



Zanjo

Že prvi kilometri so potrdili, da bi bila Kia Venga prava zanjo.

► Ni bilo potrebno veliko časa in truda, da sem izbrskal rdečo nit za ta članek. Že prvi vtis, ko sem zagrabil športen volanski obroč (s prav neverjetno skromno varnostno blazino in z nemotečimi 10 gumbi!) ter s prestavno ročico zaposlil zobnike, je bil: kako mehko deluje! Seveda ne govorimo samo o dejstvu, da pri novem avtomobilu mehanika še ni utrujena, zato vse deluje, hja, kot namazano, ampak o dejanski mehki upravljanja. Zato bi bila Kia Venga pravi avtomobil zanjo, ki z nežnimi rokami popoldne raje boža hišnega ljubljence, kot se razgibava z boksarsko vrečo. Mlada, nežna, neobremenjena z avtomobilsko znamko, mogoče že z otrokom? Ta bo prava. Če nadaljujemo

klišejsko razmišljanje, bi glede na opremo testnega avtomobila (in s tem višjo ceno) lahko bila tudi očkova punčka.

Pa pustimo zdaj punce pri miru, čeprav so za moške po avtomobilih druga najpomembnejša tema pogovorov, mogoče celo prva (nogomet sem nalašč izpustil). Venga je po zasnovi majhen enoprostor, ki se dobro počuti tako v mestih (odlična preglednost zaradi visokega položaja, velikih steklenih površin in predvidljivih zunanjih oblik) kot na avtocesti (močan motor in šeststopenjski menjalnik). Podvozje pusti kakšen dvom: na ovinkih se nagiba, zato bi pričakovali precej udobja, vendar se na kratkih grbinah izkaže kot pretogo. Pri vožnji po luknjah

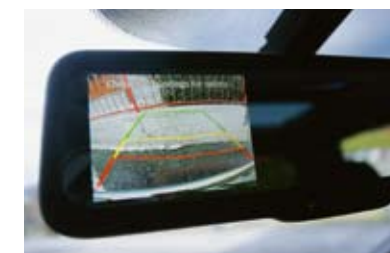
pade na izpitu tudi zvočna izoliranost, saj se kakšen decibel preveč pretihotapi izpod gum v potniško kabino. Sicer nič kritičnega, vendar bi lahko bilo bolje. Pri opremi testnega avtomobila pa smo dvignili palec: kamera na zadku, panoramski strešni okni in usnjena notranjost Vengo postavljajo po občutku kakšen razred višje, kot sicer po velikosti spada. Pametni ključ, tempomat z omejevalnikom hitrosti, sistem za prostoročno telefoniranje in še kaj dajejo nadvse prijeten občutek, da je avtomobil narejen samo zate. Zato zlahka zatrdim: lepo se je razvajati – tudi v Vengi. Še posebno je lepo začutiti sunek, ko turbopuhalo zaduha s polnimi pljuči in Vengo dobesedno izstrelji novim dogodi-

Glede na opremo testnega avtomobil bi lahko bila tudi očkova punčka.

nesljivim podvozjem dobro sodeluje, vendar bi vseeno raje imeli kakšen Nm več v spodnjih vrtljajih – četudi na račun skromnejšega pospeška v višjih. Do 1.600 vrtljajev je motorček bolj slabokrven, nato pa zaradi pomoči turbopuhala s prilagodljivo geometrijo postane kar naenkrat športnik. Prepad iz enega v drugo stanje vsekakor ni v korist uglajenosti.

Imate otroka, mogoče celo voziček? V Vengi ni težav, saj pritrdišča Isofix in šest varnostnih blazin zagotavljajo varnost, vzdolžno pomična zadnja klop (13 centimetrov) in prtljažnik v dveh nadstropjih pa prilagodljivost. Pa že osnovni prtljažnik ni najmanjši, izdatnejša višina avtomobila pa dodatno prispeva k večji uporabnosti. Družine še predobro vedo, o čem govorim, saj prtljaga prepogosto zavzame še prostor nad rolojem.

Ali je Venga res samo zanjo? Odgovor je seveda nikalen, mogoče le kakšnega alfa samca ne iščite v njem. Zgolj za družine? Še manj. Toda če smo že začeli s klišaji, pa še končajmo z njimi. Išče se premožnejša mladenka manjše postave, ki se ne boji prehitelvalnega pasu, se rada razvaja in hkrati ne potrebuje pozornosti na cesti. Takšna bi bila idealna. ◀◀



KIA Venga 1.6 CRDi WGT (94 kW) Motion

Cena osnovnega modela: 19.390 EUR
Cena testnega vozila: 19.790 EUR

NAŠE MERITVE
T = 0 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 43 % / stanje kilometrskega števca: 1.550 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 11,2 s
402 m z mesta: 18,0 s (126 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 9,4 s / 14,6 s
80–120 km/h (V./VI.): 12,2 s / 16,1 s

NAJVEČJA HITROST
185 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
40,5 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 5,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.582 cm³ – največja moč 94 kW (128 KM) pri 4.000/min – največji navor 260 Nm pri 1.900–2.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-32 M+S).
Masi: prazno vozilo 1.281 kg – dovoljena skupna masa 1.810 kg.
Mere: dolžina 4.086 mm – širina 1.765 mm – višina 1.600 mm – medosna razdalja 2.615 mm – prtljažnik 314–1.253 l – posoda za gorivo 48 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 185 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,1 s – poraba goriva (ECE) 5,8/4,4/4,9 l/100 km, izpust CO₂ 129 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ mehka upravljanja
▲ oprema
▲ videz
▲ povečljiv prtljažnik
▼ preveč posreden servovolan
▼ previsok vozniki sedež
▼ cena

Končna ocena

Nekaj malenkosti zmoti (volan, podvozje, motor do 1.600 vrtljajev), toda še več navduši. Vsekakor avtomobil, o katerem je vredno razmisliti.