

**PORÓWNANIE** Wielki test kompaktów

**12** MEGA TEST  
kompaktów  
na torze

# NAJLEPSZY Z NAJP

Samochody kompaktowe to zdecydowanie najpopularniejszy segment rynku - reprezentantów tej grupy - od najtańszego Chevroleta Cruze'a po kosztującego





# OPULARNIEJSZYCH

nie tylko w naszym kraju, ale i w całej Europie. Sprawdziliśmy, który z dwunastu najwięcej Volkswagena Golfa - okaże się spośród nich najciekawszą propozycją.



## Volkswagen Golf

1.4 TSI Highline  
Moc: 122 KM  
Cena: 74 900 zł

## Seat Leon

1.4 TSI Style  
Moc: 125 KM  
Cena: 69 531 zł

## Skoda Octavia

1.4 TSI Ambiente  
Moc: 122 KM  
Cena: 70 000 zł

## Mazda 3

1.6 Exclusive Plus  
Moc: 105 KM  
Cena: 72 900 zł

## Mitsubishi Lancer

Sportback 1.6 Invite  
Moc: 117 KM  
Cena: 70 490 zł

## Opel Astra

1.4 Turbo Sport  
Moc: 120 KM  
Cena: 71 700 zł

## Peugeot 308

1.6 VTI Active  
Moc: 120 KM  
Cena: 68 100 zł

## Chevrolet Cruze

1.6 LT+  
Moc: 124 KM  
Cena: 56 990 zł

## Citroen C4

1.6 VTI Seduction  
Moc: 120 KM  
Cena: 66 100 zł

## Fiat Bravo

1.4 T-Jet Emotion  
Moc: 120 KM  
Cena: 68 990 zł

## Ford Focus

1.6 Trend Sport  
Moc: 125 KM  
Cena: 71 400 zł

## Hyundai i30

1.6 Style  
Moc: 126 KM  
Cena: 68 400 zł



**Chevrolet Cruze 1.6 LT+**

**Cena: 56 990 zł**



Cruze'owi daleko do sportu, ale prowadzi się wystarczająco pewnie.

Zegary są bardzo czytelne, ale wskaźniki komputera pokładowego mogłyby być większe.



Niebrzydkie i łatwe w obsłudze wnętrze zaskakuje wykończeniem niektórych elementów deski rozdzielczej tkaniną.



Silnik Chevroleta jest mocny, ale tylko „na papierze”.



378 l pojemności to trzeci wynik w naszym porównaniu.

Porównaliśmy tuzin samochodów kompaktowych, by wyłonić najlepszą propozycję. Wzięliśmy pod uwagę dobrze wyposażone odmiany z silnikami 1.6 albo 1.4 z turbodoładowaniem. Wszystkie mają moc 117-126 KM – poza Mazdą, której silnik ma tylko 105 KM.

Testowaną dwunastkę oceniliśmy w pięciu kategoriach: wnętrze, jazda, bezpieczeństwo, koszty i funkcjonalność. Każdą z nich podzieliliśmy na kilka dyscyplin, za które dawaliśmy punkty. Na ich podstawie przyznaliśmy miejsce (od 1. do 12.), a następnie, biorąc pod uwagę pozycję zajęłą w każdej dyscyplinie, ustaliliśmy kolejność od najlepszego do najgorszego. Tak samo

punktowaliśmy we wszystkich pięciu kategoriach (w przypadku oceniania obecności różnych elementów wyposażenia przyznawaliśmy za każdy punkt i ocenialiśmy ich sumę).

**CHEVROLET CRUZE**

Cruze to największa nowość w naszym porównaniu. A właściwie nie tyle Cruze, co jego pięciodrzwiowa odmiana – do tej pory model ten był znany tylko jako sedan.

Tym co najbardziej wyróżnia Chevroleta spośród całej dwunastki jest jednak cena. Pięciodrzwiowego Cruze'a 1.6 można kupić już za 47 690 zł – za najtańszego z konkurentów (w bazowej odmianie) trzeba zapłacić aż o 10 tysięcy więcej. Testowana, najdroższa dostęp-

na z tym silnikiem wersja LT+ kosztuje niecałe 57 tys. zł. A do tego ma tanie wyposażenie dodatkowe, więc nawet po doku-pieniu automatycznej klimatyzacji, szklanego dachu i nawigacji Cruze pozostaje najtańszym autem w porównaniu.

Kolejnym atutem Chevroleta jest przestronne wnętrze, zresztą nic dziwnego – żaden z jedenastu rywali nie ma tak dużego rozstawu osi (269 cm). Z przodu równie dużo miejsca oferuje tylko Opel, nieźle jest pod tym względem także w drugim rzędzie siedzeń. Bagażnik Cruze'a mieści 378 litrów – to trzeci wynik w porównaniu.

Chevrolet ma jednak i wady – m.in. dość ospały silnik. Mimo aż 124 KM mocy Cruze

najwolniej z testowanych aut osiąga 100 km/h. Kiepsko wypada też w dziedzinie elastyczności. Żeby jeździć tym autem dynamicznie, trzeba zmuszać silnik do pracy na wysokich obrotach. A wtedy staje się on nieprzyjemnie głośny. Nie najlepszą ocenę układu jezdnego Chevroleta dopełniają niezbyt skuteczne hamulce.

**CITROEN C4**

Citroen C4 jest drugim najtańszym autem w porównaniu. Kto pamięta innowacyjne Citroeny sprzed lat i chciałby, żeby aktualne modele tej marki były równie nowatorskie, może się czuć nieco zawiedziony „C-czwórką”. Nie ma tu nawet znanej z poprzedniej generacji C4 kierownicy z nieruchomym

środkiem (co akurat wiele osób ucieszy, bo nie była ona zbyt poręczna). Na pocieszenie jest kilka nietypowych gadżetów, jak tempomat z pamięcią pięciu prędkości czy przycisk wyłączający podświetlenie większości instrumentów, by nie raziło kierowcy w nocy.

Kabina Citroena nie rozpieszcza pasażerów – przynajmniej jeśli chodzi o przestronność. Z przodu C4 oferuje najmniej miejsca na nogi i nad głowami, z tyłu brakuje głównie przestrzeni na nogi. Bardzo duży jest za to bagażnik C4. Producent twierdzi, że mieści on 410 l, ale w rzeczywistości jest aż o 37 l większy!

Nieźle wrażenie robią materiały wykończeniowe i staranność spasowania elemen-

**Fiat Bravo 1.4 T-Jet Emotion**

**Cena: 68 990 zł**



Fiat prowadzi się przeciętnie, ale nadrabia to niezłymi osiąganiami.

Wzorowo czytelne wskaźniki Fiata. Komputer pokładowy posługuje się językiem polskim.



Nieźle materiały, dobre wykonanie – kokpitowi Bravo trudno cokolwiek zarzucić. Uwagę zwracają czerwone przyszybia.



System Blue&Me może „uczyć” kierowcę ekonomicznej jazdy.



Sporo miejsca w bagażniku zajmuje opcjonalny subwoofer.



## Citroen C4 1.6 VTi Seduction

Cena: 66 100 zł



C4 oferuje niezły kompromis między prowadzeniem i komfortem.

Oryginalne zegary są bardzo czytelne. Brakuje tu jednak wskazań temperatury silnika.



Kokpit Citroena przytłacza tylko na pierwszy rzut oka – po bliższym zapoznaniu okazuje się on bardzo łatwy w obsłudze.



Większość funkcji na pokładzie Citroena ma własny przycisk.

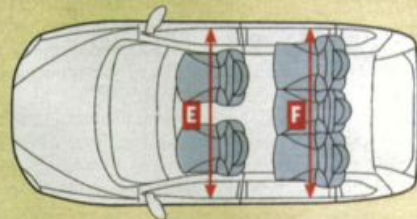
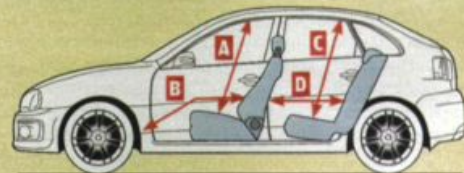


Regularny kształt, duży otwór ładunkowy i aż 447 l pojemności.

# PRZESTRONNOŚĆ

Oceniliśmy przestronność kabin testowanych samochodów oraz wielkość ich bagażników.

W każdym samochodzie zmierzaliśmy pojemność bagażnika (zgodnie z metodą VDA). Użyliśmy do tego pudełek o wymiarach 5x10x20 cm. Do pojemności bagażnika wliczyliśmy także pojemność schowków.



Wymiary wewnątrz (w cm) i wielkość bagażników

Model	A	B	C	D	E	F	Bagażnik	Miejsce
Chevrolet	103	113	94	69	141	138	378 l	1.
Citroen	98	102	93	65	141	136	447 l	7.
Fiat	100	108	95	67	141	137	351 l	4.
Ford	103	107	92	67	140	130	309 l	8.
Hyundai	100	106	95	71	141	138	300 l	5.
Mazda	98	105	93	64	137	134	343 l	10.
Mitsubishi	101	106	91	70	139	138	269 l	11.
Opel	103	114	97	71	140	133	303 l	2.
Peugeot	104	103	97	66	142	140	337 l	3.
Seat	102	109	94	65	139	132	263 l	11.
Skoda	99	107	93	68	139	136	622 l	5.
Volkswagen	101	109	95	66	139	133	277 l	9.

### Co wzięliśmy pod uwagę?

Porównując przestronność, zwróciliśmy uwagę tylko na te parametry, które są najbardziej „odczuwalne” dla pasażerów. Przyznaliśmy punkty za ilość miejsca z przodu kabiny (nad głowami **A**, na nogi **B** i na szerokość na wysokości ramion **B**) oraz z tyłu (nad głowami **C**, na nogi za fotelem kierowcy odsuniętym metr od pedałów **D** oraz na szerokość **D**). Ostatnim parametrem, jaki wzięliśmy pod uwagę, jest minimalna pojemność bagażników (za 2. rzędem siedzeń).



1. Żaden wymiar wewnątrz Chevroleta nie jest rekordowy, ale ich suma daje Cruze'owi pierwszą pozycję.



2. Opel Astra w obu rzędach siedzeń zapewnia największą liczbę miejsc na nogi. Z tyłu jest tu także najwyżej.



3. W Peugeocie imponuje największa w porównaniu wysokość i szerokość wnętrza – i z przodu, i z tyłu.



## PORÓWNANIE Wielki test kompaktów

### Ford Focus 1.6 Trend Sport



Zawieszenie zapewnia niezły komfort i bardzo dobre prowadzenie.

Komputer „zna” język polski, ale nie jest zbyt czytelny. Za to zegary to wręcz idealną przejrzystości.



W przeciwieństwie do C4, tutaj natłok przycisków (nawet na kierownicy) utrudnia obsługę. Ekran nawigacji jest za mały.

Cena: 71 400 zł



Oryginalny wygląd komplikuje obsługę systemu audio.



Bagażnik Focusa mieści 309 l – tylko o 7 l mniej niż w teorii.

tów wnętrza. Mnogość przycisków w kokpicie może nieco przerażać, ale są one na tyle dobrze rozmieszczone, że w rzeczywistości bardzo ułatwiają obsługę.

Jeśli chodzi o układ jezdny, Citroen przypomina Chevroleta – oferuje niezły komfort jazdy, ale nie jest zbyt zwinnie, a jego silnik też jest stosunkowo głośny i woli wysokie obroty. Zapewnia mu jednak lepsze osiągi.

#### FIAT BRAVO

Choć aktualna generacja Bravo jest na rynku już cztery lata, jego kabina nie odstaje od rywali pod względem jakości wykonania. Na czasie jest też wyposażenie Fiata, np. system

Blue&Me (dopłata 1250 zł), który – za pośrednictwem komputera domowego – pozwala kierowcy analizować sposób jazdy i podpowiada, jak go zmienić, by zużywać mniej paliwa.

Nawet bez tego silnik Bravo okazuje się całkiem oszczędny. A przy okazji zapewnia mu bardzo dobre osiągi. Dzięki turboładowaniu duży (największy w porównaniu) moment obrotowy jest dostępny już poniżej 2000 obr./min, więc nie trzeba zapędzać wskazówki obrotomierza aż pod czerwone pole, by Fiat bardzo sprawnie przyspieszał.

Mimo niedużego rozstawu osi kabina Bravo nie okazuje się ciasna. Bagażnik powinien mieścić 400 litrów, ale w testo-

wym aucie sporo miejsca zajmuje opcjonalny głośnik niskotonowy, więc w rzeczywistości mieści 351 l. To przeciętny wynik.

#### FORD FOCUS

Focus to dla odmiany jedno z najnowszych aut w tym zestawieniu. Tym bardziej dziwi fakt, że do otwierania tylnych szyb służą w nim korbki. Dopłata do elektrycznego sterowania jest na szczęście symboliczna (450 zł).

O nowoczesności Forda świadczą udogodnienia wspomagające kierowcę. Jeden system zapobiega kolizjom przy małych prędkościach, inny wspomaga utrzymanie się na pasie ruchu, kolejne rozpoznają

znaki drogowe, monitorują martwe pole i koncentrację kierowcy, wspomagają parkowanie i automatycznie wyłączają światła drogowe. Zaden z nich nie należy jednak do wyposażenia seryjnego.

Bez dopłaty kierowca otrzymuje za to bardzo cicho pracujące zawieszenie, które oferuje dobry kompromis między komfortem jazdy i zwinnnością (trzęcie miejsce w slalomie). Mimo sporej mocy, pod względem osiągnięć Focus mieści się pośrodku stawki.

Kabina oferuje sporo miejsca w pierwszym rzędzie siedzeń, ale z tyłu rozczarowuje najmniejszą w porównaniu szerokością (aż o 10 cm mniej niż w Peugeocie). W odróż-

nieniu od Citroena, tutaj duża liczba przycisków na desce rozdzielczej raczej przeszkadza. Bagażnik niewiele odbiega od obietnicy producenta – zamiast 316 mieści 309 l.

#### HYUNDAI i30

Koreańskie auto teoretycznie prezentuje się nieźle – jest najmocniejsze (126 KM), a przy tym najlżejsze (1193 kg) w zestawieniu. Niestety, nie przekłada się to na najlepsze osiągi – i30 wypada w tej kwestii dość kiepsko, a do tego zużywa sporo benzyny – średnio 8,7 l na 100 km. W połączeniu z ledwie 53-litrowym zbiornikiem paliwa przekłada się to na najmniejszy w porównaniu zasięg (nieco ponad 600 km).

### Mazda 3 1.6 Exclusive Plus



Mazda nieźle się prowadzi, a przy tym jest całkiem komfortowa.

Nie mamy zastrzeżeń do czytelności, ale szkoda, że nie ma tu wskaźnika temperatury silnika.



Sporo tu dość twardego plastiku, ale obsługa jest intuicyjna. Dziwią różne kolory dwóch ekranów u góry konsoli centralnej.

Cena: 72 900 zł



Tylko Mazda seryjnie oferuje ogrzewanie przednich siedzeń.



Bagażnik „trójki” jest regularny i mieści nieźle 343 litry.



## Hyundai i30 1.6 Style

Cena: 68 400 zł



Hyundai osiąga najgorszy wynik w slalomie. Jest za to komfortowy.

Jak w Chevroletcie  
- duże i czytelne  
zegary i małe wska-  
zania komputera  
pokładowego.



Sporo schowków, rozsądnie rozmieszczone przyrządy pokładowe. W aucie za niemal 70 tys. zł zaskakuje plastikowa kierownica.



Niebieskie podświetlenie razi kierowcę podczas jazdy nocą.



Jedyną zaletą 300-litrowego bagażnika jest łatwy dostęp.

# JAZDA

Próby dynamiczne - pomiary przyspieszenia, elastyczności i maksymalnej prędkości w slalomie - przeprowadziliśmy na płycie zamkniętego lotniska.



Seat Leon dystansuje konkurentów pod względem precyzji prowadzenia. Ma też najlepsze osiągi z całej dwunastki.



Bardzo dobry silnik zapewnia Fiatowi świetną elastyczność, dzięki czemu włoski samochód zajmuje drugą pozycję...



...ex aequo z rywalem z Czech, który okazuje się tylko minimalnie wolniejszy w slalomie, ale lepiej przyspiesza do 100 km/h.

### Pomiary dynamiczne - przyspieszenie, elastyczność i prędkość w slalomie

Model	0-100 km/h	60-100 km/h	80-120 km/h	Slalom	Miejsce
Chevrolet	11,8 s	12,4 s	19,3 s	61,8 km/h	11.
Citroen	11,3 s	10,1 s	15,1 s	61,5 km/h	8.
Fiat	9,8 s	8,1 s	14,6 s	61,6 km/h	2.
Ford	10,8 s	12,3 s	19,6 s	62,9 km/h	7.
Hyundai	10,9 s	10,7 s	19,5 s	61,2 km/h	11.
Mazda	11,1 s	12,5 s	18,1 s	62,2 km/h	9.
Mitsubishi	10,2 s	12,5 s	19,9 s	61,5 km/h	10.
Opel	10,2 s	9,3 s	19,9 s	63,1 km/h	5.
Peugeot	11,0 s	10,6 s	16,6 s	62,0 km/h	6.
Seat	9,3 s	7,7 s	15,0 s	64,8 km/h	1.
Skoda	9,6 s	7,8 s	14,9 s	61,5 km/h	2.
Volkswagen	9,9 s	8,2 s	16,1 s	62,8 km/h	4.

### Co wzięliśmy pod uwagę?

Oceniając możliwości układów napędowych, zwróciliśmy uwagę na to, ile trwa przyspieszenie 0-100 km/h oraz na elastyczność (czas rozpędzania się 60-100 km/h na czwartym biegu i 80-120 km/h na najwyższym przełożeniu). Jeśli chodzi o prowadzenie, wzięliśmy pod uwagę maksymalną prędkość osiągniętą w slalomie ze słupkami rozstawionymi co 18 m.

## PORÓWNANIE Wielki test kompaktów

### Mitsubishi Lancer Sportback 1.6 Invite



Lancer jest najzwrotniejszy, ale nie prowadzi się on zbyt pewnie.

Jak w Maździe – duże, czytelne zegary i brak wskaźnika temperatury silnika. Ekran komputera jest mały.



Najłatwiejsze w obsłudze wnętrze ze wszystkich porównywanych aut. Tworzywa twarde, ale bardzo solidnie zmontowane.



Kierownica regulowana tylko w pionie to spora wada.



Mały bagażnik, ale najlepszy system składania kanapy.

Cena: 70 490 zł

Hyundai oferuje niezłą przestronność wnętrza, szczególnie z tyłu – tutaj okazuje się najlepszy z całej dwunastki. W kabinie uwagę zwraca gorsza niż w wielu rywali jakość tworzyw sztucznych. Bagażnik mieści tylko 300 l.

Zawieszenie i30, choć pracuje dość głośno, zapewnia niezły komfort jazdy po nierównej drodze. Kosztem jest nie najlepsze prowadzenie – w slalomie Hyundai przegrywa z konkurentami.

Atutami i30 są dobra widoczność z wnętrza (we wszystkich kierunkach) i nieduża średnica zawracania.

Na horyzoncie jest już następna generacja Hyundai'a i30, która będzie nie tylko większa

od testowanego samochodu, ale i znacznie lepiej od niego wykończona.

#### MAZDA 3

Mazda 3 wyróżnia się tym, że nie ma w ofercie silnika odpowiadającego jednostkom napędowym konkurentów. Silnik 1.6 o mocy zaledwie 105 KM skazuje kompaktową Mazdę na słabe osiągi – „trójka” nie zachwyca zwłaszcza pod względem elastyczności i prędkości maksymalnej. Zużywa też sporo benzyny.

Mimo niezbyt mocnego silnika, Mazda okazuje się jednym z najdroższych samochodów w naszym porównaniu (tylko Golf kosztuje więcej). Ma za to najbogatsze wyposażenie

nie standardowe, m.in. zestaw złącz (USB, AUX, Bluetooth), tempomat, podgrzewane fotele i 17-calowe felgi. Dwa ostatnie z wymienionych elementów tylko Mazda oferuje bez dopłaty (choć na zdjęciach jest auto sprzed liftingu, wzięliśmy już pod uwagę odnowioną „3”).

Największą wadą japońskiego auta jest niezbyt przestronna kabina – szczególnie z przodu sporo brakuje jej do właściwie wszystkich rywali (poza Citroenem). Za to bagażnik nawet nieznacznie (o 3 l) przewyższa obietnice producenta – mieści akceptowalne 343 l. Ma jednak najmniejszą ładowność.

Mocną stroną Mazdy jest jej zawieszenie, które dobrze radzi sobie zarówno z nierównościami,

jak i z naszym testowym slalomem.

#### MITSUBISHI LANCER

Lancer Sportback (czyli wersja 5-drzwiowa) jest najdłuższym samochodem w naszym zestawieniu. A mimo to nie ma największej kabiny. Wręcz przeciwnie – nad głowami jest tu wręcz ciasno (zwłaszcza z tyłu), również szerokość kabiny nie zachwyca. Jedyne na nogi w obu rzędach siedzeń jest sporo miejsca.

Zajęcie wygodniej pozycji „za kółkiem” utrudnia w Lancerze brak wzdłużnej regulacji kierownicy – u wszystkich rywali można zmieniać jej pozycję dwuosiowo. Jak na nowoczesny samochód kompaktowy jest to bardzo duży mankament.

W kokpicie Mitsubishi uwagę zwraca niesamowita łatwość obsługi – tutaj nikt nie będzie miał problemu z ustawieniem nawiewu czy stacji radiowej. Choć to ostatnie nieco utrudnia wyświetlacz, który jest mało czytelny w słoneczne dni.

Wyposażenie Lancera nie zachwyca, a jeśli zechcemy je poprawić, przerazić może absurdalnie wysoka cena systemu nawigacji (niemal 14 tys. zł, obecnie w cenie promocyjnej – 9999 zł). Nie usprawiedliwia jej nawet fakt, że otrzymujemy za to także kamerę cofania i dysk twardy 40 GB.

Bagażnik mieści zaledwie 269 litrów, ale przynajmniej

269 litrów, ale przynajmniej

### Peugeot 308 1.6 VTi Active



Peugeot jest komfortowy, ale osiąga przeciętny wynik w slalomie.

Poza bardzo małym ekranem komputera nie mamy żadnych zastrzeżeń do wskaźników 308.



Lekki design deski rozdzielczej pasuje do dobrze oświetlonego wnętrza 308, zwiększając poczucie przestronności.



Ekran opcjonalnej nawigacji wysuwa się u szczytu kokpitu.



Dostęp do 337-litrowego bagażnika utrudnia wysoki próg.

Cena: 68 100 zł



## Opel Astra 1.4 Turbo Enjoy

Cena: 71 700 zł



Opel jest bardzo stabilny w sialomie. A przy tym całkiem komfortowy.

Wskaźniki Astry są bardzo czytelne, a komputer pokładowy porozumiewa się językiem polskim.



Wnętrze Astry prezentuje się całkiem ciekawie, ale gąszcz przycisków utrudnia korzystanie z systemu audio czy nawigacji.



Wybór potwierdza się wciskając srebrny pierścień - to niewygodne.



Bagażnik mieści 303 l. Plus za regulowaną wysokość podłogi.

# BEZPIECZEŃSTWO

Oceniliśmy zabezpieczenie pasażerów przed i podczas ewentualnego wypadku.



Dobre hamulce, niemal kompletne wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa i niezły wynik w testach zderzeniowych - wygrywa Opel Astra.



Ford Focus plasuje się za niemieckim konkurentem głównie za sprawą nieznacznie dłuższej (a i tak bardzo krótkiej) drogi hamowania.



Leon jako jedyny nie oferuje seryjnie systemu ESP, a w crash-teście zdobył tylko cztery gwiazdki, ma za to najskuteczniejsze hamulce.

### Bezpieczeństwo podróży

Model	Droga hamowania		Systemy bezpieczeństwa			Euro NCAP	Miejsce
	Zimne hamulce	Ciepłe hamulce	Sześć airbagów	Poduszka kolanowa	ESP		
Chevrolet	39,8 m	40,3 m	●	-	●	*****	12.
Citroen	37,8 m	38,6 m	●	-	●	*****	7.
Fiat	38,5 m	39,4 m	●	-	●	*****	9.
Ford	36,7 m	37,1 m	●	-	●	*****	2.
Hyundai	38,3 m	38,6 m	●	-	●	*****	8.
Mazda	39,3 m	39,8 m	●	-	●	*****	10.
Mitsubishi	41,8 m	42,0 m	●	●	●	*****	11.
Opel	36,7 m	37,0 m	●	-	●	*****	1.
Peugeot	37,0 m	37,4 m	●	-	●	*****	5.
Seat	36,6 m	36,9 m	●	-	-	****	3.
Skoda	37,0 m	37,6 m	●	-	●	****	6.
Volkswagen	37,1 m	37,2 m	●	●	●	*****	4.

### Co wzięliśmy pod uwagę?

Oceniliśmy hamulce (zimne i rozgrzane tarcze) oraz systemy bezpieczeństwa - punktowaliśmy za obecność w wyposażeniu seryjnym 6 airbagów (czołowych, bocznych z przodu oraz kurtynowych), a także poduszki kolanowej kierowcy i systemu ESP. Wzięliśmy pod uwagę także wyniki testów zderzeniowych Euro NCAP.



## PORÓWNANIE Wielki test kompaktów

### Seat Leon 1.4 TSI Style



W ślomie Leon pokazuje klasę – rywale prowadzą się znacznie gorzej.

Ładne zegary Seata są bardzo czytelne. Wskazówki „startują” z dołu wskaźników.



Ciekawa z wyglądu deska rozdzielcza Seata rozczarowuje twarde plastikami. Cieszy mała i bardzo poręczna kierownica.

Cena: 69 531 zł



Część przycisków umieszczono wygodnie – między fotelami.



Bagażnik mieści zaledwie 263 l – to najniższy wynik w teście.

Mitsubishi nie obiecuje wiele więcej (290 l). Tylko w Lancerze można za to zwiększyć jego pojemność bez sięgania do kabiny – wystarczy pociągnąć dźwignię w bagażniku. Co więcej, złożenie oparcia nie wymaga wcześniejszego podnoszenia siedziska, a powstała w ten sposób podłoga jest zupełnie płaska – tak dobrze nie rozwiązał tego żaden konkurent. Inna sprawa, że w Lancerze trzeba powiększać bagażnik w sytuacjach, w których Octavia czy C4 mieszczą wszystko bez składania kanapy.

Silnik Mitsubishi legitymuje się mocą 117 KM – tylko Mazda jest słabsza. Nie powinna zatem dziwić najgorsza w teście elastyczność Lancera. Co więcej,

jego hamulce są najmniej skuteczne. Kiepski rezultat osiągnięty w ślomie rekompensuje niezły komfort jazdy.

#### OPEL ASTRA

Kompaktowy Opel, mimo wysokiej ceny (71 700 zł), jest najgorzej wyposażonym samochodem w naszym teście. Dopłaty wymagają tu nie tylko automatyczna klimatyzacja, ale nawet przednie światła przeciwmgielne i elektryczne sterowanie szyb z tyłu. Lista dodatków jest za to całkiem bogata, choć nie są one tanie.

Do zalet Astry należy bardzo przestronne wnętrze (efekt największego w porównaniu rozstawu osi). Zarówno z przodu, jak i w drugim rzędzie siedzeń

Opel dystansuje rywali ilością miejsca na nogi. Pod dostatkiem jest go także nad głowami. Niestety, choć dane fabryczne mówią o 370 litrach, bagażnik Astry mieści tylko 303 l. Oferuje za to największą ładowność (aż 605 kg).

We wnętrzu trudno mieć zastrzeżenia do jakości materiałów wykończeniowych, ale sporo problemów sprawia obsługa przyrządów pokładowych. Na niewielkim fragmencie deski rozdzielczej ściśnięto tu bardzo wiele przycisków, przez co kierowca musi poświęcać zbyt dużo uwagi zmianie ustawień klimatyzacji czy nawigacji.

Mimo stosunkowo miękkiego zawieszenia, które zapewnia dobry komfort jazdy, Astra nie

przechyla się zbyt mocno w zakrętach i pod względem prowadzenia ustępuje tylko sportowo usposobionemu Seatowi. Niezłe są też hamulce Opla.

#### PEUGEOT 308

Kompakt Peugeota ma całkiem rozsądnie skalkulowaną cenę (68 100 zł) i oferuje przy tym niezłe wyposażenie seryjne. Co więcej, lista dodatków jest całkiem bogata, a ich ceny – niezbyt wygórowane (np. szklany dach za 1750 zł czy nawigacja z wysuwającym ekranem – 3300 zł).

Atutem Peugeota jest wysoka i szeroka (najszersza w porównaniu) kabina, a także łatwość obsługi urządzeń pokładowych. Podobnie jak w Lancerze, kli-

matyzację reguluje się wygodnymi pokrętłami, banalna jest też obsługa radia i systemu nawigacji. W kabinie uwagę zwraca również niezła widoczność we wszystkich kierunkach. Bagażnik ma pojemność 337 litrów, a więc mniej niż obiecuje Peugeot, choć tylko o 11 l.

Do mocnych stron Peugeota nie należy za to jego silnik. To ta sama jednostka, która nie zachwyca także w Citroenie. Również tutaj okazuje się głośna, paliwożerna (308 zużywa najwięcej paliwa z całej dwunastki) i tak samo nie przepada za niskimi obrotami, a przy wysokich mocno hałasuje.

Zawieszenie 308 jest nastawione raczej na komfort jazdy (i jest on zupełnie niezły), pre-

### Volkswagen Golf 1.4 TSI Highline



Golf oferuje dobry kompromis między komfortem i zwinnością.

Kolejne perfekcyjnie czytelne zegary. A do tego dobrze zaprojektowany komputer pokładowy.



Golf triumfuje w dziedzinie jakości tworzyw – tak dobrze nie jest wykończony żaden z rywali. Design – bez ekstrawagancji.

Cena: 74 900 zł



Miękko wyścielane schowki znajdziemy tylko w Golfie.



277 litrów to bardzo niedużo. Mały plus za regularny kształt.



## Skoda Octavia 1.4 TSI Ambiente

Cena: 70 000 zł



Skoda - przeciętny rezultat w slalomie, za to niezły komfort jazdy.

Prosto i bardzo czytelnie - zestaw wskaźników Octavii nie budzi naszych zastrzeżeń.



Kabinę czeskiego samochodu wykończono niezłej jakości materiałami, ale jest ona trochę zbyt słabo wyposażona.



Plus za silnik - najlepsza elastyczność, najniższe spalanie.



Producent obiecuje wiele (605 l), mieści się jeszcze więcej - 622 l.

## KOSZTY

Oceniliśmy cenę, wyposażenie i spalanie.



### Co wzięliśmy pod uwagę?

W przypadku standardowego wyposażenia testowanych samochodów przyznawaliśmy punkty (max: 26) za: elektryczne sterowanie wszystkich szyb i lusterek zewnętrznych, dwuosłową regulację kierownicy, klimatyzację (za automatyczną 2 punkty), radio z MP3, USB, AUX i Bluetooth, tempomat, czujniki cofania, dostęp bezkluczykowy, światła ksenonowe i przeciwmgielne oraz podgrzewane fotele i aluminiowe felgi.

#### Ocena kosztów - cena zakupu, wyposażenie i zużycie paliwa

Model	Cena	Liczba el. wyposażenia	Zużycie paliwa	Miejsce
Chevrolet	56 990 zł	16	8,5 l/100 km	1.
Citroen	66 100 zł	12	8,9 l/100 km	8.
Fiat	68 990 zł	14	8,0 l/100 km	1.
Ford	71 400 zł	12	8,2 l/100 km	12.
Hyundai	68 400 zł	14	8,7 l/100 km	4.
Mazda	72 900 zł	18	8,9 l/100 km	9.
Mitsubishi	70 490 zł	12	8,4 l/100 km	10.
Opel	71 700 zł	10	8,0 l/100 km	10.
Peugeot	68 100 zł	14	8,0 l/100 km	6.
Seat	69 531 zł	15	8,1 l/100 km	3.
Skoda	70 000 zł	10	7,7 l/100 km	6.
Volkswagen	74 900 zł	14	8,0 l/100 km	5.

## FUNKCJONALNOŚĆ

Tu liczy się ergonomia wnętrza i bagażnika.



W skład naszego „zestawu obowiązkowego” wchodzi: telefon komórkowy, odtwarzacz MP3, portfel, paczka chusteczek i dwie puszki z napojami (standardowa i wąska).

### Co wzięliśmy pod uwagę?

Oceniając funkcjonalność testowanych samochodów, przyznawaliśmy punkty za liczbę uchwytów na kubki z przodu kabiny, miejsce na „zestaw obowiązkowy” w zasięgu rąk kierowcy oraz za sposób składania tylnych oparcie (czy trzeba najpierw podnieść siedziska i czy da się złożyć oparcie od strony bagażnika), a także za płaską podłogę uzyskaną po złożeniu tylnych siedzeń.

#### Łatwość rozmieszczenia drobiazgów i powiększenia bagażnika

Model	Miejsce na drobiazgi	Uchwyty na napoje	Płaska podłoga	Składanie 1 ruchem	Składanie od strony bag.	Miejsce
Chevrolet	0	2	-	●	-	10.
Citroen	1	2	-	●	-	6.
Fiat	1	2	●	-	-	6.
Ford	0	2	●	-	-	10.
Hyundai	2	2	●	-	-	4.
Mazda	1	2	-	●	-	6.
Mitsubishi	1	2	●	●	●	1.
Opel	2	3	●	●	-	1.
Peugeot	2	2	●	-	-	4.
Seat	0	3	-	●	-	6.
Skoda	2	2	-	-	-	10.
Volkswagen	1	2	●	●	-	3.

## PORÓWNANIE Wielki test kompaktów

czyja prowadzenia jest raczej przeciętna.

### SEAT LEON

Na koniec zostało trzech krewniaków z grupy VW. Wszystkie bazują na tej samej płycie podłogowej z najmniejszym w naszym teście rozstawem osi i korzystają z tego samego silnika. Jednostka 1.4 TSI, jako jedyna z porównywanych, korzysta z bezpośredniego wtrysku benzyny. Oprócz niego silnik wspomaga turbosprężarka.

Pierwszy z trójki z tego samego koncernu, Seat Leon, ma spośród nich najbardziej sportowy charakter. Tylko on chwali się mocą 125 KM (Skoda i Volkswagen osiągają po 122 KM). Wszystkie mają wyjątkowo korzystny przebieg krzywej momentu obrotowego. Ujmując to prościej – chętnie przyspieszają już od 1500 obr./min.

Takie parametry dają Leonowi najlepsze przyspieszenie 0-100 km/h i najlepszą elastyczność z wszystkich testowanych kompaktów. I to pomimo najwyższej w porównaniu masy własnej (aż 1324 kg).

Seat dystansuje rywali także pod względem prowadzenia – najszybciej pokonuje testowy slalom, a na krętej drodze zdecydowanie „odjeżdża” konkurentom. Na dokładkę pozostają najskuteczniejsze hamulce

Takie zachowanie samochodu ma jednak swoją cenę. Szytwe zawieszenie sprawia, że na nierównej drodze auto zachowuje się dość nerwowo, a podróżni odczuwają nawet najmniejsze wyboje (choć trzeba przyznać, że zawieszenie pracuje bardzo cicho). Leon to zdecydowanie propozycja dla lubiących dynamiczną jazdę.

Wnętrze Seata nie rozpieszcza nadmiarem przestrzeni. Z przodu nie jest ciasno, ale w drugim rzędzie siedzeń równie mało miejsca jest tylko w Fordzie i Maździe. Co więcej, za niewielką tylną pokrywą kryje się najmniejszy w porównaniu bagażnik. Mieści on zaledwie 263 litry, mimo że w folderach Seata znajdziemy wartość 341 l. A „na deser” – najmniejsza w teście ładowność (495 kg).

### SKODA OCTAVIA

Czeskie auto ma wiele atutów, ale jeden robi największe wrażenie – monstrualnych wręcz rozmiarów bagażnik. Skoda twierdzi, że zmieścimy tam 605 litrów, ale w rzeczywistości jest on o 17 l większy. Tylko kilka samochodów jest w stanie zmieścić więcej i żaden z nich nie jest kompaktem. Co więcej, ładowność Octavii to aż 600 kg.

Kabina Skody jest całkiem przestronna, szczególnie z tyłu (mimo niedużego rozstawu osi) i bardzo starannie wykonana. Niezłej jakości są też tworzywa wykończeniowe, a obsługa przyrządów pokładowych nie sprawia problemów (poza kiepsko opisanym menu systemu nawigacji).

Choć pod względem ceny zakupu (równe 70 tys. zł) Skoda plasuje się pośrodku stawki, za wyposażenie otrzymuje najmniej punktów – dopłaty wymaga w jej przypadku nawet radio!

Podobnie jak w Seacie, dobre wrażenie robi silnik Skody – zapewnia jej najwyższą prędkość maksymalną, najlepszą elastyczność i bardzo dobre przyspieszenie do „setki”, a przy tym zadawała się najmniejszymi ilościami paliwa

spośród całej testowanej dwunastki. Zawieszenie jest mniej sztywne niż w Leonie, dzięki czemu komfort jazdy jest wyższy. W slalomie Octavia okazuje się zaledwie przeciętna.

### VOLKSWAGEN GOLF

Trzecim autem na tej samej platformie jest Volkswagen Golf. Ma więc najmniejszy rozstaw osi, a przy tym jest najkrótszym samochodem w naszym porównaniu. Nie odczuwa się tego jednak w jego kabini – pod względem wymiarów wnętrza Golf zajmuje miejsce w środku stawki.

Tym, co najbardziej wyróżnia Golfa jest jakość wykonania – w kabinie znajdziemy dużo miękkich tworzyw, a schówek przed pasażerem i wnęki w drzwiach nie są plastikowe, lecz wyłożone je materiałem, dzięki któremu przewożone tam przedmioty nie hałasują.

Kiepsko wypada za to jego bagażnik, który zamiast 350 mieści tylko 277 litrów – pod względem rozmijania się danych fabrycznych z rzeczywistością gorszy jest tylko Seat.

Testowany Golf to nieźle wyposażona wersja Highline, która okazuje się najdroższą wśród testowanej dwunastki. Niestety, nie oznacza to najlepszego wyposażenia, choć jego poziom nie jest zły.

Pod względem osiągnięć i prowadzenia Golf zajmuje miejsce między Leonem i Octavią, co znaczy że jest dość sztywny i szybszy od większości konkurentów. Podobnie jest z hamulcami, które okazują się jednymi z najskuteczniejszych. Komfort jazdy pozostaje na zupełnie akceptowalnym poziomie.

TEKST: MARCIN ŁASKA

ZDJĘCIA: R. BRYKAŁA, K. PALIŃSKI

DANE TECHNICZNE	CHEVROLET	CITROEN
Silnik	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	1598 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Układ	poprzeczny	poprzeczny
Zasilanie	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.
Moc maksymalna	124 KM/6200	120 KM/6000
Maks. moment obrotowy	154 Nm/4200	160 Nm/4250
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	man., 5-biegowa	man., 5-biegowa
Hamulce (przód/tył)	tarcz., went./tarcz.	tarcz., went./tarcz.
Długość/szerokość/wysokość	451/180/148 cm	433/179/149 cm
Rozstaw osi	269 cm	261 cm
Średnica zawracania	10,9 m	11,2 m
Masa/ładowność	1305/513 kg	1205/560 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	413/883 l	410/1185 l
Poj. zbiornika paliwa	60 l (Pb 95)	60 l (Pb 95)
Opony	205/60 R16	195/65 R15
<b>OŚWIĄGI (DANE PRODUCENTA)</b>		
Prędkość maksymalna	190 km/h	193 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,0 s	12,2 s
Zużycie paliwa*	8,9/5,2/6,6	8,8/4,7/6,2
Emisja CO <sub>2</sub>	153 g/km	143 g/km

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

WYPOSAŻENIE/CENY	CHEVROLET	CITROEN
Model	Cruze	C4
Wersja	1.6 LT+	1.6 VTI Seduction
Poduszki czołowe/boczne/kurt.	●/●/●	●/●/●
System ESP/Poduszka kolanowa	●/–	●/–
Elektr. sterowane szyby przód/tył	●/●	●/●
Elektr. sterowane/podgrz. lusterka	●/●	●/●
Regul. kierownicy pion/poziom	●/●	●/●
Klimatyzacja manualna/automatyczna	●/○ (2000)	●/–
Radio CD/MP3	●/●	●/●
Złącze USB/AUX/Bluetooth	●/●/●	○ (1000)
Szklany dach	○ (2000)	○ (4200)
System nawigacji	○ (2900)	○ (4500)
Tempomat	●	●
Czujniki parkowania L/p. i L.	●/–	●/○ (1500)
Skrzynia automatyczna/dwusprzęgłowa	○ (5500)/–	○ (5000)/–
Dostęp bezkluczkowy	–	–
Światła ksenonowe	–	–
Światła przeciwmgielne	●	●
Skórzana tapicerka	–	–
Podgrzewane fotele	–	○ (700)
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	●/○ (800)/–	○ (2000)/–
Lakier metalik	○ (1900)	○ (1950)
Cena wersji podstawowej**	47 690 zł	61 600 zł
<b>CENA</b>	<b>56 990 ZŁ</b>	<b>66 100 ZŁ</b>

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

## PODSUMOWANIE

Mimo niekorzystnego stosunku ceny zakupu do wyposażenia nasze porównanie wygrał kompaktowy Opel. Astra zawdzięcza to czołowym pozycjom w aż trzech konkurencjach testowych. Nieco dziwić

może drugie miejsce dość leciwego Fiata Bravo, ale po prostu nie wykazał on większych słabości, a w dwóch dziedzinach pokazał się z bardzo dobrej strony. Trzecie miejsce zajęły ex aequo dwa samochody - francuski Peugeot 308 i hiszpański Seat Leon. Ten pierwszy zawdzięcza to

przede wszystkim przestronnej i funkcjonalnej kabinie oraz brakowi słabych stron. Ten drugi, mimo ciasnego wnętrza z bardzo niedużą przestrzenią bagażową, „wskoczył” na podium dzięki zdecydowanie najlepszemu w porównaniu duetowi silnik-zawieszenie. Nie obyło się bez in-

nych niespodzianek - najbardziej zaskakująca wśród nich jest bardzo niska, bo dopiero dziesiąta, pozycja nowego Forda Focusa - to „zasługa” wyposażenia seryjnego nieprzystającego do ceny zakupu i stosunkowo kiepskiej funkcjonalności wnętrza.





FIAT	FORD	HYUNDAI	MAZDA	MITSUBISHI	OPEL	PEUGEOT	SEAT	SKODA	VOLKSWAGEN
benzynowy, turbo	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy, turbo	benzynowy	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo
1368 cm <sup>3</sup>	1596 cm <sup>3</sup>	1591 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>	1590 cm <sup>3</sup>	1364 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>	1390 cm <sup>3</sup>	1390 cm <sup>3</sup>	1390 cm <sup>3</sup>
R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16
poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny	poprzeczny
wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk wielopunkt.	wtrysk bezpośredni	wtrysk bezpośredni	wtrysk bezpośredni
120 KM/5000	125 KM/6000	126 KM/6300	105 KM/6000	117 KM/6000	120 KM/4200	120 KM/6000	125 KM/5000	122 KM/5000	122 KM/5000
206 Nm/1750	159 Nm/4000	156 Nm/4200	145 Nm/4000	154 Nm/4000	200 Nm/1850	160 Nm/4250	200 Nm/1500	200 Nm/1500	200 Nm/1500
przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni
man., 6-biegowa	man., 5-biegowa	man., 6-biegowa	man., 5-biegowa	man., 5-biegowa	man., 6-biegowa	man., 5-biegowa	man., 6-biegowa	man., 6-biegowa	man., 6-biegowa
tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.
434/179/150 cm	436/182/148 cm	428/178/148 cm	446/176/147 cm	459/176/152 cm	442/182/149 cm	428/182/150 cm	432/177/146 cm	457/177/147 cm	420/178/148 cm
260 cm	265 cm	265 cm	264 cm	264 cm	269 cm	261 cm	258 cm	258 cm	258 cm
10,4 m	11,0 m	10,2 m	10,9 m	10,0 m	10,9 m	10,8 m	10,7 m	10,9 m	10,9 m
1260/510 kg	1276/549 kg	1193/527 kg	1271/499 kg	1300/500 kg	1320/605 kg	1271/509 kg	1324/495 kg	1310/600 kg	1290/530 kg
400/1175 l	316/1101 l	340/1250 l	340/1360 l	290/1350 l	370/1235 l	348/1201 l	341/1165 l	605/1455 l	350/1305 l
58 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	53 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	59 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	60 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
205/55 R16	215/50 R16	185/65 R15	205/55 R16	205/60 R16	205/60 R16	195/65 R15	205/55 R16	195/65 R15	195/65 R15
197 km/h	196 km/h	192 km/h	181 km/h	188 km/h	192 km/h	195 km/h	197 km/h	203 km/h	200 km/h
9,6 s	10,9 s	10,8 s	12,2 s	11,1 s	10,1 s	10,8 s	9,8 s	9,7 s	9,5 s
8,6/5,5/6,7	8,0/4,7/5,9	8,0/5,5/6,5	8,4/5,2/6,4	7,8/4,8/5,9	8,0/4,7/5,9	9,1/4,9/6,4	8,0/5,2/6,2	8,5/5,0/6,3	8,2/5,1/6,2
132 g/km	136 g/km	152 g/km	147 g/km	137 g/km	139 g/km	147 g/km	145 g/km	148 g/km	144 g/km

FIAT	FORD	HYUNDAI	MAZDA	MITSUBISHI	OPEL	PEUGEOT	SEAT	SKODA	VOLKSWAGEN
Bravo	Focus	i30	3	Lancer Sportback	Astra	308	Leon	Octavia	Golf
L4 T-Jet Emotion	L6 Trend Sport	L6 Style	L6 Exclusive Plus	L6 Invite	L4 Turbo Enjoy	L6 VTI Active	L4 TSI Style	L4 TSI Ambiente	L4 TSI Highline
●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●
●/○ (1050)	●/-	●/-	●/-	●/●	●/-	●/-	○ (2108)/-	●/-	●/●
●/●	●/○ (450)	●/●	●/●	●/●	●/○ (1000)	●/●	●/●	●/●	●/●
●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
-/●	-/●	-/●	-/●	-/●	●/○ (1500)	-/●	-/●	●/○ (1800)	-/●
●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	○ (1200)*	●/●
●/-/●	●/○ (1200)/○ (1200)*	●/●/-	●/●/●	○ (13887)*/●/○ (13887)*	○ (500)/●/○ (1100)	●/●/●	●/●/○ (1260)*	●/○ (1200)*/○ (1700)	○ (680)/●/○ (1330)
○ (4600)	○ (2900)	-	-	-	○ (3100)	○ (1750)	○ (3500)	○ (3500)	○ (4660)
○ (5500)	○ (3900)	-	-	○ (13 887)*	○ (4000)	○ (3300)	○ (3351)	○ (4000)	○ (3010)
○ (1100)	○ (700)	-	●	-	○ (1500)	○ (1000)	●	○ (900)	●
-/○ (1800)	○ (1350)/○ (2500)	○ (1008)/-	●/-	-/-	○ (1000)/○ (1700)	○ (1300)/○ (2600)	○ (1260)*/○ (3420)*	●/○ (1200)	-/○ (990)*
-/-	-/○ (9500)	○ (4000)/-	-/-	-	-/-	-/-	-/-	-/○ (7900)	-/○ (7400)
-	-	-	-	-	-	-	-	-	○ (1540)
○ (3500)	○ (3000)	-	○ (3000)	-	○ (5200)	○ (4000)	○ (3690)	○ (3300)	○ (2940)
●	●	●	●	●	○ (850)	●	●	●	●
○ (6200)	-	-	-	-	-	○ (6600)	○ (6512)	-	○ (8600)
○ (1050)	○ (900)	-	●	-	○ (1000)	○ (650)	○ (1490)	○ (900)	○ (990)*
●/○ (800)/○ (1600)	●/○ (400)/○ (1400)	●/-/-	-/●/-	●/-/-	●/○ (2400)/○ (4000)	●/○ (2300)/-	●/○ (2000)/-	○ (2500)/○ (3400)/-	●/○ (1980)/○ (4110)
○ (1900)	○ (1950)	○ (1700)	○ (1900)	○ (1900)	○ (1950)	○ (1900)	○ (1950)	○ (1950)	○ (1900)
59 990 zł	64 000 zł	57 900 zł	63 900 zł	63 990 zł	66 150 zł	61 800 zł	69 531 zł	62 700 zł	68 150 zł
<b>68 990 ZŁ</b>	<b>71 400 ZŁ</b>	<b>68 400 ZŁ</b>	<b>72 900 ZŁ</b>	<b>70 490 ZŁ</b>	<b>71 700 ZŁ</b>	<b>68 100 ZŁ</b>	<b>69 531 ZŁ</b>	<b>70 000 ZŁ</b>	<b>74 900 ZŁ</b>

KLASYFIKACJĘ KOŃCOWĄ OBLICZYLIŚMY NA PODSTAWIE MIEJSC ZAJĘTYCH W KAŻDEJ KATEGORII (AUTO Z NAJNIŻSZĄ SUMĄ WYGRAŁO, TO Z NAJWYŻSZĄ - ZAJĘŁO OSTATNIE MIEJSCE).

KONKURENCJA	CHEVROLET	CITROEN	FIAT	FORD	HYUNDAI	MAZDA	MITSUBISHI	OPEL	PEUGEOT	SEAT	SKODA	VW
WNĘTRZE	1.	7.	4.	8.	5.	10.	11.	2.	3.	11.	5.	9.
JAZDA	11.	8.	2.	7.	11.	9.	10.	5.	6.	1.	2.	4.
BEZPIECZEŃSTWO	12.	7.	9.	2.	8.	10.	11.	1.	5.	3.	6.	4.
KOSZTY	1.	8.	1.	12.	4.	9.	10.	10.	6.	3.	6.	5.
FUNKcjONALNOŚĆ	10.	6.	6.	10.	4.	6.	1.	1.	4.	6.	10.	3.
<b>MIEJSCE</b>	<b>8.</b>	<b>9.</b>	<b>2.</b>	<b>10.</b>	<b>7.</b>	<b>12.</b>	<b>11.</b>	<b>1.</b>	<b>3.</b>	<b>3.</b>	<b>6.</b>	<b>5.</b>