

Žingsnis po žingsnio aukštyn su „Kia Optima“

Vesdamas mane prie atnaujintos „Kia Optimos“ pardavimų specialistas tikina, kad „šis modelis tik vadinamas atnaujintu, o iš tiesų tai – visiškai naujas automobilis“. Aš, prisimindama, kokia nemiela man buvo ankstesnė „Optima“, tyliai viliuosi, kad lyg žirniai beriamos pagyros slepia bent dalį tiesos.

K

AI PIRMĄ KARTĄ

SĖDAU PRIE „OPTIMOS“ VAIRO PRIEŠ KELERIUS METUS, 1,7 l darbinio tūrio turbodieselinių variklį ir 6 laipsnių automatinę pavarų dėžę turintis modelis man pasirodė neišbaigtas – tarsi visi jo mazgai dirbtų nepriklausomai vienas nuo kito. Iš pažiuros atrodė – ko daugiau reikia: ratai, vairas, pavarų svirtis – viskas vietoje, o jausmas vairuojant prilygo prėsco kepsnio valgymui: skrandis pilnas, tačiau džiaugsmo jokio. Štai „Optimos“ brolis „Hyundai i40“, gamintas naudojant tą pačią platformą ir tuos pačius komponentus, paliko kur kas geresnį įspūdį ir tuomet svarstyklės vienareikšmiškai nusvėrė savo naudai.

Išgirdo vairuotojus

Išvaizdos pokyčiai žvelgiant į vos prieš kelias

DINA
SERGIJENKO



JUDITOS GRIGELYTĖS (VŽ) NUOTR.

savaites Lietuvoje pirmą kartą parodytą „Optimos“ modelį kone nepastebimi. Kitokios priekinės grotelės, rūko žibintai, dailesnės kėbulo linijos, išraiškingesni galiniai žibintai. Ir tiek.

Didžiausių pokyčių reikia ieškoti viduje. Pirmiausia „Kia“ pasirūpino kėbulo standumu. Kuriant šį naudota daugybė itin stipraus plieno, tad kėbulas yra 50 proc. standesnis. Šiek tiek išaugo ir automobilio proporcijos: šis 10 mm ilgesnis (10 mm padidėjo ir atstumas tarp ašių, gamintojas tikina, kad dėl to patogiau keleiviams, sėdintiems gale). Be to, „Optima“ tapo 25 mm platesnė ir dar 10 mm aukštesnė.

Pietų Korėjos automobilių gamintojas išduoda, kad ankstesniame modelyje klientus labiausiai erzino pernelyg aiškiai girdi-

IŠLEIDĘ NAUJĄ MODELĮ KORĖJIEČIAI APSIRIBOJO KOSMETINIAIS IŠVAIZDOS PATAISYMAIS – PAKOREGAVO PRIEKINĖS GROTELES, RŪKO ŽIBINTUS, PADAILINO FORMAS. GAMINTOJO NUOTR.

Didžiausių pokyčių reikia ieškoti viduje.



mas triukšmas. Kurdami naują jie prisiminė vairuotojų žodžius ir nepagailėjo garso izoliacijos, pasirūpino storesne grindų danga.

Galiausiai gamintojas kaip reikiant pasistengė tobulindamas saugumo sistemas ir vairavimą palengvinančius atributus. Tarp jų – autonominis avarinis stabdys, adaptyvioji pastovaus greičio palaikymo sistema, važiavimo juostoje ir eismo ženklų atpažinimo, automobilio statymo ir išmanioji apšvietimo sistemos.

Visa inovatyvių technologijų ir naujų techninių sprendimų mišrainė, kaip įsitikinę „Kios“ pardavėjai, „Optimos“ modeliui turi padėti sėkmingai konkuruoti su tokiais automobiliais kaip „Toyota Avensis“, „Vols-

wagen Passat“, „Ford Mondeo“, „Hyundai i40“, „Opel Insignia“, „Mazda 6“ ir kitais.

Galybė konkurentų

Gavusi raktelius spusteliu mygtuką ir užvedu automobilį. Kaip ir prieš kelerius metus, bandau modelį, po kurio kapotu burzgia 1,7 l darbinio tūrio variklis. Šis atnaujintas, todėl dabar išvysto 104 kW (141 AG) galią, o jo maksimalus sukimo momentas siekia 340 Nm. Palyginkime – senasis CRDI motoras išstendavo 136 AG ir 325 Nm sukimo momentą. Užvedęs senąjį modelį, iš karto pajusdavai, kokiais degalais varomas automobilis, o šįkart dyzelinė „Optimos“ širdis gerokai tylesnė, variklio vibracija juntama tik šiek tiek.

Man tekęs modelis – su geriausia įmanoma įranga. Jame yra visko, pradedant chromo apdaila ant durų rankenų, baigiant šildomomis galinėmis sėdynėmis. Vartant kainoraštį ir žiūrint, prie kokių elementų padėta varnelė, maloniai nuteikia „Optimos“ kaina. Standartinės įrangos benzininį 2 l darbinio tūrio motorą turintis modelis su mechanine 6 laipsnių pavarų dėže kainuoja 23 190 eurų. Geriausiai įrengtas 1,7 l darbinio tūrio variklį, automatinę 7 laipsnių dvigubos sankabos (DCT) pavarų dėžę turintis modelis atsieis 32 990 eurų.

Palyginkime – standartinės įrangos „Toyota Avensis“ su benzininiu varikliu ir mechanine pavarų dėže kainuoja apie 18 000 eurų, o prabangiai įrengtas sedanas su dyzeliniu



INF. KAI KURIE TECHNINIAI „KIA OPTIMOS“ DUOMENYS		
* Ilgis (mm) – 4855	* Variklis (l, kW / AG) – 1,7, 104 / 141	* Vidutinės degalų sąnaudos (l / 100 km) – 4,4*
* Plotis (mm) – 1860	* Sukimo momentas (Nm) – 340	* Kaina (Eur) – 32 990**
* Aukštis (mm) – 1465	* Pavarų dėžė – automatinė, 7 laipsnių	
* Atstumas tarp ašių (mm) – 2805	* Pagreitėjimas iki 100 km/val. (sek.) – 11	

SALTINIS: GAMINTOJO INFORMACIJA
* DEKLARUOJAMOS GAMINTOJO, BANDYMO METU VIDUTINĖS DEGALŲ SĄNAUDOS BUVO 6,4 L DYZELINO 100 KM.
** BANDYTOJO MODELIO.

varikliu ir, tiesa, mechanine pavarų dėže - vos daugiau nei 31 000. Standartinės įrangos „Mazda 6“ sedanas su 2 l benzininiu motoru kainuoja kiek daugiau nei 21 000 eurų, o 2,2 l darbinio tūrio dyzelinį variklį turinti prabangiai įrengta „Mazda 6“ atsieis daugiau nei 35 000 eurų. Galiausiai standartinę įrangą turinčio „Volkswagen Passat“ kaina prasideda nuo 20 000 eurų, o įrengtas prabangiausiai atsieis mažiausiai 27 899 eurus. Tiesa, Vokietijos automobilių gamintojo atstovai rašydami kainą prideda žodelį „nuo“, kuris reiškia, kad padėjus varneles ties, pavyzdžiui, važiavimo juostoje sistema ar šviesos diodų žibintais euras po euro susikaups graži papildoma sumelė.

Ūgtelėjo kokybė

„Kia“, šiek tiek padidinusi atstumą tarp ašių, neapgauna teigdama, kad tai įvertins sėdin-

tys gale. Net ir aukštesniam čia nereikia keliais remtis į priekinių sėdynių atlošus ar galva tikrinti stogo kietumo. Patogu sėdėti ne tik dėl to, kad automobilio gale erdviau, bet ir dėl tinkamu kampu pakreiptų galinių sėdynių atlošų - jausmas toks, tarsi visą laiką sėdėtum patogiai atsiilošęs.

Nors „Optima“ siūloma tik su sedano kėbulu, bagažinė užtektinai gili ir plati, 510 l talpos. Ji, beje, atidaroma ne tik rakteliu ar spustelėjus užraktą iš lauko gale. Korėjiečiai nusprendė, kad kurį laiką daugelio gamintojų siūlytas bagažinės atidarymas mostelėjus koja po galiniu buferiu - labai senamadiškas. Tad atsidaryti bagažinę galima tiesiog turint raktelį kišenėje ir 3 sekundes pastovėjus iš galo.

Analogiška sistema montuojama ir į „Optimos“ brolių „Hyundai i40“. Šis, beje, siūlo-

mas ir su universalu kėbulu, ne tik sedano, ir drauge su „Kia“ dalijasi analogiškais varikliais bei pavarų dėžėmis.

Pasikeitė ne tik kėbulo linijos, bet ir automobilio interjeras. Pirmiausia „Kia“ išmetė lauk visą kietą barškantį plastiką ir visur, kur galėjo, sudėjo minkštesnį, kokybiškesnį, sėdynes aptraukė tvirta oda. Vis dėlto tobulėti dar galima. Štai apdailai aplink pavarų svirtį gamintojas pasirinko blizgaus juodo plastiko detales, ant kurių matyti kiekviena dulkė ir piršto atspaudas.

Erzina ir mygtukų galybė ant vairo, centriniame prietaisų skydelyje. Kol prie jų pripranti, turi ne kartą mesti žvilgsnį, ir, neabejoju, tikrai bus tokių mygtukų, kuriuos varuotojas paspaus kartą per kelis mėnesius. Norėtusi, kad „Kia“ rastų aukso vidurį - reikia paskelbti mygtukų naikinimo akcijos,

← ANKSTESNIS „OPTIMOS“ MODELIS TAIP PAT ATRODĖ SPORTIŠKAS, TAČIAU VAŽIAVIMO SAVYBĖMIS NEDŽIUGINO - NAUJAME MODELyje DAUGIAU DERMĖS IR VAIRUOTI JI NEABEJOTINAI MALONIAU. GAMINTOJO NUOTR.

➤ AUTOMOBILIO INTERJERAS NEPRETENZINGAS, VISGI AKĮ RĖŽIA MYGTUKŲ PERTEKLIUS CENTRINIAME PRIETAISŲ SKYDELYJE. GAMINTOJO NUOTR.

➤ „KIA“ IŠMETĖ LAUK VISĄ KIETĄ BARŠKANTĮ PLASTIKĄ IR SUDĖJO MINKŠTESNĮ, KOKYBIŠKESNĮ. GAMINTOJO NUOTR.





„KIA“ ŠIEK TIEK „IŠPŪTĖ“ MODELĮ, TAD GAMINTOJAS TIKINA, KAD VIDUJE – ERDVIAU. GAMINTOJO NUOTR.

tačiau ir persistengti bandant užpildyti kiekvieną dar laisvą plotą prietaisų skydelyje neverta.

Sportiškas slunkius

Kai iščiupinėjusi ir patikrinusi gausybę detalių pagaliau pajudu iš vietos, suprantu, kad kelerius metus Pietų Korėjos automobilių gamintojas dirbo ne veltui. Naujojoje „Optimoje“ variklis ir pavarų dėžė dera tarpusavyje ir nekelia susierzinimo tiek greitėjant, tiek lėtėjant. Kur kas tyliau ir salone, nors, tiesa, šioks toks užesys vis dar girdėti. Tiesa, bandydamas susigaudyti, kas kaltas – ar kėbulas, ar padangos, suprantu, kad jokio skirtumo – pokalbiams pusbalsiu girdimas triukšmas nė kiek nekliudo.

Pavasarijant staiga duobėtos tapusios Vilniaus gatvės leidžia įvertinti atnaujintą automobilio važiuoklę – ši kur kas standesnė nei ankstesnio modelio. Tai nemenkas pranašumas, kai tenka staigiai reaguoti į pasikeitusią situaciją kelyje, pasukti ir pan., nes automobilis elgiasi klusniai ir nesitampo taip, tarsi būtų guminis. Kiek tokia važiuoklė džiugina, labiausiai priklauso nuo to, kur važiuojate. Štai greitkelyje ji – vienas malonumas, o pamėginkite įveikti Vilniaus Savanorių prospektą ir netrukus pastebėsite,

kad vingiuojate po kelią bandydamas išvengti kiekvieno įgriuvusio šulinio. Visgi panašią – itin standžią ir sportišką – važiuoklę turi ir D segmento etalonu laikomas „Passat“, tad burnoti ant „Kios“ inžinierių užpastangas paversti modelį sportiškesniu negalima.

Po kelių bandymų išokti iš šalutinio kelio į pagrindinį, greičiau įvažiuoti į žiedinę sankryžą daugybę klausimų sukėlė automobilio atsako į akceleratoriaus paspaudimą laikas. Nors 7 laipsnių automatinė pavarų dėžė turi dvigubą sankabą, kuri tarsi turėtų būti vienuomet „pasiruošusi“ įjungti kitą – žemesnę ar aukštesnę, sumontuotoji į „Kią“ nuspaudus akceleratorių akimirka uždelsia prieš susiprasdama, kad jau metas žeminti pavarą ir šauti į priekį. Ir, turiu prisipažinti, kad buvo momentų, kai toji akimirka, laukiant, kol mašina šaus į priekį, tapdavo neįtikėtinai ilga matant, kaip artėja priešinga kryptimi judančių automobilių srautas. Padėti kiek taisyti ant vairo sumontuotos pavarų perjungimo mentelės, tačiau ilgiau pavažinėjęs suprantu, kad tiesiog norisi, jog 340 Nm sukimo momentą turintis modelis į akceleratorių reaguotų greičiau. Maksimalus sukimo momentas juntamas varikliui veikiant 1750-2500 sukų diapazone.

Išmanūs „ratai“

Tobulėjant technologijoms, kemšamoms į automobilio pagrindinį kompiuterį, neretai nutinka taip, kad jos tampa svarbesnės nei automobilio važiavimo savybės. Na, pavyzdžiui, ar jums rūpėtų, kaip greitai mašina reaguoja į akceleratorių, jeigu ji galėtų jus nuvežti iki kelionės tikslo jums nė neprisilietus prie stabdžių ar vairo. Kol kas autonominių automobilių Europos keliuose nematyti, o ir gamintojai tokių technologijų siūlyti neskuba, nes įstatymai numato, kad paleisti vairo ir patikėti vairavimo automobiliui dar negalima.

Visgi savavaldžių požymių yra. Pavyzdžiui, „Kia“ į „Optimos“ modelį diegia ne standartinį važiavimo eismo juostoje pagalbininką, o aktyvųjį. Automobilio jutikliai ir davikliai užfiksuoja ant kelio nubrėžtas skiriamąsias juostas ir švelniai koreguoja „Optimos“ judėjimą – perspėja, kad ratai užvažio ant juostos, atsargiu judesiu nukreipia atgal į juostos vidurį tol, kol vairuotojas posūkio signalu perspėja, kad nori persirikiuoti. Tiesa, akylai pasitikėti tokiomis sistemomis sunku, nes, viena vertus, dešiniausiame kelio krašte skiriama juosta Lietuvos keliuose nubrėžta ne visur, antra vertus – kai kurie keliai tokios prastos būklės, kad juos-

tų beveik nematyti. Idealiu atveju LKAS (angl. Lane Keep Assist System) sistema leidžia maždaug 10 sekundžių patraukti rankas nuo vairo ir automobilį vairuoja pati, bet triskart perspėjusi, kad privalote vairuoti pats, ir nesulaukusi vairuotojo reakcijos išsijungia.

Ilgose kelionėse nemenka pagalba tampa adaptyvioji pastovaus greičio palaikymo sistema. Tokia šiandien montuojama į daugelį naujų automobilių, tad ieškantiems geriausio sprendimo reikėtų atkreipti dėmesį į tai, ar ji gali vairuojamą automobilį ne tik sulėtinti, jei priekyje atsiranda lėčiau važiuojanti transporto priemonė, bet ir visiškai sustabdyti, jei priešais esatis automobilis sustojo. Į „Optimą“ diegiama būtent tokia, drauge su ja – ir avarinio sustojimo stabdys, greičiau už vairuotoją sureaguojančis į avarinę situaciją prieš nosį.

Be krūvos technologijų, diegiamų į naujausią „Kios“ modelį, tiek „Optima“, tiek „Hyundai i40“ pritaikyti „Google“ sukurtai „Android Auto“ sistemos. Šioji ragina mesti į šalį išmanųjį telefoną, nes, susiejus jį su automobiliu, kone viskuo, kas yra telefone, galėsite naudotis tiesiog automobilio ekrane. Vienintelis bet: net ir apėjęs „Google“ bei įsidiegus į išmanųjį telefoną „Android Auto“ programėlę (ji kol kas neprieinama „Google“ programėlių parduotuvėje, skirtoje Lietuvai), prisijungus prie automobilio ji dar neveikia. Kitaip tariant, dar bent pusmetį teks palaukti, kol „Google“ pagalvos ir apie Lietuvos vairuotojus.

Šuolis pirmyn

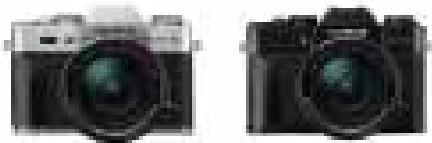
Vairuodama „Kia Optimą“ vis susimąstau, kokią pažangą padarė šis gamintojas. Greičiausiai prieš septynerius metus įmonių automobilių parką formuojantys specialistai apie tokius gamintojus kaip „Kia“ ar „Hyundai“ nė nesusimąstydavo: nedailūs automobiliai, nuolat išlendantys keisti gedimai, vairuotojui lietuviui nesuprantami techniniai sprendimai – galėtum vardyti ir vardyti.

Užsispyrę korėjiečiai įsiklausė į kiekvieną jiems skirtą priekaištą ir priėmė galybę sprendimų, pradedant dizaino centro atidarymu Europoje, baigiant ilgu garantiniu laikotarpiu ir vis gerėjančia kokybe. Tad tikrai nesistebiu, kai pavargusios nuo varnelių dėliojimo konfigūrationuose ir skaičiavimo, kas telpa, o kas netelpa į numatytą biudžetą, lietuviškos įmonės vis dažniau beda pirštu į Azijos gamintojų automobilius ir daro taip, kaip bylojama automobilių pardavimų skelbimuose, – sėda ir važiuoja. ■

FUJIFILM

“NAUJASIS X-T10 YRA KOMPAKTIŠKAS, LENGVAS IR VISIŠKAI NEPASTEBIMAS”

FOTOPAPRAŠAS: X-T10 ORIENTYMAS: XF23mm
NUSTATYMAI: 1/180 SEC AT F4, ISO 400



X-T10

NUKŪSTOS KOKYBĖS 2,36 MLN. TAŠKŲ
ELEKTRONINIS VAIZDO IŠSKIRTIS ATVAIZDUOJAM
FOTOGRAFUOJAMĄ VAIZDĄ IR VISUS
NUSTATYMUOS PRIEŠ UŽKARTO PALEIDIMĄ.

WWW.FUJIFILM.LT/X-T10