

TESTY

Z tyłu GT efektownie wygląda podwójny układ wydechowy oraz wykończenie dolnej części zderzaka



Kia Optima GT

Kombi w sportowym wydaniu

W drugiej generacji Optima doczekała się wersji kombi. Jednak to jeszcze nie koniec nowości, bo pod maskę trafił mocny, doładowany benzyniak, który sprawia, że auto zadowoli kierowców lubiących dynamiczną jazdę

Jeszcze kilka lat temu koreańskie firmy zdobywały klientów przede wszystkim dzięki korzystnej cenie. Takie walory, jak przestronność, efektowna stylistyka, bogate wyposażenie czy dynamiczny silnik, miały wówczas drugorzędne znaczenie. Jednak czasy się zmieniają i auta tego typu, nawet jeżeli nie są drogie w zakupie, nie stają się już wcale hitami sprze-

daży. Dlatego nie należy się dziwić, że modele rodem z Półwyspu Koreańskiego przeszły głęboką metamorfozę. Świetnym przykładem samochodu, którego największym atutem nie jest cena, może być nowa Kia Optima. Szczególnie gdy weźmie się pod uwagę wersję kombi w jej topowej odmianie GT z doładowanym, 245-konnym benzynikiem pod maską.



Optima GT ma o 10 mm mniejszy prześwit niż inne wersje tego modelu

Już pierwsza generacja Kii klasy średniej wzbudzała zainteresowanie swoją udaną stylistyką nadwozia. Drugie wydanie nie różni się znacząco od poprzedniczki, ale wprowadzone zmiany wystarczyły, żeby auto wyglądało nowocześniej. Nadal mamy jednak do czynienia z pojazdem, którego sylwetka kojarzy się ze sportowym charakterem. To zasługa mocno pochylonej przedniej szyby i wznoszącej się linii okien.

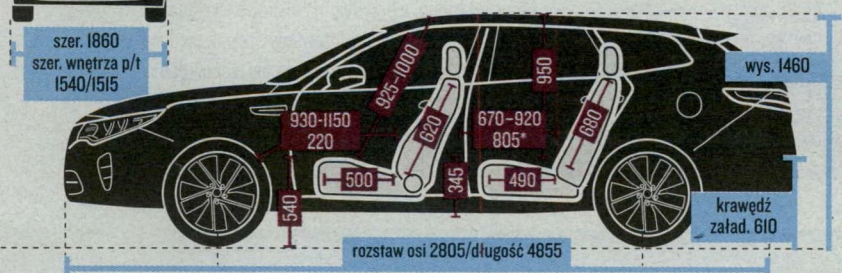
UDANY PROJEKT WNĘTRZA

We wnętrzu również wyczuwa się sportowego ducha, ale połączonego z luksusem. Takie wrażenie udało się uzyskać za sprawą odpowiednio ukształtowanych foteli, spłaszczonej u dołu kierownicy i aluminiowych pedałów oraz szlachetnych materiałów wykończeniowych: skóry, aluminium i wstawek wykonanych z lakieru fortecianowego.



KIA OPTIMA

wymiary w mm



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)



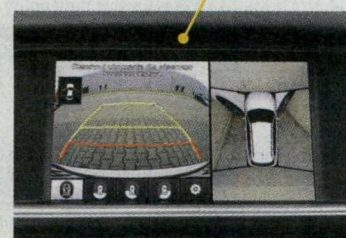
Wnętrze Optimy GT zostało wykończone materiałami o najwyższej jakości. Powody do zadowolenia daje również wygodna pozycja za kierownicą. Ekran na konsoli środkowej zwrócono w stronę prowadzącego, ale niestety, jest trochę za daleko i w trakcie jazdy sięganie do niego może niektórym osobom sprawiać trudność. Miejsista kierownica wygodnie leży w dłoniach



Wskaźniki nie mają może wyszukanego stylu, ale za to okazują się czytelne



Drive Mode pozwala wybrać standardowy lub sportowy tryb jazdy samochodu



Obraz z kamery jest pokazywany na 8-calowym dotykowym wyświetlaczu

Co istotne, wizualne wrażenia nie przeszkodziły w zaprojektowaniu praktycznego auta z przestronnym wnętrzem oraz – jak przystało na porządne kombi – pojemnym bagażnikiem.

Nie zapominajmy jednak, że wersji GT nie wybiera się ze względu na walory transportowe – nawet jeżeli jest to odmiana kombi. W tym przypadku ważniejszy jest pracujący pod maską silnik. Przecież to głównie dzięki niemu czerpie się frajdę z użytkowania tego pojazdu. Jednak nie w każdym ustawieniu udaje się w pełni wykorzystać możliwości Optimy GT. Po pierwszym wciśnięciu pedału gazu ma się odczucia w rodzaju: „od 245 KM oczekiwałem czegoś więcej”. Nie żeby samochód sprawiał wrażenie ospałego, ale nie wyczuwa się tego czegoś. No dobrze, przecież na tunelu środkowym jest klawisz z napisem „Drive Mode”. Zatem wciskamy go, na obrotomierzu zapala się żółty napis „Sport” i ponownie sprawdzamy możliwości pojazdu. Różnica okazuje się uderzająca – i to dosłownie. Mocne wciśnięcie pedału gazu kończy się dynamicznym startem, biegi w automatycznej skrzyni są włączane przy wyższym poziomie obrotów i już po 7,4 s na liczniku widać „setkę” – to o 0,2 s lepszy wynik niż obiecuje produ-



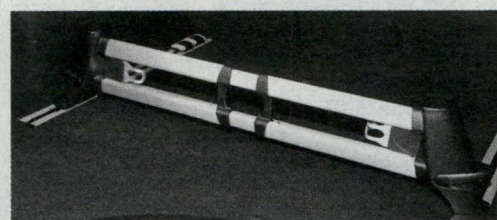
Fotele prezentują się efektownie, ale co ważniejsze, są wygodne i świetnie podpierają z boku podczas jazdy na zakrętach. W odmianie GT – podgrzewane, wentylowane oraz elektrycznie sterowane



Tylna kanapa również ma w standardzie funkcję podgrzewania. Pasażerowie tego rzędu siedzeń mogą się cieszyć dużą ilością miejsca na nogi oraz nad głowami



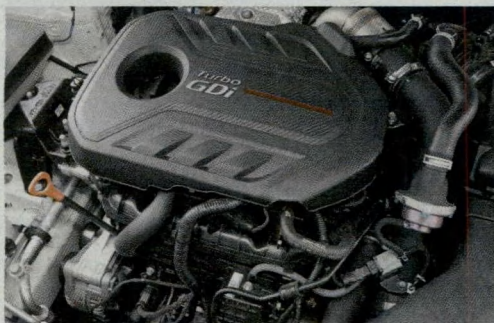
Pojemny bagażnik (552 l) można łatwo powiększyć po złożeniu tylnej kanapy. Cieszy również nisko poprowadzony próg załadunkowy



Ruchoma przegroda umożliwia przytrzymanie mniejszego bagażu. Pod podłogą znalazł się dodatkowy schowek na drobiazgi



Smukła sylwetka może się podobać. Przyciemniane tylne szyby kontrastują z białym lakierem nadwozia



Silnik o mocy 245 KM zapewnia auto dobre przyspieszenie, ale o ekonomicznym podróżowaniu można zapomnieć



WYNIKI TESTU

Przyspieszenie	0-50 km/h	3,0 s
	0-100 km/h	7,4 s
	0-130 km/h	11,1 s
Elastyczność	60-100 km/h	2,8 s (aut.)
	80-120 km/h	3,8 s (aut.)
Masa rzeczywista/tadowność		1693/377 kg
Rozdział masy (przód/tył)		58/42 proc.
Śr. zawracania (w lewo/w prawo)		11,5/11,4 m
Hamowanie ze 100 km/h (zimne)		34,9 m
	ze 100 km/h (gorące)	34,4 m
Hałas w kabinie	przy 50 km/h	59 dB
	przy 100 km/h	65 dB
	przy 130 km/h	68 dB
Spalanie testowe		10,3 l/100 km
Rzeczywisty zasięg		680 km



DANE PRODUCENTA

Silnik: typ/cylindry/zawory	t.benz./R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	wtrysk bezpośredni
Pojemność skokowa (cm³)	1998
Moc maksymalna (KM/obr./min)	245/6000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	350/1350
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	7,6
Śr. spalanie fabr. (l/100 km)	8,2
Prędkość maksymalna (km/h)	232
Skrzynia biegów/napęd	aut. 6/przedni
Pojemność bagażnika (l)	552
Opony testowanego auta	235/45 R 18
Poj. zbiornika paliwa (l)	70



WYPOSAŻENIE

Wersja	GT
7 airbagów/ledowe reflektory	S/S
Aut. klimatyzacja 2-strefowa	S
Elektr. ster. szyby p/t/lusterka	S/S/S
Podgrzewane siedzenia p/t	S/S
Podgrzewana wielof. kierownica	S
Czujniki parkowania p/t	S/S
Elektr. sterowane przednie fotele	S
Lakier metalik/18-calowe alufelgi	2300 zł/S



GWARANCJA/CENY

Cena podst. testowanej wersji	153 900 zł
Gwarancja mech./perforacyjna	7 lat/150 tys. km
Przeglądy	co 30 tys. km
Cena testowanego egzemplarza	156 200 zł

cent. Jednak podczas takich prób trzeba uważać na mokrej nawierzchni, bo układ jezdny nie radzi sobie z przekazaniem dużej mocy. W efekcie dynamiczny start kończy się mocnym buksowaniem przednich kół. Podczas jazdy Optimą GT docenicie również dobrą elastyczność silnika – pomaga w bezpiecznym wyprzedzaniu.

Mniej entuzjastycznie oceniliśmy dźwięk dochodzący do uszu pasażerów w czasie jazdy w trybie sportowym. Od razu słychać, że nie jest to prawdziwy gang silnika ani wydechu, lecz brzmienie generowane przez głośniki.

Podczas testu Optimy GT kolejny raz przekonaliśmy się, że podawane przez producenta dane dotyczące spalania nie zgadzają się z rzeczywistym zużyciem paliwa. Nasz egzemplarz potrzebował średnio 10,3 l/100 km, a zatem o 2,1 l więcej niż podano w danych technicznych. Przyznajemy jednak, że pomimo tej nadwyżki takie spalanie w 245-konnym aucie to dobry wynik. Cieszy jeszcze jedno – świetne działanie komputera pokładowego, który pokazał zużycie paliwa tylko o 0,1 s niższe od rzeczywistego.

NIE TYLKO DLA FANÓW DYNAMIKI

W usportowionym aucie niezbędne jest zawieszenie, które dorówna możliwościom jednostki napędowej. Pod tym względem Kia odrobiła lekcję jak należy. Układ jezdny pozwala na dynamiczne pokonywanie zakrętów bez nadmiernych przechyłów nadwozia. Jednak spokojnie. Nie oznacza

To nam się podoba



Przestronne wnętrze i pojemny bagażnik, wygodna pozycja za kierownicą, udana stylistyka, dynamiczny silnik, dopracowane zawieszenie, skuteczny układ hamulcowy, bogate wyposażenie.

To nam się nie podoba



Obsługa klawiszy na tunelu środkowym odwraca uwagę kierowcy od drogi, utrudnione dynamiczne ruszanie na mokrej nawierzchni, syntetyczny dźwięk silnika podczas jazdy w sportowym trybie.

Zawieszenie zestrojono tak, żeby umożliwić dynamiczne pokonywanie zakrętów. Na szczęście tłumienie wybojów jest na dobrym poziomie



to wcale, że układu jezdnego nie zaakceptują kierowcy, którzy liczą na wygodę podczas podróżowania. Okazuje się bowiem, że podwozie bez problemu tłumi większość nierówności nawierzchni. Jedynie w trakcie pokonywania poprzecznych garbów ma się wrażenie, że koła tylnej osi nie zjeżdżają z tej przeszkody, lecz z niej spadają. Efekt to nieprzyjemne uderzenie.

Przyjemność podróżowania topową odmianą Optimy nie jest, niestety, tania. Na samochód bez żadnych płatnych dodatków trzeba wydać 153 900 zł. Tymczasem Forda Mondeo z 240-konnym benzyniakiem w specyfikacji Titanium można kupić już za 140 850 zł. Z drugiej strony są modele tej klasy, za które trzeba zapłacić więcej niż za Optimę GT. Opel Insignia z 250-konnym motorem w wersji Executive kosztuje 156 050 zł. Ceny obu konkurentów Kii dotyczą aut z nadwoziami kombi i – podobnie jak w koreańskim modelu – z automatycznymi skrzyniami biegów.



NASZA OCENA

Tomasz Kamiński

RADOŚĆ GWARANTOWANA!

Optima GT kombi spodobała mi się zarówno wtedy, gdy spokojnie podróżowałem prawym pasem, jak i wówczas, gdy po włączeniu sportowego trybu wykorzystywałem jej potencjał. To prawda, że za auto trzeba dużo zapłacić, ale za to otrzymuje się efektownie wyglądający pojazd z bogatym wyposażeniem i – co najważniejsze – z dobrymi osiągnięciami.

OCENA

★★★★★