



KIA Venga 1.6 ISG Spirit

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (92 kW / 125 PS)

Seit Februar 2010 ist der KIA Venga in Deutschland erhältlich. Er wird mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotorisierungen verkauft, die jeweils 1,4 und 1,6 Liter Hubraum haben. Die Leistungen liegen zwischen 90 und 128 PS und erfüllen alle die Euro 5-Norm. Für alle Motoren ist gegen Aufpreis das Start-Stopp-System ISG erhältlich. Es gibt vier Ausstattungsvarianten: Attract, Vision, Spirit und Mind. In der getesteten Spirit-Ausstattung ist der Venga bereits ziemlich vollständig ausgestattet. Wer allerdings denkt, dass er mit dem kleinen Koreaner ein günstiges Auto erwerben kann, der ist auf dem Holzweg. Schon der Grundpreis von 18.165 € (KIA Venga 1.6 CVVT Spirit) ist in seiner Klasse sehr hoch angesiedelt. Aber auch die laufenden Kosten für die Kfz-Versicherung, Werkstatt und Reifen und den Kraftstoff machen Venga fahren zu einem teuren Vergnügen. Der Kia Venga ist ein praktischer Allrounder, aber nicht günstig.

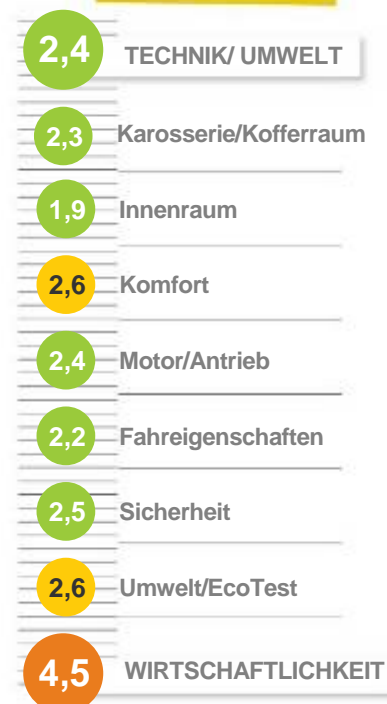
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u. a.: Ford Fusion, Lancia Musa, Opel Meriva, Renault Modus

+ großer, praktischer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot, sichere Fahreigenschaften, sauberes Abgas

- Start-Stopp nur gegen Aufpreis, großer Wendekreis, hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Bei der Verarbeitung der Karosserie sind noch leichte Schwächen vorhanden. So sind die Schweißnähte deutlich sichtbar und die Spaltmaße verlaufen nicht immer gleichmäßig. Die Passgenauigkeit der Stoßfänger ist mäßig. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt, es fehlt aber ein 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.

⊕ Der Kia Venga zeigt sich im Innenraum gut verarbeitet. Der Aufwärtstrend der Marke Kia bei Materialqualität und Verarbeitung wird auch im Venga sichtbar. Die maximale Zuladung fällt mit 470 kg großzügig aus.

⊖ Die ausgewählten Materialien zeigen sich teilweise kratzempfindlich. Der Motorraum ist kaum gegen eintretenden Schmutz geschützt, von unten ist er komplett offen, was auch zu unnötigen Luftverwirbelungen führt. 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.

Sicht

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. Einparkensoren hinten sind beim Spirit serienmäßig, gegen Aufpreis (Sicht-Paket) kann zudem eine Rückfahrkamera geordert werden, welche den rückwärtigen Raum im Innenspiegel einblendet (im Testwagen verbaut). Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn bei Nacht zufriedenstellend aus.

⊕ 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).

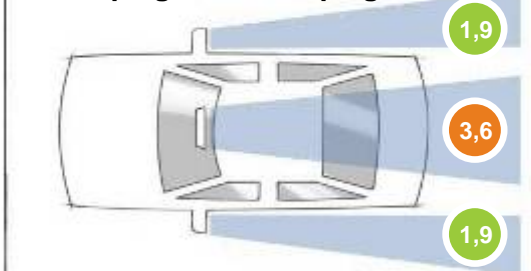


Trotz eines kleinen, zusätzlichen Fensters ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

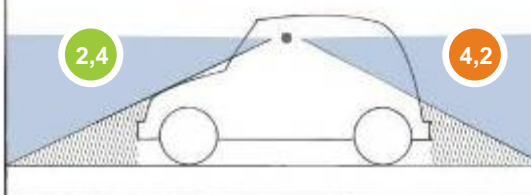
Rundumsicht



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.

– Für vorne sind keine Parksensoren erhältlich. Es sind weder Xenonlicht, noch Abbiege- oder Kurvenlicht lieferbar.

2,5 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 den Kopf einziehen müssen. Auch hinten fällt der Zustieg komfortabel aus, da die Türen hoch sind und weit öffnen. Mit der Fernbedienung lässt sich die Heckklappe auch separat öffnen, die Tasten sind aber nicht verwechslungssicher, da sie gleichförmig sind. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Insassen, außer für den Fahrer. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch 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 anzustoßen. Das Kofferraumformat und die Größe der Ladeöffnung sind praxisiert gestaltet. Die Zugänglichkeit ist gut.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei mit geringem 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

1,9

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 (bei zurückgeklappter Armlehne) 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. Die Menüführung über das kleine Display ist manchmal etwas irreführend. Auch die Elemente der 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, auch wenn die Maximalleistung der Anlage knapp bemessen ist. 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 Halter für kleine Flaschen), das Handschuhfach ist groß und beleuchtet. Die Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord.
- 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 um die Türgriffe zu erreichen. Die Umluftfunktion besitzt keine automatische Abschaltung, wodurch vorzeitige Ermüdung des Fahrers aufgrund von Sauerstoffmangel droht.



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 üppigen Innenbreite und des hohen Daches fällt 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 1,93 m - Vordersitze auf 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

2,7 Federung

Die Auslegung der Fahrwerksfedern tendiert klar in Richtung straff. Etwas mehr Federungskomfort wäre angebracht. 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 zu den Insassen durch. Eine ausgeprägte Stuckerneigung ist vorhanden. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind durchschnittlich ausgeprägt. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich der Federungskomfort kaum.

2,4 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, auch wenn die Lehnen nach oben etwas schmal werden. Die Sitzflächen sind gut konturiert und sorgen für feste Schenkelunterstützung. Das linke Bein kann in Ruheposition gut abgestellt 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.

3,4 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt durchschnittlich aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 72 dB (A). Die Pegel der Fahr- und Windgeräusche halten sich auf einem erträglichen Niveau.

⊖ Das Motorengeräusch nervt bei zügiger Fahrt durch das hohe Drehzahlniveau.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$ in der ADAC-Klimakammer) Für die Fondpassagiere ist die Heizleistung durchschnittlich. Nach 15 Minuten wird die Wohlfühltemperatur ($22\text{ }^{\circ}\text{C}$) erreicht. Die Temperaturverteilung der serienmäßigen Klimaautomatik lässt sich fein dosieren, allerdings nur für Fahrer- und Beifahrer gemeinsam.

Die Luftmengenverteilung kann zwar ebenfalls nur für Fahrer- und Beifahrer zusammen eingestellt werden, die einzelnen Bereiche können aber einzeln angewählt werden.

⊕ Auf den vorderen Plätzen ist die Heizleistung einwandfrei. Bereits nach 11 Minuten ist die Wohlfühltemperatur von $22\text{ }^{\circ}\text{C}$ erreicht. 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.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der simulierte Überholvorgang bei voller Beschleunigung wird zügig absolviert. Die Elastizitätswerte liegen im Klassendurchschnitt.

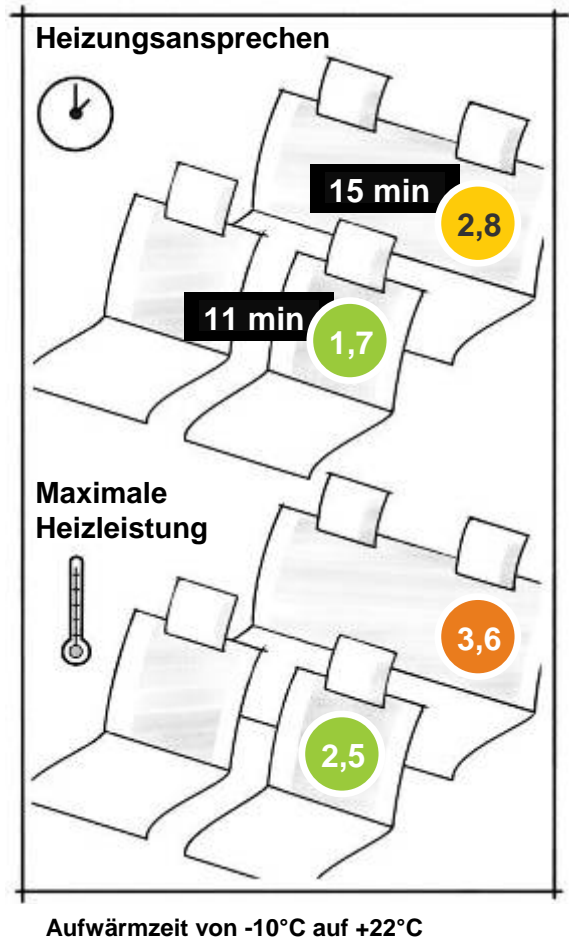
⊖ Störend wirkt sich die Kickdownstellung des Gaspedals aus. Sie ist beim Schaltgetriebe ohne Funktion und wird vom Fahrer unangenehm empfunden.

2,8 Laufkultur

Leichte Vibrationen sind im Innenraum wahrnehmbar, die den Fahrer aber nicht übermäßig belasten. Störender wird das penetrante Motordröhnen oberhalb 3500 1/min empfunden.

2,4 Schaltung

⊕ Die Schaltung ist präzise, nur gelegentlich haken die Gänge leicht. Gangwechsel funktionieren ohne großen Kraftaufwand und deswegen auch recht schnell. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesperrt und muss per Knopfdruck entriegelt werden. Beim Einlegen kratzt das Getriebe aber gerne. 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 $2\text{ }^{\circ}\text{C}$ und $35\text{ }^{\circ}\text{C}$, zudem muss einmal die Fahrgeschwindigkeit über 10 km/h betragen haben. Andere Hersteller haben hier eine besser funktionierende Start-Stopp-Automatik.



2,4

Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung sollte länger ausgelegt sein: Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit läuft der Motor im höchsten Gang bereits mit fast 4000 Touren. Dadurch wird unnötig Kraftstoff verschwendet und Lärm erzeugt.

⊕ Die Abstufungen der fünf Gänge passen gut zum Motor. Es steht immer die richtige Gangstufe parat.

2,2

FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

Fahrstabilität

⊕ Der Kia Venga zeigt eine gute Fahrstabilität und reagiert auch bei heftigen kurzen Lenkimpulsen unkritisch. Spurrillen bereitem ihm 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 nicht 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*

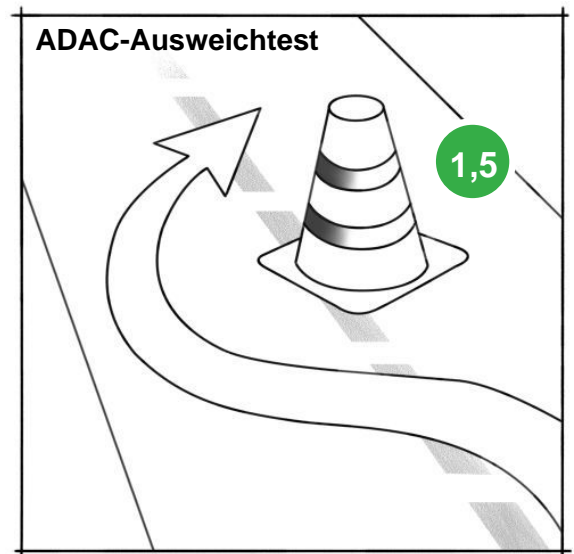
⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, ohne dass sie bei hohen Geschwindigkeiten nervös wirken würde. Die Zielgenauigkeit und das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven sind durchschnittlich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten zeigt sich die Lenkung leichtgängig.

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

2,4

Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 37 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, 205/55R16H Continental Premium Contact 2 91H). Das ist ein guter Wert. Die Bremse zeigt sich sehr standfest und frei von Fading. Das Ansprechen ist einwandfrei, die Dosierbarkeit durchschnittlich.



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

- + 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. Gurtwarner 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. Beim Euro NCAP-Crashtest erreicht er 28 von 36 Punkten beim Insassenschutz und somit insgesamt vier Sterne.
- 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

Beim Euro NCAP-Crashtest bekommt der KIA im Bereich Kindersicherheit 32 von 49 Punkten.

- + 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 fast 250 N.

2,5

Fußgängerschutz

- + Beim Euro NCAP-Crashtest erhält der Venga beim Fußgängerschutz 23 Punkte. Der Stoßfänger und der mittlere Teil der Motorhaube sind sauber entschärft. Nur an der Vorderkante, insbesondere den seitlichen Bereichen besteht noch Handlungsbedarf.

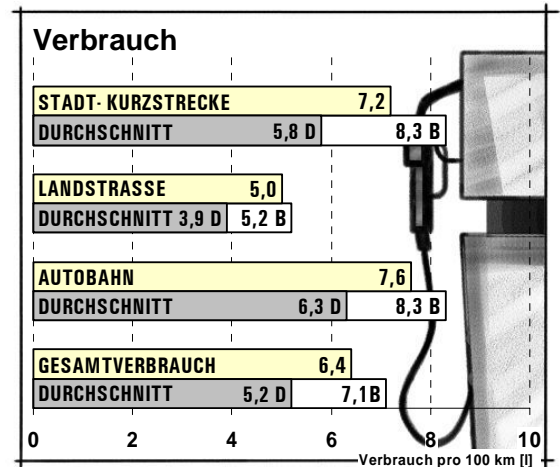
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der Kia Venga 1,6 CVVT mit der aufpreispflichtigen Start-Stopp-Automatik erreicht beim ADAC-EcoTest mit einem CO₂-Ausstoß von 144 g/km 22 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 6,4 Liter auf 100 km. Innerorts verbraucht er 7,2 l/100 km, außerorts 5,0 l/100 km und auf der Autobahn 7,6 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Der Benzinmotor des Kia stößt nur sehr wenige Schadstoffe aus. Dafür erhält er beim ADAC EcoTest 46 Punkte. Zusammen mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 68 Punkte, was ihm nur drei Sterne besichert.



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

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,4 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Der nur durchschnittliche Testverbrauch in Kombination mit teurem Superkraftstoff sorgt für hohe Betriebskosten.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

2,7 Wertstabilität*

Dem Venga wird ein nicht ganz so stabiler Restwertverlauf wie seinen europäischen Konkurrenten prognostiziert.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 18.165 € ist der Venga in seiner Klasse recht teuer. Aber die Aufpreisliste ist kurz. Selbst voll ausgestattet überschreitet er die 20.000 € nur knapp.

4,0

Fixkosten*

Auch die Fixkosten sind nicht günstig. Die Kfz-Steuer ist zwar mit 80 € pro Jahr noch erschwinglich, aber die Kfz-Versicherung (vor allem die Kaskoklassen) treibt die Kosten stark in die Höhe.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Günstig ist es nicht den KIA Venga 1.6 ISG Spirit zu fahren. In jeder Einzelwertung zählt er zu den teureren Fahrzeugen seiner Klasse. Auch der Wertverlust ist Bemerkenswert. Somit sind die monatlichen Gesamtkosten sehr hoch.

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]	442	492	445	485
Preis [Euro]	14.155	16.660	15.915	18.435

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1591 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	156 Nm
bei	4200 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-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	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 5,0/ 7,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / 144g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4068/1765/1600 mm
Leergewicht/Zuladung	1240 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	750 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	241 Euro
Monatliche Gesamtkosten	502 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/19
Grundpreis	18.465 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 ISG Spirit

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System (ISG)	300 Euro°
Rückfahrkamera (Sicht-Paket)	610 Euro°
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	Serie
Automatikgetriebe	940 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
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
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	1,8
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	0,7	Bremse	2,4
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	1,9	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	2,3	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,4
Federung	2,7		
Sitze	2,4		
Innengeräusch	3,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,5
Klimatisierung	2,4	Betriebskosten*	4,4
Motor/Antrieb	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Fahrleistungen*	2,2	Wertstabilität*	2,7
Laufkultur	2,8	Kosten für Anschaffung*	4,4
Schaltung	2,4	Fixkosten*	4,0
Getriebeabstufung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	5,0

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest