

## PORÓWNANIE Opel Astra GTC, Peugeot RCZ



Astra GTC mocno przypomina wersję pięciodrzwiową, choć w rzeczywistości panele nadwozia są inne.

### PODSTAWOWE PYTANIE: LICZY SIĘ SPORT CZY FUNKCJONAL



#### Astra GTC 1.6 Turbo

Moc maksymalna: 180 KM  
Maks. moment obrotowy: 230 Nm  
Przyspieszenie 0-100 km/h: 8,3 s  
Prędkość maksymalna: 220 km/h  
Cena: 88 050 zł

Astra GTC ma większy o 1 cm rozstaw osi od wersji 5-drzwiowej. Jest też dłuższa i niższa.



Widok typowy dla współczesnych Opeli - rozbudowana konsola centralna z mnóstwem przycisków i zestaw czterech okrągłych zegarów w obwódkach. Jak na sportowe auto, kierownica jest zdecydowanie za duża.



Peugeot RCZ powstał na bazie modelu 308. Pokrewieństwo jest jednak dobrze maskowane.

# KONFLIKT CHARAKTERÓW

Jak bardzo mogą się od siebie różnić dwa kompaktowe coupe z benzynowymi silnikami 1.6 turbo i napędem na przednie koła?

**NOŚĆ? ODPOWIEDŹ DECYDUJE O WYBORZE**

## RCZ 1.6 THP

Moc maksymalna: 200 KM  
Maks. moment obrotowy: 275 Nm  
Przyspieszenie 0-100 km/h: 7,5 s  
Prędkość maksymalna: 240 km/h  
Cena: 110 900 zł

Przez obły dach, RCZ przypomina Audi TT. Peugeot jest niższy od Opla o aż 12 centymetrów.



Kierownica Peugeota lepiej leży w dłoniach, krótki drążek biegów pozwala na szybką zmianę przełożeń. Skórzane pokrycie deski kosztuje krocie (12 050 zł), ale prezentuje się znakomicie.

Coupe wykorzystujące podzespoły popularnego auta kompaktowego powinno mieć dwa oblicza. Pierwsze – samochodu sportowego, gwarantującego odpowiednią dawkę sportowych emocji. I drugie, auta codziennego użytku, odpowiednio wygodnego i funkcjonalnego. Sztuka polega na tym, aby znaleźć właściwe proporcje.

Opel Astra GTC i Peugeot RCZ to samochody świetnie obrazujące to dążenie do kompromisu. Wykonano je według takiego samego przepisu, jednak z premedytacją inaczej rozłożono akcenty. Jaki jest efekt?

### Dyskretnie lub po oczach

Choć Astra GTC mocno przypomina wersję pięciodrzwiową, w rzeczywistości przejęła od niej tylko obudowy lusterek zewnętrznych. Wszystkie panele nadwozia są inne. Samochód jest przy tym o kilka centymetrów dłuższy, niższy i szerszy (ma także większe rozstawy osi i kół) – co znakomicie poprawiło proporcje sylwetki. Dodając detale – jak np. głębokie przetłoczenia po bokach – powstał elegancki, dynamiczny samochód. Na pewno o wiele więcej, niż trzydrzwiowy hatchback.

Jeszcze dalej poszedł Peugeot. RCZ wykorzystuje płytę podłogową modelu 308, ma też typowy dla firmy przód z olbrzymim wlotem powietrza, ale poza tym – są już same różnice. Auto jest bardzo niskie (ma tylko 1,36 m wysokości), a zaokrą-

glony dach z podwójnymi wybrzuszeniami tworzy zupełnie niepowtarzalny efekt. To typowe coupe – w przeciwieństwie do Astry ma pokrywę bagażnika oddzieloną od tylnej szyby. W GTC jest kłapa jak w każdym hatchbacku.

### Wnętrze na dwa sposoby

Wygląd wymaga poświęceń. Wsiadanie do RCZ zmusza do wykazania się podstawowymi umiejętnościami gimnastycznymi. A gdy miejsce parkingowe nie jest za szerokie, robi się z tego prawdziwa ekwilibrystyka – długie drzwi skutecznie ograniczają dostęp. W Astrze GTC drzwi też są długie, ale fotele zamontowane są o wiele wyżej. Wsiada się zdecydowanie wygodniej.

Ale prawdziwa przepaść dzieli te auta pod względem przestrzenności wnętrza. Na dobrą sprawę we wnętrzu Astry GTC jest tyle samo miejsca, co w wersji pięciodrzwiowej – brak drzwi utrudnia co najwyżej wsiadanie na tylne fotele. Na głowę czy nogi miejsca wystarczy tam dla osób o wzroście nawet 190 cm. Na krótkich dystansach spokojnie można myśleć o przewożeniu pięciu osób.

Peugeot formalnie jest czterookabowy, ale z tyłu jest nie tyle kanapa, co dwuosobowa ławeczka. A miejsca nie ma tam prawie wcale. Wcisnąć się tam osoba o wzroście co najwyżej 160 cm i to wtedy, gdy z przodu nie siedzi nikt wyższy. Ale o jakiegokolwiek wygodzie jazdy nie ma mowy.

DANE TECHNICZNE	OPEL	PEUGEOT
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1598 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Układ	poprzeczny	poprzeczny
Zasilanie	wtrysk wielopunktowy	wtrysk bezpośredni
Moc maksymalna	180 KM/5500	200 KM/6800
Maks. moment obrotowy	230 Nm/2200	275 Nm/1700
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	man./6-biegowa	man./6-biegowa
Hamulce (przód/tył)	tarczowe went./tarcz.	tarczowe went./tarcz.
Zawieszenie przednie	McPherson	McPherson
Zawieszenie tylne	belka skrętna	belka skrętna
Średnica zawracania	11,4 m	11,5 m
Masa/ladowność	1395/520 kg	1297/483 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	380/1165 l	321/639 l
Poj. zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
Opony	235/55 R18	235/45 R18

#### OSIĄGI (DANE PRODUCENTA)

Prędkość maksymalna	220 km/h	240 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,3 s	7,5 s
Zużycie paliwa*	9,3/5,9/7,2	8,8/5,6/6,7
Emisja CO <sub>2</sub>	168 g/km	155 g/km

\*miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km)

DANE TESTOWE	OPEL	PEUGEOT
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,3 s	2,8 s
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,8 s	7,9 s
Elastyczność 60-100 km/h	7,7 s (4. bieg)	5,5 s (4. bieg)
Elastyczność 80-120 km/h	12,2 s (6. bieg)	9,2 s (6. bieg)
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	42,4 m	42,4 m
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	42,8 m	43,0 m
Poziom hałasu przy 50 km/h	57,2 dB	61,2 dB
Poziom hałasu przy 100 km/h	65,4 dB	66,6 dB
Zużycie paliwa* (miasto/trasa)	12,4/9,3	11,6/7,6

\*l/100 km

EKSPLLOATACJA	OPEL	PEUGEOT
W sprzedaży od	2012 r.	2010 r.
Gwarancja mechaniczna	2 lata	2 lata
Przebieg	co 30 tys. km	co 30 tys. km

WYPOSAŻENIE/CENY	OPEL	PEUGEOT
Model	Astra GTC	RCZ
Wersja	1.6 Turbo Sport	1.6 THP 200 KM
Poduszki czołowe/boczne/kurt.	●/●/●	●/●/—
System ESP	●	●
Elektr. ster. szyby	●	●
Elektr. ster./podgrz. lusterka	●/●	●/●
Regul. kier. pion/poziom	●/●	●/●
Klimatyzacja automatyczna	●	●
Komputer pokładowy	●	●
Radio CD/MP3	●/●	●/●
Złącze USB/AUX/Bluetooth	○ (2600)*/●/○ (1100)	●/●/●
System nawigacji	○ (2600)*	○ (7000)
Tempomat/aktywny tempomat	●/—	●/—
Czujniki parkowania t./p. i t.	○ (1000)/○ (1700)	●/○ (781)
Kamera cofania	—	—
Dostęp bezkluczkowy	—	—
Światła ksenonowe	○ (5200)	○ (4780)*
Światła przeciwmgielne	○ (850)	●
Skórzana tapicerka	○ (4650)*	○ (8850)*
Podgrzewane fotele	○ (4650)*	○ (8850)*
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	—/●/○ (1600)	—/●/○ (1000)
Lakier metalik	○ (1950)	○ (1900)
Cena wersji podstawowej**	82 600 zł	110 900 zł
<b>CENA</b>	<b>88 050 zł</b>	<b>110 900 zł</b>

● standard; ○ opcja (cena w zł); — niedostępne; \* w pakiecie; \*\* z tym samym silnikiem

Za kierownicą Peugeota warunki są o wiele lepsze. Czuć sportową atmosferę. Choć wykorzystano elementy z 308-ki, wysoko poprowadzona linia okien, rozbudowany tunel środkowy z bardzo krótką dźwignią zmiany biegów oraz pionowo ustawiona kierownica dają zupełnie nowe wrażenia.

W Astrze GTC można poczuć się zupełnie zwyczajnie. To akurat poważny zarzut, z za kierownicy tego auta najtrud-

niej jest odnaleźć jakiegokolwiek różnicę w porównaniu z hatchbackiem lub kombi.

#### Wygoda albo zabawa

Podobne spostrzeżenia dotyczą jazdy. Do napędu wykorzystano silniki o pojemności 1,6 litra z turbodoładowaniem, rozwijające moc 180 KM w Oplu i 200 KM w Peugeocie. Napęd trafia na koła przednie. Ale różnice o wiele bardziej przerastają te 20 KM

dzielące obie jednostki. Zaczynając choćby od odgłosu pracy – RCZ rasowo warczy po każdym mocniejszym wciśnięciu gazu, w czym duża zasługa elementów rezonujących zamontowanych w układzie dolotowym. Reakcja na dodanie gazu jest błyskawiczna, auto chętnie wyrwa do przodu. Astra GTC zachowuje się o wiele bardziej powściągliwie, w środku silnika prawie nie słychać, a i te 180 koni mechanicznych robi wra-



Wysoko umieszczone lampy zwięzają sylwetkę Astry GTC. Mała tylna szyba ogranicza widoczność.



Fotele są duże i miękkie - gwarantują wygodną podróż, ale nie „trzymają” za bardzo na boki.



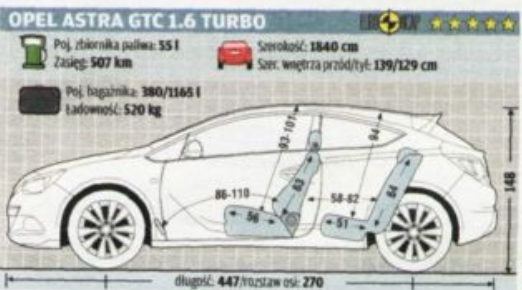
Z tyłu w Astrze GTC jest niewiele mniej miejsca niż w pięciodrzwiowym hatchbacku.



Bagażnik ma 380 litrów - o 10 litrów więcej niż w wersji 5d. Jeśli to za mało, można złożyć kanapę.



Silnikowi Opla trochę brakuje sportowego temperamentu.



Wymiary w cm, ładowność - masa całkowita minus masa własna

żenie ospałych. Brak tu sportowej iskiereki.

Atmosferę na pokładzie jeszcze bardziej uspokaja zestrojenie zawieszania. Opel nie poszedł tu na łatwiznę. Z tyłu, jak w każdej Astrze, jest belka skrętna, ale uzupełniona o drążki Watta, poprawiające prowadzenie w zakrętach, z przodu zastosowano kolumny typu HiStrut, ograniczające przenoszenie sił z układu napędowego na kierownicę. Ca-

łość dopełniają amortyzatory z możliwością zmiany stopnia tłumienia (3500 zł dopłaty). Samochód miękko pochłania nierówności i jest niezuchy na koleiny, ale w żaden sposób nie zachęca do szybszej, agresywnej jazdy.

W Peugeocie nikt nie kombinował. Twarde zawieszenie sprawia, że auto podskakuje na dziurach jak piłka, a po wciśnięciu gazu kierownicę trzeba mocno trzymać obiema rękoma. Przynajmniej nie ma tu czasu na nudę. Jest gwarancja dobrej zabawy.

### Cenowa przepaść

Chwilę prawdy przynosi jednak lektura cenników. Opel jest tańszy prawie o 25 000 zł, co po raz kolejny udowadnia, że jest rozsądniejszą propozycją. Serce mówi co innego, ale przy takich różnicach RCZ staje się propozycją dla koneserów.

TEKST: B. ZIENKIEWICZ, ZDJĘCIA: R. BRYKALA



W obu samochodach dostęp do bagażników jest bardzo łatwy.

**RCZ prowokuje kierowcę do coraz szybszej jazdy. Każdy przejazd ma się ochotę powtórzyć i zrobić coś lepszego.**



Z tyłu najlepiej widać dwa garby na dachu. Spojler wysuwa się automatycznie lub ręcznie.



Fotele ze zintegrowanymi zagłówkami wyglądają na bardziej „sportowe” niż są w rzeczywistości.



Ławeczka, a nie kanapa – teoretycznie z tyłu są dwa miejsca, w praktyce trudno kogoś tu zmieścić.



Bagażnik Peugeota ma 321 litrów. Zważywszy na sylwetkę auta to zaskakująco dobry wynik.



200-konny silnik RCZ zapewni świetne osiągi i rasowe brzmienie.

**PEUGEOT RCZ 1.6 THP 200 KM** TESTOWANO

Poj. zbiornika paliwa: 55 l  
Zasięg: 573 km

Szerokość: 185 cm  
Szer. wnętrza przed./tył: 133/121 cm

Poj. bagażnika: 321/639 l  
Ciężarowność: 483 kg

dlugość: 429 / rozstaw osi: 260

### motor NASZA PUNKTACJA

	OPEL	PEUGEOT
<b>NADWOZIE I WNĘTRZE</b>		
Wymiary wnętrza	15	14
Wykończenie i ergonomia	10	7
Wyciszenie	5	4
Bagażnik	5	5
<b>SUMA</b>	<b>35</b>	<b>30</b>
<b>UKŁAD NAPĘDOWY</b>		
Osiągi	10	7
Praca silnika	5	4
Skrzynia biegów	5	4
Zużycie paliwa	10	7
<b>SUMA</b>	<b>30</b>	<b>22</b>
<b>WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE</b>		
Trzymanie się drogi	10	8
Komfort jazdy	5	5
Układ kierowniczy	5	3
<b>SUMA</b>	<b>20</b>	<b>16</b>
<b>BEZPIECZEŃSTWO</b>		
Wyposażenie z zakr. bezp.	10	9
Hamulce	5	4
<b>SUMA</b>	<b>15</b>	<b>13</b>
<b>SUMA (BEZ KOSZTÓW)</b>	<b>100</b>	<b>81</b>
<b>MIEJSCA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>WYPOSAŻENIE I KOSZTY</b>		
Cena zakupu	30	23
Poziom wyposażenia	15	12
Wyposażenie dodatkowe	5	4
<b>SUMA</b>	<b>50</b>	<b>39</b>
<b>RAZEM</b>	<b>150</b>	<b>120</b>
<b>MIEJSCA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

### Dlaczego właśnie tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy samochodu otrzymały taką, a nie inną ocenę.

Nokaut w pierwszej rundzie. Astra bije na głowę Peugeota pod względem przestronności wnętrza, co znajduje odzwierciedlenie odbicie w punktacji. W RCZ panuje przyjemniejsza atmosfera, ale za subiektywne wrażenia punktów nie ma.

Lepsze osiągi przy mniejszym zużyciu paliwa plus świetna skrzynia biegów pozwoliła Peugeotowi na odrobienie pięciu punktów. Układ napędowy Astry doskonale pasowałby do rodzinnego kombi – pracuje gładko i bardzo cicho.

Remis, choć różnice są olbrzymie. Astra jest węższ i komfortowa, RCZ na tym tle przypomina pokarta, pozwala na szybszą, agresywną jazdę. Za to w trasie Opel jest o wiele wygodniejszy.

RCZ nie ma kurtynowej poduszki powietrznej, co powoduje utratę punktów. Układy hamulcowe mają zbliżoną skuteczność i precyzję działania.

Przewaga Opla wynika z bardziej przestronnego wnętrza i większego komfortu jazdy.

Różnica w cenie wynosi sporo ponad 20 000 zł – w przypadku aut kompaktowych to przepaść. Poziom wyposażenia obu aut jest zbliżony. Opcje w Peugeocie są znacznie droższe.

Przy tych kryteriach oceny nie mogło być inaczej. Droższy o 1/4 RCZ stoi na straconej pozycji.

## PODSUMOWANIE

Astra GTC, nawet w najmocniejszej (półki co) wersji, jest owcą w wilczej skórce. A wilcza, czy raczej hwia, natura Peugeota nie jest niczym skrepowana. RCZ zapewnia więcej wrażeń, użytkowanie Astry GTC prawie niczym nie różni się od zwykłej wersji. Jej efektowna sylwetka zmusza do niewiele wyrzeczeń, to znacznie bardziej wygodne auto na co dzień.