacioni uređaj sa ekranom osetljivim na dodir od 8 inča, LED dnevna svetla i LED glavna svetla, prednji i zadnji parking senzori sa 360 stepeni kamerom za parkiranje i sistemom za pomoć pri parkiranju, kamera za čitanje saobraćajnih znakova, „Pametni” ključ za beskontaktno otključavanje i taster za pokretanje automobila, TFT LCD supervizijski sportski merni instrumenti sa putnim računarom, adaptivni tempomat i limitator brzine, „Fleks stiri” sistem podešavanja „tvrdoće” upravljača, aluminijumski naplaci od 18 inča, elektropokretana kožna sedišta sa grejanjem i hlađenjem, Harman Kardona audio sistem, panoramski krov, električno/automatsko otvaranje i zatvaranje prtljagnika, elektronska parkirna kočnica.