



Kia Pro Ceed GT 1.6 T-GDI

Snaga: **204** KS

0-100 km/h: **7,4** s



Kia pobjeđuje Nijemce vlastitim oružjem



Opel Astra GTC 1.6 DIT

Snaga: **200** KS
0-100 km/h: **8,1** s



VW Scirocco 2.0 TSI

Snaga: **210** KS
0-100 km/h: **6,8** s



Još jedan krug dvoboja protiv Koreje: ovdje nastupaju sportski kompaktni kupei s oko 200 KS. Volkswagen i Opel moraju priznati prednost nabrijanom pro_cee'du

Korejci proizvode praktične automobile, jeftinije, prostrane i uglavnom skromne. Dobro raspoloženje, užitak vožnje i veselje dosad nisu bili njihovi aduti, a imidž, iako sada bitno drukčiji, do prije pet godina nije bio za pohvalu. To su, ukratko, neke uvriježene predrasude, no situacija se bitno mijenja u korist naših prijatelja s Dalekog istoka.

Navedeni klišeji sve više blijede kod Kije i Hyundaija. Danas privlače kupce bogatim jamstvima (Kia nudi čak sedam godina, Hyundai pet bez ograničenja), a posebice pod utjecajem njemačkih dizajnera Petera Schreyera i Thomasa Bürklea izgledaju vrlo moderno. Automobili iz Koreje mogu dobro izgledati, štoviše

čak vraški dobro. Hyundai i30 ili i40, Kia Venga ili Soul ne primaju brojne pohvale za dizajn – vanjski i kabine – samo od nas iz Auto Bilda.

Dakle, oblik danas odgovara, ali smo i dalje manje oduševljeni motorima i ovjesima. Bez sumnje, tehnika zadovoljava, no posebice u izravnoj usporedbi s njemačkim modelima uvijek ukazujemo na potrebu sustizanja.

Takva je dosad bila situacija. A sada stiže Kia s automobilom kakav je pro_cee'd GT. S turbomotorom i 204 KS ispod prednjeg poklopca te vizualno upadljiva. I želi znati kakve su joj šanse!

To može biti zanimljivo, jer Volkswagen za protivnika nudi samo

ostarjeli, sad već šest godina star Scirocco. Da, da, još uvijek ga proizvode, premda ga rijetko vidamo. Ovdje nastupa s dvolitrenim TSI motorom i 210 KS (kod nas ne postoji u takvoj konfiguraciji – nudi se sa 1,4 TSI motorom i 160 KS). Za točnije određivanje Kijina položaja u ovoj usporedbi sudjeluje i Opel Astra GTC. Pokretana novim, suvremenim 1,6-litreni turbomotorom sa 200 KS, na papiru je iznenađujuće slična Kiji, a izgleda jednako dobro. Možda ovdje najbolje...

Što nude?

Kia je opremila pro_cee'd gomilom pragova, maski i spojlera. Sprijeda su i po dva četverokutna, upadljiva svje-

tla sa svjetlosnim diodama, straga dvije ispušne cijevi, usto 18-inčni lagani naplaci, crveno lakirana kočnička ključa i još ponešto. Sve se to doima donekle pretjerano istaknuto – i baš će se zato svidjeti obožavateljima. Na istoj klavijaturi Kia nastavlja svirati u kabini. Mnogo klavirskog laka, mnogo površina mekih na dodir, tu i tamo nešto kože i brojni kromirani okviri – zabavno je sve to gledati. Možda poslije dosadi, ali živimo u sadašnjosti...

Lijepu predstavu nudi i 7-inčni zaslon visoke razlučivosti u sredini instrumenata. Na njemu se brzinomjer može prikazati bilo analogno – kao okrugli instrument – bilo digitalno i svijetleći žutim brojkama, a tada ►

USPOREDNI TEST

Široka leđa: Opel, Kia i VW s masivnim stražnjim krajevima. I iz ove perspektive najupadljivija je Kia. Lako je naslutiti da je u svima pogled naokolo loš



Kia Pro Ceed GT

Dotjeran kokpit, instrumenti s velikim zaslonom u sredini, ovdje s digitalnim brzinomjerom te naglašeno jednostavno rukovanje - sve to su prednosti. Navigacija sa 7-inčnim zaslonom košta dodatnih 8550 kuna, BT u seriji



Opel Astra GTC

Privlačan kokpit, središnja konzola s mnogo malih tipki, no rukovanje s mnogo tipki djelomice žvircira. Crveno svjetlo na instrumentima pripada sportskoj postavci. Navigacija od 5320 kuna donosi i Bluetooth povezivost



VW Scirocco

Tipično VW okruženje: ovdje je sve lijepo raščišćeno, rukovanje besprijekorno. Velika navigacija „RNS 510“ sa 6,5-inčnim zaslonom košta paprenih 17.610 kuna, Bluetooth još dodatnih 2561 kunu



su tu i zgodni pokazivači za moment i tlak nabijanja. Kao što smo rekli, možda donekle pretjerano, ali se ne doima neprirodno i svidjet će se mladim ljudima ili onima koji su ostali mladi.

To bolje, jer se iza lijepa dizajna skriva i promišljen koncept rukovanja - s lakoćom se mogu podesiti putno računalo ili audiosustav i navigacija.

Kia usto raspolaže s mnogo mjesta: sprijeda su prvorazredna Recarova sjedala koja nude mnogo bočne potpore, straga je najprostranija u testu - čak i odrasli izdrže dulje dionice bez mrštenja i prigovarjanja.

O tome u Sciroccu ne može biti ni riječi, barem prijateljima ne biste priuštiti tako skučen prostor. Nasuprot tome, sprijeda se osjećate udobno, čvrsta sportska sjedala i nizak položaj sjedenja odlično odgovaraju.

Scirocco je uređen s tipičnom VW-ovom ozbiljnošću. Kabina je, naravno, besprijekorne ergonomije i dobro izrađena, ali istodobno trezvena i bez emocija. Uz takav automobil pristajalo bi više drskosti. Volkswagen, odvaži se!

A imamo za vas još jednu zadaću. Scirocco je još nepregledniji od svojih suparnika - pogled ukoso prema natrag i izravno unatrag je bitno kompromitiran.

To bi trebala biti zadaća i za Opelove inženjere, jer ni u Astru GTC pogled straga nije mnogo bolji. S druge strane, Opel je slično prostran kao Kia, straga pristojno putuju čak i visoki. Sprijeda se, kao i uvijek, preporučuju prekrasno udobna sportska sjedala s AGR žigom (odobrenje Akcije za zdrava leđa, 4530 kuna).

Manje lijepe su brojne male tipke na središnjoj konzoli i razbacani izbornici za upravljanje audiosustavom, navigacijom i nekim funkcijama vozila. U novijih je modela Opel dotjerao taj zastarjeli koncept rukovanja (nova Insignia).

Kako voze?

Astru GTC pokreće novi 1,6-litreni turbo. Motor s izravnim ubrizgavanjem isporučuje 200 KS i snažno ubrzava, ali ima jedan problem: Opel je 100 kilograma teži od Kije, a ta se masa osjeća u svakom položaju. Usto, motor od 3000 okretaja naviše pokazuje sklonost tutnjavi, ali ne zvuči loše.

Opremljen podesivim amortizerima (ovjes FlexRide za 7494 kune), GTC pronalazi dobru ravnotežu između sporta i udobnosti - premda leži nešto nemirnije i ne tako skladno kao Scirocco, no brze zavoje svladava bez problema.

VW, također s prilagodljivim amor-

Podaci o vozilu	Kia	Opel	VW
Motor vrsta/cilindri/položaj	Četverocilindarski, turbo, sprijeda poprečno	Četverocilindarski, turbo, sprijeda poprečno	Četverocilindarski, turbo, sprijeda poprečno
Ventili/bregasta vratila	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2	4 po cilindru/2
Pogon bregastog vratila	Lanac	Lanac	Zupčasti remen
Obujam	1591 cm ³	1598 cm ³	1984 cm ³
kW (KS) pri o/min	150 (204)/6000	147 (200)/5500	155 (210)/5300
Nm pri o/min	265/1750	280/1650	280/1700
Najveća brzina	230 km/h	230 km/h	240 km/h
Mjenjač	6 stupnjeva ručni	6 stupnjeva ručni	6 stupnjeva ručni
Pogon	prednji pogon	prednji pogon	prednji pogon
Kočnice sprijeda/straga	disk/disk	disk/disk	disk/disk
Gume na testnom vozilu	225/40 R18 Y	235/50 R18 V	235/35 R19 Y
Tip guma	Michelin Pilot Sport 3	Bridgestone Potenza S001	Bridgestone Potenza RE 050 A
Veličina kotača	7,5 x 18"	7,5 x 18"	8 x 19"
Emisija CO ₂	171 g/km	154 g/km	172 g/km
Potrošnja*	9,7/6,1/7,4 l	8,4/5,5/6,6 l	10,1/5,9/7,4 l
Spremnik goriva/vrsta goriva	53 l/super	56 l/super	55 l/super
Rashladno sredstvo	R1234yf	R134a	R134a
Buka u prolasku	74 dB(A)	74 dB(A)	75 dB(A)
Prikolica kočena/nekočena	1400/600 kg	1500/730 kg	bez
Obujam prtljažnika	380 - 1225 l	380 - 1165 l	312 - 1006 l
Duljina/širina/visina	4310/1780 - 2045**/1430 mm	4466/1840 - 2020**/1489 mm	4256/1810 - 2080**/1404 mm

*grad/otvorena cesta/ukupno na 100 km; ** širina uklj. vanjska zrcala

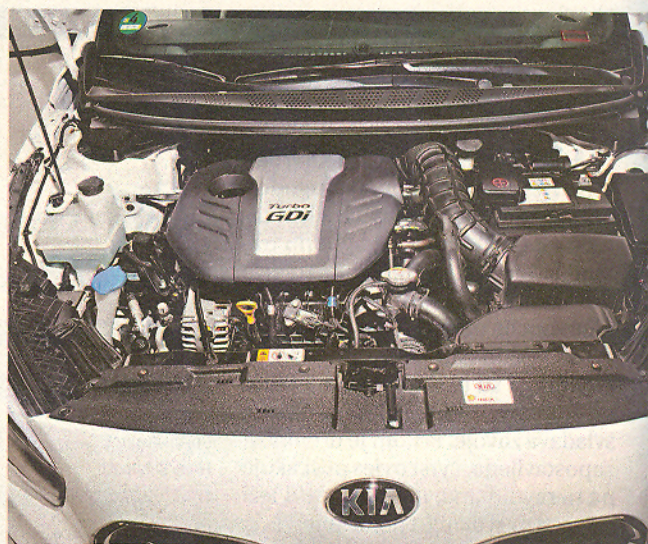
Troškovi/jamstva	Kia	Opel	VW
Norma ispušnih plinova	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Servisni intervali	15 000 km/1 godina	30 000 km/1 godina	Prema pokazivaču na zaslonu /2 godine
Troškovi održavanja od/do	7 godina uključeno	1100/3200 kuna	1400/3550 kuna
Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo	Jamstvo
Mehanika/km ograničenje	7 godina/150 000	2 godine/bez	4 godine/100 000
Jamstvo protiv hrđanja	12 godina	12 godina	12 godina
Jamstvo mobilnosti	7 godina	1 godina	neograničeno*

* mobilno jamstvo je osigurano tijekom čitavog razdoblja servisiranja u ovlaštenom servisu

Izmjerene vrijednosti	Kia	Opel	VW
Ubrzanje 0-50 km/h	2,8 s	2,7 s	2,5 s
0-100 km/h	7,4 s	8,1 s	6,8 s
0-130 km/h	11,1 s	12,6 s	10,2 s
Elastičnost 60-100 km/h	5,2/6,9 s (4./5. brzina)	6,3/8,1 s (4./5. brzina)	5,4/7,2 s (4./5. brzina)
80-120 km/h	7,1/8,8 s (5./6. brzina)	8,1/10,0 s (5./6. brzina)	7,6/9,6 s (5./6. brzina)
Težina praznog vozila /nosivost	1390/460 kg	1490/500 kg	1332/408 kg
Raspodjela težine sprijeda/straga	59/41 %	63/37 %	64/36 %
Krug okretanja lijevo/desno	11,1/11,5 m	12,3/12,1 m	10,9/10,7 m
Zaustavni put sa 100 km/h hladne kočnice	35,9 m	36,1 m	36,7 m
sa 100 km/h zagrijane kočnice	34,0 m	35,2 m	35,4 m
Buka u kabini pri 50 km/h	59 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)
pri 100 km/h	68 dB(A)	67 dB(A)	67 dB(A)
pri 130 km/h	71 dB(A)	71 dB(A)	72 dB(A)
Potrošnja na testu - CO ₂	8,0 l/s - 190 g/km	8,4 l/s - 199 g/km	8,3 l/s - 196 g/km
Doseg	660 km	660 km	660 km

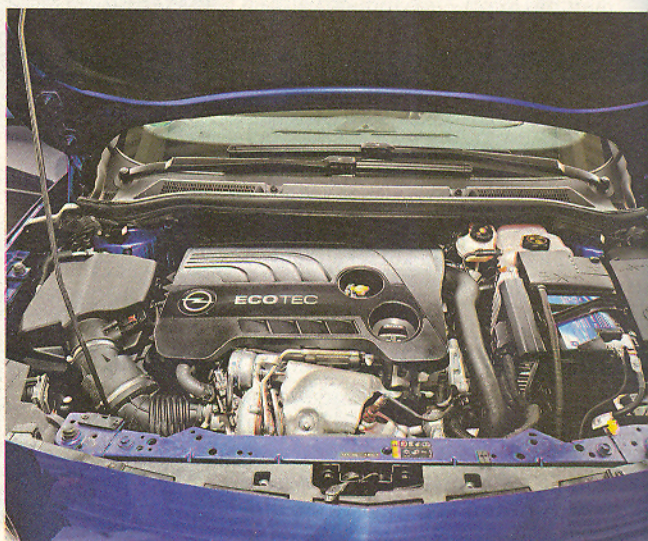
Cijene/Oprema	Kia	Opel	VW
Model	pro_ceed GT 1.6 T-GDI	Astra GTC 1.6 EcoTec DIT	Scirocco 2.0 TSI
Osnovna cijena	209.990 kuna	187.234 kune	230.041 kunu*
Oprema testnog vozila	-	Sport	-
Zračni jastuci za glavu sprijeda/straga	S/S	S/S	S/S
Klima-uređaj/automatski	N/S	S	S/1681 kuna
Radio s CD-om	S	S	3012 kuna
Tempomat	S	S	1997 kuna
Grijanje sjedala sprijeda	S	1908 kuna	4355 kuna
Automatski mjenjač	N	N	17.100 kuna
Metalik lak	3000 kuna	1383 kune	4513 kuna
Cijena testnog vozila	212.990 kuna	190.525 kuna	262.699 kuna**

S = serijski; N = ne isporučuje se; uklj. namještanje amortizera i sportska sjedala AGR; * cijena za njemačko tržište, model Scirocco 2.0 TSI nije dostupan u Hrvatskoj
** uklj. namještanje amortizera, blokada diferencijala (XDS) i 19-inčeve gume



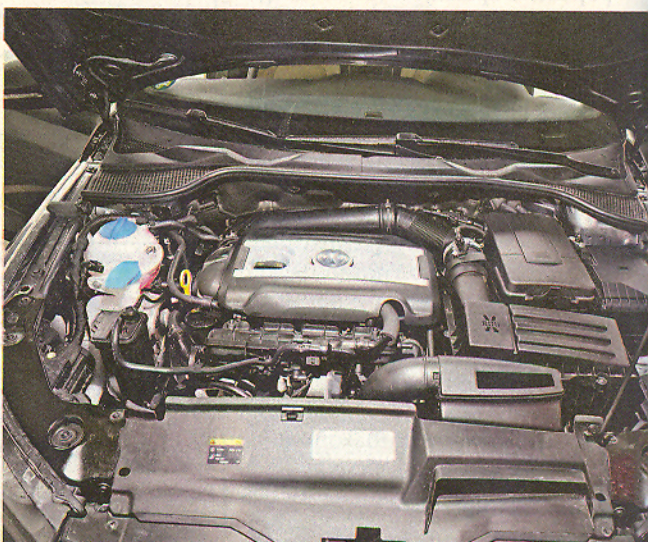
Kia Pro Ceed GT 1.6 T-GDI

Korejski 1,6 turbak isporučuje 204 KS, nudi 265 Nm pri 1750 okretaja. Isprva bruji meko, kasnije grubo. Potrošnja: 8,0 l/100 km



Opel Astra GTC 1.6 DIT

1,6-litreni turbo sa 200 KS, 280 Nm pri 1650 okretaja. Do srednjih okretaja tih, nakon toga pomalo tutnjav. Potrošnja: 8,1 l/100 km



VW Scirocco 2.0 TSI

Ugladen dvolitreni TSI ovdje nastupa sa 210 KS, moment je 280 Nm pri 1700 okretaja. Zvuči sportski potmulo. Potrošnja: 8,3 l/100 km

tizerima (DCC za 8733 kune), ostaje mirniji, vozi daleko najagilnije i istodobno ugodno izglađuje neravnine. Upravljač je izravniji i precizniji nego Astrin, mjenjač je bolji.

Njegov živahan TSI sa 210 KS vrti se oštro i temperamentalno, radi ugodno uglađeno i silovito ubrzava lakši Scirocco - a pritom zvuči ugodno uzbuđljivo. Sveukupno ostavlja posve zaobljen dojam. Veliki nedostatak: takve opcije nema u Hrvatskoj.

To Kia jednostavno ne može dostići. Korejci su je namjestili da bude tvrda, vozi čvršće i neobuzdanije svladava zavoje. Pritom je udobnost zapostavljena, čvrst ovjes poskakuje na neravninama, Kia pro_cee'd leži na cesti nervoznije i nemirnije.

I upravljač ima potencijala za poboljšanja, reagira meko i doima se sintetički. Dakle, nije sve savršeno, ali jedno je jasno: svojim temperamentalom Kia pričinja mnogo užitka u vožnji.

Za to je ponajprije zaslužan nabijeni 1,6-litreni motor s izravnim ubrzgavanjem i 204 KS. Nakon male turborupe snažno povuče, stvara mnogo tlaka i moćno ubrzava. Ah da, postoji još jedan dokaz koliko brzo Korejci uče: trovratni cee'd u ovoj usporedbi ima najbolje kočnice - kad su zagrijane zaustave Kiju već nakon 34 metra.

Koliko koštaju?

Kijina cijena ne iznenađuje, unatoč činjenici što nije najjeftiniji ovdje. Model pro_cee'd GT 1.6 T-GDI nudi se za 209.990 kuna, uključujući gotovo kompletnu opremu, sve što možete zamisliti ili će vam trebati. A tu je još i sedam godina jamstva (ili 150 000 km), uz brojne Jokere, kako ih zovu u Kiji, kojima ostvarujete dodatne popuste. Doplaćuje se jedino navigacija i metalik boja.

Automobil je svakako upadljiv, ali uvijek se čuje - Kia za toliko novca? Da, ali dobijete mnogo od automobila za svoj novac...

S druge strane, Scirocco 2.0 TSI u Njemačkoj košta 230.041 kunu, a kod nas bi s trošarinama bio još skuplji. Oprema nije tako raskošna, pa je ukupna vrijednost za novac, u ovom slučaju, daleko na strani Kije.

Ipak, nije sve tako jednostavno, jer Opel s Astrom GTC nastupa ozbiljno i nikad konkurentnije, za 190.525 kuna u solidno opremljenom izdanju Sport i 1,6-litrenim turbakom sa 200 KS, u izdanju poput testiranog. Samo nekoliko bodova razlike stavlja jeftiniju Astru na drugo mjesto. Bez obzira na konačni plasman, Opel s Astrom uvijek može računati na jako dobre prodajne rezultate, a i u ovom društvu je svakako *best buy*!

Rezultati

	MAKS. BODOVA	Kia	Opel	VW
Karoserija				
Ponuda prostora prijeda	25	20	21	19
Ponuda prostora straga	15	15	14	13
Osjećaj prostranosti	10	4	3	3
Prtljažnik	20	14	14	12
Varijabilnost	10	3	2	2
Nosivost	10	8	8	7
Prikolica	5	4	4	0
Preglednost	15	6	6	5
Dojam kvalitete	20	14	15	17
Funkcionalnost	10	7	6	5
Sigurnosna oprema	10	4	3	3
Ukupno karoserija	150	99	96	86

Pogon				
Ubrzanje	15	11	11	12
Elastičnost	20	18	16	17
Najveća brzina	5	3	3	4
Uglađenost	15	11	11	12
Živost/brzina reakcije	10	7	6	8
Mjenjač	20	15	14	17
Potrošnja na testu	30	22	21	21
Doseg	10	4	4	4
Ukupno pogon	125	91	86	95

Udobnost				
Ulazak	5	3	2	2
Položaj sjedenja	15	12	14	13
Prednja sjedala	20	18	17	16
Stražnja sjedala	10	5	6	6
Ergonomija	10	8	6	7
Ovjes	25	16	18	20
Buka u kabini	10	6	7	6
Dojam buke	15	8	9	9
Oprema za udobnost	15	9	6	5
Multimedija/povezivost	10	5	4	3
Sustavi pomoći	5	1	3	1
Klimatizacija	10	6	3	3
Ukupno udobnost	150	97	95	91

	MAKS. BODOVA	Kia	Opel	VW
Vozna dinamika				
Ponašanje u vožnji	20	16	18	18
Elektronička pomagala	15	12	13	13
Držanje smjera	10	7	8	8
Agilnost	20	17	16	18
Upravljač	20	14	16	17
Trakcija	10	8	9	9
Krug okretanja	10	5	3	6
Kočnice	20	18	16	15
Ukupno vozna dinamika	125	97	99	104

Okoliš				
Vanjske dimenzije	10	5	4	5
Težina praznog vozila	10	7	6	7
Emisija CO2	10	5	5	5
Emisija štetnih tvari	5	3	4	3
Vanjska buka	5	2	2	1
Ekološka tehnika	10	0	2	0
Ukupno okoliš	50	22	23	21
Ukupno svojstva	600	406	399	397

Troškovi				
Cijena	40	25	35	15
Rabljeni	10	4	4	5
Porez/osiguranje	10	5	7	6
Održavanje	5	5	2	4
Jamstva	10	9	3	3
Troškovi goriva	15	6	6	6
Dodatna oprema	10	7	6	6
Ukupno troškovi	100	61	63	45

Ukupan rezultat	700	467	462	442
------------------------	------------	------------	------------	------------

Mjesto	1.	2.	3.
Cijena u kunama	212.990	190.525	262.699
Cijena po osvojenom bodu	456	412	594
Omjer uloženo/dobiveno	2.	1.	3.

Zaključak

Iznenađenje je savršeno - Kia je jasno ispred VW-a, a Opel zahvaljujući dobroj cijeni i privlačnom izgledu diše za vratom korejcu. Rezultat je utoliko upečatljiviji jer ovo nije usporedba malih vozila ili karavana u kojoj bismo mogli zamisliti takav uspjeh korejskih automobila. Ovdje je riječ o sportu i zabavi, a Kija to nudi. Volkswagen bez sumnje vozi najbolje, ali je jednostavno skup, jako preskup u ovoj usporedbi, a k tome u ovakvom izdanju nije dostupan u Hrvatskoj. Opel je s novim motorom bolji nego ikad, izgleda jako dobro i jeftiniji je, ali kad se sve zbroidi i oduzme - jedva zaostaje za Kijom.



SLIKE: C. BITTMANN, A. EMMERLING

Čimbenik užitka

Kategorija	VW	Kia	Opel
Dizajn	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Vožnja	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Osjećaj ugođe	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Imidž	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Ukupno	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = bajkovito, ★★★★ = privlačno, ★★★ = prihvatljivo, ★★ = moglo bi i bolje, ★ = dosadno

Ovdje je riječ o ukusu - ocjena ne utječe na ukupan rezultat

Kijini dizajneri očito su se zabavljali u radu, što se vidi na veselom i zaista kičasto složenom pro_cee'du. Masivan Opel doima se donekle punašno oko bokova, što nam se sviđa - ističe prisutnost i jasno privlači pogled, dok je Scirocco neupadljiv i donekle blijed. Opel pati zbog

velike težine, čime suparnici voze donekle lakše i ležernije. U Kiji zbog toga trpi udobnost, dok su GTC i Scirocco udobniji. Glede imidža, Opel u Hrvatskoj vodi, a Volkswagen sa Sciroccom je odmah iza. Kia svoju reputaciju dobro gradi, samo mora tako nastaviti.

Redoslijed



Kia Pro Ceed GT 1.6 T T-GDI
467 bodova

Mnogo mjesta, visoka funkcionalnost, solidna izrada - Kia svoje bodove skuplja tipičnim prednostima njemačkih automobila. Usto u jednadžbu ulaze živahan turbomotor, ovjes i odlične kočnice.



Opel Astra GTC 1.6 DIT
462 boda

Nov, snažan 1,6-litreni turbo silovito ubrzava, GTC nudi dovoljno prostora i lijepo izgleda. Međutim, previše je težak, pa ne vozi tako okretno kao VW Scirocco.



VW Scirocco 2.0 TSI
442 boda

Dobra vozna svojstva i oštar, uglađen motor govore u korist Scirocca. Međutim, straga nudi malo mjesta i jednostavno previše košta, a oprema je vrlo skromna.

Kako su Korejci postali ono što su danas

Započeli su s jeftinim i ne baš najboljim kopijama, no ipak su se munjevito razvijali zahvaljujući automobilima koji su sve više osvajali i europske vozače

Automobili se proizvode u Koreji već više od 50 godina, a samo na europskim cestama voze već dobrih 20 godina. To nije vječnost, ali u ta dva desetljeća Korejci su, zapravo Hyundai i Kia, privukli priličan broj kupaca. Nakon početaka s jeftinim i zastarjelim kopijama Mazde i Forda, azijski su se proizvođači automobila pretvorili u ozbiljne suparnike svim europskim markama. Dok su im se ostali smijali, oni su najbolje učili na vlastitim greškama. Pogledajmo samo primjer njemačkog tržišta, a zatim gdje su i u Hrvatskoj.

Nakon što je 1991. Hyundai na europsko tržište stigao s malim automobilom Ponyjem, u prvoj je godini prodano čak 28 000 komada, a najviše upravo u Njemačkoj. Kia, koja je s modelom Pride u Europi od 1993., počela je skromnije. Prve godine nakon debija na Starom kontinentu, u Njemačku je, primjerice, stiglo samo 11 000 vozila. Danas oba korejca, koja nakon skore propasti 1998. pripadaju jednom koncernu, samo u Njemačkoj zajedno prodaju oko 150 000 automobila. Ništa drukčiji trend nije ni kod nas, samo se radi o manjim brojkama. Korejci su unatrag četiri godine zacementirani unutar deset najboljih marki na hrvatskom tržištu, a Hyundai je prošlu završio na 4. poziciji, iza VW-a, Opela i Peugeota.

Diljem svijeta korejski su se blizanci još brže razvijali. Na top listi najvećih svjetskih proizvođača automobila lani su zauzeli peto mjesto sa 5,76 milijuna proizvedenih automobila, propuštajući ispred sebe samo automobilske divove poput Toyote, Volkswagena, GM-a i Renault-Nissana, ali tako ne mora ostati idućih 20 godina.

Hyundai Kia

1991.: Pony

Mali automobil kao danas Dacia: jeftin i sa starom tehnikom (motori od Mitsubishija)



1993.: Pride

Stara tehnika Forda Fieste u novom pakiranju: prostran, drmusav i jeftin



1996.: Coupé

Za bolji imidž uslijedio je prvi sportaš, sa do čak 139 KS. Ispod se skrivao Ponyjev pogon (gore)



1994.: Sportage

Prvi SUV-pokušaji s uključivim pogonom na sve kotače. Neko se vrijeme proizvodio i kod Karmanua u Osnabrücku



1999.: Equus

Prvi osmerocilindraš prodavao se samo u Koreji. Na Svjetskom nogometnom prvenstvu 2006. u Njemačkoj nekoliko se primjeraka koristilo za prijevoz gostiju



2000.: Rio

Prvi Rio s dugim stražnjim krajem bio je kompakt s peterim vratima u Golfu formatu. Nasljednik se 2005. smanjio na veličinu Pola



2000.: Santa Fe

Korejci su rano uskočili u trend SUV-ova. Santa Fe je u SAD-u brzo postao uspješnica i učinio marku popularnom



2008.: Soul

Automobil koji traži svoju nišu. Ova se kutija, napola monovolumen, napola SUV, bolje prodaje u SAD-u. Ove godine u Hrvatsku stiže novi



2009.: ix35

Solidna tehnika i golem napredak glede dizajna pretvorili su ix35 u ozbiljnog protivnika njemačkim i ostalim markama. Omiljena: inačica 4 x 2



2013.: Optima Hybrid

Zbog velikog uspjeha u Sjevernoj Americi limuzina dobiva i pravi hibridni pogon; kod nas od prošle godine, ali slabo zapažena



2012.: i30

Pohvala VW-ova šefa Winterkorna da „tu ništa ne lupa“ bila je odlična reklama, ali kompakt još nije dostigao Golfu zrelost



2013.: Carens

Kia polako dobiva lice i tigror nos kao obilježje marke, oboje rad Petera Schreyera



2014.: ženevska studija Intrado

Peter Schreyer, bivši VW-ov dizajner, pokazuje kako izgleda Hyundai sutrašnjice. Doima se pravom poslasticom



2014.: detroitska studija GT4 Stinger

Mladi dizajneri isprobavaju kakva bi Kia mogla postati. Stinger ostaje studija



Zaključak

Hyundai i Kia pobijedili su dva snažna europska igrača. Između ostalog i zahvaljujući poštenim cijenama (ne nužno jeftinijim, ali mnogo daju) te raskošnim jamstvima. U svakom slučaju, Korejci su uvjerljivo napravili svoje domaće zadaće. Njihovi automobili tehnički i kvalitetom mogu držati korak s najboljim europskim modelima, više ih ne smatraju samo bagatelama. Kupcima to ide u korist. Dobivaju privlačne i zrele ponude koje će ovdašnjim automobilima ubuduće predstavljati još jaču konkurenciju.

Darijan Kosić