

Pot navzgor



Čeprav tudi Slovenci na znamko Kia še vedno gledamo malce zviška in menimo, da je s svojimi avtomobili in znanjem šele na začetku svoje avtomobilske poti, je resnica precej drugačna.



meka korejske avtomobilske industrije in združuje številne oblikovalce in inženirje. Skupno je v centru zaposlenih več kot 10 tisoč ljudi.

V njem veljajo zelo stroga varnostna pravila, kar je seveda logično, če vemo, da v njem razvijajo modele prihodnosti. Tako smo tudi novinarju ob obisku ostali brez mobilnih telefonov, fotoaparátov in kamer. A tudi zavoljo tega smo lahko obiskali nov oblikovalski studio, ki bo oblikovalcem v veliko pomoč. Ne le da je velik, v notranjih prostorih imajo tudi ogromno sobo, ki omogoča 3D-projekcije, hkrati pa posebni del studia omogoča odpiranje strehe in vseh oken, s čimer oblikovalci v notranjost dobijo popolnoma naravno dnevno svetlobo, ki je seveda še



Oblikovalec Peter Schreyer

Navduši predvsem velikost: 3,5 milijona kvadratnih metrov je dovolj, da se zaposleni in obiskovalci med posameznimi poslopji vozijo z avtobusi oziroma posebnimi shuttli.

► Kia je del družbe Hyundai Motor Company, ki je po ustanovitvi začela z modelom Pony, prvim neodvisnim in lastnim avtomobilom v Koreji. Razvoj podjetja je dosegel pomemben uspeh leta 1976, ko so postali nacionalna znamka v Koreji. Ta je zajemal tudi motorje in leta 1991 so razvili svoj prvi pogonski agregat, posledično so se še z večjimi črkami (in predvsem številkami) zapisali na svetovni avtomobilski zemljevid. Nenehni razvoj je vrhunec dosegel leta 2013, ko so bili kar četrta znamka na svetu, skupno pa so lani prodali kar 7.602.000 vozil, ki jih prodajajo v več kot 200 državah. Jaso, Hyundai in Kia ne izdelujeta samo avtomobilov, tu so še lahka gospodarska vozila, kamioni in celo avtobusi.

Za rast podjetja je predvsem zaslužen raziskovalno-razvojni center v kraju Namyang v Južni Koreji. Leži približno 40 kilometrov jugovzhodno od Seula, leta 1996 so ga dokončno in temeljito obnovili. Navduši predvsem velikost: 3,5 milijona kvadratnih metrov je dovolj, da se zaposleni in obiskovalci med posameznimi poslopji vozijo z avtobusi oziroma posebnimi shuttli. Združuje razvojni oddelek, oblikovalski center, testne steze, razvoj motorjev in karoserij, ponuja zračni predor za razvoj aerodinamike, prostore za testna trčenja in učilnice za razvoj zaposlenih. Pomembnost centra se je še povečala leta 2003, ko sta se združila dva razvojno-oblikovalska centra: Hyundai Motor's Ulsan in Kia Motor's Sohori. Namyang je postal



kako pomembna, ko se ustvarjajo oziroma izbirajo barvne kombinacije. In ob obisku studio seveda ni bil prazen, saj sta v njem stala dva pomembna modela za Kijino prihodnost. Nova generacija že znane Optime bo oblikovno še bolj všečna, predvsem pa navduši njena notranjost. Ne le oblikovno, ampak tudi po kakovosti. Izbrani materiali so dobri, barvne kombinacije zanimive, predvsem pa je oblikovno poenostavljena, predvsem ko je govor o številu gumbov in stikal. Že zdaj je jasno, da bo na voljo s številnimi motorji, tudi s hibridnim – klasičnim in priključnim. Drugi model, ki ga bilo mogoče videti, pa je povsem novi Kijin predstavnik v razredu križancev. Še manjši kot Sportage bo štrene mešal novodobnim majhnim križancem. Pri Kii pravijo, da je skupek limuzine, karavana in SUV-a in pomeni željeni avto prihodnosti. Je manjši kot Sportage, a precej večji od Soula. Oba, tako Optima kot novi majhni križanec, sta rezultat vseh Kijinih oblikovalskih centrov (ob matičnem še nemški in ameriški), ki med sabo sicer tekmujejo, a končni rezultat je vedno skupek najboljšega. Tudi novinec bo imel hibridni pogon, morda celo priključnega, luč sveta pa naj bi ugledal predvidoma v dveh letih. Ob tem se pri Kii zelo trudijo, da bi bili njihovi avtomobili kar se da zeleni. Prva možnost so seveda hibridni pogoni, ob tem pa v zadnjem času dajejo velik poudarek tudi razvoju dizelskih motorjev.

Poleg oblikovalskega centra so v Namyangu prenovili tudi nekatere druge prostore. Imajo poseben oddelek, kjer simulirajo naravne pogoje s temperaturami od -40 do +60 stopinj Celzija, še posebno so ponosni na novi center za kakovost (Quality center). V njem imajo lasten nadzor, ki razstavi in preuči skoraj vsak konkurenčni avtomobil, na podlagi ugotovitev pa potem preverijo in pregledajo tudi lastne izdelke. Razlog je preprost – želijo, da z njihovih proizvodnih trakov pridejo ne le oblikovno všečni, ampak tudi kakovostno narejeni avtomobili. Pregledajo več kot 34 strateško pomembnih točk in pri tem uporabljajo 20 specialnih orodij. Morda je zaradi rivalstva Hyundaija in Kie na evropskih tleh kakšno stvar težko razumeti, a v matični državi oziroma tovarni takšnih težav nimajo. Korejci se zavedajo, da še ne znajo vsega, zato poslušajo in se učijo. Tudi med našim obiskom (večina evropskih žirantov za evropski avto leta) so si vsa naša pripovedovanja, pripombe in pohvale skrbno zapisovali, saj – kot pravijo – jih bodo tudi upoštevali. Da jih, se vidi že na nekaterih zdajšnjih izdelkih. ◀◀