



Korejci se ne šalijo

Saj veste, kako je s podatki o električnem dosegu vozil: ponavadi je tiste na papirju takoj treba zmanjšati za vsaj četrtino.

» A obstajajo tudi izjeme. Ko sem prvič sedel v priključnohibridno Optimo, je merilnik kazal 50 kilometrov dolega ob polni bateriji 9,8 kWh. Seveda sem pričakoval, da bo že po nekaj kilometrih številka veliko manjša. Pa kar ni bila. Optima PHEV deluje v EV-načinu (torej le na elektriko do 120 kilometrov na uro ter kot hibrid nad to hitrostjo), dokler je v bateriji še vsaj 15 odstotkov elektrike. In ker so bile ceste takšne, da je sicer marsikje šlo nad 100 kilometrov na uro, nikjer pa nad 120, se je Optima PHEV držala električnega pogona. Na koncu, ko se je baterija vendarle izpraznila do 15 odstotkov kapacitete, je merilnik kazal 48,9 prevoženega kilometra, torej vsega 6 kilometrov manj od obljubljenih teoretičnih 54 in le kilometer manj od tistega, kar je na začetku vožnje obljubila Optima. To so razlike, ki so veliko manjše od tistih, ki smo jih sicer vajeni pri priključnih avtomobilih.

'Kazen' zaradi baterij (ena je pod dnom prtljažnika, ena ob naslonjalu zadnjih sedežev) je seveda manjši prtljažnik, ki meri le dobrih 300 litrov. A pri Kii so že napovedali, da bo karavska različica imela baterije z malo večjo kapaciteto, ki pa bodo manj posegale v prtljažnik.

Pogonska tehnika je preizkušena. Kijini

inženirji so uporabili dvolitrski bencinski motor s 156 'konji', ki so ga že uporabljali v navadni hibridni različici Optime v ZDA, in mu dodali 67-'konjski' elektromotor, ki je nameščen pred menjalnik (med njim in motorjem je seveda sklopka). Na papirju je moč elektromotorja morda malo nizka, a se v resnici izkaže, da brez posebnih težav premika Optimo vse do najvišje električne hitrosti 120 kilometrov na uro. Ob tem velja omeniti, da menjalnik deluje izjemno uglajeno in hitro – celo v povsem električnem načinu delovanja prestavljanj praktično ni moč zaznati.

Skupna sistemska moč Optime PHEV je 205 'konjev', zanimivo pa je, da tudi ko je baterija prazna in se avto preklopi v hibridni način delovanja, poraba ni visoka: na isti trasi, na kateri je v električnem načinu Optima PHEV naredila skoraj 50 kilometrov, je bila poraba v hibridnem načinu vsega 5,2 litra. Dizel bi bil morda za desetinko ali dve varčnejši, kaj več pa ne.

K nam bo Optima PHEV v limuzinski različici pripeljala proti koncu leta, zato cene še niso znane – a z namigom, da bi znala stati okoli (ali nekaj pod) 40 tisočakov (z bogatim osnovnim paketom opreme) pred subvencijo, ne bomo dosti zgrešili. ❧



Skupna sistemska moč je 205 'konjev'.

MODEL	Kia Optima PHEV
motor (zasnova)	štirivaljni, vrstni, elektromotor
gibna prostornina (cm ³)	1.999
največja moč (kW/KM pri 1/min)	115/156 pri 4.000 + 50/67; sistemska 151/205
največji navor (Nm pri 1/min)	189 pri 5.000 + 205; sistemska 375
menjalnik, pogon	S6, spredaj
prtljažnik (l)	307
masa praznega vozila (kg)	1.705
največja hitrost (km/h)	192
pospešek 0-100 km/h (s)	9,4
poraba goriva po ECE (l/100 km)	1,6
CO ₂ (g/km)	37

R6 = ročni, S5 = samodejni, DS = dvojna sklopka, CVT = neskončnostopenjski