

Większa, ładniejsza i lepsza. Taka właśnie jest nowa Corsa. Opel liczy, że dzięki niej zdobędzie dominującą pozycję w segmencie małych, miejskich samochodów. Ale przecież właśnie w tej klasie aut konkurencja jest najsilniejsza. Czy mała Corsa ma szansę spełnić oczekiwania swoich twórców?

▽ Hyundai Getz 1.5 CRDi

- ▷ Moc: 88 KM
- ▷ 0-100: 12,6 s
- ▷ V maks.: 173 km/h
- ▷ Cena: 49 900 zł

▽ Grande Punto 1.3 JTD

- ▷ Moc: 90 KM
- ▷ 0-100: 12,7 s
- ▷ V maks.: 175 km/h
- ▷ Cena: 54 200 zł

Nowy wśród mieszczuchów

FIAT GRANDE PUNTO



Klawiszem włącza się funkcję City wzmacniającą wspomaganie kierownicy. Odpowiednio ukształtowany volan dobrze leży w dłoniach. Wskaźniki są małe i nieczytelne



Korzystanie z bagażnika ułatwia wysoko unoszona kłapa oraz składana asymetrycznie kanapa. Za 300 zł dostępny jest pojemnik Cargo Box, w którym można transportować mniejsze przedmioty bez obawy, że będą się bezładnie przemieszczać



W naszym teście porównaliśmy nowego Opla Corsę z 5 konkurentami. Do testu stanęły nowe modele Renault Clio, Fiat Grande Punto oraz Toyota Yaris. Poza tym w porównaniu udział weźmie także Volkswagen Polo po przeprowadzonym w tym roku liftingu oraz najdłużej produkowany w obecnej postaci Hyundai Getz. Wszystkie modele występują z ekono-

micznymi, wysokoprężnymi jednostkami napędowymi o mocach od 80 do 90 KM.

Nowość Opla jest porządnie wykonana

Nowy Opel Corsa od razu robi bardzo dobre wrażenie. Materiały wykończeniowe są wysokiej jakości, a rozplanowanie wnętrza okazuje się niezwykle funkcjonalne. Porządek w kabi-



▽ Renault Clio 1.5 dCi

- ▷ Moc: **86 KM**
- ▷ 0-100: **12,9 s**
- ▷ V maks.: **174 km/h**
- ▷ Cena: **61 600 zł**



▽ VW Polo 1.4 TDI

- ▷ Moc: **80 KM**
- ▷ 0-100: **13,3 s**
- ▷ V maks.: **174 km/h**
- ▷ Cena: **52 890 zł**



▽ Toyota Yaris 1.4 D-4D

- ▷ Moc: **90 KM**
- ▷ 0-100: **12,6 s**
- ▷ V maks.: **175 km/h**
- ▷ Cena: **67 200 zł**



▽ Opel Corsa 1.3 CDTI

- ▷ Moc: **90 KM**
- ▷ 0-100: **13,5 s**
- ▷ V maks.: **172 km/h**
- ▷ Cena: **64 000 zł**

HYUNDAI GETZ



W wersji Style klamki, zderzaki oraz obudowy lusterek są malowane w kolorze nadwozia. Radiodtwarzacz trzeba dokupić osobno, bo fabryczny nie jest oferowany



Dzielone asymetrycznie jest tylko oparcie. Siedzisko składa się wyłącznie w całości. Pojemność bagażnika najmniejsza wśród testowanych aut przed złożeniem kanapy i po powiększeniu. Dla wysokich osób pokrywa bagażnika unosi się zbyt nisko

nie łatwo utrzymać dzięki wielu schowkom. Przed pasażerem znajdziemy dużą, zamkniętą skrytkę, kieszenie na drzwiach są pojemne, a pod fotelem pasażera z przodu wygospodarowano praktyczną szufladę. Corsa zdobywa sobie sympatię także wygodną pozycją siedzącą, obszerną kabiną z przodu i z tyłu, a także dzięki prostemu i praktycznemu pomysłowi na

powiększanie pojemności bagażnika. Siedzisko umieszczono na stałe, ale asymetrycznie dzielone oparcie wystarczy, by uzyskać równą powierzchnię po powiększeniu części ładunkowej. To zasługa dzielonego w poziomie bagażnika.

Deska rozdzielcza jest uporządkowana, a wskaźniki czytelne. Gdyby tak jeszcze dźwignia sterowania światłami ►

OPEL CORSA



Standardowo wszystkie samochody wyposażone zostały w pełnowymiarowe koło zapasowe. Zestaw naprawczy dostępny jest tylko w pakietach Sport i Style Pack za 3000 zł lub OPC 1, który kosztuje 5000 zł



Za najtańszy system nawigacji satelitarnej trzeba zapłacić 4200 zł, a wersja z kolorowym wyświetlaczem kosztuje 7700 zł. Kłapa unoszona wysoko

Bagażnik podzielono w poziomie na 2 części. Dzięki temu po złożeniu oparcia powstaje płaska powierzchnia. Siedzisko umieszczono na stałe



► umieszczona za kierownicą nie miała aż tylu funkcji, wszystko byłoby super.

4-cylindrowy diesel (taki sam jest pod maską Grande Punto) pracuje z wysoką kulturą i okazuje się oszczędny. Niestety z jego dynamiką nie jest zbyt dobrze. Auto okazało się najwolniejsze podczas sprintu do „setki”, a i elastyczność pozostawia nieco do życzenia. Za to od razu spodobała nam się precyzyjna skrzynia biegów o krótkich przełożeniach.

Perfekcyjne zachowanie Corsy na zakrętach

Auto testowe było wyposażone w opcjonalny układ ESP. Podczas jazdy zachowywało się pewnie i bezpiecznie. Przyczynia się do tego również dość sztywno zestrojony układ jezdny. Szybkie pokonywanie zakrętów nie stanowi dla tego auta problemów. Nie zapomniano także o komforcie podróżowania. Nierówności nawierzchni są tłumione w wystarczającym stopniu. Najślabszym punktem podwozia są hamulce. Droga hamowania zarówno przy zimnych, jak i rozgrzanych hamulcach dochodzi do 40 m, a wielu z testowanych konkurentów potrafi się znacznie sprawniej zatrzymać. Konstruktorzy Opla przesadzili także z układem kierowniczym, który jest zbyt bezpośredni. Mniej spokojni kierowcy będą po prostu jechać zygzakiem, bo auto reaguje nawet na najmniejsze ruchy kierownicy.

Konkurenci także pozwalają sobie na słabości. Na przykład Polo z jednej strony jest sprężyste zawieszone, bardzo pewnie zachowuje się podczas jazdy oraz jest wzorem funkcjonalności. Szkoda tylko, że ten pozytywny obraz psują najślabsze w teście hamulce. Poza tym auto ma ograniczone możliwości dostosowania przestrzeni w kabinie do potrzeb użytkownika. Rygiel tylnego oparcia działa ciężko, a zagłówki komplikują powiększanie bagażnika. Żeby złożyć kanapę, trzeba je wyjąć. W dodatku są na tyle duże, że skutecznie ograniczają widoczność do tyłu. Korzystanie z przestrzeni bagażowej utrudnia nierówna podłoga po powiększeniu. Trzycylindrowy silnik jest głośny, a wytwarzane przez niego wibracje odczuwa się na pedale sprzęgła

RENAULT CLIO

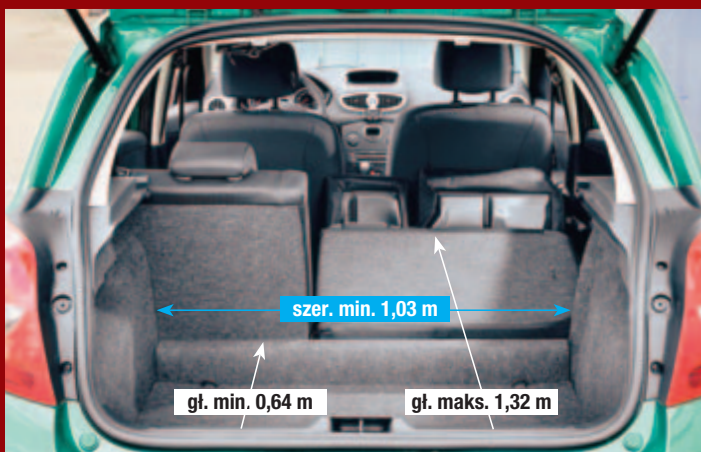


Elektrycznie wspomagany układ kierowniczy nie jest niestety precyzyjny. Z tyłu na środkowym miejscu można zamówić za 300 zł przystosowanie do przewożenia dziecka obejmujące specjalny zagłówek i prowadnicę pas'a. Uchwyt Isofix w standardzie



Pokrywa podnoszona jest na tyle, że nawet wysokie osoby nie są narażone na uderzenie się o zamek. W załadunku pomaga szeroki otwór

Dzielone asymetrycznie i składane tylne siedzenie to standard wersji Extreme. Jednak po opuszczeniu oparcia na podłozie pozostaje próg



i drążku skrzyni biegów. Poza tym, tak jak w Oplu, nie zachwyca dynamika.

Jednostka dCi Renault pracuje cicho i łagodnie. Potrzebuje niewiele paliwa, bardzo równomiernie rozwija moc oraz dostarcza jej wystarczająco dużo już od niskich obrotów. Podczas jazdy Clio okazuje się trochę niesforne. Na złych nawierzchniach karoseria lekko drga, a układ kierowniczy z elektrycznym wspomaganie daje bardzo mało czucia. Szkoda, ponieważ przez to Clio nie może wykorzystać dynamicznego potencjału swojego zawieszenia. Za to na pochwałę zasługuje najlepszy w teście układ hamulcowy. Tylko Clio potrafi się zatrzymać przed 38. m zarówno przy zimnych, jak i gorących elementach ciernych.

Podobny charakter do Clio pod względem działania układu kierowniczego ma niestety Fiat. Nawet po wyłączeniu funkcji City, która wzmacnia siłę wspomaganie układu kierowniczego, prowadzący nie otrzymuje dostatecznej informacji o tym, co dzieje się z kołami przednimi. A przyciski miękkie, ale stabilne zestrojenie sprężyn i amortyzatorów pozwalałoby na dynamiczniejszą jazdę. Ponadto zawieszenie Fiata pasowałoby znakomicie do znacznie mocniejszego silnika niż Multijet napędzający testowany model. Hamulce Grande Punto okazują się wystarczająco skuteczne jak na auto klasy B.

Silnik jest dość dynamiczny i co istotne, oszczędny. Wśród porównywanych modeli włoski maluch potrzebuje średnio najmniej paliwa. Niestety Fiat ma inne słabości. Na przykład z wyświetlacza klimatyzacji bardzo trudno cokolwiek odczytać, boczki foteli przednich okazują się zbyt miękkie, a klapy bagażnika nie da się otworzyć z zewnątrz pojazdu. Za to Fiat należy do czołówki swojej klasy pod względem przestrzenności wnętrza.

Jednostka Getza ma ogłos typowy dla diesli

W Hyundaiu silnik klekocze, ale za to okazuje się dynamiczny. W dodatku samochód ma jedną z lepszych elastyczności w tym porównaniu. Występuje tu niestety problem z siedzeniami i funkcjonalnością. Po- ▶

TOYOTA YARIS



Zagłówki przy tylnej kanapie okazują się za niskie, by zapewnić wystarczający poziom bezpieczeństwa wysokim pasażerom. Gdy się je całkowicie opuści, nic nie ogranicza widoczności w środkowym lusterku



Żeby zapewnić maksimum komfortu wysokim osobom podczas wkładania walizek do bagażnika, pokrywa powinna być wyżej unoszona

Tylna kanapa jest asymetrycznie składana oraz przesuwana, a oparcie można ustawić pod różnymi kątami. Po złożeniu płaska podłoga



VW POLO

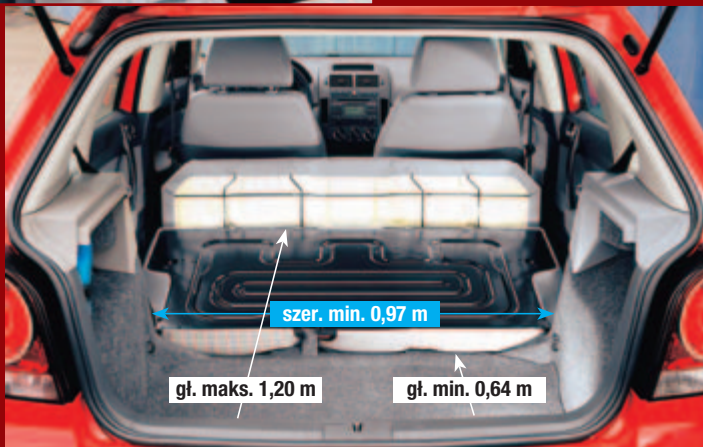


Zagłówki wystają ponad oparcie, ograniczając widoczność do tyłu. W Polsce w serii modelu Trendline jest 4-ramienna kierownica, 3-ramienna dostępna jest w opcji, ale tylko w bogatszych wersjach Comfortline oraz Sportline



Duża pokrywa bagażnika unosi się na wystarczającą wysokość, by zapewnić kierowcy komfort podczas załadunku tylnej części auta

Nieosłonięty spód siedziska wygląda nieestetycznie. Po złożeniu kanapy na podłodze pozostaje wysoki próg. W serii kanapa niedzielona



► duszki foteli przednich są zbyt miękkie, a kierownicy brak osiowej regulacji. Składanie dzielonych siedzeń tylnych to operacja bardziej skomplikowana niż u testowanych konkurentów. Także ładowność i bagażnik przy komplecie pasażerów są wyraźnie mniejsze niż u konkurentów. Przełączanie biegów oraz układ kierowniczy w Getzu nie są wzorem precyzji. Honor Hyundai ratuje komfortowe zawieszenie oraz przewidywalne, bezpieczne zachowanie w ruchu.

Rozczarowały nas hamulce Getza. Podobnie jak VW Polo „koreańczyk” podczas hamowania z prędkości 100 km/h przekracza granicę 40 m.

Rozwiązania wykorzystane przez konstruktorów Toyoty zjednują sympatię Yarisowi. Po zwolnieniu rygielka części oparcia tylnego opadają do przodu. Elementy tylnego rzędu siedzeń można także niezależnie przesunąć wzdłuż nadwozia, powiększając tym samym przestrzeń na kolana osób tam podróżujących.

Yaris ma charakter typowego, małego samochodu. Mało precyzyjne prowadzenie drążka oraz odgłosy piachu uderzającego o wnęki kół sprawiają wrażenie taniaści. Niewiele lepiej jest z jednostką napędową. Mały diesel hałasuje powyżej 3000 obr./min, jednak jest dynamiczny i elastyczny, a dzięki niskiemu zużyciu paliwa doskonale nadaje się do napędzania małego autka miejskiego. Choć trzeba przyznać, że średnie spalanie na poziomie 5,5 l na 100 km jest najwyższe wśród porównywanych pojazdów.

Także małe auta potrafią być bezpieczne

Na wysokim poziomie jest ochrona pasażerów podczas kolizji w testowanych samochodach. W teście zderzeniowym Euro-NCAP będące najdłużej w sprzedaży Hyundai Getz oraz Volkswagen Polo otrzymały po 4 gwiazdki. Pozostałe, nowsze modele są bezpieczniejsze i uzyskały maksymalną notę 5 gwiazdek.

Oprac. Tomasz Kamiński



FIAT GRANDE PUNTO



RENAULT CLIO



HYUNDAI GETZ



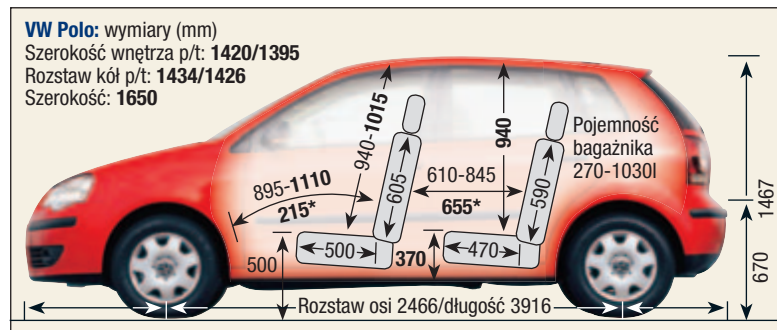
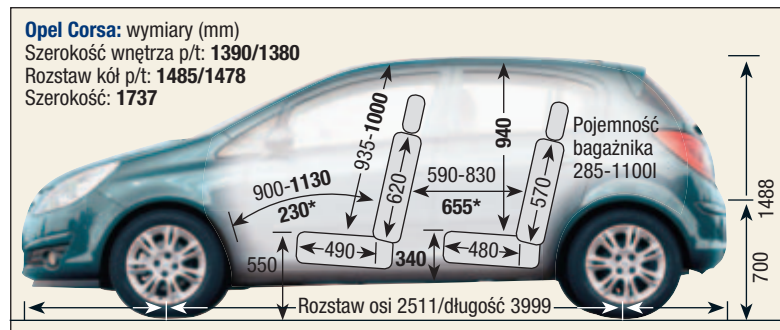
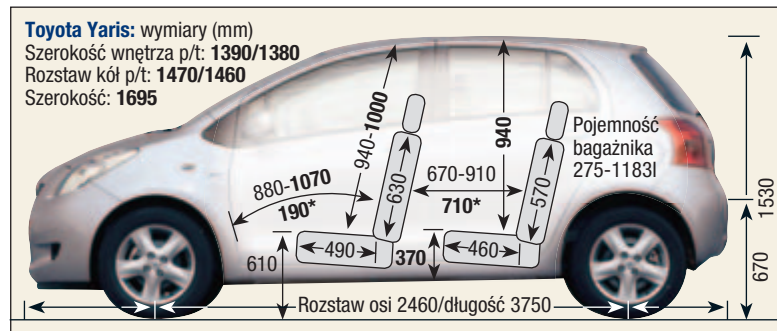
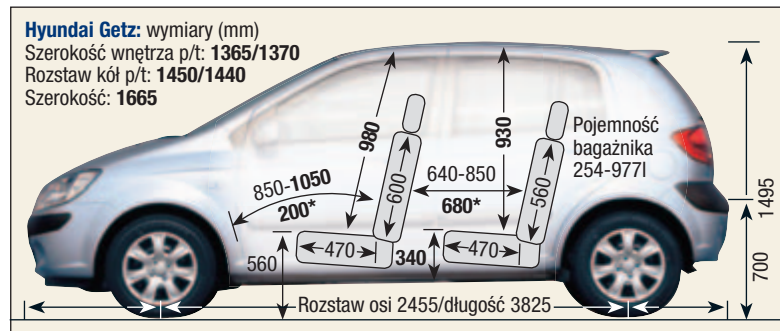
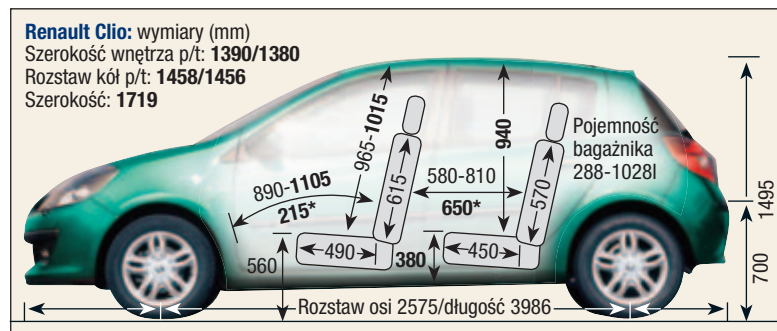
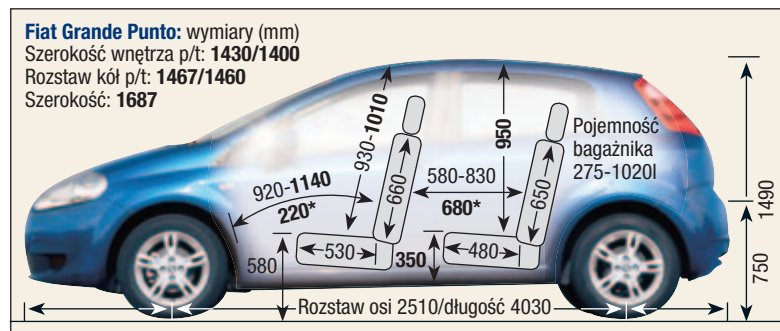
TOYOTA YARIS



OPEL CORSA



VW POLO



Oceniane są tylko wytuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Sprawdziliśmy: osiągi, hamulce, hałas, spalanie

Wyniki testu uzyskaliśmy w kilkakrotnie powtarzanych próbach

Testowane modele:	Grande Punto	Getz	Corsa	Clio	Yaris	Polo
Dane producenta						
Silnik – typ/cylindry/zawory	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/8	t.diesel R4/8	t.diesel R3/6
Pojemność skokowa (cm ³)	1248	1493	1248	1461	1364	1422
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	66/90/4000	65/88/4000	66/90/4000	63/86/4000	66/90/3800	59/80/4000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	200/1750	215/1900	200/1750	220/2250	190/1800	195/1800
Prędkość maksymalna (km/h)	175	173	172	174	175	174
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 6/przednie	man. 5/przednie	man. 6/przednie	man. 6/przednie	man. 5/przednie	man. 5/przednie
Hamulce przód/tył	tw/b	tw/t	tw/b	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego (przód, tył)	185/65 R 15	175/65 R 14	185/65 R 15	185/60 R 15	185/60 R 15	165/70 R 14
Pojemność zbiornika paliwa (l)	45	45	44	55	42	45
Wyniki testu						
Przyspieszenie 0-50/0-100 km/h (s)	3,8/12,7	3,9/12,6	4,1/13,5	3,9/12,9	4,1/12,6	3,9/13,3
Elastyczność 60-100/80-120 km/h (s)	9,5/21,8	9,0/13,8	9,9/22,3	8,8/15,8	9,8/16,5	9,7/14,8
Hamowanie ze 100 km/h; zimne/gorące (m)	38,2/38,8	40,1/40,0	39,8/39,9	37,9/37,7	38,0/38,5	40,5/40,5
Poziom hałas 50/100/130 km/h (dB)	62/69/71	62/69/71	60/69/72	60/67/71	60/70/73	63/70/73
Średnie spalanie (l/100 km)/zasięg (km)	5,0/890	5,3/850	5,4/820	5,4/1030	5,5/770	5,4/840
Masa rzeczywista/ładowność (kg)	1185/505	1235/365	1210/515	1260/430	1155/370	1170/480
Średnica zawracania (m) ¹⁾	11,2/11,2	10,7/10,8	10,5/10,6	11,1/11,0	9,9/9,9	10,4/10,4
Wyposażenie						
Wersja wyposażeniowa	Energy	Style	Cosmo	Extreme	Prestige	Trendline
Airbagi kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S**	S/S
Airbari boczne z przodu/kurtyny pow.	1200/1500 zł	N/N	S/S	S/S	S/S	850/3100 zł*
ABS/ESP/halogeny	S/2500 zł/S	S/N/N	S/2000 zł/S	S/2900/750 zł	S/S/S	S/4500/800 zł
Klimatyzacja man./aut./alufelgi	4500/5500/1600 zł*	2000 zł/N/N	S/1600/3000 zł	S/1200 zł/S	N/S/S	5950/7500/3700 zł
El. sterowane: szyby przód/tył/lusterka	S/600 zł/S	S/S/S	S/N/S	S/N/550 zł	S/N/S	3090*/800/3090 zł*
Radio/komputer/centralny zamek	1500 zł/S/S	N/S/N	S/1350 zł*/S	S/S/S	S/S/S	1970/700 zł/3090 zł*
Czujniki parkowania/dzielną tylną kanapą	1000 zł/S	N/S	1400 zł/S	1100 zł/S	N/S	1960/150 zł
Przeglądy i gwarancje						
Przeglądy	co 30 tys. km	co 15 tys. km	co 30 tys. km	co 30 tys. km	co 15 tys. km	co 15 tys. km
Gwarancja mech./perforacyjna (lata)	2 lata/8 lat	3 lata/6 lat	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat	3 lata/12 lat	2 lata/12 lat
Cena	54 200 zł	49 900 zł	64 000 zł	61 600 zł	67 200 zł	52 890 zł

tw – tarczowe wentylowane, t – tarczowe, b – bębnowe; ¹⁾w lewo/w prawo; ²⁾dane fabryczne; S – standard; N – niedostępne; *pakiet; **w standardzie airbag chroniący kolana kierowcy

Miejsce w teście	1	2	2	3	4	5	Tak oceniamy	
Punktacja	Maks. punktów	Corsa	Punto	Yaris	Clio	Getz	Polo	Skąd te punkty?
Dane testowe								
Przestronność z przodu	10	8	9	6	7	6	7	Po zdobyciu 82 pkt wygrało Clio. Ma najlepsze hamulce i dynamiczny silnik. Zwrotny Yaris ma duży bagażnik, a Punto jest przestronne z przodu. Corsa oferuje dużo miejsca w bagażniku i na tylnych miejscach. Getz ma elastyczny silnik, a Polo najłabsze hamulce.
Przestronność z tyłu	10	6	8	8	6	7	6	
Poj. bagażnika	10	9	8	9	8	6	8	
Ładowność	5	5	5	3	4	3	5	
Przyspieszenie	15	12	13	13	13	13	12	
Elastyczność	15	10	10	12	13	14	13	
Prędkość maksymalna	5	4	4	4	4	4	4	
Droga hamowania	20	17	18	18	19	17	16	
Poziom hałas	5	4	3	2	5	3	1	
Średnica zawracania	5	4	3	5	3	4	4	
Suma punktów	100	79	81	80	82	77	76	
Wrażenia z testu								
Skrzynia biegów/przelączenie	10	9	7	6	7	6	8	
Zachowanie się podczas jazdy	15	14	13	12	13	13	13	
Układ kierowniczy	15	14	13	13	13	13	14	
Komfort jazdy	10	7	8	9	7	9	8	
Siedzenia	10	8	8	7	8	7	9	
Ergonomia miejsca kierowcy	15	14	13	13	13	12	14	
Widoczność	10	8	8	9	8	8	7	
Jakość wykończenia	5	5	4	3	4	4	4	
Przyjemność z jazdy	10	9	8	6	7	6	9	
Suma punktów	100	88	82	78	80	78	86	
Koszty								
Cena	25	4	9	3	5	10	9	Zwycięzcą została Toyota z 64 pkt. To zasługa bogatego wyposażenia. Za bezpieczeństwo przyznaliśmy dodatkowy punkt za airbag na kolana kierowcy. Słabo pod względem wyposażenia wypadł VW, a Hyundai jest najtańszy.
Spalanie/zasięg	15	14	15	14	14	14	14	
Ubezpieczenia	10	4	10	5	5	7	7	
Gwarancja	10	8	6	9	7	7	8	
Wyp. zwiększające komfort	15	9	8	14	11	8	0	
Wyp. zwiększające bezpiecz.	15	10	3	15	9	2	2	
Przeglądy	10	8	8	4	8	4	4	
Suma punktów	100	57	59	64	59	52	44	
Wynik końcowy	300	224	222	222	221	207	206	

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

PODSUMOWANIE

Debiutantka Corsa wygrała porównanie, ale nie przyszło jej to z łatwością. Yaris, Grande Punto oraz Clio straciły do zwycięzcy tylko kilka punktów. Od tej czwórki odstają Getz i Polo, co jest spowodowane znacznym wiekiem ich konstrukcji w porównaniu z pozostałymi konkurentami. Jednak niezależnie od zajętego miejsca wszystkie samochody pokazują, że także małe auta potrafią być nie tylko ekonomiczne, lecz także dynamiczne. Co ważne, wysoki okazuje się ich poziom bezpieczeństwa. Corsa wygrała, bo jest najbardziej wszechstronna, Yaris ma wysoką cenę, ale jednocześnie bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa. Grande Punto wygrywa w kategoriach przestronności i spalania. Clio to lider wśród testowanych modeli pod względem skuteczności hamulców. Getz zapewnia wysoki komfort podróżowania i ma najniższą cenę. W Polo doceniliśmy wygodne siedzenia i precyzyjny układ kierowniczy.