



**OPEL KARL
W PIERWSZYM
STARCIU
Z RYWALAMI**

↗
VW up! I.0

↗
Opel Karl I.0

↗
Renault Twingo S.Ce 70

↗
Hyundai i10 I.0

Porównanie: cztery modele klasy A

Który jest najlepszy w klasie?

Nowy maluch Opla – Karl – w pierwszym porównaniu staje do walki z Hyundaiem i10, Renault Twingo oraz VW up!-em. Przekonajmy się, jak wypada ten model w konkurencji z rywalami w klasie A

Bogactwo modeli w klasie małych aut sprawia, że trudno zdecydować się na konkretną markę. Do tego znów pojawił się kolejny gracz, który chce przekonać, że obecnie to on jest najlepszy w segmencie A – Opel Karl. Przechwycić się potrafi każdy, ale prawdziwą wartość tegorocznego debiutanta poznamy

dopiero teraz, gdy zmierzy się z klasowymi rywalami. Bo nawet jeżeli jest dobry, nie znaczy to wcale, że musi być najlepszy. Tym bardziej że klasowi rywale również nie są słabi. Jego konkurentem jest przecież mocny gracz w tej klasie pojazdów – rodzimy VW up!. Swoje rozszerezenia co do miej-

↘
Każde auto ma silnik 3-cylindrowy

scą na najwyższym stopniu podium zgłasza także jedyny w tym porównaniu przedstawiciel azjatyckiej motoryzacji, czyli Hyundai i10. W gronie pretendentów do pozycji lidera nie zabrakło również oryginalnego francuskiego modelu Renault Twingo. Samochód może spodobać się przede wszystkim tym kierowcom, któ-

rzy ceną nietypowe rozwiązania – ten model jako jedyny ma silnik umieszczony z tyłu i napędzane koła tylnej osi. Bohaterowie naszego porównania zostali wyposażeni w litrowe, 3-cylindrowe silniki o mocy: 67 KM w Hyundaiu, 71 KM w Renault oraz 75 KM w Oplu i Volkswagencie. W każdym przypadku

z jednostkami napędowymi współpracują 5-biegowe przekładnie manualne. Do testu wybraliśmy wersje (jako bazy) za mniej więcej 40 000 zł. Jednak w punktacji wzięliśmy już pod uwagę ceny samochodów po doposażeniu. Wówczas najtańsze w zakupie okazuje się Renault Twingo za 42 900 zł (przed dupo-

sażeniem: 42 300 zł), następny jest Hyundai i10 za 45 600 zł (początkowo: 41 600 zł), dalej mamy Opla Karla za 46 490 zł (wyjściowa cena to 39 990 zł) i wreszcie najdroższym modelem w porównaniu jest Volkswagen up!, który po doliczeniu opcji kosztuje 48 390 zł (cena podstawowa: 40 800 zł).

W TEŚCIE UDZIAŁ BIORA:


VW up! I.0
75 KM
5.5 l/100 km
0-100 km/h: 14,5 s
40 800 zł


Opel Karl I.0
75 KM
5.6 l/100 km
0-100 km/h: 13,8 s
39 990 zł


Renault Twingo I.0
71 KM
5.5 l/100 km
0-100 km/h: 16,3 s
42 300 zł


Hyundai i10 I.0
67 KM
5.7 l/100 km
0-100 km/h: 15,0 s
41 600 zł



PEL KARL

451 punktów

PEL MA SIĘ DOBRZE, a dowodem na to jest Karl. Z nadwoziem o długości 3,68 m samochód okazuje się najdłuższym maluchem w naszym porównaniu. Wystarczy wsiąść do niego i od razu można poczuć się zadowolonym. Wszystko tu może się podobać – przestronny kokpit, wygodne siedzenia z regulowanymi zagłówkami czy zadowalający poziom wykonania. No dobrze, trzeba przyznać, że z tyłu nie jest to zbyt przestronne auto, a bagażnik też nie należy do zbyt dużych. Na szczęście te niedogodności są rekompensowane podczas jazdy. Wprawdzie zawieszenie zostało sztywno zestrojone, ale nawet na drogach o złej jakości resorowanie okazuje się przyzwoite. Jednocześnie pod względem prowadzenia Karl jest spokojniejszy od rywali. Trzycylindrowy silnik o mocy 55 KM to najdynamiczniejszy motor w teście, skrzynia biegów lekko pracuje, układ kierowniczy pozwala na zrelakwowaną jazdę. Do tego zaufanie budzi układ hamulcowy, który zatrzymuje nieciekłe auto już po 34,8 m.

W czasie podróży Karlem docenicie cichą pracę jednostki napędowej

Zawieszenie zapewnia dobry kompromis między komfortem i prowadzeniem, wygodne siedzenia, najdynamiczniejszy silnik.

Niezbyt duży bagażnik, mały zbiornik paliwa ogranicza zasięg pojazdu, z tyłu niezbyt dużo przestrzeni na nogi.



Funkcjonalny kokpit i porządna jakość wykonania wnętrza

PEL KARL

wymiary w mm



HYUNDAI i10

447 punktów

PRZESTRONNE WNĘTRZE oraz bagażnik o największej pojemności w porównaniu wystarczą na więcej niż tylko cotygodniowe zakupy w markecie. Zestrojenie zawieszenia samochodu jest takie, że nadwozie ma tendencję do kołysania się, a poza tym hałasuje na nierównościach. Z racji miękko skonfigurowanego podwozia i niezbyt precyzyjnego układu kierowniczego trzeba się liczyć z ograniczeniem dynamiki prowadzenia. Na dobrym poziomie oceniliśmy natomiast skuteczność układu hamulcowego. Trzycylindrowy silnik o mocy 67 KM okazuje się wystarczająco dynamiczny, ale już pod względem elastyczności wypada przeciętnie. Cieszy za to niezbyt głośno działanie jednostki napędowej. Cena samochodu po doposażeniu nie jest niestety zbyt niska, a poza tym trzeba się liczyć z najwyższą utratą wartości wśród porównywanych modeli. Nie bez znaczenia jest za to 5-letnia gwarancja.

Zaletą wnętrza jest duża ilość miejsca na nogi pasażerów jadących z tyłu

Przestronne wnętrze, największy bagażnik, skuteczny układ hamulcowy, 5-letnia gwarancja, komfortowe resorowanie.

Ociężałe prowadzenie, słaba elastyczność jednostki napędowej, najwyższa utrata wartości, wysokie koszty zakupu.



Dopracowany kokpit z dużą ilością polakierowanych elementów

HYUNDAI i10

wymiary w mm



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



VW UP!

438 punktów

MALUCH Z WOLFSBURGA może się pochwalić największą ilością miejsca na szerokość. Dużo przestrzeni wygospodarowano również nad głowami pasażerów. Za to pod względem swobody na wysokości kolan w tylnej części up! musi uznać wyższość wszystkich testowanych konkurentów. Zaletą małego Volkswagena jest wysoki poziom resorowania. Podczas dłuższego podróżowania nie bez znaczenia są również wygodne siedzenia. Silnik o pojemności litra pozwala osiągnąć „setkę” po zadowalających 14,5 s, a to oznacza, że w tym porównaniu swym temperamentem ustępuje wyłącznie jednostce napędowej Opla. Dodatkowym atutem motoru małego VW jest dobra elastyczność. Na zadowalającym poziomie oceniliśmy również układ hamulcowy niemieckiego samochodu. Natomiast w zestawieniu kosztów auto nie prezentuje się, niestety ciekawie. Po doposażeniu okazuje się najdroższym pojazdem w naszym porównaniu.

Dużo miejsca na szerokość i nad głowami, komfortowe resorowanie, najniższa utrata wartości, pojemny kufer.

Po doposażeniu najwyższa cena wśród porównywanych samochodów, mało miejsca na nogi w drugim rzędzie siedzeń.



Obsługa jest dobra, chociaż monitor mógłby być nieco większy

VW UP!

wymiary w mm



RENAULT TWINGO

419 punktów

CAŁKIEŃ ŁADNY I EKSTRAWAGANCKI MODEL. W małym Renault silnik jest z tyłu, napęd również trafia na tylne koła. Dzięki temu pojawia się zaleta w postaci rewelacyjnie małej średnicy zawracania (8,9 m), a to pozwala na bardzo łatwe manewrowanie w mieście. Z drugiej strony są takie niedogodności, jak konieczność odkręcenia pokrywy, żeby skontrolować poziom oleju, czy też najmniejszy bagażnik wśród porównywanych modeli. Litrowy silnik nie jest niestety dynamiczny i w efekcie pod tym względem przegrywa ze wszystkimi konkurentami. Poza tym trzeba zaakceptować jego głośną pracę, i to zarówno podczas spokojnej miejskiej jazdy, jak i w trakcie podróżowania z dużymi szybkościami. Denerwująca jest również bardzo długa droga hamowania, wynosząca maksymalnie aż 39,9 m! Cieszy natomiast przyzwoita ilość miejsca we wnętrzu z tyłu (pod tym względem francuski maluch dorównuje Hyundaiowi i10), a także zadowalający poziom tłumienia nierówności.

Sensacyjnie mała średnica zawracania ułatwia manewrowanie, przestronne wnętrze, dobry komfort resorowania.

Zbyt słaby silnik, najgorsze hamulce, mały bagażnik z wysokim progiem załadunku, głośna praca jednostki napędowej.



Kolorowe elementy ożywiają wnętrze pojazdu. Cieszy łatwa obsługa

RENAULT TWINGO

wymiary w mm





1. 451 pkt OPEL **2. 447 pkt** HYUNDAI **3. 438 pkt** VW **4. 419 pkt** RENAULT

Dane producenta

	OPEL	HYUNDAI	VW	RENAULT
Silnik: typ/cylindry/zawory	benz./R3/I2	benz./R3/I2	benz./R3/I2	benz./R3/I2
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z tyłu
Zasilanie	wtrysk bezpośredni	wtrysk wielopunktowy	wtrysk wielopunktowy	wtrysk wielopunktowy
Pojemność skokowa (cm³)	999	998	999	999
Moc maksymalna (KM/obr./min)	75/6200	67/5500	75/6200	71/6000
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	96/4500	95/3500	95/3000	91/2850
Prędkość maksymalna (km/h)	170	155	172	151
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd	przedni	przedni	przedni	tylny
Hamulce (przód/tył)	tw/b	tw/t	tw/b	tw/b
Pojemność bagażnika (l)	195-940	252-1046	251-951	174-980
Opony testowanego auta (przód; tył)	195/45 R 16	185/55 R 15	185/55 R 15	185/50; 205/45 R 16
Pojemność zbiornika paliwa (l)	32	40	35	35
Emisja CO ₂ (g/km)	104	108	98	95
Dł./szer./wys. (mm)	3675/1698/1476	3685/1660/1500	3540/1641/1489	3595/1647/1557

Wyniki testu

	Karl	i10	up!	Twingo
Przyspieszenie 0-50 km/h	4,3 s	4,2 s	4,6 s	4,7 s
0-100 km/h	13,8 s	15,0 s	14,5 s	16,3 s
0-130 km/h	23,9 s	30,7 s	25,2 s	31,7 s
Elastyczność 60-100 km/h	16,0 s (4. bieg)	16,1 s (4. bieg)	15,3 s (4. bieg)	16,0 s (4. bieg)
80-120 km/h	25,4 s (5. bieg)	26,0 s (5. bieg)	26,0 s (5. bieg)	25,6 s (5. bieg)
Masa rzeczywista/ładowność	952/401 kg	999/421 kg	955/335 kg	976/384 kg
Rozdział masy (przód/tył)	63/37 proc.	61/39 proc.	59/41 proc.	46/54 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	10,0/10,7 m	10,0/10,2 m	10,1/10,1 m	8,9/8,9 m
Hamowanie ze 100 km/h (zimne)	34,8 m	35,3 m	35,5 m	38,2 m
ze 100 km/h (gorące)	35,8 m	36,0 m	36,2 m	39,9 m
Hałas w kabinie przy 50 km/h	60 dB (A)	60 dB (A)	60 dB (A)	64 dB (A)
przy 100 km/h	68 dB (A)	69 dB (A)	69 dB (A)	71 dB (A)
przy 130 km/h	73 dB (A)	73 dB (A)	74 dB (A)	74 dB (A)
Spalanie testowe 5,6 l/100 km	5,6 l/100 km	5,7 l/100 km	5,5 l/100 km	5,5 l/100 km
Zasięg 570 km	570 km	700 km	630 km	630 km

Wyposażenie

	Karl	i10	up!	Twingo
Wersja	Enjoy	Comfort	move up!	Intens
Airbagi czołowe	S	S	S	S
Boczne airbagi	S	S	S	S
Airbag kolanowy	N	N	N	N
Kurtyny powietrzne	S	S	N	N
System stabilizacji jazdy ESP	S	S	S	S
Światła przeciwmgielne	N	N	1360 zł	S
Reflektory ksenonowe lub ledowe	N	N	N	N
Klimatyzacja man./aut.	S/N	2000 zł/N	990 zł*/N	S/2000 zł
Elektrycznie sterowane szyby p/t	S/N	S/S	S/N	S/N
Elektrycznie sterowane lusterka	S	S	S	S
Radioodtwarzacz CD lub USB	1000 zł*	S	990 zł*	S
Sterowanie radiem na kierownicy	1000 zł*	N	N	S
Komputer pokładowy	S	S	1640 zł	S
Bluetooth	1000 zł*	1000 zł	N	S
Tempomat	S	S	1640 zł	S
Centralny zamek	S	S	S	S
Nawigacja satelitarna	N	N	1400 zł	3500 zł
Podgrzewane siedzenia	700 zł	N	1360 zł	1000 zł
Asystent martwego pola	N	N	N	N
Asystent utrzymania pasa ruchu	N	N	N	S
Czujniki parkowania/deszczu	3000 zł	1000 zł/N	1640 zł/N	800/2000 zł
Aluminiowe felgi	1800 zł	N	2890 zł	S
Lakier metalizowany	1850 zł	1500 zł	1570 zł	1600 zł

Gwarancja/ceny

	Karl	i10	up!	Twingo
Cena podstawowa testowanej wersji	39 990 zł	41 600 zł	40 800 zł	42 300 zł
Utrata wartości (po 3 latach i 45 tys. km)	bd.	50,3 proc.	38,7 proc.	45,4 proc.
Gwarancja mechaniczna	2 lata	5 lat	2 lata	2 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km	co 20 tys. km	co 15 tys. km	co 20 tys. km
Cena po doposażeniu	46 490 zł	45 600 zł	47 480 zł	42 900 zł

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



PUNKTACJA

Nadwozie

	KARL	i10	up!	TWINGO
Przestronność z przodu	40	32	32	35
Przestronność z tyłu	30	22	24	23
Pojemność bagażnika	25	20	24	24
Ładowność	15	12	13	9
Widoczność	20	16	16	17
Fotele, pozycja kierowcy	30	27	27	28
Ergonomia obsługi	20	16	16	16
Jakość wykończenia	20	14	15	13
Suma punktów	200	159	167	164

Napęd i zawieszenie

	KARL	i10	up!	TWINGO
Przyspieszenie	25	17	15	16
Elastyczność	25	17	16	17
Poziom hałas	15	12	12	9
Skrzynia biegów	15	13	12	13
Zachowanie na drodze	30	26	25	27
Komfort jazdy	30	27	27	27
Układ kierowniczy	15	12	11	12
Średnica zawracania	5	3	4	4
Skuteczność hamulców	40	37	36	36
Suma punktów	200	164	158	164

Koszty

	KARL	i10	up!	TWINGO
Cena po doposażeniu	50	31	32	29
Zużycie paliwa	30	25	25	26
Wyposażenie - komfort	30	21	19	18
Wyp. - bezpieczeństwo	30	16	14	12
Ubezpieczenia	10	7	5	7
Gwarancja	15	8	14	8
Przeglądy	20	20	13	10
Suma punktów	185	128	122	110
Wynik końcowy	585	451	447	438

Najlepsze w teście



*po 3 latach i 45 tys. km



Bagażnik nie jest największy w tej klasie aut. Poza tym po powiększeniu kufra nie uzyskuje się równej podłogi



Bagażnik up!-a o dobrej pojemności 251-951 l. Po powiększeniu powstaje idealnie płaska powierzchnia



Największy bagażnik w teście (252-1046 l) cieszy. Natomiast duży próg na podłodze po powiększeniu - już nie



Podłoga najmniejszego kufra (174-980 l) znalazł się silnik. Równa podłoga również po złożeniu siedzeń



↓
Dzięki 5-drzwiowym nadwoziom każdy z testowanych modeli zapewnia wygodne wsiadanie do obu rzędów siedzeń

NASZYM ZDANIEM
Redaktor Tomasz Kamiński

DEBIUTANT WYGRAŁ
Karl pokazał rywalom, jaki powinien być samochód do miasta. Zgrabne nadwozie skrywa wystarczająco przestronne wnętrze, a silnik pozwala na sprawne przemieszczanie się i nie jest paliwożerny.