



KIA OPTIMA HYBRID

IZLET U ELITNO D

“Optima” je prvi serijski hibridni model koji Kija predstavlja u Evropi. Ovu limuzinu atraktivnog dizajna odlikuje bogata ponuda prostora, snažan hibridni sistem, niska prosečna potrošnja goriva, bogata oprema i zavidne performanse. Sa “optimom” i korejska kompanija dobija porodičnu poslovnu limuzinu, a ekološkom verzijom potvrđuje da je ovladala hibridnom tehnologijom

Bez obzira na to što segment tržišta u kome su zastupljene limuzine stagnira, skoro svaki proizvođač se trudi da u svo-

joj ponudi ima i limuzinu, jer je to stvar prestiža. Osim toga, iako je briga o životnoj sredini znak korporativne odgovor-

nosti proizvođača, posedovanje i primena hibridne tehnologije takođe je stvar prestiža, jer niti svako može njom da ovla-

da niti je svi uspešno primenjuju. Sa ambicijom da i ona bude u klubu tehnološki naprednih i ekološki svesnih kompanija, i Kija je predstavila „optimu hibrid“

dizajn, koji prati porodični i stil predstavljen i na mnogim modelima. Osim toga, sa

PERFORMANSE

Štedljiva, a brza

Hibridni sistem u „optimi“ nudi performanse koje lako zadovoljavaju i sportski nastrojenog vozača, ali i onog koji sa ekološki svesnim vozilom želi da štedi gorivo. Najpre, 190 KS koliko razvija hibridni sistem dovoljno je za ubrzanje iz mesta do 100 km/h za 9,4 sekunde, dok je maksimalna brzina elektronski ograničena na 192 km/h.

Sa druge strane, kada se vozi umereno, „opti-

ma“ je i izuzetno štedljiva. Kada se kreće lagano, moguće je voziti do brzine od 100 km/h isključivo na struju – uz uslov da su baterije pre toga bile pune. U gradskoj vožnji, prema fabričkim podacima, kija „optima hibrid“ beleži prosečnu potrošnju od 5,7 l/100 km, što je izuzetno dobar rezultat za vozilo dugo skoro pet metara i sa masom od preko 1.587 kg. Prosečna potrošnja je još niža i iznosi 5,4 l/100 km.

iako, naizgled, pored popularnih hečbeka i SUV modela koji beleže dobre rezultate na tržištu nije imala preke potrebe ni za limuzinom niti za ekološkim vozilom.

A šta to nudi „optima hibrid“? Najpre, veoma dopadljiv

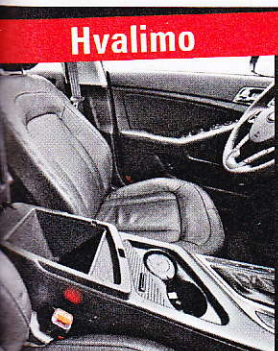
Na novu vrstu litijum-polimernih baterija Kija nudi istu garanciju kao i na celom vozilu, to jest 7 godina

tara nudi prostranu kabina. Zahvaljujući činjenici da na u zadnjem delu nema centralni greben, iza vozača vozača lako mogu da se sesti tri odrasle osobe i da sve dovoljno mesta za kolena



- **4** cilindra, benzin
- **1.999** cm³
- **110** kW
(**150** KS)
- **180** Nm pri
5.000 o/min
- električni motor
30 kW (**40** KS)
- ukupna snaga
sistema **140** kW
(**190** KS)

UŠTVO



Potrošnja u gradu je vrlo niska, a za pohvalu je i to što do 100 km/h vozilo može da ide isključivo na električnu energiju.

Ponuda prostora je izuzetna zahvaljujući velikom međuosovinskom rastojanju.



Prtljažnik je znatno smanjen, a još je i nepravilnog oblika, zbog čega mu je iskoristljivost lošija.

Neke komande na volanu postavljene su previše nisko i nisu intuitivne.

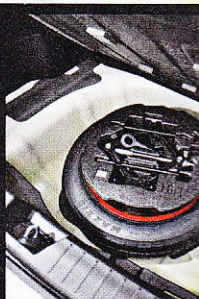


ENTERIJER

Komforna zahvaljujući dimenzijama

Limuzine su sve duže i duže, što pokazuje i Kia „optima“. Osim što privlači pažnju dužinom do skoro pet metara, impresionira međuosovinskim rastojanjem od 280 cm, što je, uz „mazdu 6“ sa 283 cm, najduže u klasi. Osim u komforu, putnici uživaju i u luksuzu visokog nivoa opremljenosti, jer se „optima hibrid“ nudi samo sa jednim, izuzetno visokim, paketom opreme. Tako na primer, udobna sedišta su od kože, motor se startuje na dugme, na centralnoj konzoli dominira navigacioni sistem sa ekranom osetljivim na dodir, parkiranje je lakše zahvaljujući kameri smeštenoj u zadnjem delu vozila, i vozač i putnici uživaju u mogućnosti grejanja sedišta, i tako redom. Kada smo već kod opreme, ona sadrži i brojne bezbednosne sisteme, pa se tako, između ostalog, ESP dobija serijski. Sa druge strane, muka oko smeštaja baterija je zahtevala i određene kompromise. Najveće je pretrpeo prtljažnik, koji se sa 510 litara u običnoj „optimi“ mogao pohvaliti da nudi rekordnu zapreminu u klasi. Smeštaj baterija je zauzeo jedan deo, pa je prtljažnik u hibridnoj verziji znatno smanjen i nudi svega 381 litar. Iz istog razloga smanjen je i rezervoar, koji umesto 70 sada može da smesti 65 litara goriva.

Ovo je jedini deo koji kaska za rivalima sa više iskustva u konstruisanju hibridnih limuzina – ne samo da je prtljažnik znatno smanjen, već je nepravilnog oblika. Deo koji štiti baterije i kablove rešen je pomalo nespretno, kao da je pravljen na brzinu





Kija "optima hibrid" je u stanju da do brzine od 100 km/h koristi isključivo električnu energiju

Ipak, najzanimljivije u vezi sa ovom limuzinom jeste kako se ona vozi. Najpre, najinteresantniji detalj – do 100

km/h moguće je voziti isključivo na električnu energiju, doduše ako je režim lagan i ako se gas ne stiska naglo. Sa dru-

ge strane, ako se iz mesta kreće naglo, kao i u bilo kojoj drugoj situaciji u kojoj se ima potreba za punom snagom, zajednički rade električni motor i onaj sa unutrašnjim sagorevanjem – baš kao i kod svakog hibridnog vozila. Zajedničkim radom dva motora dobija se ukupno 190 KS.

Dva pogona

Kada je reč o klasičnom motoru, „optimu“ pogoni dvolitarski benzinac sa 150 KS. Prema rečima Kijinih inženjera, hibridni sistem smanjuje potrošnju goriva za preko 40 km/h. Velika limuzina je u vožnji veoma tiha, čak i u situacijama kada radi benzinski motor, a posebno kada stvar u svoje ruke preuzme električna energija i kada se jedva čuje samo kotrljanje točkova.

Kada smo već kod točkova, njihov dizajn je podelio redakciju na one koji su se momentalno u njih zaljubili, i na one kojima se taj stil ne dopada. Još važnije je to što ovakvi naplaci ostvaruju bolje aerodinamične rezultate. Na primer, na prednjem delu je koeficijent otpora vazduha svega 0,26, dok je kod standardne „optime“ 0,29. U cilju smanjenja potrošnje goriva, modifikovani su klima-uređaj kao i servo-upravljač. Međutim, to se u vožnji ne oseća, pa niti nam je u krivinama upravljač bio tvrd, niti smo mogli da se požalimo

HIBRIDNI SISTEM

Prednost novih baterija

Baterije su posebno interesantan detalj kod ovog hibrida. Reč je o novoj generaciji litijum-polimernih baterija koje je Kija razvila u saradnji sa kompanijom LG hemikal – najvećom korejskom i 15. po veličini hemijskom kompanijom na svetu. Ove dve kompanije su razvile litijum-polimerne baterije koje su bolje od litijum-jonskih (kakve se ugrađuju u mobilne telefone i laptopove). Njihova prednost je u tome što su lakše i izdržljivije. Obe ove osobine su veoma važne za „optimu“, kojoj baterije, prema fabričkim podacima, traju 10 godina ili 240.000 km, a teške su svega 43,6 kilograma. One su najzaslužnije što je masa hibridnog vozila povećana za samo 139 kg u odnosu na „običnu“.



Ekološka verzija modela

„optima“ je prva hibridna „kija“ u serijskoj proizvodnji sa kojom korejska kompanija nastupa na evropskom tržištu

na rad klima-uređaja. Ono što predstavlja jedinu objektivnu manu za ekološku verziju „optime“ jeste zapremina prtljažnika.

Prtljažnik plaća ceh

Naime, potreba da se negde smeste baterije hibridnog sistema, mnogim limuzinama je ranije prepolovila prtljažnike. Međutim, one limuzine koje su prve bile posvećene hibridnim verzijama, kao na primer Leksusovi modeli, u međuvre-

menu su pronašle način kako da moderne baterije smeste uspravno, tako da uopšte ne smanjuju prtljažnik. To, nažalost, nije slučaj i sa „optimom“, čiji je prtljažnik sada tek na nivou jednog hečbeka – što je jedini detalj kojim Kija otkriva da je tek nedavno ušla u elitno društvo proizvođača hibridnih limuzina.

Kija „optima hibrid“ je već i zvanično stigla na naše tržište. Najpre je predstavljena na salonu automobila u Beogradu, godinu i po dana posle svetske premijere u Los Angelesu. Na tržištu se nudi sa visokim nivoom opreme po ceni od 32.500 evra. ■ Test-ekipa revije SAT Plus

dimenzije i masa		Optima Hibrid (fabrički podaci)	
	2.795 mm		1.830 mm
	4.845 mm		
	1.455 mm		
prazno vozilo	1.587	prednja/zadnja ventilisani disk/disk	prtljažnik
dimenzije pneumatika	215/55 R17	zapremina rezervoara	381
motor		zapremina rezervoara	65
gorivo	benzin	broj ventila	16
zapremina (cm³)	1.999	broj cilindara	4
elektromotor		maksimalna snaga kW (KS) pri o/min	110 (150)
maksimalna snaga kW (KS)	30 (40)	maks. obrtni moment Nm pri o/min	6.000
hibridni sistem		maksimalni obrtni moment Nm	180 pri 5.000
kombinovana snaga kW (KS)	140 (190)	maksimalni obrtni moment Nm	205
performanse		maksimalni obrtni moment Nm	265
ubrzanje od 0 do 100 km/h (s)	9,4		
maksimalna brzina (km/h)	192		
potrošnja			
u gradu	5,7	na putu	5,3
prosečno	5,4		