



Renault Mégane
1.9 dCi Luxé Privilage



Toyota Corolla
2.0 16V D-4D Sol

Idealna kombi

Mégane

Grandtour pewnie pokonuje zakręty. Opcjonalne ESP reaguje późno, ale skutecznie. Zawieszenie zapewnia zadowalającą komfort jazdy, pracuje harmonijniej niż w wersji hatchback



Corolla

Toyota ma miękkie zawieszenie, dzięki temu wyższy jest komfort podróży. W sytuacjach ekstremalnych ma tendencję do wyjeżdżania przodem na zewnątrz zakrętu (podsterowność)



Opel chce, aby jego najnowsza Astra Caravan była liderem w klasie kompaktowych kombi. Czy modne Renault i odnowiona niedawno Corolla mogą ją powstrzymać?

Koszty benzyny potrafią skutecznie zniechęcić do dalekich wypadów za miasto. A przecież właśnie po to wymyślono auta kombi, by zabrać rodzinę, upchać bagaże, bez problemu zamknąć klapę załadowanego po brzegi bagażnika i wygodnie wyjechać na wakacje. Dlatego wymyślono złoty środek: oszczędne silniki wysokoprężne. Dzięki nim można znacznie swobodniej planować trasę, nie martwiąc się o rozlokowanie stacji paliw, a także o domowy budżet. Czy najnowsza Astra dorzuci nowe walory do znanych już zalet kombi?

W tym teście nowy Opel zmierzy się z Renault Mégane'em Grandtour'em. „Francuz” ma dużą przestrzeń bagażową, jednak jego konstruktorzy nie zadbali o dopracowanie wszystkich szczegółów samochodu. Od kombi wymagamy zwykle płaskiej podłogi na całej długości przestrzeni bagażowej. Niestety oparcia siedzeń tylnych po złożeniu nie leżą poziomo, a ponadto tworzą mały stopień. To bardzo przeszkadza podczas załadunku ciężkich przedmiotów.

Astra pokazuje, że może być lepiej. Tu dostajemy powierzchnię przestrzeni bagażowej równą jak stół. Ale Opel też nie jest idealny. Przed złożeniem oparć trze-

ba wyciągnąć zagłówki. Poza tym oparcie nie daje się z powrotem podnieść jedną ręką, ponieważ bardzo ciasno zakleszcza się w położeniu poziomym.

Także trzecie kombi, Toyota, ma pewne wady. Przede wszystkim przestrzeń bagażową o około 100 l mniejszą niż u konkurentów. Właściwie to nic dziwnego — auto jest o 10 cm krótsze od rywali, a pasażerowie miejsc tylnych nie mają mniejszej przestrzeni na nogi.

Niestety także w Corolli trzeba przed złożeniem oparć usunąć zagłówki. Jednak w tym kombi podłoga bagażnika jest równa, a pod nią wygospodarowano dodatkowo miejsce na dwa schowki. Gdyby jeszcze ich pokrywy były lepiej dopasowane i nie hałasowały podczas jazdy po dziurawych drogach...

We wszystkich trzech autach przestrzeń bagażowa jest wyściełana tanim filcem, który trudno odkurzać i czyścić. W tej klasie standardem powinien być znacznie lepszy materiał lub wymienne maty.

Corolla przewiezie 380 kg ładunku, Astra o 145 więcej

Astrze należy się pochwała za wysoką ładowność (525 kg). Także 480 kg w przypadku Mégane'a to dobry wynik. Możliwość przewożenia Corolli (380 kg) na tle konkurentów wygląda bardzo mizernie. Przy pięciu pasażerach mogą okazać się zbyt skromne.

Na szczęście silnik każdego z rywali nie ma najmniejszych trudności z wprawieniem ich w ruch. Pozytywnie wyróżnia się napęd Astry. I nie

Opel Astra
1.9 16V CDTI Enjoy

nacja?

Astra

Zestrojenie zawieszenia Astry obniża komfort, ale dzięki niemu samochód wzorcowo pokonuje zakręty. ESP, zanim zareaguje, daje kierowcy czas na samodzielne oprowadzenie sytuacji



PORÓWNANIE

Opel Astra Caravan/Renault Mégane Grandtour/Toyota Corolla Wagon

ma się czemu dziwić: jest najmocniejszy w teście i może być wzorem kultury pracy.

Astra kusi mocnym silnikiem i odstrasza wysoką ceną...

Do tego porównania zdecydowaliśmy się na najmocniejszą dostępną diesla poszczególnych marek. Opel ze swoim 150-konnym silnikiem ma tutaj wyraźną przewagę – jest to pułap nieosiągalny dla właścicieli Renault i Toyoty. Czy większa moc Astry jest rzeczywiście warta dodatkowych ponad 10 tys. złotych?

150 KM potrafi rozpędzić kombi Opla do prędkości nawet powyżej 200 km/h. Moment obrotowy o wartości 320 Nm sprawia, że przyspiesza się bardzo łatwo. Kto chce, może rozpędzać auto od 80 km/h do prędkości maksymalnej bez zmiany przełożenia – na szóstym biegu! Tylko przy niższych obrotach Astra dostaje zadyszki. Poniżej 2000 obrotów przyspiesza z mozołem, po czym jej diesel eksploduje mocą i kręci aż do 5000 obr./min. Do tego radość jazdy tak dynamicznym samochodem kosztuje użytkownika przeciętnie tylko 6,7 l/100 km.

Sześć biegów Astry i Mégane'a zmniejsza ich apetyty na paliwo

Mégane zużywa o kubek paliwa więcej: 6,9 l. Jego czterocylindrowiec (120 KM, 300 Nm) robi znakomite wrażenie kulturą pracy i elastycznością. Podobne zalety ma silnik Toyoty. Charakterystyczny odgłos diesla przeszkadza tylko podczas startu na zimno. Jeśli jednak rozgrzeje się, pracuje cicho i elegancko.

Silnik Corolli mający 116 KM jest najłabszy w teście, jednak podczas normalnego użytkowania będzie to niezauważalne. Już od 1800 obr./min dostarcza odpowiedniej mocy. Zużycie paliwa na poziomie 7,1 l/100 km to niewiele, ale zawsze więcej niż u konkurentów. Główną przyczyną większego apetytu to pięciobiegowa skrzynia przekładniowa. Silniki Mégane'a i Astry przy 140 km/h na najwyższym, szóstym biegu kręcą się o ok. 500 obr./min wolniej niż diesel Toyoty.

Astra



Fotele są dobrze dopasowane do wymagań wysokiego kierowcy i pozwalają zająć wygodną pozycję. Podłokietnik kosztuje dodatkowo 350 zł



Mégane



Tapicerka materiałowo-skórzana w wersji wyposażeniowej Privilege. Niewygodna regulacja dobrze ukształtowanych foteli przednich



Corolla



Coś dla rodzin: pod przednim podłokietnikiem środkowym umieszczono głęboki schowek, w którym zmieści się nawet duża butelka



Funkcjonalny i „prostokątny” kokpit jest bardzo charakterystyczny. W najmocniejszym dieslu sześciobiegowa skrzynia przekładniowa seryjna



Najdłuższa Astra kombi w historii modelu: 4,52 m. Auto rozpędza się od 0 do 100 km/h w 9,6 s i osiąga prędkość maksymalną 207 km/h. Także Opel udziela tylko dwuletniej gwarancji



Kto chce z powrotem podnieść oparcia wygodnych tylnych miejsc Astry, może mieć problem z wyciągnięciem dłoni



Przesuwana, przedzielająca „kufer” siatka w przestrzeni bagażowej jest dostępna tylko na zamówienie i kosztuje około 560 zł



Dwukolorowa tapicerka stwarza bardzo przyjemną atmosferę w kabinie. Klimatyzacja automatyczna wymaga dopłaty w wysokości 1000 zł



Megane ma dokładnie 4,50 m długości. Do 100 km/h przyspiesza w 11,1 sek. Prędkość maksymalna to 194 km/h. Producent udziela dwuletniej gwarancji mechanicznej



Bardzo praktyczna jest zwijana roleta przeciwsłoneczna w tylnych drzwiach. Po schowaniu jest niemal niewidoczna, z boku drzwi wystaje tylko mały uchwyt



Maksymalne wykorzystanie przestrzeni. W podłokietnikach drzwi umieszczono zamknięte schowki. Niewielkie, ale praktyczne!



W wersji Sol znajdziemy imitacje aluminium. Elektryczne podnośniki wszystkich szyb, radio z CD i automatyczna klimatyzacja są seryjne



Z długością 4,41 m Toyota jest o 10 cm krótsza od obydwu konkurentów. Do uzyskania 100 km/h potrzebuje 11,3 sekundy i osiąga 185 km/h. Jako jedyna w teście oferuje 3 lata gwarancji



Praktyczne rozwiązanie. Po złożeniu oparcia tylnych zaczepy pasów bezpieczeństwa można umieścić w odpowiednich wycięciach



Pod podłogą bagażnika Corolla ma jeszcze dwa płaskie schowki pozwalające zaplanować nad bałaganem. Można je wyjąć do czyszczenia



PORÓWNANIE

Opel Astra Caravan/Renault Mégane Grandtour/Toyota Corolla Wagon

Zawieszenie Astry jest bardziej sprężyste niż w Corolli czy Méganie. Auto niezbyt lubi krótkie nierówności, na kiepskich nawierzchniach do kabiny przedostają się drgania. Do tego testowany pojazd był wyposażony w IDS plus (elektroniczne sterowanie siłą tłumienia plus twardsze sprężyny) za 5000 zł. Ponadto auto jest zawieszane o 15 mm niżej –

dopłata 1000 zł. Do sportowego charakteru Astry pasuje skrzynia biegów. Bardzo krótki drążek Opla łatwo i precyzyjnie przechodzi z jednej pozycji do drugiej.

Resorowanie Toyoty okazuje się najbardziej komfortowe

Zawieszenie Corolli preferuje spokojniejszy styl jazdy. Jest bardziej miękkie, komfor-

towe, skuteczniej pochłania nierówności. Przyjemna alternatywa szczególnie dla dojrzałych kierowców. Dokładnie pośrodku znajduje się Mégane, jego układ jezdny jest dobrym kompromisem pomiędzy komfortem a sportem. Gdyby tak jeszcze układ kierowniczy twardniejący podczas szybkich zmian kierunku ruchu dawał więcej czucia... Jeśli wziąć pod uwagę stosu-

nek ceny zakupu do wyposażenia, korzystną propozycją jest Mégane, który już seryjnie ma klimatyzację, radio z CD, elektrycznie sterowane wszystkie szyby oraz relingi dachowe. Toyota jest równie bogato wyposażona, w dodatku ma seryjnie system stabilizacji jazdy wymagający u konkurentów słonej dopłaty. Astra nie dorównuje wyposażeniem rywalom: w standardzie Enjoy nie ma

nawet klimatyzacji! Za kurtyny trzeba dopłacić 2000 zł, podnośniki szyb tylnych kosztują kolejne 1400 zł.

Pocieszeniem dla nabywców Astry może być fakt, że w jej dieslu wymiana oleju jest wymagana co 50 tys. km lub co dwa lata, co wpływa pozytywnie na koszty serwisu. Na takim dystansie właściciel Toyoty odwiedza warsztat już trzykrotnie!

Oprac. M. Krasnodebski



Płaska jak stół powierzchnia przestrzeni ładunkowej w Oplu z oczkami do mocowania bagażu. Oparcie tylne dzielone na trzy części wymaga dopłaty (900 zł)



Toyota jest najkrótsza i ma najmniejszą przestrzeń ładunkową. Obudowy elementów zawieszenia tuż przed oparciem kanapy ograniczają funkcjonalność bagażnika



Szeroka przestrzeń bagażowa z płaskimi ścianami bocznymi. Niestety po złożeniu oparcia siedzeń tylnych (ze składanymi zagłówkami) nie powstaje płaska powierzchnia

Auto Świat

WYNIKI TESTU

	Astra	Mégane	Corolla
Przyspieszenie (s)			
0-50 km/h	3,3	3,6	3,7
0-100 km/h	9,6	11,1	11,3
0-130 km/h	16,4	18,9	19,7
Elastyczność (s)			
60-100 km/h na 4. biegu	6,6	7,1	7,4
80-120 km/h na najwyższym biegu	13,8	14,0	11,0
Droga hamow. 100-0 km/h (m)			
Przy hamulcach zimnych	37,6	36,9	39,9
Przy hamulcach rozgrzanych	38,9	37,5	40,7
Poziom hałasu wewnątrz (dB)			
Przy prędkości 50 km/h	62	62	63
Przy prędkości 100 km/h	69	69	69
Przy prędkości 130 km/h	72	72	71
Testowe spalanie (l/100 km)			
Minimalne	5,2	5,0	5,4
Maksymalne	10,2	11,2	11,3
Srednie	6,7	6,9	7,1
Zasięg (km)	770	870	770
Masy pojazdów (kg)			
Masa rzeczywista	1465	1410	1400
Ładowność	525	480	380
Podział masy przód/tył (proc.)	62/38	61/39	61/39
Srednica zawracania (m)*	11,7/11,7	11,1/10,9	10,9/11,0

*w lewo/w prawo

Dane producenta

	Astra	Mégane	Corolla
Silnik – typ/cylindry/zawory	1.diesel R4/16	1.diesel R4/8	1.diesel R4/16
Pojemność skokowa (cm³)	1910	1870	1995
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	110/150/4000	80/120/4000	85/116/4000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	320/2000	300/2000	280/2000
Prędkość maksymalna (km/h)	207	194	185
Skrzynia biegów	man. 6	man. 6	man. 5
Napęd na koła	przód	przód	przód
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	205/55 R 16	205/55 R 16	195/60 R 15
Zużycie paliwa (l/100 km)*	7,5/5,0/5,9	7,1/4,4/5,4	7,3/4,9/5,7
Rodzaj paliwa	ON	ON	ON
Pojemność zbiornika paliwa (l)	52	60	55
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1400	1350	1300
Poziom hałas na zewnątrz (dB)	73	71	73

Ceny/wyposażenie

	99 000	87 100	88 400
Cena (zł)			
Wersja wyposażeniowa	Enjoy	Luxe Privilege	Sol
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne przód	S	S	S
Kurtyny powietrzne	2000	S	S
ABS/ESP	S/3250	S/4000	S/S
Światła przeciwmgielne	850	S	S
Klimatyzacja man./aut.	4750/6150	S/1000	N/S
El. sterowane szyby przód/tył	S/1400	S/S	S/S
El. sterowane lusterka	S	S	S
Centralny zamek/alufelgi	S/2250	S/S	S/S
Radiodzwoniacz/komputer	S/1000	S/S	S/S
Czujniki cofania	1600	1500	ok. 1450

Serwis

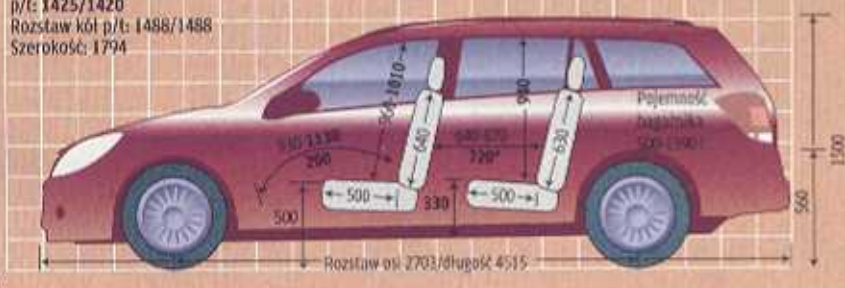
	co 50 tys. km	co 30 tys. km	co 15 tys. km
Przebiegi			
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.	31/100 tys. km
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat

tw – turbodoładowane, t – turbodoładowane, min. – manualna, *fabryczne, miasto/poza miastem/Srednie, S – standard, N – niedostępne, b.o. – bez ograniczeń

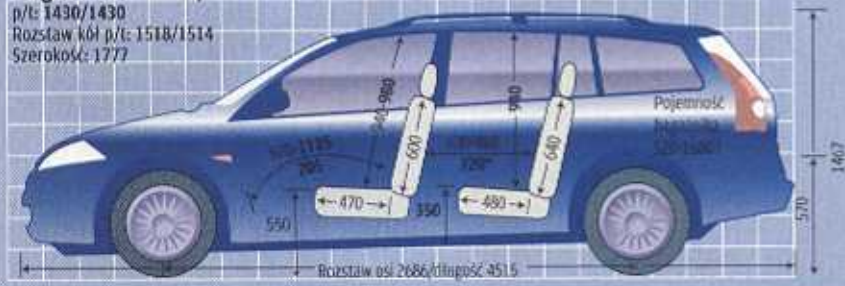


Coraz oszczędniejsze i bardziej komfortowe, ale czy również funkcjonalne? Nie zawsze: Toyota musi wzdźwignąć zaledwie 360 kg. W klasie kombi do wartości nie do przyjęcia

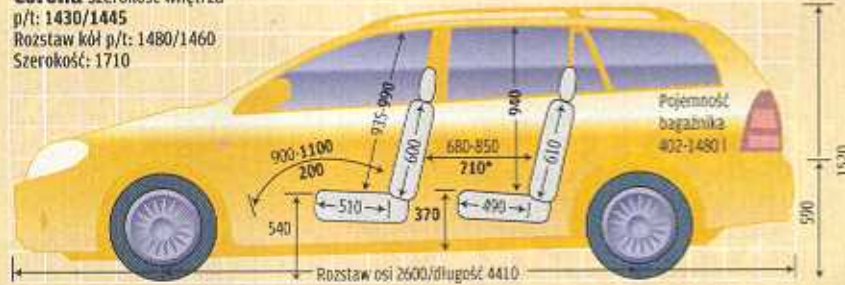
Astra Szerokość wnętrza
p/t: 1425/1420
Rozstaw kół p/t: 1488/1488
Szerokość: 1794



Mégane Szerokość wnętrza
p/t: 1430/1430
Rozstaw kół p/t: 1518/1514
Szerokość: 1777



Corolla Szerokość wnętrza
p/t: 1430/1445
Rozstaw kół p/t: 1480/1460
Szerokość: 1710



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Auto Świat

Szukaliśmy najlepszej KOMBINACJI w klasie kompaktowej i chyba ją znaleźliśmy.

To Opel Astra kombi. Może i nie znokautował rywali, ale ma nad nimi wyraźną przewagę. Jego cena jest bardzo wysoka, jednak w ostatecznej punktacji Opel i tak wyprzedza konkurentów – dzięki swoim licznym wa-



lorom uzyskał wystarczającą rezerwę punktów. Jest lepszy od Mégane'a, którego atut to wyposażenie i pięć gwiazdek w testach zderzeniowych Euro-NCAP. Toyota Corolla, mimo że zaawansowaniem technologicznym nie odstaje od rywali, to ma zdecydowanie najmniejszą pojemność przestrzeni bagażowej oraz najniższą fadowność, a przecież zwykle te cechy decydują o użyteczności samochodu typu kombi.

KLASYFIKACJA

1 miejsce **2** miejsce **3** miejsce

Punktacja

	Maks. liczba punktów	Astra	Mégane	Corolla
DANE TESTOWE				
Przestronność z przodu	25	20	19	19
Przestronność z tyłu	20	18	18	18
Poj. bagażnika	20	17	18	7
Ładowność	15	10	7	1
Masa przyczepy (uciąg)	10	9	8	7
Wszechstronność	20	12	9	10
Przyspieszenie	10	8	7	6
Elastyczność	20	16	15	17
Prędkość maksymalna	10	9	6	5
Droga hamowania	30	22	26	15
Poziom hałas	10	6	6	6
Średnica zawracania	10	3	5	5
Suma punktów	200	150	144	116

WRAŻENIA Z TESTU

Własności silnika	20	17	18	18
Skrzynia biegów/przełączanie	20	18	16	17
Zachowanie się podczas jazdy	30	28	26	26
Układ kierowniczy	20	18	13	16
Komfort jazdy	30	20	24	27
Siedzenia	20	19	16	17
Swoboda ruchów	10	8	8	7
Ergonomia	20	18	16	16
Widoczność	10	6	6	8
Jakość wykończenia	20	18	15	18
Suma punktów	200	170	158	170

KOSZTY

Cena	50	1	5	5
Spalanie/zasięg	30	27	28	26
Ubezpieczenia	20	13	13	15
Gwarancja	20	10	10	15
Wyp. zwiększające komfort	30	18	23	21
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	30	17	19	18
Przeglądy	20	20	10	5
Suma punktów	200	106	108	105

RAZEM **600** **426** **410** **391**

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

TAK OCENIAMY

By zapewnić rzetelną ocenę, wydzieliśmy trzy kryteria, za które każde z aut może otrzymać maksymalnie po 200 pkt.

Dane testowe: trzy kompakty oferują podobną ilość miejsc dla pasażerów. Pod względem pojemności przestrzeni bagażowej najsłabiej wypadła Toyota. Także hamuje najgorzej. Opel zdobywa najwięcej punktów dzięki największej ładowności oraz najlepszym osiągom. Manewry na parkingach może utrudniać duża średnica zawracania Astry (11,7 m).

Wrażenia z testu: w ocenach subiektywnych Astra nie wykazuje znaczących słabości. Renault traci punkty z powodu nieuczelnego układu kierowniczego, a jakością wykonania nie osiąga poziomu konkurentów.

Koszty: Opel może być wzorem oszczędności: olej należy w nim wymienić co 50 000 km lub co dwa lata! To sensacja, szczególnie w porównaniu z Toyotą, która musi odwiedzać serwis co 15 000 km.