



Boljševik



Kako je mogoče, da je ta avtomobil Kia? Po videzu bi bil lahko zagotovo vse kaj drugega, tudi limuzina s kakšno luksuzno zaščitno znamko na zloščeni pločevini. Ampak to spada prav med boljševizem!



► Zmagovalna frakcija socialnih demokratov v ruski oktobrski revoluciji je zagovarjala zamisel nasilnega prevzema oblasti in zgodovina pravi, da jim je uspelo. Za Kio se zdi, da se je zapisala podobnemu pristopu. Kaj bi čakali leta in leta, da bodo kupci spoznali, kako dobre avtomobile delamo, so si najbrž rekli. Takoj jim dajmo Optimo! Ime Optima izhaja iz latinskega prislova optime, slovenski prevod tega pa je najboljši, izvrstno (Veliki slovar tujk, Cankarjeva založba, 2002). Tako preprosto je to. Morebiti se bo kdo še spomnil predhodnikov Kijine Optime, za tiste, ki se jih ne: Clarus in Magentis. Vsakokrat so se krstniki tudi pri prejšnjih

V Kii Optimi je na zadnji klopi dovolj prostora tudi za državniške igre.

dveh zgledovali po latinskih besedah, pa jim kar dvakrat primerjava med izdelanimi avtomobili in pomenom latinskih besed ni najbolj uspela (clarus – jasen, zvonek, svetel, čist; magis – še bolj). Razlika med predhodniki in Optimo je v vseh pogledih precejšnja.

Videz: vsaj za podpisanega je to oblikovno ena najbolj posrečenih limuzin

zadnjih let. Kar velja tudi za notranjost. Prostornost: Optima je prvi avtomobil višjega srednjega razreda, ki se lahko tudi po ponujenem prostoru na obeh prednjih sedežih, v prtljažniku, zlasti pa na zadnji klopi brez težav kosa z doslej najprostornejšim – Škodo Superbom. Materiali in kakovost izdelave: seveda je prav tu še najdlje od tekmecev iz premijskih logov, a nikakor ne moremo govoriti o slabem vtisu in nemarnosti pri končni izdelavi.

Kaj še torej ostane tekmečem?

Zagotovo ponudba na motornem področju, kjer si lahko slovenski kupec Optime izbere zgolj menjalnik, ali šeststopenjski ročni ali pa samodejni, stokilovatni turbodizelski motor dobi v obeh primerih. Pa je tudi pri 'pomanjkljivi' motorni opremljenosti napaka le malenkostna, saj tudi pri drugih znamkah, kjer ponujajo večji nabor motorjev, nato kupci v skorajda devetih desetinah izberejo enako.

Seveda je Optima avtomobil, za katerega lahko najdemo tudi nekaj manj 'optimalnih' lastnosti in ga pokritiziramo. Izkušnje pravijo, da je tako in tako težko najti popolne izdelke. V slogu vseh modelov iz Kijine ponudbe je tudi pri Optimi manj optimalen občutek ob sukanju ali zgolj oprijemanju volanskega obroča. V avtomobilističnem slengu temu rečemo manj komunikativen volan. Voznik lahko običajno le iz vidnega vtisa ve, po kakšni



cesti vozi, pravega stika med njim in cesto pa tudi pri Optimi volanski mehanizem (elektroservo) ne doseže. A je tudi tu treba omeniti, da z Optimo lahko obročamo volan pri parkiranju ali drugačnem počasnem upravljanju avtomobila, pohvalno majhen (10,5 metra) pa je tudi obračalni krog.

Seveda je Optima avtomobil, za katerega lahko najdemo tudi nekaj manj 'optimalnih' lastnosti in ga pokritiziramo.

Na meritvah smo imeli nekaj pripomb k zavornim zmogljivostim. Koliko gre daljša zavorna pot tudi na račun gumarske obutve, sicer nismo mogli presoditi, a slabih 40 metrov zavorne poti pri Optimi je tisto, kar se ne zdi najbolj optimalno.

Vsekakor imajo glede motornih zmogljivosti najrazličnejši vozniki različne potrebe. Podpisanemu se je zdelo, da je motor kljub zgolj 1,7 litra prostornine in 'le' 100 kilovatov moči še kar poskočen, čeprav je njegovo moč krotil tudi samodejni menjalnik. Za dirke tak motor seveda ni (in tudi ni bil mišljen), a za prekoračitev katerekoli od dovoljenih hitrosti v naši 'kuri' je moči vedno dovolj. Kombinacija motorja, zelo sodobnega samodejnega šeststopenjskega menjalnika in dodatnega programa, ki ga vklopimo z volanskim gumbom eco, pa omogoča zelo varčno porabo goriva. Tako je povprečna poraba malenkost nad 6,2 litra na 100 kilometrov pri stalni hitrosti okoli 125 kilometrov na uro povsem realna (pri odčitku s potovalnega računalnika, če jo izračunamo iz prevožene poti ter resnično natočenega in porabljenega goriva, se dvigne za 0,2 litra). Celo bolj s težkimi čevlji okovane voznike noge povprečja niso dvignile nad 8,4 litra na 100 kilometrov, kar pomeni, da so rezultati še kar podobni Kijinemu 'bratu', Hyundaijevemu i40 CW, ki smo ga preizkušali lani poleti.

Tudi sicer sta si na 'drugi občutek' omejena avtomobila v marsičem podobna, ko gre za tehnične rešitve pod različno oblikovano ploščevino ali z različnimi snov-



mi obloženo notranjost avtomobilov.

Izbira za Optimo je tako verjetno v največji meri odvisna od tega, ali se je kupec že miselno pripravil na preskok, na tisti v uvodu omenjeni boljševoz, če je pripravljen na to, da je lahko tudi avtomobil s Kijinim zaščitnim znakom revolucionarno boljši od predhodnikov ...

Kakšno besedo pa lahko namenimo še ceni. Pravzaprav tudi glede tega ne moremo mimo znane resnice: brez nič ni nič. V primeru Optime je obratno, za nekaj več, kot pričakujete, da je treba odšteti, dobite še dodatek, ki ga ne pričakujete. Kar malo manj zapleteno pomeni: za dobro ceno dobite veliko. <<<

TABELA KONKURENCE

MODEL	KIA Optima 1.7 CRDi (100 kW) SX	Hyundai i40 Sedan 1.7 CRDi HP (100 kW) Comfort	Škoda Superb 2.0 TDI (103 kW) Active	Ford Mondeo 2.0 TDCi (103 kW) Trend (4 vrata)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
glavna prostornina (cm³)	1.685	1.685	1.968	1.997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 4.000	100/136 pri 4.000	103/140 pri 4.200	103/140 pri 3.750
največji navor (Nm pri 1/min)	325 pri 2.000-2.500	325 pri 2.000-2.500	320 pri 1.750-2.500	320 pri 1.750-2.750
dolžina x širina x višina (mm)	4.845 x 1.830 x 1.455	4.740 x 1.815 x 1.470	4.838 x 1.817 x 1.462	4.850 x 1.885 x 1.500
največja hitrost (km/h)	202	200	208	210
pospešek 0-100 km/h (s)	10,3	10,6	10,1	9,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,1/4,5/5,1	5,9/4,1/4,5	6,9/4,6/5,4	6,4/4,6/5,3
izpusti CO ₂ (g/km)	133	134	143	139
cena osnovnega modela (evri)	25.990	21.190	23.788	26.330



**Več kilometrov,
manj emisij.**

www.omv.si



