



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Koreańska rewolucja w trzech aktach

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2018 0 komentarzy

Prolog. Efektami koreańskiej motoryzacji młodzież nigdy się nie pasjonowała. Daewoo Lanosiem czy Hyundaiem Accentem (nawet po „wiestuningingu”) wstyd było się pokazać nawet przy wiejskiej dyskotekce. Z posiadania Kii Pride nikt nie był dumny a Hyundai Atos był maty i wcale nie był taki waleczny. Jedynie duża Kia Clarus była ciekawym „klarowną” – po prostu się nie psuła, gdyż miała w sobie więcej Mazdy niż Kii. Największy karnawał mieli posiadacze Kii Carnival – szczególnie, gdy ta ciągle się psuła i nikt nie mógł jej z „tego” wyleczyć.

Kia Pride – duma w najlepszej postaci



Źródło: picautos.com

Akt 1. Kia Sephia i Shuma, choć były tylko „kanapowozami”, dzięki prostej i niezawodnej konstrukcji zyskały pozytywną opinię kierowców. Skoro było wzorowane na Mazdzie 323 nie należało spodziewać się, że Koreańczycy zepsują tak udany projekt. Kilka lat później, w 2003 roku do oferty dołączyło małe Picanto. Rywał Fiata Pandę okazał się dopracowaną konstrukcją i przetrwał szlak innemu modelowi – Cerato. Pod tą idiotyczną (!) nazwą krył się 5 – drzwiowy hatchback oraz 4 – drzwiowy sedan o typowej konstrukcji i atrakcyjnej cenie.

Cerato początkowo nie zostało zauważone. Jednak, gdy pojawiło się w Europie zauważono, że w Korei „cos” się dzieje. Nowy kompakt był dobrze wykonany, miał nowoczesne i trwałe silniki a do tego cena była bardzo przystępna. Oferowany zaledwie przez niecałe 3 lata samochód był ciekawszy niż Golf i mniej „dokuczliwy” w serwisowaniu niż Skoda. Niektórym przeszkadzał 3 – cylindrowy Diesel, ale w ofercie był również większy, 2 – litrowy o 4 – ech cylindrach. I tak nadszedł rok 2006, w którym stało się „cos”, co wzbudziło sensację.

Kia Cerato



Źródło: autamoto.pl

Akt 2. Do zespołu projektowego Kii dołączył dezerter z Audi – Peter Schreyer, przez którego musieliśmy „podziwiać” tak piękne samochody jak Golf IV. Kia dała mu „wolną rękę” i wkrótce okazało się, że pan Schreyer pomimo poważnego wyglądu (zawsze ubrany „na czarno”) wcale nie jest takim nudziarzem, na jakiego wygląda. Na dowód tego wziął stare rysunki modelu Cerato w wersji „5d” i z nich wyצרował kanciastego Cee’da. Nazwa, choć znowu beznadziejna, nie była istotna. Ważne, że Europejczycy auto zauważyli i docenili.

Cee’d, który w 2006 roku spowodował pogorszenie się stanu zdrowia niejakiego pana Pięcha, szybko zdobył całą Europę. Nowa fabryka, którą zbudowano na Słowacji nie robiła „fuszerki”. To potwierdził niemiecki dziennikarze gdy Cee’d wygrał porównanie z Golfem w tygodniku „Auto Bild”. Klientel z polską policją na czesle, pokochali Cee’da do tego stopnia, że zaoferowano im drugi model – Hyundaią i30, czyli nieco bogatszą odmianę Kii, ale w nieco innej karoserii. Hyundai celował w dotychczasowych klientów ... Audi A3.

Kia, choć nie była idealną jakością, nie miała żadnego TSI więc można było do niej założyć instalację gazową, Ci, którzy uparli się na Diesle, byli zdziwieni, że „ktoś” (zn. producent) pod maską umieszczał tabliczkę z ostrzeżeniem, że turbodiesel wymaga „specjalnej troski”. Nie był to delikatny silnik i nie wymagał czujnej opieki a ostrzeżenie było troską o portfel klienta („uwaga, bo zapasujesz”). Już nikt nie śmiał się z Kii, szczególnie tej srebrnej w wersji kombi i niebieskim paskiem na boku nadwozia ukrytej w przydrożnych krzakach.

Typowy polski radiowóz



Źródło: gazeta.policja.pl

Niespełna w 3 lata spółka Kii i Hyundai pokazała europejskim markom, że potrafi stworzyć „cos” lepszego i za mniejsze pieniądze. W tym czasie pojawił się następca niezawodnego, choć wyjątkowo nudnego Getza – i20 i nieco mniejszy i10, który miał pod karoserią podspodzie Picanto. Wciąż było nudno, bardzo nudno. Było tanio i dobrze, ale klienci chcieli czegoś z „zapurem”. Dostali Hyundaią Genesis coupe, który miał być koreańskim odpowiednikiem Camaro lub Mustanga. Był równie szybki i dość tandetny w wykonaniu, ale za to tani.

I tak nadszedł czas, kiedy „Facet w czerni” dostał przyzwolenie na zrobienie „czegoś” nowego, co ostentacyjnie pozbawił złudzeń VW i Opla. Kia i Hyundai miały być oryginalne a nie tylko tanie. Tym „czymś” były modne SUV-y, które wówczas zostały pozbawione wszelkich ram i reduktorów. VW miał Tiguan a Kia i Hyundai sprzedawały brzydkiego Sportage i Tucsona, ale wkrótce pojawiły się obłe i35 oraz nowy Sportage, który zagroził nawet Nissanowi Qashqai – absolutnemu liderowi tego segmentu.

Gdy Kia pokazała model Soul, ten z miejsca zdobył uznanie „mieszczuchów”, w tym znacznej części geów (potwierdzona informacja) oraz trzech chomików. Miłoścy gryzoni do Soula była tak duża, że nawet dla niego zrzućli zbędne gramy (w reklamie). Soul nie miał napędu na wszystkie koła, ale miał wszystkie atrybuty samochodu dla „hipstera” – miał małe szyby, z czego przednią pochyloną pod bardzo małym kątem, blachy pełne drobnych przetoczeń, duże koła i światła w tylnych słupkach. Dla wielu był miejską wizją ... Jeepa.

Kia Soul – wysoco „chomiczne” auto



Źródło: netcarshow.com

Akt 3. Hyundai zazdrościł Kii samochodów dla młodych duchem, więc pokazał Velostera – auto, które ma jedne drzwi z lewej strony i dwa z prawej. Ostatnim elementem tej układanki były nowoczesne auta klasy średniej – Kia Optima i Hyundai i40. Choć nie były tak tanie jak ich poprzednicy, szybko zauważono dobrą jakość. Na deser pozostawiono dwa nowe kompaktki zastępujące poprzednie generacje Cee’da oraz i30. Niniejszym rewolucja jest dokonana a jej efekty poznał cały świat przyznając Koreańczykom wiele nagród.

Hyundai i40



Źródło: hundai.ru

Epilog. W ciągu jednej dekady Koreańczycy osiągnęli tyle, co Japończycy w 20 lat. Ich wyroby są godne polecenia, niezbyt przekombinowane (choć silnik GDI ostatnio się za bardzo panoszy w gamie) i jakością nie ustępują najlepszym. Ich ceny, pomimo nieznacznych wzrostów, nadal są konkurencyjne. Koreański oddział Chevroleta może tylko pomarzyć o tworzeniu takich „wynalazków” jak Soul czy Veloster, które odmówiły klientele marki. Tylko Chevrolet Orlando ma w sobie to „cos”, co przyciąga wzrok.

Od autora. Piszącemu te słowa nie zależało na tym, aby cynizmem i sarkazmem wymślać się z dorobku koreańskiej motoryzacji, ani tym bardziej nie jest homofobem. Przeciwnie, jest to ukłn w kierunku tak szybkich i efektywnych działaczy, które przyniosły aż tak znakomite efekty. Dziś jeżdżą Kia czy Hyundaiem to żadem wstyd, gdyż nie są to już konkurenci Lanosa. Nawet i30, którego poprzednia generacja była nudna, obecnie jest uważana za jeden z najładniejszych kompaktów na rynku. Jak się chce, to można.

Podobne wpisy:

- [Harley. Earl doda ci skrzydeł](#)
- [Rekin i Filip z amerykańskiego wyziorza](#)
- [Zabójcza prędkość Duesenberg](#)
- [Super Duo](#)
- [To ile gramów spijemy?](#)
- [Królowa remizy](#)
- ["Tu jeździem", czyli globalny pojazd prosto z Jugoślawii](#)
- [Centrałe Warsztaty Samochodowców - kuznia talentów](#)
- [Historia bez hamulców, część pierwsza](#)

Zbigniew Kluczkowski
 Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zdrużkowskim „Elektroniku”.

Share this...
 f t in w e p

Kategoria: "Historyczne" wpisy Tagi: Cee'd, Hyundai Genesis, Kia, Peter Schreyer, rozwój koreańskiej motoryzacji, Soul

Zobacz wpisy
 — TDI, wieś i buraki — [Żyje się tylko dwa razy](#) —



Pogoda:

-1°C 01 styczeń **1°C** 02 styczeń
 Pogoda Warszawa

Kalendarz

listopad 2014						
P	W	Ś	C	P	S	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Wyszukiwarka:

Szukaj według kategorii:
 Wybierz kategorię

Archiwum:
 Wybierz miesiąc

Popularne na kanale Youtube:

- Power Power
- SAM sobie zrobię

Wyszukiwarka:

Szukaj według kategorii:
 Wybierz kategorię

Archiwum:
 Wybierz miesiąc

Popularne na kanale Youtube:

Najczęściej czytane:

- Dżwne losy Rudolfa Diebla
- Zapadka Jerzego – rajdowego mistrza
- Cotal – magnetyzm i luksus
- Brabus czyli ... Bodo i jego zabawki, część pierwsza
- Mors, Citroen i prawdziwy sport
- Setka i majonez
- Strona główna:
- Cygarom w kosmos
- Gacie z koronką
- Revolucja francuska, czyli jak z Dacii zrobić obiektyw
- Człowiek, który odkrył opór powietrza
- Historia szwedzkiego przemysłu pogrzebowego
- Fabryka traktorów
- Po prostu Ideat
- Bajka pt. „Polak kontra”, część piąta...
- Ferrari A teraz spadamyl
- Porsche, James Dean i opowieść grozy
- Zabójcza prędkość Duesenberga
- Bajka pt. „Polak kontra”, część osiemna
- Mercedes 770 – nazistowski Rolls

Najpopularniejsze tagi:

Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (14) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (9) Lamborghini (9) lekkie konstrukcje (7) Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) vw (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodowy (9) wysięgi długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta

Zaloguj się

Kanał wpisów

Kanał komentarzy

WordPress.org

Postaw kawę