

PORÓWNANIE

Trzy auta segmentu B z silnikami benzynowymi



Suzuki Swift

1.3 GS

Suzuki pojawiło się na rynku w tym roku, Micra oferowana jest od stycznia 2003 r. Najdłuższy staż ma Corsa – zadebiutowała jesienią 2000 r.



Suzuki kontra



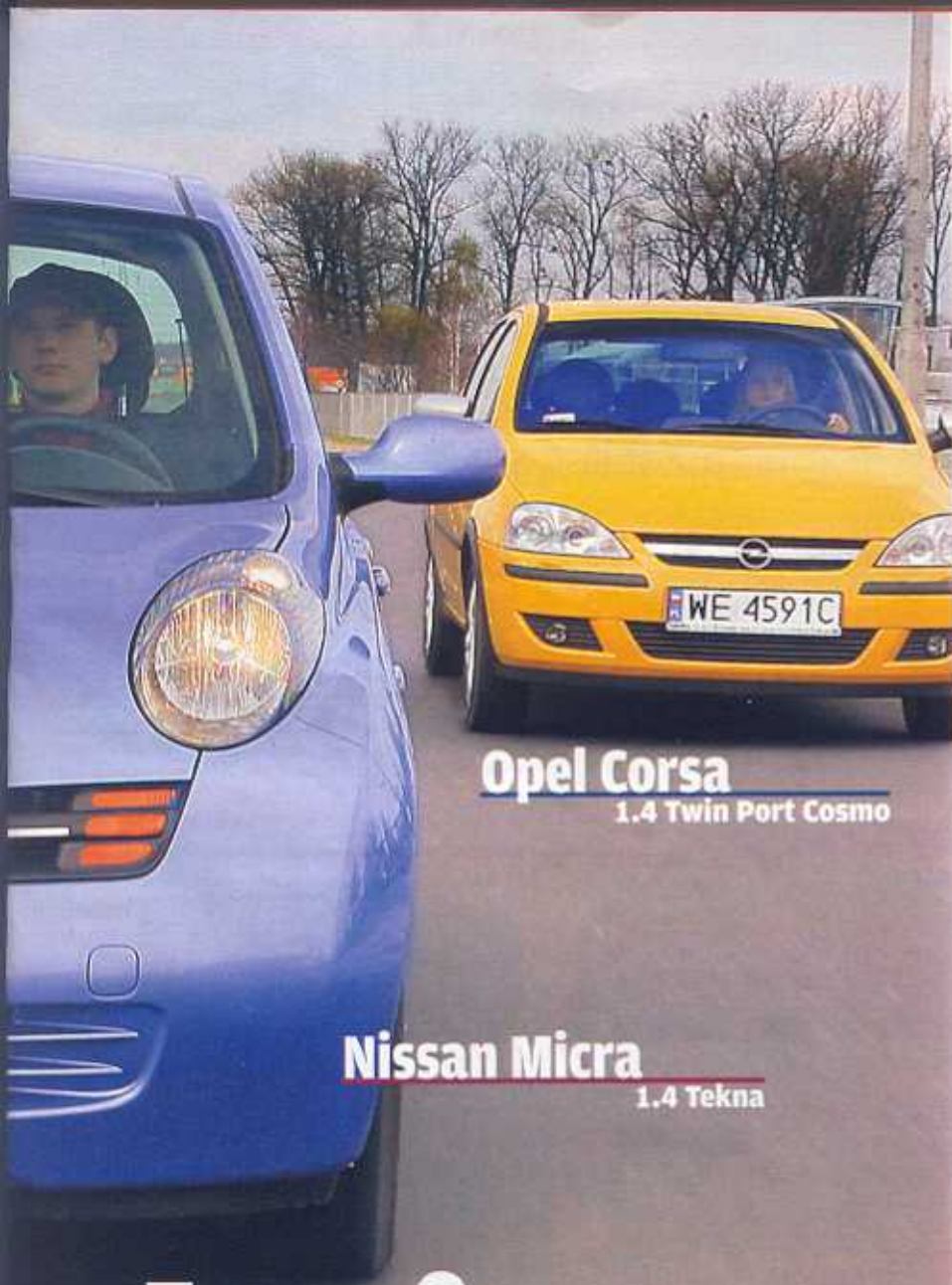
Suzuki Swift

W Swiftcie zastosowano lepsze materiały wykończeniowe niż u konkurentów. Sterowanie radiem na kierownicy to standard



Nissan Micra

Zarówno skórzane obszycie, jak i regulacja radia na kierownicy należą do standardu wersji Tekna



Opel Corsa
1.4 Twin Port Cosmo

Nissan Micra
1.4 Tekna

akuje



Opel Corsa

Skórzane obszycie kierownicy w wyposażeniu seryjnym. Za umieszczenie na niej klawisze sterujące radiem dopłata 200 zł

Czas na starcie Swifta z uznanymi graczami: Micrą i Corsą. Nowy przybysz z Japonii nie zgadza się z układem sił w segmencie B i pragnie zaprezentować swoje atuty rywalom. Czym ich zaskoczy, w jakich kategoriach okaże się lepszy?

Nielatwo wprosić się do towarzystwa, które od kilku lat jest dość hermetyczne. Ale zawsze można próbować. Dlatego już sam atak Suzuki w segmencie B jest godny odnotowania. To jednak nie wszystko. Okazuje się bowiem, że Swift ma zamiar pokazać, jak buduje się nie te przeciętne, a raczej bardziej wyszukane samochody. Czyje miejsce pragnie zająć wojownik z Kraju Kwitnącej Wiśni? Może zamierza pozbyć się pozycji Micre albo Corsę? Jeżeli tak, to zadanie na pewno nie jest łatwe. To właśnie mamy zamiar sprawdzić w naszym porównaniu.

Wesoła Micra, dostojny Swift i praktyczna Corsa

Corsa to jeden z najpraktyczniejszych oraz najbardziej przestronnych samochodów tej części rynku. Micra dość skutecznie przyciąga do salonów swoją nietuzinkową, choć kontrowersyjną urodą i japońskim, obiecującym wysoką niezawodność rodowodem. Co zamierza przeciwstawić tym atutom Suzuki? Przede wszystkim świeżość oraz wysoką jakość wykończenia.

Nissan stylistycznie nadal jest ciekawy i jego motoryzacyjny seksapil jeszcze się nie znużył. Corsa wypada na tle Micry nieco nudnawo, ale też nie wygląda na przestarzałą. Swift natomiast ma sylwetkę, w której zawarto wiadomość: jestem solidny! Dużo prostych linii, wysoki przód, wielkie światła, bardzo charakterystyczne przednie słupki (mają coś z Mini?). Trudno odmówić Swiftowi urody, a na pewno jest autem łatwo rozpoznawalnym. Zgrabny samochodzik skutecznie przyciąga wzrok innych kierowców, niektórzy nawet pytali nas o różne szczegóły. To działa! Jeżeli równie zaintrygowani będą klienci, to zapowiada się interesujący debiut. Tym bardziej, że Suzuki

nie zawodzi również we wnętrzu. Materiały są znacznie lepsze niż w Corsie czy Nissanie — przejrzysty kokpit w połączeniu z ciekawym panelem radia ma nawet dystyngowany wygląd, a to w tej klasie nie lada wyczyn. Kierowca ma sporo miejsca, a wewnątrz jest szerokie. O ile Micra z przodu zapewnia podobną przestronność, o tyle Corsa i tak ma znaczną przewagę zarówno z przodu, jak i z tyłu. Opel gwarantuje pasażerom znacznie lepszą swobodę ruchów. Natomiast wszystkim trzem autom brakuje poziomej regulacji kolumny kierownicy. Nie chodzi o to, że prowadzący nie może zająć wygodnej pozycji, ale konkurencja potrafi zaofiarować regulację dwupłaszczyznową — patrz Skoda Fabia albo Seat Ibiza. Zajmijmy się jednak szczegółami, które na pierwszy rzut oka trudno dostrzec, ale po kilkugodzinnej jeździe można je docenić. Suzuki nie zabrakło pomysłowości w poprawieniu czytelności zegarów. Oto zmirza kierowców jeżdżących w dzień na światłach — przygasające wskaźniki — została wreszcie poskromiona.

W Suzuki nie zabrakło przemyślanych detali

W Swiftcie wystarczy nacisnąć przełącznik, by zegary się nie przyciemniały po włączeniu świateł. Suzuki wpadło też na godny naśladowania pomysł, by potacie plastiku na kokpicie wykorzystać do powiększenia panelu radioodtwarzacza, a szczególnie jego czytelny wyświetlacz. Micra dla odmiany ma trochę za małe wskaźniki, a gdy w aucie występuje automatyczna klimatyzacja, jej wyświetlacz z oryginalną „lupą” okazuje się niezbyt czytelny. W Corsie wszystko jest proste oraz nieskomplikowane, wskaźniki czytelne, a panel radia w niektórych wersjach — wręcz olbrzymi w stosunku do ilości ►

PORÓWNANIE

Trzy auta segmentu B z silnikami benzynowymi

► przycisków, jakie na nim rozmieszczono.

Opel ma wygodne fotele, jednak nie trzymają one na zakrętach tak dobrze jak te w Suzuki. Najstabiliej w teście wygody jazdy wypadają przednie siedzenia Micry. Co do miejsc tylnych, to podobnie jak z przodu najwygodniej siedzi się w Corsie, całkiem nieźle w Swiftcie, a najmniej komfortowo w Micrze, chociaż przeważa Suzuki nad Nissanem jest niewielka i sprowadza się do lepiej ukształtowanego dachu nad głowami jadących oraz drzwi wygodnych przy wsiadaniu — te w Nissanie obniżają się ku tyłowi, utrudniając zajmowanie miejsca przez wyższych pasażerów. Wszystkie trzy samochody zapewniają znakomitą widoczność.

Bagażnik Swifta oferuje najmniejszą pojemność

W niedużych autach nielato pomieścić walizki przygotowano na dłuższy wyjazd, dlatego pojemność bagażowa odgrywa niebagatelną rolę. Corsa ma największy bagażnik zarówno przed złożeniem siedzeń, jak i potem. Druga w tej kategorii Micra oferuje niemal identyczny kufer przy standardowym położeniu kanapy. Po złożeniu jej różnica jest większa. Swift nie dorównuje konkurentom. Dziwi szczególnie zaledwie 562-litrowa pojemność bagażnika po złożeniu siedzeń.

W niemal jednakowym stopniu można wykorzystywać testowane modele pod względem ładowności. Micra i Corsa mogą zabrać identyczny ciężar, a Swift okazuje się nieznacznie lepszy.

Układ jezdny nie pasuje do jednostki napędowej

Suzuki we wnętrzu swojego nowicjusza dodało szczytę sportowego klimatu. Czy taki styl tego auta przekłada się na wrażenia z jazdy? I tak, i nie. Tak, ponieważ silniczek Swifta ma prawdziwie sportową charakterystykę — bardzo lubi wysokie obroty, jednak do niskich ma wyjątkowy wstręt, co przeszkadza w codziennej, sprawnej jeździe. Nie, gdyż układ kierowniczy nie jest tak bezpośredni, jak byśmy sobie tego życzyli. Auto dobrze trzyma się drogi, jednak wycieczcie

Suzuki Swift

Ciekawe linie Swifta wzbudzają zainteresowanie innych kierowców. Za aluminiowe felgi w wersji GS nie trzeba dopłacać



Suzuki Swift

Szerokość wnętrza p/t: 1360/1350
Rozstaw kół p/t: 1470/1480
Szerokość: 1690



W dużym schowku przed pasażerem można zostawić mapę lub atlas



Jednostka napędowa Suzuki lubi wysokie obroty. Przy niskich reakcja na dodanie gazu jest bardzo słaba

Nissan Micra

Ożywiona stylistyka nadwozia Micry wyróżnia się na tle klasowych konkurentów. Alufelgi i spoiler dachowy są standardem w modelu Tekna



Nissan Micra

Szerokość wnętrza p/t: 1355/1335
Rozstaw kół p/t: 1470/1455
Szerokość: 1660



W skrytce z przodu są wydzielone miejsca na drobiazgi, jednak jej pojemność nie jest duża



Zarówno w sprincie do „setki”, jak i pod względem elastyczności jednostka Micry okazuje się najbardziej żwawa

Opel Corsa

Najbardziej stonowaną stylistykę wśród testowanej trójki ma Corsa. Na aluminiowe felgi trzeba dodatkowo wyłożyć 2100 zł



Opel Corsa

Szerokość wnętrza p/t: 1390/1405
Rozstaw kół p/t: 1420/1420
Szerokość: 1646



Na pokrywie schowka przed pasażerem znalazło się wgłębienie na kubek z napojem



Silnik Corsy potrzebuje średnio najmniej paliwa. Pod względem dynamiki plasuje się pomiędzy konkurentami



Z tyłu wyżsi pasażerowie mogą dotykać głowami do dachu



Dzielone asymetrycznie jest wyłącznie oparcie tylnej kanapy, a siedzisko składa się w całości. To obniża nieco funkcjonalność części bagażowej samochodu



Mocno opadający dach zabiera cenne miejsce nad głową



Oparcie można złożyć, a tylną kanapę da się w całości przesuwać. Dzięki temu bagażnik powiększa się przy zachowaniu kompletu miejsc



Odległość między siedzeniem a sufitem jest tu większa niż u rywali



Zarówno przed złożeniem kanapy, jak i później bagażnik Corsy okazał się znacznie pojemniejszy niż przestrzenie ładunkowe testowanych konkurentów

go wymaga więcej wyobraźni, niż jest to niezbędne u liderów segmentu. Dobra dla Suzuki, a zła dla Nissana wiadomość jest taka, że w Micrze układ kierowniczy działa jeszcze gorzej. Opory skrętu kierownicy, które powinny wzrastać proporcjonalnie do skrętu kół i prędkości jazdy, tutaj wydają się niemal oddzielone od warunków drogowych. Z taką „gumową” kierownicą, a także zauważalną czasem tendencją do wyjeżdżania tyłem z zakrętu, trudno Nissanowi walczyć z Corsą, która jest pod tym względem najlepsza w naszym porównaniu: dobrze spełnia życzenia kierującego i najpewniej się przy tym prowadzi. Testowane samochody są dość sztywno zawieszzone. Suzuki wyróżnia się dobrym wytłumieniem odgłosów pracy układu jezdnego podczas przejeżdżania przez nierówności. Manewrowanie na parkingu zdecydowanie najlepiej wychodzi Nissanowi, który ma o około metr mniejszą średnicę zawracania w porównaniu z konkurentami.

Słabym punktem Swifta jest elastyczność

A co z napędem? Suzuki, sportowo wkręcające się na wysokie obroty, musi ustąpić pola rywalom. Corsa objężdża Swifta, Micra objężdża Corsę. Nie ma rady! Sprint spod świateł przyniesie taką właśnie kolejność. Naszą diagnozę, że napęd Suzuki ma wstręt do niskich obrotów, potwierdziły pomiary elastyczności, gdzie Swift rozpedzał się na 5. biegu od 80 do 120 km/h tak długo, że ledwo starczyło dla niego miejsca na naszym torze pomiarowym! Ponad pół minuty to wynik bardzo kiepski i trudno nie zapytać, czy ktoś się nie pomylił, dobierając tak długie przełożenia skrzyni do tak nieelastycznej jednostki napędowej. Na pocieszenie pozostaje precyzyjna zmiana biegów, która w Micrze i Corsie jest mniej przyjemna.

Różne zachowanie testowanych samochodów pod względem dynamiki nie wpływa znacząco na zużycie paliwa. Wszystkie modele potrzebują średnio zbliżonych ilości benzyny, a 0,4 litra różnicy pomiędzy najlepszą Corsą a spa- ▶

PORÓWNANIE

Trzy auta segmentu B z silnikami benzynowymi

► Iającym najwięcej paliwa Swiftem jest niemal niezauważalne podczas codziennej eksploatacji samochodu.

I jeszcze te hamulce... Specjaliści z Suzuki, bierzcie się do roboty! To takie sympatyczne auto, a pozwala się znokautować rywalom przy pomiarze drogi hamowania. W przypadku Corsy pierwsze hamowanie przyniosło wynik o prawie pięć metrów lepszy od Swifta!

Gdyby jeszcze tylko Suzuki miało solidniejszą jednostkę napędową, lepsze hamulce oraz precyzyjniejszy układ kierowniczy... Ale jak na razie, można je kupić tylko w jednej

wersji silnikowej i to za niemałe pieniądze. Okazuje się, że z pozoru odpychająca cena japońskiego debiutanta może być jednym z jego atutów, bowiem wyposażenie, szczególnie w droższej wersji GS, prezentuje się naprawdę bogato. Suzuki jest mniej wszechstronne i dopracowane od Corsy, ale wygląda bardziej oryginalnie i zapewnia dystyngowany klimat w starannie wykończonej kabinie. Micra ma sporo wad, ale jej słabości nieco maskuje ekstrawaganckie nadwozie. O wszystkim, jak to zwykle bywa, zadczyje rynek. A o rynku — klient.

Michał Krasnodębski



Wśród występujących w naszym teście trzech modeli wyłącznie tegoroczny debiutant, czyli Suzuki Swift, nie jest oferowany w trzydrzwiowej wersji nadwoziowej

TAK OCENIAMY

Swifta zgubiły słabe osiągi i kiepskie hamulce. Corsa mimo skromnego wyposażenia dała sobie radę

Dane testowe: Corsa okazała się najprzeźroczniejszym samochodem z największym bagażnikiem. Różnica w ilości miejsca na nogi kierowcy jest znaczna, a z tyłu o wygodzie jazdy Opel decyduje wysokie wnętrze. Micra ma najlepsze przyspieszenie, ale Corsa depcze jej po piętach. Suzuki zostało znokautowane pod względem elastyczności — osiągnęło bardzo słaby wynik. Skuteczność hamulców Swifta nie wystarczy, by wygrać z tak uznanymi zawodnikami.

Wrażenia z testu: tutaj Suzuki nadrabia straty jakością wykończenia wnętrza i komfortem resorowania. Ma obszerne, wygodne fotele i bardzo przejrzysty kokpit. Układ kierowniczy najlepiej działa w Oplu, gorzej w Swiftcie, a już bardzo kiepsko w Micrze, gdzie nie zapewnia porównywalnego z rywalami wyczucia drogi. Swift może się pochwalik precyzyjną zmianą biegów.

Koszty: teoretycznie najdroższe Suzuki ma kompletne wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa i komfortu. Niewiele gorsza jest pod tym względem Micra, za to Opel każe płacić za opcje, które u rywali mamy w standardzie. Najbardziej dotkliwymi wydatkami w Oplu są klimatyzacja (manualna, za 4600 zł) i boczne airbaga (1500 zł). Opel oferuje dwa razy dłuższe niż u konkurentów okresy międzyprzeglądowe.

KLASYFIKACJA

1 miejsce
2 miejsce
2 miejsce

Punktacja

	Maks. liczba punktów	Corsa	Micra	Swift
DANE TESTOWE				
Przeźroczność z przodu	10	8	7	7
Przeźroczność z tyłu	10	7	6	6
Poj. bagażnika	10	7	6	5
Ładowność	5	3	3	3
Masa przyczepy (uciąg)	5	4	3	4
Przyspieszenie	15	12	13	10
Elastyczność	10	7	8	2
Prędkość maksymalna	5	4	4	4
Droga hamowania	20	18	16	10
Poziom hałasu	5	4	4	5
Średnica zawracania	5	4	5	4
Suma punktów	100	78	75	60

WRAŻENIA Z TESTU

		Corsa	Micra	Swift
WRAŻENIA Z TESTU				
Skrzynia biegów/przełączanie	10	7	7	8
Zachowanie się podczas jazdy	15	14	10	13
Układ kierowniczy	15	13	5	8
Komfort jazdy	15	9	10	11
Siedzenia	10	8	7	8
Ergonomia miejsca kierowcy	15	11	10	12
Widoczność	10	9	9	9
Jakość wykończenia	10	7	7	9
Suma punktów	100	78	68	78

KOSZTY

		Corsa	Micra	Swift
KOSZTY				
Cena	25	10	11	10
Spalanie/zasięg	15	12	11	10
Ubezpieczenia	10	7	6	6
Gwarancja	10	8	10	10
Wyp. zwiększające komfort	15	5	13	12
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	15	3	6	11
Przeglądy	10	8	4	4
Suma punktów	100	53	61	63

RAZEM 300 209 201 201

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

Dane producenta	Micra	Corsa	Swift
Silnik - typ/cylindry/zawory	Benz. R4/16	Benz. R4/16	Benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1386	1364	1328
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	65/88/5200	66/90/5600	67,5/92/5800
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	128/3200	125/4000	116/4200
Prędkość maksymalna (km/h)	172	179	175
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5
Naped na koła	przódnie	przódnie	przódnie
Hamulce przód/tył	tw/b	tw/b	tw/b
Ogumienie auta testowanego	175/60 R15	185/55 R15	185/60 R15
Zużycie paliwa (l/100 km) ^a	7,9/5,4/6,3	7,9/4,7/5,9	8,0/5,1/6,2
Rodzaj paliwa	Pb 95	Pb 95	Pb 95
Pojemność zbiornika paliwa (l)	46	44	45
Masa przyczepy hamowanej (kg)	800	1000	1000
Poziom hałasu na zewnątrz (dB)	72	71	72

Ceny/wyposażenie

Cena (zł)	47 300	49 050	49 900
Wersja wyposażeniowa	Tekna	Cosmo	GS
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne przód/kurtyny	S/N	1500/3000*	S/S
ABS/ESP	S/N	S/2000	S/N
Reflektory przeciwmgielne/ksenonowe	1000/N	750/4000	S/N
Klimatyzacja manualna/automatyczna	N/A	4600/6100	S/N
El. sterowane szyby przód/tył/lusterka	S/N/S	S/N/850	S/N/S
Radioodtwarzacz z CD/komputer pokł.	S/S	400*/600	S/S
Centralny zamek/system „bez kluczyka”	S/S	S/N	S/S
Czujnik deszczu/automatyczne światła	N/N	600*/N	N/N
Czujniki parkowania tyłne	1100	900	850
Lakier metalizowany/alufelgi	1600/S	1300/2500	1100/S
Dzielona tylna kanapa	S	S	S
Automatyczna skrzynia biegów	8000	3500	N

Serwis

	co 15 tys. km	co 30 tys. km	co 15 tys. km
Przeglądy			
Gwarancja mechaniczna	3 lata*	2 lata/b.o.	3 lata*
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat

tw - tarczowe wentylowane, b - bębnowe; *fabryczne; miasto/prza miastem/średnie; S - standard; N - niedostępne; pokł. - kurtyny powietrzne i airbag boczne, czujnik obecności pasażera; *pakiet; czujnik deszczu i automatycznie przyciemniane lusterko wsteczne; * dopłata do CD, w standardzie odtwarzacz kaset; b.o. - bez ograniczeń; * lub 100 tys. km



NASZE POMIARY

	Micra	Corsa	Swift
Przyspieszenie (s)			
0-50 km/h	3,5	4,1	3,7
0-100 km/h	10,9	11,7	12,3
0-130 km/h	20,7	19,7	22,1
Elastyczność (s)			
50-100 km/h na 4. biegu	9,3	10,5	14,2
30-120 km/h na 6. biegu	14,3	17,1	33,5
Droga hamowania 100-0 km/h (m)			
Przy hamulcach zimnych	38,6	37,0	41,8
Przy hamulcach rozgrzanych	38,8	38,1	41,4
Poziom hałasu we wnętrzu (dB)			
Przy prędkości 50 km/h	61	61	61
Przy prędkości 100 km/h	70	70	70
Przy prędkości 130 km/h	73	74	72
Zużycie paliwa w teście (l/100 km)			
Minimalne	6,3	5,2	4,6
Maksymalne	13,9	10,9	12,0
Średnie	7,2	6,9	7,3
Zasięg (km)	640	640	590
Masy pojazdów (kg)			
Masa rzeczywista	1040	1095	1037
Ładowność	435	435	448
Podział masy przód/tył (proc.)	61/39	61/39	61/39
Średnica zawracania (m)*	9,7/9,6	10,7/10,6	10,6/10,4

*w lewo w prawo



Opel nie rozpieszcza

Klientów poziomem wyposażenia. Nawet w teoretycznie wysoko sytuowanych wersjach Corsy każe dopłacać za to,



co Swift i Micra mają w standardzie. Jednak Corsa to bardzo udane i dopracowane pod wieloma względami auto, które, jak pokazują wyniki porównania, niełatwo wyprzedzić w klasyfikacji. Jeździ tak dobrze, że mimo znacznych strat w rubryce kosztów pokonało rywali. Swift i Micra muszą się zadowolić wspólną drugą lokatą.