

TOYOTA AVENSIS



DVOBOJ NOVIH PASSATOVIH PROTIVNIKA

Srednjom klasom kod nas suvereno vladaju Nijemci. Optima je Kijina optimizirana alternativa – njome je pokazala Toyoti zbog čega u idućim godinama treba računati na Korejce



TOYOTA

Dobro: kvalitetno izrađena, pregledna upravljačka ploča. Unatoč imitaciji drva i srebrno lakiranom umjetnom materijalu djeluje zastarjelo



KIA

Profinjeno: pjenasti umjetni materijali, kvalitetna izrada. Tu su i lijepi detalji poput upravljača s grijanjem, visokorazlučivog zaslona za navigaciju i audiosustava

KIA OPTIMA



Koreja pomela Japan



Neupadljiva siva limuzina postala je simbolom. Doradeni Avensis predstavlja ono što Toyota danas više nije. Još prije nekoliko godina japanska je autoindustrija svojom učinkovitom proizvodnjom, dobrom kvalitetom i povoljnim cijenama njemačkoj konkurenciji ulijevala strah u kosti. To što su Japanci uvijek bili pomalo dosadni nije nikoga zanimalo. Taj je recept Toyotu učinio najvećim proizvođačem automobila na svijetu.

Kako stvari stoje danas? Korejci su odavno preuzeli ulogu prvog izazivača. Nije dan koncern na svijetu ne raste tako brzo kao Kia i njezin vlasnik Hyundai. Strah i trepet za konkuren-

ciju, a dobri za kupce. Jer, dok se Toyota bavi detaljima završne obrade Avensisa, Kijina Optima je potpuno novo vozilo. I to kakvo.

Avensis je doraden, a Optima nov automobil

Vremena u kojima je Kia bila samo jeftina su prošlost. Optima je zrela limuzina. Za razliku od Avensisa, starije gospode, pogled plijeni skladnim proporcijama, dojmljivim farovima i lijepim detaljima poput C-stupa koji podsjeća na Jaguar XF. Nije da Avensis ima nešto što bi bilo trn u oku, ali također nema ničega što bi bilo osobito upečatljivo. Čak i najveći Toyotini lju-

teli tek će usput zamijetiti promjene na farovima i stražnjim svjetlima.

I pogled u unutrašnjost pokazuje zašto je gazda VW-a Martin Winterkorn na Međunarodnom salonu automobila u Frankfurtu (IAA) s pravom skinuo kapu korejskom koncernu ("Tu je sve kak' treba"). Unatoč zakrivljenim oblicima prsti se brzo snađu. Kvaliteta prolazi i najstrože testove: pjena-

sti umjetni materijali, nema mumljanja, nema klopota. Tu se (barem kod najbolje opremljene verzije) ubrajaju i profinjeni detalji poput upravljača s grijanjem, audiosustava "Infinity", panoramskog staklenog krova i kožnatih sjedala s električnom regulacijom.

Toyota – sasvim druga priča. Čak i u luksuznoj izvedbi Executive, unatoč imitaciji drva i sjedalima presvučenim alkanterom, unutrašnjost Avensisa kao da je prekrivena sivim velom. Čak i Passatov interijer djeluje živahnije. Umjesto visokorazlučivog zaslona kakvog ima Kia, između instrumenata nalazi se jantarni zaslončić male razlučivosti. Ipak, i Toyota radi ►

OBJAŠNJENA TEHNIKA

Optima na hrvatsko tržište dolazi potkraj 2012. i u **hibridnoj** izvedbi. Kia je spojila 2,4-litreni benzinski motor od 209 KS i elektromotor od 41 KS. Prema standardima SAD-a, Optima Hybrid troši 6,4 litara. Koristeći isključivo energiju iz elektromotora može prijeći jedan kilometar.



Očite razlike: Dok je Kia (lijevo) markantnog izgleda, Toyota je samo jedna od brojnih azijskih limuzina.



KIA

Mjesta ima: I za dvometraše Kia nudi mnogo prostora, ali stakleni krov ograničava kretnje glavom



TOYOTA

Mjesta ima dovoljno: Avensis je manji od Optime, no prostora ne nedostaje

odlično, kvaliteta je na nivou. Sve što se može dotaknuti – bile to ručice za otvaranje vrata, upravljačka ploča, prekidači ili upravljač – djeluje solidno i dobro izrađeno.

I vožnja pokazuje da je Kia moderniji automobil. Iako je Optima načinjena ponajprije za azijsko i američko tržište, u potpunosti je prilagođena i europskom ukusu. Režeći dizelaš s krutim, ali ne pretvrdim podvozjem i

Kia troši vrlo malo, no Toyota je još štedljivija

izravnim upravljanjem, Kia je prava sportašica. Neobično za Korejku. No, ovo odlično pristaje uz njezin otmjeni dizajn – a pristaje i limuzini srednje klase. Za razliku od Audiya, koji to čini

godinama, Kia ne pretjeruje s dinamikom.

Optima je prava dugoprugašica ponajprije zbog svog 1,7-litrenog dizelskog motora sa 136 KS stvorenog u suradnji s Hyundaiem. Ovo je zaista vrhunski motor koji od hitrog starta pa sve do ležernog krstarenja ima zapanjujući raspon okretaja, a usto nije gutač goriva. Za-

suradni s Hyundaiem. Ovo je zaista vrhunski motor koji od hitrog starta pa sve do ležernog krstarenja ima zapanjujući raspon okretaja, a usto nije gutač goriva. Za-

hvaljujući sustavu start-stop, oko pet litara dizela dovoljno je da prijeđete sto kilometara.

Toyota je još štedljivija. Usavršavanjem motora i ubrizgavanja potrošnja je smanjena na 4,5 litara. Za razliku od njegovih prethodnika grubijana, Toyotini inženjeri u novom su Avensisu smanjili razinu buke i doradili podvozje. Rad nogu sada je kako treba. Uspijeva balansirati između udobne amortizacije i potreba za dinamikom. Iako toga Toyota dosad nije nedostajalo.

Koreja i Japan u jednoj se točki ipak podudaraju: za razliku od njemačkih glavonja, cijenom su povoljniji. Svakom novom generacijom sve manje, posebno Kia, ali uvijek nude barem više opreme, ako već cijena nije bitno niža.

TEHNIČKI PODACI

Kia Optima Attract 1.7 CRDi

Četiri cilindara, turbodizelski redni • Obujam 1685 cm³ • Snaga 100 kW (136 KS) pri 4000/min • Najveći okretni moment 325 Nm od 2000/min • Pogon na prednjim kotačima • Šest stupnjeva prijenosa, ručni • Spremnik goriva 70 l • Ubrzanje 0-100 km/h 10,6 s • Najveća brzina 202 km/h • Potrošnja 4,9 l/100km • CO₂ 128 g/km

Cijena: još nije poznata



TEHNIČKI PODACI

Toyota Avensis Luna 2,0 D-4D

Četiri cilindara, turbodizelski redni • Obujam 1998 cm³ • Snaga 91 kW (124 KS) pri 3600/min • Najveći okretni moment 310 Nm od 1600/min • Pogon na prednjim kotačima • Šest stupnjeva prijenosa, ručni • Spremnik goriva 60 l • Ubrzanje 0-100 km/h 9,8 s • Najveća brzina 200 km/h • Potrošnja 4,5 l/100km • CO₂ 119 g/km

Cijena: 221.625 kn



ZAKLJUČAK

KIA OPTIMA



■ Svaka čast, Kia! Jedino što ovom autu još stoji na putu do uspjeha na njemačkom tržištu ugled je marke. Optima izgleda moderno i plijeni poglede. Unutrašnjost je dobro načinjena i prostrana. Usto zaista dobro vozi s krutim podvozjem i dizelskim gorivom. Favorit iz sjene u srednjoj klasi. Očekuje se i povoljna cijena.

TOYOTA AVENSIS



■ Ovo je cijena strategije malih koraka. Iako je Toyota doradom Avensisa sredila mnoge kritične točke, ovaj Japanac uopće nema šarma. Unatoč štedljivom i zabavnom dizelskom motoru, udobnom podvozju i solidnoj cijeni, teško da će ovako prodati veći broj automobila.



Zoran Škvorc