

▼ Vectra Kombi

▶ Moc: 150 KM
 ▶ 0-100: 10,5 s
 ▶ V maks.: 210 km/h
 ▶ Cena: 109 350 zł

▼ Laguna Grandtour

▶ Moc: 173 KM
 ▶ 0-100: 8,6 s
 ▶ V maks.: 222 km/h
 ▶ Cena: 133 450 zł

▼ Avensis Wagon

▶ Moc: 177 KM
 ▶ 0-100: 9,0 s
 ▶ V maks.: 220 km/h
 ▶ Cena: 134 200 zł



Szybkie i pojemne

Kombi klasy średniej z nowoczesnym, mocnym i oszczędnym turbodieslem to marzenie każdego kierowcy pokonującego długie dystanse. Który z testowej „czwórki” najlepiej wypadnie w naszym porównaniu?

■ Kto rządzi na drogach Europy? Z pewnością nie ministrowie transportu poszczególnych krajów wspólnoty. Nie są to również ekstremalnie szybkie auta sportowe spod znaku Porsche czy Mercedesa – nie spotyka się przecież ich tak często. Odpowiedź na to pytanie zna każdy, kto myślał o samochodzie przeznaczonym na długie dystanse – oczywiście są to samochody napędzane nowoczesnymi turbodieslami! I nie chodzi tu wcale o ciężkie tiry snujące się naszymi wąskimi drogami, ale o pojazdy osobowe, których talent do oszczędzania powoduje, że zaintereso-

wanie nimi rośnie z roku na rok. To wielofunkcyjne kombi, które na tylnych klapach mają emblematy TDI, CDI czy HDI, a na stacjach paliwowych zadowolają się tańszym (choć w żadnym razie nie tanim) paliwem. Ostatnio w tej klasie wiele się zmieniło. Które z porównywanych przez nas aut sprawdza się najlepiej?

Marzenie ojców rodzin i przedstawicieli handlowych osiągnęło teraz nowy wymiar – najmocniejsza z „czwórki” Toyota Avensis ma aż 177 koni. Jak wygląda więc na tle niewielkiej słabszej konkurencji, Renault Laguny i Volkswagena Passata?

A może japońskiej sprinterki da radę „zaledwie” 150-konny Opel Vectra?

Momentem obrotowym Toyota walczy w lidze V8

Co ciekawe, właśnie Japończycy, u których długi czas diesle były piętą achillesową, wystawili najmocniejszego konkurenta. Jednak oprócz 177 koni przy codziennym użytkowaniu znacznie ważniejszy jest maksymalny moment obrotowy, który w Toyocie wynosi niewiarygodne 400 Nm! Taki sam moment ma benzynowe, 8-cylindrowe BMW 740i. Macie jeszcze jakieś pytania?

Ta dostępna przez cały czas siła robi z Avensisa auto bardzo dynamiczne, a kierowcę nawet spokojnego – królem szos. Gdy na drodze robi się niebezpiecznie (np. przy wyprzedzaniu), wystarczy delikatnie wcisnąć gaz. Wyprzedzenie ciężarówki czy nawet jadącego dość szybko innego auta osobowego nie stanowi najmniejszego problemu i trwa naprawdę chwilę. A przy 150 km/h (gdy dotychczasowy diesel dostawał za dyszki) motor D-CAT ma jeszcze sporo do powiedzenia.

Najwyraźniej Toyota użyła większej niż konkurencji pojemności, by stworzyć silnik jak

najcichszy. Siedząc w kabinie, nie można oprzeć się wrażeniu, że pracuje on gdzieś daleko na zewnątrz auta, za grubymi matami wygłuszającymi. Subiektywnie oceniamy brzmienie motoru jako najbardziej oszczędzającego nerwy kierowcy i pasażerów.

Zresztą cały Avensis właśnie taki jest – miękko resoruje, a siedzący w szerokich fotelach pasażerowie podróżują w komfortowych warunkach. Jedynie kierownica ma zbyt mały zakres poziomej regulacji i gdy odsuniemy fotel do tyłu, będzie trudno do niej dosięgnąć. Znacznie słabiej wypadają ta-

▼ Passat Variant

- ▶ Moc: 170 KM
- ▶ 0-100: 8,7 s
- ▶ V maks.: 220 km/h
- ▶ Cena: 122 790 zł



OPEL VECTRA: zimna, prosta stylizacja kokpitu. Wygodna pozycja za kierownicą, zagmatwana obsługa klimatyzacji



RENAULT LAGUNA: nieprzepelniony nadmiarem guzików i pokręteł kokpit, przyciski klimatyzacji zbyt blisko siebie



TOYOTA AVENSIS: solidne wykonanie, proste w obsłudze radio i klimatyzacja. Zbyt daleko odsunięta kierownica



VW PASSAT: dobra ergonomia, bardzo przestronnie i wygodnie. Design kokpitu mógłby być bardziej subtelny

lenty transportowe, a to w autach przeznaczonych do rodzinnych wyjazdów nie jest bez znaczenia. W drugim rzędzie pasażerowie mają mało miejsca na wysokości kolan. A kto ma więcej niż 1,75 m, przy załadunku auta może się uderzyć głową w krawędź klapy. Poza tym wynosząca zaledwie 415 kg ładowność czasem osiąga swoje granice już przy w połowie zapakowanym bagażniku – Opel oferuje 525 kg.

Przy wyborze samochodu nie należy jednak zapominać, że Toyota ma 3-letnią gwarancję, a jakość wykonania auta zapewnia wiele lat wolnych od

dokuczliwych hałasów powodowanych przez elementy wykończenia wnętrza.

Laguna Grandtour chce być czymś lepszym niż zwyczajne kombi

Jeśli chodzi tylko o codzienne użytkowanie, także Laguna rozczarowuje. Jednak Grandtour nie jest zwykłym kombi, ale czymś bardziej szlachetnym. Jej opadający dach sprawia, że przestrzeń ładunkowa wynosi zaledwie 475 l, a widoczność do tyłu także nie jest najlepsza. Ale czy to najważniejsze? Laguna wygląda przecież bardzo sztywnie i przeko-

nuje do siebie drobnymi smaczkami. Rolę kluczyka spełnia elektroniczna karta, silnik uruchamia się przyciskiem, a ksenonowe reflektory w topowym dieslu są w standardzie, podobnie jak czujniki deszczu i ciśnienia powietrza w ogumieniu.

Mniej do tego wizerunku pasują stuki dochodzące z okolic rolety tylnego okna i cichy trzask zamka przy domykaniu drzwi. Jednak Laguna nie jest już pierwszej młodości, powstała przed ofensywą jakościową realizowaną obecnie przez Renault. W 2007 r. pojawi się następca. Miejmy nadzieję, że pozycja za kierownicą ►

4 auta kombi

► będzie lepiej dopracowana, a układ kierowniczy bardziej bezpośredni. Także w harmonii działania układu jezdnego można się doszukać oznak upływu czasu: przy bardziej ofensywnej jeździe tłumienie nierówności i reakcje na skręt kierownicą bywają chaotyczne.

Tym, co czyni Lagunę mimo wszystko tak atrakcyjną, jest jej silnik. 2.0 dCi pracuje tak ohocho, że jazda nim to sama przyjemność – 100 km/h osiąga w 8,6 s, a spalający średnio w teście 7,5 l motor „kręci się” chętnie aż do 5 tys. obrotów. Francuzi zawsze mieli dobrą rękę do diesli, ale tym razem ośmieliliśmy się twierdzić, że w klasie silników 2-litrowych jednostka ta wyznacza nowe standardy. Niech żyje diesel! 4-cylindrowe „ropniaki” w niemieckich autach nie są wcale lepsze.

Na zewnątrz twardy, w środku olbrzymi – Vectra to król kombi

Ta uwaga dotyczy także silnika zainstalowanego w Oplu, który tak naprawdę pochodzi z Włoch i jest dzieckiem niedudanego i krótkiego małżeństwa GM-u z Fiatem. Podobnie jak konkurenci również on jest standardowo wyposażony w filtr cząstek stałych. Dopiero w bezpośrednim zestawieniu z Laguną widać, że motor Vectry jest o krok za jednostką Renault – trochę mniej żywy, odrobinę wolniejszy i bardziej oszczędny, jeśli chodzi o zużycie paliwa. Oczywiście nie zmienia to faktu, że jest odpowiednim partnerem do zawodów z pozostałą „czwórka”.

Zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz Opel lubi proste linie i dużą ilość srebrnych dodatków, ale w tylnej części kombi nie takie rzeczy są najważniejsze. Tył pojazdu jest przepastny. Można odnieść wrażenie, że gdy dzieci się tam zapakują, będą trudności ze znalezieniem ich. Bagażnik Vectry dowodzi, że Opel zna się na budowaniu kombi i wykorzystuje do tego całą swoją wiedzę. W tym kufrze nie brakuje niczego: uchwyty, boczne schowki, szyny i siatki, które można zaczepić także za przednimi fotelami itd. Wielbiciele kombi będą z pewnością bardzo zadowoleni. A co do zaferowania ma Passat? Przy porównaniu suchych danych jest

▼ Vectra Kombi



Vectra Kombi ma powiększony rozstaw osi



Po rozłożeniu kanapy Opel ma największy bagażnik. Do pakowania zachęca wysoka ładowność

Wymiary (mm)

Szerokość wnętrza p/t: 1490/1490

Rozstaw kół p/t: 1536/1525

Szerokość: 1798



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



Bagażnik podzielony siatkami to dobry pomysł. Z tyłu jest tak obszernie, że można rozłożyć nawet duże gazety



▼ Laguna Grandtour



Mimo wieku nadwozie wygląda nowocześnie



Bagażnik płaski i niezbyt szeroki. Opadający dach kosztował powierzchnię bagażową

Wymiary (mm)

Szerokość wnętrza p/t: 1470/1460

Rozstaw kół p/t: 1528/1480

Szerokość: 1774



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



Zła widoczność: opadający dach przeszkadza przy parkowaniu. Ciekawostka: auto francuskie, a „zapas” w bagażniku!



▼ Avensis Wagon



Toyota: ciemne szyby i komfortowe zawieszenie



Tu tak jak w Passacie trzeba wymontować zagłówki, zanim rozłożymy tylną kanapę

Wymiary (mm)

Szerokość wnętrza p/t: 1480/1450

Rozstaw kół p/t: 1505/1510

Szerokość: 1760



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



Tylne zagłówki Avensisa nie pozwalają się wysoko podnieść. Brakuje też regulacji ustawienia pasów bezpieczeństwa





W jakości silników Diesla Toyota i Renault prześcignęły niemiecką konkurencję

Passat Variant



Jak to w Passacie: kombi ciekawsze od sedana



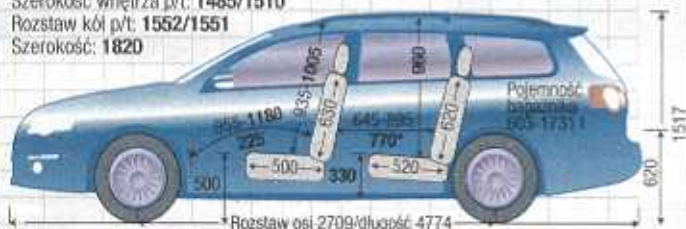
Nadkola ograniczają przestrzeń. Dobre są boczne schowki i szeroko otwierająca się kłapa



Bagażnik ma niewygodny próg, ponad którym trzeba unosić bagaż. U góry: wskaźnik otwartych drzwi przed oczami kierowcy



Wymiary (mm)
Szerokość wnętrza p/t: 1485/1510
Rozstaw kół p/t: 1552/1551
Szerokość: 1820



Oceniane są tylko wytuszczone dane *Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

on nawet bardziej przestronny (pojemność bagażnika do linii okien wynosi wg Volkswagena 603 l), ale w codziennym użytkowaniu trzeba się zmagać z niedogodnościami, np. progiem załadowniczym, który powoduje, że ciężkie przedmioty nie mogą być po prostu wysunięte z kufra, tylko trzeba je za każdym razem podnosić. Albo zagłówki tylnej kanapy, które przy każdorazowym jej składaniu trzeba wyjmować. Drobnostki? Może i tak, ale bardzo denerwujące.

Gdy patrzy się na Passata, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że auto chciałoby się w zasadzie nazywać Audi Avant albo BMW Touring. Dookoła chromowane dodatki, a jakość wykończenia pierwszorzędna. Modny przycisk do uruchamiania silnika nie został przez klientów przyjęty zbyt dobrze, ale np. elektryczny hamulec postojowy jest bardzo praktyczny. Schowki

w drzwiach pomieszczą nawet 1,5-litrowe butelki, a za kierownicą usiądą wygodnie osoby o najprzeróżniejszym wzroście i posturze.

Ostry dźwięk TDI zniknął. A co z talentem do oszczędzania?

Typowy, volkswagenowski silnik TDI dawał się już z daleka odróżnić od pozostałych testowanych diesli po charakterystycznym klekocie. Ale ten dźwięk rozpoznawczy techniki pompowtryskiwaczy (każdy z cylindrów zaopatrywany w paliwo przez własną pompę), którą koncern VW stosował w autach jako jedyny, jest prawie niesłyszalny. Najnowsze TDI brzmi już niemal tak, jak pozostała „trójka”. Jej silniki opierają się na systemie Common Rail (wspólna magistrala wtrysku), w którym wszystko odbywa się łagodniej. VW od 2008 r. będzie stopniowo wycofywał się z pompowtry- ▶



Dodatek SPORT to mistrzostwo świata

Paweł Janas
trener Reprezentacji Polski
w piłce nożnej



DZIENNIK
POLSKA ŚWIAT EUROPA

Ciekawy, inteligentny, opiniotwórczy

4 auta kombi

► skiwaczy na rzecz Common Raifa. Jako oficjalny powód podawane są zbyt wysokie koszty.

Tak czy inaczej brzmienie 170-konnego TDI nie bardzo pasuje do możliwości jednostki. Jego 350 Nm bez wysiłku napędza ważące 1620 kg auto, a na autostradzie Passat dorównuje Lagunie. Dotyczy to także zużycia paliwa – w teście auto spaliło średnio 7,5 l. Za dużo? Faktycznie, wcześniejsze diesle były oszczędniejsze, ale także słabsze, wolniejsze i bardziej zatrwały środowisko. Najwyraźniej filtr cząstek stałych „zjada” część oszczędności płynących z zastosowania najnowocześniejszej techniki.

Vectra dostała „tylko” 4 gwiazdki w Euro-NCAP

Jeśli zawrzeć procedurę testową tej szacownej instytucji, Renault, Toyota i Volkswagen są bezpieczne niczym twierdza. Euro-NCAP bada jednak bezpieczeństwo bierne, czyli takie, które ma zminimalizować skutki kolizji. Jeżeli chodzi natomiast o bezpieczeństwo czynne, czyli te właściwości auta, które pozwalają zapobiec kolizji, wszystkie auta przedstawiają wysoki poziom. Najpewniej i najbardziej przewidywalnie prowadzi się Vectra, a tuż za nią podąża Passat. Laguna i Avensis nie są tak skore do słomów, ale też nie zachęcają do szybkiej jazdy po zakrętach tak, jak rywale. Na pochwałę zasługują hamulce: drogi hamowania mieszczące się w przedziale 37,2-38,2 m to świetny wynik.

Oprac. M. Krasnodębski

PODSUMOWANIE

Przeciwnicy Passata powiedzą zapewne: „no i znowu wygrał Volkswagen”. Prawda jest jednak taka, że gdyby nie deficyt mocy i kilka drobnych detali, Opel zostałaby zwyciężcą. Vectra Kombi jest jak najbardziej równorzędnym partnerem dla Passata. Avensis mimo najmocniejszego silnika nie potrafi dawać takiej satysfakcji z prowadzenia, a jego zawieszenie nie zapewnia takiej frajdy z jazdy po zakrętach, jak w VW i Oplu. Za to Toyota oferuje najwyższy komfort resorowania. Tuż za nią podąża przytulna i cicha, ale ciasniejsza Laguna. A ceny? Są naprawdę wysokie, z dużym plusem dla Opla.

Testowane modele:	Vectra	Laguna	Avensis	Passat
Dane producenta				
Silnik – typ/cylindry/zawory	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1910	1995	2231	1968
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	110(150)/4000	127(173)/3750	130(177)/3600	125(170)/4200
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	320/2000	360/1750	400/2000	350/1750
Prędkość maksymalna (km/h)	210	222	220	220
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	215/55 R 16	205/55 R 16	205/55 R 16	215/55 R 16
Pojemność zbiornika paliwa (l)	60	68	60	68
Wyniki testu				
Przyspieszenie 0-100/130 km/h (s)	10,5/17,8	8,6/14,2	9,0/14,8	8,7/14,0
Elastyczność 60-100/60-120 km/h (s)	7,5/14,7	6,5/12,5	5,7/12,3	6,0/11,6
Hamulce zimne/gorące ze 100 km/h	37,5/37,2	38,2/37,7	37,3/38,0	37,4/37,6
Poziom hałasu 50/100/130 km/h (dB)	60/65/69	60/65/68	58/65/70	61/65/68
Średnie spalanie (l/100 km)/zasieg (km)	7,1/850	7,5/910	6,9/870	7,5/900
Masa rzeczywista/ladowność (kg)	1630/525	1591/505	1555/415	1620/520
Średnica zawracania (m) ¹⁾	11,2/11,8	11,6/11,6	12,2/11,9	11,4/11,4
Wyposażenie				
Wersja wyposażeniowa	Cosmo	Initiale	Prestige	Highline
Airbagi: kierowcy/pasażera/boczne	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Kurtyny powietrzne/airbagi tylne	S/N	S/1000 zł	S/N	S/1450 zł
ESP/ El. lusterka/szyby	S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Klimatyzacja man./aut./tempomat	N/S/S	N/S/S	N/S/S	N/S/S
Radio z CD/nawigacja/komputer pokład.	S/7400 zł/S	S/9000 zł/S	S/3800 zł/S	2250/11 770 zł/S
Czujniki parkowania/deszczu/ksenony	1700/S/3200 zł	S/S/S	S/S/S	2250/S/5600 zł
Podgrzewane fotele	950 zł	S	S	S
Przeglądy i gwarancje				
Przeglądy	30 tys. km	20 tys. km	15 tys. km	15 tys. km
Gwarancja mech./perforacyjna (lata)	2/12	2/12	3 (lub 100 tys. km)/12	2/12
Cena	109 350 zł	133 450 zł	134 200 zł	122 790 zł

tw – tarczowe wentylowane, ¹⁾w lewo/w prawo, S – standard, N – niedostępne

Miejsce w teście	1	2	3	3	Tak oceniamy	
Punktacja	Maks. punktów	Passat	Vectra	Laguna	Avensis	Skąd te punkty?
Dane testowe						
Przestronność z przodu	10	10	9	6	7	Passat ograł rywali dzięki przestronności miejsca kierowcy, przepastnemu bagażnikowi i dynamice silnika. Vectra jeździ znacznie wolniej, za to oferuje prawdziwie dyrektorskie warunki podróży na tylnej kanapie i praktyczny bagażnik, który po złożeniu kanapy jest największy w porównaniu. Piętą achillesową Toyoty okazała się zbyt niska ładowność, a plusem mocny silnik. Laguna ma świetny napęd, lecz ciasne wnętrze.
Przestronność z tyłu	10	9	10	6	7	
Poj. bagażnika	10	10	9	7	8	
Ładowność	5	5	5	4	2	
Przyspieszenie	15	14	11	14	13	
Elastyczność	15	15	12	14	15	
Prędkość maksymalna	5	5	4	5	5	
Droga hamowania	20	18	18	17	17	
Poziom hałasu	5	5	5	5	5	
Średnica zawracania	5	4	4	4	3	
Suma punktów	100	95	87	82	82	
Wrażenia z testu						
Skrzynia biegów/przełączenie	10	10	9	8	7	Volkswagen znowu dał sobie radę. Pomógł mu w tym najprecyzyjniejsza skrzynia biegów, świetne zawieszenie i układ kierowniczy, komfort resorowania oraz ergonomia miejsca kierowcy. Tuż za Passatem uplasowała się Vectra, której układ jezdny zachęca do dynamicznej jazdy, za to wyraźnie informuje o dziurach w jezdni. Prowadzenie Avensisa i Laguny zdradza wiek tych konstrukcji.
Zachowanie się podczas jazdy	15	14	14	12	10	
Układ kierowniczy	15	14	14	12	10	
Komfort jazdy	10	8	6	7	9	
Siedzenia	10	9	8	7	7	
Ergonomia miejsca kierowcy	15	14	12	12	13	
Widoczność	10	8	8	6	8	
Jakość wykończenia	5	5	5	5	5	
Przyjemność z jazdy	10	8	8	8	7	
Suma punktów	100	90	84	77	76	
Koszty						
Cena	25	12	18	10	10	W tej kategorii Opel odrabia straty. Jest znacznie tańszy od konkurencji, a różnice sięgają nawet 25 tys. zł! Różnice w zużyciu paliwa są bardzo nieznaczne, z plusami dla Avensisa i Vectry. Wszystkie auta palą bardzo mało jak na swoje osiągi. Renault i Toyota oferują kompletne wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa i komfortu, konkurencji proponują opcje.
Spalanie/zasięg	15	13	14	13	14	
Ubezpieczenia	10	7	8	5	6	
Gwarancja	10	8	8	8	9	
Wyp. zwiększające komfort	15	13	13	15	15	
Wyp. zwiększające bezpieczeń.	15	15	14	15	14	
Przeglądy	10	7	10	8	7	
Suma punktów	100	75	85	74	75	
Wynik końcowy	300	260	256	233	233	

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