

Królowie miasta

7 przednionapędowych crossoverów z benzynowymi silnikami o mocach 117-140 KM

Samochody w porównaniu:

- 1 Opel Mokka 1.4 Turbo
- 2 Peugeot 2008 1.6 VTi
- 3 Renault Captur TCe 120 EDC
- 4 Mini Countryman Cooper
- 5 Nissan Juke 1.6
- 6 Fiat 500L Trekking 1.4 T-Jet 16V 120
- 7 Kia Soul 1.6 GDI



Wyróżniają się powiększonym prześwitem, jednak ich naturalny teren to ulice miast. Niewielkie crossovery szturmują rynek, przekonując klientów swoją wszechstronnością. W porównaniu – siedmiu „królów miasta”.

Crossovery to swoiste krzyżówki łączące ze sobą cechy modeli z różnych klas. W świadomości klientów są czymś więcej od typowego auta osobowego i czymś mniej niż SUV-y. Ale crossoverem może być także van. Wśród aut z naszego porównania największy oryginał to Fiat 500L. W specjalnej wersji Trekking wyróż-

nia się zawieszeniem podniesionym o 1,5 cm i elektroniczną szperą przy przedniej osi, poprawiającą jego trakcję. Jednak w teren nie warto się nim zapuszczać.

Podwyższony prześwit jest sposobem na miejskie krawężniki i dziurawe ulice. Z kolei nadwozie wyciągnięte ku górze pozwala na wygospodarowanie

obszerniejszego wnętrza niż w zwyczajnych autach o podobnych wymiarach. Często też crossovery mają dużo powiedzenia w temacie funkcjonalności.

Zróżnicowany poziom

Pod tym względem najlepsze jest Mini. Ma największy zakres

wzdłużnej regulacji foteli, wielkie wnęki na napoje na tunelu środkowym oraz kanapę dzieloną (w proporcji 60:40), przesuwaną na odcinku 13 cm i z regulowanym kątem pochylenia oparcia. Do dyspozycji jest aż 11 stopni (osobno dla trzech części) obsługiwanych za pomocą pasków z boku siedzeń. Co zaskakujące, Mini oferuje drugą przestrzeń na kolana w teście.

Niestety, ma wąskie wnętrze, a pod stopami pasażerów przebiega wzmocnienie podłogi.

Także Fiat wyróżnia się przesuwaną (o 12 cm), dzieloną kanapą (60:40) oraz regulowanym oparciem. Ma ono tylko dwa ustawienia – normalne lub półleżące – na dodatek obsługiwane za pomocą dźwigni na górnej krawędzi kanapy, czy-

li niezbyt wygodnie. Włoskie auto ma płaską podłogę drugiego rzędu i największą przestrzeń na nogi pasażerów, choć nad głowami wyższym osobom nieco brakuje miejsca. Jak na crossovera z genami minivana przystało, 500L wyposażono w wygodne składane stoliki.

W Renault kanapa przesuwa się na odcinku 16 cm, jednak

oparcie nie ma regulacji. Mało funkcjonalne okazują się kieszenie w postaci pasków rozwieszonych w oparciach foteli. Wyglądają ładnie i ciekawie, ale umieszczone w nich rzeczy po prostu wypadają. Miejsca na nogi nie brakuje (4. wynik w teście) i jest mnóstwo na stopy. Wyraźnie opadający dach ogranicza za to przestrzeń nad

FIAT Fiat 500L Trekking 1.4 T-Jet 16V 120



Niezbyt czytelne zegary, za to porządna jakość wykonania. Dziwne „kwadratowa” kierownica i wielki drążek zmiany biegów.



Atrybut Trekkinga, czyli elektroniczna szpera, którą włącza się tym przyciskiem.



Za krótkie siedziska foteli. Z tyłu: płaska podłoga i przesuwana kanapa z regulowanym kątem oparcia.



Bagażnik: 412-1480 l. Największy w teście.

cena: 78 700 zł

głową. Ciekawostka – odpinana tapicerka siedzeń.

Jeszcze mniej miejsca oferuje Nissan. Bardzo wąskie wnętrza, tylko wystarczająca liczba centymetrów na kolana i niewystarczająca nad głowami ewidentnie świadczą o tym, że tutaj liczy się styl. Na dodatek tylne drzwi są nieduże, przez co wsiadanie na kanapę to czysta ekwilibrystyka.

Soul, którego nadwozie ma bardzo zbliżone wymiary do Juke'a, ale i pudelkowate proporcje, oferuje pasażerom największą kabinę. Na nogi w drugim rzędzie jest tyle miejsca, co w Mini, najwięcej na szerokość i mnóstwo nad głowami. Niestety, kanapa nie jest regulowana. Plus za płaską podłogę.

Także Peugeot i Opel nie dają możliwości ustawiania kanapy i mają zbliżone wymiary tylnych części kabiny. Oznacza to przestrzeń na nogi niewiele większą niż w Juke'u oraz niezbyt imponującą szerokość, choć z wskazaniem na „2008” (134 cm to o 2 cm więcej niż w Mokce). Tym, czego francuskie auto może zazdrościć niemieckiemu jest większa ilość miejsca nad głowami pasażerów.

Dużo miejsca na drobiazgi

Wśród porównywanych aut najwięcej miejsca na drobne przedmioty wygospodarowali projektanci Mokki. Są tu trzy zamykane schowki, dwa miejsca na kubki oraz po trzy wnęki w drzwiach. Do wykończenia kokpitu użyto twardych materiałów, jednak nie sprawiają one wrażenia tanich. Drażnią przeładowana przyciskami konsola środkowa oraz obsługa komputera pokładowego pokręteł w dźwignie, wymagająca odrywania ręki od kierownicy.

W Fiacie, Mini (komputer za dopłatą 661 zł!), Renault i Peugeotie zarządzanie komputerem jest nieco wygodniejsze. We wszystkich tych autach wystarcza do tego po prostu przycisk na szczycie którejś z dźwigni. Dzięki temu nie ma potrzeby puszczania kierownicy.

W Nissanie do wyboru są: przycisk między zegarami lub na kierownicy. Niestety, jakość wykończenia Juke'a (twarde, tanie plastiki) odbiega od poziomu reszty testowanych modeli. Obsługa jest jednak łatwa, na konsoli środkowej znalazły się trzy gumowane wnęki (dwie na kubki), a drążek zmiany biegów sam wpada w rękę. W odróżnie-

niu od konkurentów kierownica ustawiana jest wyłącznie w jednej płaszczyźnie.

Z kolei w „2008” ma ona „jajowaty” kształt, a zegary znajdują się nad deską rozdzielczą. Takie rozwiązanie wymusza niskie umieszczenie kierownicy, co nie każdemu przypadnie do gustu. O wiele bardziej spodobać się miękkie tworzywa, dobre wykończenie i cała masa ładnych detali. Kieszonki w drzwiach są ogromne, ale wnęki na kubki – małe i nieopracowane. Plus za dwa złącza USB,

niestety nieukryte przed oczami ciekawskich.

Pojedyncze złącze na widoku ma prawie każde z testowanych aut z wyjątkiem Mini, w którym znalazły się dwa USB, z tym że jedno umieszczono w schowku przed pasażerem, pozwalając na pozostawienie tam np. iPod'a. Kabina Countrymana po liftingu nadal jednak razi morzem twardych plastików, co dziwi w aucie za tak wysoką cenę. Dobrze, że przyciski okien powędrowały na drzwi. Wielki prędkościomierz górujący nad konsolą środkową jest słabo czytelny.

Blaski i cienie

Ten sam zarzut dotyczy 500L. Niewielkie zegary z przezroczystymi wskaźnikami, zakończonymi na czerwono – niczym spławik – pozostawiają sporo do życzenia. Nieco irytuje również śliskie i ciężko pracujące pokrętko głośności na kierownicy. Poza tym włoskie auto wyróżnia się niezłymi materiałami, ciekawą stylizacją i nieskomplikowaną obsługą.

Deska rozdzielcza Captura jest przezroczysta, solidna i zaprojektowana w minimalistycznym stylu. Plastikowe wstawki kierownicy wylądowały pechowo akurat w miejscu, gdzie chwyta się ją najczęściej. Szufłada, zamiast zamykanego schowka, niestety nie wysuwa się do końca, jeśli ktoś siedzi na fotelu pasażera.

Najlepiej wykonane wnętrza ma Kia, co jeszcze kilka lat temu byłoby nie do pomyślenia. Plastyki, nawet te twarde, są dobrej jakości, a obsługa

KIA KIA Soul 1.6 GDI XL



największe WNĘTRZE

Najlepsze jakościowo wnętrza w teście. Czytelne zegary, łatwa obsługa i sportowa kierownica, która świetnie leży w dłoniach.



3 tryby pracy układu kierowniczego Kii. Obok tych dwóch jest jeszcze „Normal”.



Dużo miejsca z przodu i sprężyste, wygodne fotele. Z tyłu: płaska podłoga i bardzo obszerna kabina.



Bagażnik ma 354 l i wyjmowaną lampkę.

cena: 74 900 zł

MINI Mini Countryman Cooper



Poprawa po liftingu – z konsoli zniknęły przyciski otwierania okien. Wielki obrotomierz jest nieczytelny. Twarde plastiki.



Kluczyk – jedyny w swoim rodzaju. Nie ma stacyjki, jest przycisk start/stop.



Fotele dobrze trzymają na boki. Najwięcej miejsca z przodu. Kanapa – ustawiana na wiele sposobów.



350-litrowy bagażnik. Podwójna podłoga.

cena: 92 900 zł

NISSAN Nissan Juke 1.6 N-Tec



najmniejsze WNĘTRZE

Kierownica ustawiana tylko w zakresie góra-dół. Dość słaba jakość plastików, za to dużo wnęk i wygodnie umieszczony lewarek.



Dodatkowy ekran wyświetla dane z silnika lub aktualne ustawienia klimatyzacji.



Miękkie fotele o stosunkowo małym zakresie regulacji. Wnętrze z tyłu jest bardzo wąskie i niskie.



Marne 251 l i wysoki próg załadunkowy.

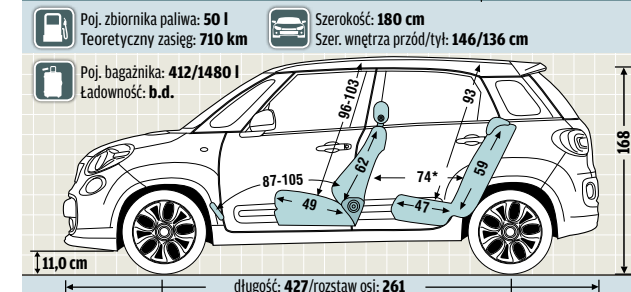
cena: 73 500 zł

Jakie są prześwity testowanych aut i które z nich ma największą kabinę?

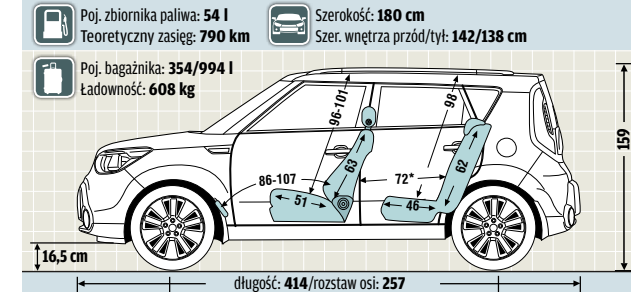


Crossovery to samochody z natury wyróżniające się powiększonym prześwitem. To właśnie ta wartość najmocniej odróżnia je od zwyczajnych modeli osobowych. Jakże są prześwity testowanych aut? Postanowiliśmy to zmierzyć, sprawdzając odległość ich najniższego elementu (płyta pod silnikiem) od podłoża. Różnice okazały się ogromne. Najlepszego Nissana Juke'a (21,5 cm) od najgorszego Fiata 500L (11,0 cm) dzieli 10,5-centymetrowa przepaść.

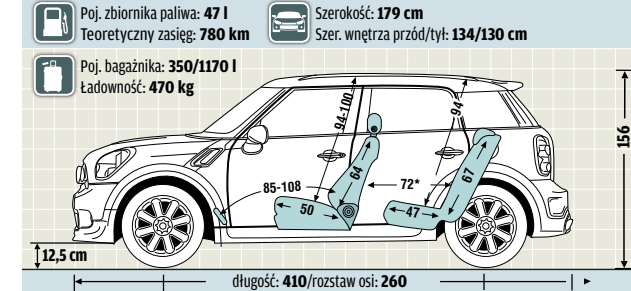
FIAT 500L TREKKING 1.4 T-JET 16V



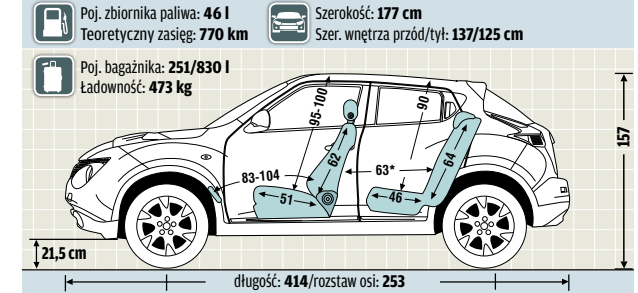
KIA SOUL 1.6 GDI



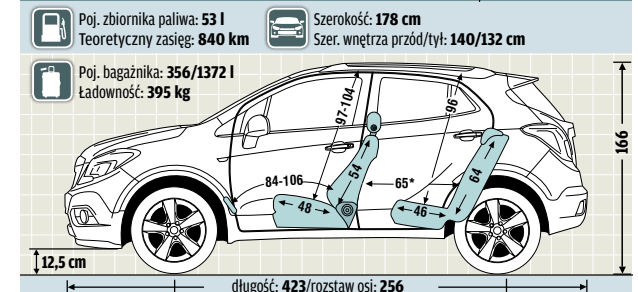
MINI COUNTRYMAN COOPER



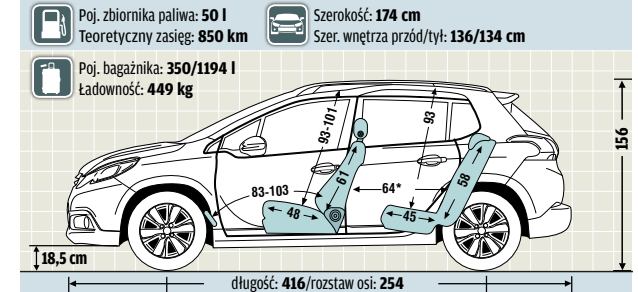
NISSAN JUKE 1.6



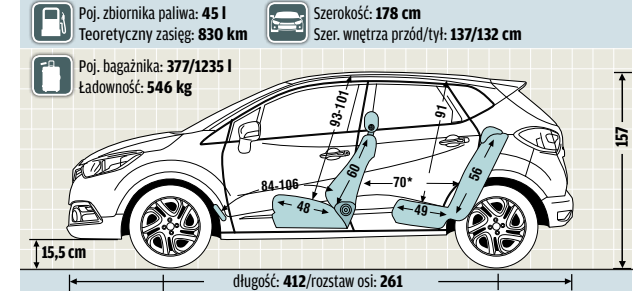
PEUGEOT 2008 1.6 VTi



PEUGEOT 2008 1.6 VTi



RENAULT CAPTUR TcE 120 EDC



* przy fotelu kierowcy odsuniętym metr od pedałów. Wymiary w cm, ładowność = masa całkowita minus masa własna

PORÓWNANIE Miejskie crossovery

jeździ w zakrętach, przekonując niedużymi przechyłami nadwozia i późną podsterownością. Jego układ kierowniczy przekazuje wystarczającą ilość informacji z przednich kół, a zawieszenie łagodnie tłumi większe nierówności. Nie jest to poziom Fiata, ale nieco wyższa sztywność nie przeszkadza w wygodnym podróżowaniu. Widoczność – niezła; hamulce – do poprawy. 39,6 m na zimno to prawie najgorszy wynik w całym porównaniu. (Mini zatrzymuje się na odcinku o 4 m krótszym!)

Najdłuższy dystans

Juke hamuje jeszcze słabiej (39,7 m ze 100 km/h na ciepło) i ma podobnie do „2008” zestrojony układ jezdny. Szkoda tylko, że czasem spod podłogi dochodzą głuchoe stuknięcia. Układ kierowniczy jest odrobinę gorszy niż w Peugeocie, ale Nissan zaskakująco dobrze czuje się na krętej drodze, dając niewiele mniej frajdy z jazdy niż Mini. ESP daje się jedynie usnąć, „wtrącając się” późno i stanowczo. Pod względem widoczności japoński crossover ładuje z tyłu stawki.

W Oplu przyzwyczajenia wymaga mający zbyt duży luz pedału hamulca. Szyba tylna jest wąska, a słupki dachowe – szerokie. Przeniesienie lusterek na drzwi sprawia, że Opel pod względem widoczności wypada nieco lepiej niż Nissan. Układ kierowniczy Moki polecenia kierowcy na koła przekuwa wprawdzie wolniej niż ten w Mini, jednak działa sprawniej niż w innych autach z porównania. Auto prowadzi się pewnie, ma charakterystykę bliską neutralnej, jednak na odjęcie gazu reaguje trochę nerwowo. Mimo 18-calowych obręczy komfort jazdy jest na nieco

lepszym poziomie niż w Soulu, jednak przydałoby się, aby zawieszenie szybciej radziło sobie z nierównościami.

Z turbo i bez

Turbodoładowane silniki (Fiat, Opel, Renault) mają naturalną przewagę nad resztą stawki, szczególnie przy porównaniu elastyczności. Pod względem czasu rozpędzania od 60 do 100 km/h na 4. biegu brylują Fiat (8,6 s) i Opel (9,0 s) oraz wolnossący Nissan (9,1 s). Rozczarowuje tutaj Mini, potrzebujące na to samo o 3,8 s więcej niż 500L. Całe szczęście, że w Countrymanie drążek zmiany biegów, do którego trzeba sięgać często, pracuje na krótkich drogach i z naprawdę dużą precyzją.

Jeszcze lepsza jest 6-stopniowa przekładnia Kii, co nie dziwi, zważywszy na fakt, że jej silnik ożywa powyżej 3500 obr./min. Nicco wcześniej do pracy bierze się jednostka najszybszego w porównaniu Peugeota (10,1 s od 0 do 100 km/h). Tyle tylko, że lewarkiem zmiany biegów trzeba się wyjątkowo namachać, bo kolejne przełożenia są mocno od siebie oddalone. Na domiar złego „2008” nadmiernie hałasuje, co potwierdzają wyniki pomiarów (67,7 dB przy 100 km/h). Niemal tak samo głośny okazuje się Nissan (67,0 dB).

Renault jest znacznie cichsze, ale jego seryjna przekładnia dwusprzęgłowa nie pozwala na zrywy spod świateł i zbyt długo odpowiada na kickdown. Szkoda, bo 1,2-litrowy silnik z turbodoładowaniem ma całym dużo chęci do działania.

Królem miasta zostaje duża wewnątrz, dopracowana i dobrze wyceniona Kia Soul. To zdecydowany zwycięzca naszego porównania.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: R. BRYKAŁA

PUNKTACJA – SEGMENT: SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	FIAT	KIA	MINI	NISSAN	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
SUV-Y I CROSSOVERY								
NADWOZIE I WNĘTRZE								
Wymiary wnętrza	30	30	30	21	11	24	18	21
Wykończenie i ergonomia	20	14	16	13	12	14	15	14
Wyciszenie	10	6	6	6	5	6	5	6
Bagażnik	10	9	6	6	4	6	6	7
SUMA	70	59	58	46	32	50	44	48

UKŁAD NAPĘDOWY								
Osiaży	20	14	13	13	13	14	14	13
Praca silnika	10	8	5	5	6	8	6	8
Skrzynia biegów	10	7	9	9	8	8	7	6
Zużycie paliwa	20	14	14	14	16	14	15	15
SUMA	60	43	41	41	43	44	42	42

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE								
Trzymanie się drogi	20	13	16	17	15	16	15	13
Komfort jazdy	10	8	6	5	7	7	8	6
Układ kierowniczy	10	6	7	9	8	7	8	6
SUMA	40	27	29	31	30	30	31	25

BEZPIECZEŃSTWO								
Wyposażenie z zakr. bezp.	10	9	8	8	8	8	8	6
Hamulce	10	6	7	9	5	7	5	8
SUMA	20	15	15	17	13	15	13	14

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	190	144	143	135	118	139	130	129
MIEJSCA	1	2	4	7	3	5	6	

WYPOSAŻENIE I KOSZTY								
Cena zakupu	60	24	27	14	27	25	27	27
Poziom wyposażenia	30	16	21	9	19	16	20	20
Wyposażenie dodatkowe	10	4	4	7	3	5	4	4
SUMA	100	44	52	30	49	46	51	51

RAZEM	290	188	195	165	167	185	181	180
MIEJSCA	2	1	7	6	3	4	5	

PODSUMOWANIE

Zwycięzca w postaci nowej Kii Soul to samochód ogromny w środku i solidnie dopracowany. Może nie zachwyci silnikiem oraz komfortem, ale nie zalicza większych wpadek. Drugi Fiat jest wygodny, przestronny, ma największy bagażnik i dynamiczny silnik. Trzeci Opel traci punkty głównie za mniejsze wnętrze

i słabsze wyposażenie. Dobrze jeżdżący Peugeot ma kabinę o numer mniejszą niż Kia. Renault ze słabą skrzynią EDC i nieharmonijnym zawieszeniem, dzięki dobremu cenie i wyposażeniu, awansowało na piątą miejsce. Nissan (nie długo pojawi się wersja po liftingu) z dopracowanym układem jezdny traci mnóstwo punktów za małe wnętrze, a dynamiczne Mini jest potwornie drogie i kiepsko wyposażone.

Dlaczego właśnie tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy samochodu otrzymały taką, a nie inną ocenę.

Najobszerniejsza i najlepiej wykonana Kia przegrywa o 1 pkt z 500L ze względu na dużo mniejszy bagażnik od Fiata. Trzeci wynik przypada Oplowi, który punkty zyskuje dzięki dużej przestrzeni nad głowami pasażerów. Mini, Renault i Peugeot punktują podobnie, a na szarym końcu znalazł się mały i głośny Nissan.

Aut z silnikami turbo otrzymały przynajmniej o 2 pkt. więcej w kategorii „praca silnika” ze względu na lepszy przebieg momentu obrotowego. Najwięcej pkt. przypadło Oplowi przed Nissanem i Fiatem. Silniki Kii i Mini mają słaby „dół” obrotów, a Renault rozczarowuje przekładnią EDC. Peugeot także traci punkty przez skrzynię.

Górą dynamiczne Mini, które pierwsze miejsce dzieli z punktującym równo Peugeotem. Dobrze wypadły również Nissan, Kia i Opel. Fiat ma spokojne nastawy zawieszenia i mało komunikatywny układ kierowniczy. Renault rozczarowuje nieharmonijnym układem jezdny.

Niemal we wszystkich autach standardem są ESP oraz poduszki przednie, boczne, a także kurtynowe. Tych ostatnich (nawet za dopłatą) nie znajdziemy w Capturze. Fiat jako jedyny oferuje opcjonalną poduszkę kolanową kierowcy.

Fiat wygrywa. Druga jest Kia przed Oplem i Mini. Na piątym miejscu – Peugeot – o 1 pkt przed Renault. Ciasny Nissan – ostatni.

Kia lepsza od równie dobrze wyposażonych i wycenionych aut francuskich. Dużo punktów otrzymują także Nissan i Opel (ten ostatni oferuje za dopłatą ksenony). Fiat nieco odstaje, a drogie i ubogie Mini ładuje daleko z tyłu. Udostępnia za to dużo płatnych dodatków.

Po ostatniej kategorii Kia wyprzedza Fiata, a Mini zalicza klęskę. Trzeci jest Opel przed Peugeotem. Duży awans Renault.



Siedmiu bohaterów porównania. Najlepsza okazała się Kia Soul, która wyprzedziła Fiata 500L Trekking i Peugeota 2008.