



KIA Venga 1.6 CRDi ISG Spirit (DPF)

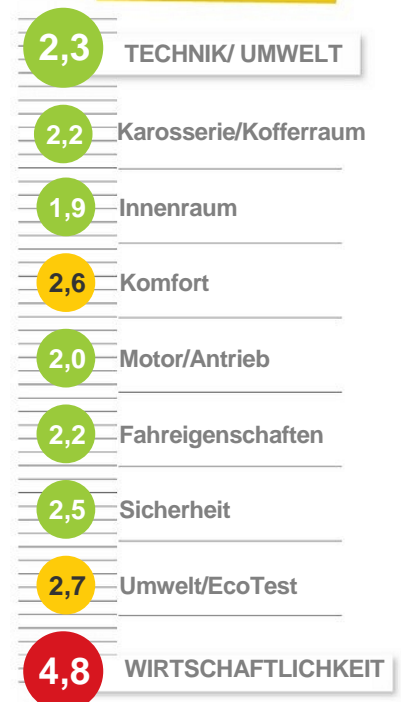
Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (94 kW / 128 PS)

Der Kia Venga bietet die Vorteile einer Großraumlimousine bei kompakten Maßen. Das Design ist gelungen, er sieht modern aus und zeigt sich gut verarbeitet. Im Innenraum findet man ein aufgeräumtes und funktionell gestaltetes Cockpit vor. Vorne wie hinten überzeugt das Fahrzeug durch großzügige Platzverhältnisse, ohne dass der Kofferraum darunter leiden müsste. Mit dem drehmomentstarken Dieselmotor lassen sich flotte Fahrleistungen erzielen, nur die Dosierung des Gaspedals lässt aufgrund des Kick-Down-Schalters zu wünschen übrig. Mit der aufpreispflichtigen Start-Stopp-Automatik ISG erreicht der Venga beim EcoTest einen Durchschnittsverbrauch von 4,9 l/100 km, das geht in Ordnung. Dank ESP und sechs Airbags gibt sich der Koreaner auch bei der Sicherheit keine Blöße, eine hohe Fahrstabilität und ein gutmütiges Kurvenverhalten runden das positive Gesamtbild ab. Mit einem Preis von ca. 20.000 Euro ist der Venga kein Schnäppchen, bietet aber ein für das Geld angemessenes Gesamtpaket. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Ford Fusion, Lancia Musa, Opel Meriva, Renault Modus

- +** bequemer Ein- und Ausstieg, großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften
- Start-Stopp nur gegen Aufpreis, schlecht dosierbares Gaspedal, großer Wendekreis



ADAC-URTEIL



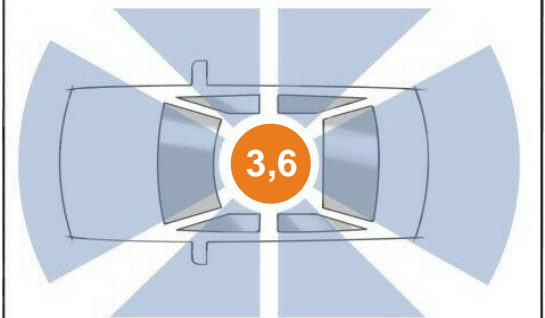
⊕ Der Kia Venga zeigt sich im Innenraum gut verarbeitet. Der Aufwärtstrend der Marke Kia bei Materialqualität und Verarbeitung wird auch im Venga sichtbar. Die ausgewählten Materialien fühlen sich hochwertig an, zeigen sich aber teilweise kratzempfindlich. Bei der Verarbeitung der Karosserie sind noch leichte Schwächen vorhanden. So sind die Fensterrahmen mehrteilig, die Schweißnähte sind deutlich sichtbar, auch die Spaltmaße verlaufen nicht immer gleichmäßig. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt, es fehlt aber einer Schwellerschutz, welcher den Lack vor Beschädigungen schützt. Auf dem Dach sind durchschnittliche 70 kg Dachlast erlaubt. Ein Notrad unter dem Kofferraumboden ist serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung fällt mit 470 kg großzügig aus.

⊖ Der Motorraum ist kaum gegen eintretenden Schmutz geschützt. Sowohl von unten als auch von oben verschmutzen die Bauteile enorm. Weder an den Türen noch an den Stoßfängern findet man Schutzleisten, welche vor kleinen Remplern schützen würden. Der Tankdeckel ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen - es findet sich aber ein gut erreichbarer Hebel im Fußraum neben dem Fahrersitz.

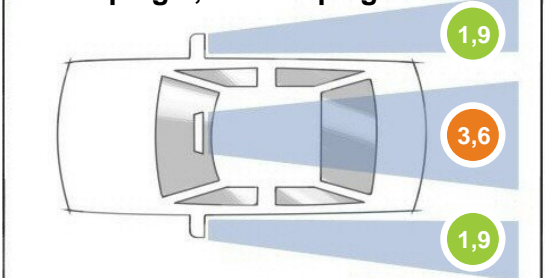
Das Fahrzeug zeigt eine recht gute Übersichtlichkeit, nach hinten kann das Fahrzeugende aufgrund der steil abfallenden Heckklappe gut abgeschätzt werden, nach vorne ist die Übersichtlichkeit noch zufriedenstellend. Bei der Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug allenfalls zufriedenstellend ab. Die sehr breiten hinteren Säulen schränken die Sicht stark ein, da hilft auch nicht dass zusätzliche kleine Fenster, welches zu hoch angebracht ist. Auch die Sicht im Innenspiegel ist nur durchschnittlich. Einparksensoren hinten sind beim Spirit serienmäßig, gegen Aufpreis (Sicht-Paket) kann zudem eine Rückfahrkamera geordert werden, welche den rückwärtigen Raum im Innenspiegel einblendet. Leider gibt es für vorne keine Einparksensoren. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn bei Nacht zufriedenstellend aus, leider sind weder Xenonlicht, noch Abbiege- oder Kurvenlicht lieferbar.

⊕ Die beheiz- und elektrisch anklappbaren Außenspiegel sind groß dimensioniert, leider fehlt auf beiden Seiten ein asphärischer Bereich, welcher Fahrzeuge im toten Winkel besser erkennbar machen würde. Ein automatisch abblendender Innenspiegel (abschaltbar) ist gegen Aufpreis erhältlich (Sicht-Paket).

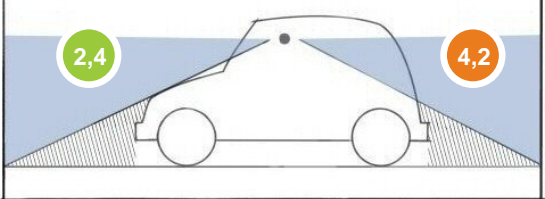
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz eines kleinen, zusätzlichen Fensters ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

2,4

Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne sorgen die gute Schweller- und Sitzhöhe für bequemes Ein- und Aussteigen, lediglich der recht geringe Abstand zwischen Sitzfläche und Türoberkante sorgt dafür, dass große Personen leicht den Kopf einziehen müssen. Auch hinten fällt der Zustieg komfortabel aus, da die Türen hoch sind und weit öffnen. Mit der Fernbedienung lässt sich auch nur die Heckklappe öffnen, die Tasten sind aber nicht verwechslungssicher, da sie gleichförmig sind. Die kräftigen Türaufhalter können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

0,7

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Kia Venga fällt sehr großzügig aus. Das Kofferraumvolumen beträgt 390 l (gemessen bis Hutablage, variabler Kofferraumboden unten), klappt man die Rücksitze um, erweitert sich das Volumen auf 835 l (gemessen bis Fensterunterkante). Dank der hohen Karosseriebauform lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen.



Mit 390 l Kofferraumvolumen spielt der Venga in der Kleinwagenklasse ganz vorn mit.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante fällt mit rund 70 cm etwas zu hoch aus. Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.

⊕ Innen stört dagegen dank variablem Ladeboden keine Bordwand (Ladeboden ganz oben), liegt der Ladeboden unten muss eine knapp 18 cm hohe Bordwand überwunden werden. Die Heckklappe lässt sich einfach und mit wenig Kraftaufwand öffnen und schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden Personen bis über 1,90 m Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Das Kofferraumformat und die Größe der Ladeöffnung sind praxisgerecht gestaltet. Die Zugänglichkeit ist gut.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei mit kaum Kraftaufwand, die Gurte können seitlich fixiert werden, wodurch sie beim Klappen der Lehne nicht stören. Unter dem Kofferraumboden findet sich eine Wanne, welche mit kleinen Staufächern bestückt ist, insgesamt passen rund 20 l in die Fächer. Leider fehlen kleine Ablagen an den Seitenwänden oder ein Gepäcknetz.

1,9

INNENRAUM

1,8

Bedienung

- +** Die Bedienung des Kia Venga fällt schon nach kurzer Eingewöhnungszeit recht leicht, da die Schalter sinnvoll positioniert und die einzelnen Bedienfelder gut voneinander getrennt sind. Das in Höhe und Weite einstellbare Lenkrad, die gut angeordneten Pedale und der gut erreichbare Schalthebel sorgen für entspanntes fahren. Das Radio ist optimal positioniert und gut erreichbar. Die Tasten sinnvoll und logisch angeordnet, zudem lässt sich das Radio auch über Lenkradtasten einstellen. Auch die Elemente die Klimaautomatik sind gut erreichbar, die kreisförmige Anordnung der Drehregler und Schalter erfordern aber etwas Gewöhnung. Die Lautsprecher der serienmäßigen Audioanlage vermitteln einen recht guten Klang, ein Navigationssystem ist vorerst nicht lieferbar. Alle Fensterheber funktionieren auch bei ausgeschalteter Zündung (bis zum Öffnen einer Türe), allerdings besitzt nur das Fahrerfenster eine Antippautomatik. Die Instrumente sind groß und kontrastreich (auch bei ausgeschaltetem Licht), sie sind sehr gut ablesbar. Es findet sich auch ein Antippblinker (einmal tippen, dreimal blinken), die Rasterung ist aber etwas schwach geraten, wodurch auch gerne mal der Blinker dauerhaft aktiviert wird, obwohl man nur tippen wollte. Es finden sich sowohl vorne wie hinten eine Reihe an praktischen Ablagen (auch Flaschenhalter), das Handschuhfach ist groß, klimatisiert und beleuchtet. Die Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord und erleichtert das Anfahren am Berg.
- Es sind nicht alle Schalter optimal beleuchtet (Fensterheber und einige Schalter in der Mittelkonsole). Eine Kühlmitteltemperaturanzeige hat sich Kia komplett gespart. Hinten hängen die Gurtschlösser an losen Bändern, wodurch das Anschnallen erschwert wird, der Mittelgurt muss umständlich eingesteckt werden, da er bei Nichtgebrauch am Dachhimmel hängt. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Die Umluftfunktion besitzt keine automatische Abschaltung, wodurch vorzeitige Ermüdung des Fahrers aufgrund von Sauerstoffmangel droht, falls dieser vergisst die Umluftfunktion abzuschalten.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innenraums geben kaum Anlass zu Kritik.

1,7

Raumangebot vorne*

- +** Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für weitaus größere Personen (ohne Panoramaglasdach bis 2,10 m). Dank der großzügigen Innenbreite und des hohen Daches fällt auch das subjektive Raumgefühl großzügig aus.

2,3

Raumangebot hinten*

- +** Selbst hinten finden Personen bis kapp 1,90 m genügend Platz vor. Die Beinfreiheit ist bei zurückgeschobener Rückbank großzügig (bis knapp 1,93 m, Vordersitze auch 1,85 m große Personen eingestellt). Leider eignet sich der Mittelsitz nur als Notsitz, da drei Personen nebeneinander trotz der guten Innenbreite beengt sitzen. Auch hinten fällt das Raumgefühl gut aus.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Dank verschiebbarer Rücksitzbank zeigt der Venga eine zufriedenstellende Innenraumvariabilität.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist Kia gut gelungen, tendenziell würde man sich in dieser Fahrzeugklasse aber ein etwas weicher ansprechendes Fahrwerk wünschen. Lange Bodenwellen werden gut und ohne merkliches Nachschwingen der Karosserie abgefedert. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen auf der Autobahn dringen etwas stärker, aber nicht unangenehm zu den Insassen durch. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind durchschnittlich ausgeprägt. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich der Federungskomfort kaum.

2,3 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar (nicht in der Neigung) und lässt sich damit gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Vordersitze sind ausgewogen gefedert und bieten dank hoher Lehnen gute Rückenunterstützung. Eine Lordosenstütze ist zwar nicht lieferbar, wird aber auch nicht zwingend benötigt. Auch die Sitzflächen sind gut konturiert und sorgen für feste Schenkelunterstützung. Das linke Bein kann gut abgestützt werden. Der Seitenhalt ist nur zufriedenstellend. Hinten sitzt man ebenfalls recht komfortabel mit guter Oberschenkelunterstützung. Nur der Seitenhalt der kaum ausgeformten Sitzlehnen lässt zu wünschen übrig. Dank der neigungseinstellbaren Rücksitzlehnen findet man schnell eine bequeme Sitzposition.

⊖ Der Beifahrersitz ist weder Höhen- noch Neigungseinstellbar.

2,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt noch recht gering aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 70 dB. Sowohl die Windgeräusche als auch der Motor halten sich angenehm zurück. Auch bei höherer Geschwindigkeit wird der Motor nicht unangenehm laut, nur die Windgeräusche steigen dann etwas an.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 C° in der ADAC-Klimakammer) Das Ansprechen der Heizung vorne ist akzeptabel, hinten dauert es etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten nur ausreichend. Die Temperaturverteilung der serienmäßigen Klimaautomatik lässt feindosieren, allerdings nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen. Die Luftmengenverteilung kann zwar ebenfalls nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen eingestellt werden, die einzelnen Bereiche können aber getrennt angewählt werden.

⊕ In der Ausstattungsvariante Spirit ist für die vorderen Sitze serienmäßig eine Sitzheizung verbaut. Allerdings besitzt diese nur eine Stufe (an oder aus), die Temperatur kann dadurch nicht optimal angepasst werden.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,6 l Dieselmotor mit 128 PS sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für eine gute Elastizität. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden, da der Motor auch bei höheren Drehzahlen nicht schlapp macht.

⊖ Störend wirkt sich der Kickdownschalter aus. Den dadurch kann speziell bei Geschwindigkeiten über 130 km/h die Geschwindigkeit sehr schlecht dosiert werden. Ohne betätigen des Kickdown liegen lediglich ca. 75% (ca. 100 PS) der Leistung an. Das hat zur Folge, dass die Geschwindigkeiten welche einen Leistungsbereich zwischen 100 PS und 128 PS benötigen nicht konstant gehalten werden können, sondern immer der Kickdownschalter betätigt und dann wieder losgelassen werden muss.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dieselmotors zeigt sich ruhig und unauffällig. Vibrationen oder störende Brummfrequenzen sind kaum vorhanden. Erst bei höheren Drehzahlen nehmen die Vibrationen leicht zu.

2,4 Schaltung

⊕ Die Schaltung zeigt sich recht präzise, nur gelegentlich haken die Gänge leicht. Auch schnelle Schaltvorgänge lassen sich recht zielgenau tätigen. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Den Rückwärtsgang kann man mit wenig Kraftaufwand aber nicht immer ganz geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen. Die aufpreispflichtige Start-Stopp-Automatik (ISG) arbeitet recht gut, der Motor springt beim Betätigen des Kupplungspedals sofort wieder an. Ärgerlich ist, dass das System bei auffällig vielen Situationen nicht funktioniert. So arbeitet das System nur in einem Temperaturfenster zwischen 2 C° und 35 C° , zudem muss einmal die Fahrgeschwindigkeit über 10 km/h betragen haben. Andere Hersteller haben hier eine besser funktionierende Start-Stopp-Automatik.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10 C° auf $+22\text{ C}^\circ$

1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen sehr gut zum Motor. Es steht immer die richtige Gangstufe parat. Dank des im Kia Venga verbauten Sechs-Gang-Getriebes sind auch bei Autobahnfahrt genügend Drehzahlreserven vorhanden, bei Richtgeschwindigkeit (130 km/h) bewegen sich die Drehzahlen auf angenehm niedrigem Niveau.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Kia Venga zeigt eine gute Fahrstabilität und reagiert auch bei heftigen kurzen Lenkimpulsen unkritisch. Nur bei sehr unebenen Fahrbahnen neigt das Fahrzeug zum Springen. Spurrillen bereitem dem Kia dagegen keine Probleme. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt der Venga ein sehr stabiles Verhalten. Beim Gegenlenken ist nur leichtes Untersteuern vorhanden, was sich aber dank effektiven ESP-Eingriffen nie kritisch auswirkt. Schleuder- oder Kipptendenz ist nie vorhanden. Die elektronische Traktionskontrolle sorgt auch bei niedrigem Gripniveau für gutes Vorankommen.

2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Fahrzeug zeigt ein gutmütiges Kurvenverhalten. Bei schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht und wird dann rechtzeitig von der elektronischen Stabilitätskontrolle eingebremst. Lastwechselreaktionen sind minimal vorhanden, werden aber nie kritisch. Bei beladenem Zustand nimmt das Untersteuern leicht zu.

2,5 Lenkung*

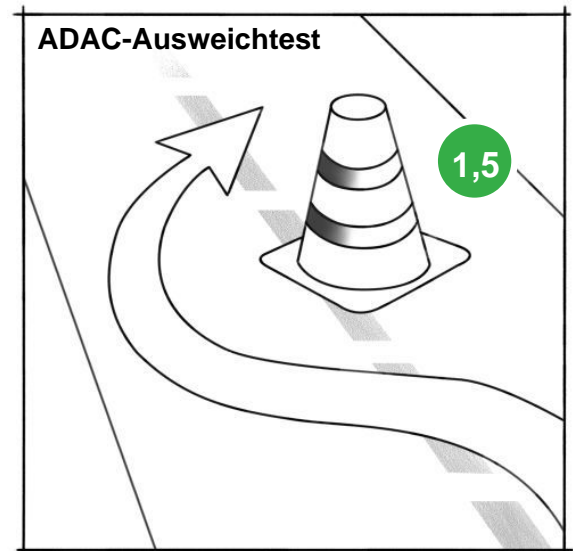
⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, ohne dass sie bei hohen Geschwindigkeiten nervös wirken würde. Die Zielgenauigkeit und das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten zeigt sich die Lenkung leichtgängig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht groß aus.

2,6 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 38 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 205/55R16H Continental Premium Contact 2 91H). Das ist ein guter bis durchschnittlicher Wert. Die Bremse zeigt sich sehr standfest und frei von Fading.

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,5

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem Bremsassistenten und einer elektronischen Stabilitätskontrolle ausgestattet.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crash-Ergebnis laut EuroNCAP liegt noch nicht vor.

- + Der Kia Venga ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die aktiven Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für Personen bis 1,95 m. Sie bewegen sich bei einem Heckaufprall automatisch näher zum Kopf und können dadurch optimal wirken. Anschnallerinnerer gibt es sowohl für den Fahrer- als auch für den Beifahrer, allerdings nicht für die hinteren Passagiere. An den stabilen Bügeltürgriffen kann bei einem Unfall hohe Zugkraft aufgebracht werden.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,70 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf zu groß.

2,6

Kindersicherheit

- + Dank Isofix und Ankerhaken auf den äußeren hinteren Rücksitzen lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Aber auch mit den normalen Gurten können Kindersitze auf den äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz lagestabil befestigt werden. Nur die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser erschweren das Angurten etwas. Die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, zudem würden ohnehin nicht drei Sitze nebeneinander passen. An den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz, es wirken hier Schließkräfte von über 250 N.

3,5

Fußgängerschutz

Ein EuroNCAP-Ergebnis liegt nicht vor. Da sich direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile befinden, sollte das Risiko bei einem Fußgängerunfall moderat sein. Eine erhöhte Verletzungsgefahr für Fußgänger besteht allerdings an den frei liegenden Wischerachsen und den aggressiv gestalteten A-Säulen.

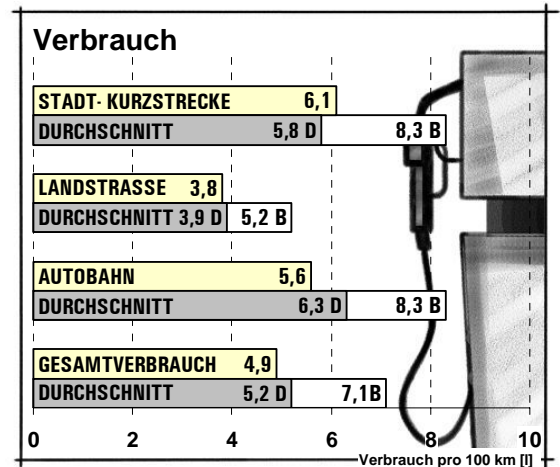
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Der Kia Venga 1,6 CRDI mit der aufpreispflichtigen Start-Stopp-Automatik erreicht beim ADAC-EcoTest mit einem CO₂-Ausstoß von 129 g/km 27 Punkte in diesem Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 4,9 auf 100 km. Innerorts verbraucht er 6,1 l/100 km, außerorts sparsame 3,8 l/100 km und auf der Autobahn 5,6 l/100 km.

2,0 Schadstoffe

+ Dank des serienmäßigen Dieselpartikelfilters erreicht das Fahrzeug 40 von 50 Punkten beim ADAC-EcoTest. Gesamt erhält der Kia Venga mit 67 Punkten drei von fünf möglichen Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten halten sich dank akzeptablem Verbrauch an günstigerem Dieselmotorkraftstoff auf niedrigem Niveau.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,8 Wertstabilität*

+ Der Restwertverlauf des Kia Venga sollte sich noch im durchschnittlichen Bereich bewegen, da das Fahrzeug ganz neu auf dem Markt ist und während des 4-jährigen Berechnungszeitraum kein Modellwechsel zu erwarten ist.

5,0 Kosten für Anschaffung*

- Die hier getestete Variante ist nicht ganz billig. Der Kia Venga 1,6 CRDi Spirit ist ab 19.775 Euro zu haben, dazu gesellen sich noch 300 Euro für die leider aufpreispflichtige Start-Stopp-Automatik ISG. Insgesamt zeigt er sich gut ausgestattet, was den hohen Anschaffungspreis etwas relativiert.

5,5

Fixkosten*

– Hohe Steuern für den Dieselmotor und durchweg ungünstige Versicherungsklassen sorgen für sehr hohe Fixkosten.

5,2

Monatliche Gesamtkosten*

– Der hohe Anschaffungspreis und die Fixkosten lassen den Venga auch bei den absoluten monatlichen Kosten schlecht aussehen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.4 CRDi	1.6 CRDi
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1396	4/1582
Leistung [kW(PS)]	66(90)	92(125)	66(90)	94(128)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	137/4000	156/4200	220/1750	260/1900
0-100 km/h[s]	12,8	10,9	14,5	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	182	167	182
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	7,2 S	5,1 D	5,3 D
CO2 [g/km]	147	155	124	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/19	16/20/19	18/20/19	18/21/19
Steuer pro Jahr [Euro]	82	102	141	170
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	436	486	440	480
Preis [Euro]	13.990	16.495	15.750	18.270

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1582 ccm
Leistung	94 kW (128 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 3,8/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 129g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4068/1765/1600 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	975 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	254 Euro
Monatliche Gesamtkosten	497 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/19
Grundpreis	20.075 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



KIA Venga 1.6 CRDi ISG Spirit (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	Serie
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (Sicht-Paket)	610 Euro°
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System (ISG)	300 Euro°
Tempomat (Sicht-Paket)	610 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(Sicht-Paket)	610 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell- und anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	410 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	0,7	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,3	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,3
Komfort	2,6	Schadstoffe	2,0
Federung	2,6		
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,0		
Motor/Antrieb	2,0		
Fahrleistungen*	1,7		
Laufkultur	2,3		
Schaltung	2,4		
Getriebeabstufung	1,3		

WIRTSCHAFTLICHKEIT **4,8**

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,8
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,2

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest