

Dosljednih godina se u Kiji mnogo toga promenilo, na-
čito od kada je na čelu di-
zajnerskog tima Peter Šrajer.
od njegovim rukovodstvom
ova kompa-

nija je izgradila prepoznat-
ljivu stilsku pojavu i od proi-
zvođača solidnih, ali relativ-
no anonimnih automobila došla
je do pozicije da bude među
onima koji diktiraju modne
trendove.

Zato nas je susret sa „opti-
mom sportsvagon“ na stazi cen-
tra NAVAK za trenutak vratio u
2015. godinu, na salon automo-
bila u Ženevi. Tada je predstavl-
jen prototip „sportspejs“, atrak-
tivni karavan, štaviše odvažni
„šuting brejk“, sa zadnjim de-
lom u maniru Alfa Romeove
„brere“ u

kome su i pozadi bila razdvoje-
na sportska sedišta.

Proces tranzicije

Nažalost, u uobičajenom di-
zajnerskom procesu tranzicije
od prototipa do serijskog mode-
la novog karavana, mnogi stil-
ski detalji su nestali, poput na-
glašenih zadnjih difuzora i ve-
likih izduvnihi cevi, ali raz-
zloga za

nezadovoljstvo nema. Ipak je
pred nama moderan automobi-
l kod koga iz svakog detalja i da-
lje izbijaju sportski duh i neo-
bičajna energija. Zato se može re-
ći da on igra na prvi utisak, što
nije neočekivano, jer je „optima
sportsvagon“ prvi Kijin karavan
u D-segmentu.

Jednostavno, korejska fabri-
ka do sada nije imala odgovara-
jući model koji bi parirao evrop-
skim karavan verzijama
ka

Kijin „optima sportsvagon“ je prvi
ovakav model koji je korejska fabrika ponudila
u kategoriji porodičnih karavana, ili u D-segmentu,
dok su rivali kao što su opel „insignija“, ford „mondeo“
ili škoda „superb“ i u prošlosti imali svoje karavan varijante.
Prethodna „optima“ se proizvodila samo kao klasična limuzina



HVALIMO +

U skladu sa modernim
konceptom, korejski karavan
je opremljen brojnim
bezbednosnim sistemima.
Zahvaljujući prostranom
i praktičnom prtljažniku,
„optima sportsvagon“ se
lako može transformisati u
porodični „teretnjak“.



ZAMERAMO -

- Ručica automatskog
menjača je tako
postavljena da se kolenom
nehotično može pritisnuti
sigurnosni taster.
- Trenutno je u ponudi
motora samo jedna
opcija: 1.7 dizelaš sa
141 KS.

Osim zbog svakodnevne i praktične pri-
mene, karavani su sve popularniji i zbog
toga što veliki prostor spajaju sa sport-
skim stilom. Za one kojima je potreban veli-
ki prtljažnik, a stila ne žele da se odreknu, Kija
je pripremila takvo viđenje u D-segmentu. Po onome
što nudi, jasno je da „optima sportsvagon“ namerava da
postane neugodan konkurent popularnim nemačkim karavanima



KIA OPTIMA SPORTSWAGON

- 4 cilindra, dizel 1.685 cm³
- 104 kW (141 KS)
- 340 Nm pri 1.750-2.500 o/min.

TERETNJAK

to su folksvagen „pasat“, ford „mondeo“, opel „insignija“, ili koda „superb“. Razlog je što u prošlosti Kija nije bila u mogućnosti da za evropsko tržište razvije posebnu varijantu, ali je nova ekonomska snaga sada to omogućila. Osim toga, karavani D-segmenta su opet na zapadnoevropskom tržištu veoma traženi.

Prtljažnik, svojevrsno „srce“ svakvog automobila, pokazuje ono što i priliči modernom porodičnom karavanu. U osnovnoj konfiguraciji

BEZBEDNOST

Sistemi za lakši život i posao

U skladu sa novim standardima bezbednosti, i „optima sportsvagon“ je dobro opremljena. Kamera u kombinaciji sa radarom uočava opasnost od potencijalnog sudara, ili naletanja na pešaka, pa ako vozač nije uradio ništa da to izbegne, aktivira kočnicu (engl. Autonomous Emergency Braking – AEB). Tu su još i automatsko paljenje i gašenje du-

gih svetala u zavisnosti od okoline (HBA), kao i sistem kontrole nenamernog napuštanja vozne trake (LKAS). Na semaforu start-stop sistem (engl. Idle Stop&Go System – ISG) automatski prekida rad motora, a potom ga aktivira čim se pritisne pedala. Sve u svemu, korejska limuzina se svojski trudi da vozaču olakša život i posao.

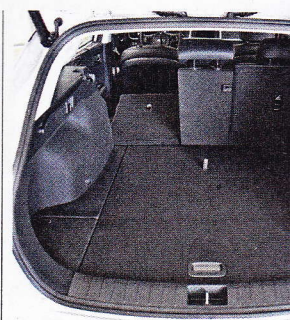
ciji ima solidnu zapreminu od 552 litra, po čemu se „sportsvagon“ smestio, na primer, između forda „mondeo SW“ sa 490 litara i škode „su-

per kombi“, koja je sa 660 litara osnovne zapremine svojevrsni rekorder u klasi. Sa druge strane, to znači i da „teretni“ deo nije bio isključivi prioritet, a njegova zapremina je delimično „žrtvova-

na“ na račun elegantnih i skladnih linija.

Međutim u odnosu na pomenute konkurente ova „kija“ ima jedan nedostatak, a to je izbor motora. On je veoma skroman, štaviše kupcima u Srbiji

► str. 35



PRTLJAŽNIK

Prostran sa uobičajenim rešenjima

Dubok prostor sa niskim pragom. Oblik je pravilan, ali izbočine blatobrana ga smanjuju po širini. Tovarna rešenja su isključivo standardna. Osnovna zapremina prtljažnika od 552 litra je u okvirima standarda kategorije, a može se povećati na 1.686 litara. Ispod poda se nalaze praktične pregrade, a naslon je deljiv u odnosu 40 : 20 : 40, što povećava praktičnost upotrebe.



SA STILOM



UNUTRAŠNOST

Utisak kvaliteta

Kabina je prostrana i praktična, a izrađena je primetno kvalitetnije nego što se to na prvi pogled očekuje. Na primer, nećete pronaći tvrdu plastiku ili

skromnu završnu obradu. Praktično sve komande ostavljaju utisak kvaliteta koji se obično povezuje sa nemačkim automobilima. Kao i kod njih, može se pri-

metiti i izvesni nedostatak maštovitosti, štaviše strogost i urednost, koja nekome može da se dopadne, a nekome ne. Za ljubitelje dobrog zvuka opciono

je predviđen i Harman-Kardonov muzički sistem sa 10 zvučnika. Prostran prtljažnik je pravilnog oblika i omogućava veliku iskoristljivost.

Lako se ulazi i izlazi, a prostora unutar kabine ima u obilju

je na raspolaganju samo jedan motor – 1.7 dizelaš sa 141 KS. Nije mnogo bolja situacija ni na drugim evropskim tržištima, jer se nudi jedino još i benzinac 2.0 sa 245 KS. To je zaista šteta, pošto „sportsvagon“ ima dobre vozne potencijale. Odmah se predstavlja i kao uravnotežen i predvidljiv automobil, koji vozača neće iznenaditi ni pri nekom neočekivanom manevru.

U stanju je čak i da donekle podrži vozačeve sportske am-

bicije. Svakako nije „trkač“ koji milimetarskom preciznošću ispisuje krivine, ali je ipak veoma upravljiv. Uz to, zahvaljujući elektronskoj kontroli stabilnosti, kao i drugim bezbednosnim sistemima, sigurnost u vožnji obezbeđena je gotovo u svakom trenutku. Čak je pomalo raspoložen da uz pomoć brojnih asistenata u vožnji „oprosti“ eventualne propuste vozača.

Naravno, sve to dovodi do izvesnog gubitka sportskog du-

ha, ali očigledno je da su konstruktori prednost dali lakoći vožnje i udobnosti u odnosu na performanse. Poseban doprinos komforu vožnje daje i sedmostepeni automatski menjač sa dvostrukim kvačilom (DCT). Promene stepena prenosa su brze i praktično neprimetne, a ko želi lično da ih bira, to može da radi i pomoću lopatica na volanu.

Više od očekivanja

U krivinama „handling“ dela test-staze, može se primetiti izvesno ljuljanje karoserije, ali to je posledica, pre svega, udobnog turističkog koncepta. Nema sportske oštine koju u kabini najavljuju stilske detalji poput polugica za manuelno menjanje „brzina“ na volanu, ili metalnih pedala. Jasno je i da se ne mogu očekivati performanse kao od dvolitarskih motora sa 160 i više „konja“, kakve nude konkurenti.

Ipak, zahvaljujući solidnom obrtnom momentu, dizelaš se relativno lako nosi sa masom automobila, ali treba imati u vidu da je najveći obrtni moment na raspolaganju u relativno uskom opsegu obrta-

SMART PARKING ASSIST SYSTEM

Parkira umesto vozača

U luksuznom paketu na prednjem panelu dominira veliki ekran modernog multimedijalnog uređaja, na kome se opciono može videti i slika od 360° oko automobila. Zapravo, snimak kamera na nekoliko mesta na vozilu daje na ekranu sliku celog automobila iz ptičje perspektive, što olakšava parkiranje i manevrisanje na skučenom prostoru. Međutim ko želi, može da se opredeli i za SPAS (engl. Smart Parking Assist System) sistem koji samostalno parkira vozilo. Doduše, nije potpuno samostalan, jer od vozača očekuje da, u našem slučaju, po potrebi ubacuje ručicu menjača „D“ ili u „R“ za „rikverc“, ali preuzima okretanje volana. Postupak u osnovi jednostavan: vozač polako vozi pored parkiranih automobila, a kada pomoću radara između dva vozila nađe mesto, sistemu ispisuje poruku da zaustavi automobil i ručicu menjača ubaci u „R“. Nakon što to uradi, pušta volan, a sistem sam okreće upravljač kako i koliko je to neophodno za uspešno parkiranje. Na vozaču da lagano drži gas, i da, kada je potrebno, pritisne kočnicu i zaustavi automobil, jer sistem to neće uraditi umesto njega.

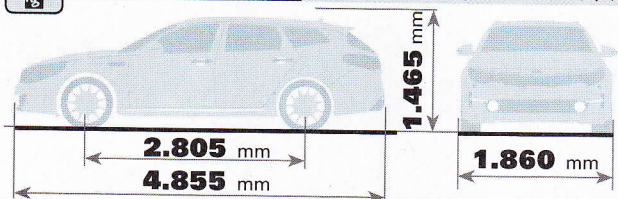
ja. Pri umerenim brzinama buka je ograničena, delom i zato što se motor čuje jedino ako ga dobro pritisnete, a kotrljanje velikih točkova zaokuplja više pažnje putnika od njega.

Bez obzira na to, utisci iz vožnje kažu da ovaj korejski karavan može mnogo da po-

nudi, i više nego što se na prvi pogled očekuje. Sve je to, na žalost, uslovljeno na kraju i njegovu cenu. Na primer, verzija sa osnovnim paketom opreme (sa akcijskim popustom u vrednosti pisanja ovog teksta) košta 27.990 evra, što uz različite dodatke lako može da naraste i na više od 40.000 evra, koliko košta varijanta koju smo vi-

zili. ■ R.S.

dimenzije i masa Optima Sportswagon 1.7 CRDI (f.p.)



prazno vozilo 1.620 prednja/zadnja disk/disk prtljažnik 552

dimenzije pneumatika 235/45 ZR18 zapremina rezervoara 70

motor

gorivo dizel broj ventila 16 maksimalna snaga kW (KS) pri o/min 104 (141) pri 4.000

zapremina (cm³) 1.685 broj cilindara 4 maks. obrtni moment Nm pri o/min 340 pri 1.750-2.500

performanse

ubrzanje od 0 do 100 km/h (s) 10,6

maksimalna brzina (km/h) 203

potrošnja

u gradu 5,2 na putu 4,2 prosečno 4,6

