

KIA OPTIMA SW - KOMBI NIE MUSI BYĆ NUDNE (PIERWSZA JAZDA)

..,WWW.MOTO.ONET.PL (2016-09-08 00:00:00)

moto.onet.pl/testy-nowe/kia-optima-sw-kombi-nie-musi-byc-nudne-pierwsza-jazda/6tgy66

Kia postanowiła wzmocnić ofensywę w segmencie D. W związku z tym do zaprezentowanej w zeszłym roku Optimy sedan dołącza właśnie nadwozie kombi. Co można powiedzieć o tym aucie? Wygląda europejsko, jest dobrze wyposażone i oferuje nawet 245 koni mechanicznych.

Zobaczcie wrażenia z pierwszej jazdy nowym kombi klasy średniej.

Za projektem zarówno Optimy sedan, jak i kombi stoi Peter Schreyer. To on był jednym z inicjatorów stylistycznej rewolucji i tygrysięgo nosa w Kii, a także w przeszłości pracował dla Grupy Volkswagena nad takimi projektami jak Audi TT pierwszej generacji, Volkswagen New Beetle czy Volkswagen Eos. Tym razem niemieckiemu stylistyce poszło również dosyć dobrze.

Zespołowi designerskiemu przede wszystkim zależało na tym, aby Optima SW nie była ociężała. Stąd dynamicznie unosząca się ku górze linia okien, wybrzuszone tylne nadkola oraz kuse i zachodzące na boki tylne światła. Koreańczycy podczas prezentacji auta mówią również o unikalnym rozwiązaniu - załamaniu szyby zaraz za słupkiem C. Pomysł choć dobry, na rynku motoryzacyjnym wielką nowością nie jest. Z identycznego rozwiązania korzystała chociażby zaprezentowana w roku 2008 Honda Accord ósmej generacji.

W kabinie pasażerskiej Kii Optimy na próżno szukać ekstrawagancji czy nietuzinkowych rozwiązań stylistycznych. Całość jest schludna, ładna i po prostu funkcjonalna. Przykłady? Kokpit jest zwrócony w stronę kierowcy, co stanowi nawiązanie do klasycznych BMW z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Sterowanie nawiewami i klimatyzacją zostało wyciągnięte ze standardowego ekranu multimedialnego, co ułatwia obsługę. Dodatkowo kierownica dobrze leży w dłoniach, a zegary są po prostu przejrzyste i czytelne. Na minus zapisać można jedynie twarde plastiki użyte do wykończenia dolnej części deski rozdzielczej.

Kia ma spor... dedykowane fotele!

Auto testowe skonfigurowane w wersji GT miało zamontowane dedykowane fotele. Dobrze, że Kia mówi o dedykowanych, a nie sportowych siedziskach. Profilowania boczne są bowiem raczej efektywnym dodatkiem, który podczas jazdy nie zapewnia lepszego trzymania ciała pasażera w zakręcie. Wrażenie robi za to przestrzeń. I w pierwszym, i drugim rzędzie siedzeń miejsca jest pod dostatkiem. Duży jest też bagażnik. Optima SW proponuje 552 litry przestrzeni załadunkowej.

Kia Optima SW

Foto: Kuba Brzeziński / Onet

Cechą charakterystyczną Kii GT jest silnik. Ta wersja jest dedykowana motorowi 2,0 T-GDI. Pod oznaczeniem tym ukrywa się doładowany motor benzynowy z bezpośrednim wtryskiem, który generuje 245 koni mechanicznych i jest standardowo parowany z 6-biegową skrzynią automatyczną. To najmocniejsza Kia, jaka kiedykolwiek pojawiła się w polskiej ofercie. Tylko czy tym raczej mało imponującym wynikiem Koreańczycy powinni się chwalić? Jednostka dobrze radzi sobie z napędzaniem kombi. Auto osiąga pierwszą setkę w 7,6 sekundy. Średnie spalanie według deklaracji producenta wynosi 8,2 litra paliwa.

Kię Optimę SW można też skonfigurować z dwoma innymi silnikami. W ofercie pojawia się wolnossący motor benzynowy o pojemności 2-litrów i mocy 163 koni mechanicznych oraz 1,7-litrowy diesel dysponujący stadem 141 koni. Pierwsza z jednostek rozpędza kombi do 100 km/h w czasie 9,6 sekundy i spala średnio 7,6 litra paliwa. Ropniak na osiągnięcie pierwszej setki potrzebuje 10,2 sekundy oraz charakteryzuje się średnim zapotrzebowaniem na olej napędowy na poziomie 4,7 litra.

Kia Optima SW

Foto: Kuba Brzeziński / Onet

Kia Optima SW w wersji GT łączy podczas jazdy dwie przeciwności. O ile na nierównościach zawieszenie wydaje się twarde, o tyle podczas pokonywania zakrętów twarde zdecydowanie przestaje być. Poza tym układ kierowniczy jest dosyć mocno wspomagany. Fakt ten doceni każdy kierowca jeżdżący dużo w mieście, jednak ogranicza on precyzję wykonywania manewrów.

Optima SW jest tania i dobrze wyposażona

Podstawowa wersja Kii Optimy SW napędzana 2-litrowym benzyniakiem kosztuje 93 900 złotych. Za diesla trzeba zapłacić 98 900 złotych. Jak cennik ma się do konkurencji? Wygląda dosyć dobrze. Kia jest o kilka tysięcy tańsza od słabszego i gorzej wyposażonego Passata, Mondeo i Insignii.

Modele w wersji wyposażenia M mają atrakcyjną cenę i oferują wysoki standard. Bez dopłaty kupujący otrzymuje 7 poduszek powietrznych, światła mijania wykonane w technologii projekcyjnej, czujnik deszczu, tempomat, automatyczną klimatyzację z jonizatorem powietrza, skórzaną kierownicę i gałkę zmiany biegów, 16-calowe felgi aluminiowe oraz nawigację z 7-calowym ekranem dotykowym, kamerą cofania, aplikacją Auto Android i 7-letnią, darmową aktualizacją map.

Kia Optima SW

Foto: Kuba Brzeziński / Onet

Za wersję GT trzeba zapłacić sporo więcej. Topowy model został wyceniony przez Koreańczyków na 153 900 złotych. Za dodatkowe 60 tysięcy złotych - pomijając oczywiście dużo mocniejszy silnik - kierowca otrzyma też imponujący pakiet wyposażenia. Dopłaty nie wymagają m.in. reflektory LED z funkcją dynamicznego doświetlania zakrętów, elektrycznie regulowane i skórzane fotele, system nagłośnienia Harman Kardon, bezdotykowy dostęp do auta oraz zestaw aktywnych systemów bezpieczeństwa. Mowa

o Kia Keep Lane Assist, Kia Speed Assist, Kia Blind Spot Detection, Kia Rear Cross Traffic Alert, Kia Auto Park Assist.

Kia być może nawet w wersji najmocniejszej nie jest autem dla kierowcy z zacięciem sportowym, i być może nieco przypomina Accordę. To jednak więcej niż przyzwoity samochód, który realnie może zagrozić europejskiej konkurencji. Za jej zakupem przemawia szczególnie korzystny stosunek ceny do wartości. Czy ten będą w stanie docenić floty, stanowiące trzon klienteli w segmencie D? To pokażą kolejne miesiące. Mimo wszystko Optima SW ma wszystkie cechy, które powinny zdecydować o sukcesie.

Zobacz galerię

Źródło:

Onet