



Novi Kiin mali športni terenec stonic bo kupce prepričeval z odličnimi voznimi lastnostmi, prostorno notranjostjo in številnimi možnostmi individualizacije. Kia

MEDNARODNA PREDSTAVITEV / KIA STONIC

Močne karte majhnega korejskega posebnega

Stonic je ime Kiinega aduta med številnimi novimi majhnimi športnimi terenci. Med njimi izstopa, dovolj, da bo nase opozoril tudi slovenske kupce, ki jim bo na voljo konec meseca. Ugibamo, da za dobrih 15.000 evrov.

✎ Matjaž Terzič, Berlin

Pred časom, ob koncu letošnjega poletja, smo se lep čas »družili« s testnim vozilom kia rio. Malček nam je, kar smo vmes na teh straneh že zapisali, resnično zlezel pod kožo. A da nam bo tako zelo, kot opiše naslednji dogodek, si vendarle nismo mislili. Vmes je namreč preteklo nekaj tednov in pred dnevi smo v Berlinu sedli za volan najnovejšega člana Kiine družine, malega športnega terenca po imenu stonic. Kaj je bilo krivo, je težko pojasniti, morda utrujenost po vstajanju sredi noči, vožnji na letališče v Zagreb in dolgem popotovanju z vmesnim postankom na Dunaju, morda kaj drugega, a ko smo se v avto prvič usedli, se nam je zazdelo, da nas je časovna luknja posrkala nazaj v poletje in da spet sedimo za volanom ria, s katerim se bomo zdaj zdaj zapeljali na bližnjo plažo. Tudi nekaj hitrih pomežikov in mencanje oči ni takoj pomagalo, nato pa se je misel, ki smo jo nekje prebrali, vendarle počasi usedla v možgane – misel, ki pravi, da je stonic v notranjosti precej natančna kopija ria ...

To seveda ni nič nenavadnega. Avtomobilov istih znamk, ki so si med seboj podobni, skorajda enaki, je namreč

ogromno. Ob tem sta rio in stonic povezana še bolj, saj je slednji narejen na osnovi prvega. Tako ne čudi, da se podobnost, sicer manjša kot v notranjosti, nadaljuje pri zunanji obliki. A ker je stonic najnovejši predstavnik zdaj že enega najbolj množičnih razredov malih športnih terencev, je temu primerno večji, recimo temu »napihjen«. Stonic deluje kot »nabildani« rio, ki je na hitro pridobil obilo mišične mase, Američani bi bržčas uporabili besedno zvezo »rio na steroidih«. Od svojega brata je daljši in višji za po sedem centimetrov (skupna dolžina 4,14 metra in višina 1,52 metra), širši pa za tri (1,76 metra) in ima za dobre 4 centimetre višjo oddaljenost od tal (18,3 centimetra), medtem ko je medosna razdalja seveda enaka (2,58 metra). Pa naj bo pri tem dovolj primerjav z riom, saj je stonic vendarle zgodba zase in avtomobil, ki naj bi postal celo najbolj zaželen Kiin na evropskih tleh. Pa se bo kot tak lahko spopadel tudi s številnimi močnimi obstojeci in v kratkem na ceste prihajajočimi tekmeči v razredu? Glede na prve izkušnje bi rekli, da zagotovo, saj ima v tej igri v rokah prave močne karte.

Pri stonicu se hitro opazi, da se v nasprotju z nekaterimi tekmeči pelje manj športnoterensko, v smislu, da je vse skupaj naravnano bolj dinamično, čvrsteje. Položaj za volanom je sicer malce višji, saj to kupci takšnih vozil izpostavljajo kot eno glavnih prednosti, a vseeno se, če ga že spet moramo omeniti, stonic ne pelje tako zelo drugače od ria. To je seveda lahko razumljeno samo pozitivno, saj so ravno svoje lastnosti na splošno ena največjih hиб tega segmenta, ki pa jih očitno mnogi ob toliko opevanem višjem sedenju in lažjem vstopanju ter izstopa-

nju, pa seveda atraktivnejšem videzu, kar zanemarijo. Omenjene mere mu ob tem zagotavljajo precejšnjo mero okretnosti v mestu, o čemer smo se prepričali v nekajurnih vožnjah po ulicah nemške metropole. Ko smo že pri merah – te seveda po drugi strani same po sebi še ne zagotavljajo prostorne kabine, a pri stonicu se zanjo ne gre bati. Dokaz? Ravno omenjena vožnja po Berlinu, med katero smo v njem ne le brez težav, temveč precej udobno »sobivali« štirje moški potniki nadpovprečnih telesnih mer, tudi »vometraš« in dva visoka po 190 centimetrov. Za nameček smo v prtljajnik, ki ima prostornino 352 litrov, zlahka zložili štiri manjše kovčke in nahrbtnik. Da, za so-

4,14 m

JE DOLŽINSKA MERA kie stonic, ki za to dolžino ponuja presenetljivo veliko prostora.

razmerno majhen avto stonic ponuja resnično veliko prostora.

Cesar je bilo med druženjem s stonicom manj, je vožnja po avtocestah, pa še tisto malo smo je opravili v silni gneči okolice vele mesta, zato bo za konkretnije ocene motornih zmogljivosti treba počakati na daljše testne vožnje. Pri hitrostih okoli sto kilometrov na uro pa se je tudi ob pritisku na plin stonic precej živahno odzval tako v kombinaciji s litrskim trivalnim turbobencinarjem s 120 konji (88 kilovati) moči kot s 1,4-litrskim bencinskim motorjem s 100 KM (74 kW). Poleg njiju

bo stonic na voljo še s šibkejšo 1,25-litrsko bencinsko različico s 84 KM (62 kW), medtem ko bo dizelsko stran zastopal 1,6-litrski primerek s 110 KM (81 kW). Vsi so, kot je pri tovrstnih vozilih pravilo že pri večini, na voljo zgolj z dvokolesnim pogonom, z izjemo najšibkejšega bencinarja, ki sodeluje s 5-stopenjskim, pa imajo vsi na voljo 6-stopenjski ročni menjalnik.

Še nekaj je treba omeniti pri stonicu – možnost personalizacije, ki avtu doda lepo mero igrivosti. Pri zunanosti lahko barve strehe in preostale karoserije postrežejo z več kot 20 različnimi kombinacijami, štirje različni barvni paketi pa so na voljo tudi za poprestritev okolice voznikovega delovnega okolja. Če smo z njim začeli, še končajmo. Ta je, tako kot pri riu, urejen, pregleden in z logično postavljenimi zadevami, tudi za dotik občutljiv zaslon je boljši kot marsilje druge, ob tem pa mu prav pridejo nekateri ločeni gumbi, sploh tisti za nastavitve prezračevanja. Ti imajo namreč tudi ločen »zaslonček«, zato se ne njihove nastavitve ne »mešajo« v delovanje osrednjega zaslona. Ob tem je pohvalnih mnogo dovolj velikih odlagalnih prostorov, edino, kar zna pikolovca malenkost zmotiti, je precej veliko trde črne plastike – pa še ta je taka le na dotik in ne tudi na videz.

Stonic bo pri nas napredaj že konec meseca, ko bodo znani tudi paketi opreme (te je lahko res veliko, tako da pogrešali ne bomo ničesar, niti samodejnega zaviranja v sili s prepoznavno pešcev ali aktivnega tempomata) in cene. Glede slednje lahko za zdaj le spekuliramo in – ob pomoči osnovne nemške (15.790 evrov) – sklenemo, da bi smela biti dosti višja od 15 tisočakov. »

ZA ZNAMEK

Kiina zgodba

Konec leta 1944 ustanovljena znamka Kia je najstarejši korejski proizvajalec avtomobilov, njeno ime pa izvira iz korejskih simbolov »ki«, kar v grobem prevodu pomeni »prihajati iz«, in »a«, kar bi se prevedlo »vzhod«. Kia torej v zelo grobem prevodu pomeni »prihajati z vzhoda«. Znamka ima za seboj pestro zgodovino, vmes je za nekaj let celo nehala proizvajati avtomobile, danes pa je združena v avtomobilski skupini Hyundai-Kia, ki je bila lani s skupno 8 milijoni prodanimi avtomobili peta največja avtomobilska skupina na svetu, pri čemer je vse pomembnejši igralec tudi na zelo zahtevnem evropskem trgu.

51.000

ZAPOSLENIH PO VSEM SVETU ima danes znamka Kia, ki na leto v 14 tovarneh v petih državah sveta proizvade okoli 3 milijone vozil, napredaj pa so v okoli 180 državah po zemeljski obli. Pomembno vlogo pri proizvodnji igra tudi edina evropska tovarna v Žilini na Slovaškem, ki ima proizvodno zmogljivost okoli

300.000

AVTOMOBILOV NA LETO. S tekočih trakov omenjene tovarne prihajajo trije različni modeli, in sicer sportage, veng ter vse karoserijske različice cee'da. Vsi na Slovaškem izdelani avtomobili so v lanskem letu predstavljali 55,7 odstotka Kiine prodaje v Evropi, kjer je Kia dosegla rast prodaje že

8.

LETO ZAPORED, s čimer je tudi edina znamka na stari celine sploh, ki se lahko pohvali s takim dosežkom. Skupno je Kia v Evropi lani prodala 436.000 vozil, letos jih bo po predvidevanjih okrog 470.000, s čimer bo prvič dosegla 3-odstotni tržni delež.

Pred letom 2006 je imela Kia nevtrarno pojavo in pretirano neizstopajoč imidž. Ko si videl njihov avtomobil na cesti, nisi vedel, da je Kiin, bil je eden od številnih anonimnih štirikolesnikov, ki bi lahko bili tudi japonski ali ameriški. V Evropi pa se tako oblikovani avtomobili ne prodajajo, saj želijo kupci takoj prepoznavno obliko, ki je prepoznavna tudi, ko sedijo za volanskim obročem. Zato smo morali narediti nekaj, da so lahko vsi udeleženci v prometu z enim pogledom takoj prepoznali Kiin avtomobil. Tako smo začeli graditi imidž, s katerim se danes ta znamka ponaša v Evropi, in med drugim uvedli tako imenovani tigrov nos. Ta oblikovni detalj na sprednjem delu vozila nakazuje neko osebnost, tudi pri pločevini, je dobesedno pečat in daje znamki identiteto.

Peter Schreyer, vodja oblikovanja pri skupini Hyundai-Kia

69.

MESTO je na lestvici Interbrand Best Global Brands 2017, ki zavzema 100 najvrednejših podjetij na svetu, zasedala Kia, katere vrednost so ocenili na 6,7 milijarde ameriških dolarjev, kar je za 6 odstotkov več kot leta 2016.

2,41 %

SLOVENSKEGA VOZNEGA PARKA ali z drugimi besedami 27.469 avtomobilov znamke Kia se je po podatkih podjetja Ardi ob koncu lanskega leta vozilo po slovenskih cestah. S tem je Kia 15. najbolj zastopana znamka avtomobilov pri nas, med posameznimi modeli pa je največ primerkov cee'da (12.600). »

Matjaž Terzič

