

Volvo w formacie

Najpiękniejsze trzydrzwiowe auta klasy C pochodzą od Citroëna, Opla, a ostatnio także od Volvo. Postanowiliśmy prześwietlić na wylot każde z trójki atrakcyjnych, kompaktowych coupé

Astra 1.8

Moc: 140 KM
0-100: 10,0 s
V maks.: 210 km/h
Cena: 76 400 zł

C4 2.0

Moc: 140 KM
0-100: 9,9 s
V maks.: 207 km/h
Cena: 81 300 zł

Trzy ekstrawagancko przeszklone trzydrzwiowe kompakty. Opel Astra GTC dostępny jest z ogromną, panoramiczną szybą, Volvo ma całkowicie szklaną klapę bagażnika, a Citroën niezwykle kształt szyb bocznych



kompakt

C30 2.0

Moc: 145 KM

0-100: 9,5 s

V maks.: 210 km/h

Cena: 101 600 zł

Patrząc na tył najnowsze- go Volvo, mamy wrażenie, że dawno temu już gdzieś go widzieliśmy. Oczywiście, że tak! Szklana kłapa bagażnika jest bezpośrednim nawiązaniem do Volvo P 1800 ES, którego tył wyglądał podobnie. W historii motoryzacji było więcej oryginalnie przeszklonych modeli, np. Opel Rekord P1 ze śmiało wygiętymi, panoramicznymi szybami przednią i tylną albo Citroën DS z oknami bocznymi bez ramek oraz mocno pochyloną i wygiętą szybą tylną.

Także ich prawnukowie wyróżniają się oryginalnym wyglądem. Volvo C30, Opel Astra GTC i Citroën C4 są chyba najelegantszymi, a zarazem najbardziej ekstrawagancko przeszklonymi autami trzydrzwiowymi w klasie kompaktowej.

Nie tylko kłapa bagażnika Volvo C30 jest bezpośrednim nawiązaniem do historii marki. Opel rozpieszcza swoich pasażerów panoramicznym widokiem (w Astrze GTC zachodząca na dach szyba przednia za dopłatą 5950 zł), natomiast Citroën ma oryginalny kształt okien bocznych i szyby tylnej.

Coupé uwiodzą kształtami i mocnym przeszkleniem

W teście postanowiliśmy sprawdzić, czy tak „przejrzyste” samochody naprawdę nie mają nic do ukrycia. W Oplu jednak walory wizualne nie do końca współgrają z praktycznością. Przy silnym nasłonecznieniu trzeba zasunąć podsufitkę, a daszki przeciwsłoneczne kierowcy i pasażera nie dają się odchylić na boki. Widoczność wstecz przez wąską tylną szybę w GTC także jest nie najlepsza.

Astra ma największy bagażnik (340 l), a jego pojemność można jeszcze powiększyć, składając oparcia siedzeń tylnych. Niestety powstaje wtedy powierzchnia ładunkowa z bardzo niewygodnym stopniem.

Citroën także nie jest wzorem praktyczności. Podczas manewrowania kierowca wprawdzie może zobaczyć cokolwiek tylko przez wąską, poziomą część szyby tylnej, jednak widoczność okazuje się niewystarczająca. Gorzej ma się sprawa z funkcjonalnością bagażnika. Aby powiększyć przestrzeń ładunkową, należy najpierw postawić skomplikowane zainstalowane siedziska. Dodatko-

wym utrudnieniem podczas wkładania walizek jest wysoki i bardzo szeroki próg.

Niedostatki funkcjonalności w C30

Konstruktorzy najmniejszego Volvo konsekwentnie dopracowywali rasowy kształt karoserii z pewną szkodą dla funkcjonalności auta. Pasażerowie siedzeń tylnych mają mało miejsca nad głowami i ogólne poczucie ciasnoty. W dodatku nadwozie Volvo jako jedyne w tym porównaniu jest cztermiejscowe. Pomimo szklanej klapy bagażnika widoczność do tyłu ograniczają duże zagłówki tylnej kanapy.

Bagażnik C30 ma pojemność zbliżoną bardziej do segmentu B niż do kompaktów (278 l). Można go co prawda powiększyć poprzez złożenie oparć siedzeń tylnych do przodu, ale powstała wtedy przestrzeń nie rzucza na kolana (1200 l). Także o ładowności wstyd wspominać (315 kg). Wkładanie ciężkich bagaży utrudnia mająca ponad 80 cm krawędź bagażnika.

Rekompensatą dla wymagających klientów jest wysoka jakość wykonania i chyba najpiękniej zaprojektowana kabina w historii kompaktów.

Skończmy jednak z narzekaniami na niedostatki funkcjonalności! To strata czasu. Przecież trzydrzwiowe kompakty kupują ludzie, którym bardziej zależy na pięknej karoserii i na przyjemności z bycia kierowcą niż na pojemności bagażnika. Mocne silniki testowanych samochodów nie powinny ich rozczarować.

Na pewno nie napęd Astry. Pomimo że czterocylindrowy Ecotec o pojemności 1,8 l ma najmniejszą pojemność i osiąga najniższą wartość momentu obrotowego, ma w sobie więcej sportowych genów niż 2-litrowe napędy Volvo i Citroëna. Krótsze przełożenie całkowite umożliwi GTC uzyskiwanie wyższych prędkości obrotowych oraz lepszą elastyczność. Także niebagatelny wpływ na dobre osiągi ma niska masa własna.

Sportowe nastawy układów jezdnych

Ponadto zawieszenie Astry jest sportowo sprężyste. Precyzyjna skrzynia biegów i bezpośredni układ kierowniczy wręcz prowokują do ► str. 21

Citroën C4 coupé



Wsiadanie do Citroëna jest niewygodne dla pasażerów miejsc tylnych. W kokpicie umieszczono aż pięć wyświetlaczy. Obok kratki nawiewu można włożyć fiolkę z płynem zapachowym



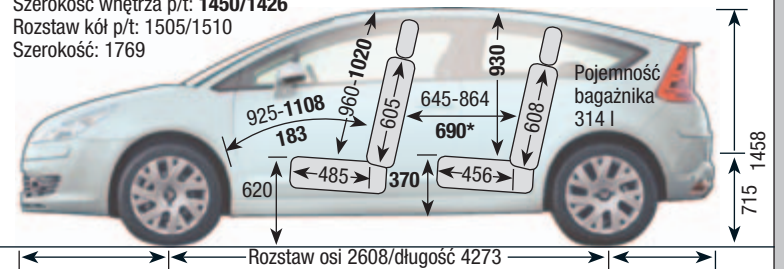
Reflektory ksenonowe z funkcją doświetlania zakrętów dostępne w opcji za dopłatą 3800 zł



Typowe dla coupé zaokrąglone, ostro zakończone szyby boczne. Wysoki próg załadunku



Citroën C4 coupé wymiary (mm)
Szerokość wnętrza p/t: 1450/1426
Rozstaw kół p/t: 1505/1510
Szerokość: 1769



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Opel Astra GTC



Wsiadanie na tylne miejsca i wysiadanie z nich utrudnia mała odległość pomiędzy pochylanymi oparciami siedzeń przednich a słupkami środkowymi. Zawodny przycisk rozruchu silnika



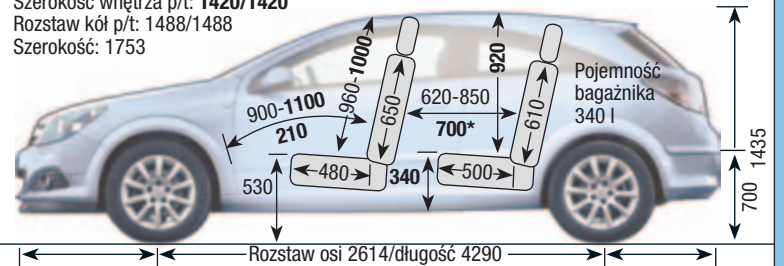
W Cosmo sportowe i obniżone zawieszenie za dopłatą 1000 zł. Czujniki cofania w opcji za 1600 zł



Za 5950 zł możemy zamówić panoramiczną szybę. Trzyczęściowe, składane tylne oparcie



Opel Astra GTC wymiary (mm)
Szerokość wnętrza p/t: 1420/1420
Rozstaw kół p/t: 1488/1488
Szerokość: 1753



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

► sportowego stylu jazdy. Do tego auto nie tylko dynamicznie jeździ, lecz także bardzo skutecznie hamuje. Co ciekawe, koszty utrzymania dającej największą radość z prowadzenia Astry są najniższe. Opel może pochwalić się najmniejszym zużyciem paliwa wśród prezentowanych samochodów.

Silnik Volvo jest mocny, pełen temperamentu, a jednocześnie bardzo cichy. Po połączeniu

z bardzo dobrą, 5-biegową skrzynią przekładniową powstał bardzo udany zespół napędowy. Na przejechanie 100 km C30 potrzebuje tylko minimalnie więcej paliwa niż Opel.

Szwedom nie udało się stworzyć zawieszenia, które byłoby wystarczająco komfortowe, a jednocześnie umożliwiłoby dynamiczne prowadzenie. Jest ono twarde, a jednak podczas gwałtownych zmian kierunku

ruchu okazuje się bardziej miękkie niż zawieszenie Astry.

Mało precyzyjny układ kierowniczy Citroëna

Układ jezdny Citroëna pracuje dobrze. Niestety, wysoki poziom odgłosów toczenia oraz wyraźnie słyszalny chrzęst drobnych kamyczków uderzających o wnęki kół sprawiają wrażenie jazdy autem dużo tańszym. Przyjemność z prowa-

żenia „francuza” ogranicza układ kierowniczy dający za mało wyczucia oraz reagujący zbyt wcześnie i bardzo gwałtownie układ stabilizacji toru jazdy ESP.

Co ciekawe, coupé Citroëna przyspiesza gorzej niż Volvo pomimo wyższego momentu obrotowego i niższej masy własnej. Tak czy owak Citroën i Volvo mają wysokie koszty zakupu i użytkowania, dużo wyż-

sze niż w przypadku najtańszej i oszczędniejszej Astry.

Po Volvo spodziewaliśmy się bogatego wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo. I nie zawiedliśmy się. Szwedzi wyposażyli C30 w kompletny pakiet urządzeń chroniących pasażerów w sytuacjach niebezpiecznych. Już w podstawowej wersji wyposażeniowej Kinetic za 92 800 zł znajdziemy 6 poduszek powietrznych, ESP, napinacze pasów bezpieczeństwa wraz z ogranicznikami ich napięcia. Seryjnie zainstalowano nawet aktywne zagłówki! Tym bardziej dziwi konieczność dopłaty za zaczepy Isofix czy możliwość dezaktywacji poduszki pasażera przedniego.

Drogie Volvo ma wysoką jakość wykonania

Nabywcom mającym wyjątkowo wysokie wymagania w kwestii bezpieczeństwa Volvo oferuje za dopłatą 3770 zł system ostrzegający o jadącym pojeździe niewidocznym w martwym polu lusterka BLIS, a nawet niedające odprysków przy stłuczeniu laminowane szyby boczne (1190 zł).

Jadący Citroënem VTR Pack (81 300 zł) mogą czuć się ►



Ty! C30 wygląda niezwykle oryginalnie. Do tego C30 jeździ lepiej niż Citroën i jest szlachetniejszy od Opla

Volvo C30



Przycisk sterujący elektrycznym systemem Easy Entry ułatwiającym zajmowanie miejsc tylnych umieszczono na oparciu siedzenia przedniego. Staćkę umieszczono na desce rozdzielczej



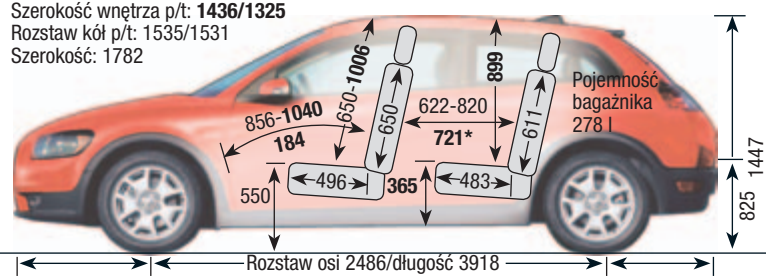
Typowy przód Volvo tym razem w aucie kompaktowym. Biksenny seryjnie w wersji Summum



Ogromne okno ułatwia manewry do tyłu, ale tylko przy złożonych oparciach siedzeń



Volvo C30 wymiary (mm)
Szerokość wnętrza p/t: 1436/1325
Rozstaw kół p/t: 1535/1531
Szerokość: 1782



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Trzy auta segmentu C

Wyniki testu porównawczego

Porównujemy osiągi, ceny, wyposażenie, przestrzeń, komfort



Rasowe coupé Citroëna ma mocno przeszklone nadwozie



Opla można wyposażyć w pakiet tuningu zewnętrznego OPC



Oryginalny wygląd, bogate wyposażenie i wysoka cena

► również bezpiecznie. Auto seryjnie wyposażone jest w komplet poduszek powietrznych, ESP, czujnik deszczu i automatycznie włączające się światła po zapadnięciu zmroku. Także tylny i przedni radar cofania oferowane są seryjnie w wersji VTR Pack. Tylko zagłówki przednie podczas uderzenia w tył auta pozostają sztywne.

Opel tani tylko na pierwszy rzut oka

Opel także jest bezpiecznym autem, a do tego w podstawowej wersji wyposażeniowej Essentia (od 66 700 zł) dużo tańszy od rywali. Niestety rzut oka na listę wyposażenia seryjnego od razu zdradza, skąd wzięła się tak niska cena.

W prezentowanej wersji Cosmo trzeba dopłacać za poduszki kurtynowe, ESP i klimatyzację automatyczną. Także za takie elementy jak czujniki deszczu, komputer pokładowy, tempomat musimy zapłacić dodatkowo. Po zsumowaniu kosztów wymienionych opcji (ponad 9 tys. zł) cena Astry przynajmniej na tle C4 nie wygląda już tak różowo.

Kto jednak przedkłada dynamiczną linię nadwozia nad funkcjonalność, może pogodzić się z pewnymi niedogodnościami. Może upiększyć pojazd, decydując się na wybór jednego z dwóch pakietów tuningowych firmowanych przez OPC (Opel Performance Center).

Oprac. Janusz Borkowski

PODSUMOWANIE

Testowane auta są samochodami kompaktowymi stylizowanymi na coupé. Dlatego walory użytkowe nie są ich mocną stroną. Dla miłośników pojazdów tego typu Volvo będzie spełnieniem marzeń. Jest co prawda bardzo drogie i z powodu 4-miejscowego nadwozia mało praktyczne, ale oferuje najwyższą jakość wykonania i bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa czynnego i biernego. Gdyby jednak wymarzone auto miało służyć całej rodzinie, nabywca powinien raczej wziąć pod uwagę znacznie praktyczniejszego i tańszego Opla. Ponadto to właśnie prowadzenie Astry sprawia największą radość. Ma elastyczny, oszczędny silnik i jednocześnie komfortowe zawieszenie. Citroën jest autem przeznaczonym dla indywidualistów. Nie tylko z powodu stylistyki nadwozia, ale głównie za sprawą oryginalnie zaprojektowanego wnętrza kabiny.

Testowane modele	C4 Coupé	Astra GTC	C30
Dane producenta			
Silnik – typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1997	1796	1999
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	103/140/6000	103/140/6300	107/145/6000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	200/4000	175/3800	185/4500
Prędkość maksymalna (km/h)	207	210	210
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przednie	przednie	przednie
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego (przód, tył)	205/50 R 17	205/55 R 16	205/55 R 16
Pojemność zbiornika paliwa (l)	60	52	55
Masa przyczepy z hamulcem (kg)	1550	1300	1350
Wyniki testu			
Przyspieszenie 0-50 km/h (s)	3,3	3,2	3,4
0-100 km/h (s)	9,9	10,0	9,5
Elastyczność 60-100 km/h na IV biegu (s)	8,8	8,7	9,1
80-120 km/h na V biegu (s)	14,1	12,6	13,9
Hamowanie ze 100 km/h; zimne/gorące (m)	38,5/37,1	36,4/37,8	38,2/38,9
Poziom hałasu (dB) przy 50/100/130 km/h	58/68/71	59/68/72	58/66/70
Średnie spalanie (l/100 km)/zasięg (km)	8,5/700	8,1/640	8,2/670
Masa rzeczywista/tadowość (kg)	1330/405	1295/465	1435/315
Średnica zawracania ¹⁾ (m)	11,0/11,2	11,3/11,2	11,1/11,0
Wyposażenie			
Wersja wyposażeniowa	VTR Pack	Cosmo	Momentum
Airbagi kierowcy/pasażera/boczne/kurtynowe	S/S/S/S	S/S/S/2000 zł	S/S/S/S
ESP/sportowe zawieszenie/skórzana tapicerka	S/N/8000 zł	3250/1000 zł/N	S/1500/5090 zł
Klimatyzacja man./aut./ksenony	N/S/3800 zł	S/1400 zł/3200 zł	N/S/5630 zł
Czujnik deszczu/aut. światła/podgrz. fotele	S/S/8000 zł ²⁾	500 zł/N/1450 zł ³⁾	S/S/1370 zł
Radio/komputer/tempomat	S/S/S	S/1000/1500 zł	S/S/S
Czujniki parkowania/nawigacja (kolor. monitor)	S/10 500 zł	1600/5550 zł	2150 zł/9700 zł
Przeglądy i gwarancje			
Przeglądy	co 30 tys. km	co 30 tys. km	co 20 tys. km
Gwarancja mech./perforacyjna (lata)	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat	2 lata/12 lat
Cena	81 300 zł	76 400 zł	101 600 zł

tw – tarczowe went., t – tarczowe, ¹⁾w lewo/w prawo; ²⁾pakiet: dodatkowo skórzane wykończenie siedzeń i deski rozdzielczej; ³⁾pakiet: dodatkowo spryskiwacze reflektorów, kanały ogrzewania tylnej części kabiny; S – standard; N – niedostępne

Miejsce w teście	1	2	3	Tak oceniamy	
Punktacja	Maks. punktów	C30	Astra	C4	Skąd te punkty?
Nadwozie					
Przestrorność z przodu	40	33	34	36	Zwycięską pozycję (162 pkt) w tej kategorii Oplowi zapewniły przestronne wnętrze i duży bagażnik. Choć C4 oferuje pasażerom najwięcej miejsca, to jednak ma nie-duży i mało funkcjonalny bagażnik. Zaletą C30 jest wysoka jakość wykonania.
Przestrorność z tyłu	30	25	26	27	
Pojemność i funkcjonalność bagażnika	20	11	15	11	
Ładowność	20	14	18	16	
Masa holowanej przyczepy	10	6	6	8	
Siedzenia i pozycja za kierownicą	30	27	25	23	
Widoczność/ergonomia	30	22	22	20	
Jakość wykończenia i materiały	20	20	16	16	
Suma punktów	200	158	162	157	
Napęd i zawieszenie					
Przyspieszenie	25	23	22	22	Atutami Opla (177 pkt) są osiągi, świetne hamulce oraz elastyczność. Skrzynia biegów C4 jest nieprecyzyjna, do tego Citroën, podobnie jak Opel, jest bardzo głośny przy wysokich prędkościach. Za Volvo przemawia cichy, miękko pracujący i mocny silnik.
Elastyczność	25	23	25	23	
Poziom hałasu	15	14	11	12	
Skrzynia biegów/przełączanie	15	14	13	11	
Zachowanie się podczas jazdy	30	27	28	25	
Komfort jazdy	30	25	26	25	
Układ kierowniczy/średnica zawracania	20	17	17	14	
Skuteczność hamulców	40	29	35	33	
Suma punktów	200	172	177	165	
Koszty					
Cena	50	7	13	12	Mimo najdroższego ubezpieczenia wygrało C4 (102 pkt). Ma dobrą ofertę cenową i wyposażeniową. Volvo oferuje krótkie okresy między przeglądami, ale najbardziej atrakcyjne ubezpieczenie. Opel jest najtańszy, ale ma najslabsze wyposażenie.
Zużycie paliwa	30	16	16	15	
Wyposażenie z zakresu komfortu	30	18	7	19	
Wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa	30	17	7	15	
Ubezpieczenia	20	13	10	7	
Gwarancja	20	18	18	18	
Przeglądy	20	12	16	16	
Suma punktów	200	101	87	102	
Wynik końcowy	600	431	426	424	

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