

Testnotizen zum Kia Venga 1.6 CRDi Spirit (94 kW/128 PS, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Start-Stopp-System, Panoramadach und Rückfahrkamera)

Im Test vom 07. bis zum 21. Mai 2010.

Kennzeichen: F – PR 3300.

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund

Springer Fachmedien München GmbH

Aschauer Straße 30

81549 München

Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69

E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der kurze **Bug** ist wie bei anderen Minivans nicht zu sehen, lässt sich aber beim Einparken **gut einschätzen**. In Kreisverkehren und beim Abbiegen sowie in Kurven behindern die A-Säulen in Verbindung mit dem dahinter liegenden kleinen Fensterchen die Sicht nicht so stark wie in anderen Minivans. Zur Seite und nach hinten ist der Venga **sehr übersichtlich**. Recht klein sind die **Außenspiegel** ausgefallen.

Die **Ladekante** ist niedrig, man kann ebenerdig einladen. Der Testwagen hatte kein Ersatzrad an Bord. Die **Heckklappe** lässt sich beidseitig an innen liegenden Griffschalen bequem zuwerfen. Praktisch: Wenn man die Sitzlehne hinten abklappt, taucht das Sitzkissen mit ab und schafft eine **ebene Ladefläche**.

Der leer auch laut Zulassungsbescheinigung 1.356 bis 1.455 Kilogramm wiegende Venga 1.6 CRDi darf bis zu 1.300 Kilogramm schwere Anhänger ziehen.

Der 48 Liter große **Tank** hat eine **miserable Entlüftung**. Bei Tankanzeige „halbleer“ passten beim Volltanken zwischen dem ersten Abschalten der Zapfpistole und der hundertprozentigen Füllung noch etwa zehn Liter in den Tank. Das macht es schwer, Kraftstoffverbräuche unterschiedlicher Fahrer exakt zu ermitteln.

Das bis über die Rücksitzbank reichende **Glasdach** macht den Innenraum sehr hell. Zwei Jalousien lassen sich von Hand von hinten und von vorn zum Abschattieren vor das Glasdach ziehen.

Der **Heckscheibenwischer** hat ein angenehm großes Wischfeld. Der rechte vordere Scheibenwischer dagegen lässt in der rechten oberen Ecke der Windschutzscheibe ein recht großes Feld ungewischt.

Innenraum

Der Testwagen hatte einen in der Höhe verstellbaren Fahrersitz ohne Lendenwirbelstütze und war mit einer nicht höhenverstellbaren Armlehne ausgestattet. Die Seitenführung der **Vordersitze** und die Polsterung sind ordentlich. Für große Personen sollte das Sitzkissen länger oder besser noch nach vorn

ausziehbar sein. Angenehm ist, dass sich die Rückenlehnen beidseitig mit Rändelrädern feinfühlig verstellen lassen. Für den Beifahrersitz bietet Kia in keiner Ausstattungsvariante eine Höhenverstellung. Die **vorderen Kopfstützen** lassen sich auch für große Personen weit genug herausziehen, hinten sind sie noch brauchbar.

Das **Lenkrad** ist in der Höhe und in der Entfernung verstellbar. Mit Tasten im Lenkrad lässt sich das serienmäßige CD-Radio bedienen, ebenso ein Geschwindigkeitsregler, den es im Paket mit der Rückfahrkamera gibt. Zwei Tasten unten im Lenkrad sind für die Bedienung des Telefons über die Bluetooth-Anbindung gedacht.

Die beiden **Lenkstockhebel** sind mit Funktionen **überladen** – rechts mit den Wischerfunktionen für vorn und hinten, links mit den Lichtfunktionen. Der Blinkerhebel bietet eine gute Antipffunktion. Ein Tagfahrlicht bietet der Venga noch nicht.

Die **Armaturen** sind recht nüchtern gestaltet, aber dafür sehr gut ablesbar. Die Oberflächenqualität und die Verarbeitung im Cockpit sind für einen Kleinwagen gut. Die Bedienung der Klimaautomatik des Testwagens war ein wenig verwirrend, weil die Drehregler für Temperatur und Gebläse ineinander verschachtelt sind.

Der Fahrlehrer kann den zentral angeordneten **Tacho** bei hinten stehendem Sitz nur von 0 bis etwa 100 km/h einsehen. Sitzt er weiter vorn, reicht der Blick nur bis 80 km/h. Die rechts angebrachte Tankanzeige kann der Fahrlehrer gar nicht einsehen, den Drehzahlmesser ebenfalls nicht. Auch bei eingebauter Doppelbedienung müssten große Fahrlehrer noch genügend Platz für ihre Beine haben.

Die **Sitzbank hinten** ist asymmetrisch geteilt längs verschiebbar. Der Prüfer kann seinen Lehnenneigung in drei Positionen einstellen. Der Fußraum des Prüfers ist immer gut. Wenn der Fahrlehrer seinen Sitz ganz nach hinten gerückt hat, stoßen große Prüfer mit den Knien an die Vordersitzlehne, auch wenn sie rückenfreundlich steil eingestellt ist. **Zwei rund 1,85 Meter große Menschen können aber hintereinander bequem sitzen.** Angenehm für mitreisende Fahrschüler ist der ebene Boden, der den Mittelplatz erträglich macht. Sehr bequem sind die **Einstiege** vorne wie hinten wegen der großen Türausschnitte und des hohen Dachs des Minivans.

In den vorderen **Türablagen** kann man 1-l-Flaschen abstellen, zur Not auch noch 1,5-l-Flaschen. Hinter dem Handbremshebel gibt es zwei Becher- oder Dosenhalter, in die auch ein herausnehmbarer Aschenbecher passt. Hinter ihnen hat der Venga noch eine Ablage, die etwas breiter als die üblichen Plastikflaschen ist. In die Ablagen der hinteren Türen passen ebenfalls 1-l-Flaschen. Das beim „Spirit“ beleuchtete und klimatisierte **Handschuhfach** fasst DIN A4-Unterlagen, wenn man sie quer hineinlegt. Zwischen dem Schalt- und dem Handbremshebel könnten Motorradbegleiter ein Funkgerät ablegen und während der Fahrt gleich aus einer 12-Volt-Steckdose aufladen.

Der Testwagen hatte die **Rückfahrkamera** links vom hinteren Nummernschild, deren Bild im Rückspiegel auch bei Regenwetter gut sichtbar abgebildet wird. Die Abbildung des Kamerabildes ist größer als die ziemlich unbrauchbare Abbildung im Innenrückspiegel des Toyota Verso. Das Bild im Venga wird von grünen, gelben und

roten Hilfslinien überlagert, die sich leicht mit dem Lenkwinkel ändern und dadurch beim Einfahren in Parklücken eine gute Orientierungshilfe geben. Die Rückfahrkamera ist empfehlenswert und kostet nur 610 Euro (incl. MwSt.). Leider ist sie mit dem Privacy Glass gekoppelt, das die Prüfungstauglichkeit tangieren könnte.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder** mit 1,6 Litern Hubraum **dürfte besser gedämmt sein**. Bis Landstraßentempo läuft er ganz manierlich, aber darüber steigt das Geräuschniveau im Venga vom Motor und von den Windgeräuschen her stark an. Die Abrollgeräusche entsprechen dem Klassenstandard.

Die **Leistungsentfaltung** des Motors ist **Fahrschüler-freundlich**. Er zieht gut aus dem Drehzahlkeller durch, unterstützt durch die recht kurz übersetzten Gänge eins bis vier. Bei Tempo 50 ist klar der vierte Gang angesagt. Der fünfte Gang passt erst oberhalb von 60 km/h, der sechste ab 80 km/h. Subjektiv hat man eher den Eindruck, mit etwa 100 PS unterwegs zu sein. Die Leistung des 1.6 CRDi beträgt 94 kW/128 PS bei 4.000/min, sein maximales Drehmoment beträgt 260 Newtonmeter bei 1.900 – 2.750/min.

Die **Kupplung** ist gutmütig und macht das Anfahren und Rangieren leicht. Die sechs Gänge sind leichtgängig und bis auf den Wechsel vom vierten in den fünften Gang intuitiv präzise schaltbar. Auch der **Rückwärtsgang** vorne links lässt sich einwandfrei einlegen. Ärgerlich ist das hakelnde Zündschloss, das oft das Abziehen des Schlüssels erschwert.

Prima funktioniert die **Start-Stopp-Automatik**, sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist und die Batterie mindestens zu 75 Prozent geladen. Bedienen lässt sie sich wie bei allen anderen Herstellern auch. Der Motor geht aus, sobald man im Leerlauf anhält, auskuppelt und das Kupplungspedal loslässt. Er startet wieder, sobald man das Kupplungspedal erneut durchtritt. Der Motor startet wie etwa beim Audi A3 Sportback 1.6 TDI auch, wenn der Venga bergab anrollt. Er schaltet nicht ab, wenn man nicht zwischendurch mindestens 5 km/h gefahren ist, was in Staus sehr störend ist. Dennoch sind die 252 Euro (Preise ohne MwSt.) für die Start-Stopp-Automatik sind gut angelegt.

Die kleine **Schaltanzeige** ist beim Hochschalten **selten hilfreich**, weil erfahrene Fahrer längst hochgeschaltet haben, wenn der eingelegte Gang und ein Pfeil angezeigt werden. Sobald man im sechsten Gang auf 70 km/h abfällt, mahnt ein Pfeil zum Herunterschalten. Bisweilen auch bei Tempo 30 km/h im dritten Gang, obwohl der dazu passt.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit beim „Spirit“ serienmäßigen 16-Zoll-Leichtmetallfelgen und Sommerreifen des Typs Continental Premium Contact 2 in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. Seine **Federungsabstimmung** ist damit **sehr geglückt** und für einen Minivan sehr ausgewogen und komfortabel. Sie profitiert auch vom langen Radstand des Venga. Die Seitenneigung hält sich in engen Grenzen. Die **Servolenkung** vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.273 Test-Kilometern verbrauchte der Kia Venga 1.6 CRDi zwischen 5,2 Litern bei überwiegender Landstraßenfahrt und 8,3 Litern auf schnellen Autobahnetappen. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 7,1 Liter**.

Sonstiges

Kia gewährt auf den Venga sieben Jahre oder 150.000 Kilometer Garantie. Die meisten Fahrschulen dürften damit bei den vorherrschenden zwei bis drei Jahren Nutzungsdauer und mittleren Fahrleistungen von rund 50.000 Kilometern jährlich noch in der Garantiezeit bleiben.