

TESTY

Porównanie maluchów

DYNAMICZNE KRASNALE

Renault Twingo, VW up! i Kia Picanto mierzą po 3,6 m długości, ważą niespełna tonę i mają zaskakująco mocne silniki. Wszystkie są też szykowne. Ale które najlepsze?

Renault Twingo TCe90

- ⚡ 90 KM
- 🔧 5,1 l/100 km
- 🕒 0-100 km/h: 12,3 s
- 🚗 219-980 l
- 💰 45 300 zł



Auta segmentu A przynoszą producentom samochodów najmniejszy zarobek – ważną rolę odgrywa tu cena, klient nie szaleje z doбором opcji, chce mieć po prostu nieskomplikowany i ekonomiczny wózek na zakupy, a także na krótkie dojazdy.

Jeśli jednak spojrzymy na Renault Twingo, Kię Picanto i VW up!-a, to widać, że są to zaskakująco wszechstronne samochody, zaprojektowane z pomysłem i potrafiące rozpieścić niejednym gadżetem z wyższej półki. Mało tego – napędzają je silniki, których moc oscyluje wokół 90 KM i wcale nie są to wersje sportowe!

Z okazji debiutu niemieckiego malucha po face liftingu i z nową jednostką napędową 1.0 TSI zorganizowaliśmy mu na dzień dobry konfrontację z mocną konkurencją – Renault Twingo i Kię Picanto. Ca-

ła trójka ma praktycznie identycznie długie 5-drzwiowe nadwozia – 3,6 m. Wcale nie jest to zмова producentów, bowiem techniczne rozwiązania są już różne.

Kia jako jedyna w tej stawce ma pod maską 4-cylindrowy silnik wolnossący. Z 1,2 l pojemności wyciśnięto moc 85 KM. Ta jednostka jest dostępna od poziomu wyposażenia L i kosztuje od 42 500 zł. VW i Renault stawiają na 3 cylindry i turbodoładowanie. Nowego up!-a napędza 90-konne 1.0 TSI, które można mieć wyłącznie w połączeniu z topowym wyposażeniem high up! za aż 51 000 zł. Twingo plasuje się cenowo między konkurentami (45 300 zł w Intens), a wyróżnia je umieszczenie silnika z tyłu. Pod podłogą bagażnika tkwi 0,9-litrowa jednostka, z której wyciśnięto 90 KM. Atutami tego rozwiązania są uwolnienie przednich kół od pól napędowych



Każdy z producentów próbował w jak najmniejszym nadwoziu wygospodarować jak najbardziej funkcjonalne i przestronne wnętrze. A przy tym wszystkim każdy zachował własny styl



VW up! 1.0 TSI

- ⚡ 90 KM
- 🔧 5,2 l/100 km
- 🕒 0-100 km/h: 11,2 s
- 📄 251-959 l
- 💰 51 000 zł

Kia Picanto 1.2 MPI

- ⚡ 85 KM
- 🔧 5,6 l/100 km
- 🕒 0-100 km/h: 11,5 s
- 📄 200-870 l
- 💰 44 500 zł



i uzyskanie większego kąta skrętu kół. To przekłada się na rekordowo małą średnicę zawracania – zmierzaliśmy 8,9 m! Picanto potrzebuje na ten sam manewr aż o 1,4 m więcej. W mieście, czyli naturalnym środowisku tych aut, łatwo to docenić.

Na ulicach metropolii liczy się też sztywność, tu uwagę przechodniów najbardziej zwraca up!. Zawdzięcza to aż 17-calowym felgom, lakierowi Honey Yellow Metallic, oraz swoim minimalistycznym kształtom. Kolorowe akcenty odnajdujemy także we wnętrzu – panel deski rozdzielczej ma ciekawe „gradientowe” wykończenie, jednak boczki drzwi straszą gołą blachą. Pół biedy, auto jest w tak atrakcyjnym kolorze i nowym. W bieli wyglądałoby to już znacznie gorzej, z czasem też porysuje się blaszany próg w bagażniku, dlatego konkurenci mają cakowicie zabudowane boczki



Dzięki silnikowi umieszczone-mu z tyłu Twingo ma najlepszą zwrotność

drzwi i osłonięte newralgiczne miejsca. Chętnie za to pochwalimy up!-a za regulowaną podłogę bagażnika – po szybkim i łatwym złożeniu oparcie kanapy pozwala przesuwac ładunek po płaskiej powierzchni. Up!-em może też swobodnie podróżować czwórka dorosłych. Szczególnie duże wrażenie robi ilość miejsca z tyłu nad głowami pasażerów. Zamiast systemu multimedialnego z dotykowym ekranem (jak w poprzedniku) teraz można dokupić stację dokującą na smartfona. Aplikacja od VW pozwala korzystać z licznych funkcji sterowania autem. Szlachetnie wygląda też panel radia z kolorowym ekranem. Za wszystko trzeba jednak dopłacić 1000 zł.

Kia Picanto robi przy up!-ie wrażenie poważniejszej. Jako jedyna w teście ma opuszczane tylne szyby, a nie odchylane, jak up! i Twingo. Kokpit wygląda jak z auta ➤

Kia Picanto 2. generacji jest sprzedawana od 2011 r., w 2015 r. przeszła lifting. Silnik 1.2 dostępny tylko w 5-drzwiowej wersji



KIA PICANTO

438
punktów



Tak porządnie wykonany i „poważny” kokpit może mieć auto segmentu A. Wzorowe są także czytelność i łatwość obsługi



Tylko Kia ma fotele z wyodrębnionymi zagłówkami, ale jest trochę ciasniejsza



Największa pojemność, ale nie ma turbo. Dlatego „z dołu” trochę brakuje kopnięcia



NORMALNE OKNA I PIĄTY PAS

Picanto jako jedyne ma opuszczane szyby, a nie odchylane, jak konkurenci, oraz piąty pas bezpieczeństwa. Realnie to jednak 4-osobowe auto.

Dużo miejsca jak na tę klasę auta. Picanto zabierze czwórkę dorosłych, tylko tu jest też 5. pas



Trzecia odsłona Renault Twingo zadebiutowała w 2014 r. Skonstruowana we współpracy ze Smartem



RENAULT TWINGO

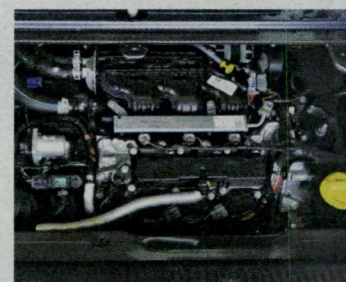
420
punktów



Więcej fantazji niż w Kii, ale też nieco słabsze czytelność i ergonomia. Nawigacja online w pakiecie za 3500 zł



Twingo oferuje najwięcej miejsca z przodu. Zagłówki naciskają na głowę



Twingo ma silnik z tyłu, pod bagażnikiem. To oznacza też niestety utrudniony dostęp



KABINA W UKŁADZIE 2+2

Ze względu na umieszczenie silnika z tyłu kanapę niewygodnie wyprofilowano. Dłuższa jazda w 4 osoby będzie męcząca. Bagażnik ma 219 l.

Ciasnawo tu, ale najbardziej przeszkadza niemal pionowo ustawione oparcie kanapy



VW up! pojawił się w 2011 r., ale jest świeżo po liftingu. Większe zderzaki wydłużyły go od 3,54 do 3,6 m



VW UP!

435
punktów



VW jako jedyny ma nieosłoniętą blachę na drzwiach. Kokpit jest prosty, ale elegancki. U góry: uchwyt na smartfona



Up! ma najwygodniejsze fotele. Mogą być też bez żółtego obszycia...



Tak mocnego silnika up! jeszcze nie miał. Do tej pory paleta kończyła się na 75 KM



Up! zapewnia najwięcej miejsca nad głową, ale najmniej na kolana. Mimo to jest wygodnie

**4 DOROSŁYCH
JEDZIE WYGODNIE**

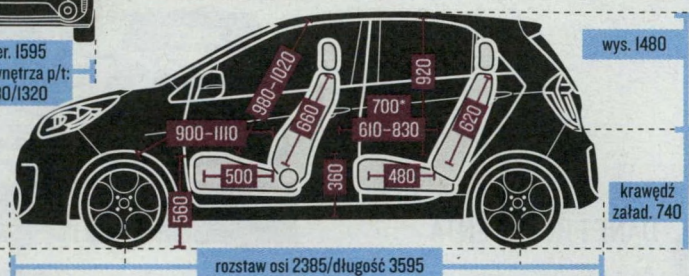
Ewenement w tej klasie – tył kabiny zaprojektowano tak, żeby był to prawdziwie 4-osobowy samochód. Bagażnik też jest spory (25 l)



KIA PICANTO

wymiary w mm

szer. 1595
szer. wnętrza p/t:
1330/1320



RENAULT TWINGO

wymiary w mm

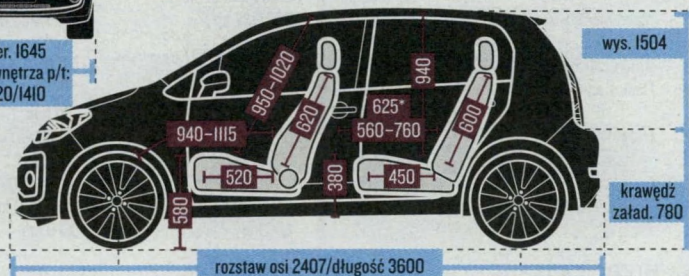
szer. 1647
szer. wnętrza p/t:
1365/1330



VW UP!

wymiary w mm

szer. 1645
szer. wnętrza p/t:
1420/1410



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)

➔ o klasę wyżej i tylko tu są pasy bezpieczeństwa z regulacją wysokości. Do tego porządne plastiki i bagażnik całkowicie wyłożony wykładziną. System nawigacyjny z 7-calowym ekranem dotykowym wymaga 2500 zł dopłaty.

W Twingo można polubić wysoką pozycję za kierownicą, ale niektórym będzie przeszkadzać wyprofilowanie foteli – zintegrowany zagłówek jest mocno pochylony do przodu i może naciskać na tył głowy. Z tyłu Renault z kolei jest najciaśniej, komfort podróżowania obniża bardzo pionowo ustawione oparcie. Wysoki poziom prezentują za to multimedia. Nawigacja Tom-Toma (3500 zł w pakiecie z kamerą cofania) ma aktualizację danych o ruchu drogowym w czasie rzeczywistym.

Bezkonkurencyjna miejska zwinność Twingo okazuje się niestety balastem podczas dalszych podróży. Układ kierowniczy zbyt lekko się obraca, lekki przód jest czuły na podmuchy wiatru,

a nadwozie podskakuje. Miłe zaskoczenie za to na stacji benzynowej: Renault zużyło średnio 5,1 l/100 km – najlepszy wynik w teście.

Wolnoścą Kia pali najwięcej, ale i tak niedużo: 5,6 l/100 km. Za to brak doładowania negatywnie wpływa na elastyczność – w Picanto trzeba dużo pracować lewarkiem, a silnik i tak opornie wkręca się na obroty. Zaletami tej konstrukcji są za to prostota i trwałość, ale za to punktów nie przyznajemy.

VW up! jeździ zdecydowanie najlepiej z całej trójki. Jego zawieszenie zna się i na komforcie, i na sporcie, układ kierowniczy jest rewelacyjnie wyważony. Elastyczny silnik pozwala też optymistycznie myśleć o dalszych podróżach. Up!-a wyróżniają też najlepsze hamulce – droga pierwszego hamowania z prędkości 100 km/h wynosi 36,5 m. Niestety, w testowanej specyfikacji up! kosztuje aż 58 530 zł! Przez to oddaje zwycięstwo Kii.

TESTY



1. 438 pkt KIA 2. 435 pkt VW 3. 420 pkt RENAULT

DANE PRODUCENTA

Silnik: typ/cylindry/zawory	
Ustawienie silnika	
Zasilanie/napęd rozrządu	
Pojemność skokowa (cm³)	
Moc maksymalna (KM/obr./min)	
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	
Prędkość maksymalna (km/h)	
Skrzynia biegów	
Napęd	
Hamulce (przód/tył)	
Pojemność bagażnika (l)	
Marka i model opon testowanego auta	
Rozmiar opon testowanego auta (p t)	
Pojemność zbiornika paliwa (l)	
Spalanie w mieście/poza/sr. (l/100 km)	
Czynnik układu klimatyzacji	

benz./R4/I6	t.benz./R3/I2	t.benz./R3/I2
poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z tyłu
wtrysk wielopunktowy/łańcuch	wtrysk bezp./pasek	wtrysk bezp./łańcuch
1248	999	898
85/6000	90/5000	90/5500
120/4000	160/1500	135/2500
175	185	165
man. 5	man. 5	man. 5
przodni	przodni	tylny
tw/t	tw/b	tw/b
200-870	251-959	219-980
Hankook Kinergy Eco	Goodyear EfficientGrip	Dunlop Sport BluResponse
175/50 R 15 (p t)	195/40 R 17 (p t)	165/65 R 15 185/60 R 15
35	35	35
5,4/3,7/4,3	5,5/3,8/4,4	4,9/3,9/4,3
RI234yf	RI234yf	RI234yf

WYNIKI TESTU

Przyspieszenie	0-50 km/h
	0-100 km/h
	0-130 km/h
Elastyczność	60-100 km/h
	80-120 km/h
Masa rzeczywista/ładowność	
Rozdział masy (przód/tył)	
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	
Hamowanie	ze 100 km/h (zimne)
	ze 100 km/h (gorące)
Hałas w kabinie	przy 50 km/h
	przy 100 km/h
	przy 130 km/h
Spalanie testowe	
Zasięg	

PICANTO	UP!	TWINGO
3,6 s	3,4 s	3,9 s
11,5 s	11,2 s	12,3 s
19,9 s	19,2 s	22,9 s
13,2/18,5 s (na 4./5. biegu)	9,9/15,1 s (na 4./5. biegu)	10,7/15,5 s (na 4./5. biegu)
20,5 s (na 5. biegu)	16,1 s (na 5. biegu)	17,7 s (na 5. biegu)
993/437 kg	996/364 kg	996/386 kg
61/39 proc.	62/38 proc.	45/55 proc.
10,3/10,2 m	10,0/10,0 m	8,9/8,9 m
37,1 m	36,8 m	38,6 m
37,2 m	36,5 m	39,2 m
61 dB (A)	61 dB (A)	63 dB (A)
69 dB (A)	68 dB (A)	69 dB (A)
73 dB (A)	72 dB (A)	73 dB (A)
5,6 l/100 km	5,2 l/100 km	5,1 l/100 km
620 km	670 km	680 km

WYPOSAŻENIE

Wersja	
Poduszki powietrzne czołowe/boczne	
Kurtyny powietrzne/airbag kolanowy kierowcy	
Centralny zamek sterowany pilotem	
Światła przeciwmigielne	
Klimatyzacja manualna/automatyczna	
Elektrycznie sterowane szyby przód/tył	
Elektr. sterowane/podgrzewane lusterka	
Komputer pokładowy	
Regulacja wysokości fotela kierowcy	
Kierownica wielofunkcyjna	
Radio/stacja dokująca do smartfona	
Złącza AUX/USB	
Bluetooth	
System multimedialny z nawigacją	
Czujniki parkowania tył	
Kamera cofania	
Podgrzewane fotele/kierownica	
System wspomagający ruszanie na wzniesieniu	
System unikania kolizji	
Składane i dzielone oparcie kanapy	
Felgi aluminiowe	
Lakier metalizowany	

PICANTO	UP!	TWINGO
Business Line	high up!	Intens
S/S	S/S	S/S
S/N	N/N	N/N
S	S	S
N (od wersji XL)	S	S
N/S	S/1230 zł	S/2000 zł
S/S	S/N	S/N
S/S	S/S	S/S
S	S	S
S	S	S
S	630 zł	S
S/N	500/500 zł	S/S
S/S	S/270 zł	S/S
S	S	S
2500 zł*	N (aplikacja na smartfona)	3500 zł*
1000 zł	1660 zł	600 zł
2500 zł*	780 zł	3500 zł*
S/S	950 zł/N	1000 zł/N
N	S	S
N	N	N
S	S	S
S (15 cali)	3450 zł (17 cali)	S (15 cali)
1500 zł	1700 zł	950 zł

GWARANCJA/CENY

Cena podstawowa testowanej wersji	
Gwarancja mechaniczna	
Gwarancja perforacyjna	
Przeglądy	
Cena po doposażeniu	

PICANTO	UP!	TWINGO
44 500 zł	51 000 zł	45 300 zł
7 lat	2 lata	2 lata
12 lat	12 lat	12 lat
co 15 tys. km	co 15 tys. km	co 20 tys. km
44 500 zł	58 530 zł	48 300 zł

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji – cena po doposażeniu to cena punktowana; *pakiet



NASZYM
ZDANIEM
Blazej Buliński

VW PRZESADZIŁ Z CENĄ

Up! to świetny samochód, który po face liftingu jest jeszcze bardziej dopracowany. Wylimowano drobne niedociągnięcia ergonomiczne i włożono naprawdę ognisty silnik. Ale cena po doposażeniu jest aż o 14 000 zł wyższa niż w przypadku Kii, a gwarancja – o 5 lat krótsza! W tej kategorii aut cena ma ogromne znaczenie, a dopłata wymyślona przez Niemców to przesada. Szkoda mi też Twingo, które zajmuje ostatnie miejsce, ale w starciu z tymi rywalami nie ma szans. Picanto prezentuje dojrzały poziom, niektóre rozwiązania pochodzą wręcz z aut o klasę wyższych. Mimo nieco ospałego silnika Kii udało się wygrać to porównanie. W mieście jednak dynamika tej jednostki jest wystarczająca.

PUNKTACJA

Nadwozie

	Maks. punktów	PICANTO	UP!	TWINGO
Przestronność z przodu	40	30	32	35
Przestronność z tyłu	30	26	24	24
Pojemność bagażnika	25	20	24	22
Ładowność	15	13	10	11
Widoczność	20	15	15	12
Fotele, pozycja kierowcy	30	19	21	20
Ergonomia obsługi	20	16	16	12
Jakość wykończenia	20	14	15	13
Suma punktów	200	153	157	149

Napęd i zawieszenie

	Maks. punktów	PICANTO	UP!	TWINGO
Przyspieszenie	25	22	22	20
Elastyczność	25	21	25	24
Poziom hałasu	15	12	13	11
Skrzynia biegów	15	11	12	11
Zachowanie na drodze	30	23	23	20
Komfort jazdy	30	24	25	23
Układ kierowniczy	15	10	12	10
Średnica zawracania	5	3	3	5
Skuteczność hamulców	40	33	34	29
Suma punktów	200	159	169	153

Koszty

	Maks. punktów	PICANTO	UP!	TWINGO
Cena po doposażeniu	50	32	24	30
Zużycie paliwa	30	25	26	26
Wyposażenie – komfort	30	23	22	22
Wyp. – bezpieczeństwo	30	14	12	12
Ubezpieczenia	10	7	7	7
Gwarancja	15	15	8	8
Przeglądy	20	10	10	13
Suma punktów	185	126	109	118
Wynik końcowy	585	438	435	420

Miejsce w teście

1. 2. 3.