

Kia ründab Škoda müügihitti

Kia Optima on nagu *kimchi* – mida rohkem tarbid, seda suurem sõltuvus tekib.

Suu vajub lahti ja sa ei saa aru, kus sa oled. Kas filmis, tulevikus või Souli kesklinnas. Lõuna-Korea pealinna südames on maandunud justkui Star Treki ulmfilmist pärit kosmoselaev Enterprise. See uskumatu ehitis on DongDaemun Design Plaza. Öösel süttivad selle südames tähistaevana kümned tuhanded LED-roosid ja maja kumerad paneelid on valgustatud nagu kosmoselaev. See on disaini ja tehnoloogia Meka, mille saalides esitletakse näiteks legendaarse moelooja Jean Paul Gaultier' loomingut ja avalikus tualetis kuvatakse peeglile lähipäevade ilmateadete.

Minu jaoks demonstreerib DongDaemun Design Plaza Lõuna-Korea võimekust teha maailmatasemel asju. Viimase kümne aastaga on ka Kia ja selle emettevõtte Hyundai liikunud autotööstuse tegijate hulka. Kia kolmanda põlvkonna keskklassi sedaan Optima tõestab seda kõige ilmekamalt.

Ka korealased ise paistavad armastavat seda autot sama palju kui oma rahvustoit *kimchi*'t. Souli tänavapildis on Kia Optima koos Hyundai Sonataga kõige levinum sõiduk. See kevadine kogemus Soulist meenus mulle, kui möödunud nädalal Tallinnas uue Optima juhulikult kahe Škoda Superbi takso vahele parkisin.

Kui Soulis mõjus Optima oma suure populaarsuse tõttu väga tavapärasesena, siis Tallinnas menuka keskklassi Superbi kõrval tundus Kia sedaan seevastu väga erilise autonä. Selle tingib korealase väga silmapaistev välimus. Kia Optima on sünnist saati üks kõige ilusamaid keskklassi sedaane. Mudeli kolmanda põlvkonna puhul säilitati peaaegu muutu-



Raivo Murde

raivo.murde@maaleht.ee

matuna kupeelik disainijoon, kuid muudes asjades sai auto täiesti uue hingamise. Mudelivahetusega likvideeriti auto peamised puudujäägid ja nüüd võib küll väita, et seitsmeaastast tehasegarantiid pakkuv uus Kia Optima on liikunud parimate keskklassi autode sekka. Konkurentidest tuhandeid eurosid kõrgem baas-

hind 23 190 eurot näitab, et enam pole tegemist odava autoga. Teisalt, nii head baasvarustust (alates roolisoojendusest kuni tagurdukaamerani) ei paku ühegi konkurenti lähtemudel. Täisvarustuses 32 990 eurot maksev diiselmootoriga tippversioon on ülikalliku varustuse poolest keskklassi autode perekonnas parima hinnaga luksuse.

Palju saia ohtra moosiga

Tippmudel on nagu Korea õhtusöök, kus ainuüksi elroaks on paarkümmend kausikist eri suupisteid, millest suurem osa on kapsast, redisest või mõnest muust juurikast hapendatud *kimchi*.

Hinna sees on nahast interjäär, iseparkimise süsteem, radari ja kaameraga autonoomne hädapidurdus koos adaptiivse kiirushoidikuga, liiklusemärgide tuvastus, ventileeritavad ja soojendusega ning elektriliselt seatavad mäluga istmed, 360-kraadine kaameravaade (pilt võiks olla küll märksa teravam), juhtmevaba mobiiltelefoni laadija, Harman/Kardon helisüsteem jpm. Eks paljuski seda pakkus ka Optima varasem põlvkond, kuid nüüd on see pakendatud väärilise viimistlusega. Interjäär sai uue ja tänapäevase väljanägemise. Varem silma riivanud odav plast asendati seisusekohaste viimistlusmaterjalide-

ga. Keskkonsooli kujunduses on snitti võetud BMW-lt.

Kuid mudeliuueenduse sisaldas ka muud positiivset. Sõiduomaduste parandamiseks muudeti kerekonstruktsioon jäigemaks, täiustati veermikku ja parandati roolisüsteemi. Just seal oli Optimal kõige rohkem vajakajäämist. Juhitavuselt ei ole Kia kindlasti veel Saksa konkurentide tiptasemel, kuid nüüd võib isegi roolisüsteemiga rahule jääda ja ka vedrustus on väga mugav. Heliisolatsiooni poolest esindab keskmist taset, teemüra võiks vähem kosta. Kõige nauditavam on Kiaga pikki vahemaid sõita. See mõjub mugava maanteeristlejana.

Reisijate mugavuse suurendamiseks tehti auto kõikidelt mõõtmetelt mõni sentimeeter suuremaks, sh suurenes ka teljevahe. Tagaistmel on palju jalaruumi ja hoolimata kupeelikust katusejoonest ei ole ka kaasreisijate pea enamasti laes kinni.

Ühte puudust pole Kia insenerid siiski veel ära lahendanud. See puudutab pakiruumi kuju ja konstruktsiooni. 510 liitrit on mahult iseenesest suur kotiruum, kuid nii laadimisava kui ka salongi ulatuv istmete seljatugede langetamisel tekkiv avaus on väike. Peale selle on luugi hingedesüsteem vanamoeline ja jääb sulge-



— SÄÄSTLIK —
Viie ja kuue liitri vahemikku jääv keskmine kütusekulu on igati rahuldav tulemus.

misel kõrgematele pakkidele ette. Üllatav, et elektroonikast tulvil auto pakiluuk ei toimi elektriliselt.

Mootorivalik on endiselt napp – kahe-liitrine vabalthingav bensiinimootor ning 1,7-liitrine diisel. Kuna diiselsõiduk on ainult veidi kallim, siis soovitaksin just seda. LP proovitud uuenenud 1,7-liitrine diiselmootor koos seitsmekäigulise topeltsiduriga automaatkastiga liigutas suurt sedaani piisava krapsakusega edasi. 141 hobujõuni kasvanud mootori võimsus on sellele autole täitsa sobiv ning viie ja kuue liitri vahemikku jäänud keskmine kütusekulu igati rahuldav tulemus. **LP**



Auto suudab ise parkida. Pakutakse 360-kraadist kaameravaadet, kuid selle pilt on veidi udune.

Interjäär on saanud täiesti uue ja tänapäevase väljanägemise. Varem silma riivanud odav plast on lõpuks asendatud seisusekohaste viimistlusmaterjalidega. Varustus on külluslik.

Kiidame ja laidame

+ Disain, varustus, ruumik ja pikk garantii

— Pakiruumi kuju ja konstruktsioon, udune kaamera-pilt, vähene mootorivalik

Kia Optima on sünnist saati üks ilusamaid keskklassi sedaane. Mudeli kolmanda põlvkonna puhul on säilitatud peaaegu muutumatuna kupeelik disainijoon, kuid muudes asjades on auto saanud täiesti uue hingamise. Mudelivahetusega likvideeriti auto peamised puudujäägid.

