

Dziesięć samochodów, 29 ocen jednostkowych, 600 punktów. To porównanie wymagało od wszystkich testujących wielkiej dokładności i fachowości. Tylko dzięki temu mogli wygrać naprawdę najlepszy

część II Czy Skoda ni

W drugiej części porównania dziesięciu kompaktów skupimy się na finansach i uczuciach. Teraz okaże się, czy Skoda utrzyma prowadzenie z pierwszej części

W każdej rywalizacji zdarza ją się niespodzianki. Na przykład mistrzami Europy w piłce nożnej zostali Grecy. Także w naszym teście mogą nastąpić nieprzewidziane przetasowania. Po pierwszej części Skoda Octavia objęła prowadzenie

nie. Okazała się lepsza od wielu uznanych rywali. Ciekawe, czy po ocenach dotyczących subiektywnych odczuć oraz kosztów eksploatacji Skoda da się wyprzedzić? Wydaje się, że jako samochód z Europy Środkowej powinna być spokojna o ilość punktów w części testu poświęconej kosztom. Czyżby była nie-

pokonana? Niekoniecznie. Przecież różnica punktowa w czołówce nie była bardzo duża. Wszystko jest więc jeszcze możliwe. Trudno uwierzyć, aby w drugiej rundzie testowane kompakt zajęły te same pozycje. Podobnie jak w pierwszej części porównania każdy samochód będziemy opisywali oddzielnie, aby

ocena była bardziej jasna dla czytelnika.

Silnik, skrzynia biegów

Ford Focus. Tylko przy wysokich prędkościach obrotowych 1,6-litrowy czterozawrowiec staje się nieco głośny, przy niskich i średnich spontanicznie reagujący silnik nie drażni uszu jadących. Pięcio-

biegowa skrzynia przekładniowa pracuje jak w samochodzie sportowym. Zmienia biegi lekko i precyzyjnie.

Honda Civic. Żaden z napędów rywali biorących udział w tym teście porównawczym nie ma więcej temperatury niż silnik Civica. 1,6-litrowa jednostka zwało ciągnie Hondę do przodu. Znakomicie działa precyzyjna skrzynia przekładniowa z wygodnie, wysoko umieszczonym drążkiem.



epokonana?

Kia Cerato. 1,6-litrowy silnik Kii pracuje tak, jakby mu się nie chciało. Kaprysząc oraz pomrukując, z ociąganiem spełnia polecenia kierującego. Skrzynia działa lekko. Gdyby tak jeszcze odległości pomiędzy poszczególnymi przełoženiami były krótsze.

Mazda 3. Silnik bez szczególnych zalet i bez znaczących wad. Wystarczająco żwawy, o przyjemnie zachrypniętym brzmieniu, które dopiero przy wysokich obrotach staje

się niemiłe. Do sportowego gangu silnika pasują krótkie ścieżki pomiędzy kolejnymi pozycjami lewarka skrzyni biegów, w które początkujący kierowca może jednak nie trafić intuicyjnie.

Opel Astra. Technika Twinport (drugi kanał dolotowy dostarcza maksymalnie 25 proc. spalin z powrotem do komory spalania) pomaga wprawdzie Oplowi oszczędzać paliwo, jednak przy okazji tłumi jego temperament.

Odległości pomiędzy poszczególnymi przełoženiami są relatywnie krótkie, jednak drążek umieszczony trochę za nisko, a skrzynia lekko haczy.

Peugeot 307. Pomimo że 1,6-litrowy silnik pracuje prawie niezauważalnie, trudno mu wybaczyć słabą elastyczność i ociężałość. Nie sposób nie zauważyć również, że skrzynia przekładniowa nie jest zbyt precyzyjna, a odległości pomiędzy położeniami drążka zbyt długie.

Renault Mégane. Bardzo dzielny silnik. Ma wystarczająco dużo temperamentu, chociaż nie przejawia sportowych ambicji, a do tego pracuje niesamowicie spokojnie. Podobnie skrzynia biegów. Inne wprawdzie sprawiają wrażenie bardziej sportowych i precyzyjnych, ale do tej też można się przyzwyczaić.

Skoda Octavia. Silnik Skody okazuje się ociężały, a do tego technika FSI (z wtryskiem bezpośrednim

do komory spalania, a nie do kanału dolotowego) wcale nie przynosi znaczących oszczędności. Na szczęście Octavia ma znakomitą skrzynię biegów, które przełączają się prawie same.

Toyota Corolla. Trzeci „japończyk” w teście także ma żwawy, cichy oraz chętny do współpracy napęd. Długie drogi drążka zmiany biegów sprawiają, że lekko działająca skrzynią nie da się szybko zmieniać przełożeń.

PORÓWNANIE

10 kompaktowych hatchbacków

Focus



Kokpit sprawia bardzo uporządkowane wrażenie. Kolumna kierownicza regulowana w dwóch płaszczyznach. Wyświetlacze sprzętu audio są słabo czytelne, gdy padają na nie promienie słoneczne



Naprawdę dobrze ukształtowane fotele znakomicie pasują do sportowego charakteru nowego Focusa

Tak jak w poprzedniku pokrywa komory silnikowej jest otwierana kluczykiem



Sprężyste zawieszony Focus czuje się bardzo dobrze na krętych odcinkach dróg

Civic



Co do praktyczności jasnego wykończenia wnętrza można by się spierać. Wszystkie przełączniki oraz drążek zmiany biegów są w zasięgu ręki. W wersji ES automatyczna klimatyzacja to standard



Siedzenia wygodne, jednak na zakrętach nie zapewniają odpowiedniego trzymania boczne

Jako jedyna w teście Honda stosuje klamki kasetowe zamiast solidnych uchwytów



Na zakrętach auto wymaga stałej koncentracji (układ ESP niedostępny)

VW Golf. Podobnie jak w Skodzie nie powinniśmy od silnika FSI oczekiwać szczególnego temperamentu. Za to Golf obchodzi się z paliwem oszczędniej niż Octavia. Skrzynia przełącza leciutko, mogłaby tylko mieć krótsze drogi między biegami.

Zachowanie w ruchu, układ kierowniczy

Ford Focus. Focusa II wyposażono w znakomite, sportowe zawieszenie. Auto bar-

dzo szybko i pewnie pokonuje zakręty, ESP nie pozwala na sytuacje niebezpieczne, a bardzo precyzyjny układ kierowniczy jest dokładnie tak bezpośredni, jak powinien. Żadne auto w klasie kompaktowej nie prowadzi się lepiej od Focusa.

Honda Civic. Hondzie bardzo przydałby się układ ESP niedostępny w testowanej wersji nawet za dopłatą. Przy zmianie obciążenia lekki tył ma tendencję do wyjeź-

dzenia na zewnątrz toru jazdy. Wtedy trzeba polegać na dającym dość słabe wyczuwanie układu kierowniczym.

Kia Cerato. Także Koreańscy nie oferują układu ESP. Na szybko pokonywanych zakrętach Cerato okazuje się dość silnie podsterowne. Zmiany obciążenia nie wytrącają Kii z równowagi. Pomimo to przydałby się elektroniczny „anioł stróż”, jak również bardziej bezpośredni układ kierowniczy.

Mazda 3. Wydaje się, że w Azji ESP jest zupełnie niepotrzebne. Także Mazdy nie wyposażono w ten system. Znane nam z innych testów reakcje auta – silna podsterowność, uciekanie tyłu na zewnątrz toru jazdy po zdjęciu nogi z pedału gazu – wystąpiły i tym razem. Na szczęście układ kierowniczy daje wystarczające czucie.

Opel Astra. Jeszcze jeden sportowo prowadzący się kompakt z Niemiec. Podobnie

jak Focus, Astra pewnie i szybko pokonuje ostre zakręty. Dzięki ESP jazda krętymi odcinkami nigdy nie staje się niebezpieczna. Do takiego zachowania w ruchu przyczynia się także precyzyjny układ kierowniczy oraz opcjonalne zawieszenie IDS.

Peugeot 307. Dzięki ESP 307 nie wpada w poślizgi, ale nie lubi dynamicznego przejeżdżania zakrętów. Do Peugeota doskonale pasuje precyzyjny układ kierowniczy.

Klasa kompaktowa: Ford Focus, Honda Civic, Kia Cerato, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Skoda Octavia, Toyota Corolla, Volkswagen Golf



Cerato



Kokpit Kia jest niebrzydki, a jednocześnie okazuje się funkcjonalny. W wersji EX kierownicę i dźwignię skrzyni biegów obszyto skórą. Plastik na desce rozdzielczej mogły być wyższej jakości. Klimatyzacja seryjna



Fotele wyglądają dobrze, jednak miękkie poduszki zbyt słabo podtrzymują ciała pasażerów na zakrętach

Na konsoli środkowej obok zapalniczki umieszczono drugie 12-woltowe gniazdko



Auto podczas jazdy zachowuje się bezpiecznie nawet bez układu ESP

Mazda 3



We wnętrzu Mazdy dominuje sportowy charakter. Wskaźniki umieszczone w głębokich tunelach. Dźwignię skrzyni biegów oraz kierownicę, na której są przyciski od sterowania radiodtwarzaczem, pokryto skórą



Sportowo ukształtowane siedzenia Mazdy zapewniają znakomite trzymanie boczne

Nawigacja satelitarna z DVD oraz 7-calowym ekranem kosztuje około 9240 złotych wraz z montażem



Podczas szybkiej jazdy na zakręcie Mazda potrafi być podsterowna

Renault Mégane. Zawieszony podobnie jak Peugeot, równie pewnie zachowuje się podczas jazdy. Nie dający uczucia układ kierowniczy nie dorównuje temu z 307.

Skoda Octavia. Większość kierowców nie będzie miała Octavii nic do zarzucenia. Profesjonalny kierowca uważa jednak krótkie momenty, kiedy auto staje się trudne do opanowania. Układ kierowniczy pracuje precyzyjnie, ale czasem trochę ciężko.

Toyota Corolla. Po niedawnym face liftingu Corolla otrzymała ESP. Wprowadzenie nie pokonywała najszybciej odcinków testowych, ale nigdy nie zachowywała się niebezpiecznie. Dający słabe wyczuwanie układu kierowniczy wymaga przyzwyczajenia.

VW Golf. Prowadzenie Focusa i Astry to większa frajda niż ich rodzimego konkurenta. Dzięki ESP i dobremu zawieszeniu Golf należy do ścisłej czołówki w pokonywaniu

odcinka testowego do badania kierowności. Pochwała należy się także układowi kierownicemu, który jest udanym kompromisem pomiędzy bezpośredniością charakterystyczną dla aut sportowych i komfortową lekkością pracy.

Komfort, siedzenia, poczucie przestrzeni

Ford Focus. Zestrojenie zawieszenia najnowszego Forda to udany kompromis. Focus jest sprężysty, ale niezbyt

twardy. Żaden z rywali nie ma lepszych siedzeń. Także w zakresie poczucia przestrzeni w kabinie debiutant plasuje się w czołówce.

Honda Civic. Honda jest dobrym średniakiem. Ma nieco za bardzo sportowe zawieszenie i trochę nieprawidłowo uformowane poduszki siedzeń. Poczucie przestrzeni w kabinie bez zarzutu.

Kia Cerato. Na kiepskich nawierzchniach układ jezdny Kia wykazuje pewne braki.

Pracuje nerwowo i jest głośny. Miękkie i słabo wyprofilowane siedzenia także nie sprawiają dobrego wrażenia.

Mazda 3. Sportowo zestrojone zawieszenie przednie hałasuje na nierównych nawierzchniach. Dobrze ukształtowane fotele zapewniają wygodną pozycję siedzącą.

Opel Astra. Testowany egzemplarz wyposażony w obniżone zawieszenie IDS Plus, które nie zapewniało wysokiego komfortu jazdy. Spręży-



PORÓWNANIE

10 kompaktowych hatchbacków

Astra



Kokpit nie w pełni funkcjonalny, bo regulatory klimatyzacji umieszczone zbyt nisko. Za trzyramienną, pokrytą skórą kierownicę trzeba zapłacić dodatkowo 500 zł, a za sterowanie radiem 200 złotych



Sportowe siedzenia oraz dynamiczna kierowność od razu zjedną sympatię kierowcy

Z interaktywnym systemem IDS+ Astra jest zawieszona o 15 mm niżej. Dopłata wynosi 5 tysięcy złotych



Sportowo zawieszona Astra prowadzi się bardzo dobrze

307



Drewnopodobne aplikacje na desce rozdzielczej (seryjne w wersji XT Premium) wyglądają nieco tandetnie. Za nawigację satelitarną z czarnobiałym ekranem trzeba zapłacić 5990 złotych, a z kolorowym 8690 zł



Siedzenia są trochę zbyt miękkie. Zapewniają jednak wysoki komfort podróży

Chłodzony schowek przed pasażerem z przodu ma umieszczone złącza do instalacji wideo i DVD



Dzięki opcjonalnemu układowi ESP 307 nie opuszcza obranego przez kierowcę toru jazdy

Dane producenta	Focus	Civic	Cerato	Mazda 3	Astra	307	Mégane	Octavia
Silnik - typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm³)	1596	1590	1599	1598	1598	1587	1598	1596
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	85/115/6000	81/110/5600	77/105/5800	77/105/6000	77/105/6000	80/109/5750	83/113/6000	85/115/6000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	155/4100	152/4300	143/4500	145/4000	150/3900	147/3900	152/4200	155/4100
Prędkość maksymalna (km/h)	190	185	186	182	185	190	192	190
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5
Zużycie paliwa (l/100 km)*	8,7/5,1/6,4	8,7/5,5/6,7	9,2/5,5/7,0	9,3/6,0/7,2	8,5/5,5/6,6	10,0/5,8/7,4	9,1/5,6/6,9	8,9/5,5/6,4
Rodzaj paliwa (okt.)	95	95	95	95	95	95	95	95
Pojemność zbiornika paliwa (l)	55	50	55	55	52	60	60	55
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1300	1200
WYNIKI TESTU								
0-50/100/130 km/h (s)	3,8/10,9/18,3	3,5/10,6/17,8	3,6/11,9/20,6	3,4/10,8/17,6	3,5/12,0/19,4	3,7/10,9/18,9	3,5/10,9/18,4	3,7/11,1/19,1
60-100 km/h na 4. biegu (s)	10,9	10,7	11,4	10,7	10,6	11,9	10,5	10,5
80-100 km/h na najwyższym biegu (s)	15,8	15,5	18,9	14,6	16,3	18,1	14,9	14,9
Droga hamowania 100-0 km/h (m)	37,0/38,0	38,7/41,4	41,1/40,0	38,2/38,5	38,7/38,5	39,4/39,8	38,3/39,8	38,4/39,8
Zużycie paliwa min./maks./śr. (l/100 km)	6,3/13,3/8,4	5,9/13,8/8,3	6,4/13,6/8,6	5,9/13,3/8,7	6,0/13,4/8,2	6,5/13,6/8,6	5,7/14,5/8,3	6,1/14,0/8,3
Poziom hałasu przy 50/100/130 km/h (dB)	61/70/73	62/69/72	60/70/72	62/69/73	57/66/70	61/68/72	61/68/70	60/68/70

Ceny/wyposażenie

Cena (zł)	18 150 €**	66 900	59 490	72 720	68 750	68 700	70 200	73 200
Wersja wyposażeniowa	Trend	ES	EX	Exclusive	Enjoy	XT Premium	L. Dynamique	Ambiente
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne przód/tył	S/N	S/N	N/N	S/N	S/N	S/N	S/1000	S
Kurtyny powietrzne	S	N	N	N	2000	S	S	S
ABS/ESP	S/S	S/N	S/N	S/N	S/3250	S/3000	S/4000	S/2700
Reflektory ksenonowe	840 €	N	N	N	4000	N	3200	2600
Klimatyzacja man./aut.	S/375 €	-/S	-/S	-/S	4750/6150	S/1300	S/1000	S/1600
El. sterowane szyby przód/tył	S/250 €	S/S	S/S	S/S	S/1400	S/790	S/S	S/S
El. sterowane lusterka	S	S	S	S	S	S	S	S
Centralny zamek/tempomat	S/350 €***	S/N	S/N	S/N	S/1500	S/1200	S/750	S/500
Radioodtwarzacz/komputer	610 euro/350 €***	S/N	600/S	S/S	S/1000	S/S	S/S	1000
Czujniki cofania	380 €	800	790	1600	1600	1100	N	1700

Serwis

Przeglądy	co 20 tys. km	co 20 tys. km	co 15 tys. km	co 20 tys. km	co 30 tys. km	co 30 tys. km	co 30 tys. km	co 15 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.	3 lata/100 tys. km	3 lata/100 tys. km	3 lata/100 tys. km	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat	6 lat	3 lata	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat

mar. - manualna; *fabryczne, miasto/poza miastem/średnie; **cena; wyposażenie i serwis dotyczą rynku niemieckiego; ***pakiet S - standard, N - niedostępne; b.o. - bez ograniczeń

Mégane



Kluczyk zastąpiono kartą chipową i przyciskiem, który służy do uruchamiania oraz wyłączenia silnika. W wersji Luxe system Hands Free umożliwia uruchomienie jednostki, nawet gdy karta pozostaje w kieszeni



Naszym zdaniem siedzenia nie dają należytego podparcia pod udami

Aby wyłączyć airbag pasażera, niepotrzebny jest kluczyk. Wystarczy użyć pokrętki umieszczonej z boku kokpitu



ESP dba o pewne zachowanie samochodu w ruchu



Octavia



Wnętrze Octavii to zdecydowanie przewaga treści nad formą. Zostało zaprojektowane bardzo funkcjonalnie. Kierownica regulowana dwupłaszczyznowo. W tej wersji przy silniku 1,6 FSI klimatyzacja jest standardowa



Duże siedzenia zapewniają wygodną jazdę, a jednocześnie dobrze podpierają z boku

Od wersji wyposażeniowej Ambiente schowki na drobiazgi znajdują się nie tylko obok siedzeń, lecz także pod nimi



Kierownalność nie osiąga najwyższego poziomu w klasie



Corolla

benz. R4/16	benz. R4/16
1598	1598
81/110/6000	85/115/6000
150/4800	155/4000
190	192
man. 5	man. 6
9,0/5,9/7,0	8,5/5,3/6,4
95	98
55	55
1300	1200

3,4/10,3/17,3	3,5/11,1/18,9
10,6	11,3
15,4	18,5
41,0/41,7	38,8/37,7
5,6/13,9/8,1	5,8/13,3/8,1
61/70/72	61/71/72

74 800

Sol	Sportline
S/S	S/S
S/N	S/1160
S	S
S/S	S/S450
N	5600
-/S	3400/7500
S/S	S/660
S	S
S/N	S/1720
S/S	2200/5
1454	2020

co 15 tys. km	co 15 tys. km
3 lata/100 tys. km	2 lata/b.o.
12 lat	12 lat

Golf

ste, dobrze zaprojektowane siedzenia należą do najlepszych w tym porównaniu, poczucie przestrzeni w kabinie niestety nie.

Peugeot 307. Vanopodobny kształt subiektywnie sprawia najbardziej przestrzenne wrażenie. Jeśli pominąć głośną pracę zawieszenia, Peugeotem podróżuje się komfortowo. Siedzenia są raczej miękkie i nie zapewniają dobrego trzymania bocznego.

Renault Mégane. Renault pokazuje, co znaczy francuska miękkość. Amortyzatory pochłaniają prawie wszystko, fotele o nieco przykrótkich poduszkach tylko to, co niezbędne. Poczucie przestrzeni jak na auto kompaktowe dobre.

Skoda Octavia. Skoda nie pokonuje tak elegancko nierówności poprzecznych jak Renault Mégane, zapewniając jednak wysoki komfort jazdy. Największe w teście, porządne fotele oferują dużo komfortu, również podczas długich podróży.

Toyota Corolla. Najmniejszy samochód w teście sprawia także wrażenie najmniej

przestronnego. Zawieszenie to dobre pogodzenie sportu z komfortem. Fotele są zbyt małe. Dzięki regulowanej dwupłaszczyznowo kierownicy prowadzący każdego wzrostu powinien bez trudu przyjąć właściwą pozycję.

VW Golf. Żaden z konkurentów nie dorównuje Golfowi komfortem podróżowania. Także dzięki dużym, porządnym siedzeniom i poczuciu dużej przestrzeni w kabinie. Tylko czasami oś tylna głośno reagująca na nierównościach zakłóca spokój pasażerów.

Łatwość obsługi, widoczność, jakość

Ford Focus. Ford znowu ma zamykaną na kluczyk pokrywę komory silnika, naszym zdaniem to niewygodne. Poza tym nie mamy żadnych zarzutów ani do funkcjonalności, ani do jakości. Widoczność do tyłu jest przeciętna. Powierzchnia oczyszczana wycieraczką niedostatecznie duża.

Honda Civic. Jedyne auto mające w drzwiach klamki kasetowe zamiast solidnych

uchwytów. Szkoda, ponieważ poza tym wszystko jest w najlepszym porządku. Szczególnie podobał nam się wysoko zamontowany drążek zmiany biegów. Także widoczność i jakość wykonania należą do najlepszych w teście.

Kia Cerato. Nie dające się pochylać zagłówki tylne ograniczają widoczność. Obsługa auta nie powinna nikomu przysparzać trudności. Oceniając jakość materiałów, od razu widzimy, że na nich oszczędzono.

Mazda 3. W tej części testu Mazda sprawia bardzo dobre wrażenie. Łatwa w obsłudze, zapewniająca dobrą widoczność, solidnie wykonana. Bardzo praktyczny jest kluczyk z minilatarką. Nie każdemu spodoba się czerwone podświetlenie kokpitu.

Opel Astra. Wnętrze proste i bez uduziwnień. Regulatory klimatyzacji umieszczono zbyt nisko, a duże lustro wsteczne ogranicza widoczność do przodu. Astra zapewnia komfort na dobrym poziomie w swojej klasie; sprawia wrażenie solidnie wykonanej.

Peugeot 307. Kształt karoserii utrudnia widoczność. Jakość wykonania mogłaby być wyższa. Jeśli chodzi o funkcjonalność, naprawdę nie ma na co narzekać.

Renault Mégane. Także siedząc w Renault, trudno dostrzec, gdzie się auto kończy, a gdzie zaczyna. Ukoronowaniem wysokiej funkcjonalności auta jest korek wlewu paliwa zintegrowany z klapką. Materiały wykończeniowe mogłyby być lepszej jakości.

Skoda Octavia. Czeszka sprawia wewnątrz raczej skromne wrażenie. W kabinie nie widać spektakularnych popisów projektantów. Duże gabaryty oraz mocno pochylona tylna szyba ograniczają widoczność. Auto cechuje dobra jakość wykonania.

Toyota Corolla. W testowanym modelu w wersji Sol możemy odczuć powiew luksusu Lexusa. Jakość wykonania wnętrza jest na najwyższym poziomie, podobnie jak funkcjonalność. Szkoda, że pomimo kompaktowych wymiarów Toyota nie zapewnia dobrej widoczności.

PORÓWNANIE

10 kompaktowych hatchbacków

Corolla



Wnętrze Corolli jest bardziej funkcjonalne po liftingu. Dzięki regulowanej dwupłaszczyznowo kierownicy prowadzący każdego wzrostu przyjmie prawidłową pozycję. Za nawigację trzeba zapłacić 5330 złotych



Siedzenia zapewniają bardzo dobre trzymanie boczne. Jednak poduszki foteli są trochę za krótkie

W konsoli środkowej umieszczono praktyczny, chociaż niewielki, zamykany schowek



Dzięki seryjnemu ESP Corolla nigdy nie wykracza poza granice bezpieczeństwa

Golf



Golf wzbudza zaufanie już na pierwszy rzut oka. Jakość wykonania nie jest już tak perfekcyjna jak kiedyś. Wersję Sportline wyróżniają we wnętrzu metalizowane wstawki. Standard to obszyte skórą koła kierownicy



Siedzenia Golfa są duże, solidne oraz ergonomicznie ukształtowane

Klimatyzacja jak zwykle w Golfie wymaga dopłaty. Także pasażerowie tylnego rzędu mają do dyspozycji dysze nawiewu



Mocną stroną kompaktowego VW jest bezpieczne zachowanie podczas jazdy

VW Golf. W odróżnieniu do Skody i Hondy w Volkswagencie kierunkowskazy w lusterkach bocznych nocą oświetlają kierowcę. Poza tym auto jest solidnie wykonane i bardzo funkcjonalne. Masywne zagłówki tylne ograniczają widoczność.

Cena, zużycie paliwa, ubezpieczenie, warunki gwarancji

Ford Focus. W tym porównaniu Focus nie uczestniczy w części poświęconej kosztom. Jego cenę, warunki gwarancji w Polsce oraz wysokość ubezpieczenia poznamy w lutym. Zużycie paliwa na poziomie 8,4 litra nie daje powodów do narzekania.

Honda Civic. Z ceną 66 900 złotych Civic jest droższy jedynie od Cerato. Tradycyjnie Honda oferuje trzyletnią gwarancję na mechanikę, ale na perforację ochrona trwa tylko 6 lat. Silnik oszczędnie obchodzi się z paliwem.

Kia Cerato. Niecałe 60 tys. zł za kompakt ze 105-konnym napędem to całkiem kusząca oferta. Inni żądają tyle

za mniejsze auta. Jedynie Kia zapewnia 3-letnią gwarancję na blachy – to zdecydowanie za krótko. Cerato ma nieco większy apetyt na paliwo niż konkurenci.

Mazda 3. Droga Mazda zdobywa sympatię 3-letnią gwarancją na podzespoły oraz 12-letnią na blachy. Jednak potrzebowała średnio 8,7 litra paliwa na 100 km. To najgorszy wynik w teście.

Opel Astra. 68 750 złotych to dobra cena za nowoczesny kompakt. Producent oferuje 2-letnią gwarancję bez limitu kilometrów i 12-letnią na perforację. Opla napędza nowoczesny i oszczędny silnik w technice Twin Port.

Peugeot 307. Francuzi żądają za swój kompakt 68 700 zł. To dobrze skalkulowana cena. Dwa lata gwarancji bez limitu kilometrów to mniej, niż oferują Japończycy i Koreańczycy. 8,6 litra na 100 km to nie najlepszy wynik w naszym porównaniu.

Renault Mégane. Cena Megane'a nieznacznie przekracza 70 tys. zł. Pomimo tego koszt zakupu tego auta

pozostaje akceptowalny. Warunki gwarancji dobre. Średnie spalanie jedno z lepszych w teście, ale samochód potrzebuje dużo paliwa przy maksymalnym wykorzystaniu możliwości silnika.

Skoda Octavia. Skoda z 1,6-litrowym FSI jest dostępna co najmniej z wyposażeniem Ambiente. Z ceną 73 200 zł to jeden z droższych samochodów w teście. Poza tym spalanie na poziomie 8,5 l/100 km droższej benzyny wysokooktanowej nie zachwyci potencjalnych nabywców.

Toyota Corolla. Kosztująca niemal 75 tysięcy zł Toyota okazała się tańsza wyłącznie od Golfa. Za to jest oszczędna (8,1 l/100 km). Oferuje też bardzo dobre warunki gwarancji, 3 lata na mechanikę i 12 na perforację.

VW Golf. Kompakt z Wolfsburga jak zwykle należy do najdroższych aut w swojej klasie, a w tym teście ma najwyższą cenę. Na szczęście średnie zużycie paliwa jest niskie (8,1 l/100 km, niestety droższej benzyny wysokook-

tanowej). Dobre warunki ochrony gwarancyjnej.

Wyposażenie, obsługa

Ford Focus. Także w tej kategorii nie mogliśmy jeszcze ocenić nowego Focusa.

Honda Civic. Samochód ma słabe wyposażenie z zakresu komfortu. Pod względem bezpieczeństwa też nie najlepiej. Nawet w opcji brakuje ESP czy kurtyn powietrznych. Przeglądy co 20 tysięcy kilometrów to akceptowalna częstotliwość.

Kia Cerato. Wyposażenie zapewniające bezpieczną podróż okazuje się zdecydowanie za ubogie. Niedostępne są boczne airbagi, kurtyny, ESP. Komfort jazdy na dobrym poziomie. Okresy między przeglądami co 15 tys. km to zbyt często w porównaniu z konkurentami.

Mazda 3. Wyposażenie dotyczące ochrony jadących nie najlepsze, ale komfort akceptowalny. Dobra jest częstotliwość przeglądów.

Opel Astra. Seryjnie w Astrze brak nawet manualnej klimatyzacji, a wyposażenie

nie z zakresu bezpieczeństwa akceptowalne. Cieszą odstępnymi przegładami – co 30 tysięcy kilometrów lub co rok.

Peugeot 307. Samochód ma jedno z bogatszych wyposażań dotyczących komfortu, ale z elementami zapewniającymi bezpieczeństwo nie jest już tak dobrze. Wizyty w serwisie co 30 tys. kilometrów lub co dwa lata. Brawo!

Renault Mégane. Auto bardzo dobrze chroni jadących. Jako jedno z niewielu oferuje w opcji boczne airbagi, z tyłu. Na wysokim poziomie jest również komfort. Podobnie jak Peugeot, Renault oferuje korzystne okresy między przeglądami co 30 tys. km lub co 24 miesiące.

Skoda Octavia. Wersja Ambiente ma bogate wyposażenie. Na pokładzie jest wszystko, co zapewni wygodną jazdę. Z poziomem bezpieczeństwa nie jest już tak różno. Wizyty w serwisie co 30 tysięcy kilometrów. To zdecydowanie za często.

Toyota Corolla. Samochód ma wszystko, co potrzebne, żeby zapewnić bezpieczne p



Bagażniki testowanych hatchbacków mieszczą od 289 litrów w Corolli do 560 l w Octavii

KLASYFIKACJA	1 1 2 3 4 5 6 6 7 - miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce miejsce									
	Octavia	Astra	Golf	Mégane	307	Mazda 3	Civic	Corolla	Cerato	Focus
Punktacja	Maks. liczba punktów									
DANE TESTOWE										
Przestronność z przodu	20	17	16	19	15	17	17	15	14	15
Przestronność z tyłu	15	13	12	15	12	11	11	13	11	11
Poj. bagażnika	15	15	12	11	9	10	7	11	7	10
Ładowność/masa przyczepy (uciąg)	25	25	20	22	17	17	21	14	21	19
Wszechstronność	15	9	8	8	8	8	8	8	10	11
Przyspieszenie	15	10	9	10	10	10	11	11	11	8
Elastyczność	20	12	13	11	13	11	13	13	13	11
Prędkość maksymalna	10	7	4	6	6	5	4	4	5	5
Droga hamowania	35	23	23	24	22	19	23	18	13	16
Poziom hałasu	10	7	10	5	8	7	6	6	6	6
Średnica zawracania	10	6	4	6	5	5	6	2	5	5
Wykorzystanie przestrzeni	10	2	6	6	6	6	4	6	7	5
Suma punktów	200	146	137	143	131	126	131	121	123	122
WRAŻENIA Z TESTU										
Własności silnika	20	15	15	15	15	14	16	18	18	13
Skrzynia biegów/przełączanie	20	17	15	16	15	13	17	17	15	15
Zachowanie się podczas jazdy	30	26	29	28	25	26	23	24	26	24
Układ kierowniczy	20	17	17	18	13	17	16	15	13	15
Komfort jazdy	30	26	23	26	27	24	24	24	25	23
Siedzenia	20	17	17	17	16	17	17	15	15	14
Swoboda ruchów	10	7	7	8	7	9	7	7	6	7
Ergonomia	20	17	16	18	18	18	16	16	16	16
Widoczność	10	6	5	5	4	5	7	7	5	7
Jakość wykonania	20	16	16	16	15	15	16	16	17	15
Suma punktów	200	164	160	167	155	158	159	159	156	149
KOSZTY										
Cena	50	15	24	11	21	24	17	26	13	28
Spalanie/zasięg	30	9	12	11	12	11	11	12	13	11
Ubezpieczenia	20	19	15	15	10	11	14	13	13	15
Gwarancja	20	18	18	18	18	18	20	16	20	14
Wyp. zwiększające komfort	30	22	19	20	20	22	21	17	21	20
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	30	17	17	23	23	17	10	10	19	6
Przeglądy	20	8	16	8	16	16	12	12	8	8
Suma punktów	200	108	121	106	120	119	105	106	107	102
RAZEM	600	418	418	416	406	403	395	386	386	373

Jeśli nie przywiązują Państwo wagi do któregoś z kryteriów, przyznane punkty można odjąć od ogólnej punktacji i wykreślić swojego własnego faworyta.

TAK OCENIAMY

By zapewnić rzetelną ocenę, wydzieliśmy 3 kryteria, za które auta mogą otrzymać maksymalnie 200 pkt.

Dane testowe: w pierwszej części najlepszy wynik uzyskała dysponująca największym bagażnikiem Octavia. Drugi Golf stracił do niej tylko trzy punkty. Pozostali konkurenci okazali się już zdecydowanie gorsi. Dwa modele, Renault Mégane oraz Mazda 3, uzyskały identyczny wynik.

Wrażenia z testu: tym razem liderem został debiutant Focus, który ma dopracowany układ jezdny. O jedno oczko niżej uplasował się Golf. Nie wiele straciła do Forda także Octavia. W tej części również zdarzył się remis, ale teraz pomiędzy Mazda3 oraz Honda. Stawkę zamyka w tej części Kia Cerato.

Koszty: dzięki akceptowalnej cenie i dobremu wyposażeniu część poświęconą kosztom wygrywa Astra. Bogate wyposażenie oraz długa lista opcji dały drugie miejsce Renault. Pomimo najniższej ceny ponownie ostatnią jest Kia, która traci punkty z powodu słabego wyposażenia.

drożowanie. Powody do zadowolenia daje także wyposażenie, dzięki któremu jazda odbywa się w wygodnych warunkach. Szkoda, że auto musi odwiedzać warsztat co 15 tysięcy kilometrów.

VW Golf. Podobnie jak w Astrze dopłaty wymaga klimatyzacja. W dziedzinie bezpieczeństwa cieszy możliwość dokupienia tylnych airbagów z tyłu. Za to przeglądy co 15 tys. km nie dają już powodu do radości.

Oprac. Tomasz Kamiński



Jeszcze nigdy rywalizacja nie była tak zaciekle.

Mamy dwóch zwycięzców: Skodę Octavię wraz z Oplem Astrą. Astra dogoniła prowadzącą po pierwszej części Octavię dzięki dobrym własnościom jezdnym oraz zwycięstwu w części poświęconej kosztom. Golf

prowadzi się dobrze i jest przestronny, ale ma słaby silnik. Mégane pozytywnie wypadł pod względem kosztów i zapewnia wysoki komfort jazdy. Peugeot ma obszerne i ergonomicznie rozplanowane wnętrze, ale hamulce nie są najlepsze. Mazda ma zwawy silnik, ale przy wymiarach zewnętrznych jak w klasie średniej oferuje mało miejsca we wnętrzu.

Na szóstym miejscu znalazły się współ-

nie Toyota Corolla oraz Honda Civic. Oba modele mają dynamiczne silniki, które zadowolają się umiarkowanym spalaniem. Niezbyt obszerna Toyota ma wysoką cenę i słabe hamulce. W Civicu brakuje kilku elementów zapewniających bezpieczną podróż, a hamulce są podatne na fading. Cerato ma dobrą cenę, ale wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa ubogie. Focus dopracowane zawieszenie i skuteczny układ hamulcowy. Jednak nie został sklasyfikowany, bo nieznane są jeszcze wyposażenie i cena.

