



# Pridi?

Italijani rečejo venga! (pridi!), kar se najprej  
lepo sliši, lahko pa tudi namiguje.  
Lahko je, na primer, apel kupcem. Pridi!

► Kijina Venga zagotovo izkorišča oboje: prijetno besedo, narahlo – ponekod bolj, druge pa manj – pa tudi asociacijo, ki se utrne. Kia se namreč kot blagovna znamka izrazito spreobrača: njeni avtomobili se iz cenenih in tehnično zaostalih, oblikovno pa dolgočasnih spreminjajo v dražje (a za zdaj, k sreči, še vedno razumsko drage), tehnično sodobne in predvsem oblikovno zanimive izdelke.

Venga je pri tem tipična, začeni z videzom. Tudi tu moramo preskočiti oseb-

ča je kokpit dobro urejen in ergonomski, le osrednji zaslon, ki v osnovi prikazuje datum, sicer pa številne druge podatke, se zdi vsaj enkrat prenizek. A je njegova grafika odlična, natančna, vselej dobro berljiva (tudi v soncu), le vse skupaj je precej stisnjeno. Na zaslonu se pojavljajo tudi podatki potovalnega računalnika, ki pa zasluži nekaj graj: podatkov je malo, gumb zanj je en sam pa še ta je postavljen (daleč od rok) pod zaslon, poleg tega se podatki samodejno brišejo pri daljšem stanju, kar pomeni, da ni mogo-

bočnega oprijema, povsem dovolj za ta tip avtomobila (oziroma za tipične kupce oziroma uporabnike), njuna vzglavnika sta postavljena preveč naprej za sproščeno sedenje (z naslonjenim celotnim telesom), sta pa sedeža prijazno trda in imata dobro obliko, kar se jima šteje v dobro po daljšem sedenju. Med prednosti štejemo še dobre, močne stropne lučke (osrednja in dve bralni), med slabosti pa, da so te tri tudi edine v potniškem delu.

Na splošno daje Venga vtis, da so snovalci precej mislili na uporabnika, poleg



že omenjenega tudi s številnimi uporabnimi predali ter prilagodljivostjo. Zadnja klop je po tretjini vzdolžno pomična za kak poldrugi decimeter, poleg tega se tudi preprosto zloži z eno potezo skupaj s sedalom, pri čemer se to malce poglobi. Pri tem, gledano skozi prtljažnik, vseeno nastane stopnica na točki povečanja (začetka klopi), a ima prtljažnik dodaten utor, ki ponuja možnost dvojnega dna; v tem primeru pa ima povečan prtljažnik ravno dno. Na vrhu prtljažnika je čvrsta polica s tremi uporabnimi utori, lučka za njegovo osvetlitev je ena in je precej slabotna, je pa tam tudi 12-voltna vtičnica in utora za zapiranje vrat sta dva, na vsaki strani vrat po eden. Kar ni tako samo po sebi umevno, kot bi se danes morda zdelo.

Motor v testni Vengi se je zdel ravno pravšnji, spet skozi oči tipičnega uporabnika. Do 100 kilometrov na uro (mestne in zunajmestne hitrosti) je precej živahen, navora je dovolj in menjalnik s petimi prestavami dobro pokriva uporabno delovno področje motorja. Tudi gibi ročice menjal-

**Gledano z neobremenjenimi očmi, je treba priznati, da je tale korejski C3 Picasso najmanj korekten, če že ne zanimiv, všečen, ja, celo prikupen.**

ne okuse in frustracije, ampak gledano z neobremenjenimi očmi, je treba priznati, da je tale korejski C3 Picasso najmanj korekten, če že ne zanimiv, všečen, ja, celo prikupen. Vse poteze se zdijo logične, z začetkom in s koncem, oblikovalski prijemi so sodobni, podobno velja za armaturno ploščo z merilniki vred (ki imajo zanimivo grafiko in so jasni ter pregledni), delno pa tudi za vratne obloge. Kokpit deluje sveže, tudi nekoliko živahno. Vse skupaj malo manj velja za volanski obroč, kjer se zdi, da so oblikovalci izgubili navdih.

Navdušujoče dobra je tudi osvetlitev vseh gumbov na armaturni plošči, vključno z vhodoma USB in AUX. S tega stališ-

če spremljati vrednosti (na primer povprečne porabe) v daljšem obdobju.

Prednja sedeža ponujata nekaj malega





podobne avtomobile. Že zapiranje vrat in pokrova prtljažnika, denimo, daje cenen, plehak zvok. Cenena (na otip) je tudi večina notranje plastike na armaturni plošči in vratnih oblogah, zadnja klop pa je v resnici natanko to – klop; povsem ravna, brez kakršnihkoli bočnih opor. Sredinski sedež na njej je utopičen – spodnji oprjemališči varnostnega pasu na njem sta zelo zelo skupaj. Odrasel človek se tu težko pripne, če pa že, ga na obeh straneh žuli v zadnjico. Potem: avdiosistem, ki v splošnem zasluži pohvale, potrebuje veliko časa, da berebere ključ USB z osmimi gigabajti spomina (Accord to, denimo, stori v hipu), od vseh gumbov na voznikovih vratih je en sam osvetljen, samodejno se pomika le voznikova šipa, obvolanske ročice pa delujejo precej krhko, četudi morda niso takšne. In še podvozje: je zelo glasno, predvsem pa v primerjavi s tekmeci precej neudobno, zlasti na udarnih jamah ali grbinah za umiranje prometa. Zato (in delno tudi zaradi nepričljivihih gum na

nika so zelo dobri, natančni in kratki, le povednost povratne informacije pri vklupu malce šepa. Pri hitrostih nad 100 kilometrov na uro pa masa in aerodinamika že presegata motorne zmogljivosti, zato je tam takole motorizirana Venga nekaj slabotnejša. Motor se tudi ne vrti preveč rad; pri 6.500 vrtljajih, kjer se začne rdeče polje na merilniku vrtljajev, ga elektronika ustavi; v prvi prestavi precej grobo, v naslednjih pa tako nežno, da se zdi, kot da motor preprosto ne zmore več. Kar zelo verjetno tudi ni daleč od resnice. Tudi precej glasen je tale motorček nad 4.000 vrtljaji v minuti (in za 160 kilometrov na uro v peti prestavi ga je treba vrteti na 4.800 vrtljajev v minuti) in prav nič vzorna ni njegova poraba, zlasti na avtomobilski cesti, torej pri hitrostih okoli 130 kilometrov na uro. Poraba utegne namreč pri priganjanju zrasti tudi čez 14 litrov na 100 kilometrov, prav skromen pa nikoli ne zna biti.  
Do tu se Venga izkazuje kot skoraj odličen avtomobil z nekaj pomanjkljivostmi, a je tudi eden tistih, ki z (zunanjim) videzom veliko obljublja, daje pa manj. In odgovor je neposredno povezan z razliko v ceni glede na primerljive, a dražje

### KOLIKO STANE V EUR

**DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:**

Paket ECO Isg	350
Parkirna tipala zadaj	260

testnem avtomobilu) se je stabilizacijski ESP kar (pre)pogosto vklapljal ... Res pa je tudi nekaj drugega: da vse naštete pomanjkljivosti ne segajo cele avtomobilske generacije v preteklost, kar v preprostem jeziku pomeni, da jih je mogoče z nekaj privajanja povsem normalno preživeti. Zato je, gledano z nekaj razdalje, Venga povsem korekten avtomobil in v nekaterih značilnostih tudi precej več kot to. Tisti 'pridi!' se zdi povsem razumen vzklík. ⏩

### TABELA KONKURENCE

MODEL	Kia Venga 1.4 CVVT (66 kW) Cool	Nissan Note 1.4 16V (65 kW) Visia	Honda Jazz 1.4 Comfort	Opel Meriva 1.4 ECOTEC (74 kW) Selection
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
globna prostornina (cm³)	1.396	1.386	1.339	1.398
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 6.000	65/88 pri 5.200	73/99 pri 6.000	74/100 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	137 pri 4.000	128 pri 3.200	127 pri 4.800	130 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.068 × 1.765 × 1.600	4.083 × 1.691 × 1.550	3.900 × 1.695 × 1.525	4.288 × 1.812 × 1.615
največja hitrost (km/h)	168	165	182	177
pospešek 0-100 km/h (s)	12,8	13,1	11,4	13,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,5/5,5/6,2	7,9/5,3/6,3	6,5/4,7/5,4	7,9/5,1/6,1
izpusti CO <sub>2</sub> (g/km)	147	150	128	144
cena osnovnega modela (evri)	13.590	10.990	13.290	13.990

### TEHNIČNI PODATKI

**CENA:** (KMAG, d. d.)  
**1.4 CVVT (63 kW) Cool:** 13.590 EUR  
**1.4 CVVT (63 kW) Cup:** 13.990 EUR  
**Testno vozilo:** 14.600 EUR

**Moč:** 66 kW (90 KM)  
**Pospešek:** 13,3 s  
**Največja hitrost:** 168 km/h  
**Povpr. poraba:** 12,3 l/100 km

**Garancija:**  
 7 let ali 150.000 km splošne garancije (prva 3 leta brez omejitve prevoženih kilometrov), 3 leta garancije na lak, 10 let garancije za prerjavenje.

**Predvideni redni servisi:**  
 Servisni interval na 15.000 km ali eno leto.

**STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):**

redni servisi, delo, material:	1.194	obvezno zavarovanje [2]:	2.130
gorivo	15.227	kasko zavarovanje [2]:	2.425
gume [1]:	1.618		
izguba vrednosti po 5 letih:	6.318	<b>Skupaj:</b>	28.912
		<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,29 EUR/km

(1) – upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
 (2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

### NAŠE MERITVE

T = 1°C / p = 991 mbar / rel. vl. = 55 % / Gume: Nexen Eurowin 550 205/55/R 16 T / Stanje kilometrskega številca: 15.319 km

**Vozne lastnosti**

0-100 km/h:	13,3 s
402 m z mesta:	18,5 s (119 km/h)

**Prožnost**

50-90 km/h (V/V):	12,9 s
80-120 km/h (V/V):	20,1 s

**Največja hitrost** 168 km/h (V. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km

najmanjše povprečje	9,2
največje povprečje	14,5
skupno testno povprečje	12,3

**Trušč v notranjosti** dB

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	56	55	55
90 km/h	64	60	59
130 km/h	68	68	66
Prosti tek	39		

**Zavorna pot** m

od 130 km/h:	72,6
od 100 km/h:	42,3

(AM meja 40 m)

### DIAGRAM MENJALNIKA:

### DIAGRAM MOTORJA:

### Mere:

širina vozila: 1.765 mm

910-980 mm (wheelbase), 940 mm (overall length), 1.550 mm (ground clearance), 1.600 mm (height), 2.615 mm (front wheelbase), 4.068 mm (overall wheelbase).

### Zunanje mere:

 širina vozila 1.765 mm – kolotek spredaj 1.541 mm – zadaj 1.545 mm – rajdni krog 10,4 m.  
**Notranje mere:** širina spredaj 1.490 mm, zadaj 1.480 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 48 l.

### Zunanjost (15)

 12 Korejsko brezhibna izdelava in svež, dopadljiv videz.  
**Notranjost (125)** 87 Veliko opreme in več kot dostojen prednji del, zadaj neudobna klop, a spet zelo dobra prilagodljivost prtljažnika.  
**Motor, pogon, podvozje (65)** 48 Zelo živahen motor in zelo dober menjalnik, na drugi strani pa glasno in neudobno podvozje na krajših jamah ali grbinah.  
**Vozne lastnosti (70)** 55 V vsem dobro povprečje, v ničemer ne izstopa.  
**Zmogljivosti (35)** 22 Pod 100 kilometri na uro precej uren, nad to hitrostjo se motor upeha – premalo navora.  
**Varnost (45)** 39 Dobra založenost z varnostno opremo, tudi dobri brisalniki in vidljivost okrog avtomobila.  
**Gospodarnost (65)** 41 Neskromen pri porabi in nekoliko zavajajoča garancija.  
**Skupaj** 304 Ocena morda tega ne pokaže, a je z uporabniškega zornega kota Venga zelo dober avtomobil, pri katerem tudi mehanika ni (več) drugorzredna, kot bi morda še nekateri pričakovali od 'korejcev'. Pa še cedna je.

### UZITEK V VOŽNJI:

Vse deluje bolj ali manj brezhibno, le kakega posebnega užitka v vožnji ni. A tudi še daleč od trpljenja.

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomik šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljen volanski obroč – po višini nastavljen voznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik.