

Elegantna limuzinska kia v novi izdaji

Prvi kilometri *Kia optima z nadgrajenim slogom in vsebino – Uvodoma le en motor*

»Limuzina je mati vseh modelov, njo je najtežje dobro oblikovati,« mi je pred leti dejal Peter Schreyer, vodja oblikovanja pri Kii in Hyundaiu. Že prva kia optima izpod njegovega svinčnika je bila eden lepših avtomobilov srednjega razreda. Zdaj prihaja naslednica.

GAŠPER BONCELJ,
besedilo in fotografije

Vsake oči imajo svojega malarja, a tudi pri novi generaciji optime se mi zdi, da ji pomanjkanja zunanje elegancije ne moremo očitati. Dizajn tokrat umirjeno nadgrajuje sprednje reže za zajem zraka, drugačen spodnji del odbijaja, ki med drugim pripomore k manjšemu uporabi zraka – količnik je po novem še malce nižji (0,29). Zadaj so dodali mini trikotno okno, prtljažni rob se enovito konča v spojler, preoblikovali so zadnje luči. Kia optima je s 485 cm za centimetrom daljša kot doslej, le malo so večje tudi druge mere.

Avtomobil je v notranjosti prostoren, zadaj je veliko prostora za noge, bodo pa visoki potniki z glavo hitro pri stropu. Prtljažnik sprejme 510 litrov (rezervno kolo vedno nadomešča komplet za popravilo pnevmatik), poveča se s podrtjem zadnje klopi, ki se deli v razmerju 60/40, žal ni deljiv še srednji del in iz podrtih naslonjal ne nastane povsem ravno dno.

Sprednja sedeža sta se zdela na prvi vožnji zelo dobra, izdatno nastavljliva, položaj za volanom naraven. Avtomobil znotraj deluje kakovostno, ni izstopajoč, prej umirjen. Večfunkcijski sredinski zaslon je manjši kot v hišnem velikem SUV sorentu. Med množico asistenčnih sistemov jih je nekaj že v standardni opremi, drugi so za doplačilo. Omenimo npr. dobro delujoč radarski tempomat, je pa vse to v tem segmentu glede na tekmece pač nujno. Po drugi strani vam bodo za doplačilo ponudili brezžično polnjenje pametnega telefona ali vrhunsko ozvočenje in avdiosistem proizvajalca Harman Kardona.

Kia optima je v novi generaciji rajana bolj čvrsto in temeljiteje

zaščiten pred zvoki motorja in s cestišča. Njena masa je z 1,5 tone bolj ali manj nespremenjena. Prve kilometre smo naredili po nemških cestah, ki so v glavnem gladke, tam se je avto peljal lepo, videli bomo, kako bi pri nas. Tu bodo optimo uvodoma ponudili le z 1,7-litrskim dizelskim motorjem z močjo 103 kW (141 KM). Ima izboljšan turbopolnilnik in zmore največji navor 340 Nm že pri 1750 vrt./min. Motor je po odzivnosti korekten, na prvih poteh je računalnik prikazoval povprečno porabo 6,5 litra. Namesto šeststopenjskega ročnega ima lahko sedemstopenjski samodejni menjalnik z dvema sklopka, ki se mu lepo poda.

Morda bi si v elegantni optimi pri motorjih želeli še česa več. V drugi polovici prihodnjega leta bo pripravljen hibrid (kombinacija bencinskega in električnega pogona), ki ga bo drugače kot v prejšnji generaciji z elektriko mogoče polniti tudi na zunanem omrežju in naj bi v električnem režimu zmožal preplejati 50 km. Takrat bodo poleg limuzine predstavili še karavansko optimo wagon, ki je doslej ni bilo. Nastajata tudi športnejši različici GT in GT line. Optima, ki jo za Evropo izdelujejo v Kiini tovarni v Hwasungu, se bo do Slovenije kot dizelska limuzina pripeljala v začetku prihodnjega leta. V zstopno opremo bo stala 26 tisoč evrov, najboljše opremljena pa približno 37 tisoč evrov.



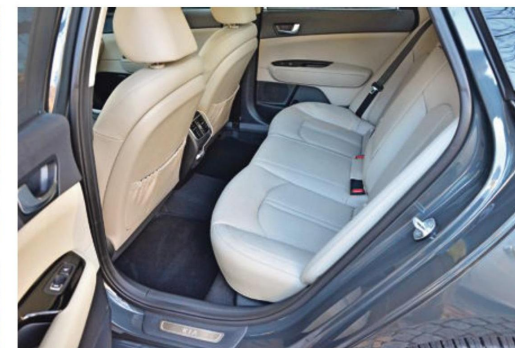
Kia optima je s 485 cm le za odtonek daljša kot doslej, bodo pa po limuzini pozneje prvič predstavili še karavansko izvedbo.



Uvodoma bo optima dosegljiva le z 1,7-litrskim dizelskim motorjem. Pozneje pride na trg še hibridna različica.



Notranjost naredi dober vtis: udobno sedenje, kakovostna izvedba in korektna ureditev, ki ni tako nastopaška kot pri kakem tekmeču.



V drugi vrsti je zelo veliko prostora za noge, malo manj za glave. Na izbiro je tudi kakovostno, a dražje usnjeno oblačenje.