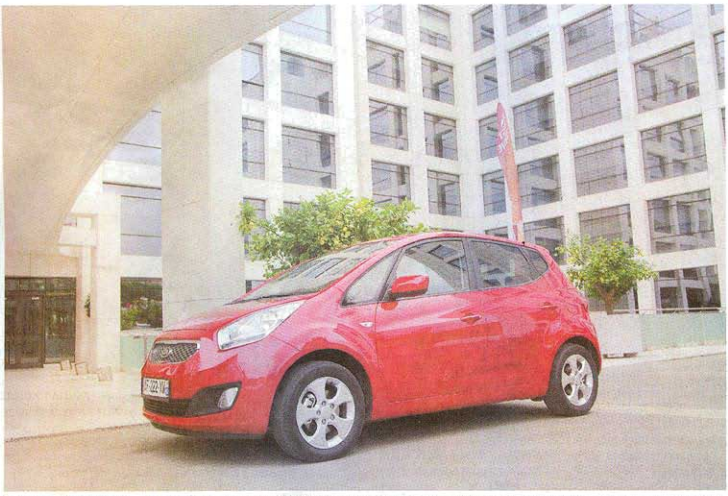


S svežino, ki jo prinaša - ob pomoči drugih novih hišnih modelov - verjetno ne bo težko spremenila dojemanja evropskih kupcev Kie. Kajti tega želijo Korejci spremeniti. (Mitja Sagaj)

Z Evropo v srcu

Venga je tretji model južnokorejske Kie v segmentu B v Evropi; z mladostnostjo, prostornostjo in prilagodljivostjo se pridružuje riu in soulu



Svežino in mladostnost izžareva notranjost, del opreme je poslej lahko tudi integriran navigacijski sistem. (Mitja Sagaj)

MITJA SAGAJ

Kar malce nepričakovano so jo najavili tik pred letošnjim septembrskim avtomobilskim salonom v Frankfurtu. In jo pod žaromete ob Majni postavili v serijski podobni. No, kdor se še spomni letošnjega salona v Ženevi, se morda spomni tudi koncepta št. 3, kot so mu rekli v tovarni. Iz tega je nastala venga, ne najbolj tipični predstavnik segmenta B, ne le v Evropi, temveč tudi v Sloveniji najbolj priljubljenega avtomobilskega razreda.

Kar malce emocionalne besede o tem, kako so pri Kii ponosni starši nove malčice, je Benny Oeyen, direktor marketinga in produktnega načrtovanja pri evropskem delu Kie, namenil vengi ob lansiranju v Rimu. Ob tem se je dotaknil tudi položaja na evropskem avtomobilskem trgu, ki je bil kakšnih sedem, osem let stabilen, lani in letos pa zaznava padec. "In tudi 2010 bo težko leto na evropskem trgu," pravi Oeyen in dodaja, da je Kii uspelo povečati svoj delež na stari celini z 0,5 odstotka v letu 2001 na 1,7 odstotka letos. Po soulu, novem sorentu in prenovljenem cee'du je venga četrta letošnja novost. "Izdelek je pot naprej, o tem smo prepričani," meni Benny Oeyen.

K izdelku torej - po cee'du je venga drugi hišni model, oblikovan v Kijinem evropskem oblikovalskem centru (Frankfurtu), razvit v Kijinem evropskem razvojnem centru (Rüsselsheim) in proizveden v Kijini evropski tovarni (na Češkem). Od Evropejcev za Evropejce, pravijo pri znamki. In ker verjamejo vase, velja tudi za vengo sedemletno jamstvo oziroma do 150.000 prevoženih kilometrov. Da oblikovalci pod vodstvom Petra Schreyerja niso želeli dolgočasnega izdelka, pravi produktni vodja Vladislav Alexiev. S povsem na robove karoserije postavljenimi kolesi so dosegli dolgo medosno razdaljo za več prostora v kabini in široko pojavo na cesti. "Dvigajoča se bočna linija poudarja dinamiko," pravi Alexiev in dodaja, da so se v notranjosti držali več konceptov, kombinirali so italijanski oziroma evropski slog z daljnovzhodnim, poleg toplih, nevtralnih barv ponujajo tudi izrazito kontrastne barvne kombinacije, inspiracijo zanje so iskali v kolekcijah športnih oblačil in dodatkov. Urbano in trendno torej. In



Ob drugačni zasnovi ponuja malce višje sedenje, predvsem pa izjemno prostornost tako za potnike kot za prtljago. (Mitja Sagaj)

materiali na armaturni plošči imajo organske oblike, pravi Alexiev.

Dolga medosna razdalja (261,5 cm) pomeni največ prostora za noge v tem avtomobilskem razredu in prvi kilometri so to potrdili. Prostor se v vengi piše z veliko začetnico; prtljažnik ponuja vsaj 314 litrov prostora, ob naprej pomaknjeni zadnji klopi (dela v razmerju 60 proti 40 sta posamično vzdolžno pomična za trinajst centimetrov) celo 570 litrov, ob podrti zadnji klopi pa nad povsem ravnim dnom, ki je sicer nastavljivo v dveh višinah, do 1253 litrov.

Štirje sodobni motorji služijo pogonu, dva sta bencinska, dva dizelska, obakrat z 1,4 oziroma 1,6 litra prostornine. Osnovna zmoreta enako moč 66 kW (90 KM), le da ima dizel več navora (220 Nm v primerjavi s 137 Nm) in je varčnejši (4,5 v primerjavi s 5,9 litra na 100 km v povprečju). Močnejši bencinski motor zmore 92 kW (125 KM) in 156 Nm navora ob povprečni porabi 6,2 litra, močnejši dizel 94 kW (128 KM) in 260 Nm navora ob 4,5 litra porabe. Dizla sta spojena z ročnim šeststopenjskim menjalnikom, bencinca z ročnim petstopenjskim ali samodejnim štiristopenjskim. Edinstven v segmentu in na voljo pri vseh različicah je sistem ISG za samodejno ustavljanje in ponovni zagon motorja pri stanju pred semaforjem ali v gneči, ki deluje dobro tudi v kombinaciji z dizelskim motorjem. Bogat je nabor varnostne opreme, šest zračnih blazin bo serijskih, prav tako stabilizacijski program ESC, vključno z zavornim dodatkom ABS.

Podvozje in vzmetenje sta prilagojena okusu evropskega kupca, proizvajalec obljublja tudi bogat spisek serijske opreme, s poudarkom na varnosti. Zato šest zračnih blazin, zato stabilizacijski program ESC serijsko, tako kot integrirani avdiosistem, z opcijskim sistemom Bluetooth, priključkoma USB in AUX. In Kia v vengi prvič predstavlja tudi tovarniško vgrajen navigacijski sistem z velikim za otip občutljivim zaslonom. Februarja ali marca, ko bo venga zapeljala že tudi na slovenske ceste, slovenski uvoznik, ljubljansko podjetje KMAG, zanjo obljublja osnovno ceno 12.990 evrov.