



# Kia Picanto im Vergleich mit dem VW Up und Renault Twingo

Kia Picanto 1.0 T-GDI GT-Line 74 kW (100 PS) (Benzin/Manuell):

Kraftstoffverbrauch kombiniert 4,6 l / 100 km; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert 107 g/km.

The Power to Surprise



# Her mit den kleinen Knallerbsen

Auto-Minis mit Muskeln – eine höchst freche Gattung. Wir haben drei besonders Wilde verglichen

**SOLLEN WIR?** Wagen wir es? Trauen wir uns in Zeiten wie diesen, Autos mit reichlich PS lieb zu haben, das „Rasen“ auf freier Bahn zu feiern, uns juchzend in Kurven zu werfen? Eigentlich: Nee! Uneigentlich: Na, logo! So etwas klappt nämlich auch mit ganz wenig Auto, also in Maßen. Politisch korrekter Tempospaß mit Kleinst-Sportwagen

sozusagen. Auf diesen Schmalspurzug springen ohnehin immer mehr Hersteller auf. Jüngstes Beispiel: Kia pustet den Picanto auf eine 100 PS starke Rennsammel auf, stellt den Knirps auf dicke Aluräder und klackst etwas Kriegsbemalung auf die knapp 3,60 Meter kurze Karosserie. Nach gleichem Muster hat VW bereits erfolgreich abgeliefert. Die Winz-Kanonenkugel Up GTI mit sogar 115 PS hat in früheren Tests bestens gezündet. Auch Renault mischt mit: Der Twingo ist als

TCe 110 GT vielversprechende 109 PS stark, setzt dabei sogar auf einen Heckmotor inklusive Hinterradantrieb – wenn das nicht supersportlich ist.

Wir haben diese aktuellen drei Knallerbsen aus der Schachtel geholt und auf die Straße gepfeffert. Peng – ein erster Schreck lässt nicht lange auf sich warten. Denn der Spaß ist nicht billig. Mindestens 15 690 Euro kostet der stärkste Renault Twingo. Viel Holz für ein Exemplar aus der Plastikliga – am Ende steht hier schließlich immer noch ein Kleinstwagen aus der Billigkategorie vor uns. VW überbietet das noch. Für einen Up mit Powerpaket



**Rund 100 PS, rund eine Tonne Leergewicht – das schreit nach Stimmung auf der Straße**

unter der Haube sind mindestens 16 975 Euro anzulegen. Ein Picanto mit Schuss kostet wie hier getestet sogar 17 080 Euro (16 090 Euro Grundpreis). Knallerbsen? Wohl eher Knalldiamanten. Jetzt muss aber zum Ausgleich ein üppiges Feuerwerk kommen.

Tut es auch. Beispiel VW: Der Up GTI hat eine herrlich kurze Lunte. In 9,1 Sekunden stürmt das Biestchen auf Tempo 100, der 1,0-l-Dreizylinder dreht, schnauft und rumort, dass es eine Freude ist. Lebendig und stark zerrt er das nur 1005 Kilogramm leichte Auto vorwärts, die Schaltung flutscht, die Bremsen beißen beherzt in die vorderen Scheiben (und knabbern hinten erfolgreich an den Trommeln), die Reifen krallen – es macht wirklich einen Heidenspaß, den Up

von Kurve zu Kurve zu schmeißen und den Turbobenziner bis über 6000 Touren auszuwringen. Außerdem fühlt sich das Auto besonders leicht an, in die Lenkung haben die Wolfsburger eine passable Rückmeldung eingebaut und dem Motor einen reizvollen Klang (künstlich verstärkt und auf Dauer stressend) angedichtet. Schade: Trotz fester abgestimmter Federung gibt's in schnellen Kurven Schräglage. Das macht der Kia etwas besser. Allerdings federt der Picanto auch entsprechend unwillig – das stresst auf längerer Fahrt. Ständig rumpeln kurze Stöße durchs Auto. So viel sportliche Ignoranz muss man mögen. Der Einliter-Dreizylinder ist nicht so drehgierig wie das Aggregat im Up, entwickelt dafür früh seine Kraft. Erstaunlich: Tempo 100 erreicht der Picanto bereits im zweiten seiner fünf lang übersetzten Gänge, >>



**VW Up GTI**  
115 PS, 1005 kg, 196 km/h



**Kia Picanto 1.0 T-GDI**  
100 PS, 1028 kg,  
180 km/h



**Renault Twingo TCe 110 GT**  
109 PS, 1051 kg, 182 km/h





Typisch Twingo: Cockpit leider ohne Drehzahlmesser



Typisch Turbo: 170 Newtonmeter Drehmoment bei 2000 U/min



Typisch GT: Heckflügelchen, dicke Endrohre, 17-Zoll-Aluräder



#### RENAULT TWINGO

Der Twingo teilt sich die Technik mit dem Smart Fourfour Brabus. Ein aufgeladener Dreizylinder-Benziner im Heck leistet 109 PS, im Testwagen ist die Sechsgangautomatik (Doppelkupplung EDC) für relativ günstige 1300 Euro eingebaut. 17 Zoll große Räder, strafferes Fahrwerk und die Sitzausstattung liefert Renault ab Werk.



Unaufgeregt: Das Cockpit könnte auch einem 60-PS-Kia stehen



Leise: Motor mit 172 Newtonmetern, bei Teillast kaum hörbar



Dezent: Aerodynamik-Hilfe an der Kofferraumklappe



#### KIA PICANTO

Picanto – Mädchenauto? Finden wir nicht. Ein Dreizylinder mit 100 PS und Turbo gibt dem kleinsten Koreaner die Sporen. Leider nur Fünfgang – mit einer Besonderheit: Der GT schafft 100 km/h im zweiten Gang. Verhalten verzerrt mit Alu an Pedalen und kecker Doppelrohrblende am Auspuff. Scheibenbremsen auch hinten!

» so kann er zunächst am viel stärkeren VW dranbleiben. Erst mit zunehmender Geschwindigkeit lässt seine Sprintlust nach, der VW zieht deutlich in Richtung Horizont voraus. Der Kia hat andere Talente: Getriebe entspannter, Leistung kleiner, Leergewicht kaum höher – da muss doch ein passabler Verbrauch herkommen? Leider nein, der Kia trinkt über einen halben Liter mehr als der VW. Auch sonst bleibt ein Abstand zwischen Picanto und Up. Dafür sorgen subjektive Differenzen. Die Lenkung des Kia sollte um die Mittellage herum feiner arbeiten, die Bremsen sollten auch unter Hitze giftiger packen (das gilt auch für die objektiven

Eigenschaften) und die Sitze bitte etwas sorgfältiger führen – so kann die Korea-Kanone fahrerisch nur den Renault auf Abstand halten.

Der Twingo hat zwar Pfeffer auf dem Papier, im richtigen Sportfahrlernen lässt er es aber leider fad anhehen. Die gefühllose Lenkung in Verbindung mit dem leichten Vorderwagen lassen den TCe unruhig auf der Fahrbahn umherschneffeln. Der Motor hat vergleichsweise wenig Drehmoment bei recht später Drehzahl – so muss man den 0.9er reichlich bei Laune halten, um flüssige Kraftabgabe zu erleben. Am besten emsig in der manuellen Schaltgasse des Automatikgetriebes zwischen „Plus“ und „Minus“ umhertippen – dann passen die Drehzahlen besser zum Beschleunigungswunsch. Zwar klingt der Motor im

Heck unter Last und mit zunehmender Tourenlage wie ein ganz Großer – irgendwann jedoch stört das sonore Brummen aus dem voluminösen Auspufftopf. Dazu kommt eine unharmonische Federung inklusive hart abrollender 17-Zoll-Bereifung. Kurz: Gemächliche Landstraßenfahrten sind nicht gerade sein liebstes Metier, wer reisen will, macht lieber einen Bogen um den GT. Trost: Ein Twingo mit 109 PS wird beim Ausweichen nie zur heiklen Sache. Die Bremsen arbeiten ordentlich, das ESP streng, und das früh einsetzende Untersteuern stufen wir als hilfreich tempohemmend ein.

So weit zum Sport. Wie steht's um Alltagsdisziplinen? Im Up nicht optimal. Der Testwagen hatte nur drei Türen. Wer sich den beschwerlichen Einstieg in den Fond schenken mag – den kleinsten VW gibt es gegen 480 Euro Aufpreis auch mit hinteren Türen. So oder so stehen bis 959 Liter Lade-

▼ Rasselbande: Per se bieten Dreizylinder-Turbos keine aufregende Klangkulisse. VW hilft per Soundgenerator nach, Renaults Auspuff klingt voll, Kia röhrt frisch

volumen zur Verfügung, die Rückbanklehne lässt sich nach vorne klappen, und aus ergonomischer Sicht patzt der Up ebenfalls nicht. Vorbildlich: Das schlichte, klare, aber nicht lieblos gestaltete Cockpit informiert, ohne zu verwirren. Der VW ist somit ein unaufgeregt-angenehmer Alltags-

begleiter. Schade: Multimedial hat der VW kaum etwas zu bieten.

Der Twingo verschenkt Platz im Kofferraum, hier im Heckabteil werkelt schließlich der Turbomotor. Immerhin: Mit umgeklappter Sitzbank egalisiert der Franzose das etwas, maximal passen 980 Liter Ladung ins Auto. Im

Renault geht es auch insgesamt etwas enger zu. Vorne fehlt Breite, im Fond Kniefreiheit. Schade zudem: Renault verzichtet im verspielten Zentralinstrument auf einen Drehzahlmesser. Dabei kann er doch besonders gut drehen: Der Wendekreis liegt bei unter neun Metern.



Spitzentempo? Bei allen mit Tendenz zu 200 km/h



Wenig: Anzeigen mit drei großen Uhren, kaum Multimedia



Kernig: Immerhin 200 Newtonmeter starker 1.0er mit 999 cm³



Kantig: Farblich abgesetzter Dachspoiler an der Heckklappe



#### VW UP

GTI aus Tradition: Leicht trifft Leistung, das Konzept passt optimal zum kleinsten VW. Der aufgeladene Dreizylinder mit einem Liter Hubraum schafft 115 PS und arbeitet erfolgreich mit einem leichtgängigen zu schaltenden Sechsganggetriebe zusammen. Gute alte GTI-Schule: Roter Zierrat und Karos für die Sitzbezüge. Federn 15 mm gekürzt. Hinten Trommelbremsen!







Fahrzeugdaten

	KIA	RENAULT	VW
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Turbo	Dreizylinder, Turbo	Dreizylinder, Turbo
Einbaulage	hinten quer	hinten quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	998 cm³	898 cm³	999 cm³
kW (PS) bei U/min	74 (100)/4500	80 (109)/5750	85 (115)/5000
Nm bei U/min	172/1500	170/2000	200/2000
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	182 km/h	196 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell	Sechsgang-Doppelkupplung	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Trommel	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	195/45 R 16 V	185/45-205/40 R 17 H	195/40 R 17 V
Reifentyp	Nexen N Blue HD Plus	Yokohama Blue Earth	Goodyear Efficient Grip Performance
Radgröße	6,5 x 16"	6-7 x 17"	6,5 x 17"
Abgas CO₂	108 g/km	118 g/km	110 g/km
Verbrauch*	5,7/4,1/4,7 l	6,4/4,6/5,3 l	6,0/4,1/4,8 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	35 l/Super	35 l/Super	35 l/Super
Ottopartikelfilter	S	N	S
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	67 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	keine	keine	keine
Kofferraumvolumen	255-1010 l	188-980 l	251-959 l
Länge/Breite/Höhe	3595/1595-1880**/1485 mm	3623/1661-1875**/1544 mm	3600/1641-1910**/1478 mm

S = Serie; N = nicht lieferbar; \* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; \*\*Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

Abgasnorm	Euro 6d-TEMP	Euro 6c	Euro 6d-TEMP
Steuer pro Jahr	46 €	64 €	50 €
Typklassen HPF/VK/TK	15/17/19	15/17/17	14/17/18
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	150/300 €	160/290 €	180/360 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	7 Jahre/150 000 km	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	7 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt

Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130/0-160 km/h	3,0 s 9,4 s 16,7/29,5 s	3,4 s 10,1 s 17,7/33,9 s	3,6 s 9,1 s 15,3/27,3 s
Zwischenspur	60-100 km/h 80-120 km/h	5,2 s 7,5 s	5,6 s 7,9 s	4,8 s 6,1 s
Leergewicht/Zuladung		1028/377 kg	1051/361 kg	1005/395 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		63/37 %	45/55 %	62/38 %
Wendekreis links/rechts		10,0/10,0 m	8,9/8,9 m	10,0/10,0 m
Bremsweg	aus 100 km/h kalt aus 100 km/h warm	36,7 m 38,3 m	37,6 m 37,4 m	37,0 m 35,9 m
Innengeräusch	bei 50 km/h bei 100 km/h bei 130 km/h	61 dB (A) 68 dB (A) 73 dB (A)	64 dB (A) 71 dB (A) 74 dB (A)	62 dB (A) 71 dB (A) 74 dB (A)
Testverbrauch - CO₂		6,3 l S - 148 g/km	7,0 l S - 165 g/km	5,7 l S - 136 g/km
Reichweite		550 km	500 km	610 km
Sportverbrauch		7,1 l S	8,9 l S	7,2 l S
Testverbrauch		6,3 l S Abweichung zur Werksangabe (4,7 l S): +34 %	7,0 l S Abweichung zur Werksangabe (5,3 l S): +32 %	5,7 l S Abweichung zur Werksangabe (4,8 l S): +19 %
Sparverbrauch		5,5 l S	5,7 l S	4,7 l S

■ 54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; ■ Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

Preise/Ausstattung

Modell	Kia Picanto 1.0 T-GDI	Renault Twingo TCe 110 GT	VW Up GTI
Grundpreis	16 090 €	15 690 €	16 975 €
gewertete Ausstattungslinie	GT Line (S)	GT (S)	GTI (S)
Automatikgetriebe	N	1300 €	N
Klimaautomatik	890 € (Paketpreis)	S	335 €
Sitzheizung	S	290 € (Paketpreis)	S
Lenkradheizung	S	N	N
Einparksensoren hinten	890 € (Paketpreis)	S	300 €
Rückfahrkamera	990 € (Paketpreis)	990 € (Paketpreis)	200 €
Tempomat	890 € (Paketpreis)	S	390 € (Paketpreis)
fest eingebautes Navigationssystem	990 € (Paketpreis)	990 € (Paketpreis)	N (nur über Handy-App)
Schiebedach	990 € (Glasschiebedach)	990 € (Faltdach)	905 € (Panorama-Ausstelldach)
Keyless Go	890 € (Paketpreis)	N	N
Metalllackierung	490 €	ab 490 €	ab 465 €
Testwagenpreis	17 080 €*	17 980 €**	16 975 €

S = Serie; N = nicht lieferbar; \* inklusive Kia-Navigationssystem für 990 €; \*\* inklusive EDC-Doppelkupplungsgetriebe für 1300 € und Techno-Paket (Navi, Rückfahrkamera) für 990 €



FOTOS: T. BADER (4), ROMAN RATZKE, S. HABERLAND

Retro-Schick im jüngsten GTI: Muster für den Sitzbezugsstoff im Up - ohne Aufpreis

>> Im Kia geht es funktional zu. Der Koreaner schluckt mehr Gepäck und bietet Mitfahrern speziell im Fond ein entscheidendes Quäntchen zusätzlichen Raum. Auch die Anzeigensammlung im Picanto ist übersichtlich arrangiert und klar gezeichnet. Außerdem wirkt der Koreaner besser geräuschgedämmt. Er rollt zum Beispiel bei gemächlichem Tempo viel leiser ab als der Renault und auch auf der Autobahn ruhiger als der VW. Ein weiterer dicker Pluspunkt des Kia ist die Garantie. Kurz: Der Kia ist der optimale Alltagsbegleiter. Außerdem steht er moderner da. Induktives Laden? Smartphone-Spiegelung? Stau-Navi? Hat er! Den Sieg? Hat er deshalb auch! 🏆



Fahrspaß? Gibt's bei allen drei Krachern reichlich. Kein Wunder, wenn über 100 PS auf so angenehm wenig Auto treffen. Das meiste Tempo liefert VW. Die besten Fähigkeiten unter dem Strich der Kia. Somit gewinnt der Picanto diesen Vergleich deutlich.

**\*\*Eco-Index-Bewertungskriterien**

**ABGASREINIGUNG**  
**Note 1:** Euro 6d, E-Autos **Note 2:** Euro 6d-TEMP **Note 3:** SCR + LNT¹, motornaher SCR, BPF² **Note 4:** SCR, Gasantrieb **Note 5:** alle anderen

**TESTVERBRAUCH/CO₂**  
**Note 1:** bis 100 g/km CO₂ **Note 2:** bis 130 g/km **Note 3:** bis 150 g/km **Note 4:** bis 170 g/km **Note 5:** alle anderen

**VERKEHRSBELASTUNG** (Länge x Breite x Gewicht)  
**Note 1:** bis 6 **Note 2:** bis 12 **Note 3:** bis 15 **Note 4:** bis 18 **Note 5:** alle anderen

**KLIMATECHNIK**  
**Note 1:** CO₂ (Serie) **Note 2:** CO₂ (Aufpreis) **Note 3:** R1234yf mit Sicherheitstechnik/E-Auto **Note 4:** R1234yf in Saugbenziner oder Turbodiesel **Note 5:** alle anderen

¹ LNT: NOₓ-Speicherkat; ² BPF: Benzinpartikelfilter

WERTUNGEN

Karosserie

	Punkte max.	KIA	VW	RENAULT
Platzangebot vorn	20	13	14	15
Platzangebot hinten	20	15	14	13
Raumgefühl hinten	10	7	7	6
Kofferraum	20	12	11	9
Variabilität	10	5	5	6
Zuladung	10	6	6	6
Anhängelast	5	0	0	0
Übersichtlichkeit	15	11	11	9
Qualitätseindruck	20	15	15	15
Funktionalität	10	6	4	5
Sicherheitsausstattung	10	5	3	3
Karosseriewertung	150	95	90	87

Antrieb

Beschleunigung	15	12	13	12
Zwischenspur	20	14	16	13
Höchstgeschwindigkeit	5	3	4	3
Laufkultur	15	10	11	10
Drehfreude/Ansprechen	10	7	8	6
Getriebe	20	15	16	18
Testverbrauch	30	23	24	22
Reichweite	10	3	4	2
Antriebswertung	125	87	96	86

Fahrdynamik

Fahrsicherheit	20	18	18	16
Geradeauslauf	5	5	5	3
Agilität	20	16	17	12
Lenkung	20	15	16	13
Traktion	5	4	4	5
Wendekreis	10	7	7	9
Bremsen	20	12	15	13
Fahrdynamikwertung	100	77	82	71

Connected Car

Telefon	5	4	3	4
Navigation	10	5	1	6
Onlinefunktionen/Apps	10	7	1	4
Audio	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	2	2	1
Connected-Car-Wertung	50	23	12	20

Umwelt

Außenabmessungen	15	9	8	8
Leergewicht	15	12	12	12
CO₂-Ausstoß	20	16	16	15
Effizienzklasse	5	4	4	3
Außengeräusch	5	5	5	5
Umweltechnik	40	20	20	4
Umweltwertung	100	66	65	47

Platzierung

Punkte maximal 750

1

Kia Picanto 1.0 T-GDI GT Line  
**488**

2.

VW Up GTI  
**471**

3.

Renault Twingo TCe 110 GT  
**433**

Teurer Spaß, dafür auch im Alltag ein wahrer Freund.

Schnell, fahraktiv, sicher – aber nicht modern ausgestattet.

Origineller Spaß, doch nicht wirklich sportlich – so nur Dritter.