

# Za gradske face

Cena baznog modela

11.490 €

Cena test modela

14.990 €



■ Trendovi u Evropi se menjaju. Ono što su nekada bili mali vrući hečbekovi danas su mini MPV-jevi. Komforni, praktični i pre svega zgodni za manevrisanje u zakrčenim gradovima, ovi automobili naprečac osvajaju Stari kontinent



Venga je adut Kije u ovoj klasi, i o njoj je već bilo reči na stranama našeg magazina. Glavni razlog što je ponovo gost naše redakcije je novi dizel motor zapremine 1,4 litra. U eri „daunsajzinga“ kako bi neki voleli da kažu, prosto je nezamislivo da nemate benzinski motor zapremine 1,2 litra sa 90, 100 KS ili mali dizel od 1,3 ili 1,4 litra. Kijin „CRDi“ motor od 1,4 litra Kija isporučuje u dva nivoa snage. Bazni ima skromnih 75 KS, dok snažniji razvija 90 „konja“. Na našem testu našla se druga, snažnija verzija.

Okret ključa i čujete karakterističan zvuk hladnog dizela, mada očekivanih vibracija u put-

ničkom prostoru nema. Na prvi pogled mali dizeli su bučniji od velikih. Istina ipak, leži u nečemu drugom. Snažniji dizel motori po pravili se nalaze u većim i sklupljim automobilima kod kojih je zvučna izolacija, sasvim logično, bolja. Kod „venge“ je napravljen sasvim pristojan kompromis. „Štektanje“ dizel motora se čuje, ali daleko od toga da pravi neprijatnu atmosferu u kabini. Komfor je tako na zavidnom nivou, a to je itekako važno jer se ovakvi automobili prvenstveno kupuju zbog udobnosti. Prijatna atmosfera u kabini je nešto oko čega ne bi smelo da bude kompromisa. Bar kada su mini MPV automobili u pitanju.

U vožnji se dizel „venga“ pokazala sasvim solidno. Od 90

KS ne možete očekivati da vam izazovu adrenalinski šok ili „zakucavanje“ za sedišta, ali možete očekivati prijatnu vožnju i zadovoljavajuća ubrzanja prilikom preticanja. Ono što dizel varijantu odvaja od benzinske jeste i menjač koji kod ove „venge“ ima šest stepena prenosa. To praktično znači da će se „venga“ na auto-putu pretvoriti u pravu malu krstaricu za duža putovanja. Uz sve to potrošnja će biti manja. Indikator stepena prenosa koji se nalazi na instrument tabli pokazuje kada je idealno vreme za promenu brzine kako bi se postigao maksimalan efekat ekonomičnosti. Iako je za svakodnevnu vožnju sasvim dovoljno voziti je u režimu ispod 2.000 obrtaja, za malo žustrije manevre „ven-





## Kia Venga 1,4 CRDi WGT EX Urban

Zapremina	1396 ccm
Snaga	66/90 kW/KS pri 4000 o/min
Obrtni moment	220 Nm pri 1750-2750 o/min
Dimenzije D/S/V	4068/1765/1600 mm
Prtljažnik	570/1253 l
Maksimalna brzina	167 km/h
Ubrzanje 0-100 km/h	14,5 s
Potrošnja	4,4/4,8/5,6 l/100 km
Emisija CO2	125 g/km (Euro 4)



gu" ipak treba „poterati" težom nogom na gasu. Prema fabričkim podacima „venga" u proseku troši 4,8 litara dok je potrošnja u gradu oko 5,6 litara. Sa domaćim gorivom i vremenskim uslovima koji su nam davali jutarnje mrazeve i večernji sneg mi smo tu cifru premašili za više od jednog litra. Ako imamo u vidu da smo zbog prirode ekspres testa vozili samo kraće, gradske relacije i to po pravilu u jutarnjem i popodnevnom špicu rezultat od skoro sedam litara nije uopšte loš.

„Venga" sa našeg testa bila je u paketu „EX Urban" koji ima niz bezbednosnih sistema poput ABS-a sa BAS-om, prednje, bočne vazdušne jastuke i vazdušne zavese, aktivne naslone za glavu... Klima uređaj je manuelni, ima

elektro komande prednjih prozora i retrovizora. Audio sistem ima šest zvučnika, komande na volanu i priključke za USB i AUX. Ono što mu po nama nedostaje jesu aluminijumski naplaci. Oni su serijski predviđeni samo za najskuplji paket i imaju 16 inča.

Kabina je savim prostrana i uprkos malim spoljnim dimenzijama u njoj ima mesta i za osobe višeg rasta. Prostor je prilično pametno iskorišćen, ima dosta mesta za odlaganje sitnica, čaša i flaša, ali samo jedna zatvorena pregrada. Još poneka pregrada sa poklopcem zaista ne bi bila na odmet.

Ne treba previše spominjati da i ova „venga" poput ostalih Kia ima punu fabričku garanciju od sedam godina ili 150.000 kilometara

### Oprema EX Urban

6 vazdušnih jastuka	standard
Aktivni nasloni za glavu	standard
ABS	standard
Manuelni klima uređaj	standard
Radio/CD/MP3 sa USB priključkom	standard
Maglenke	standard
Obruč upravljača i ručica menjača obloženi kožom	standard
Elektro paket	standard

koja se može prenositi i na druge vlasnike, što je prilično zgodan argument prilikom dalje prodaje.

Za sam kraj, konačna ocena. „Venga" kao prilično atraktivan model u mini MPV segmentu sigurno će naći svoj krug obožavatelja i kupaca koji prevashodno treba tražiti u mladim bračnim

parovima sa jednim ili dvoje male dece i u pripadnicama lepšeg pola kojima treba komforan automobil u kome će biti primećene, ali skromnijih dimenzija zbog parkiranja. Cena od 14.990 evra nije baš mala. Ako je za utehu i pored toga je jeftiniji od konkurencije. Benzin ili dizel? To je već stvar ličnog izbora. Iako imaju istu snagu, dizelaš je zbog većeg obrtnog momenta lepši za vožnju. Razlika u potrošnji postoji ali ne treba smetnuti sa uma da dizel varijanta košta 1.500 evra više od benzina, a i servis je nešto skuplji. Uz gotovo izjednačene cene benzina i evro-dizela, CRDi varijante će se isplatiti samo onima koji prelaze veće kilometraže sa znatnim udelom otvorenog puta.

Armen Derbogosijan



## „Venga" ili „sid"

O konkurentima „venga" smo već pričali ali smatramo da najveći rival potiče iz istog dvorišta. Model „sid" je veći, pripada C segmentu, dok je „venga" član segmenta B, doduše u MPV izdanju. Na strani našeg test automobila su moderniji dizajn i atraktivnija pojava. „Sid" možda deluje skromnije na prvi pogled, ali donosi sve prednosti više klase, a sa snažnijim dizel motorom od 1,6 litara sa 115 KS i više opreme, jeftiniji je 750 evra što nije stavka koja se može zanemariti. Zakon potrošačkog društva je prilično jasan. Proizvodi sa modnim prizvukom su bili i uvek će biti skuplji od onih koji predstavljaju racionalan izbor. Stvar je procene (ali i budžeta) svakog kupca kom će se carstvu privoleti.

