Resna tekmica

Še pred časom smo na korejske avtomobilske znamke gledali bolj postrani. Danes so njihovi modeli povsem resni pa tudi konkurenčni avtomobili. In ne le, da so cenovno ugodni, so tudi oblikovno všečni.

tekst SEBASTJAN PLEVNJAK



Je pa seveda res, da je bilo potrebno za dosego omenjenega korenito spremeniti mišljenje, predvsem pa načrtovanje in izdelavo avtomobilov. A pri Kii so se znašli - uspešnost so si zagotovili z evropskim razvojnim oddelkom, ki je ustvaril avto po evropskih željah in zahtevah. Govor je seveda o Kii Cee'd, ki so jo zasnovali, razvili in izdelali v Evropi. Po isti poti zdaj pelje Venga. Kot sami pravijo, niso hoteli narediti le škatle na kolesih, zato sta za obliko in razvoj poskrbela oblikovalski center v Frankfurtu ter razvojni v Rüsselsheimu, za izdelavo pa tovarna na Češkem, ki je sicer Hyundaijeva, a, ker je ta pač lastnik Kie, jo lahko zato štejemo za matično.

Odločitev o razvoju oziroma izdelavi avtomobila nižjega srednjega (B) razreda je bila preprosta - na račun povečanja avtomobilov majhnega razreda A in pomanjšanja avtomobilov srednjega (C) razreda, je razred B postal najbolj priljubljen, tako za kupce kot, posledično, za izdelovalce. Kia ima sedaj v omenjenem razredu tri predstavnike - Rio, ki je klasična petvratna kombilimuzina, Soul, ki ga imenujejo mestni crossover, in Vengo, ki se spogleduje z majhnimi MPV. A slednjega ne gre jemati preveč resno. Venga, ki je svojo premiero doživela na letošnjem frankfurtskem avtomobilskem salonu, je običajen avtomobil, dolg nekaj več kot štiri metre, a precej visok in širok. Zato je nadpovprečno prostoren (tudi na račun velike medosne razdalje in povsem v vogale karoserije potisnjenih koles), tako v potniški kabini kot v prtljažniku. Čeprav so okusi različni, lahko mirno zapišem, da je Venga eden izmed najlepših oziroma oblikovno najbolj skladnih izdelkov te korejske tovarne, saj je všečna prav z vseh strani. Prednji del je kratek in strmo se vzpenjajoč, na zajetnem odbijaču je nova (boljši prepoznavnosti v prid)









maska, luči pa so tako velike (ali, če hočete, nos tako kratek), da segajo povsem do prednje šipe. Bočno linijo "razbijajo" številni detajli, zanimiv pa je tudi zadek. Odbijač je zajeten, njegova zgornja linija se posrečeno ujema z bočno, zadnja vrata so velika, enako luči, morda bi lahko bila večja zgolj zadnja šipa. Seveda, za tiste, ki radi gledajo nazaj...

Preseneti notranjost. Sedeža sta dovolj velika, da sta udobna tudi za višje ljudi, na zadnji klopi si lahko več prostora za kolena zagotovijo s pomikom klopi nazaj, za do 13 centimetrov. Armaturna plošča je preprosta, a ne dolgočasna, volanski obroč je nastavljiv višinsko in vzdolžno, merilniki pa so veliki in zato láhko berljivi. Na sredinski konzoli pozornost vzbujajo zanimivo oblikovana stikala prezračevalne naprave, radio je sposoben predvajati tudi MP3, nanj pa lahko prek priključkov AUX in USB priključimo tudi zunanje



predvajalnike glasbe. Kia Venga se lahko pohvali tudi z zajetnim seznamom dodatne opreme. Kot prva Kia sploh je lahko opremljena z vgrajeno navigacijo, družbo pa ji lahko delajo še zadenjska kamera, ki prikazuje sliko v vzvratnem ogledalu ali ob vgrajeni navigaciji na osrednjem zaslonu, samodejna klimatska naprava, Bluetooth, povsem steklena streha z velikim strešnim oknom, 16-palčna aluminijska platišča, pa tudi gumb za zagon motorja, kar seveda pomeni daljinsko vodeno osrednjo ključavnico in brezkontaktni ključ. Venga bo na voljo s tremi opremskimi paketi (LX, EX in TX), pri čemer bodo kupci lahko izbirali tudi med črno ali sivo barvo armaturne plošče ter štirimi različnimi barvnimi dodatki na sredinski konzoli (srebrno, bež, črno in kričeče zeleno). Pri slovenskem uvozniku natančne opremljenosti še ne morejo potrditi, a naj bi imela Venga v osnovni deželni opremi že šest varnostnih blazin, ABS, ESP, klimatsko napravo, električni pomik stekel, radio in potovalni računalnik.

Vengi so namenili štiri motorje, dva bencinska in dva dizelska, pri čemer so vsi na voljo tudi v "Eko" različici, torej s sistemom Stop/Go (ISG), ki poskrbi za ugašanje motorja, ko vozilo miruje. Dizelska motorja sodelujeta s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, bencinska s petstopenjskim, pri čemer je moč pri močnejšem, torej 1,6-litrskem bencinskem motorju, izbrati tudi štiristopenjski samodejni menjalnik. Čeprav se na pri pogled zdi, da so motorji (vsaj vstopna dva) za precej velik avto (in več kot 500 kg nosilnosti) prešibki, se med vožnjo izkažejo za povsem spodobne. Bencinskega muči zgolj nizek navor, kar voznika prisili k pogostejšemu prestavljanju, a nezahtevni bodo povsem zadovoljni. Vožnja je udobna, menjalnik natančen, počutje v kabini pa na račun prostornosti presenetljivo sproščeno, zato se zdi, da je v notranjosti Venga precej večja, kot napovedujejo njene mere.

Verjetno pa bo dodatno marsikoga prepričalo jamstvo zanjo. Kia tudi za Vengo ponuja kar 7-letno jamstvo na posamezne dele avtomobila ter 12-letno na prerjavenje karoserije.

Venga bo na slovenske ceste zapeljala ob koncu februarja oziroma na začetku marca letos.

TEHNIČNI PODATKI: KIA CEE'D

Različica	1,4 CRDi	1,6 CRDi	1,4	1,6
Zasnova motorja	turbodizelski, 4-valjni, 16V		bencinski, 4-valjni, 16V	
Gibna prostornina (ccm)	1396	1582	1396	1591
Največja moč (kW/KM pri1/min)	66/90 pri 4000	94/128 pri 4000	66/90 pri 6000	92/125 pri 6300
Največji navor (Nm pri 1/min)	220 pri 1750	260 pri 1900	137 pri 400	156 pri 4200
Menjalnik (zasnova, št. prestav)	ročni, 6	ročni, 6	ročni, 5	ročni, 5; samodejni 4
Pogon	na prednji kolesi			
Prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator			
Zadnja prema	večvodilska, vijačni vzmeti, blažilnika, stabilizator			
Dolžina x širina x višina (m)	4,068 x 1,765 x 1,600			
Medosna razdalja (m)	2,615			
Prtljažnik, normno (l)	444/1253			
Masa/obtežba (kg)	1267/533	1281/529	1178/532	1180/530; 1194/536*
Največja hitrost (km/h)	167	185	168	182; 178*
0-100 km/h (s)	14,5	11,1	12,8	10,9; 12,2*
Poraba goriva, povprečna, EU (l/100 km)	4,7; (4,5)	4,9; (4,5)	6,2; (5,9)	6,7; (6,2) 7,0*; (6,7*)
CO_2 (g/km)	124; (117)	129; (119)	147;(136)	155; 164*; (144; 155)
Cena (EUR)	od 12.990			

** samodejni menjalnik, v oklepaju različice EcoDynamics.*