

Jaguar XE bo leta 2011 zapeljal na cesto kot konkurenca mercedesu SLK in porscheju boxsterju. Karoserija bo iz aluminija, za pogon bosta skrbela osemvaljnika, šibkejši s 385 in močnejši s 510 konji. Uradno ga bodo predstavili na salonu v Frankfurtu, načrtujejo tudi kupejevsko različico.



fotografija Matjaž Terzič

Kia venga navduši s svojo prostornostjo, a gre kljub vsem pozitivnim lastnostim za avtomobil, ki bo imel kar nekaj težav pri iskanju kupcev.

Novost na cesti

Nespodobno špansko povabilo

Mali enoprostorec kia venga je evropski korejec, ki v Slovenijo marca prihaja za osnovnih 12.990 evrov

Matjaž Terzič, Kim

»Come on,« je besedna zveza, ki jo kot neke vrste motivacijsko sredstvo večkrat slišimo izustiti predvsem športnike ali pa, na primer, vodjo kakšne skupine, ki se je ravnokar lotila zahtevnega projekta. Slišimo jo na teniških igriščih, ko jo dobesedno v krikih ponavljajo praktično vsi igralci, ko dosežejo pomembno točko, na nogometnih, ko z njo strelec gola, s katerim je njegovo moštvo znižalo zaostanek, bodri soigralce, da vendarle še ni vse izgubljeno, in še marsikje drugje.

Verjetno ni treba poudarjati, da izhaja iz angleščine, a se je kot veliko fraz in izrazov iz omenjenega jezika tako internacionalizirala, da jo danes uporabljajo po vsem svetu. Slovenski prevod, ki pa je tako kot v nekaterih drugih primerih celo nepotreben, bi se verjetno glasil »gremo«, Španci pa namesto te besede velikokrat uporabljajo izraz »venga«. In ko smo pred dnevi v meglenem, zadimljenem, deževnem, skratka, »umazanem« Rimu na mednarodni premieri prvič ugledali avtomobil s prav takšnim imenom, ki so mu ga nadeli pri vedno uspešnejši korejski znamki Kia, se nam je za hip zazdelo, da nam je venga s svojimi velikimi očmi (beri: lučmi) pomežiknila in zašepetala svoje ime. Venga, gremo, come on... Pa saj je vseeno, v katerem jeziku, povabilu se, skratka, nismo upirali.



Evropa, Evrope, Evropi, Evropo...

Ena od glavnih stvari, ki so jo na predstavitvi nove kie venge vseskozi poudarjali, je, da gre za povsem evropski avtomobil, dizajniran v Evropi (center v Frankfurtu), razvit v Evropi (center v Rüsselsheimu) in proizveden v Evropi (izdelovali ga bodo v Hyundaijevi in Kiini tovarni na Češkem), od Evropejcev, za Evropejce in tako naprej. Po videnem lahko vsemu skupaj prikimamo, saj je avtomobil resnično evropski, a z nekaterimi lepotnimi napakami, kot je na otip precej trda plastika na celotni armaturi. Venga je, skratka, zapustila izjemno pozitiven vtis, a ker gre za avtomobil, ki bo hodil v zelje primerkom, kot so opel meriva pa renault modus, honda jazz, nissan note, fiat idea in še nekaterim, skratka, modelom, ki jih ne bi mogli ravno uvrstiti med prodajne uspešnice, vsaj na naših tleh ne, bi bilo zanj morda celo bolj primerno ime njegovega koncepta. Venga bo namreč najverjetneje v najboljšem primeru številka 3 (No3, ime koncepta) po uspešnosti Kiinih avtomobilov.

4,06 metra meri v dolžino venga, a je znotraj prostornejša, kot bi bilo mogoče sklepati na podlagi tega podatka.

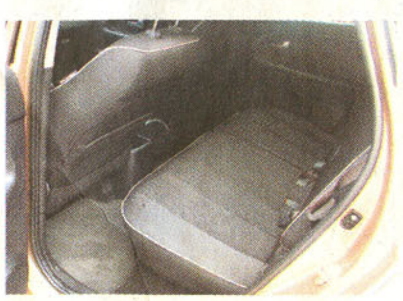
Iz Rima v eni izmed svojih najgrših podob sicer nismo ušli, smo se pa z vengo popeljali po okolici večnega mesta, do papeževe poletne rezidence in še dlje. In čeprav smo imeli pod pokrovom šibkejšega izmed dveh dizelskih motorjev (1,4-litrski z 90 konjskimi močmi, močnejši je 1,6-litrski s 128 konjički), se ta med vožnjo po strmih in zavitih klancih v okolici jezera Albano ni pretirano pritoževal in jih je zmogel precej z lahkoto, je pa res, da avtomobil ni bil pretirano natovorjen. In da ne pozabimo, oba dizelska motorja bosta na voljo s šeststopenjskima ročnima menjalnikoma, medtem ko bo bencinsko paleto prav tako zastopal dvojec z 1,4- in 1,6-litrsko prostornino. Prvi z 90 konjskimi močmi in petstopenjskim ročnim menjalnikom, drugi pa s 125 konjički z bodisi enakim menjalnikom bodisi s štiristopenjsko avtomatiko.

Ko so sedanjo vengo pri Kii na ženevskem salonu prvič prikazali kot konceptno vozilo z imenom No3 (številka 3), so dejali, da bo šlo za malega enoprostorca, a da bo dejansko »majhen«, smo se prepričali šele, ko smo jo prvič zagledali v obliki končnega izdelka. Venga v dolžino namreč meri 4,06 metra, v širino pa 1,76 metra, a zaradi izjemno kompaktne in privlačne oblike na zunaj deluje še manjša, kot razkrivajo podatki. Toda pozor! Dobra novica je, da vengo zlahka uvrstimo v kategorijo tistih redkih avtomobilov, za katere lahko rečemo, da so znotraj večji kot zunaj (čeprav je to dejansko nemogoče), še posebno če za dodaten občutek prostornosti poskrbi panoramska streha. Pravšnja in posrečena razporeditev namreč zagotavlja, da je prostora dovolj spredaj (položaj za volanom je pravšnji enoprostorski, sedi se visoko, a je bilo prostora tudi za naše 190-centimetrsko telo in dokaj dolge noge več kot dovolj) in tudi zadaj (klop je razdeljena v razmerju 60 : 40 in pomična za 13 centimetrov), kjer težav ni bilo niti za glavo. Med vožnjo nas je zmotila edinole standardna težava večine podobno zasnovanih vozil – stebriček med šipo na voznikovih vratih in majhnim trikotnim steklom med vrati in vetrobranskim steklom nam je pogled zakrival že pri ne tako ostrih ovinkih v levo, zaradi česar smo se bili za volanom večkrat primorani zvijati kot Fredi Miler med plesanjem elektrobugija, da smo le ujeli kot, pod katerim smo videli, kaj se dogaja v ovinku. Prtljažni prostor? Tudi presenetljivo velik, in sicer z izjemno koristnim pomičnim dnom, ki skupaj s premično zadnjo klopjo prostornino prtljažniku spreminja od 314 do 570 litrov, ko zadnje sedeže podremo, pa ta naraste na 1253 litrov.

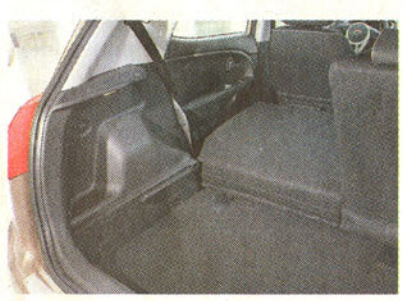
Kia venga bo v osnovi precej solidno založen avtomobil (šest zračnih blazin, ABS, ESP, klimatska naprava, radio z upravljanjem na volanu, električni paket, potovalni računalnik...), za doplačilo pa bo mogoče dokupiti celo prestižnejše dodatke, kot sta navigacija ali kamera, ki dogajanje v zadnjem delu projektira na posebnem zaslonu, vgrajenem kar v vzvratno ogledalo. Z opremo, navedeno v oklepaju, osnovnim bencinarjem in že znano sedemletno garancijo bo **kia venga** od marca prihodnjega leta naprodaj za **12.990 evrov**.

več fotografij na **www.dnevnik.si**









retrovizor



Matjaž Gregorič

Kaj če se zgodi Moskva?

Čeprav zima na cestah še ni pokazala pravih zob, so se tisti, ki so odgovorni za zimsko vzdrževanje in prevoznost cestnega omrežja, nanjo že pripravili. In pripravljeni so dobro, če sodimo po številkah o razpoložljivosti cestnih delavcev, tovornjakov, opremljenih s plugi, in količine snovi za posipanje

Organizacija zimske cestne službe seveda ni enostavna, še manj poceni; v predpretekli sezoni, ko je bila zima milostna s cestarji, je bilo za zimsko vzdrževanje državnih ces rezerviranih skoraj 17 milijonov evrov. Če poslušamo cestne strokovnjake, je to odločno preveč, ne nazadnje zaradi visokih stroškov zimske službe trpijo druga vzdrževalna in obnovitvena dela na cestah, ki jih je več kot polovica od skoraj šest tisoč kilometrov dotrajanih in potrebnih obsežnejših popravil ali celovite obnove.

Ampak cestarji še zdaleč niso edini, ki imajo težave s snegom in poledico. Do letošnje sezone sta si [illegible] vremenu na avtocestah povzročali tovornjaki, veliko povedati tudi prometna policija in državna avtocestna družba. Zanimivo, kljub ugotovitvi, da se skoraj vsemogočni tovornjakarji ob sneženju iz prometa izločajo le, če jim to ukažejo možje v modrem, bo za njihovo upoštevanje predpisov in obvestil v letošnji zimi odgovoren Dars.

Ocena, da povprečni zastoj na zasneženi cesti na kritičnih mestih državnega cestnega omrežja (to pa so verjetno vse najbolj prometno obremenjene državne ceste) stane od nekaj sto do več kot sto tisoč evrov, pri čemer je izračunano tudi, da povprečni zastoj zaradi ovire (največkrat tovornjaka, ki je zdrsnil zaradi neumorne želje voznika, da vozi tudi, ko ni dovoljeno) traja deset minut manj kot tri ure. Pri tem ne bi bilo odveč jasno povedati, kdo ima stroške zaradi zastojev. Država, lastnik prevozniškega podjetja, tisti, ki je kljub pravočasnemu odhodu od doma zamudil v službo, ali kdo tretji? Predvsem pa bi bilo zanimivo izvedeti, koliko kazni so nedisciplinirani tovornjakarjem izrekli policisti, če so se s svojimi avtomobili (takih s štirikolesnim pogonom je bore malo) sploh uspeli prebiti do tistih, ki so povzročili blokado, in koliko je bilo dejansko izterjanih.

Seveda nikakor ne kaže braniti tistih voznikov, ki se v zimskih razmerah odpravijo na pot z neustrezno »obutim« in opremljenim osebnim avtomobilom, saj zastoji nastajajo tudi zaradi njih. O tem, da skoraj nihče v državi ne razmišlja o koristnosti posebnih vozniških usposabljanj za vožnjo v zimskih razmerah, je tako in tako odveč razpravljati. Ampak ne gre pozabiti, da nas podnebne spremembe lahko presenetijo tudi s kakšno tako hudo zimo, kot so jo doživeli minuli teden v Moskvi.