sobota, 10. decembra 2011
kolesa@delo.si
DELO

# Optima, optimalna limuzina iz Kie

**Prvi kilometri** *Korejska limuzina srednjega razreda, mimo katere ne greš kar tako*

**»Lep avto, res lep,« je, ne da bi karkoli vprašal, rekel mimoidoči v enem slovitih stisnjenih letovišč na francoski obali, kjer ne manjka prestiža, a je zelo malo prostora in sem s težavo našel primeren prostor za fotografijo nove limuzine znamke Kia.**

**GAŠPER BONCELJ,**
besedilo in foto

Kia optima je popolnoma nova in v marsikaterem pogledu reprezentančna limuzina te vse uspešnejše korejske znamke. Po Ameriki z nekaj zamude prihaja v Evropo, najprej z enim dizelskim motorjem.

Kia optima morda še ne pomeni, da je ta avto v vsem na optimalni ravni, a je poleg oblike še v katerem pogledu za znamko resen korak naprej in upravičen vstop v zahtevni srednji avtomobilski razred.

Optimo so svetu predstavili in razkazali že pred dobrim letom, a kakor pravijo njihovi evropski predstavniki, je v Evropo zamujala, ker avtomobilov nimajo dovolj. Izdelujejo jo v Južni Koreji in v ZDA, iz korejske tovarne pa zdaj le pelje tudi v te kraje: kot limuzina srednjega razreda, ki v dolžino meri konkretnih 485 cm, s čimer je v vrhu konkurence in denimo 7 cm daljša od glavnega igralca VW passata. Rekli so nam, da si osnovo deli z »ameriško« sonato, a da je vendarle nastavljena po evropskem okusu, kar razumemo kot trše in z manj nagibanja. Vendarle se vsaj po prvih kilometrih na ne vselej najboljših sredozemskih cestah sploh ni zdela neudobna, nasprotno, poleg tega ima dokaj natančen volanski mehanizem. V notranjosti se predvsem zelo dobro sedi, in to tako spredaj kot zadaj, vendar zadaj le za dva, ne tri (srednji del klopi je precej izbočen); prostora je v izobilju, medosna razdalja znaša kar 280 cm. Tudi voznikovo okolje glede zasnove in izvedbe ni slabo, kakšne stvari se spomnite iz sportagea, morda je z nekaj klavirskega laka slogovno za odtenek manj navdušujoče kot zunanjost. Optima ima nekaj več kot 500-litrski prtljažnik, ki ni tako dobro dostopen kot v kakšni kombilimuzini; se pa lahko poveča s podrtjem zadnjih naslonjal, deljivih v razmerju 40/60.

Uvodoma bo na ceste stare celine zapeljala z 1,7-litrskim dizelskim štirivaljnikom, ki ga npr. poznamo iz modela sportage, vendar je tu močnejši (100 kW/136 KM), največji navor 325 Nm pa nastopi pri 2000 in traja do 2500 vrtljajev. Preizkusili smo ga s šeststopenjskim samodejnim menjalnikom, kar je dobra kombinacija, prej uglajena kot ekspresna. Porabo je mogoče ohranjati pri osmih litrih, varčnejša pa je izvedba s šeststopenjskim ročnim menjalnikom in še posebno s sistemom start/stop, pri kateri tovarna govori o slabih petih litrih in emisiji $CO_2$ 128 g/km. Nekje do poletja prihodnjega leta bodo predstavili še novi 2,0-litrski bencinski motor z močjo 125 kW (170 KM), v drugem delu leta 2012 pa predvidoma prvič pri Kii še hibridni pogon, pri katerem bo 2,0-litrskemu bencincu pomagal električni motor z močjo 29 kW (40 KM). Prav veliko podatkov o njiju še ni, tudi ne glede porabe. Motorna ponudba bo torej šele sčasoma širša, v tem se bo optima torej še morala približati evropskim tekmecem. Skoraj bi pozabili poudariti, da je novi avtomobil za zdaj dosegljiv le kot štirivratna limuzina; razumeli smo, da bi bil karavan, ki je v Evropi v tem razredu zelo zaželen, mogoč, a da o njem za zdaj ni nobene potrditve.

Kia optima bo v Slovenijo prispela v začetku prihodnjega leta. Kot rečeno, uvodoma le z dizelskim motorjem. Vsebine opremskih paketov še niso dorekli, tudi ne količine dobavljenih vozil, a vendarle zastopnik računa, da bo glede na konkurenco več ponujenega že v osnovni izvedbi. Za konkretnejše podatke je v tem trenutku menda še prezgodaj.

**FOTO**
delo.si/fotozgodbe

Armaturna plošča je ergonomsko dokaj dober izdelek, tudi izdelava se v sicer dobro opremljenih testnih vozilih ni zdela slaba. Sedi se dobro, le višji vozniki utegnejo imeti kakšno pripombo.