

Rodzinne mikro

Teoretycznie komunikacja zbiorowa powinna być tańsza niż indywidualne środki transportu. Jednak przeciwnik staje się coraz groźniejszy: do rodzinnego vana zmieści się nawet 7 osób!

▽ Renault G. Scenic

- ▷ Moc: **112 KM**
- ▷ 0-100: **12,9 s**
- ▷ V maks.: **185 km/h**
- ▷ Cena: **76 200 zł**

▽ VW Touran

- ▷ Moc: **102 KM**
- ▷ 0-100: **12,8 s**
- ▷ V maks.: **179 km/h**
- ▷ Cena: **75 390 zł**

▽ Opel Zafira

- ▷ Moc: **105 KM**
- ▷ 0-100: **13,8 s**
- ▷ V maks.: **176 km/h**
- ▷ Cena: **85 250 zł**

Lista producentów, którzy nie oferują rodzinnego minivana, szybko się kurczy. Co więcej, większość marek pozwala przewieźć takim autem aż 7 osób! Do pojedynku o trofeum mistrza 7-osobowego transportu stają: nowiutka Mazda 5, pachnący salonem prekursor przemyślanych systemów foteli Opel Zafira, a także VW Touran i przedłużone Renault Scenic. Każdy z testowanych vanów oferuje obszerną kabinę, wszechstronne wnętrze i napęd o mocy nieco ponad

100 KM. Jednak który spośród nich jest najlepszym środkiem transportu dla licznych rodzin? Na to pytanie spróbujemy odpowiedzieć w naszym teście.

Niedawno na rynku zadebiutowała Mazda 5. Od razu zebrała słowa krytyki za zachowanie układu jezdznego podczas gwałtownych manewrów. Teraz, po zmianie geometrii zawieszenia, tył w zakresie granicznym zachowuje się nadal zbyt niestabilnie. Podczas nagłego omięcia przeszkody układ stabilizacji toru jazdy ESP reaguje zbyt

słabo. W efekcie pomimo interwencji ESP Mazda potrafi stanąć w poprzek jezdni. Nawet jeśli podczas codziennej jazdy raczej tych wad nie doświadczymy, to w trudnej sytuacji

drogowej to zachęcające do dynamicznej jazdy auto może nas niemiłe zaskoczyć. Takie zachowanie raczej nie przystoi nowoczesnemu samochodowi, a szczególnie pojazdowi, który

ma służyć rodzinie do bezpiecznego przemieszczania się.

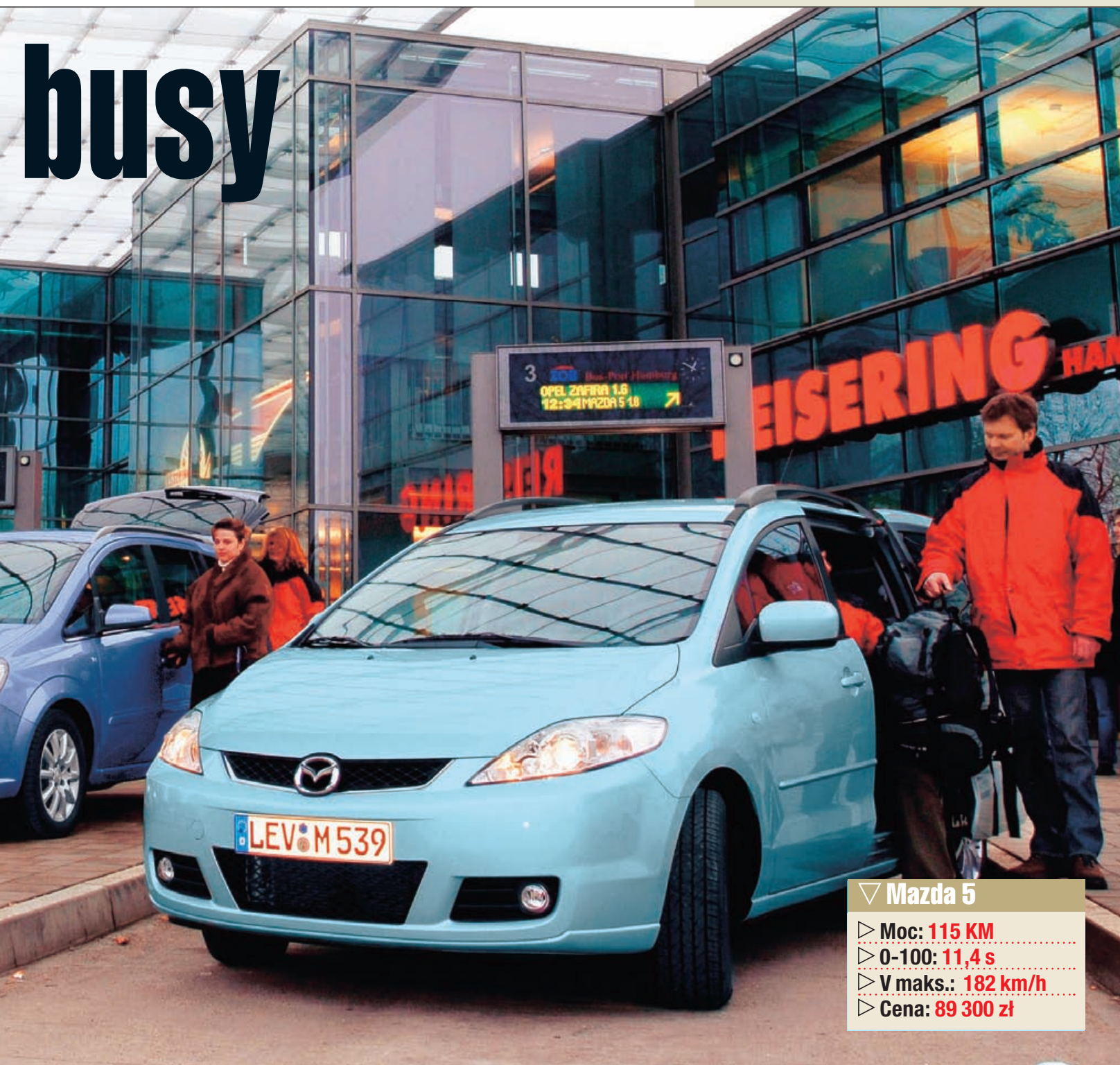
W vanie warto mieć ESP

Szkoda, ponieważ na co dzień Mazda jest bardzo prak-



Grand Scenic jest o 23 cm dłuższy od krótszego brata. Pudełkowaty VW obiecuje dużą przestrzeń

busy



▽ Mazda 5

▷ **Moc: 115 KM**

▷ **0-100: 11,4 s**

▷ **V maks.: 182 km/h**

▷ **Cena: 89 300 zł**

tyczna. Niezbyt mocno obciążona, pozostaje komfortowa nawet na kiepskich jezdnich, łącząc dającą wiele satysfakcji z jazdy precyzję prowadzenia ze zdolnością do pochłaniania

nierówności. Dobre wrażenie robi miejsce kierowcy Mazdy. Jest zarazem efektowne, nowoczesne i funkcjonalne, chociaż niektóre detale, jak na przykład klamki drzwi, nie są zbyt solid-

nie wykonane. Bardzo podobało nam się rozwiązanie dostępu do przedostatnich i ostatnich miejsc. Mazda jako jedyna ma przesuwane drzwi tylne, dzięki czemu łatwo nie tylko wsiadać

i wysiadać, lecz także instalować i demontować foteliki do przewozu maluchów. Samochód jest wprawdzie zarejestrowany jako 7-osobowy, jednak właściwiej byłoby określić „piątkę” jako auto 6+1. Wąskie i niewygodne miejsce środkowe w drugim rzędzie tak naprawdę nadaje się tylko na krótkie trasy. Normalnie jest schowane pod lewym siedziskiem i należy je traktować raczej jako miejsce awaryjne. Przy 6 pasażerach fotele tylne dają się niezależnie przesuwac.

Gdy „piątką” podróżują 2 osoby, można nią przewieźć 1615 l bagażu, a przy 5 podróżnych – 426. To o 219 l mniej niż w przypadku Zafiry. Siedzenia nie chowają się głęboko w podłodze, ale po prostu składają, tworząc płaską powierzchnię. W zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni Japończycy mogą się jeszcze trochę nauczyć od Niemców.

Jednak nie w dziedzinie napędu. Dzięki najwyższej mocy i pojemności skokowej podczas prób przypieszania, ela- ▶



Opel chciałby, aby Zafira II powtórzyła sukces poprzedniczki. Mazda ma przesuwane drzwi

4 kompaktowe vany

► styczności i prędkości maksymalnej Mazda pokazuje konkurentom tylną klapy. Motor swobodnie wchodzi na obroty, ma przy tym nienaturalnie brzmienie i posłusznie rozpędza auto już od dolnych rejestrów obrotomierza. Ktoś kiedyś słusznie stwierdził: „pojemności skokowej nie da się niczym zastąpić, chyba że większą pojemnością skokową”. Trafnie dobrano też przełożenia skrzyni biegów z wygodnie umieszczoną dźwignią. Niestety, dobre osiągi są okupione zapotrzebowaniem na paliwo przeciętnie o ponad litr wyższym niż w przypadku rywali. Prawda jest jednak taka, że motor „piątki” zachęca do bardziej dynamicznego stylu jazdy niż u konkurencji i stąd może wyznaczyć wyższe spalanie Mazdy.

Opel najmniej pali

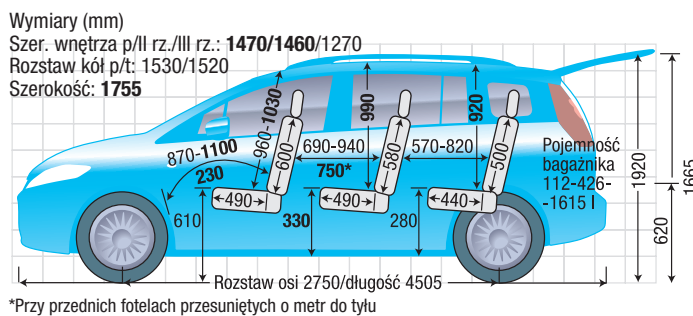
Generalnie, kto oszczędzi, kupując auto benzynowe, musi być bardzo zdyscyplinowany. Inaczej szybko pożałuje swojej decyzji. Wczesna zmiana przełożeń, unikanie wysokich obrotów, wykorzystywanie siły bezwładności auta i powolne przyspieszanie to jedyne sposoby na zminimalizowanie zużycia benzyny. Mazda surowo karze kierowców z „ciężką nogą”. Mistrz oszczędnego obchodzenia się z benzyną w naszym porównaniu to Zafira. Jej napęd w technice Twin Port (do 25 proc. spalin jest kierowanych z powrotem do komory spalania, przez co zużycie paliwa spada nawet o 7 proc.) potrzebował przeciętnie 8,3 l benzyny na 100 km. To najlepszy wynik w naszym teście. Silnik Opla to dobry wybór dla oszczędnych, ale i cierpliwych, ponieważ nawet nieobciążona Zafira okazała się, delikatnie mówiąc, ospała. Po obciążeniu dopuszczalnym ładunkiem będzie równie żwawa co wędrujące wydmy.

Pomimo to okazuje się dobrym środkiem transportu dzieci do przedszkola lub do szkoły. Kto jednak zamierza używać vana Opla do wakacyjnych eskapad z rodziną, powinien koniecznie zamówić auto z mocniejszym silnikiem. W nowej generacji Zafiry, podobnie jak w poprzedniej, bardzo dobre wrażenie robi łatwość, z jaką można złożyć i rozłożyć siedzenia dla pasażerów numer 6 i 7. W końcu to właśnie Opel

▽ Mazda 5



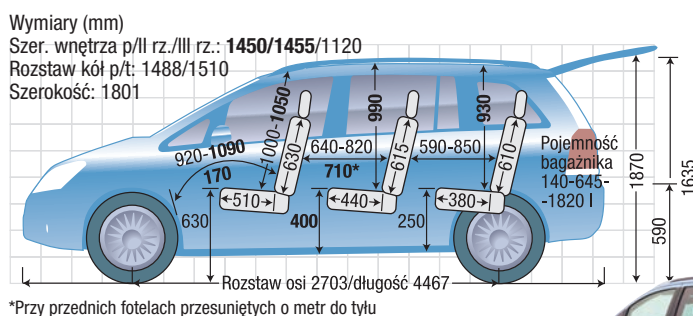
Wstawki ze srebrzystego plastiku oraz duże pokręta to charakterystyczne elementy wzornictwa kabiny Mazdy. Niestety wewnętrzne, plastikowe klamki wyglądają bardzo tanio. Pochwała należy się Mazdzie za duże lusterka zewnętrzne. Krawędź bagażnika leży wyżej niż u konkurentów (62 cm). Bagażnik Mazdy z miejscami dla 5 pasażerów ma pojemność 426 l



▽ Opel Zafira



Aby rozłożyć siedzenia z ostatniego rzędu, trzeba przesunąć miejsca środkowe do przodu, a z 5 osobami na pokładzie Oplem można przewieźć aż 645 l bagażu. Pod szeroką dźwignią hamulca postojowego wygospodarowano praktyczny schowek. Zarówno drążek zmiany biegów, jak i dźwignia hamulca są bardzo wygodne, natomiast cyfry na prędkościomierzu mogłyby być większe





▽ Renault Grand Scenic



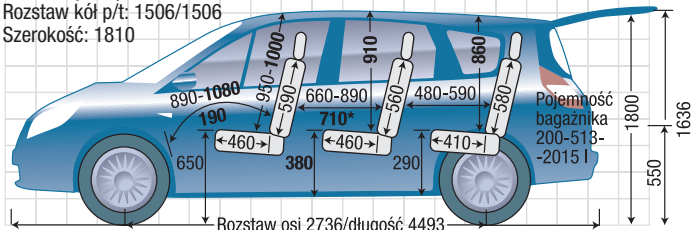
Dzięki nisko poprowadzonej linii okien w kabinie jest dużo światła. Lusterka zewnętrzne są za małe. Centralnie umieszczony wyświetlacz zastępuje tradycyjne zegary. Przy 5 pasażerach z tyłu zmieści się 513 l bagażu, a po złożeniu 5 foteli kierowca może przetransportować Scénikiem aż 2015 l ładunku. Kto chce rozłożyć także ostatnie 2 siedzenia, musi usunąć dywanik

Wymiary (mm)

Szer. wnętrza p/II rz./III rz.: 1460/1480/1280

Rozstaw kół p/t: 1506/1506

Szerokość: 1810



*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



spopularyzował rewolucyjny w swoim czasie system chowania dodatkowych foteli pod podłogą bagażnika tak, aby nie zmniejszać jego pojemności. Kto podróżuje w piątkę, ma do dyspozycji przestrzeń na bagaż o pojemności 645 l (to kolejny rekord Opla w tym teście). Duże drzwi otwierają się bardzo szeroko. Dzięki nim dostęp do tylnych miejsc jest podobnie łatwy jak w Maździe, choć oczywiście swoboda wsiadania do Opla zaparkowanego ciasno obok innego samochodu nie będzie tak dobra, jak w japońskim samochodzie.

Kabina Zafiry jest bardzo ergonomiczna, jasna i przyjemna, a jakość jej wykończenia wysoka. Mocno wyprofilowane fotele dobrze trzymają na zakrętach. Dopracowania wymagają jedynie drobiazgi, jak na przykład trudno dostępne pokrętko do regulacji kąta pochylecia oparcia tylnego i zbyt małe schowki w drzwiach.

Zawieszenie dzisiejszych vanów jest dość sztywne

Resorowanie Opla zestrojono sprężysto, ale na szczęście nie jest ono sportowo twarde i w miarę skutecznie pochłania przynajmniej te drobniejsze nierówności jezdni. Naszym zdaniem mogłoby być bardziej miękkie, jak na przykład w Maździe. Układ kierowniczy jest tak bezpośredni, że podczas pokonywania zakrętów i przemierzania długich prostych odcinków drogi konieczne są częste korekty kursu. Z jednej strony daje to wiele frajdy z jazdy po górskich serpentynach, z drugiej jednak może okazać się męczące podczas długiej podróży, bo trzeba zwracać uwagę na każdy, minimalny nawet ruch kołem kierownicy – natychmiast przekłada się on na zmianę kierunku jazdy.

Za to skrzynia biegów pracuje doskonale. Lewarek bardzo precyzyjnie trafia w poszczególne położenia. Umieszczono go w zasięgu ręki, w pobliżu koła kierownicy. Szczególna pochwała należy się Oplowi za tak zwane „adaptatywne” światła stopu. Podczas gwałtownego hamowania w zakresie, w którym interweniuje ABS, światła migają, ostrzegając jadących z tyłu o niebezpieczeństwie. Podobne rozwiązanie znajdujemy także w Scéni- ▶

▽ VW Touran



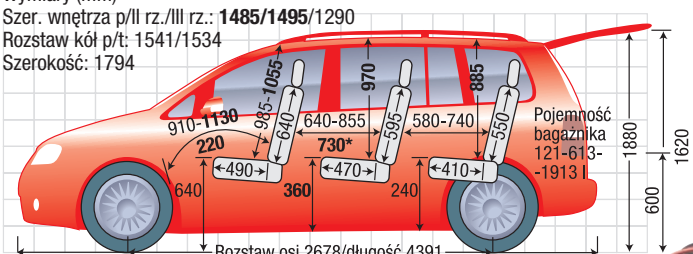
Siedzenia drugiego rzędu składają się do przodu, można je także po prostu wymontować. Jako auto 5-osobowe VW może przewieźć 613 l bagażu. Kokpit bardzo funkcjonalny, ale niezbyt ciekawy stylistycznie – kierowca siedzi jak w warownym zamku. Wysoko poprowadzona linia przedniej szyby, a drążek skrzyni umieszczono zbyt nisko. Kabina okazuje się wewnątrz wyjątkowo szeroka

Wymiary (mm)

Szer. wnętrza p/II rz./III rz.: 1485/1495/1290

Rozstaw kół p/t: 1541/1534

Szerokość: 1794



*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu



4 kompaktowe vany



Każdy z konkurentów ma dużą klapę bagażnika i miejsca dla 5 wyrosniętych plus 2 mniejszych pasażerów. Diabeł tkwi w szczegółach

► cu. Prosimy jednak ostro hamować tylko w razie wyższej konieczności albo gdy naprawdę nikogo nie widać w lusterkach wstecznych. Kto z pełną siłą naciśnie środkowy pedał, od razu aktywuje ABS i jednocześnie światła ostrzegawcze.

Dobre wrażenie od strony stabilności sprawia układ jezdny Renault. Niedoskonałości w charakterystyce prowadze-

nia rekompensuje system ESP, który reaguje z odpowiednią siłą, zawsze utrzymując vana na kursie. Uszczerbki w asfalcie lub nierówności poprzeczne są pochłaniane słabo i wprowadzają wiele niepokoju w kabinie, chociaż resorowanie wcale nie jest sztywne i na te np. Tourana wydaje się wręcz miękkie. 112-konny napęd zapew-

nia przyspieszeń oraz zaledwie przeciętną elastyczność. Wyprowadzenie francuskim vanem trwa zdecydowanie zbyt długo, w czym mają swój udział długie przełożenia skrzyni biegów. Także redukcja nie należy do przyjemności, drążek z oporami trafia w kolejne pozycje.

Prowadzenie Reanult nie sprawia specjalnej frajdy. Kierujący czasem może odnieść

wrażenie, jakby nie istniało połączenie pomiędzy kierownicą a kołami przednimi. Jednak trzeba przyznać, że mocne wspomaganie bardzo ułatwia manewry na parkingu. Miejsca parkingowe nie powinny być zbyt wąskie, ponieważ Grand Scénikiem (4,49 m) nie manewruje się równie łatwo jak o 23 cm krótszym, „normalnym” vanem Renault. Dzięki dłuższej tylnej części karoserii bagażnik „francuza” mieści 513 l bagażu przy 5 miejscach siedzących, 200 przy 7, a przy 2 nawet 2015 l. To najlepsza wartość w tym porównaniu. Być może niedługo dłuższy Scénic będzie oferowany także jako auto wyłącznie 5-osobowe, ponieważ według badań producenta wielu klientów korzysta z dwóch ostatnich miejsc.

Duży, większy, Touran

Volkswagen zaskakuje niezłym wyposażeniem seryjnym. Ma na pokładzie nawet radio. Kto by się spodziewał! Z 5 osobami VW może zabrać 613 l ładunku. Podobnie jak w Renault drugi rząd siedzeń można wymontować. W kabinie Volkswagena próżno szukać nie tylko stylizowanych fajerwerków, lecz także choć szczypty ekstrawagancji. Wszystko jest proste i spokojne, ale za to funkcjonalne. Ktoś, kto nie przepada za „komputerowymi zegarami” Renault, odetchnie z ulgą. Chyba że nie spodoba mu się bardzo jaskrawe podświetlenie wskaźników, które nie wszystkim przypadnie do gustu. Szczególnie amatorzy jazdy

nocnej mogą trochę narzekać. Trudno się też zachwycać twarzymi plastikami i linią karoserii, która jest zdecydowanie najmniej wyróżniająca się spośród testowanej czwórki. Ponadto zajęcie wygodnej pozycji za kierownicą u większości kierowców wymaga podniesienia fotela wysoko do góry, inaczej kierujący może się poczuć „przytłoczony” wysoko usytuowanym kokpitem.

Volkswagen oszczędził na silniku. W najtańszej wersji jego napęd ma tylko jeden wałek rozrządu i 8 zaworów. Jednak pomimo prostoty konstrukcji najniższy w teście, 102-konny silnik zapewnia mu drugie po Maździe osiągi przy umiarkowanym zużyciu paliwa. Dzięki najniższej masie Tourana (pusty waży 1490 kg) zwawo reaguje na gaz, a precyzyjnie na ruchy kierownicą. Określenie „żawo” trzeba jednak traktować z dystansem – nie jest to specjalnie dynamiczne auto, ale jak na podstawowy silnik 1,6-litrowy napęd radzi sobie nieźle. Inżynierowie z Wolfsburga powinni popracować nad zestawieniem zawieszenia Tourana. Jest ono zbyt sztywne, przez co van Volkswagena okazuje się odczuwalnie mniej komfortowy od rywali. Nastawy amortyzatorów są tak twarde, że podczas przejeżdżania przez garby na jezdni ma się wrażenie „dobijania” zawieszenia, czemu towarzyszą nieprzyjemne odgłosy i naprawdę solidne wstrząsy. Pomimo niewygórowanego komfortu resorowania to właśnie VW Touran może

Dane producenta	Mazda	Opel	Renault	VW
Silnik – typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/8
Pojemność skokowa (cm ³)	1798	1598	1598	1595
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	80/115/5300	77/105/6000	82/112/6000	75/102/5600
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	165/4000	150/3900	152/4200	148/3800
Prędkość maksymalna (km/h)	182	176	185	179
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przednie	przednie	przednie	przednie
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	205/55 R 16	205/55 R 16	205/60 R 16	205/55 R 16
Zużycie paliwa (l/100 km) ¹⁾	10,7/6,3/7,9	9,4/6,1/7,3	9,6/6,2/7,4	10,9/6,4/8,0
Rodzaj paliwa	95 okt.	95 okt.	95 okt.	95 okt.
Pojemność zbiornika paliwa (l)	60	58	60	60
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1300	1000	1300	1200
Poziom hałasu na zewnątrz (dB)	73	73	71	73
Przeglądy	co 20 tys. km	co 30 tys. km	co 20 tys. km	co 15 tys. km
Gwarancja mechaniczna	3 lata /*	2 lata /b.o.	2 lata /b.o.	2 lata /b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat
Wersja wyposażeniowa	Comfort	Cosmo	Confort Authent.	Conceptline
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne/kurtyny	S/S	S/2000 zł	S/S	S/S
ABS/ESP	S/S	S/2500 zł	S/2900 zł	S/S
Reflektory przeciwmgielne	N ³⁾	850 zł	S	800 zł
Klimatyzacja man./aut.	5200 zł/N ³⁾	N/S	S/1500 zł ⁴⁾	6070/7110 zł
El. sterowane szyby p/t/lusterka	S/N ^{3)/S}	S/1400 zł/S	S/S/S	S/S/S
Podgrz. fotele/nawigacja	N ^{3)/11 400 zł⁵⁾}	900/5400 zł ⁵⁾	1200/3500 zł	1900/11 000 zł ⁵⁾
Radio/komputer	S (CD: 1200 zł)/S	S(CD+mp3)/S	2000 zł/S	S/S
Centralny zamek/alufelgi	S/3200 zł	S/S	S/2000 zł	S/2000 zł
Dodatkowe fotele w bagażniku	3650 zł ²⁾	S	S	2970 zł
Czujniki parkowania/deszczu	ok. 1400 zł/N ³⁾	1600/350 zł	1900 zł/S	1990 zł/N
Cena	89 300 zł	85 250 zł	76 200 zł	75 390 zł

tw – tarczowe wentylowane, t – tarczowe; ¹⁾fabryczne; miasto/poza miastem/średnie; ²⁾w pakiecie, dodatkowo: kurtyny dla siedzeń 6. i 7.; ³⁾dostępne w bogatszych wersjach wyposażeniowych; ⁴⁾w pakiecie z odtwarzaczem CD; ⁵⁾fabryczna nawigacja z kolorowym wyświetlaczem; b.o. – bez ograniczeń; S – standard; N – niedostępne; *lub 100 tys. km

Sprawdziliśmy: osiągi, drogi hamowania, hałas silnika, spalanie

Wyniki testu uzyskaliśmy w kilkakrotnie powtarzanych próbach



zrobić najlepsze wrażenie na rodzinie poszukującej walorów czysto praktycznych. Jego kabina dzięki kanciastej na tle konkurentów karoserii jest bardzo przestronna i szeroka z przodu i z tyłu, a zakres regulacji fotela i kolumny kierownicy usatysfakcjonuje nawet bardzo wyrośniętych kierowców.

Drogi, droższy... Mazda

Oczekiwanie na rozpoczęcie działalności oficjalnego importera Mazdy w Polsce przedłużyła się w nieskończoność i ułatwia zadanie konkurencji, która wcale nie musi dopinać budżetu na przyszłowiowy ostatni guzik – „piątka” i tak będzie droższa. Poczieszeniem może być bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa, ale z drugiej strony auto mimo najwyższej ceny nie ma nawet klimatyzacji, a seryjne radio to dosłownie „radio” - odtwarzacz CD trzeba dokupić. Podobnie skonfigurowano specyfikację Tourana, w którym postawiono na bezpieczeństwo kosztem dodatków podnoszących komfort. Tych ostatnich najwięcej znajdziemy w Oplu i Renault. Zafira i Grand Scénic mają w standardzie dodatkowe trzeci rząd siedzeń, który w Oplu sprytnie chowa się pod podłogą bagażnika.

Na koniec wypada pogratulować producentom dbałości o bezpieczeństwo: wszystkie 4 testowane auta, co nie zdarza się często, mogą się pochwalić 5-gwiazdkowym wynikiem testu zderzeniowego przyznawanym przez Euro-NCAP.

Oprac. M. Krasnodębski

Wyniki testu	Mazda	Opel	Renault	VW
Przyspieszenie (s)				
0-50 km/h	3,9	4,7	4,1	4,0
0-100 km/h	11,4	13,8	12,9	12,8
0-130 km/h	19,9	23,6	22,6	22,4
Elastyczność (s)				
60-100 km/h na 4. biegu	9,9	11,2	13,2	10,9
80-120 km/h na najwyższym biegu	16,2	18,4	19,3	18,0
Droga hamowania 100-0 km/h (m)				
Przy hamulcach zimnych	37,6	38,3	38,5	38,9
Przy hamulcach rozgrzanych	37,6	37,4	38,1	38,4
Poziom hałasu we wnętrzu (dB)				
Przy prędkości 50 km/h	60	58	60	57
Przy prędkości 100 km/h	68	66	68	67
Przy prędkości 130 km/h	71	70	71	70
Zużycie paliwa w teście (l/100 km)				
Średnie	9,7	8,3	8,5	8,7
Zasięg (km)	620	700	710	690
Masy pojazdów (kg)				
Masa rzeczywista	1530	1530	1525	1490
Ładowność	560	560	595	600
Podział masy przód/tył (proc.)	55/45	56/44	56/44	57/43
Średnica zawracania (m)*	11,2/11,2	12,0/11,9	11,3/11,3	11,0/11,0

*w lewo/w prawo

Sami sprawdzamy parametry samochodów! Dane podawane przez producentów nie zawsze pokrywają się z rzeczywistością i jedynym sposobem na ich sprawdzenie są pomiary drogowe wykonane przez nas przy użyciu profesjonalnego sprzętu. Testowane samochody mierzymy, ważymy, a za pomocą sonometru sprawdzamy również **poziom hałas** we wnętrzu przy szybkościach, którymi najczęściej poruszają się kierowcy w Polsce (50, 100, 130 km/h). Określamy **ciężar samochodu**, który pozwala obliczyć rzeczywistą ładowność, a także jego



podział pomiędzy przednią a tylną oś. Wyposażenie dodatkowe to kilogramy mogące pogorszyć osiągi. Podczas testów sprawdzamy również **elastyczność oraz przyspieszenie**. **Mierzymy także drogę hamowania**. Kilkakrotnie powtarzamy próby z przejazdami w obu kierunkach (aby wyeliminować wpływ wiatru i pochylecia drogi). Badamy również **zużycie paliwa**. Pomiary najwyższego i najniższego spalania, a także test w warunkach miejskich pozwalają określić, ile auto spali podczas codziennej jazdy.

Miejsce w teście	1	1	2	3	Tak oceniamy	
Punktacja	Opel	VW	Mazda	Renault	Skąd te punkty?	
Dane testowe						
Przestronność z przodu	9	10	9	8	Nieczo kanciasty na tle swoich rywali Touran ma jedno z najprzestronniejszych wnętrz wśród minivanów. Gorzej jest z pasażerami dodatkowych foteli. VW ma najsłabsze w porównaniu hamulce. Mazda oferuje najwięcej miejsca na nogi dla pasażerów drugiego rzędu i najwygodniejsze fotele w bagażniku, jej silnik zapewnia też zdecydowanie najlepsze osiągi. Opel jest przestronny i ma wielki bagażnik, za to jego motor okazuje się wyjątkowo ospały. Renault oferuje najmniej miejsca, szczególnie w dodatkowym, trzecim rzędzie.	
Przestronność w 2. rzędzie siedzeń	8	10	10	7		
Ilość miejsca w 3. rzędzie siedzeń	4	3	4	2		
Poj. bagażnika	9	9	5	8		
Ładowność	8	9	8	9		
Przyspieszenie	8	10	12	10		
Elastyczność	5	6	8	4		
Prędkość maksymalna	4	4	4	4		
Droga hamowania	18	15	19	17		
Poziom hałasu	5	5	4	4		
Średnica zawracania	4	5	5	5		
Suma punktów	82	86	88	78		
Wrażenia z testu						
Skrzynia biegów/przelazanie	8	9	8	6		Opel wygrał dzięki świetnym właściwościom jezdnym, dobrym siedzeniem i bezpośredniemu układowi kierowniczymu. Volkswagen okazał się równie dobry, jednak jego zawieszenie zapewnia znacznie niższy komfort resorowania. Następna w kolejności Mazda potrafi nieprzyjemnie zaskoczyć kierowcę zarzuceniem tyłu, za to oferuje najwyższy komfort jazdy. Renault zamyka stawkę.
Zachowanie się podczas jazdy	18	18	14	16		
Układ kierowniczy	14	14	14	12		
Komfort jazdy	10	8	14	14		
Siedzenia	9	8	8	7		
Ergonomia miejsca kierowcy	9	9	9	7		
Widoczność	9	9	9	8		
Jakość wykończenia	8	7	8	8		
Suma punktów	85	82	84	76		
Koszty						
Cena	17	20	15	20	Relacja ceny do wyposażenia jest najkorzystniejsza w Renault. Niewiele gorzej wyposażono Volkswagena, który wraz z Mazdą ma na pokładzie system ESP. Opel i Renault mają w standardzie dodatkowe siedzenia trzeciego rzędu, za które Mazda i Volkswagen żądają słonej dopłaty. Japońskie auto tradycyjnie kusi 3-letnią gwarancją, Opel przyciąga dłuższymi okresami międzyprzebiegówymi.	
Spalanie/zasięg	13	11	7	12		
Ubezpieczenia	7	7	5	8		
Gwarancja	8	8	9	8		
Wyp. zwiększające komfort	8	5	4	7		
Wyp. zwiększające bezpiecz.	4	9	9	7		
Przeeglądy	8	4	6	6		
Suma punktów	65	64	55	68		
Wynik końcowy	300	232	227	220		

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