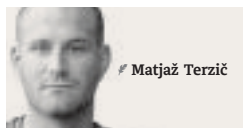


18 Svet vozil

Sobota, 7. 11. 2015



✎ Matjaž Terzič

Sponzorstvo

Dal lahko imajo zvezdnitvo, slava, vsesplošna prepoznavnost in podobno tako pozitivne kot negativne plati, znajo povedati vsi tisti, ki spadajo v ta koš. So pa pri tem, kot še pri marsičem, med Slovenijo in večjimi trgi velike razlike. Slava v večjih državah prinese s seboj v prvi vrsti namreč tudi veliko denarja, toliko, kot ga večina slavnih pri nas ne bo nikoli videla.

(Pre)številni zvezdniki tako zaslužijo toliko, da brez težav potešijo tudi svoje želje po enem ali več luksuznih jeklenih konjčkih, zato ni čudno, da se zvezde svetovnega formata prevažajo naokrog s samimi prestižnimi vozili. Tudi nekaj Slovencev je takšnih, med tistimi, katerih slava sega od Goriškega do Pirana in od Kolpe do Rateč, pa veliki večini vendarle še kako prav pride, če jim med druge stroške ni treba prišteti še nakupa avtomobila. Zato se prav nič ne branijo, če jim kdo od trgovcev s tovrstnim blagom ponudi v uporabo avto, sami pa v zameno za to posodijo svoje bolj ali manj znano ime, ki ga z bolj ali manj velikimi črkami napišejo ali narišejo po vsej površini avtomobila. Kar je tudi edini cmok, ki ga morajo pri tem pogoltniti – če jih to, da so opazni na daleč, seveda sploh moti.

Morda se motim, a občutek imam, da je na takšen način »pokracanih« avtomobilov, potem ko jih kar nekaj časa ni bilo opaziti ali pa jih je bilo vsaj precej manj, v zadnjem času znova več. Pri čemer spet pridemo do primerjave s tujino – si sploh lahko kdo predstavlja, da bi se zvezde v tujini vozile s tako poplejenimi avtomobili? Da bi se na primer Cristiano Ronaldo naokoli vozil z avdijem, ki bi bil popisan z njegovim imenom? Seveda ne, ko pa ima doma v garaži ducat prestižnejših jeklenih lepotev. Še več, veliko vprašanje je, koliko se Ronaldo s svojim sponzorskimi avtomobilom audi RS6 avant, ki si ga je pred dnevi izbral za čas sezone (Audi je sponzor njegovega kluba Real Madrid in še številnih drugih nogometnih klubskih velikanih, na primer Milana, Barcelone ali Bayerna), sploh vozi. Čeprav imajo zvezdniki omenjenih klubov na razpolago vrhunske sponzorske avtomobile, tako vrhunske, kot jih v obliki sponzorskih pri nas zagotovo ne dobi nihče, se namreč naokoli, vsaj nekateri, raje vozijo s svojimi, še prestižnejšimi... x

NA KRATKO

Prodaja znova navzgor



Renault clio je bil oktobra najbolj prodajan avtomobil v Sloveniji.

V letošnjem oktobru so slovenski dobavitelji prodali več osebnih vozil kot v lanskem (5454:5134, +6,23 odstotka), trend rasti pa je opazen tudi na letni ravni (50.922:45.703, +11,4 odstotka). Med najbolje prodajanimi znamkami v oktobru je na vrhu Renault (815, -190 vozil), sledijo Volkswagen (758, +1), Škoda (370, +262), Hyundai (370, +262), Ford (369, +163), Dacia (325, -226), Peugeot (275, +4), Fiat (253, +84), Citroën (253, +29) in Opel (243, -81), pri modelih pa je bil najbolj prodajan renault clio (461, -91), ki mu sledijo dacia duster (251, -64), VW golf (248, +18), škodi fabia (182, +17) in octavia (171, -27), VW polo (155, -120) in passat (140, +119), renault captur (131, +50), nissan juke (91, -28) ter renault megane (89, -60). x sv

DNEVNIK



Nova kia optima se oblikovno od predhodnice bistveno ne razlikuje, ima pa zato precej izboljšane vozne lastnosti in ponuja kopico naprednih pripomočkov. ✎ Matjaž Terzič

KIA OPTIMA

Tudi Korejci očitno postajajo previdnejši

V začetku prihodnjega leta k nam prihaja nova kia optima. Privlačna limuzina, polna tehničnih pripomočkov in z izboljšanimi voznimi lastnostmi bo stala vsaj 26.000 evrov.

✎ Matjaž Terzič, Frankfurt

»Ko sem prišel h Kii, je bil cilj znamki vdihniti identiteto. To nam je uspelo. Zdaj pa smo v fazi, ko sprememba mora pomeniti tudi napredek, ne le drugačnost. Z novo optimo smo to dosegli,« nas je ob predstavitvi nove kie optime po videoposnetku nagovoril Peter Schreyer, glavni oblikovalec in človek, ki je najbolj zaslužen za preporod te korejske znamke. A ker seveda vsak o svojih avtomobilih govori le najbolje, smo njegove trditve morali preveriti tudi v praksi. In ugotovili, da se moramo z njim v glavnem strinjati. Ne pa povsem!

Zagotovo drži, da je nova optima naredila velik korak naprej. Zanimivo, da še najmanjšega prav oblikovno, kar je po svoje razumljivo, saj je že prejšnja pred petimi leti na področju dizajna letvico postavila visoko. Oblikovnih sprememb so se pri Kii zatorej lotili previdno in se očitno tudi na tem področju zgledujejo po nekaterih evropskih proizvajalcih, a je kljub temu še za kanček atraktivnejša, tako da se jim še vsaj nekaj let ni treba bati, da na cesti ne bi pošteno izstopala. Da razlike niso velike, pričajo tudi podatki o merah: avto je namreč po centimeter daljši (4,85 metra) in višji (1,46 metra) kot doslej, ravno tako ima za centimeter daljšo medosno razdaljo (2,8 metra), medtem ko je v širino »pridelal« dodatnega 2,5 centimetra (1,86 metra). Ob vsem tem je logično tudi, da je vsega 5 litrov pridobil tudi s 510 litri sicer prostoren prtljažnik, medtem ko je v no-

tranjosti prostornost zgledna, predvsem pa noge tudi na zadnji klopi, malce pa trpi odmerjeni prostor za glavo – kar pa bodo občutili le višji.

Ko že govorimo o prostoru za glavo, je na mestu pohvala, da ga je za vozniška zdaj več, kljub temu pa za višje voznike optime še naprej velja: izogibajte se različni stekleno streho, saj celoten mehanizem v stropu odvzame toliko prostora, da boste z glavo neprestano drežali vanj. Počutje za volanom je sicer zelo dobro, sedeži so udobnejši, pa tudi delovni prostor na splošno je lep in kakovosten. Pa čeprav bi tu morda pričakovali še za odtenek ali dva več, oziroma večje odstopanje k prestizu v primerjavi z drugimi Kiinimi modeli, od katerih se kakovost notranjosti ali na primer oblika merilnikov ne razlikujeta bistveno. Je pa zato optima polna varnostnih in udobnostnih pripomočkov – od radarskega tempomata, štirih kamer, sistemov za samodejno parkiranje, brezžično polnjenje telefonov in podobnega, do prvih samodejnega zaviranja v sili s sistemom za preprečevanje trka s pešci. Pohvalno je tudi, da je serijsko vgrajen navigacijski sistem.

Nova optima ima močno izboljšano vozno dinamiko, kar bo vsak občutil že po nekaj metrih – volanski mehanizem je odzivnejši, vzmetenje udobnejše, dobro se odrezata tako ročni 6- kot samodejni 7-stopenjski menjalnik, hrupa v kabini je manj. Zagotovo pa je razočaranje, da bo vsaj nekaj časa in vsaj pri nas na voljo zgolj z enim motorjem, 1,7-litrskim dizelskim s 141 konji (104 kilovati) – bencinskega, ki bo na voljo na nekaterih trgih, pri nas ne bo. Res sicer je, da ta zadosti potrebam večine, a izbiro je vendarle dobro imeti, sploh zato, ker je pri domala vseh konkurentih zelo pisana. Z omenjenim motorjem in že v osnovi zelo bogato opremo bo pri nas nova kia optima od začetka naslednjega leta naprodaj od 26.000 evrov. x

Več fotografij na www.dnevnik.si

Želimo si odrezati svoj kos pogače

»Od leta 2012 do danes smo prodali več kot milijon primerkov optime, kar kaže, kako priljubljen avto je to, pri čemer ne gre spregledati, da smo jih večino prodali na Kitajskem, v Koreji in seveda ZDA, medtem ko v Evropi optima velja za zastavonošo, za model, ki kaže, česa vsega smo sposobni. Zdaj želimo z novo optimo tudi precej izboljšati prodajne številke v Evropi,« je ob predstavitvi nove generacije Kiine limuzine med drugim povedal produktni direktor pri Kia Motors Europe Juan Pablo de la Cueva in v nadaljevanju razkril še veliko zanimivega.

O naskoku na Evropo

Čeprav ne raste, je segment D v Evropi eden najstabilnejših. Vsako leto se proda okrog 1,3 milijona vozil, kar konstantno predstavlja okrog deset odstotkov prodaje. Zato si želimo v tem razredu utrditi in izboljšati delež, pri čemer stavimo na dizajn, pri katerem smo izstopali že doslej, napredne tehnologije in udobje. Ta avto je nastal tu, v našem evropskem dizajnerskem centru in več kot očitno je, da je ta, evropski način, priljubljen po vsem svetu. Za Evropo smo prilagodili tudi način vožnje avtomobila.

O tekmečih

Tu ni skrivnosti. Tekmeci so passat, insignia, mondeo, prihaja talisman, tu so prestižnejši razred C, A4 in serija 3, na katere tudi ciljamo... Kot rečeno, se v tem segmentu veliko dogaja in v to dogajanje se želimo aktivneje vključiti, si odrezati svoj kos pogače.

O drugih različicah optime

Čez približno eno leto bomo na ceste poslali atraktivnega karavana, kar je prav tako odločna napoved, kako resno mislimo s tem avtomobilom v Evropi. Karavanske različice



namreč na stari celini predstavljajo v povprečju 60-odstotni delež prodaje, v nekaterih državah celo več kot 90-odstotni. Zato je jasno, da ga moramo imeti. Seveda pa ne smemo pozabiti tudi na bolj športno različico GT.

O zgolj enem dizelskem in enem bencinskem motorju

V Evropi je delež bencinskih avtomobilov v tem segmentu le deset odstotkov, s čimer sem verjetno povedal vse. Kar se dizla tiče, imate morda prav, da bi lahko imeli večjo izbiro, a po drugi strani z našim 1,7-litrskim s 141 konji pokrijemo potrebe trga. Dejstvo je, da je jedro vseh prodanih avtomobilov z dizelskim motorjem skoncentrirano okrog toliko močnega dizla, seveda pa ne izključujemo možnosti, da bi v prihodnje ponudili še močnejšega.

O drugih načinih pogona

Seveda ne smemo pozabiti na priklonnega hibrida, ki bo hkrati prvi Kiin avtomobil te vrste – nadomestil bo običajnega hibrida, ki smo ga imeli pri aktualni generaciji, sicer pa o njem za zdaj ne morem povedati kaj veliko. Dejstvo je le, da ga bo poganjala kombinacija bencinskega in električnega motorja, njegova skupna moč bo znašala okrog 200 konjev, doseg zgolj s pogonom na elektriko pa okrog 50 kilometrov.