



KIA Venga 1.4 Edition 7

Fünftüriger Minivan der Kleinwagenklasse
(66 kW / 90 PS)

Eine modifizierte Frontpartie, eine Chromleiste am Heck und eine umgestaltete Mittelkonsole sind die auffälligsten Neuerungen am aufgefrischten Venga. In der getesteten Version sind für den Venga zwei Ottomotoren erhältlich, das Diesellagregat bleibt der höchsten Variante vorbehalten. Die im Testwagen verbaute Basismotorisierung mit 1,4-l-Hubraum und einer Leistung von 66 kW/90 PS kann allerdings nicht überzeugen. Der 1,2 Tonnen schwere Van fährt bei den Fahrleistungsmessungen ein nur ausreichendes Ergebnis ein. Besonders die Elastizitätswerte enttäuschen. Im ADAC EcoTest fällt das Ergebnis ebenfalls ernüchternd aus, der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,0 Litern - was für einen Kleinwagen sehr hoch ist. Ein Start-Stopp-System, das den Verbrauch senken könnte, ist nicht erhältlich. Punkten kann der Venga sowohl beim Platzangebot im Innenraum als auch dem Kofferraumvolumen. Die verschiebbare Rückbank erweist sich als praktisch. Zufrieden stellt auch die Serienausstattung, die alles Nötige beinhaltet. Der Anschaffungspreis fällt mit 16.290 Euro im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Was dem Venga fehlt, sind moderne und empfehlenswerte Assistenzsysteme wie ein City-Notbremssystem. Ein besseres Xenon- oder LED-Licht ist nicht lieferbar, bei der getesteten Variante fehlt selbst ein Tagfahrlicht. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford B-MAX, Hyundai ix20, Nissan Note.

+ bequemer Ein-/Ausstieg, gutes Platzangebot, sehr üppiger Kofferraum, kurzer Bremsweg

- kein Tagfahrlicht, großer Wendekreis, kein Start-Stopp-System, sehr hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

2,7

AUTOTEST

3,6

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4

Familie

3,1

Stadtverkehr

2,5

Senioren

2,8

Langstrecke

2,5

Transport

3,4

Fahrspaß

3,1

Preis/Leistung

Stand: Juli 2015
Text: Martin Brand

Die Verarbeitung des KIA Venga stellt insgesamt zufrieden, im Detail ist Verbesserungspotenzial vorhanden. Während die Stoßfänger ordentlich eingepasst sind, variieren die Spaltmaße und auch die Schweißnähte sind nicht akkurat versiegelt. Das Ladeabteil ist an den Seiten mit kratzempfindlichem Kunststoff verkleidet, am Boden findet man einen robusten Stoff. An den Innenseiten der mehrteiligen Türrahmen sind unschöne Schweißstellen sichtbar. Die Türausschnitte zeigen sich zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, an den Schwellern fehlen aber Einstiegsleisten, die den Lack vor Kratzern schützen. Im Innenraum geht die Verarbeitung in Ordnung, hier könnten die Kunststoffkanten aber besser entgratet sein. Lackierte Oberflächen werben das optisch ansprechende Interieur auf. Insgesamt sind die verwendeten Kunststoffe jedoch hart und kratzempfindlich.

⊕ Der Tankdeckel ist zwar nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, kann aber mit einem gut zugänglichen Hebel im Fußraum entriegelt werden. Im Tankstutzen befindet sich eine Schutzklappe, die ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

⊖ An den Fahrzeugflanken fehlen Stoßleisten, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen. Auch die lackierten Stoßfänger sind bei kleinen Remplern ungeschützt. Zudem ist die Nebelschlussleuchte in einer bruchgefährdeten Position verbaut. Der Motorraum ist gegen eintretenden Schmutz von unten ungeschützt, was auch zu unnötigen Luftverwirbelungen führt. Die Motorhaube wird nur mit einem Stab offen gehalten, eine Gasdruckfeder wäre die bessere Alternative.

Der Venga besitzt eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Mit einer Tankfüllung (48 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 685 Kilometer möglich. Vier Personen können bequem sitzen, der Fondmittelsitz eignet sich allerdings nur für Kurzstrecken. Die maximale Zuladung liegt mit 495 kg im zufriedenstellenden Bereich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 70 kg transportiert werden. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, das reicht, um zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.300 kg und ungebremste bis 550 kg gezogen werden.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es im Venga nur ein Reifenreparaturset, das sich bei größeren Schäden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich, daher ist ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich. Ein Ersatzrad ist auch als Extra nicht lieferbar.

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist insgesamt zufriedenstellend. Während das hintere Ende dank der steilen Heckpartie gut abgeschätzt werden kann, entzieht sich die Front dem Blick des Fahrers gänzlich. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das Fahrzeug akzeptabel ab. Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein. Da hilft auch das zusätzliche kleine Fenster, das zudem recht hoch angebracht ist, nichts.



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

Der Innenspiegel liefert ein durchschnittliches Sichtfeld. Das Halogenlicht sorgt für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung bei Nacht.

+ Dank der etwas höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Niedrige Hindernisse werden vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen. Die beheiz- und elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind groß dimensioniert. Der linke Spiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert - rechts fehlt dieser.

- Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe werden niedrige Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht wahrgenommen. Einparksensoren hinten sowie eine Rückfahrkamera sind für den Venga Edition 7 nicht erhältlich. Diese bleiben der höchsten Ausstattungsvariante vorbehalten. Ebenso ein automatisch abblendender Innenspiegel. Bessere Xenon- oder LED-Scheinwerfer samt Kurven- und Abbiegelicht sind nicht erhältlich. Ein Tagfahrlicht, das für eine bessere Erkennbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer sorgt, gibt es beim Edition 7 nicht. Dieses ist nur für den SPIRIT lieferbar.

2,4

Ein-/Ausstieg

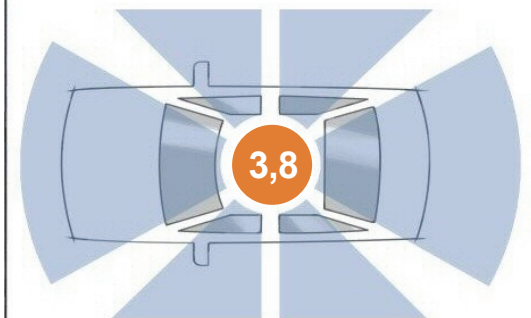
+ Der Venga Edition 7 ist serienmäßig mit Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Seitenscheiben lassen sich damit jedoch weder öffnen noch schließen. Vorne sorgen die gute Schweller- und Sitzhöhe für bequemes Ein- und Aussteigen. Der Schweller fällt nicht zu breit aus und der Türausschnitt besitzt eine übliche Höhe, große Personen sollten aber dennoch etwas auf den Kopf achten, damit dieser nicht am Holm anstößt. Hinten fällt der Zustieg ebenfalls komfortabel aus. Die Türen öffnen weit und der Türausschnitt zeigt sich üppig dimensioniert. Vorn haben die Türen drei und im Fond zwei Rastungen. Die Feststellkräfte gehen in Ordnung, die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe, die das Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg, wenn man das Abblendlicht eingeschaltet lässt.

1,4

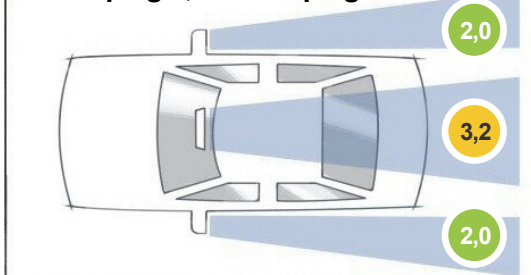
Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des Kia Venga fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Das Kofferraumvolumen beträgt bis zur Abdeckung gemessen 355 Liter (variabler Kofferraumboden unten). Baut man die Abdeckung aus, fasst das Ladeabteil 510 Liter. Dann können bis zu sieben handelsüblicher Getränkekisten gestapelt werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen passen bis zur Fensterkante 785 Liter hinein. Belädt man den Kofferraum bis unter das Dach, finden 1.350 Liter Platz.

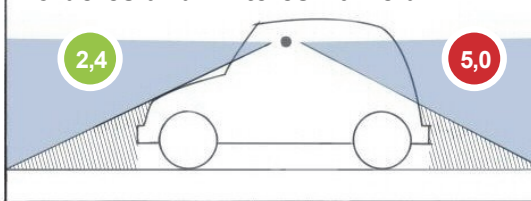
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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



Mit 355 l Kofferraumvolumen spielt der Venga in der Kleinwagenklasse ganz vorn mit.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen - innen gibt es zwei Griffmulden. Der Kofferraumdeckel schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von 1,90 Metern können aufrecht darunter stehen. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert, sodass sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen. Das Kofferraumformat zeigt sich praxisgerecht gestaltet. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht zu weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört dank des variablen Ladebodens keine Stufe, wenn dieser oben positioniert ist. Liegt der Ladeboden unten, muss eine knapp 17 Zentimeter hohe Stufe überwunden werden.
- ⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist mit nur einer Lampe schwach.

2,7

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei mit geringem Kraftaufwand, die Außengurte können seitlich fixiert werden, wodurch sie beim Klappen der Lehne nicht stören. Unter dem Kofferraumboden findet sich eine Wanne, die mit kleinen Staufächern bestückt ist. Insgesamt passen rund 20 Liter in die Fächer.
- ⊖ Leider fehlen kleine Ablagen an den Seitenwänden oder ein Gepäcknetz zur Ladungssicherung. Der Fondmittelgurt ist ungünstig am Dachhimmel angebracht und muss umständlich ausgehängt werden, damit er nicht den Laderaum einschränkt.

2,2

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das Cockpit des Venga ist recht übersichtlich gestaltet und die Bedienung ist schnell erlernt. Die Schalter und Tasten sind weitgehend logisch angeordnet und gut zu erreichen. Das unbeleuchtete Zündschloss ist jedoch unpraktisch im Lenkstock angeordnet und nur ausreichend erreichbar. Das Licht und die Nebelschlussleuchte werden am Blinkerhebel aktiviert, der Status jeweils im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer besitzen ein einstellbares Intervall und zwei Wischgeschwindigkeiten - ein Regensensor ist allerdings nicht erhältlich. Alle Fensterheber werden zwar elektrisch gesteuert, eine Antipp-Automatik gibt es aber nur vorn. Die Schalterbeleuchtung ist zufriedenstellend, wenn auch einige Elemente unbeleuchtet sind. Dazu gehören der Spiegeleinsteller, die Schalter am Himmel sowie die Lüftungsdüsen. Während es für die vorn Sitzenden Leseleuchten gibt, steht den hinten Sitzenden nur eine zentrale Lampe zur Verfügung.

- ⊕ Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet, man kann aber beim Wechsel vom Gas auf die Bremse mit der Schuhsohle hängen bleiben. Der Schalthebel liegt gut zur Hand, dürfte aber etwas höher positioniert sein. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und lassen sich somit auch einwandfrei ablesen. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird dies dem Fahrer angezeigt. Der Bordcomputer ist in der Mittelkonsole über dem Radio positioniert. Er zeigt dem Fahrer u. a. den Verbrauch, die Restreichweite sowie die Außentemperatur an. Das Radio ist hoch positioniert und gut erreichbar. Die Tasten sind sinnvoll und logisch angeordnet, zudem lässt sich das Radio auch über Lenkradtasten einstellen.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Innenraums sind zufriedenstellend und bieten noch etwas Raum für Verbesserungen.

Die Menüführung über das kleine Display ist manchmal etwas irreführend. Die Lautsprecher der serienmäßigen Audioanlage vermitteln einen recht guten Klang. Das Klimaanlagebedienteil ist gut erreichbar, die Bedienung selbsterklärend. Ein Navigationssystem ist für die getestete Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Vorn geht die Anzahl an Ablagen in Ordnung. Das klimatisierte Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format.

– Eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige im Kombiinstrument fehlt. 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. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Im Fond fehlt den elektrischen Fensterhebern ein Einklemmschutz.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorn fällt großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht sogar für weitaus größere Personen. Dank der üppigen Innenbreite und des hohen Dachs ist auch das Raumgefühl angenehm, es wird nur durch die Mittelkonsole etwas beeinträchtigt.

1,7

Raumangebot hinten*

+ Im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls großzügig bemessen. Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Mitfahrer bis zu einer Größe von knapp 1,95 Metern genügend Platz, wenn die Rückbank ganz nach hinten geschoben ist. Das Raumgefühl ist im Fond angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Passagiere die Rückbank teilen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

3,3

Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist zufriedenstellend. Es können die Rückbank asymmetrisch geteilt längs verschoben sowie die Lehnenneigung eingestellt und die Vordersitze in Liegeposition gebracht werden.

2,9

KOMFORT

2,5

Federung

+ Das Fahrwerk des Venga ist recht ausgewogen abgestimmt. Vor allem bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort gut. Bei höheren Geschwindigkeiten tendiert der Venga auf langen Wellen zum Nachschwingen. Gleichzeitig wirkt er jedoch auf kurzweiliger Fahrbahn etwas unruhig, ohne die Wellen zu stark zu den Insassen durchzureichen. Stuckern tritt in überschaubarem Maße auf. Bei Einzelhindernissen, wie abgesenkten Kanaldeckeln, zeigt er sich etwas ruppig, diese dringen vornehmlich über die Hinterachse in den Innenraum. Ein ähnliches Verhalten zeigt der Venga beim Überfahren von Querfugen. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich in Grenzen, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist akzeptabel. Kopfsteinpflaster wird zufriedenstellend geschluckt.

Auf den vorderen Plätzen geht der Sitzkomfort in Ordnung. Die Sitzposition ist im Fond dank verschiebbarer Bank und einstellbarer Lehnenneigung zufriedenstellend, es fehlt hinten allerdings an Seitenhalt. Sowohl die Flächen als auch die Lehnen sind wenig konturiert, zudem kann das Polster der Lehne im Lendenbereich etwas drücken.

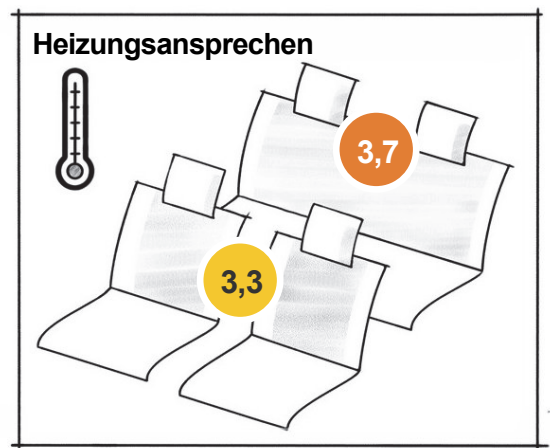
+ Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar (nicht in der Neigung) und lässt sich damit recht gut verschiedenen Personengrößen anpassen. Die Vordersitze sind angenehm gefedert und die Lehnen fallen hoch aus, wenn sie auch nach oben etwas schmal werden. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert und sorgen dank stabiler Wangen für feste Oberschenkelunterstützung. Die Lehnen sind durchschnittlich konturiert, der Seitenhalt in Kurven ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer breiten Fläche abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Armlehnen an den Innenseiten sorgen für eine entspannte Sitzposition.

- Der Beifahrersitz ist weder in der Höhe noch in der Neigung einstellbar. Lordosenstützen für die vorderen Sitzplätze gibt es nicht.

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt durchschnittlich aus. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel 70 dB(A). Im unteren und mittleren Drehzahlbereich wird der Motor nicht zu stark akustisch wahrgenommen, bei hohen Drehzahlen ist er deutlich zu hören. Fahr- und Windgeräusche halten sich auf einem erträglichen Niveau, letztere treten bei höheren Geschwindigkeiten klar in den Vordergrund.

Im ADAC Heizungstest schneidet der KIA akzeptabel ab. Während der Innenraum vorn in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt wird, müssen sich die hinteren Passagiere länger gedulden. Die Fußbereiche werden vorn wie hinten schneller warm als die restlichen Bereiche, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

- In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Venga lediglich mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Dabei kann die Temperatur nur grob und für alle Insassen zusammen eingestellt werden. Die Luftverteilung (oben, mittig, unten) ist ebenfalls nur für Fahrer/Beifahrer gemeinsam einstellbar. Eine Klimaautomatik ist nur in der Top-Ausstattung Sprint verbaut.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

Bei den Fahrleistungsmessungen kann der Venga mit dem 1,4-l-Ottomotor nicht überzeugen. Das Aggregat leistet 66 kW/90 PS (bei 6.000 1/min), das maximale Drehmoment von 137 Nm liegt erst bei 4.000 Touren an. Den Sprint von 60 auf Tempo 100 absolviert der Venga in 8,9 Sekunden (2./3. Gang).

– Die Elastizitätswerte sind durchweg schlecht. Im vierten Gang vergehen 14,4 Sekunden und im fünften Gang sogar 20,5 Sekunden, bis der KIA von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat. Um in Fahrt zu kommen, sind hohe Drehzahlen notwendig.

2,8

Laufkultur

Die Laufkultur des Benzinmotors ist zufriedenstellend. Es sind nur leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, die nicht als zu störend empfunden werden. Allerdings erzeugt das Aggregat im mittleren Drehzahlbereich deutliches Dröhnen, das auf langen Fahrten als belastend und störend wahrgenommen werden kann.

2,8

Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich bei normalen Schaltgeschwindigkeiten zufriedenstellend schalten, die Schaltwege fallen durchschnittlich aus. Bei schnellen Schaltvorgängen haken die Gänge allerdings beim Gassenwechsel, hier mangelt es an Feinschliff. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Kupplung kann zufriedenstellend dosiert werden, bei unsanftem Kuppeln ruckelt es aber im Antriebsstrang.

+ Eine Schaltpunktanzeige hilft dabei, einen geeigneten Gang zu wählen. An Steigungen unterstützt die serienmäßige Berganfahrhilfe. Sie verhindert für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs.

– Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, da der Rückwärtsgang nicht synchronisiert ist und es sonst im Getriebe kracht. Ein Start-Stopp-System ist für den Venga nicht lieferbar.

3,8

Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Vorwärtsgänge passen weitgehend, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gängen.

– Die Gesamtübersetzung ist zwar schon äußerst kurz gewählt (bei 130 km/h dreht der Motor bereits mit rund 4.000 1/min), für den durchzugsschwachen Motor mag sie aber trotzdem nicht ganz passen. Bereits an leichten Steigungen muss häufig geschaltet werden, damit man die Geschwindigkeit halten kann.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität geht insgesamt in Ordnung. Plötzliche Lenkimpulse bringen den Venga kaum aus der Ruhe. Das Heck pendelt nur mit kleiner Amplitude um die Mittellage und stabilisiert sich schnell wieder. Die Lenkung ist nicht gut zentriert, wodurch auch der Geradeauslauf nicht perfekt ist. Im ADAC Ausweichtest fährt der Venga zwar ein gutes Ergebnis ein, verhält sich aber nicht durchgehend souverän. Der KIA drängt beim ersten Anlenken etwas mit dem Heck und begibt sich Übersteuernd auf Ausweichkurs. Beim Zurücklenken und beim Einfahren in die Ausfahrgasse schiebt das Fahrzeug über alle vier Räder. Im Grenzbereich greift das elektronische Stabilitätsprogramm ein und hilft dem Fahrer, das Fahrzeug zu kontrollieren. Auf weniger griffiger Straße hilft die elektronische Schlupfregelung, dass die Räder beim Beschleunigen weniger durchdrehen.

In schnell angefahrenen Kurven ist der KIA untersteuernd ausgelegt, was vor allem ungeübten Fahrern ein sicheres Fahrgefühl vermittelt. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der KIA leicht und gut kontrollierbar mit dem Heck nach.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung ist in der Mittellage nicht perfekt zentriert, hier erhält der Fahrer auch keine gute Rückmeldung. Zudem baut die Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte auf, wodurch gelegentliche Lenkkorrekturen nötig sind. Bei größeren Lenkwinkeln ist das Lenkgefühl etwas besser, die Rückmeldung aber dennoch nicht perfekt. Beim Rangieren ist aufgrund der Leichtgängigkeit kein großer Kraftaufwand notwendig. Die Lenkübersetzung ist durchschnittlich. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken bedarf es knapp drei Lenkradumdrehungen.

- Der Wendekreis fällt mit 11,1 m für einen Kleinwagen groß aus.

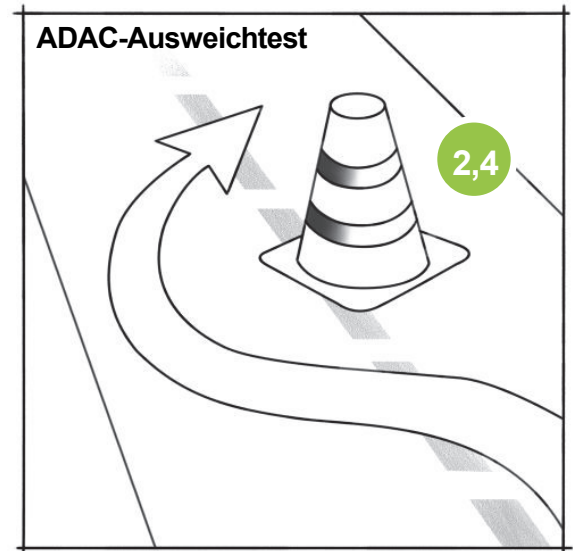
1,8 Bremse

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,6 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact2; Größe: 195/65R15 91H). Die Spurtreue während des Bremsvorgangs geht in Ordnung, das Heck läuft aber leicht aus der Spur.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der KIA Venga ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) inklusive des Stabilitätsmanagements VSM ausgestattet. Das VSM nimmt bei instabilem Fahrzeugzustand Einfluss auf die Lenkung und hilft dem Fahrer dabei in die richtige Richtung zu lenken und das Fahrzeug zu stabilisieren. Während einer Vollbremsung blinkt das Bremslicht und warnt so den nachfolgenden Verkehr. Ab Werk ist ebenfalls ein Reifendrucksystem an Bord, das mit Sensoren in den Rädern den tatsächlichen Druck misst und dem Fahrer signalisiert, wenn ein Luftverlust vorliegt. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem der Fahrer die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen kann. In Gefahrensituationen kann er per Kick-Down trotzdem die volle Geschwindigkeit abrufen.
- In den Türen fehlen Rückstrahler/-leuchten, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer vor geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, kann keine Fahrtrichtungsänderung per Blinker angezeigt werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist. Automatische Notbremssysteme sind nicht erhältlich.



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.

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der KIA Venga ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die vorderen Gurte besitzen sowohl Gurtstraffer als auch -kraftbegrenzer - hinten gibt es diese jedoch nicht. Im ADAC Crashtest erhält der Venga 89 Prozent der möglichen Punkten beim Insassenschutz (Test 11/2010) und somit insgesamt vier von fünf Sternen. Die aktiven Kopfstützen vorn reichen in der Höhe für Personen bis 1,90 m. Sie bewegen sich bei einem Heckaufprall automatisch näher zum Kopf und können dadurch optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Bügeltürgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was sich nach einem Unfall positiv auswirken kann.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,70 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf zu groß, wodurch sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken können. Dem Fahrer wird der Anschnallstatus der hinten Sitzenden nicht angezeigt - das ist nicht mehr zeitgemäß. Einen Halter für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es nicht.

Kindersicherheit

- +** Im ADAC Crashtest erreicht der Venga 85 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2010). Der Hersteller erlaubt auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit dem Isofix-System inklusive Ankerhaken montieren. Die Beifahrerairbags lassen sich deaktivieren, sodass Kindersitze auch vorn rechts sowie auf den äußeren Fondplätzen mit den Gurten befestigt werden können. Die Gurte sind an allen Plätzen lang genug und reichen auch für Sitze mit großem Gurtbedarf. Vorn rechts liegen die Gurtankpunkte optimal und der Abstand zwischen dem Schloss und dem Gurt ist für breite Sitze ausreichend. Auf den Fondaußenplätzen liegen die Gurte und Schlösser ebenfalls weit auseinander, sind aber ungünstig positioniert, was die Montage erschwert.
- Das Polster ist auf allen Plätzen weich, was eine lagestabile Montage eines Kindersitzes mit den Gurten erschwert. Das Isofix-System lässt sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen, da das Hilfsschloss des Mittelsitzes ungünstig den Bügel verdeckt. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, zudem würden ohnehin drei Sitze nicht nebeneinander passen. An den hinteren Fenstern fehlt ein Einklemmschutz.

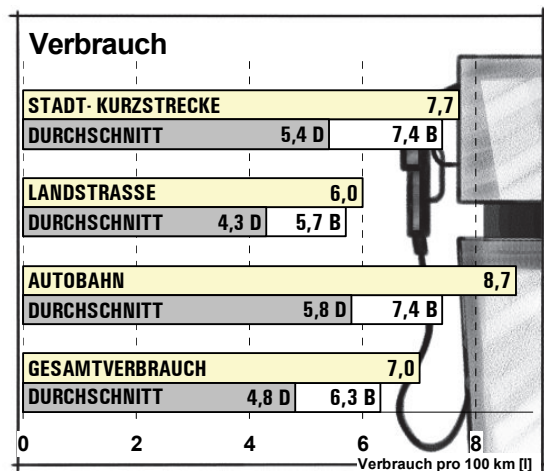
Fußgängerschutz

- +** Im ADAC Crashtest erhält der Venga beim Fußgängerschutz gute 64 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2010). Der Stoßfänger und der mittlere Teil der Motorhaube sind entschärft. Nur an der Vorderkante und insbesondere den seitlichen Bereichen besteht noch Handlungsbedarf, diese sind zu aggressiv gestaltet.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂*

– Der KIA Venga 1.4 kann mit einer CO₂-Bilanz von 190 g/km im ADAC EcoTest nicht überzeugen - dafür gibt es in diesem Kapitel nur 13 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,0 Litern auf 100 Kilometer, was für einen Kleinwagen sehr viel ist. Innerorts konsumiert der Venga hohe 7,7 l/100 km, was auch am fehlenden Start-Stopp-System liegt. Außerorts verbraucht der KIA 6,0 l/100 km und auf der Autobahn 8,7 l pro 100 km.



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

1,7 Schadstoffe

In Kombination mit den Punkten für den CO₂-Ausstoß erhält der Venga insgesamt nur 56 Punkte im EcoTest, was drei von fünf Sternen entspricht.

+ Insgesamt ist der Schadstoffausstoß im Abgas recht gering, wenn auch die CO-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus ansteigen. In diesem Kapitel bringt es der Venga auf 43 von 50 Punkten.

3,6 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der KIA den relativ teuren Superkraftstoff benötigt und mit diesem nicht sehr sparsam umgeht, liegen die Betriebskosten für einen Kleinwagen hoch.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ KIA gewährt eine siebenjährige Herstellergarantie bis maximal 150.000 km.

4,3 Wertstabilität*

– Dem Venga wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum kein guter Restwertverlauf prognostiziert. Was auch daran liegt, dass im Kalkulationszeitraum mit einem neuen Modell zu rechnen ist.

3,2 Kosten für Anschaffung*

In der Ausstattungsvariante Edition 7 kostet der Venga mit dem 1,4-Liter-Ottomotor (Euro5) mindestens 16.290 Euro. Das ist ein akzeptabler Preis im Klassenvergleich, zumal sich der Venga ordentlich ausgestattet zeigt. Viele Extras, die den Preis nach oben treiben, werden für den Venga ohnehin nicht angeboten. Moderne Assistenzsysteme sind allerdings auch nicht erhältlich.

2,6 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Allein die jährliche Kfz-Steuer beträgt 118 Euro. Die Versicherungseinstufung ist sowohl bei der Haftpflicht- als auch bei der Teilkaskoversicherung sehr ungünstig. Die Vollkaskoversicherung fällt noch akzeptabel aus (KH: 16; TK: 19; VK: 17).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen insgesamt durchschnittlich aus.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 CRDi 128
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1396	4/1591	4/1582
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	92 (125)	94 (128)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	137/4000	156/4200	260/1900
0-100 km/h[s]	12,8	11,0	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	183	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 l S	6,4 l S	4,7 l D
CO2 [g/km]	140	148	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/19	18/18/19	16/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	118	138	212
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	460	517	538
Preis [Euro]	14.490	17.590	21.740

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1396 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	137 Nm
bei	4000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/6,0/8,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	140 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	190 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4075/1765/1600 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1215 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	355 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1300 kg
Dachlast	70 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	685 km
Garantie	7 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	210 Euro
Monatliche Gesamtkosten	482 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/19
Grundpreis	16.290 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rückbank längs verschiebbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro ^o
Panorama-Glasdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen