

FAMILY TAXI

Citroën C4 Picasso, Kia Carens i Renault Scénic z założenia mają być superpraktycznymi i wygodnymi autami dla rodziny, ale każde z nich realizuje ten cel inaczej. W teście sprawdzamy, którego vana warto polecić szczególnie.

Tekst Adam Majcherek

**RENAULT
SCÉNIC**
rozstaw osi
2702 mm
pojemność bagażnika
437 l



DANE PRODUCENTA

CITROËN C4 PICASSO

- **SILNIK** turbodiesel, R4, 1.6
- **MOC MAKS.** 115 KM przy 3600 obr/min
- **0-100 km/h** 11,8 s
- **PRĘDKOŚĆ MAKS.** 189 km/h
- **ZUŻYCIE PALIWA** 4,0 l/100 km
- **EMISJA CO₂** 105 g/km
- **CENA** 110 700 zł

KIA CARENS

- **SILNIK** turbodiesel, R4, 1.7
- **MOC MAKS.** 136 KM przy 4000 obr/min
- **0-100 km/h** 10,4 s
- **PRĘDKOŚĆ MAKS.** 191 km/h
- **ZUŻYCIE PALIWA** 5,3 l/100 km
- **EMISJA CO₂** 139 g/km
- **CENA** 101 490 zł

RENAULT SCÉNIC

- **SILNIK** turbodiesel, R4, 1.5
- **MOC MAKS.** 110 KM przy 4000 obr/min
- **0-100 km/h** 12,3 s
- **PRĘDKOŚĆ MAKS.** 180 km/h
- **ZUŻYCIE PALIWA** 4,9 l/100 km
- **EMISJA CO₂** 128 g/km
- **CENA** 84 900 zł

WARUNKI TESTOWE

Temperatura: 3°C
Nawierzchnia:
suchy asfalt
Opony: zimowe

CITROËN C4 PICASSO/KIA CARENS/RENAULT SCÉNIC

oziom +2

M

**CITROËN
C4 PICASSO**

rozstaw osi
2785 mm
pojemność bagażnika
537 l

**KIA
CARENS**

rozstaw osi
2750 mm
pojemność bagażnika
492 l



Po raz kolejny zajmujemy się samochodami, którymi mało kto interesuje się z powodu ich właściwości jezdnych czy czasu w jakim przyspieszają do setki. To auta, którymi chciałbyś wygodnie poruszać się w mieście, więc nie powinny być zbyt duże, ale też dobrze, żeby chociaż od czasu do czasu w komfortowych warunkach dało się przewieźć całą rodzinę z bagażem. Żeby było trudniej, do naszego zestawienia wybraliśmy trzy modele mocno różniące się wielkością, ceną i pomysłem na to, jak zaspokoić potrzeby rodziny. Startujemy od najtańszego – Renault.

TANIEJ WCALE NIE ZNACZY GORZEJ

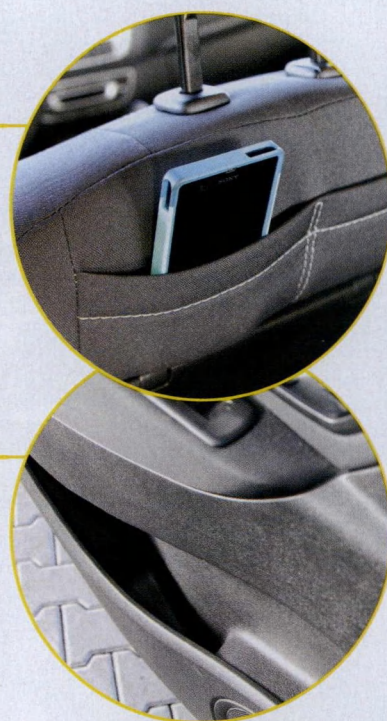
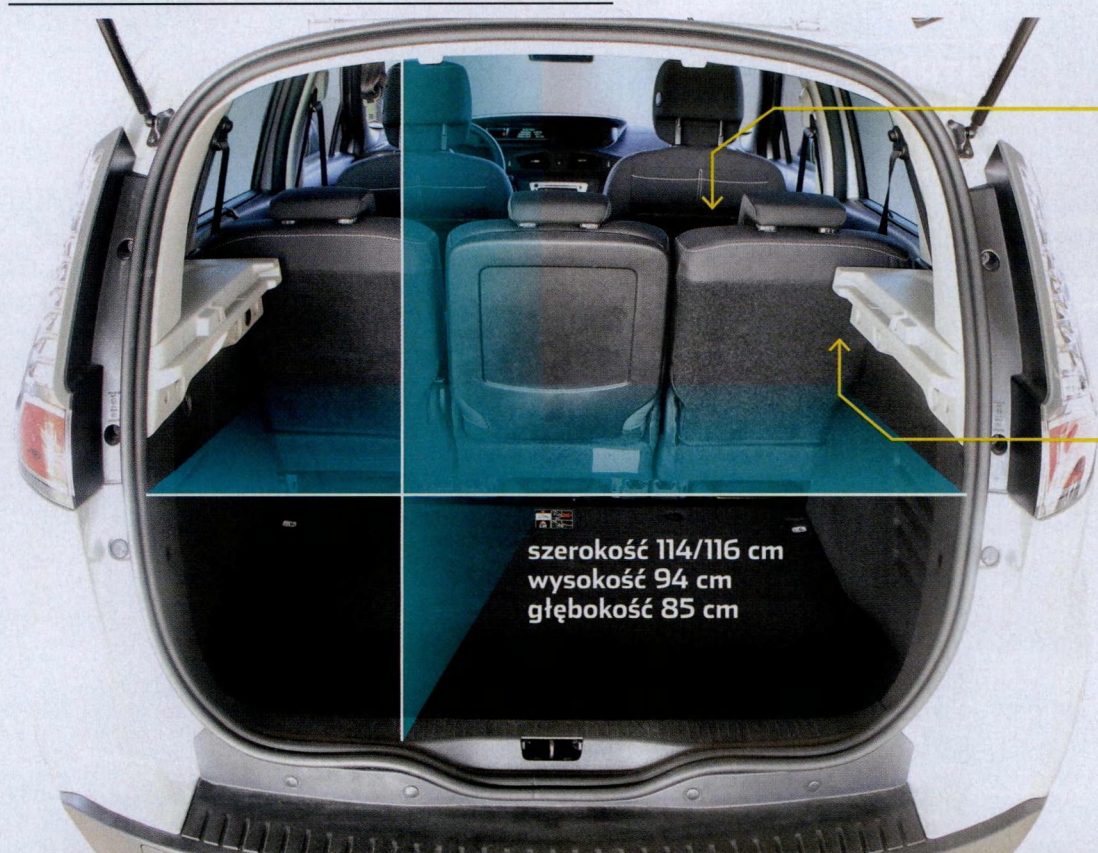
Scénic jest o 17 cm krótszy i o 16 tysięcy złotych tańszy niż największa w teście Kia Carens. I oczywiście ma odczuwalnie mniejszą kabinę, co widać głównie po odległości między przednimi a tylnymi fotelami oraz po mniejszym bagażniku. Jednak pod stwierdzeniem „mniejszy bagażnik” wciąż kryje się prawie 440-litrowy foremny kufer z najwyższą przestrzenią ładunkową od podłogi do półki (57 cm). Odstęp między rzędami foteli wystarczy, by dorosły siedzący z tyłu nie dotykał kolanami oparcia przedniego fotela, a dla dzieci miejsca jest aż nadto.

Tak jak w pozostałych autach, w drugim rzędzie są trzy oddzielne fotele z mocowaniami Isofix, pozwalające na łatwy montaż fotelików dla dzieci. Natomiast tylko w Renault można każdy z foteli wymontować z auta, uzyskując przestrzeń niemal jak w aucie dostawczym. Jeśli więc w tygodniu wozisz do szkoły trójkę dzieci, a w weekendy wyjeżdżasz na

łono natury sam z żoną pojeździć na rowerach – do Scénica zapakujesz je najłatwiej. Ale są dwa warunki – musisz mieć garaż, w którym przechowasz w tym czasie ciężkie fotele oraz musisz poświęcić czas na naukę ich montażu (bo demontaż to łatwizna). Z elementów, na które zwróciły uwagę dzieci, czyli osoby najbardziej zainteresowane podróżą w drugim rzędzie foteli, trzeba wymienić świetną widoczność wynikającą z najmniejszej odległości siedziska od dolnej krawędzi okien. Schowki w podłodze (dostępne również w konkurencyjnych modelach) przydają się rzadko, bo zwykle przykryte są dywanikami, za to świetnym

Wyjmij fotele drugiego rzędu, a Scénic stanie się pakowną bagażówką

RENAULT SCÉNIC ŻEBY OSZCZĘDZIĆ

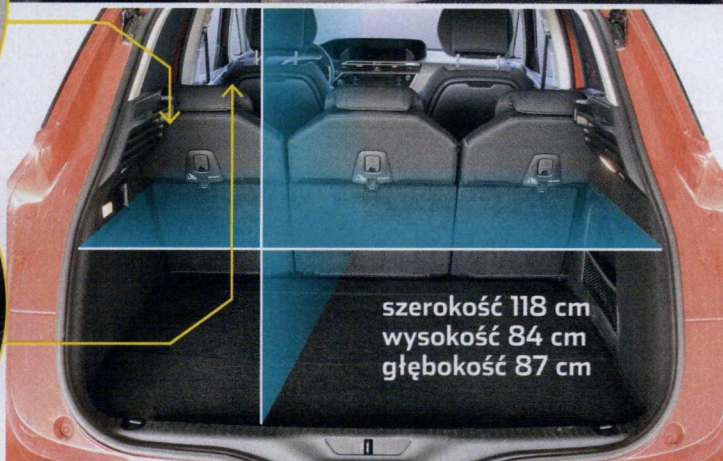
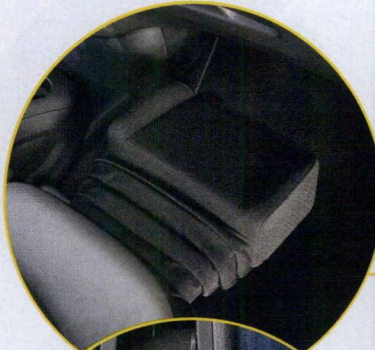


Plus za kieszonki w oparciu przednich foteli – to bardzo sprytny patent. Minus za schowki w bocznych drzwiach, pomieszczają tylko naprawdę niewielkie przedmioty



Rozsuwany podnózek i funkcja masażu to standardowy rozpieszczacz pasażera w topowej wersji Picasso. Pasażerowie z tyłu muszą się zadowolić regulacją siły nawiewu i rozkładanymi stolikami z indywidualnym oświetleniem

CITROËN C4 PICASSO ŻEBY POWOZIĆ



W bagażniku nie przeszkadzają wystające nadkola; po złożeniu oparć tylnych foteli uzyskujemy wielką przestrzeń ładunkową z płaską podłogą

gdy obok marnuje się duży ekran nawigacji jest frustrująca. Rozczarowuje też nieprecyzyjny układ kierowniczy z elektrycznym wspomaganiami – chciałoby się, by działał bezpośrednio. Bo uwzględniając wysoki komfort resorowania, całkiem niewielkie gabaryty i sporą kabinę, a także oszczędny, choć nieprzesadnie żwawy silnik, Renault Scénic to naprawdę udane auto, a zlikwidowanie kilku niedociągnięć mogłoby zrobić z niego auto świetne.

NA BOGATO, ALE DROGO

Citroënowi powinny się przyjrzeć osoby, które lubią, by auto szczególnie je dopieściło. Od konsoli centralnej z wielkimi ekranami obsługiwanymi dotykowo, przez fotele (przednie w testowanej wersji z funkcją masażu) z wygodnymi, zaginianymi zagłówkami, aż po unoszoną elektrycznie pokrywę bagażnika – Picasso imponuje ekstrawypażaniem. Można jednak odnieść wrażenie, że nie do końca je przemyślano. Na wydłużającą się niepotrzebnie (z powodu dotykowego ekranu) obsługę klimatyzacji narzekaliśmy



Długie drzwi ułatwiają zajmowanie miejsc z tyłu

pomysłem okazały się szuflady pod fotelami. Nadają się idealnie do przechowywania niewielkich zabawek, malowanek czy kredek (element pakietu Familly za 800 zł). Za to kilka powodów do narzekań znajdzie kierowca. Przede wszystkim denerwujący jest rozdział między obsługą nawigacji oraz sprzętu au-

dio i telefonu. Pierwszym sterujesz korzystając z pokrętła na tunelu środkowym, z pozostałych używając dźwigni za kierownicą i przycisków na panelu radia. Konieczność przebijania się przez menu zestawu głośnomówiącego albo wyszukiwania utworu z pamięci USB na małym ekraniku obok prędkościomierza,

WARTO WIEDZIEĆ

Adam Majcherek

redaktor
„auto motor i sport”



ASO zapraszają na przeglądy okresowe co 2 lata bądź co 25 (Citroën) lub 30 tys. km (Kia i Renault). Najtańsze przeglądy ma Renault (średnio 950 zł), a najdroższe Kia (średnio ok. 1200 zł). Za to w Carensie nie trzeba martwić się o serwis rozrządu (łańcuch). W C4 i Scénicu natomiast rozrząd wymaga wymiany po, odpowiednio, 175 i 160 tysiącach km lub po 10 latach. Kia kusi najdłuższą gwarancją (7 lat), ale z biegiem czasu ma ona coraz więcej wyłączeń, mocno ograniczających jej atrakcyjność.

KIA CARENS ŻEBY BYĆ WOŻONYM



Fotele można przesuwają, a ten środkowy po złożeniu posłuży jako stolik

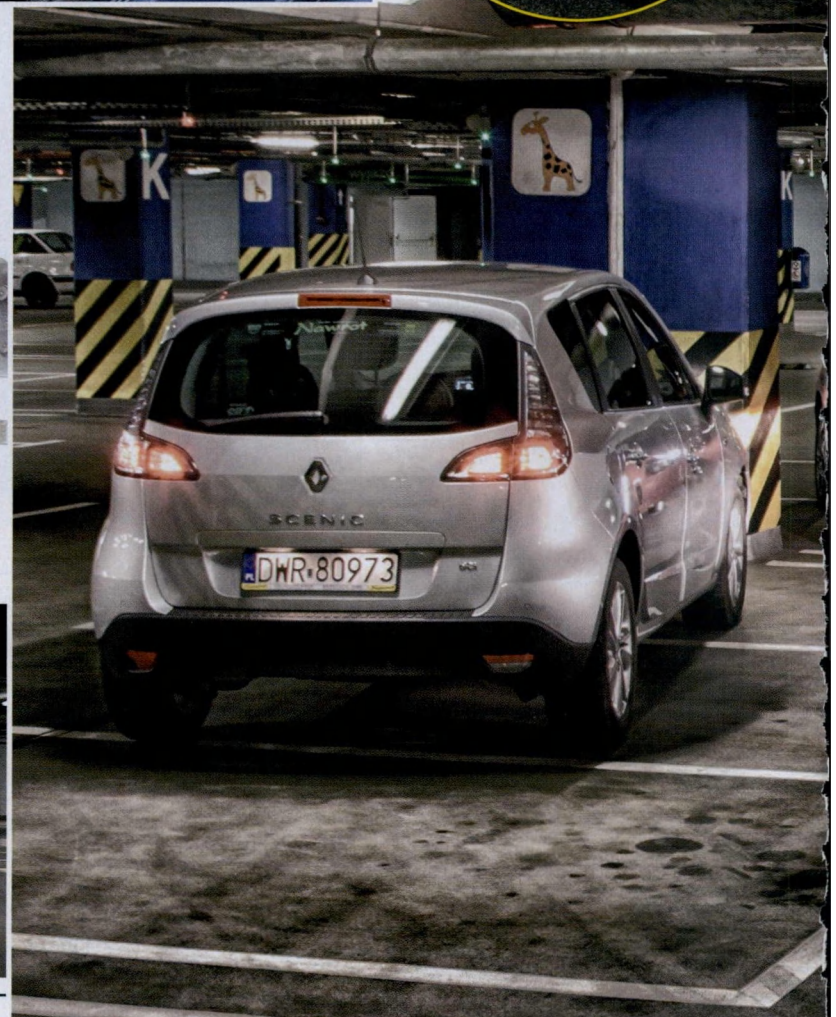
Latarkę w bocznej ścianie bagażnika można mieć zarówno w Carensie, jak i w Picasso, ale podgrzewane tylne fotele tylko w aucie z Korei. I tylko Carens w tym towarzystwie może mieć 7 miejsc



szerokość 118/135 cm
wysokość 84 cm
głębokość 96 cm



5-miejscowa wersja Carensa ma bagażnik o tej samej pojemności co C4



już nie raz. Dokładamy do tego brak wewnątrz auta przycisku unoszącego pokrywę bagażnika. Przy bagażniku będąc, dwóję wystawiamy projektantom, którzy pozwolili, by jego pokrywa zaczynała się zaraz za głowami pasażerów siedzących w drugim rzędzie foteli – wyklucza to praktycznie możliwość przewożenia wysokich przedmiotów. Powyżej półki bagażnik właściwie nie istnieje, więc chcąc przewieźć coś wysokiego, trzeba złożyć fotele w drugim rzędzie. Na szczęście tworzą one wtedy jedną linię z podłogą bagażnika, więc do dyspozycji jest sporo użytecznej przestrzeni. O „użytecznych przestrzeniach” wspominamy też, opisując pojemne schowki w desce rozdzielczej czy kieszenie w drzwiach, które łatwo pomieszczą butelki z napojami. Citroëna chwalimy też za ilość miejsca na

nogi pasażerów siedzących z tyłu – jest go znacznie więcej niż w Renault, a i same fotele są wygodniejsze. Mimo nadwozia dłuższego tylko o 6 cm Picasso sprawia wrażenie auta dużo większego niż Scénic. Zawdzięcza to znacznie większemu rozstawowi

Picasso pokochasz za ekstrasy rozpieszczające podróżnych

wi osi, który pozwolił na stworzenie obszerniejszej kabiny oraz znakomitemu przeszkleniu, z wielką przednią szybą sięgającą ponad głowę kierowcy. Dzięki temu rozwiązaniu do kabiny wpada więcej światła.

Plusa dajemy też za miejsce pracy kierowcy – fotel z obszerną regulacją pozwala na zajęcie wygodnej pozycji za kierownicą, płaska szyba i okienka w przednich słupkach poprawiają widoczność na skos, a mocno oprzyciskowana kierownica pozwala na korzystanie ze sprzętu audio i tempomatu bez odrywania wzroku od kierownicy. Chwalimy jeszcze asystenta parkowania, bezproblemowo wprowadzającego to spore auto w ciasne miejsca parkingowe. Poza wymienionymi rozwiązaniami C4 góruje nad Scénikiem silnikiem zapewniającym odczuwalnie lepsze osiągi i mimo większych gabarytów pojazdu, zużywającym tylko o włos więcej paliwa oraz o oczko wyższym komfortem resorowania. Za te wszystkie zalety Citroën każe sobie jednak słono zapłacić – w bogatej

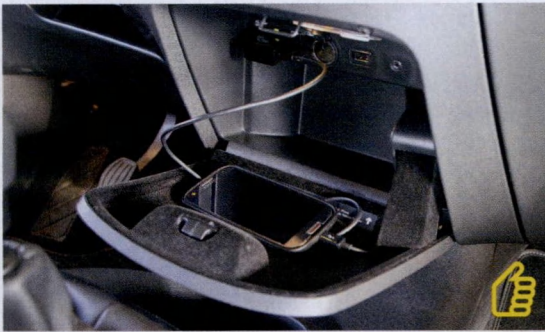
wersji Exclusive kosztuje aż o 25 tys. złotych więcej niż Renault.

NAJWIĘKSZY MOŻE NAJWIĘCEJ

Kia Carens jest największym autem w naszym teście, a mimo to nawet w najdroższej wersji kosztuje o 10 tys. mniej niż Picasso. Próżno na jej pokładzie szukać asystenta parkowania, „masażerów” czy aktywnego tempomatu. Ma za to jeszcze większą kabinę z miejscami nawet dla siedmiu osób. Dwa dodatkowe fotele w bagażniku (dopłata 2500 zł) nadają się co prawda do podróżowania tylko na krótkich odcinkach, ale by skorzystać z takiego rozwiązania w Renault czy Citroënie, trzeba by zainwestować w większe wersje tych aut – Grand Scénica i C4 Grand Picasso. Obecność dodatkowych foteli

Picasso ma najniższy położony próg załadunkowy (610 mm)





SCHOWEK W PICASSO

W konsoli centralnej wygospodarowano miejsce na schowek z dwoma gniazdami USB, wejściem AUX, gniazdem 12V, a nawet ze standardowym gniazdkiem 230 V



FOTEL-PODŁOKIETNIK KII

Po złożeniu oparcia środkowy fotel staje się stolikiem z wgłębieniami, w które wstawisz butelki z napojami. Stolik może posłużyć jako plac zabaw dla dzieci



ogranicza pojemność bagażnika do 492 litrów, ale to wciąż prawie o 60 litrów więcej niż w Scénicu. Więcej niż w obydwu francuskich modelach jest za to miejsca w drugim rzędzie foteli. Jeśli w Renault było go w sam raz, a w Citroënie sporo, to w Kii jest go mnóstwo. Dlatego to właśnie Carensa wybralibyśmy, gdyby przyszło nam często podróżować na tylnych fotelach. Są najwygodniejsze, najlepiej podtrzymują ciało i tylko w Kii można płynnie regulować kąt pochylenia ich oparc. W testowanej wersji XL boczne fotele mogły być nawet podgrzewane. Korzyści wynikających z obecności stolików

Jeśli potrzebujesz miejsca dla wyrosniętych dzieci – wybierz Kię

w oparciach przednich foteli i roletek w oknach nie wychwalamy szczególnie, bo akcesoria te można znaleźć we wszystkich trzech testowanych autach. Za to w Kii nie uświadczysz dodatkowego lusterka do obserwowania pasażerów, a we francuskich autach są (w Scénicu za dopłatą). Carens ma najbardziej klasycznie zaprojektowany kokpit z analogowymi

zegarami za kierownicą, „zwykłym” panelem klimatyzacji i z niewielkim ekranem radia na środku konsoli. Całość jest wykonana z materiałów sprawiających lepsze wrażenie niż w Renault, natomiast w zestawieniu z kokpitem Picasso ten w Carensie wygląda na zaprojektowany dekadę wcześniej. Przyznajemy jednak, że liczne „oprzyciskowanie” konsoli ułatwia dostęp do poszczególnych funkcji sprzętu audio czy klimatyzacji – wszelkie operacje wykonuje się w mgnieniu oka.

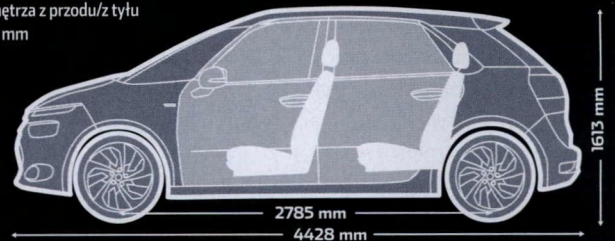
Tak dobrej opinii nie możemy natomiast wyrazić o właściwościach jezdnych Kii Carens. Jej nadwozie lubi zakłysać się zbyt mocno już na niewielkich nierównościach, a wspomaganie kierownicy, które może pracować w trzech trybach, zestrojono tak, że układ kierowniczy w żadnym z nich nie grzeszy precyzją. Ogólne wrażenie poprawiają 1,7-litrowy turbodiesel o mocy 136 KM i precyzyjna skrzynia biegów, dzięki którym Carens staje się całkiem żwawym vanem – wyraźnie dynamiczniejszym niż testowi konkurenci. Wyższe o pół litra średnie zużycie paliwa nie jest warte wspomnienia. To właśnie silnik, do spółki z największą kabiną dają Kii Carens minimalną przewagę nad Citroënem C4 Picasso, co pozwoliło jej odnieść całkowite zwycięstwo w naszym teście.

auto
motor
sport

SPRAWDZIŁIŚMY

CITROËN C4 PICASSO WYMIARY / MASY / KOŁA

Szerokość nadwozia – 1826 mm.
Szerokość wnętrza z przodu/z tyłu – 1490/1487 mm



Dopuszczalna masa całkowita 1940 kg

Masa własna 1298 kg

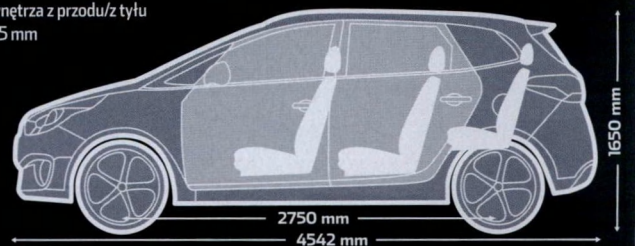
Dop. obciążenie 642 kg

0 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 1800 2000 2200 2400 kg

Pojemność bagażnika	537/1709 l	Opony Bridgestone Blizzak LM-25V 205/55 R17
Pojemność zbiornika paliwa	55 l	Średnica zawracania 11,1 m

KIA CARENS WYMIARY / MASY / KOŁA

Szerokość nadwozia – 1805 mm.
Szerokość wnętrza z przodu/z tyłu – 1480/1485 mm



Dopuszczalna masa całkowita 2250 kg

Masa własna 1617 kg

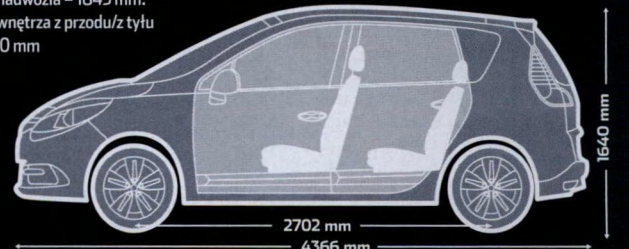
Dop. obciążenie 633 kg

0 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 1800 2000 2200 2400 kg

Pojemność bagażnika	492/1650 l	Opony Hankook Winter i*cept Evo 205/55 R16
Pojemność zbiornika paliwa	58 l	Średnica zawracania 11,6 m

RENAULT SCÉNIC WYMIARY / MASY / KOŁA

Szerokość nadwozia – 1845 mm.
Szerokość wnętrza z przodu/z tyłu – 1475/1470 mm



Dopuszczalna masa całkowita 1967 kg

Masa własna 1360 kg

Dop. obciążenie 607 kg

0 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 1800 2000 2200 2400 kg

Pojemność bagażnika	437/1670 l	Opony Uniroyal The Rain Tyre 225/50 R17
Pojemność zbiornika paliwa	60 l	Średnica zawracania 11,4 m



**CITROËN
C4 PICASSO**
1.6 E-HDI 115
EXCLUSIVE

**KIA
CARENS**
1.7 CRDI 136 KM
XL

**RENAULT
SCÉNIC**
1.5 DCI 110 KM
LIMITED

SPRAWDZILIŚMY

Cena	110 700 zł	101 490 zł	84 900 zł
SILNIK I PRZENIESIENIE NAPĘDU			
Rodzaj silnika	turbodiesel, R4	turbodiesel, R4	turbodiesel, R4
Pojemność skokowa	1560 cm ³	1685 cm ³	1461 cm ³
Moc maksymalna przy obrotach	115 KM 3600/min	135 KM 4000/min	110 KM 4000/min
Maksymalny moment obr. przy obrotach	270 Nm 1750/min	330 Nm 1750-2500/min	240 Nm 1750/min
Rodzaj napędu	na przednie koła; 6-biegowa przekł. mechaniczna	na przednie koła; 6-biegowa przekł. mechaniczna	na przednie koła; 6-biegowa przekł. mechaniczna

ZUŻYCIE PALIWA (WG NORMY NEDC)

wmieście	4,5 l/100 km	6,4 l/100 km	5,8 l/100 km
poza miastem	3,8 l/100 km	4,7 l/100 km	4,4 l/100 km
średnie	4,0 l/100 km	5,3 l/100 km	4,9 l/100 km
Emisja CO ₂	105 g/km	139 g/km	128 g/km
Norma emisji spalin	Euro 5	Euro 5	Euro 5
dane fabryczne			

POMIARY TESTOWE

PRZYSPIESZENIE

0-30 km/h	1,9 s	1,8 s	2,1 s
0-50 km/h	3,9 s	3,9 s	4,1 s
0-80 km/h	8,4 s	7,9 s	8,5 s
0-100 km/h	12,2 s	11,2 s	12,4 s
0-120 km/h	18,0 s	16,4 s	18,8 s
0-130 km/h	21,3 s	19,2 s	22,9 s
0-160 km/h	38,8 s	34,2 s	40,9 s

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA

	189 km/h	191 km/h	180 km/h
--	----------	----------	----------

ELASTYCZNOŚĆ

60-100 km/h (IV/V bieg)	8,9/13,9 s	7,2/10,6 s	10,0/15,6 s
80-120 km/h (IV/V bieg)	10,4/12,7 s	8,3/10,5 s	11,3/14,1 s
80-120 km/h (VI bieg)	18,5 s	14,8 s	20,1 s

ZUŻYCIE PALIWA

minimalne	5,0 l/100 km	5,2 l/100 km	4,9 l/100 km
maksymalne	9,1 l/100 km	9,4 l/100 km	8,8 l/100 km
średnie	7,1 l/100 km	7,4 l/100 km	6,9 l/100 km
zasięg	774 km	783 km	869 km

DROGA HAMOWANIA

ze 100 km/h na zimno	41,6 m	41,8 m	42,4 m
ze 100 km/h na ciepło	42,0 m	42,2 m	42,8 m

WYPOSAŻENIE

Poduszki kurtynowe/boczne z tyłu	✓/-	✓/-	✓/-
Klimatyzacja automatyczna	✓	✓	✓
Radioodtwarzacz CD/MP3	✓	✓	✓
Nawigacja satelitarna	✓	5500 zł	3900 zł
Kamera cofania	✓	✓	-
Asystent parkowania	✓	✓	-
3 mocowania Isofix w 2. rzędzie	✓	✓	✓
Rolety przeciwsłoneczne w 2. rzędzie	✓	✓	800 zł ¹
Reflektory ksenonowe	3000 zł	✓	-
Lakier metalizowany	2100 zł	2000 zł	2100 zł

✓ - w wyposażeniu seryjnym; - nie oferuje się; ¹ - w pakiecie z dodatkowym lusterkiem, stolikami w oparciach foteli i szufladami pod fotelami w drugim rzędzie.



NASZA OCENA

1. KIA Najprzestronniejsza kabina, dobre wykończenie i dynamiczny silnik dały jej zwycięstwo w teście. Gdyby miała lepsze zawieszenie i układ kierowniczy, mogłaby odskoczyć Citroënowi jeszcze bardziej.

2. CITROËN Nowoczesnym wyposażeniem i oryginalną stylistyką zdecydowanie góruje nad konkurentami. Jeśli nie przerazi Cię ceną, jego kandydatura jest naprawdę godna rozważenia.

3. RENAULT Najmniejsze nadwozie nie przysporzyło Scénicowi punktów, ale tak naprawdę dla rodziny z dziećmi wnętrze tego auta będzie w sam raz, a zaoszczędzone pieniądze wystarczą na wiele rodzinnych wycieczek.

CENA/PUNKT Dzięki znacznie niższej cenie Scénic jest zdecydowanym liderem w kategorii ekonomicznej (244 zł/pkt). Rywale zdobyli dużo więcej punktów, ale przy swoich o wiele wyższych cenach muszą uznać przewagę Renault - Carens - 271 zł/pkt, C4 Picasso - 299 zł.

OCENA PUNKTOWA

NADWOZIE

	(10)	9	8	6
Wymiary wnętrza	(10)	9	8	6
Poczucie przestrzenności	(10)	8	8	7
Bagażnik	(15)	12	13	10
Dopuszczalne obciążenie	(10)	8	8	8
Możliwość aranżacji wnętrza	(10)	9	8	8
Zegary	(10)	9	7	6
Widoczność	(15)	11	13	10
Wyposażenie dodatkowe	(5)	4	5	3
Wrażenie jakości	(15)	12	12	11
SUMA	(100)	82	82	69

BEZPIECZEŃSTWO

Wyposażenie z zakresu bezpiecz. biernego	(20)	18	18	18
Wyposażenie z zakresu bezpiecz. aktywnego	(20)	16	17	16
Oświetlenie	(10)	8	8	8
Ergonomia	(15)	13	11	12
Droga hamowania ze 100 km/h	(10)	7	7	6
Droga hamowania - na zimno, nieobc.	(10)	7	7	6
Droga hamowania - na ciepło, nieobc.	(10)	7	7	6
Wycucie pedału hamulca	(5)	5	5	5
SUMA	(100)	81	80	77

KOMFORT JAZDY

Resorowanie - nieobciążony	(25)	18	19	18
Resorowanie - obciążony	(15)	9	10	10
Siedzenia przednie	(20)	16	17	15
Siedzenia tylne	(10)	8	7	6
Ogrzewanie i wentylacja	(10)	8	9	9
Poziom hałasu wewnątrz	(10)	8	8	8
Wrażenia akustyczne	(10)	8	7	7
SUMA	(100)	75	77	73

NAPĘD

Kultura pracy silnika	(10)	7	7	7
Dynamika	(10)	8	7	7
Rozwijanie mocy	(5)	3	2	2
Zestopniowanie/włączanie biegów	(10)	8	7	7
Przyspieszenie/prędkość maksymalna	(20)	11	11	10
Elastyczność	(20)	12	9	7
Zużycie paliwa podczas testu	(20)	12	14	16
Zasięg	(5)	4	4	5
SUMA	(100)	65	61	61

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

Prowadzenie	(15)	9	8	9
Układ kierowniczy	(10)	6	7	7
Trakcja/zachowanie w zimie	(10)	7	7	7
Jazda na wprost/podatność na wiatr	(5)	4	4	4
Średnica zawracania	(10)	4	5	4
Właściwości jezdne - nieobciążony	(25)	22	21	21
Właściwości jezdne - obciążony	(15)	12	12	11
Testy dynamiczne	(10)	6	6	5
SUMA	(100)	70	70	68

OCENA KOŃCOWA

(500) 373 370 348



1. miejsce w teście



Jakość w dobrej cenie

* - pomiar i ocena niemożliwe z powodu złych warunków atmosferycznych