

Usterki

FORD: wybicie tulejek drążka stabilizatora przedniego, zużycie łącznika drążka oraz tulei wahaczy w przednim zawieszeniu, nierówna praca silnika spowodowana złym stanem przewodów wysokiego napięcia, wycieki oleju ze skrzyni biegów, nieszczelności reflektorów przednich powodujące zaparowanie, korozja układu wydechowego.



Stan przewodów wysokiego napięcia trzeba często sprawdzać



Zaparowanie szyb lamp przednich to dość typowa przypadłość

OPEL: pęknięcie pasków rozrządu (należy ściśle przestrzegać wskazań producenta zalecającego wymianę po 60 tys. km), awarie elektroniki sterującej zapłonem i wtryskiem paliwa, wycieki oleju z silnika i skrzyni biegów, bardzo szybkie zużycie okładzin ciemnych w układzie hamulcowym, wybicie gum stabilizatora przedniego, korozja nadwozia i wydechu.



Ślady korozji można najczęściej znaleźć w pobliżu okien



Sporo do życzenia pozostawia również trwałość wydechu



wersja z lat 1997-2001

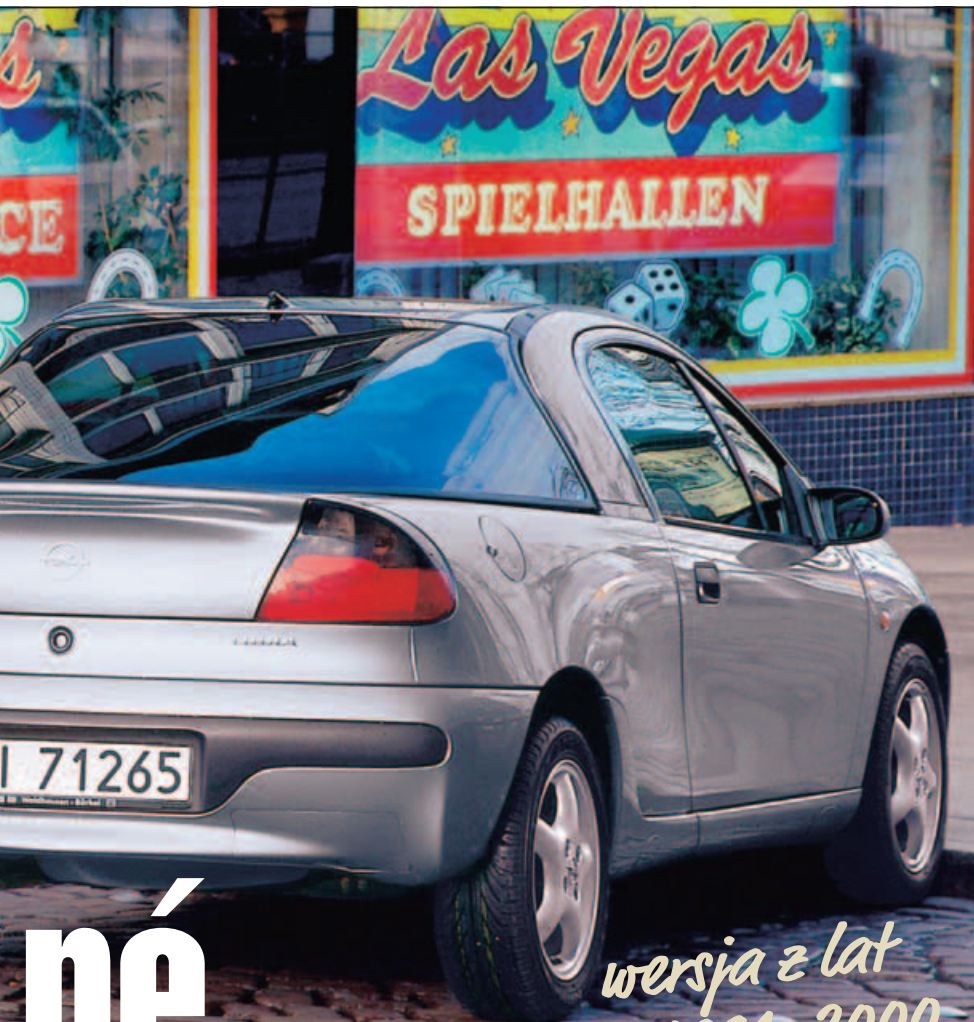
Sportcou prawie dla

Kilkanaście tysięcy złotych wystarczy, by poczuć smak prowadzenia auta o sportowej charakterystyce. Ze względu na pokrewieństwo z Fiastą i Corsą koszty eksploatacji Pumi i Tigry nie są wysokie

Ford Puma

Białe tarcze zegarów oraz aluminiowe wstawki sprawiają, iż przeniesiona z Fiesty tablica rozdzielcza wygląda efektownie





Opel Tigra wersja z lat 1994-2000 każdego



Opel Tigra

Pomarańczowe wskaźniki to zbyt mało. Skopiowana bez zmian z Corsy deska rozdzielcza nie pasuje do sportowego wizerunku tego auta



Małe coupé Forda i Opla o sportowej charakterystyce mają nie tylko podobne drażliwe nazwy, lecz także wiele innych cech wspólnych. Wynika to bezpośrednio z ich rodowodów. Oba skonstruowane zostały na bazie małych aut miejskich. Najpierw, w 1994 roku debiutowała Tigra zbudowana z wykorzystaniem płyty podłogowej, zespołów jezdnych oraz silników Opla Corsy. Trzy lata później w sprzedaży pojawiła się Puma bazująca na rozwiązaniach technicznych zapożyczonych przede wszystkim z Forda Fiesty.

Na przestronne wnętrze nie ma co liczyć

Oglądając oba sportcoupé z zewnątrz, trudno dostrzec podobieństwo do aut bazowych, co ich projektantom należy oczywiście zapisać na plus. Linie nadwozia Pumpy wyglądają może odrobinę nowocześniej, za to Tigra nadal fascynuje swym niepowtarzalnym designem tylnej części karoserii z fantazyjną szybą.

Rozczarowanie pojawia się jednak, kiedy zajrzymy do wnętrza. Obie deski rozdzielcze przeniesiono bowiem z aut miejskich. Tę rundę wygrywa jednak zdecydowanie Ford. Dlaczego? Dzięki wykorzystaniu do wykończenia wnętrza kilku aluminiowych wstawek oraz aluminiowej końcówki dźwigni zmiany biegów kłopotowi Pumpy udało się małym kosztem nadać oryginalny, sportowy klimat. W Tigrze zobaczymy natomiast deskę Corsy przejętą bez żadnych znaczących zmian. Jak na samochód, którym jazda ma cieszyć, jest tam zdecydowanie zbyt szaro i smutno.

Oba auta przeznaczone dla młodych, aktywnych zawodowo ludzi, którzy nie mają jeszcze obciążeń w postaci rodziny. To właściwy adresat, bowiem choć z tyłu zamontowano pasy bezpieczeństwa, oba pojazdy są czteroosobowe tylko w teorii. W najlepszym wypadku powiedziec można, że pozwolą na przewóz 2+2 osób i trudno się dziwić – przecież powstały przy wykorzystaniu płyt podłogowych małych samochodów miejskich. Opel informuje nawet oficjalnie, że na tylnej ławeczce (kanapa byłaby tu słowem zupełnie nie na miejscu) mogą podróżować osoby

o wzroście nieprzekraczającym 160 cm, ale w Pumie jest w gruncie rzeczy niewiele lepiej. Do tego zajęcie miejsc z tyłu graniczy właściwie z cudem. W praktyce z tylnych siedzeń dużo mądrzej będzie zrezygnować i – składając je – zwiększyć pojemność przestrzeni bagażowej, która dzięki temu zabiegowi znacznie zasłużywać (szczególnie w Pumie) na tę nazwę.

Na nadmiar miejsca nie będą w obu autach narzekać także pasażerowie przednich siedzeń. Puma jest nieco bardziej życzliwa dla osób wysokiego wzrostu, które w Tigrze łatwo wchodzi w kontakt z podsufitką. Nieco łatwiej też jest w Fordzie znaleźć właściwą pozycję za kierownicą. Tigra wyprzedza Pumę

@ Opinia internauty

Naprawdę duży fun za dość rozsądną kasę. I zupełnie nie zgadzam się z tym, że to babskie auto. Przez dwa lata uprawiałem tylko przednie zawieszanie i wydech – poza tym normalnie wyciągam olej, świecę, paskę itd. Znajomi jeżdżący Fiestami wydają praktycznie tyle samo, a satysfakcji nie da się nawet porównać.

Ford Puma 1.7 16V (1998 r.)

pod względem wygody foteli, które są obszerne, dobrze wyprofilowane i mają pewne trzymanie boczne. Te z Forda wydają się naprawdę efektywnie, ale są nieco za wąskie i niewystarczająco trzymają podczas pokonywania zakrętów.

Jeżeli chodzi o jakość materiałów i montażu, oba auta zdają egzamin na czwórkę. Nie ma mowy o rozrzutności, ale też trudno mieć pretensje, że coś jest tandetne bądź niechlujnie złożone. Nawet w samochodach o sporym przebiegu nie dokuca skrzypienie czy trzeszczenie plastików.

Więcej przyjemności z jazdy daje Puma

I Pumę, i Tigrę zaprojektowano z myślą o kierowcach lubiących szybką i dynamiczną jazdę. Wydaje się niemal pewne, że Puma lepiej spełni oczekiwania większości z nich. Jej mocniejszy silnik góruje nad motorem Tigry nie tylko na papierze. Zmierzony w redakcyjnym teście czas rozpędzenia do 100 km/h wyniósł w wypadku Forda 9,5 s. Opel potrzebował na to 10,8 s. Puma góruje nad Tigrą rów- ▶

FAKTY W PIGUŁCE



W naszym wyścigu nieco lepsza okazała się Puma, przede wszystkim ze względu na bardziej dynamiczny silnik

| Dane techniczne | Ford | Opel |
|--------------------------------------|-------------|--------------|
| Silnik – typ/cylindry/zawory | benz./R4/16 | benz./R4/16 |
| Pojemność skokowa (cm ³) | 1679 | 1598 |
| Stopień sprężania/zasilanie | 10,3/ww | 10,5/ww |
| Moc maksymalna (kW/KM/obr./min) | 92/125/6300 | 78/106/6000 |
| Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min.) | 157/4500 | 148/4000 |
| Prędkość maksymalna (km/h) | 203 | 203 |
| Przyspieszenie 0-100 km/h (s) | 9,1 | 10,5 |
| Spalanie wg normy EU (l/100 km) | 9,7/6,1/7,4 | 10,9/5,9/7,7 |
| Długość (mm) | 3984 | 3922 |
| Szerokość (mm) | 1674 | 1604 |
| Wysokość (mm) | 1344 | 1340 |
| Masa własna/dop. masa całkowita (kg) | 1040/1400 | 1000/1350 |
| Pojemność bagażnika (l) | 240/725 | 215/425 |

| Przeglądy | Ford | Opel |
|-----------------------------------|---------------|------------|
| Wymiana oleju wraz z filtrem | 15 tys. km | 15 tys. km |
| Wymiana filtrów: paliwa/powietrza | 90/45 tys. km | 30 tys. km |
| Wymiana świec zapłonowych | 60 tys. km | 60 tys. km |
| Wymiana paska rozrządu | 150 tys. km | 60 tys. km |

FORD: olej silnikowy 5W/30 (lub 10W/40) klasy SH (poj. z filtrem 4,6 l). Skrzynia biegów: olej przekładniowy półsyntetyczny 75W/90 (poj. 2,8 l). Układ wspomagania: olej ESP-M2C 166-H. Świece zapłonowe Motorcraft AYRF22PP. Płyn hamulcowy DOT 4. Poj. układu chłodzenia 7,6 l. Ciśnienie w oponach p/t 2,0/1,9 bara.



OPEL: olej silnikowy 5W/30 (lub 15W/40 albo 20W/40) klasy SJ (poj. z filtrem 3,5 l). Skrzynia biegów: olej przekładniowy 80W (poj. 1,8 l). Układ wspomagania: olej Dexron II, poj. 1,0 l. Świece zapłonowe Bosch FLR8LDCU. Płyn hamulcowy DOT 4. Poj. układu chłodzenia 5,6 l. Ciśnienie w oponach p/t: 2,3/2,1 bara.



niez elastycznością. Wyraźnie wyczuwa się, że wyposażony w system zmiennych faz rozrządu silnik Forda jest nie tylko mocniejszy, lecz także nowocześniejszy. A dobre wrażenie wzmacnia jego głębokie brzmienie przypominające nieco jednostki 6-cylindrowe.

Jak zwykle okazuje się jednak, że każdy kij ma dwa końce. Nasze pomiary wykazały, że jeśli Tigra zadawała się średnio 8,2 l paliwa na 100 km, to Puma wymaga o litr więcej. W codziennej eksploatacji auta jest to dość znacząca różnica.

Na marginesie warto wspomnieć, że również w porównaniu tańszych wersji wyposażonych w jednostki o pojemności 1,4 l (obie rozwijają moc 90 KM) przyjemniejszym autem okazuje się Puma. Wprawdzie na papierze osiągi obu aut są zbliżone, lekką przewagę ma nawet Tigra, ale silnik Forda jest chętny do pracy w całym zakresie prędkości obrotowych, natomiast dynamiczna jazda Oplem zmusza do utrzymywania motoru na wysokich obrotach, co szybko przestaje być przyjemne.

Na korzyść Puma przemawia także precyzyjne działanie mechanizmu zmiany biegów. W Oplu zasługuje on na co najwyżej przeciętną ocenę.

Kolejne punkty przewagi Ford zdobywa w kategorii „zawieszenie”. Wprawdzie oba układy jezdne są bezpieczne i nawet na krętej drodze nie ma żadnych powodów do rezygnacji z szybkiej i przyjemnej jazdy, ale

w wypadku Opla cierpi na tym komfort – resorowanie jest po prostu twarde. Konstruktorom Forda udało się natomiast dobrze nastawić zawieszenia tak, że pomimo pomagającej w prowadzeniu przyjemnej sztywności nie można mieć zastrzeżeń do komfortu jazdy.

@ Opinia internauty

O warunku paska rozrządu, który lubi pękać, wiedziałem od początku – powiedzieli mi w znajomym warsztacie Opla. Ale jak się go wymienia co 60 tysięcy km, wszystko jest OK. W sumie przez dwa i pół roku robiłem tylko przeglądy – są tanie, bo wszystko pasuje od Corsy 1.6 i części można bez problemu kupić bardzo tanio. Opel Tigra 1.6 16V (1997 r.)

Wyposażenie obu aut jest podobne. Opisujemy wersje miały w standardzie ABS (nie było go w autach z motorami 1.4) oraz poduszkę powietrzną dla kierowcy. W każdym aucie montowano oczywiście wspomaganie układu kierowniczego. Najczęściej znajdziemy także airbag dla pasażera, a z wyposażenia podnoszącego komfort korzystania z auta – elektrycznie sterowane szyby przednie oraz zamek centralny.

Jak dobrze mieć tak popularnych kuzynów

Pod względem awaryjności obaj rywale wypadają zupełnie dobrze, podobnie zresztą jak auta, na bazie których zostały skonstruowane.

Puma ma trwały zespół napędowy, bardzo rzadko wymaga napraw. Zakładany przez pro-

ducenta przebieg paska rozrządu to 150 tys. km, w polskich warunkach eksploatacji (mało jazdy autostradowej) mechanicy radzą skrócić go do 120 tys. km. Dobrze jest obserwować stan przewodów wysokiego napięcia, gdyż starzenie się może prowadzić do nierównej pracy silnika. Przy większych przebiegach pojawiają się wycieki oleju ze skrzyni biegów.

Pewnej troski wymaga jedynie zawieszenie Puma trochę zbyt słabe na nasze drogi. Tak jak w Fieście nazbyt szybko wybijają się tulejki drążka stabilizatora, dość często trzeba też wymieniać łącznik drążka. Zużywają się także tuleje wahaczy przednich. Warto sprawdzać ich stan, gdyż zaniedbanie prowadzi do konieczności wymiany całych wahaczy.

Tigra ma zawieszenie wytrzymalsze, czasem tylko przypominają o sobie gumy stabilizatora. Gorzej z hamulcami, które nie dorównują możliwościom zespołu napędowego, a w rezultacie klocki hamulcowe wymieniać trzeba bardzo często.

W wypadku Opla najważniejsza jest jednak troska o silnik, który wymaga rygorystycznego przestrzegania zasad wymiany paska rozrządu. Przebiegu 60 tys. km absolutnie nie wolno przekraczać, gdyż grozi to awarią rozrządu i dużymi wydatkami. Poza tym przy większych przebiegach zdarzają się awarie układów elektronicznych sterujących zapłonem i wtryskiem oraz wycieki oleju z silnika i skrzyni biegów. Generalnie jednak zespół napędowy jest dość trwały i niezawodny.

Geny części zamiennych (zł)

| Ford | ASO | Zamienniki |
|----------------------------------|----------|--------------|
| klocki/tarcze ham. (przód, kpl.) | 136/390 | 95/174 |
| filtry: oleju/powietrza | 28/50 | 18/26 |
| rozrząd (kpl. do wymiany) | 369 | 225 |
| sprzęgło (kpl.) | 820 | 720 |
| reflektor/błotnik (przód) | 1400/770 | 930/niedost. |
| Opel | ASO | Zamienniki |
| klocki/tarcze ham. (przód, kpl.) | 159/530 | 80/204 |
| filtry: oleju/powietrza | 10/38 | 11/22 |
| rozrząd (kpl. do wymiany) | 410 | 277 |
| sprzęgło (kpl.) | 1140 | 470 |
| reflektor/błotnik (przód) | 745/482 | 280/350 |

Klasyfikacja

| Punktacja | Maks. liczba punktów | 1 | 2 |
|------------------------------|----------------------|------------|------------|
| | | Ford | Opel |
| Wnętrze (przestrzeń, wygoda) | 50 | 23 | 20 |
| Jakość wykończenia | 25 | 18 | 14 |
| Bagażnik | 25 | 17 | 14 |
| Silnik/skrzynia biegów | 50 | 40 | 34 |
| Podwozie | 30 | 24 | 20 |
| Układ hamulcowy | 20 | 17 | 14 |
| Cena zakupu/utrata wartości | 40 | 18 | 28 |
| Zużycie paliwa | 30 | 14 | 17 |
| Koszty obsługi technicznej | 25 | 15 | 17 |
| Sieć serwisów | 5 | 4 | 4 |
| Suma punktów | 300 | 190 | 182 |

Geny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

| | 2001 | 2000 | 1999 | 1998 | 1997 | 1996 | 1995 | 1994 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Puma 1.4 EFI | - | 21,7 | 19,3 | 17,2 | 15,3 | - | - | - |
| Puma 1.6 | 25,1 | 22,4 | - | - | - | - | - | - |
| Puma 1.7 EFI | 27,0 | 24,0 | 21,4 | 19,1 | 17,0 | - | - | - |
| Puma 1.7 Sport Edition | - | 25,7 | 22,9 | - | - | - | - | - |
| Tigra 1.4 | - | 20,1 | 18,3 | 16,8 | 15,4 | 14,1 | 12,9 | 11,8 |
| Tigra 1.6 | - | 21,8 | 19,9 | 18,2 | 16,7 | 15,3 | 14,0 | 12,9 |



Ford Puma

Niskie koszty eksploatacji to mocna strona obu aut. Do Tigry pasuje zdecydowana większość części Corsy z silnikiem 1.6/106 KM. Różnice dotyczą właściwie tylko elementów nadwozia. Sprawa komplikuje się nieco w wypadku Pumi, bowiem w samochodzie tym znajdziemy elementy wspólne z Fiestą, ale także z Escortem i Focusem (np. sprzęgło). Dobieranie części, a szczególnie tańszych zamienników, wymaga więc nieco większego rozeznania.

Naprawy mechaniczne Pumi i Tigry są więc raczej tanie, a serwisy łatwo dostępne. Drogie będą natomiast niektóre elementy nadwozia. Na przykład tylna szyba do Forda kosztuje 1200 zł, a do Corsy aż 1850 zł i jeśli chodzi o części tego rodzaju, raczej nie ma co liczyć na zamienniki. Warto więc unikać kontaktów z blacharzem, bowiem wyraźnie podnoszą one koszty eksploatacji obu aut.

Adam Jamiołkowski



Miejsca niezbyt wiele. Fotele są ładne, ale trzymanie boczne mają zbyt słabe, jak na auto o sportowych ambicjach



Siedzenia tylne wyposażono w prawdzie w pasy, ale lepiej nikogo tam nie przewozić



O dziwo, po złożeniu tylnych siedzeń w bagażniku Pumi można przewozić przedmioty całkiem sporych rozmiarów



Opel Tigra



Wygodne fotele Tigry wyprofilowano w sposób zapewniający dobre trzymanie boczne. Mało jest miejsca nad głowami



Także w Oplu lepiej od razu zrezygnować z korzystania z tylnych siedzeń



W Tigrze dostęp do przestrzeni bagażowej jest lepszy, ale ma ona mniejszą pojemność, również po złożeniu tylnych siedzeń



PODSUMOWANIE

Oba auta mają mnóstwo cech wspólnych – ostatecznie nieznacznie wygrywa Ford.

FORD: za niewielkie pieniądze daje dużo przyjemności z jazdy.

Zalety: efektowny design nadwozia, sportowa stylizacja kokpitu, elastyczny i dynamiczny silnik, świetnie zestrojone – zarazem sprężyste i komfortowe – zawieszenie, znaczna współzamiennność części z Fiestą.

Wady: ciasna kabina, słabo trzymające fotele, spore spalanie, niezbyt trwałe zawieszenie.

OPEL: przegrywa z honorem, jest przecież konstrukcją o 3 lata starszą i można go kupić znacznie taniej.

Zalety: efektowny projekt nadwozia, w miarę oszczędny silnik, zawieszenie dostosowane do szybkiej jazdy, pasuje bardzo wiele części od Corsy.

Wady: ciasna kabina, dość niski komfort jazdy, rozrząd wymagający szczególnej troski.