Test

Kia venga 1.4 cup

Manjši enoprostorski avtomobili so tudi po več letih, odkar so se pojavili v avtomobilskem svetu, še vedno tržna niša, marsikateri se ni uveljavil tako množično, kakor se je pričakovalo. A to ne pomeni, da ne prihajajo novi tekmeci. Zadnja v vrsti novincev je kia venga. Preizkusili smo jo v bencinski različici, ki utegne biti za potencialne kupce najbolj zanimiva.



Voznikovo okolje je dobro, ročica in stikala so tam, kjer jih pričakujemo. Redke so pomanjkljivosti, še najbolj motijo deli trde, svetlikajoče se plastike.

Venga je dokaj všečno oblikovan avtomobil, očem se res riše tako, kakor trdijo snovalci – da so jo v celoti zasnovali v Evropi. Medtem ko gre pri dolžini za mere sodobnih modelov nižjega razreda, je kot enoprostorec nekaj višja, zato je vstopanje preprostejše, potniki laže sedejo. Za nekatere uporabnike utegne biti to pomembno, še bolj kot dejstvo, da se spredaj sedi visoko. Preglednost je na skoraj vse strani zelo dobra, zaradi dokaj položnih sprednjih dveh stebričkov pa se mora voznik vožnje v hitrejše leve ovinke privaditi. Za volanom je okolje ugodno, večino stvari najdete, kjer morajo biti. Kar zadeva oblikovanje, so najbolj elegantni osrednji merilniki za volanom, tudi sredinski del ni slab. Škoda, da je potovalni računalnik kljub drugim upravljalom na volanu treba pregledovati s pritiskanjem tipke na armaturni plošči. Bolj ko to moti, da so nekateri deli plastike trdi in se v močni zunanji svetlobi neugledno svetijo.

Euro NCAP: ☆☆☆☆

Zadaj so vengo uredili, kakor je treba. Niso se domislili česa res novega, a je izvedba vseeno pohvalna. Prostora v višino je dovolj, klop, ki se deli v razmerju 60/40, je vzdolžno pomična, naslonjala se preprosto podrejo. Edina zamera je, da imajo tako kot sedala premalo oprijema. Ko so naslonjala spuščena, dobimo povsem ravno dno, in sicer pod pogojem, da je prtljažno dno postavljeno na zgornjem nivoju. Slednje je sicer mogoče preprosto znižati in v praksi se izkaže, da gre tedaj v prtljažnik presenetljivo veliko stvari, tudi če je klop pomaknjena v skrajno zadnjo lego.

Venga ima kot vstopni motor v ponudbi 1,4-litrski bencinski agregat, ki se ponaša s spremenljivim odpiranjem ventilov, njegova nazivna moč je 66 kW (90 KM). Pri zagonu očara s tihostjo, mirnostjo, tako se obnaša tudi v mestni vožnji. V bistvu je v počasnejšem prometu najbolj odziven. Pozneje je zmogljivosti postopoma manj, pri hitrosti 120 km/h uro je venga občutno glasnejša, k čemur prispeva tudi vetrni piš. Avtomobil je kljub dodatku sistema samodejnega izklapljanja in zaganjanja predvsem v mestni vožnji porabil kar precej goriva, v povprečju pa ga je bilo težko spraviti pod osem litrov na 100 kilometrov. V opravičilo mu moramo zapisati, da je imel v že precej toplih pomladnih dneh na kolesih zimske pnevmatike. Venga se krmili dokaj ugodno, čeprav ne moremo govoriti o kaki izjemni volanski odzivnosti. Tudi nagibanja v ovinkih je malo, moti pa občutljivost na manjše luknje, saj se udarci – glede na zasnovo razumemo ta model kot sproščujoče vozen avtomobil – preveč čutijo v kabini.

Venga je že v osnovi dobro opremljena, testna različica pa se s ceno 14 tisoč evrov postavlja ob bok konkurenci. Nimamo občutka, da želi igrati na karto poceni avtomobila.

GAŠPER BONCELJ, besedilo in foto



Kia venga je nov avtomobil, ki s povsem evropskim videzom vstopa na trg manjših enoprostorcev.



Venga je dolga 406 cm, je pa v zadnjem delu dokaj visoka. S strani deluje dobro, pozna se vpliv oblikovalca Petra Schreyerja, ki je nekoč risal audije.





Zadnja klop se preprosto prilagaja, povečuje se prostor za potnike ali prtljago. Naslonjala bi lahko imela več oprijema, se pa dobro zložijo v ravno dno.



Prtljažnik ima dvojno dno, če je to spuščeno, je mogoče naložiti kar precej prtljage. V spodnjih prekatih je še nekaj prostora, namesto rezervne pnevmatike pa pribor za popravilo.

Tehnični podatki

	Kia venga, 1.4 CVVT cup
motor / število ventilov na valj	bencinski, vrstni, štirivaljni, 4/4
gibna prostornina v ccm / največja moč v kW (KM) pri v/min	1396 / 66,2 (90) pri 6000 v/min
največji navor v Nm pri v/min	137 Nm pri 4000 v/min
vrsta pogona / menjalnik, število prestav	prednji / ročni, 5
dimenzija pnevmatik / zavore spredaj, zadaj	205/55 R16 / kolutne, kolutne
masa praznega vozila / največja dovoljena masa v kg	1710 / 3010
dolžina × širina × višina / medosna razdalja v mm	4068 × 1765 × 1600
prostornina prtljažnika / posode za gorivo v litrih	314–1253 / 48
največja hitrost v km/h / pospešek 0–100 km/h v s	168 / 12,6
poraba goriva (EU) v l/100 km (izpust CO_2 v g/km)	5,3 / 7,2 /5,5 (136)
hrupnost v mirovanju / med vožnjo v dB(A)	82 /71
splošno jamstvo / jamstvo zoper prerjavenje	7 let / 12 let
uradni zastopnik, prodajalec	KMAG, Ljubljana
maloprodajna cena: osnovna / testnega modela	13.990 evrov / 14.600 evrov
stroški paketnega zavarovanja pri Zavarovalnici Maribor, d. d. (cene premij so informativne, upoštevan je 4 % gotovinski popust)	
obvezno avtomobilsko zavarovanje	508,01 evra
super kasko zavarovanje (z odbitno franšizo 1 % in asistenco AXA)	599,31 evra
financiranje pri Summit Leasing Slovenija (doba vračanja 60 mesecev) **kredit, obrestna mera 3M Euribor**	
stroški odobritve in zavarovanja	583,08 evra
mesečni obrok / EOM	259,19 evra (6,16 %)
finančni lizing, obrestna mera 12M Euribor (pri lizingu je treba vozilo kasko zavarovati)	
polog in stroški odobritve	4197,00 evra
mesečni obrok / EOM	199,33 evra (8,47 %)

pozitivno	negativno
+ tih motor v mestni vožnji	– plastika na armaturni plošči in vratih
+ prilagodljivost sedežev	– pretrdo vzmetenje
+ uporaben prtljažnik	– glasnost pri večji hitrosti

Vsi izračuni in EOM so informativni, veljajo za ceno osnovnega modela. EOM se lahko spremeni, če se spremenijo stroški odobritve, stroški zavarovanja, obrestne mere za posojilo oziroma lizing, dan in mesec črpanja posojila. EOM je bil izračunan na dan 28. 4. 2010.

DELO