

Różne: style, podejście techniczne i narodowości. Wspólne typ nadwozia oraz moc



» Ford Probe II

» Opel Calibra

Prawie kultowe za małą kasę

Jeszcze do niedawna były obiektem westchnień wielu kierowców. Obecnie stać na nie prawie każdego amatora sportowej jazdy. Czy cztery piękności dnia wczorajszego także dzisiaj są w dobrej formie?

Jeżeli ktoś przy zakupie używanego samochodu kieruje się tylko racjonalnym podejściem i stawia na funkcjonalność, w zasadzie może dalej nie czytać tego tekstu. Tym razem będziemy rozmawiać o samochodach typu coupé, a te nie dają się tak po prostu wtłoczyć w sztywny schemat rozsądku. Są węższe, niepraktyczne i z reguły wyraźnie droższe niż limuzyny o podobnych wymiarach. Ich zalet trzeba upatrywać w nieco innym kanonie sztuki motoryzacyjnej. Chodzi oczywiście o oryginalny styl, który wzbudza ogólny podziw i zazdrość wśród innych kie-

rowców. Poza tym coupé przewożą nie tylko osoby, lecz także sporą dawkę emocji. Nawet wtedy, gdy pod maską kryje się jedynie pocziwa technika, jak w przypadku podstawowych modeli Forda Probe'a II, Opla Calibry, Toyoty Celiki czy VW Corrado. Ich silniki o mocy 115 KM były kiedyś najmniejszą finansową przeszkodą. Dlatego wybierało je wielu kierowców.

Dziś wygląda to nieco inaczej. Niektóre egzemplarze już na pierwszy rzut oka „trzymaają” się po prostu nieźle, inne dużo gorzej. Trzeba pamiętać, że kupno sportowca, nawet naturalizowanego, wiąże się ze

Opel Calibra (1990-97)

od 6 tys. zł

Do budowy Calibry wykorzystano płytę podłogową z modelu Vectra



LISTA USTEREK

Stabe punkty: wycieki oleju z silnika (spod pokrywy zaworów) (1), defekty alternatora oraz pompy cieczy chłodzącej (2), zawodzi elektronika sterująca centralnym zamkiem (3), starzeją się odblaski reflektorów (4), korozja nadproży tylnych błotników (5).



DANE TECHNICZNE – 2.0 8V

► **Silnik:** benz., R4/8V, poj. 1998 cm³, wtrysk wielop. Moc maks. 85 kW (115 KM) przy 5200 obr./min. Maks. moment 170 Nm przy 2600 obr./min. ► **V maks.:** 205 km/h. ► **Przysp. 0-100 km/h:** 10,0 s. ► **Spalanie** (wg ECE: 90/120/miasto): 6,1/7,5/11,1 l/100 km. Napęd przedni, skrzynia 5b manualna. Pojemność zbiornika paliwa 63 l. Pojemność bagażnika 300/980 l.



CENY CZĘŚCI (zł)

	ASO/ZAM.
100. filtr oleju	11/8
klocki hamulcowe (przód)	209/89
tarcze hamulcowe (przód)	436/246
sprzęgło kompletne	1064/644
reflektor	1027/828

NASZA OCENA: 4

Rzadko szczelne! Występują wycieki oleju z silnika i przekładni. Zdarzają się też przedmuchoy w okolicach połączenia szyby drzwi z uszczelką

Ford Probe II





» Toyota Celica

» VW Corrado

sporym ryzykiem. Większość z nich przechodziła kolizje, a podzespoły mechaniczne są na skraju swych możliwości eksploatacyjnych. Trzeba o tym pamiętać i nie poddawać się emocjom podczas kupna.

Uwaga! Sprawdzaj, gdzie tylko się da

Niestety nie tylko losowe wypadki związane z nieumiejętną eksploatacją negatywnie wpłynęły na starzenie się opisywanych aut. Zmianie uległy również gusta i upodobania. Nawet Probe, który wyróżniał się nowoczesną stylistyką, wygląda obecnie leciwie. „Amerykanin”

nie cieszy się również popytem u kupców pojazdów używanych. W tym wypadku zdecydowany prym wiedzie Calibra. Z technicznego punktu widzenia Ford, który jest właściwie Mazdą (zjeżdżał w USA z tej samej taśmy produkcyjnej), zalicza się do najsolidniejszych modeli coupé. Podatność na uszkodzenia płaskiego jak fładra „amerykanina” okazuje się naprawdę niewielką. 2-litrowy silnik Mazdy przejeżdża bez większych kłopotów ponad 200 tys. km – oczywiście, zakładając regularną pielęgnację i wymianę na czas paska zębatego. Problemy są z przewoda-

mi zapłonowymi narażonymi na wysoką temperaturę, które z czasem stają się porowate – dotyczy to szczególnie wersji 2.5 V6. Więcej złości wywołują elementy zawieszenia nieprzystosowanego do kiepskiej jakości polskich dróg. Szybko niszczą się tuleje, sworznie, a szczególnie łączniki stabilizatora. Trzeba też uważać na studzienki i wysokie krawężniki. Karoseria została bardzo nisko zawieszona. Wraz z wiekiem problemem staje się też rdza. Brązowy nalot pojawia się nie tylko na układzie wydechowym, lecz także na elementach nośnych podwozia. Dotyczy ▶

(1993-98)

od 8 tys. zł



„Amerykanin” z pozoru! Pod obłym nadwoziem kryje się technika Mazdy



LISTA USTEREK

Słabe punkty: szybkie zużycie amortyzatorów kłapy bagażnika (1), usterki mechanizmu unoszenia reflektorów (2), nietrwale kable wysokiego napięcia (narażone na wysoką temperaturę) – silnik V6 (3), problemy ze szczelnością szyb bocznych (4), korozja wydechu (5).



DANE TECHNICZNE – 2.0 16V

▶ **Silnik:** benz., R4/16V, poj. 1991 cm³, wtrysk wielop. Moc maks. 85 kW (115 KM) przy 5500 obr./min. Maks. moment 173 Nm przy 4500 obr./min. ▶ **V maks.:** 204 km/h. ▶ **Przysp. 0-100 km/h:** 10,6 s. ▶ **Spalanie** (wg ECE: 90/120/miasto): 6,1/7,6/9,5/100 km. Napęd przedni, skrzynia 5b manualna. Pojemność zbiornika paliwa 59 l. Pojemność bagażnika 360/660 l.



CENY CZĘŚCI (ZŁ) ASO/ZAM.

filtr oleju	35/28
klocki hamulcowe (przód)	498/142
tarcze hamulcowe (przód)	904/286
sprzęgło kompletne	2203/1120
reflektor (cena klosza)	338/215

NASZA OCENA: 5-

Nie taki diabeł straszny, jak go malują! Rdza pojawia się na elementach podwozia i układu wydechowego. Nie wpływa jednak negatywnie na bezpieczeństwo



Konkurenci z jednej klasy

Rynek wersji coupé w latach 90. był bardzo obszerny. Niemal każdy producent miał w swojej ofercie auto właśnie tego typu. Obecnie większość z nich można kupić już z kilkanaście tys. zł. Trzeba jednak uważać i pamiętać, że stan techniczny wielu samochodów pozostawia wiele do życzenia, a usunięcie drobnych usterek (na pierwszy „rzut oka”) może okazać się drogie.

BMW 3 Coupé (1992-1999)

od 10 tys. zł

■ Tylonapędowe coupé z Bawarii obecnie można kupić za nieduże pieniądze. Mocnym punktem modelu są świetne własności jezdne. Usterkowość raczej na przeciętnym poziomie. W ofercie znajdziemy silniki benzynowe: 1.6/102, 1.8/140, 2.0/150, 2.5/170 i 192, 2.8/193 oraz 3.0/285 i 3.2/321 zarezerwowane dla wersji MPower.



Honda Prelude (1992-1997)

od 11 tys. zł

■ Jeśli ten „japończyk” przypadnie komuś do gustu, na pewno okaże się dobrym wyborem. To solidnie wykonane auto z udanie zestrojonym zawieszeniem. Podstawowy silnik 2.0/133 KM nadaje się jedynie do relaksacyjnej jazdy. Polecamy mocniejsze jednostki: 2.3/160 bądź 2.2/185 VTEC – wyposażane w system wszystkich kół skrętnych.



Mazda MX-6 (1992-1997)

od 9 tys. zł

■ MX-6 produkowane do 1997 r. odznacza się wysoką niezawodnością. Do wyboru są dwa silniki: 2.0/115 i 2.5 V6/165 KM. Wersja V6 zapewnia dobrą dynamikę i daje prawdziwą satysfakcję z jazdy, jednak wersja 4-cylindrowa jest znacznie tańsza w eksploatacji. Topowy wariant można spotkać w wersji 4WS (wszystkie koła skrętne).



Nissan 200 SX (1989-1994)

od 8,5 tys. zł

■ Za niecałe 10 tys. zł można stać się posiadaczem auta z tylnym napędem, dynamicznym silnikiem (w Europie tylko 1.8 turbo/165 KM) i dobrymi własnościami jezdnymi. Niestety problemy z turbosprężarką, wycieki oleju oraz zużyte elementy układu napędowego trapią sporo egzemplarzy. Kupować tylko z pewnego źródła!



VW Corrado (1988-95)

od 7 tys. zł



Duży prześwit przydaje się na dziurawych i nierównych, polskich drogach!



LISTA USTEREK

Słabe punkty: problemy najczęściej nękają wersje: G60 i VR6. Typowe usterki: awarie pompy cieczy chłodzącej (1), porwane przewody układu chłodzenia (nieszczelności) (2), wycieki oleju (3), nietrwale hamulce przedniej i tylnej osi (4), uszkodzenia szyberdachu (5).



DANE TECHNICZNE – 2.0 8V

► **Silnik:** benz., R4/8V, poj. 1984 cm³, wtrysk wielop. Moc maks. 85 kW (115 KM) przy 5400 obr./min. Maks. moment 166 Nm przy 3200 obr./min. ► **V maks.:** 200 km/h. ► **Przysp. 0-100 km/h:** 10,6 s. ► **Spalanie** (wg ECE: 90/120/miasto): 5,7/7,2/10,6 l/100 km. Napęd przedni, skrzynia 5b manualna. Pojemność zbiornika paliwa 70 l. Pojemność bagażnika 235/810 l.



W wielu egzemplarzach wyrobiony jest mechanizm zmiany biegów. Woda ze spryskiwacza spływa do rynny podszybia i uszkadza elektronikę



CENY CZĘŚCI (ZŁ)

ASO/ZAM.

filtr oleju	33/24
klocki hamulcowe (przód)	315/108
tarcze hamulcowe (przód)	516/276
sprzęgło kompletne	1506/512
reflektor	970/846

NASZA OCENA: 4

Toyota Celica



► to głównie egzemplarze często użytkowanych zimą. Typowym kłopotem, który uprzykrza życie posiadaczom „amerykanina” z pozoru, są amortyzatory gazowe przytrzymujące klapę bagażnika. Walczą z dużym ciężarem. Poza tym do kufra nie mamy żadnych zastrzeżeń! Jest zaskakująco pojemny jak na auto sportowe. 360 l to wielkość niedościgniona nie tylko dla wielu pojazdów rodzimych, lecz także porównywanych konkurentów.

Calibra jest najbardziej chimeryczna spośród całej czwórki. Jej stan techniczny mocno zależy od dbałości poprzedniego właściciela. Nie ma się co dziwić, przecież lata 90. (a szczególnie ich początek) to absolutny niż w jakości produktów Opla. Do błędów fabrycznych należy nie tylko niechlujnie zmontowane wnętrze (do

uszu podróży dochodzą liczne odgłosy grzechotania i piski), lecz także znane zaniechania w konserwacji elementów blacharskich. Dlatego Calibra szczególnie często pada ofiarą rdzy. Uwaga! Nawet przy „na oko” zadbanym egzemplarzu korozja podwozia może być mocno zaawansowana.

Kłopot z półosiami – częsta przypadłość

Inne usterki występujące w nadal ładnym i lubianym coupé Opla to: wycieki oleju z silnika i przekładni, uszkodzone pompy wody, zepsute alternatory, przedziewały wydech, wyeksploatowane półosie napędowe i wyblakłe pokrycia siedzeń. Spotykane są także przypadki zerwania paska rozrządu. Nie jest to jednak poważna awaria. 2-litrowa 8-zaworówka Opla ma

bezkolizyjny rozrząd – niewtajemniczonym tłumaczymy: po zerwaniu paska lub uszkodzeniu rolki zawory nie uderzają w tłoki. Usterka kończy się jedynie przymusowym postojem. Jak widać, liczba niedomagań Calibry jest długa. Poczesa jednak fakt, że w wielu przypadkach konsekwencje są stosunkowo niewielkie – ceny zamienników są bardzo atrakcyjne, można też liczyć na szeroki rynek części używanych.

Tak obszerna lista usterek nie występuje natomiast u trzeciego kandydata naszego porównania. W Toyocie Celice dodatkowe pieniądze trzeba wydać po prostu na naprawę standardowych usterek eksploatacyjnych wynikających z wieku.



Celica GT pojawiła się w 1974 r. Przez lata liczyła się na rajdowych trasach

rajdowe z prawdziwego zdarzenia. Celica GT-Four i Turbo 4WD nie miały sobie równych, a Carlos Sainz, Juha Kankkunen i Didier Auriol triumfowali w punk-

tacji kierowców RMŚ. Popularność zaowocowała wprowadzeniem cywilnych wersji zbudowanych na bazie rajdówki, np. GT-FOUR oraz Carlos Sainz.

ne słabe strony Volkswagena to porwane przewody hamulcowe i kiwające się siedzenia. Ogólnie rzecz biorąc, najsłabsza, 2-litrowa wersja Corrado wypada jednak lepiej pod względem niezawodności niż mocniejsze i lubiane przez amatorów sportowego szaleństwa warianty G60 oraz VR6. Ich układy napędowe szybko kończą swój żywot w niewrażliwych kierowców. Z tego powodu doradzamy u naszych kandydatów właśnie silniki podsta-

Materiały, dane eksploatacyjne



Materiały eksploatacyjne
Olej silnikowy
Olej w man. skrzyni biegów
Świece zapłonowe
Płyn hamulcowy
Układ chłodzenia
Rozrząd
Interwały międzyprzebiegowe
Olej silnikowy
Filtr powietrza
Filtr paliwa
Świece zapłonowe
Płyn hamulcowy
Układ chłodzenia
Rozrząd

*do 07.95 r., później co 60 tys. km; **do 07.96 r., później

Model wyjątkowo uzdolniony

■ Największe tradycje sportowe spośród całej czwórki ma coupé Toyoty. Już w 1974 r. zaprezentowano Celicę GT z 2-litrową jednostką rozwijającą moc 108 KM („setkę” auto osiągało w niecałe 10 s). Dwa lat później prze-

prowadzono modernizację modelu i zwiększono pojemność (2,2 l) oraz moc silnika. Jednak przełomowy dla Celiki okazał się początek lat 90., a w szczególności wprowadzenie napędu 4x4. Zbudowano wówczas auto

(1994-96)

od 14 tys. zł

Jazda spodoba się wielu kierowcom – Celica jest bardzo stabilna na drodze



4

4

Deskę zaprojektowano bez zbędnych ekstrawagancji. Fotele świetnie trzymają podczas szybkiego pokonywania łuków. Solidny montaż kabiny



LISTA USTEREK

Słabe punkty: problemy występują rzadko i najczęściej spowodowane są wysiloną lub nieumiejętną eksploatacją: zużyte łożyska aparatu zapłonowego (1), nieszczelne pompy cieczy chłodzącej (2), zużyte półosie napędowe (3), korozja wydechu i tylnych błotników (4).



DANE TECHNICZNE – 1.8 16V

► **Silnik:** benz., R4/16V, poj. 1762 cm³, wtrysk wielop. Moc maks. 85 kW (115 KM) przy 5800 obr./min. Maks. moment 154 Nm przy 4400 obr./min. ► **V maks.:** 200 km/h. ► **Przyp. 0-100 km/h:** 10,2 s. ► **Spalanie** (wg ECE: 90/120/miasto): 5,8/7,4/9,1 l/100 km. Napęd przedni, skrzynia 5b manualna. Pojemność zbiornika paliwa 60 l. Pojemność bagażnika 283 l.



CENY CZĘŚCI (ZŁ) ASO/ZAM.

100. filtr oleju	33/16
klocki hamulcowe (przód)	336/124
tarcze hamulcowe (przód)	760/288
sprzęgło kompletne	1120/624
reflektor (mijania)	915/-

NASZA OCENA: 5+

wowe. Nie mają oszałamiających osiągnięć, a są to raczej wersje nadające się do relaksacyjnej oraz oszczędnej jazdy.

Słabszy silnik, mniejsze ryzyko

Mamy tu dwa podejścia konstrukcyjne: tradycję w Oplu i VW (8V, OHC) oraz nowoczesność w Fordzie i Toyocie (16V i DOHC). Silnik Opla dobrze wypada pod wieloma względami. Nie dość że ma bezkolizyjny rozrząd, to rzadko

ulega awariom. Na tle 16-zaworowych konstrukcji lepiej spisuje się w dolnym zakresie obrotów. Maksymalny moment 170 Nm osiąga już przy 2800 obr./min. Podobnie zachowuje się podstawowy motor Corrado, choć przy porównaniu osiągnięć nieznacznie ustępuje konstrukcji Opla. Natomiast jeśli ktoś lubi wysokie obroty, powinien zdecydować się na Celicę lub Probe'a. Oczywiście w ofercie porównywanego auta znajdziemy również wersje topowe.

Opla reprezentuje wersja 204-konna turbo 4x4, Probe'a 2.5 V6 o mocy 166 KM, Celicę wariant GT-FOUR (2.0 T/242 KM i 4x4!), natomiast Corrado – G60 (z silnikiem 1.8/160 KM mechanicznie doładowanym) i VR6 (2.9/190 KM). Niestety trafienie topowej wersji w dobrym stanie technicznym graniczy po prostu z cudem. A właśnie rozsądek powinien szczególnie dominować przy kupnie coupé.

Marcin Matus

Coupé wagi lekkiej

Małe, zwinne i lekkie – takie są wersje coupé zbudowane na popularnych samochodach segmentu B lub C. Ich zalety to prosta budowa, niskie koszty eksploatacji oraz stosunkowo atrakcyjna cena oczywiście w stosunku do wieku. Większość z nich przyspiesza do „setki” w mniej niż 10 s, a utwardzone zawieszenie i krótki rozstaw osi zapewniają dobrą trakcję na łukach.

Ford Puma (1997-2001)

od 14 tys. zł

■ Jak krótkotrwały może być żywot oryginalnego wyglądu, da się zauważyć na przykładzie Pumi. Po początkowym zachwycie małe coupé Forda (zbudowane w oparciu o Fiestę) znikło z list sprzedaży. Jakość wykonania pozostawia sporo do życzenia, ale części mechaniczne są niedrogie i łatwo dostępne. Silniki: 1.4/90, 1.6/103 i 1.7/125 KM.



Honda CRX (1988-1992)

od 6 tys. zł

■ Mały i dziki – tak w skrócie można opisać CRX-a, który do dziś ma wielu zwolenników lubiących lekkie, sportowe auta. Cieszy nie tylko porywczosć, lecz także wysoka trwałość. Użytkownicy zadbanych egzemplarzy sygnalizują niewiele usterek. W gamie silniki: 1.6/130 i 1.6 VTEC/150 oraz 1.6/107-125 KM, 1.4 i 1.5 – głównie na rynek USA.



Nissan 100 NX (1993-1999)

od 7 tys. zł

■ Usportowiona wersja Sunny może być atrakcyjną propozycją dla mniej zamożnych amatorów wersji coupé. Ma niezłe wykończenie, całkiem spory bagażnik i dobre zawieszenie. W ofercie znajdziemy wersje: 1.4/75-87, 1.6/90-110 i 2.0/143 KM. Co prawda zdarzają się awarie mechaniczne, ale usunięcie ich nie wiąże się z dużymi kosztami.



Opel Tigra (1994-2000)

od 10 tys. zł

■ Ta miniatura coupé została zbudowana na podzespołach Corsy B. Eksploatacja nie pochłania dużych kosztów. Części są niedrogie, nie brakuje też zamienników. Polecamy silnik 1.6/106 KM. Zapewnia przyzwoite osiągi i stosunkowo niskie spalanie. Wersja 1.4 usatysfakcjonuje jedynie nielicznych. Uwaga na egzemplarze po przejściach!



przeglądy

Ford Probe 2.0	Opel Calibra 2.0	Toyota Celica 1.8	VW Corrado 2.0
5W/30 (3,5 l)	15W/40 (4,0 l)	10W/30 (3,7 l)	15W/40 (3,8 l)
75W/90 (2,7 l)	80W (1,9 l)	75W/90 (2,6 l)	75W/90 (2,0 l)
Motorcraft AGSP33C	AC Delco CR42CXLS	NGK BKR6EYA	NGK BUR6ET
Super DOT 4 (1,3 l)	DOT 4 (0,4 l)	DOT 3 (1,2 l)	DOT 4 (2,2 l)
na bazie glikolu (7,0 l)	na bazie glikolu (7,2 l)	na bazie glikolu (6,2 l)	na bazie glikolu (5,5 l)
pasek zębaty	pasek zębaty	pasek zębaty	pasek zębaty
co 15 tys. km	co 15 tys. km	co 15 tys. km	co 15 tys. km
co 45 tys. km	co 30 tys. km	co 45 tys. km	co 30 tys. km
co 90 tys. km	co 30 tys. km	co 45 tys. km	bez wymiany
co 45 tys. km	co 30 tys. km*	co 105 tys. km***	co 30 tys. km
co 60 tys. km lub co 2 lata	co 30 tys. km lub co 2 lata	co 2 lata	co 30 tys. km lub co 2 lata
co 60 tys. km lub co 2 lata	co 60 tys. km lub co 2 lata	co 60 tys. km	co 3 lata
co 90 tys. km	co 60 tys. km**	co 105 tys. km lub 5 lat	co 60 tys. km

co 120 tys. km; ***dotyczy świece platynowych