

TESTY



Podwozie Kii nie wyróżnia się niczym szczególnym – auto jeździ poprawnie, zapewnia akceptowalny komfort

Kia Venga I.6 CRDi

Oszczędna i funkcjonalna

Funkcjonalne i bogato wyposażone wnętrze, długa ochrona gwarancyjna – czego brakuje Vendze? Z pewnością przydałaby się niższa cena. Mimo dość wysokiej mocy oczekiwań może też nie spełnić diesel I.6 CRDi



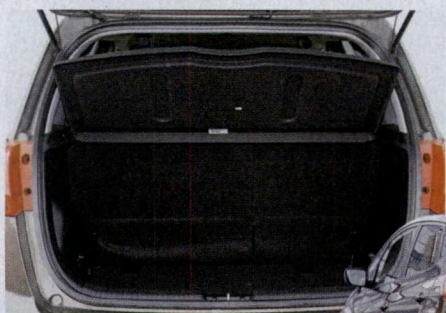
Poprawna deska rozdzielcza, jedyny (drobny) minus to lekko schowany nad nawigacją wyświetlacz komputera



Przejechanie kilkuset kilometrów nie robi na kierowcy większego wrażenia



Kanapa jest słabo wyprofilowana, na środku siedzi się niewygodnie



Pojemność bagażnika zmienia się na kilka sposobów – przekładając podłogę lub przesuwając kanapę



Choć sylwetka Vengi sugeruje aspiracje do miana crossovera lub małego vana, Kia jednoznacznie wskazuje, że ten model ma konkurować w segmencie B, czyli aut miejskich. Na rynku pojawiła się wersja po liftingu – z nieco zmienioną stylistyką, światłami LED oraz bogatszym wyposażeniem.

Nadwozie Vengi może się podobać. Dotyczy to zarówno designu, jak i wyposażenia, w testowej wersji XL obejmującego m.in. automatyczną klimatyzację, system bezkluczykowy, tempomat, podgrzewaną kierownicę. Na plus zapisujemy też funkcjonalność – w podstawowym ustawieniu podłogi bagażnik ma dużą pojemność, ale po złożeniu kanapy powstaje wyraźny kilkunastocentymetrowy próg. Można go zniwelować przez przełożenie podłogi wyżej, ale materiał jest dość wiotki i zachodzi obawa, że nie wytrzyma cięższego ładunku.

Diesel o mocy 128 KM (moment 260 Nm) to najmocniejsza odmiana Vengi. Podczas normalnej jazdy miejskiej lub na trasie te parametry całkowicie wystarczają. Kto jednak oczekuje świetnej dynamiki, może poczuć się zawiedziony – 11,2 s, potrzebne na rozwinięcie „setki”, to niezbyt wygórowany wynik. Za to osiągnięcie na trasie zasięgu ponad 1000 km nie jest żadnym wyczynem.

Analizując koszty, na plus trzeba zapisać długą gwarancję i niezłe wyposażenie, ale za 70 000 zł można już kupić skromniejsze auto kompaktowe, z dieslem i klimą.

Dane techniczne

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Silnik: typ/cylindry/zawory | t.diesel/R4/16 |
| Pojemność skokowa (cm³) | 1582 |
| Moc maksymalna (KM/obr./min) | 128/4000 |
| Maks. moment obr. (Nm/obr./min) | 260/1900-2750 |
| Skrzynia biegów/napęd | man. 6/przedni |
| Hamulce (przód/tył) | tw/t |
| Opony testowanego auta | 205/55 R 16 |
| Dł./szer./wys. (mm) | 4075/1765/1600 |
| Pojemność bagażnika (l) | 440-552 |
| Pojemność zbiornika paliwa (l) | 50 |
| Masa własna (kg) | 1281 |

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 | 1063 km |

*dane producenta

Wypośażenie

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Wersja | XL |
| Klimatyzacja aut./alufelgi | S/S (16") |
| Radio 2 DIN z CD, MP3, AUX | S |
| Inteligentny kluczyk/LED-y | S/S (przód i tył) |
| KiaNaviSystem (z kamerą cofania) | 2500 zł |

Gwarancja/ceny

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Cena podstawowa test. wersji | 69 990 zł |
| Gwarancja mechaniczna | 7 lat lub 150 tys. km |
| Gwarancja perforacyjna | 12 lat |
| Przebiegi | 30 tys. km lub 2 lata |
| Cena po doposażeniu* | 72 490 zł |

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

To nam się podoba

Możliwość różnorodnego kształtowania przestrzeni, niskie zużycie paliwa, bogate wyposażenie.

To nam się nie podoba

Wysoka cena, delikatna podłoga bagażnika, mało wygodna kanapa, niezbyt dobra dynamika.



PRZEWAGA ZALET

Trudno wytknąć Kii istotne wady – możecie liczyć na niskie spalanie, bagażnik jest duży i ma zmienną pojemność, wyposażenie powinno zadowolić wybrednych. Jak na taką moc i wielkość auta trochę rozczarowuje dynamika.

OCENA

★★★★☆