

TESTY



Kia Venga mimo upływu lat wciąż nieźle wygląda. Tylne lampy LED są dostępne tylko w najdroższej wersji XL lub w pakiecie Business Line

Kia Venga 1.6 DOHC

MAŁY VAN W DOBREJ CENIE

Jeszcze dwa lata temu niepozorna Venga była liderką sprzedaży w swoim segmencie i jednocześnie jednym z popularniejszych modeli koreańskiej marki. Czy mimo upływu lat niewielka Kia nadal jest warta zainteresowania?

Venga to sympatyczny, ale dość skromny model. Trudno się nim zachwycić na tle rywali, a mimo to jeszcze do niedawna stanowił trzon sprzedaży Kii i był jednym z najchętniej kupowanych modeli w segmencie małych MPV. W czym tkwił sukces? Ten mały van brak charyzmy nadrabia rewelacyjną funkcjonalnością i bardzo rozsądną ceną.

Strzelamy w ciemno, że większość właścicieli tego auta zakochała się w swoich Vengach dopiero po zajrzeniu do wnętrza. Niepozorne nadwozie, mierzące nieco ponad 4 m długości, obszernością kabiny i bagażnika może zawstydzić niejednego kompakt, czyli auto z zasady większe niż miejskie MPV, zbudowane na samochodzie klasy B. Pomysł Kii, żeby zrobić krótki, ale za to wysoki po-

jazd z szerokim rozstawem kół, został wykonany wzorowo. Konstruktorzy wygospodarowali zaskakująco dużo miejsca dla pasażerów obu rzędów siedzeń – o dziwo, nawet wyższe osoby nie powinny narzekać na brak miejsca na nogi, jak i nad głową. Mimo tak obszernej kabiny zmieszczono tu zaskakująco pojemny bagażnik – w zależności od położenia przesuwanej kanapy kufer mieści od 440 do 552 l! Wystarczy dodać do tego różnej wielkości schowki w kabinie oraz organizer z przegrodami pod podłogą bagażnika i mamy przepis na uniwersalne auto, które może być zarówno poręcznym „mieszczuchem” (średnica zawracania 10 m), jak i funkcjonalnym autem rodzinnym.

To nam się podoba



Przestronne i dobrze rozplanowane wnętrze z mnóstwem schowków oraz pojemny i wymiarowy bagażnik, a to wszystko w całkiem rozsądnej cenie. Długa gwarancja.

To nam się nie podoba

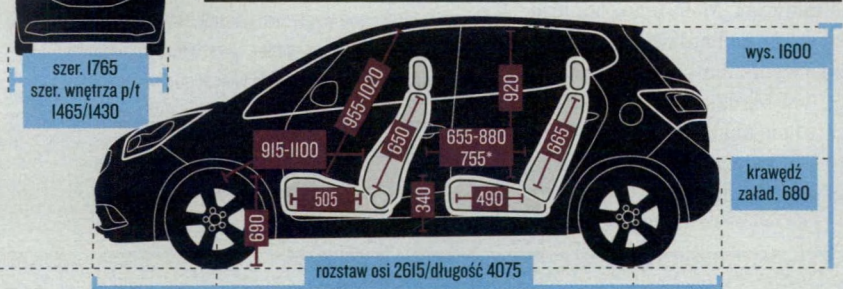


Dławiący się podczas ruszania i niezbyt oszczędny silnik, nieprecyzyjny układ kierowniczy, zbyt twarde i krótkie siedziska foteli.



KIA VENG

wymiary w mm



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

NIEWIELKIE POPRAWKI

Trudno się zatem dziwić, że po niespełna 6 latach na rynku (Venga zadebiutowała w 2009 r., a lifting przeszła w 2015 r.) pro-

ZDJĘCIA: IGOR KOHUTOWSKI



Prosta konstrukcja 1.6 nie będzie problematyczna



Układ KiaNaviSystem wymaga dopłaty 2500 zł



We wnętrzu Vengi nie brakuje miejsca na napoje i drobiazgi



Tak wygląda wnętrze wersji XL – prosto i funkcjonalnie. Niestety, plastiki na środkowej konsoli i drzwiach są twarde i podatne na zarysowania



Wysoka pozycja za kierownicą zapewni dobrą widoczność, ale fotele mają fatalne trzymanie boczne i twarde siedziska. Podłokietniki są za krótkie



Tylna kanapa jest przesuwana, a oparcie można mniej lub bardziej pochylać – to bardzo wygodne, zwłaszcza w dalszych podróżach

ducent zdecydował się wyłącznie na kosmetyczne modyfikacje. Zmiany jednak były na tyle niewielkie, że nie objęły słabych punktów Vengi. Szkoda, że zamiast na korekcie przedniego zderzaka nie skupiono się na prowadzeniu. Nadal kierowca nie do końca czuje, co dzieje się z przednimi kołami. Pozostawiono też zbyt twarde i zbyt krótkie fotele (zmieniono tylko kolorystykę tapicerki), na których podróżujący jeżdżą od lewej do prawej na każdym zakręcie.

Nie zmodyfikowano też silników benzynowych. Mieliśmy okazję sprawdzić mocniejszy z nich 1.6/125 KM – to lepszy wybór niż zbyt rachityczna jednostka 1.4/90 KM.

Zapewnia niezłą dynamikę, wystarczającą jak na możliwości zawieszenia, które mimo dość twardych nastawów nie lubi zakrętów. Sprawdzona w bojach jednostka napędowa ma opinię bezawaryjnej, ale wykazuje znacznie większy apetyt na paliwo, niż twierdzi producent. Podczas testu (tryb mieszany) potrzebowała nieco ponad 8 l na 100 km, czyli o ponad 1,5 l więcej niż sugeruje producent.

Mimo wszystko to optymalny wybór – co prawda, za prezentowany na zdjęciach model w wersji L z pakietem Business Line trzeba zapłacić 63 890 zł, ale auto z silnikiem 1.6 w nieco uboższej odmianie M (z klimatyzacją manualną i elektrycznym sterowaniem szyb) kosztuje 55 999 zł. To już całkiem rozsądna cena jak na tak uniwersalny pojazd. Dla przykładu podobnie wyposażoną Merivę wyceniono na 58 350 zł.

DANE TECHNICZNE

Silnik: typ/cylindry/zawory	benz./R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie	wtrysk wielopunktowy
Pojemność skokowa (cm³)	1591
Moc maksymalna (KM/obr./min)	125/6300
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	156/4200
Skrzynia biegów	man. 6
Napęd	przedni
Hamulce (przód/tył)	tw/t
Rozmiar opon	205/55 R 16
Dł./szer./wys. (mm)	4075/1765/1600
Rozstaw osi (mm)	2615
Masa własna (kg)	1180-1280
Pojemność bagażnika (l)	440-552
Pojemność zbiornika paliwa (l)	50

OSIĄGI

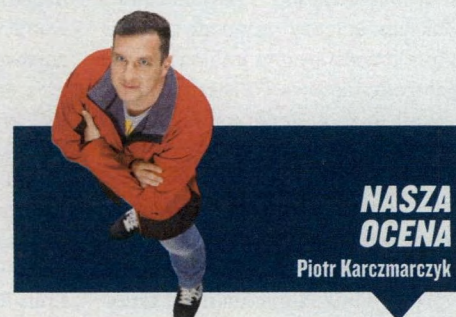
Przyspieszenie 0-100 km/h	11 s
Prędkość maksymalna	183 km/h
Średnie spalanie	6,4 l/100 km
Emisja CO ₂	148 g/km
Teoretyczny zasięg	780 km
Średnica zawracania	10,0 m

WYPOSAŻENIE

Wersja	Venga L (Business Line)
Airbagi czołowe/boczne	S/S
Kurtyny powietrzne/ESP	S/S
Nawigacja (KiaNaviSystem)	\$ W wersji M dopłata 2500 zł
Panoramyczny dach	\$ 3500 zł
Ledowe reflektory (tył)	S
Klimatyzacja man./aut.	S/S (od wersji L)
Elektr. ster. szyby p/t	S/S
Komputer pokładowy	\$
Pakiet Business Line	\$
Podgrzewane fotele	\$
Bezkluczkowy dostęp	\$
Tylne lampy w technologii LED	\$
Aluminiowe felgi	\$
Lakier metalizowany	\$ 1900 zł

GWARANCJA/CENY

Cena podstawowa testowanej wersji	58 990 zł
Gwarancja mechaniczna	7 lat lub 150 tys. km
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeglądy	20 tys. km lub rok
Cena test. auta po doposażeniu	63 890 zł



MAM MIESZANE UCZUCIA

Z jednej strony Venga z silnikiem 1.6 jest autem solidnym, pojemnym i do bólu funkcjonalnym, z drugiej – na tle rywali, np. Citroëna C3 Picasso i Opla Merivy, dość nudnym i gorzej jeżdżącym. Mimo wszystko pragmatycy z pewnością docenią jej niewątpliwą uniwersalność.

OCENA
★★★★☆