

▽ Ford Fiesta 1.4 TDCI

- ▷ Moc: **68 KM**
- ▷ 0-100: **14,9 s**
- ▷ V maks.: **164 km/h**
- ▷ Cena: **53 560 zł**



▽ Opel Corsa 1.3 CDTI

- ▷ Moc: **75 KM**
- ▷ 0-100: **14,5 s**
- ▷ V maks.: **163 km/h**
- ▷ Cena: **51 400 zł**



▽ Skoda Fabia 1.4 TDI

▷ Moc: 69 KM

▷ 0-100: 15,6 s

▷ V maks.: 162 km/h

▷ Cena: 49 280 zł



Nowa, czyli lepsza?

Najnowsza Corsa ma aspirację zostać liderem segmentu B. Czy większe nadwozie i nowoczesna stylistyka wystarczą, by pokonać doświadczonych rywali? W teście miejskie auta z silnikami Diesla o mocy ok. 70 KM

■ Gdy Fabia debiutowała na rynku, konkurenci zarzucali jej, że wymiarami nadwozia bliżej jej do kompaktów niż do aut segmentu B. Stworzono wówczas dla niej specjalną klasę B+. Dziś, po 7 latach od prezentacji modelu, czeskie auto wygląda jak mikrus na tle tegorocznej nowości – Opla Corsy.

Czy aby na pewno większa w środku?

Prawie 4 m długości, 1,5 m wysokości oraz ponad 1,7 m szerokości czynią z niej jeden z największych pojazdów w klasie. Dłuższe jest tylko Grande Punto (4,03 m). Złośliwi zarzucają Oplowi, że Corsa D to pomniejszona Astra III. Ale mimo sporych rozmiarów nowy model Opla wcale nie oferuje rekordowej przestrzeni we wnętrzu. Owszem pasażerowie przednich i tylnych siedzeń nie mogą narze-

kać na ciasnotę, ale starsi rywale, choć mniejsi gabarytowo, wcale nie mają się czego wstydić. Fabia oferuje identyczną przestrzeń na nogi kierowcy, w Fieście z kolei więcej miejsca na kolana mają pasażerowie tylnej kanapy.

285-litrowy bagażnik Corsy jest spory, ale nie rekordowy. W tej klasie liderem pozostaje nadal Citroën C3 (305 l). Niemal taką samą pojemność kufru jak Corsa ma maluch Forda. Ale z kolei po złożeniu siedzeń okazuje się najmniejszy (niecałe 950 l). Fabia ma mniejsze możliwości przewożenia dużego bagażu (260 l), ale za to bije rywali na głowę pod względem ładowności (515 kg).

Bagażniki Fiesty i Corsy choć mają zbliżoną pojemność, to zdecydowanie różnią się budową. W Oplu siedzisko zamocowano na stałe, a kufer podzielono na dwie części.

Dzięki temu po złożeniu oparcia tylnej kanapy powstaje płaska podłoga. W Fieście i Fabii po powiększeniu bagażników powstają progi utrudniające wkładanie długich przedmiotów.

Bagażnik Forda ma nominalnie pojemność 284 l, ale by go powiększyć, trzeba pod-

nieść niedzielone siedzisko tylnej kanapy i złożyć asymetrycznie dzielone oparcie. Takie rozwiązanie nie jest praktyczne, gdyż po złożeniu oparcia i tak nie ma możliwości przewiezienia pasażera na tylnej kanapie. Poza tym kufer Fiesty szpecą gołe blachy oparcia tylnych siedzisk. Otwie-

ranie bagażnika Forda możliwe jest z wnętrza (przyciskiem na desce) lub zdalnie przyciskiem w pilocie.

Ciekawy design, ale czy zawsze funkcjonalny?

Nie mamy żadnych wątpliwości, że najlepiej kierowca będzie czuł się za ► str. 23



przeszła w ubiegłym roku. Sprawdzimy, czy zwycięży popularny system Common Rail czy tradycyjna dla aut z grupy Volkswagena technika pompowtryskiwaczy

Ford Fiesta



Intuicyjna obsługa i kolorowe wzornictwo. Kierownica regulowana tylko na wysokość. W wersji Gold X seryjna klimatyzacja



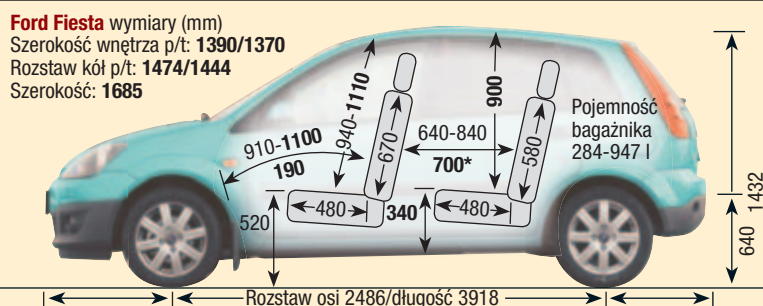
Górny schowek na drobiazgi, dolny obszerny



Otwieranie pokrywy bagażnika przyciskiem



Po złożeniu oparcia powstaje nieduży próg



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Opel Corsa



Nowoczesna stylistyka. Sterowanie radiem w kierownicy. W Enjoy regulacja kolumny kierownicy w dwóch płaszczyznach



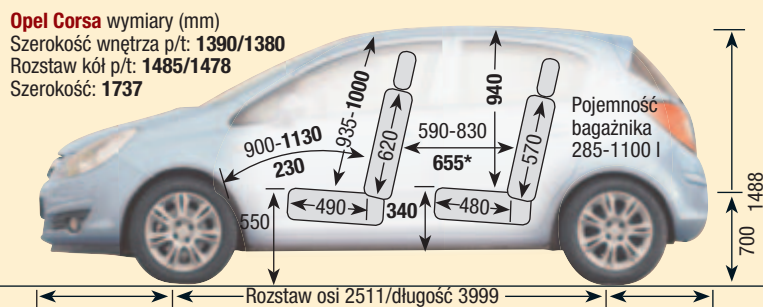
Centralny schowek wystarczająco pojemny



Podgrzewane fotele i kierownica (opcja – 1650 zł)



Dwukomorowy bagażnik. Niepodnoszone siedzisko



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Skoda Fabia



Mało wyszukany design. Kierownica regulowana w dwóch płaszczyznach. W wersji Mint seryjna klimatyzacja manualna



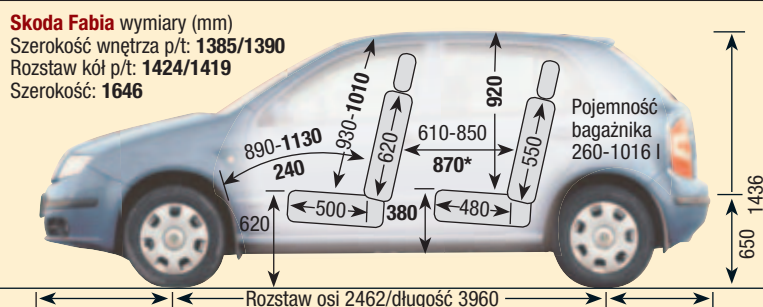
Schowek dwukomorowy z funkcją chłodzenia



System antybuksujący ASR za dopłatą 500 zł



Duże zagłówki ograniczają widoczność do tyłu



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



Wszystkie samochody prowadzą się poprawnie. Fabia ma najbardziej komfortowo zestrojone zawieszenie, Corsa i Fiesta mają sztywniejsze układy jezdne

► kierownicą Corsy. Zastosowano tu najlepsze materiały wykończeniowe, także stylistyka deski rozdzielczej jest najciekawsza. Fotele są obszerne i mają dobre wyprofilowanie. Ponadto Opel, podobnie jak Skoda, ma dwupłaszczyznowo regulowaną kierownicę. Fotel kierowcy Fiesty został poprawnie wyprofilowany, ale jego siedzisko jest za krótkie.

We wnętrzu Fabii wyczuwa się wpływ czasu, jej kokpit

w niemal niezmienionej formie produkowany jest od 1999 roku. Fiesta ma bardziej nowoczesny design i żywszą kolorystykę, ale podobnie jak Fabia nie przekonuje jakością materiałów. Za to w obydwu autach obsługa wszystkich przyrządów jest intuicyjna, czego do końca nie można powiedzieć o Corsie. Zastosowano znany z Astry III system obsługi kierunkowskazu i klimatyzacji, które wymagają przyzwyczajenia.

W Corsie słupki A wyposażono w okienko. Wygląda estetycznie, ale nie poprawia widoczności na boki. W Fabii duże zagłówki tylnej kanapy ograniczają widoczność w lusterku wstecznym.

Moc zbliżona, ale różna technika w silnikach

Podstawowe jednostki wysokoprężne mają moc około 70 KM. To w pełni wystarcza do sprawnego przemieszczania

się, a poza tym jest dobrym sposobem na oszczędną jazdę. Silniki, choć mają niemal identyczną moc, to różnią się budową, pojemnością i osiąganymi. Dieslowski napęd Fiesty to 4-cylindrowa jednostka o pojemności 1,4. Zastosowano tu tylko 2 zawory na cylinder, ale wyposażono ją w system wtrysku bezpośredniego Common Rail. Silnik ma poprawną dynamikę, ale z kolei wyróżnia się największą dziurą turbinową.

Poniżej 2 tys. obr./min wykazuje słabość, która szczególnie ujawnia się przy ruszaniu. Trzeba dodać sporo gazu, by silnik nie zgasł. Jego niewątpliwą zaletą jest za to najniższe zużycie oleju napędowego.

Turbodiesel Corsy ma również 4 cylindry i wykonany jest w technice 4 zaworów na cylinder. Opel ma najlepszą dynamikę, a także dzięki najwyższemu momentowi dobrą elastyczność. Jest dobrze wyciszony ►

Innowacyjne technologie oświetleniowe

Podążaj za światłem zakrętowym!

Hella
I wszystko jasne.

Hella od ponad stu lat wyznacza trendy w oświetleniu samochodowym. Obecnie światła doświetlające zakręty są dostępne opcjonalnie już w wielu nowych samochodach oraz jako akcesoryjne zestawy wymienne.

Hella Polska Sp. z o.o.
Ul. Muszkieterów 15 A
02-273 Warszawa
Telefon: 0-22/868 66 88
Fax: 0-22/868 66 94
Internet: www.hella.com.pl



Pomysły dla samochodu jutra



Corsa wyróżnia się nie tylko designem, lecz także wymiarami

► i nie hałasuje tak, jak 3-cylindrowa jednostka Skody. Oszczędność Volkswagena (silnik 1.4 TDI z Polo) polegająca na zastosowaniu 3-cylindrowej jednostki nie była naszym zadaniem słusznym posunięciem. Poza tym silnik wykonany jest w tradycyjnej dla rodziny VW technice pompowtryskiwaczy. Jednostka Skody ma większe wibracje, a w dodatku gorsze osiągi oraz wyższe zużycie paliwa. Ale trzeba przyznać, że wśród konkurentów najwcześniej załącza turbinę.

Dobre prowadzenie kosztem komfortu

Wiek konstrukcji auta najszybciej wyczuwa się po układzie jezdnym. Dlatego nietrudno było odkryć, że Opel ma najbardziej dopracowane zawieszenie. Zestrojono je dość sztywno, co w połączeniu z bardzo bezpośrednim układem kierowniczym pozwala na dynamiczną jazdę na zakrętach. Komfort jazdy jest zadowalający, ale tylko na równych nawierzchniach. Poprzeczne nierówności nie są dostatecznie filtrowane przez układ jezdny.

Również pewne niedostatki komfortu wykazuje twarde zawieszenie Forda. Nieobciążone na dziurawych drogach ma tendencję do podsakowania. Przy

maksymalnym załadunku auta podróżnymi i bagażem kierowca musi zachować czujność. W takich sytuacjach tył auta wykazuje lekką nadsterowność. Układ kierowniczy zapewnia dobre wyczucie.

Fabia, choć już nie najmłodsza, prowadzi się bez zarzutu. Auto dobrze wybiera nierówności nawierzchni, pozostając komfortowe. Także szybkie pokonywanie zakrętów nie stanowi dla niego problemów.

Pod koniec roku dilerzy przeciągają się w promocjach cenowych i wyposażeniowych. Tak właśnie jest z Fabią i Fiesta. Ford oferuje swój model w promocji o 3 tys. zł tańszy w wersji Gold X z klimatyzacją manualną. Testowy egzemplarz wyposażony był dodatkowo w pakiet 21 (podgrzewana przednia szyba, światła przeciwmieglne, elektrycznie regulowane, składane i podgrzewane lusterka, zdalnie sterowany centralny zamek, czujnik deszczu i automatycznie włączane światła) za 2800 zł. Fabia z wyposażeniem Mint także ma seryjną klimatyzację, światła przeciwmieglne, komputer pokładowy, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka. Nowy Opel ma dobrą cenę, ale wyposażenie seryjne ubogie.

Janusz Borkowski

PODSUMOWANIE

Wygrywa nowa Corsa, ale starzy wyjadacze niełatwo oddają pole rywalowi. Atutem Opla jest atrakcyjne i bezpieczne nadwozie, które dzięki dobrej przestronności pozostaje praktyczne i funkcjonalne. Także na pochwały zasługuje prowadzenie auta, które pozwala na dynamiczną i jednocześnie bezpieczną jazdę. Jego 75-konny, dieslowski silnik nie jest demonom prędkości, ale równomiernie rozwija moc, będąc przy tym oszczędny. Na drugim miejscu znalazła się dojrzała Fabia, która pod względem stylistyki nieco odbiega już od nowoczesnych aut. Ale to sprawdzona konstrukcja z komfortowym układem jezdym, oferowana za atrakcyjną cenę i dobrze wyposażona. Fiesta po tegorocznych zmianach jest na pewno bardziej atrakcyjna. Auto nie ma poważniejszych wad, ale oferta cenowa tego modelu mogłaby być bardziej interesująca.

Testowane modele	Fiesta	Corsa	Fabia
Dane producenta			
Silnik – typ/cylindry/zawory	t.diesel R4/8	t.diesel R4/16	t.diesel R3/6
Pojemność skokowa (cm ³)	1399	1248	1422
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	50/68/4000	55/75/4000	51/69/4000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	160/2000	170/1750-2500	155/1600-2800
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przednie	przednie	przednie
Hamulce przód/tył	tw/b	tw/b	tw/t
Ogumienie auta testowanego (przód, tył)	195/50 R 15	185/65 R 15	185/60 R 14
Pojemność zbiornika paliwa (l)	45	44	45
Masa własna/ładowność (kg)	1145/425	1145/425	1120/515
Masa przyczepy z hamulcem (kg)	750	1200	900
Osiągi*			
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	14,9	14,5	15,6
Prędkość maksymalna (km/h)	164	163	162
Zużycie paliwa w mieście (l/100 km)	5,4	5,8	6,0
Zużycie paliwa poza miastem (l/100 km)	3,8	3,9	4,2
Zużycie paliwa średnie (l/100 km)	4,4	4,6	4,8
Średnica zawracania (m)	10,4	10,5	10,5
Wyposażenie			
Wersja wyposażeniowa	Gold X	Enjoy	Mint
Airbagi kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne/kurtyny powietrzne	S/N	4000**	S/N
ABS/ESP	S/N	S/2000 zł	S/N
El. ster. szyby p/t	S/N	S/N	S/700 zł
El. ster. lusterka/podgrzewanie	1000**	S/400 zł	S/S
Reflektory przeciwmieglne	2000**	700 zł	S
Klimatyzacja man./aut.	S/N	4650/6250 zł	S/N
El. ster. okno dachowe	2000 zł	3500 zł	N
Radio z CD/komputer/tempomat	1900/600 zł/N	1800/1350 zł**	1750 zł/S/650zł
Czujniki parkowania/czujnik deszczu	1900/350 zł	1400/500 zł	S/N
Przeglądy i gwarancje			
Przeglądy	co 20 tys. km	co 30 tys. km	co 15 tys. km
Gwarancja mech./perforacyjna (lata)	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat	2 lata/10 lat
Cena	53 560 zł	51 400 zł	49 280 zł

tw – tarczowe wentylowane, t – tarczowe, b – bębnowe, *dane fabryczne; **pakiet; S – standard; N – niedostępne

Miejsce w teście	1	2	3	Tak oceniamy	
Punktacja	Maks. punktów	Corsa	Fabia	Fiesta	Skąd te punkty?
Nadwozie					
Przestronność z przodu	40	36	37	34	Przestronne wnętrze, duży bagażnik oraz dobre wykończenie zapewniły w tej kategorii zwycięstwo Corsie. Ford zdobywa najwyższą ilość punktów za przestronną tylną kanapę i dobrą widoczność. Fabia ma także przestronne wnętrze oraz najwyższą ładowność.
Przestronność z tyłu	30	26	26	27	
Pojemność i funkcjonalność bagażnika	20	18	15	17	
Ładowność	20	16	19	16	
Masa holowanej przyczepy	10	10	7	5	
Siedzenia i pozycja za kierownicą	30	29	27	25	
Widoczność/ergonomia	30	25	25	28	
Jakość wykończenia i materiały	20	19	15	17	
Suma punktów	200	179	171	169	
Napęd i zawieszenie					
Przyspieszenie	25	18	10	16	W tej kategorii także wygrywa Corsa mająca najlepszy układ napędowy. Dobrze się prowadzi, choć ma braki w komforcie. Napęd Fabii okazał się najmniej dynamiczny, ale zawieszenie najbardziej pasujące na polskie drogi.
Prędkość maksymalna	10	7	7	7	
Skrzynia biegów/przełączanie	15	14	15	13	
Zachowanie się podczas jazdy	30	28	24	27	
Komfort jazdy	30	24	28	23	
Układ kierowniczy/średnica zawracania	20	19	17	18	
Suma punktów	130	110	101	104	
Koszty					
Cena	50	22	25	19	W tej kategorii Fiesta mogłaby prześcignąć Fabię, ale musiałaby mieć niższą cenę. Ford oferuje 4 airbagi. Opel traci sporo z powodu uboższego seryjnego wyposażenia. Fabia ma dobrą cenę, wyposażenie i tanie ubezpieczenie. Traci punkty za gwarancję i najwyższe spalanie.
Zużycie paliwa	30	26	24	28	
Wyposażenie z zakresu komfortu	30	2	9	3	
Wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa	30	3	7	7	
Ubezpieczenia	20	14	18	13	
Gwarancja	20	18	16	18	
Przeglądy	20	20	8	12	
Suma punktów	200	105	107	100	
Wynik końcowy	530	394	379	373	

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