ISSN: 1408-3663 leto 13 / št. 776

Prvi kilometri

Južni korejec evropskih korenin

Vse je nastalo z mislijo na Evropo: narisali so ga na stari celini, tudi vso tehnologijo zanj so pripravili tukaj, izdelovale ga bodo češke roke. Kia venga, mali enoprostorec (MPV), naj bi še utrdil evropski tržni položaj južnokorejske avtomobilske hiše. In seveda ne spregledaš, niti ne skrivajo – letos jim gre zelo dobro od rok.



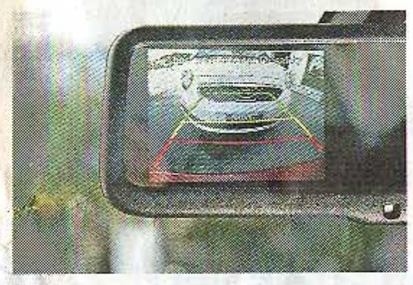
Venga vstopa v tržni segment B, ki je na evropskih trgih izjemno priljubljen. Toda majhni enoprostorci ne veljajo za zelo uspešne.

Vengo so narisali v oblikovalskem centru Kie v Frankfurtu (to je prva kia, ki jo je oblikoval Peter Schreyer, vodilni človek dizajna pri tej tovarni, sicer pa nekoč pri Volkswagnu), tehnološko obdelali in dodelali v raziskovalnem centru v streljaj oddaljenem Rüsselsheimu, nastaja pa v Hyundaievi tovarni na Češkem (ker je Hyundai pač lastnike Kie). Letošnji evropski tržni delež znamke je približno 1,7-odstoten; zdi se malo, toda kie gredo dobro v promet, kar velja tudi za slovenski tržni prostor, kjer je južnokorejska tovarna v danih okoliščinah svojevrsten fenomen. Imamo prave avtomobile ob pravem času, pravijo prepričano. Venga, ki vidi konkurenco v oplu merivi, renaultu modusu, fiatu idei in podobnih, naj bi to daljnoazijsko ambicioznost še potrdila in morda utrdila.

Kia se s svojimi centimetri potegne čez štiri metre, podoba dokazuje enoprostorsko zasnovo: značilno je sprednje trikotno okence, ki ima dokaj zajeten opornik strehe, kar je v škodo preglednosti pri recimo hitrejši vožnji v levi ovinek. Oblika je sodobna, nič azijsko zadržana ali morda nenavadna, kar seveda potrjuje željo po evropskem tržnem uspehu, količnik zračnega upora je povsem solidnih 0,31. Prtljažnik je za avtomobil te velikosti razmeroma velik, ima dvojno dno in pod njim še 18 litrov prostora, ponuja pa od najmanj 314 (z dvignjenim dnom) oziroma 570 do največ 1253 litrov prostora, ko so zadnji sedeži zloženi v dno. Te je mogoče pomikati naprej oziroma nazaj za 130 milimetrov, zložljivi so v običajnem razmerju 60/40, če je želja in denar, je na voljo veliko panoramsko okno, ki se razteza vse tja do zadnjih sedežev in še malo čez. Opremski paketi bodo trije (LX, EX in TX), in čeprav še ni jasno, kakšna bo t. i. slovenska (deželna) oprema, je očitno, da bo tudi v najskromnejši izvedbi šest zračnih varnostnih blazin, pa stabilnostni ESC (stability electronic control), protiblokirni ABS, po višini nastavljiv voznikov sedež, električno odpiranje in zapiranje prednjih oken, servo volan in tako naprej. Ker računa na Evropo, si bo mogoče omisliti še marsikaj, recimo v opremi TX tudi 16-palčna platišča, v usnje oblečen volanski obroč in podobno. Korejci so se očitno ogreli za seznam dodatne, torej doplačljive opreme, med katero bodo naprodaj satelitska navigacija, bluetooth, pa samodejna klimatska naprava, ogrevana prednja sedeža, vzvratna kamera, ki med parkiranjem projicira sliko na del notranjega vzvratnega ogledala, brezstični ključ, zagon motorja z gumbom in še kaj. MPV se bo zgolj evropskemu kupcu poskušal prikupiti v desetih barvah zunanjosti, dve – modra byte in zlata caramel – sta namenjeni zgolj vengi, osrednji del armature bo lahko obarvan v štirih različnih barvah, na voljo pa bo tudi šest različnih sedežnih preoblek. Želja je torej očitna – mali hoče biti tudi v tem pogledu velik.


Armaturna plošča ni minimalistična, omisliti si je mogoče različne barve osrednjega dela, menjalniki so trije.

Glede prostornosti in udobnosti, ki ju določa 261-centimetrska medosna razdalja, je treba priznati, da venga zadovolji pričakovano. Voznik sedi visoko, zato tudi vidi dokaj dobro, zadaj ni ne razkošja ne stiske. Po prvih kilometrih so se malenkost kresala mnenja o ustrezno izbrani plastiki armaturne plošče, nihče ni nič rekel čez kakovost končne izdelave. Izbira motorjev se zdi ustrezna, kajti za začetek bodo ponudili dva bencinska motorja (1,4 in 1,6 litra) ter dva dizelska v petih izvedbah (ti motorji nastajajo v Kiini tovarni v slovaški Žilini). Ker slovenski uvoznik oziroma zastopnik Kie še ni dorekel vseh podrobnosti o vengi, v spodnji tabeli navajamo izhodiščne motorne izvedenke, pri čemer drži, da bodo vsi motorji ustrezali okoljskemu normativu evro5, imeli bodo tudi do okolja prijaznejši sistem ustavi/spelji (ISG), vbrizg goriva po skupnem vodu, recirkulacijo izpušnih plinov, filter trdnih delcev in podobno. Pogon je speljan na prednji kolesni par, nič se ne ve o morebitnem 4x4, menjalniki so trije, in sicer ročna s petimi ali šestimi stopnjami ter štiristopenjska avtomatika. In takole na hitro se je zdelo, da bo začetni dizelski motor v primerno zadovoljstvo predvsem manj zahtevnim. Povsem jasno pa je že, da bo imela tudi ta kia sedemletno garancijo na posamezne sklope avtomobila.


Za dodaten denar ponujajo tudi vzvratno kamero, ki med parkiranjem projicira sliko na del notranjega vzvratnega ogledala.

Venga, ki torej računa na Evropo, bo pri nas februarja ali marca, v izhodiščni oziroma najcenejši izvedbi bo najverjetneje stala približno 12.990 evrov. Je tudi cena nastala z mislijo na evropski avtomobilski žep? Morda. Ampak niti Panu Vainamo, vodja marketinškega oddelka pri Kii Motors Europe, ni znal, vedel ali tvegal natančne tržne napovedi za prihodnje leto: od 40 do 70 tisoč v polnem letu dni. Se ne čudim ...

JANEZ KOVAČIČ, besedilo in foto


Zadaj je prostornost sedenja zelo solidna, posebnega razkošja pač ne moreš pričakovati.

Kia venga

	1,4 CRDi	1,6 CRDi	1,4	1,6
gibna prostornina (ccm)	1396	1582	1396	1591
število valjev/ventilov na valj	4/4	4/4	4/4	4/4
največja moč (kW/KM pri v/min)	66,2/90 pri 4000	94/128 pri 4000	66,2/90 pri 6000	91,9/125 pri 6300
največji navor (Nm pri v/min)	220 pri 15750-2750	260 pri 1900-2750	137 pri 4000	156 pri 4200
pospešek 0-100 km/h (s)	14,5	11,1	12,8	10,9
največja hitrost (km/h)	167	185	168	182
dolžina × širina × višina (mm)		4068 × 1765 × 1600		
medosna razdalja (mm)		2615		
prostornina prtljažnika (l)		314/570/1253		
kombinirana poraba goriva (l/100 km)	4,7	4,9	6,2	6,7
izpust CO_2 (g/km)	124	129	147	155
masa praznega vozila (kg)	1267	1281	1178	1180