

TESTY

PIERWSZY
TEST
PO LIFTINGU

Kia Venga 1.6 CRDi

Czy diesel się opłaca?

Zmodernizowana Venga nowocześniej wygląda i nadal jest praktycznym samochodem. Jednak test pokazał, że trzeba dobrze rozważyć zakup wersji z dieslem



Tylko uważny obserwator zauważy powiększoną atrapę chłodnicy czy też chromowaną listwę pomiędzy tylnymi ledowymi światłami. Natomiast po wejściu do auta każdy bez trudu dostrzeże nowość w postaci 7-calowego ekranu dotykowego. Dzięki tej udanej modyfikacji na pokładzie są nawigacja satelitarna i kamera cofania, poza tym obsługa za pomocą ekranu z dużymi ikonami okazuje się bardzo łatwa. Na pochwałę zasługują również przestronność wnętrza, a także możliwość różnorodnego konfigurowania go. Przecież przesuwanie i składanie tylnej kanapy (z regulowanym kątem oparcia), różne ustawienie podłogi bagażnika czy liczne schowki w części pasażerskiej to raczej przywilej vanów niż miejskich aut. Prowadzący doceni również wysoką pozycję za kierownicą, bo znacznie poprawia ona widoczność we wszystkich kierunkach.

W odnowionym maluchu Kii w dalszym ciągu najmocniejszym napędem jest 128-konny silnik Diesla. To duża moc jak na pojazd wielkości Vengi, a mimo to samochód nie oszałamia osiągami – „setkę” uzyskuje się po 11,2 s. W dodatku podczas podróżowania z czterema dorosłymi osobami i bagażem wyraźnie odczuwa się pogorszenie osiągow. Cieszy natomiast równomierne rozwijanie mocy w całym zakresie prędkości obrotowych.

ZOBACZ
FILM

ZESKANUJ QR KOD



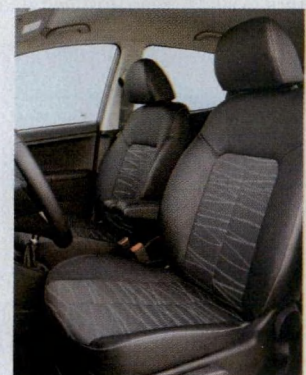
Przekonaj się, jak na trasie spisuje się miejskie auto

Decydując się na silnik Diesla, liczymy na ekonomiczną eksploatację samochodu. Niestety, w przypadku tego modelu ta zasada nie do końca się sprawdza. Co z tego, że w porównaniu z danymi producenta silnik potrzebuje tylko o 1,3 l/100 km więcej, skoro rzeczywiste spalanie 7 l/100 km to i tak zdecydowanie za dużo. Na trasie też nie jest rewelacyjnie, bo 6 l/100 km to wartość, jaką inne pojazdy potrafią uzyskać w trakcie podróżowania po mieście.

Pochwały należą się za to współpracującej z silnikiem 6-biegowej skrzyni. Nie tylko dlatego, że wszelkie przełożenia włącza się precyzyjnie, lecz także z racji wygodnego sięgania do dźwigni.

Kia Venga nie należy do samochodów, które w szczególności upodobał sobie miłośnicy komfortowego resorowania. Owszem, większość nierówności udaje się pokonać bez zbędnych wstrząsów, ale na dużych poprzecznych wybojach życzylibyśmy sobie delikatniejszego traktowania pasażerów. Dobrze chociaż, że sztywność podwozia, uzyskana kosztem komfortu, pomaga w dynamicznym pokonywaniu zakrętów.

Małe auto za niemal 70 000 zł? To zdecydowanie za drogo. Takiej ceny nie tłumaczy ani bogate wyposażenie, ani praktyczność wnętrza. Dlatego lepiej zainteresować się wersją benzynową, której ceny w 90-konnej odmianie zaczynają się od 48 990 zł.



Wprawdzie Venga nie jest sportowym samochodem, ale przydałoby się lepsze podparcie z boku

*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)

ZDJEŚCIA: ADAM MINUJA



Dane techniczne

Silnik: typ/cylindry/zawory	t.diesel/R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	common rail
Pojemność skokowa (cm³)	1582
Moc maksymalna (KM/obr./min)	128/4000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	260/1900
Skrzynia biegów	man. 6
Napęd	przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t
Opony testowanego auta	195/65 R 15
Dł./szer./wys. (mm)	4075/1765/1600
Rozstaw osi (mm)	2615
Masa własna/ładowność (kg)	1281/529
Pojemność bagażnika (l)	440-1215
Pojemność zbiornika paliwa (l)	50



Osiągi*

Przyspieszenie 0-100 km/h	11,2 s
Prędkość maksymalna	185 km/h
Spalanie w mieście	5,7 l/100 km
poza miastem	4,2 l/100 km
średnie	4,7 l/100 km
Emisja CO ₂	125 g/km
Teoretyczny zasięg	1065 km
Średnica zawracania	10,0 m

*dane fabryczne



Wyposażenie

Wersja	L (Business Line)
Airbagi czołowe/boczne	S/S
Kurtyny powietrzne/ESP	S/S
Klimatyzacja man./aut.	N/S
El. sterowane szyby p/t/lusterka	S/S/S
Radio z USB/nawigacja	S/S
Sterowanie radiem na kierownicy	S
Kamera cofania/cz. parkowania	S/S
Skórzano-materiałowa tapicerka	S
Czujnik deszczu/komputer	S/S
Lakier metalizowany/alufelgi	1900 zł/N



Gwarancja/ceny

Cena podst. testowanej wersji	67 490 zł
Gwarancja mechaniczna	7 lat lub 150 tys. km
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km
Cena po doposażeniu	69 390 zł*

*brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji

Najdłuższa
gwarancja
na rynku



Siedmioładowy ekran to nowość. Jego obsługa jest łatwa dzięki zastosowaniu dużych ikon



Przed pasażerem z przodu wygo-
spodarowano głęboki schowek



Wyświetlacz siedzi zbyt głęboko
– kierowca nie widzi go w całości



Tylną kanapę
można składać,
przesuwać oraz
regulować kąt
ustawienia jej
oparcia



Podłogę pojemnego kufra można usta-
wić na jednym z dwóch poziomów



**NASZYM
ZDANIEM**

Redaktor
Tomasz Kamiński

VENGA – TAK, ALE NIE Z DIESLEM

To niesamowite, jak praktyczne może być wnętrze małego auta. Jednak nawet jeśli samochód byłby wykorzystywany często podczas dalekich wyjazdów z rodziną, i tak wybrałbym benzyniaka. Diesel wcale mało nie pali, a jest droższy w zakupie.

OCENA

★★★★★