TEST | Kia Optima Kombi 2.0 T-GDI GT

# Bardzo ważny debiut

Zgrabna sylwetka zawsze była atutem Kii Optimy. Także w wersji kombi auto wyróżnia się ciekawą linią nadwozia.

m motor PIERWSZY TEST

**Kia Optima debiutuje w wersji kombi. W klasie średniej to konieczność. Przy okazji gamę wzbogaca 245-konny silnik odmiany GT.**

O tym, jak ważne w klasie średniej jest nadwozie typu kombi, niech świadczą dane sprzedaży najważniejszego modelu tego segmentu – VW Passata, gdzie aż 50 procent nabywców w Polsce wybiera jego funkcjonalną odmianę.

Dotychczas Kia Optima – w przeciwieństwie do kuzyna z koncernu, Hyundaia i40 – nie mogła walczyć o tych klientów. Ale to się właśnie zmieniło, bo w salonach zadebiutowała Optima Kombi. Poszerzono też paletę silników – pod maskę trafiła nowa, najmocniejsza z oferowanych, turbodoładowana 2-litrowa jednostka benzynowa o mocy 245 KM. Jak sprawuje się ten tandem?

## Funkcjonalna przestrzeń

Kia Optima zawsze przekonywała obszerną kabiną. Nie inaczej jest w przypadku modelu kombi. Z przodu i z tyłu bez problemów mogą podróżować rosłe osoby, którym nie zabraknie miejsca na nogi i kolana. Niedogodnością dla bardzo wysokich pasażerów kanapy może być brak miejsca nad głową. Jeżeli jednak nie mamy ponad 190 cm wzrostu, ten problem nas nie dotyczy.

Najważniejszy w modelu kombi jest oczywiście bagażnik. Tu Kia Optima nie ma się czego wstydzić. Pojemność (552 litry) nie wyróżnia go na tle konkurencji (ramka poniżej). Jest to jednak na tyle dużo, że spokojnie można spakować wakacyjne bagaże 4-osobowej rodziny. Przestrzeń ładunkowa dodatkowo jest zaprojektowana bardzo funkcjonalnie. Można ją powiększyć dzięki składanemu i dzielonemu (proporcje 40/20/40) oparciu kanapy, a rygle do jej złożenia znajdują się także na boczkach bagażnika, co ułatwia to zadanie.

We wnętrzu znajdziemy także szynę z poprzeczką, dzięki której możemy zablokować przewożone przedmioty. Pod podłogą wygospodarowano przestrzeń na organizer z miejscem na zdemontowaną roletę. Kolejnym elementem, który ułatwia obsługę jest elektrycznie otwierana i zamykana klapa bagażnika. Co ciekawie – w wersji wyposażenia GT – nie trzeba za nią dopłacać.

Zatem kabina to bardzo mocna strona Kii Optimy Kombi.

## Moc pod maską

245 KM, którymi dysponuje nowy silnik zadowoli zarówno fanów dynamicznej jazdy, jak i tych, którzy lubią mieć zapas mocy, ale na co dzień jeżdżą spokojnie. Jednostka napędowa pracuje bardzo płynnie oraz kulturalnie w całym zakresie obrotów i bardzo dobrze współpracuje z 6-biegową skrzynią automatyczną (wyposażenie standardowe). Przekładnia działa szybko zarówno przy zmienianiu biegów w górę, jak i przy redukcji. Podróżując

## Bagażnik – praktyczny argument

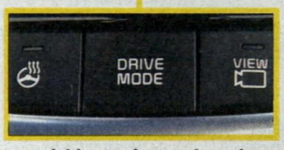
Przestrzeń ładunkowa w Kii Optimie Kombi (552 litry) nie należy do największych w klasie, ale też nie jest najmniejsza. Dla porównania – VW Passat dysponuje bagażnikiem o pojemności 650 l, ale Opel Insignia – już tylko 540 litrami.

Po złożeniu dzielonego oparcia (40/20/40) podłoga jest płaska.

Pod podłogą znajduje się między innymi miejsce na roletę.

Jeszcze głębiej kolejny schowek – koła zapasowego nie ma.

Ergonomiczna pozycja za kierownicą, czytelność i solidny montaż to plusy wnętrza. Minusami są zbyt małe przyciski obsługi: na kierownicy i przy dźwigni automatu.




**Przyciskiem Drive Mode zmienia się parametry zawieszenia.**

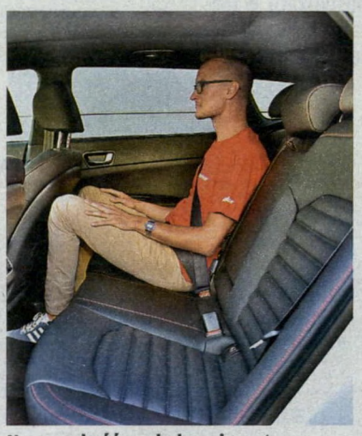
Kią cały czas mamy wrażenie zapasu mocy i tego, że jest ona wykorzystywana w najbardziej efektywny sposób.

Zastrzeżenia można mieć za to do zużycia paliwa. Średnie testowe okazało się wyższe od deklarowanego przez producenta o 2,6 l i wyniosło 10,8 l/100 km. A trzeba zauważyć, że w mieście łatwo można przekroczyć 15 l na „setkę". Od nowoczesnego silnika można oczekiwać niższego apetytu.

Kia Optima 2.0 T-GDI występuje tylko w jednej wersji (GT) i kosztuje 153 900 zł. Jej wyposażenie jest prawie kompletne. Można je uzupełnić m.in. o szklany dach czy aktywny tempomat z funkcją hamowania awaryjnego.

**TEKST: M. SMOLEŃ**
**ZDJĘCIA: R. BRYKAŁA**

**Przednie siedzenia są w wersji GT mocno wyprofilowane, jednak zapewniają wygodę. Skórzana tapicerka to standard.**



**Na szerokość, na kolana i na stopy miejsca jest dość. Trochę brakuje go nad głową. Kanapa jest wygodna.**

**Dotychczas paleta silników w Kii Optimie nie była imponująca. Składały się na nią dwie jednostki: diesel 1.7 CRDi (teraz ma 141 KM) i benzynowa, wolnossąca 2.0 GDi (163 KM). Teraz dołączył do nich turbodoładowany silnik 2.0 T-GDI o mocy 245 KM.**

| DANE TECHNICZNE | KIA |
|---|---|
| Silnik | benzynowy, turbo |
| Pojemność skokowa | 1999 cm³ |
| Układ cylindrów/zawory | R4/16 |
| Moc maksymalna | 245 KM/6000 |
| Maks. moment obrotowy | 350 Nm/1350 |
| Napęd | przedni |
| Skrzynia biegów | aut./6-biegowa |
| Długość/szerokość/wysokość | 486/186/146 cm |
| Rozstaw osi | 281 cm |
| Średnica zawracania | 10,9 m |
| Masa/ładowność | 1605/585 kg |
| Poj. bagażnika (min./maks.) | 552/1687 l |
| Poj. zbiornika paliwa | 70 l (Pb 95) |
| Opony | 235/45 R18 |
| **OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)** | |
| Prędkość maksymalna | 232 km/h |
| Przyspieszenie 0-100 km/h | 7,6 s |
| Zużycie paliwa* | 11,8/6,1/8,2 |
| Zasięg | 853 km |

* miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)

| m DANE TESTOWE | | |
|---|---|---|
| Przyspieszenie 0-50 km/h | 2,8 s | ↗ |
| Przyspieszenie 0-100 km/h | 7,8 s | ↗ |
| Hamowanie 100-0 km/h (zimne) | 38,9 m | → |
| Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe) | 39,2 m | → |
| Poziom hałasu przy 50 km/h | 61,3 dB | → |
| Poziom hałasu przy 100 km/h | 66,0 dB | → |
| Rzeczywista prędkość* | 95 km/h | |
| Śr. zawracania (między krawężnikami) | 2,6 m | |
| Testowe zużycie paliwa | 13,2/8,4/10,8 | |
| Rzeczywisty zasięg | 648 km | |

* przy wskazaniu 100 km/h; ** miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby

| WYPOSAŻENIE/CENY | KIA |
|---|---|
| Model | Optima Kombi |
| Wersja | 2.0 T-GDI GT |
| Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan. | ●/●/●/● |
| Asyst. pasa ruchu/martwego pola | ●/● |
| Asyst. znaków drog./koncentr. | ●/– |
| Elektr. ster. szyby/lusterka | ●/● |
| Klimatyzacja man./aut. | –/● |
| Radio CD/MP3 | ●/● |
| Złącze USB/AUX/Bluetooth | ●/●/● |
| Nawigacja/kamera cofania | ●/● |
| Tempomat/aktywny tempomat | ●/○ (6000)* |
| Czujniki parkowania t./p. i t. | –/● |
| Asystent park./szklany dach | ○ (6000)*/○ (4000) |
| Dostęp bezkl./skórzana tapicerka | ●/● |
| Podgrzewane fotele/kanapa | ●/– |
| Aluminiowe felgi 17"/18"/19" | –/●/– |
| Lakier metalik | ○ (2300) |
| Cena wersji podstawowej** | 153 900 zł |
| **CENA** | **153 900 ZŁ** |

● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; * pakiet „Technologiczny"; ** z tym samym silnikiem

**CENA NA TLE KONKURENTÓW**

| 146 790 zł | 153 900 zł | 156 050 zł |
|---|---|---|
| **VW Passat Variant 2.0 TSI DSG Highline** | **Kia Optima Kombi 2.0 T-GDI GT** | **Opel Insignia ST 2.0 T Aut. Executive** |
| 220 KM, 0-100: 6,9 s | 245 KM, 0-100: 7,6 s | 250 KM, 0-100: 9,2 s |

Czasy, gdy Kię wyróżniała niska cena już minęły. Model jest droższy od porównywanego VW Passata o 7110 zł, a tańszy od Insigni tylko o 2150 zł. Obu rywali bije jednak wyposażeniem.

**m PODSUMOWANIE**

\+ Przestronne, solidne wnętrze, praktyczny bagażnik, kultura pracy silnika, wyposażenie

– Mało miejsca nad głowami w drugim rzędzie, wysokie średnie zużycie paliwa

**Kia Optima Kombi 2.0 T-GDI to funkcjonalny rodzinny samochód – bardzo szybki, ale nie sportowy.**