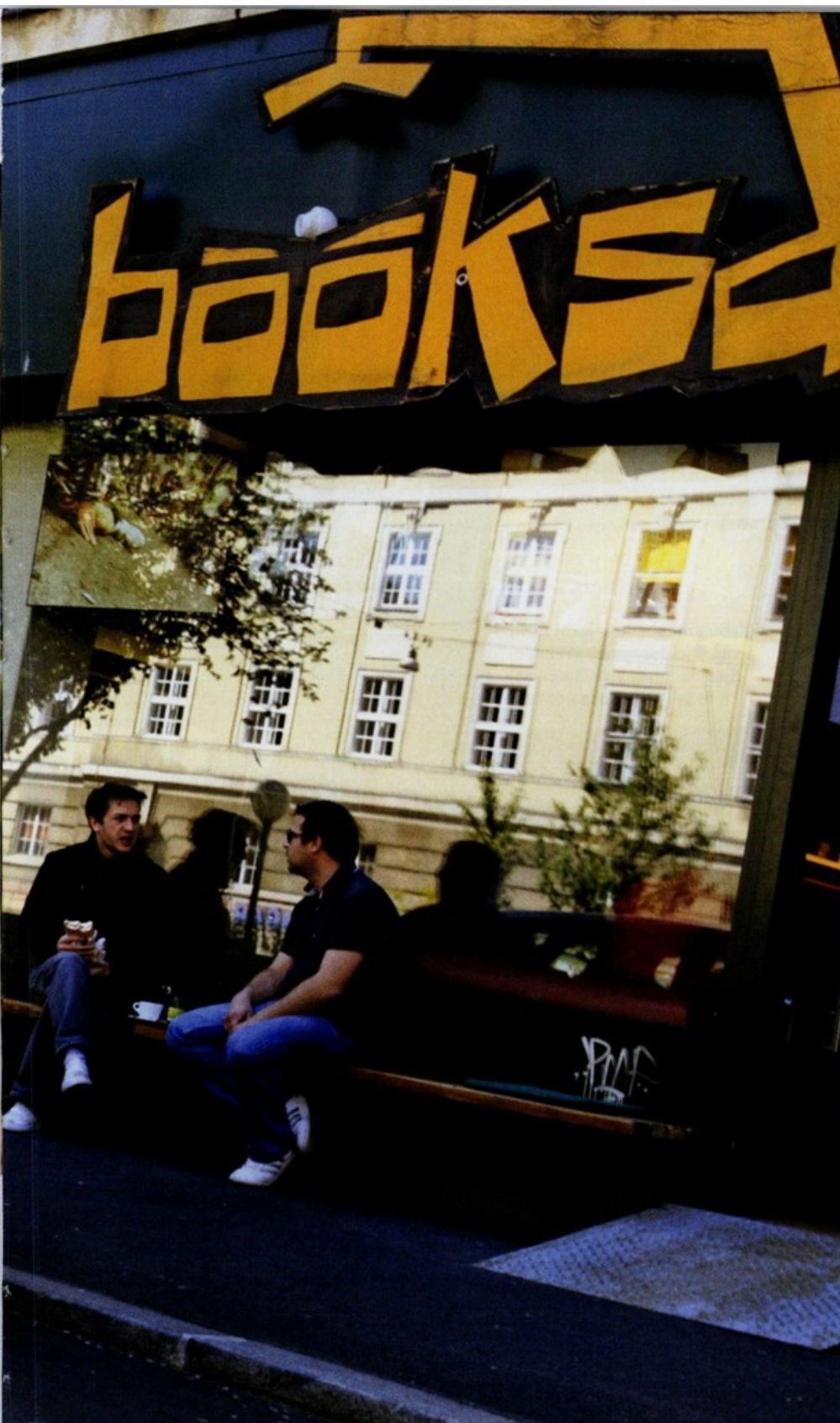




MLADE MAME...

... venga, venga.
Nova prostrana kia sa
1,4-litrenim benzincem
od 90 KS izvrsna je
alternativa kompaktnoj
klasi - posebice ako je
kupac obiteljski vozač





Ajmo, ajmo... Čujete li Španjolca kako viče "venga, venga", to za sigurno nije Kiin prodavač, nego prije navijač ili neki nervozni lik koji nekoga požuruje. Venga, naime, na španjolskom znači ajmo ili idemo. Venga nam se svidjela na prvi pogled još kad smo je prošle godine ugledali na autosalonu u Frankfurtu. Izloženi primjerak bio je iste boje kao i današnji testni (caramel gold) i baš smo kraj njega još jednom ustvrdili da su mali monovolumeni sjajni auti, ali da se ni jedan proizvođač s njima nije usrećio. Drugim riječima, kupci ih naprosto ne doživljavaju, a ustvari nemaju pojma koliko propuštaju.

Naime, venga je još jedan primjer sjajne koncepcije te klase. Budući da su gradski auti klase clio-polo-corsa osobito narasli, venga je duga upravo kao oni, a kad uđete u kabinu, ubrzo ćete shvatiti da je prostornija i od osjetno većih modela. Jednostavno, to je koncepcija kratke haube, malih prevjesa te visoke karoserije. Venga je duga 4,07 metara (poput nissana notea), a međuosovinski joj je razmak samo nešto kraći od modela klase golf-astra-megane (za detaljne dimenzije vidi tablicu).

Na vanjski izgled nemamo prigovora jer je venga uistinu dizajnirana smisleno, skladno te bez ikakvih propusta. Ipak, svi razlozi za kupnju tog modela stanuju u kabini. Pregledavamo osnovne mjere. Modeli kompaktne klase na prednjim sjedalima prosječno nude oko 1000 mm korisne visine (venga 1050), a na stražnjim sjedalima oko 960 (venga 990 mm). Uz to, širina vengine kabine savršeno se uklapa u prosjek kompaktne klase te je na prednjim i stražnjim sjedalima gotovo ista. Zaista - od auta dugog samo četiri metra bilo bi nepošteno očekivati još više prostora.

Po pitanju prtljažnika, iskoristivosti i modularnosti venga je bolja od kompaktne klase. Osnovna mjera prtljažnika (314 litara) ne oduševljava, ali uz dio ispod podnice obujam raste na 440 litara. Na koncu, stražnja su sjedala djeljiva i klizna, pa kada kliznu naprijed, sa 570 litara venga uspijeva nadmašiti čak i škodu octaviju. Također, nosivost od 550 kg je uistinu dobra. Eto, zato tvrdimo da su mali monovolumeni sjajni auti... Izbor dizelskog motora u autu tog tipa nameće se sam po sebi, ali testni je model stigao s novim 1,4-litrenim benzincem koji će se ugrađivati i u



cee'd. Riječ je o motoru koji je sa 109 KS (u cee'du) za vengu oslabljen na 90 KS. U svakom slučaju, lijep motor za vožnju gradom. Pri nižim okretajima je iznimno tih, gotovo nečujan, linearan i samo nježno pokazuje da ipak nije snagator te da je manjeg obujma. S druge strane, uz nešto više gasa postaje očigledno da mladoj obitelji više i ne treba. No, ne treba pretjerivati jer buka i potrošnja tada rapidno rastu. Venga je po elastičnosti i ubrzanju do 130 km/h brža od citroëna C3 picassa sa 95 KS te od škode roomstera sa 86 KS, a viša bi joj jedino mogla biti najviša brzina. Barem deset km/h, jer venga ima "špicu" od 168 km/h i po okretajima joj putna brzina ne bi smjela prelaziti 145-150 km/h. Iza toga su buka i potrošnja previsoke. Ne izlazite li iz okvira optimalnog korištenja, mjenjač je (pet brzina) savršeno proračunat.

Venga 1,4 ne troši previše, ali svejedno nije jedan od onih koji mogu „bez po muke“ trošiti kao upaljač. Za zamjetnu štedljivost treba se odreći luksuza ubrzanja. Najmanje smo zabilježili 7,1 litru, a najviše oko 11 - što za početni motor nije izvrstan rezultat. Prosjek od 8,5 litara znatno je prihvatljiviji, ali spremnik goriva od 48 litara koji kratki radijus kretanja svejedno živcira. Modele na našem tržištu od norme Euro 5 dijeli još jedino sustav start-stop, koji će se uskoro ipak pojaviti u ponudi za oko 500 eura. Kokpit izgleda dobro, ali ne i odlično, jer neke bi plastike trebale biti uglednije i ugodnije na dodir. Sjedala su iznimno dobra te iznenađujuće duboka, a zamjerki nismo imali ni na opseg podešavanja. Povrh toga, volan je iznenađujuće debelo i ugodno profiliran, a na njemu su i komande audiosustava, koji - usput - podržava sve formate audiozapisa te ima USB-priključak. Kia nudi čak i neke opcije uređenja, primjerice sjajno polirane okvire ventilacije te zanimljive dezene na sjedalima. Uz to, u testiranom su modelu bili osobito decentni i upravo su zato podignuli pomalo sivu atmosferu. Nadalje, venga na testu handlinga ne iznenađuje. Njene „udobne noge“ na testovima handlinga nisu brze i pri višim je brzinama jasno da u vengi ne treba juriti. Međutim, to nam ni malo ne smeta jer venga pri „optimalnim“ brzinama osigurava vrhunsku kvalitetu vožnje i udobnost. Lakoća vožnje je fantastična, baš kao i način na koji ovjes apsorbira rupe te poprečne neravnine.

Cijena, nažalost, nije diskontna kao u ostalih korejskih ili Kiinih modela. Rijetki će kupci preskočiti akcijski cee'd pa za akcijsku vengu izbrojiti gotovo 20 tisuća kuna više. Početna venga 1,4 CVVT s opremom open WCE stoji 105 tisuća kuna, a model poput testiranog 120. Dobra je to cijena, ali hitno treba još neku akciju od oko 10-ak tisuća kuna. Venga bi tada bila obiteljski hit jer i sad ima sve preduvjete za to, ali - jeftini joj cee'd stoji na putu. Ajmo, ajmo...

Tekst i foto: Marko Tomac



Dobra, ali i nesvakidašnja pozicija za volanom pravo je osvježenje



Modularnost u korejskoj režiji u vengi je dosegla vrhunac. Sjedala klize, preklapaju se, a tu je i dvostruka podnica



Vrijeme je da kromirani umeci kao sredstvo kreativnosti iziđu iz mode

Jako nam se sviđa što Kiini inženjeri vole glazbu pa u sve modele ugrađuju USB-priključak



Venga straga izgleda još bolje nego sprijeda - dizajneri rade sve bolji posao



Motor

Četverocilindarski benzinski redni motor postavljen sprijeda poprečno, varijabilni razvod ventila, aluminijski blok i glava, dvije bregaste osovine po glavi motora, pogonjene lancem, četiri ventila po cilindru s hidrauličnim podizačima, turbopunjač, hladnjak stlačenog zraka, radilica u pet ležaja

Snaga 66 kW (90 KS)
pri 6300 o/min

Specifična snaga 47,3 kW/l (64,5 KS/l)
Obujam 1396 ccm
Provrt/hod 77 x 74,9 mm
Kompresija 10,1:1
Okretni moment 137 Nm pri 4000 o/min
Količina ulja u motoru 3,3 l
Količina rashladne tekućine 6,5 l

Pogon

Na prednje kotače, ručni mjenjač, pet stupnjeva. Prijenosni omjeri: I. 3,77, II. 2,05, III. 1,37, IV. 1,04, V. 0,84, R. 3,55
Omjer diferencijala: 4,27:1

Ovjes

Neovisan ovjes sprijeda i straga: sprijeda poprečna ramena, mcpherson opružne noge; straga poprečna ramena i uzdužna ramena, zavojne opruge, amortizeri, stabilizator sprijeda i straga, zupčasta letva sa servom, 2,75 okreta upravljača, hidraulične dvokružne kočnice s pojačivačem, ventilirajući diskovi sprijeda i diskovi straga, ABS, sprijeda 205/55 R16 6J x 16 continental premium contac 2

Održavanje

Servisi
Svaki 30.000 ili jednom godišnje

Potrošnja (norma EU)

Grad 6,8 l/100 km
Otvorena cesta 5,3 l/100 km
Ukupno 5,9 l/100 km

Emisija ispušnih plinova

Euro 4

HC (gr. vrijednost) - (0,230) g/km
NOx (granična vrijednost) - (0,180) g/km
CO (granična vrijednost) - (0,500) g/km
CO2 136 g/km

Troškovi

Godišnji porez 400,00 kuna
Obavezno osiguranje (ZG) 3880,47 kuna
Puni kasko 3542,48 kuna

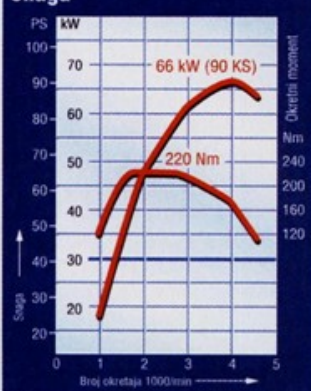
Jamstvo

Sedam godine godina ili 150.000 km
12 godina protiv prohrđavanja

Krug okretanja d/I	10,8/11,0 m	1 Prostor za noge sprijeda	880-1070 mm
Masa praznog vozila	1216 kg	2 Visina sprijeda	1050 mm
Ukupna masa	1710 kg	3 Visina straga	990 mm
Nosivost	494 kg	4 Širina sprijeda	1445 mm
Masa prikolice/kočena	550/1300 kg	5 Širina straga	1440 mm
Raspodjela mase spr./str.	63/37 %	6 Dužina prednjih sjedala	500 mm
Promjer volana	370 mm	7 Dužina stražnjih sjedala	500 mm
Trag kotača spr./straga	1547/1551 mm	8 Prostor za noge straga	630-840 mm
Prostor za sjedenje	710 mm		



Snaga



Put kočenja



Vozne osobine

	s
Ubrzanje	
0-80 km/h	7,9
0-100 km/h	12,7
0-120 km/h	18,6
0-130 km/h	23,8
0-140 km/h	30,9
400 m	17,8 (124 km/h)
Najviša brzina	168 km/h
Elastičnost	
60-100 km/h (IV./V. stupanj)	11,9/17,4
80-120 km/h (V. stupanj)	19,4

Test dinamičnosti

	km/h
Slalom 18 m prazan	60,9/60,2
ISO-promjena vozne trake prazan	124,1/120
VDA-dvostruka promjena trake	
ulazna brzina prazan/natovaren	70/70
izlazna brzina prazan/natovaren	49/49

Potrošnja

	l/100 km
Eurodizel	
Najniža (ams-testna ruta)	7,3
Najviša	10,8
Potrošnja na testu	8,9
Doseg u km	539

Vanjska buka

Statična	-
Buka u vožnji	-

Unutarnja buka

	dB (A)
Stupanj prijenosa	
pri 80 km/h	64
pri 100 km/h	69
pri 120 km/h	71
pri 130 km/h	73
pri 140 km/h	74
pri 160 km/h	75

Točnost brzinomjera

	km/h
80	76
100	96
120	115
130	125
140	134
150	144

Put kočenja

	m
sa 100 km/h hladne (prazan)	39
sa 100 km/h hladne (opterećen)	39
sa 100 km/h zagrijane (opterećen)	39
Kočenje sa 140 km/h	74



OCJENA



Venga potvrđuje novu višu razinu kvalitete u klasi vozila. Riječ je o vrlo dobrom autu, prostranom, upotrebljivom i jednostavnom za korištenje. Nedostataka gotovo da i nema, osim po pitanju potrošnje motora pri višim okretajima i dinamike pri višim brzinama.

Karoserija

- + ponuda prostora sprijeda i straga
- solidna kvaliteta izrade
- preglednost
- veliki prijevoznički kapacitet
- varijabilnost

Komfor u vožnji

- + upijanje neravnina
- dobra ergonomija
- udobna sjedala
- dobra klimatizacija
- ograničene mogućnosti ovjesa na dugim valovitim neravninama

Pogon

- + dobre vozne osobine
- precizan mjenjač
- kultiviran rad
- kratko proračunat mjenjač sa samo pet stupnjeva

- buka pri višim okretajima

Vozne osobine

- + sigurno držanje u zavojima
- stabilnost na pravcu
- solidna upravljivost
- dobar upravljač

Sigurnost

- + dobra serijska oprema
- solidne kočnice
- dobro ugođen ESP-sustav

Okoliš

- ispunjava normu Euro 4
- potrošnja u gradu i pri bržoj vožnji

Troškovi

- + niska razina CO2
- čak sedam godina jamstva
- relativno visoka početna cijena
- tri godine jamstva
- kratki servisni intervali

Cijena i oprema

Osnovna cijena 119.990 kn
Cijena testnog modela 122.490 kn

Greške na test-vozilu nema

Serijska oprema:

ABS, BAS, ISOFIX, zračni jastuk za vozača i suvozača, bočni zračni jastuci, zračne zavjese, aktivni nasloni za glavu na prednjim sjedalima, ručni klima-uređaj, elektrifikacija svih prozora, djeljiva i klizna stražnja klupa, dupla podnica prtljažnika, središnji naslon za ruku straga i sprijeda, bluetooth, audiosustav s podrškom za MP3 zapis, USB-priključak, šest zvučnika, volan i ručica mjenjača presvučeni kožom, ručice u boji karoserije, stražnji krovni spojler, komande audiosustava na volanu, ESP, pomoć pri kretanju uzbrdo, maglenke

Dodatna oprema

- ✓ metalik lak 2500 kn
- ✓ senzori za parkiranje straga 2600 kn

