

Sportowe i osz

Dynamiczna, a jednocześnie oszczędna jazda? Tak!
Z superdieslami Alfya, BMW i Opla to możliwe. Trzeba tylko
wysuptać solidne kilka groszy na zakup nowego pojazdu...



Opel Astra
1.9 CDTI Elegance

BMW 1
120d

Dawno kompakty nie były tak drapieżnie
wyzývające. Opel na tle BMW i Alfya nic sobie nie robi
ze swojego popularnego i przystępnego rodowodu



Opel Astra
Przejrzyste instrumenty, ale niepotrzebnie
skomplikowana obsługa klimatyzacji



BMW 120
Uporzędkowany kokpit można by określić nawet słowem
„skromny”. Kolorowy monitor nad konsolą środkową za dopłatą

czędne



Alfa Romeo 147
1.9 JTD 16V Distinctive



Alfa Romeo 147
Sportowe wnętrze z dobrze leżącą w dłoniach kierownicą.
Niestety niewygodna jest obsługa umieszczonych na niej przycisków

Ku wielkiej radości podróżnych tani przewoźnicy uruchamiają ciągle nowe połączenia lotnicze. Taniś ma jednak swoją cenę: serwis na nie najwyższym poziomie, brak darmowych posiłków i jest trochę ciasniej. A może czasem lepiej byłoby wybrać się w podróż oszczędnym i komfortowym samochodem? Nasze typy to pięciodrzwiowe hatchbacki z mocnymi dieslami. Także nimi można się szybko przemieszczać, a na pewno zapewniają więcej miejsca dla każdego z pasażerów niż podniebny autobus.

Alfa właśnie odświeżyła kompaktowy model 147. Do testu wybraliśmy wersję 1.9 JTD 16V (150 KM), a także BMW 120d (163KM) i Oplę Astrę CDTI (150 KM). Niestety koszty podróży komfortowym kompaktem nie będą porównywalne z ceną przelotu tanią linią. 120d kosztuje ponad 117 tys. zł – jak na kompakt jest to cena astronomiczna i na pewno nie plasuje tego auta w klasie ekonomicznej.

Pomimo że wszystkie testowane samochody należą do klasy kompaktów, oferują pasażerom zupełnie różną ilość miejsca. Jadący Oplem nie siedzą wprawdzie w klubowych fotelach, za to mają znacznie więcej przestrzeni niż podróżujący którymś z rywali. Z tyłu nawet roslym pasażerom nie zabraknie miejsca nad głową i na kolana. U konkurencji wręcz przeciwnie, siniaki na głowie i bolące nogi jeszcze przez jakiś czas przypominałyby o przejażdżce Alfą lub BMW.

Do tego przemieszczający się Oplem mogą zabrać co najmniej o dwie sportowe torby więcej niż fani BMW i Alfę. Dodatkowo zajmowanie miejsc tylnych w BMW wymaga niezwyklej gibkości. Winę za taki stan rzeczy ponosi kształt i wielkość otworu drzwiowego w „jedynce”. Zagłówki w Alfie powinny się raczej nazywać „załopatniki”, ponieważ są umieszczone właśnie na wysokości łopatek. Nie mamy wątpliwości, wygodna podróż więcej niż dwóch osób jest możliwa tylko w Astrze. Jednak dwóm pasażerom najwięcej frajdy sprawi jazda BMW. Pierwszorzędne siedzenia, przejrzysty kokpit i przyjemnie niska pozycja ►

PORÓWNIANIA

Trzy auta kompaktowe z mocnymi dieslami

► siedząca sprawiają, że ma się ochotę wcisnąć „gaz do dechy”. Za takie siedzenia trzeba dopłacić 2765 zł. Za tę sumę otrzymujemy dodatkowo elektryczną regulację wypukłości bocznych foteli oraz możliwość ustawiania długości powierzchni podpierającej uda.

Ukryte przełączniki utrudniają obsługę

Alfa 147 potrafi zdenerwować drobiazgami, na przykład niewygodnie umieszczonymi włącznikami podgrzewania foteli, chwiejącą się dźwignią sterowania wycieraczkami i mało czytelnym prędkościomierzem. O radiu nawet lepiej nie wspominać. Jeśli ktoś chce posłuchać muzyki, musi najpierw solidnie poświęcić obsługę na postoju, podczas jazdy nie polecamy studiowania układu przycisków Alfa. Do tego trudno wygodnie siedzieć w fotelu, w którym chwieją się boczki mające trzymać ciało na zakrętach. Ale czy to będzie przeszkadzało fanom włoskiej marki?

Takich problemów nie przysporzy kierowcy Astra. Może tylko sterowanie dostępną w opcji automatyczną klimatyzacją nie jest wystarczająco przejrzyste: zmiana niektórych ustawień wymaga śledzenia wyświetlacza odciągającego uwagę kierowcy od drogi. Na przykład nie można tu wyłączyć klimatyzacji oddzielnym przyciskiem. Na szczególną uwagę w Oplu zasługuje mały przycisk z napisem „sport”. Steruje on pracą układu IDS Plus dostępnego za dopłatą (3950 zł razem z ESP). Po naciśnięciu go zawieszenie staje się mniej komfortowe, a układ elektroniczny odczuwalnie zmienia charakterystykę amortyzatorów. Astra jest wtedy twarda jak deska. W sportowym trybie pracy kompaktowy Opel bardziej nadaje się na tor wyścigowy niż do codziennego użytku. Na dobrą sprawę, jeżdżąc po mieście, możemy spokojnie zapomnieć o istnieniu tego cudownego przycisku. Astra najlepiej w teście tłumia nierówności występujące na drodze. Zachowuje się nerwowo tylko na naprawdę bardzo złych nawierzchniach. Wtedy pasażerowie bardzo wyraźnie słyszą i odczuwają każdą głęboką dziurę w jezdni, pamiętkę po zimie. Astrę trudno wytrą-

Alfa Romeo 147



Silnik JTD Alfy ukryto pod plastikową, lakierowaną pokrywą

Bagażnik nadaje się raczej na krótkie wypadki za miasto. Ma nie tylko najmniejszą pojemność (292 litry), lecz także okazuje się najwęższy. Dobrze, że chociaż szeroki jest otwór przestrzeni bagażowej



Będąc przeciętnym Europejczykiem z północy, trzeba uważać, aby nie uderzać głową w uchwyt

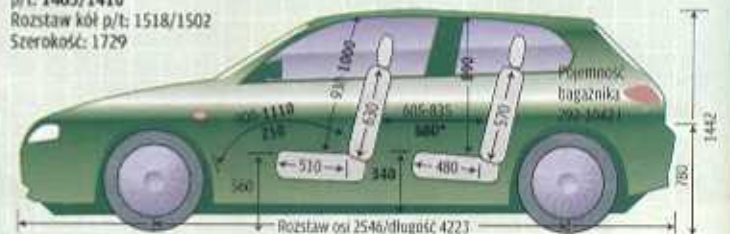


Nie tylko trudno zauważyć, lecz także obsługiwać przycisk podgrzewania siedzeń

Uchwyt na napoje umieszczono tak, że puszka zasłania przyciski sterowania radiem



Alfa Romeo Szerokość wnętrza
p/t: 1465/1410
Rozstaw kół p/t: 1518/1502
Szerokość: 1729



BMW 1



Dwulitrowy diesel przepada w komorze silnika. Ponieważ jest wzdłużnie umieszczony, potrzebuje dużo miejsca

Dzięki głębokiemu bagażnikowi o pojemności 330 litrów z okienkiem do przewozu długich przedmiotów w oparciu siedzeń tylnych, BMW można się wybrać nawet w dłuższą podróż



Wysokim pasażerom z tyłu zabraknie miejsca na kolana, a głową będą uderzali w podsufitkę



Przyłącze do odtwarzacza plików MP3 na tunelu środkowym

W sportowych fotelach można regulować długość podparcia ud. Takie udogodnienie wymaga dopłaty



BMW Szerokość wnętrza
p/t: 1460/1430
Rozstaw kół p/t: 1484/1497
Szerokość: 1751





Piękna karoseria z nowym przodem i starymi słabościami



Dynamiczny, z ciasnym wnętrzem i sportową duszą



Oszczędny sportowiec dla ludu. Przynajmniej teoretycznie

ci z obranego kursu. Gwałtowne wyprzedzanie, zmiany obciążenia podczas szybkiego pokonywania zakrętów i slalomy nie robią na Oplu żadnego wrażenia. Do auta znakomicie pasuje czujny, reagujący zdecydowanie i w odpowiednim momencie układ ESP. Podobnie pewnie w ruchu zachowuje się BMW. Niestety nie zapewnia

podobnego komfortu. „Jedynka” nie lubi krótkich, poprzecznych nierówności podczas szybkiej jazdy. Twardo zawieszono 120d reaguje na nie bardzo gwałtownie. Nieprzyjemnym skutkiem są pionowe ruchy karoserii. Elektroniczna kontrola stabilności nie reaguje tak wcześnie, jak w Astrze. Ale nie jest to wadą. Doświad-

czonemu kierowcy BMW pozwala nawet na widowiskowe zarzucanie tyłem.

BMW pewnie pokonuje zakręty, ale nie zapewnia wysokiego komfortu

Oprogramowanie ESP Alfy powoduje, że układ czasami reaguje zbyt późno i zbyt słabo. Na przykład podczas pokony-

wania zakrętu z dużą prędkością przy zmianie obciążenia tył zgodnie z prawami fizyki usiłuje wyskoczyć na zewnątrz toru jazdy. W takiej sytuacji na mokrej nawierzchni można Alfa nawet wykręcić bączka, ponieważ elektroniczny stróż zareaguje zbyt nieśmiało. W podobnej sytuacji zarówno Opel, jak i BMW radzą sobie bez trudu.

Kompaktowy „włoch” ustępuje niemieckim konkurentom także w zakresie komfortu. Na połażonych nawierzchniach cała karoseria drży, odgłosy toczenia na kiepskich jezdniach są znacznie głośniejsze.

BMW nie wykorzystuje przewagi swoich 13 KM

Atutami Alf są zwykle skrzynie biegów i silniki. Niestety nie w przypadku „147”. Drażek zmiany biegów zbyt mało precyzyjnie trafia w kolejne położenia, a w dieslu Multijet próżno szukać południowego temperamentu. W próbie elastyczności 147 musiała czasem nawet ustąpić pola Astrze z silnikiem o tej samej mocy. Opel subiektywnie wydaje się dynamiczniejszy nawet od mocniejszego o 13 koni BMW, ponieważ wyraźnie chętniej wchodzi na obroty niż mające dłuższe przełożenia 120d.

Na koniec – koszty podróży. Przecież miało być tamto. Najmniej wydadzą pasażerowie Astrы. 7,2 l na 100 km to bardzo przyzwoity wynik. Pozostałe dwa kompaktaki także są oszczędne. Żaden z rywali nie zużywa średnio więcej niż 8 l na 100 km. O takim wyniku tani przewoźnicy mogą tylko pomarzyć.

Niestety, taki oszczędny środek transportu należy najpierw zakupić. A sumy, jakie trzeba wydać, są niemałe. I to naprawdę bardzo delikatne określenie. Za nieco ponad 94 tys. zł można kupić Astrę albo 147. Oba auta są bardzo bogato wyposażone, mają pod dostat-

Opel Astra



Silnik wysokoprężny EcoTec Astrы zużywa niewiele paliwa

Astrы można używać nawet do przeprowadzki. Opel ma największą pojemność bagażnika (380 litrów) oraz ładowność (490 kg). Oparcie dzielone na trzy części wymaga dopłaty. Wąski otwór załadunkowy



szer. min. 1,05 m
gl. maks. 1,51 m
gl. min. 0,74 m



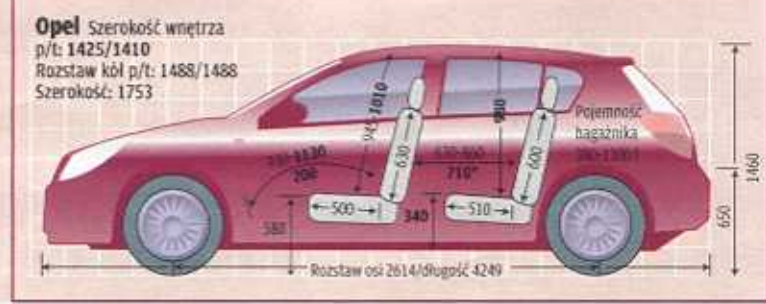
Nareszcie można odetchnąć. Nawet rośli pasażerowie nie będą narzekali na brak miejsca z tyłu



Tym przyciskiem aktywujemy IDS Plus. Skutkiem jest m.in. utwardzenie amortyzatorów



Na drążku skrzyni biegów umieszczono przycisk zwalniający blokadę wstecznego biegu



Opel Szerokość wnętrza p/t: 1425/1410 Rozstaw kół p/t: 1488/1488 Szerokość: 1753

Pojemność bagażnika 380-1200 l

Rozstaw osi 2614/długość 4249



...wasza walka o twoje bezpieczeństwo...



nokian Z Nowość!!!



nokian NRY



nokian NRHi Zwiększona ilość opon letnich w



Wyłączny importer firma Trade-Stomil Sp. z o.o. tel. 042/ 63-17-327, fax 042/ 63-17-334 • www.nokian.pl

PORÓWNIANIA

Trzy auta kompaktowe z mocnymi dieslami

► kciem poduszki powietrznych, ale automatyczną klimatyzację oferuje w standardzie jedynie włoski samochód. Ani Alfa, ani Opel nie mają natomiast ESP, co przy takiej cenie wydaje się dziwne. Ma je natomiast BMW, jednak to niewielka pociecha, zważywszy na fakt, że bawarski kompakt jest droższy od obu konkurentów o ponad 20 tys. złotych. Owszem, ma nieco mocniejszy silnik, a także magiczny generator prestiżu w postaci rozpoznawalnego logo na masce. Ale taka różnica cen w klasie, gdzie najtańsze auto można kupić za ponaddwukrotnie mniejszą kwotę, to niemal nokaut. Wi-

dać, BMW ma ochotę stworzyć prawdziwie ekskluzywną niszę wśród kompaktów. Jeżeli samochód ma pokazywać, że jego właściciel nie ma co zrobić z nadmiarem gotówki, to 120d będzie świetnym pomysłem. Gdy ktoś zapragnie skorzystać z listy opcji, musi pamiętać, że czekają go istotne wydatki. Np. lakier metalizowany będzie w BMW droższy niż u konkurentów o około 1000 zł.

Astra to rekordzistka, jeżeli chodzi o przebiegi międzyprzebiegowe. 50 tys. km to rewelacja. W Alfie to zaledwie 20 tys. km, a w BMW o konieczności przeglądu informuje komputer.

Oprac. M. Krasnodębski



Małe tylne okna, a zderzaki tylko lakierowane. Te kompaktki nie są wzorem praktyczności

Auto Świat

WYNIKI TESTU

	Alfa	BMW	Opel
Przyspieszenie (s)			
0-50 km/h	3,4	3,1	3,4
0-100 km/h	9,2	8,6	9,3
0-130 km/h	15,4	14,5	15,4
Elastyczność (s)			
60-100 km/h na 4. biegu	6,4	6,3	6,2
80-120 km/h na 6. biegu	12,6	11,5	11,8
Droga hamowania 100-0 km/h (m)			
Przy hamulcach zimnych	39,2	39,3	38,2
Przy hamulcach rozgrzanych	40,2	38,7	38,3
Poziom hałasu we wnętrzu (dB)			
Przy prędkości 50 km/h	62	62	62
Przy prędkości 100 km/h	69	67	68
Przy prędkości 130 km/h	73	70	72
Zużycie paliwa w teście (l/100 km)			
Minimalne	5,7	5,4	5,5
Maksymalne	11,5	12,4	11,3
Średnie	7,4	7,5	7,2
Zasięg (km)	810	670	720
Masy pojazdów (kg)			
Masa rzeczywista	1365	1450	1410
Ładowność	465	390	490
Podział masy przód/tył (proc.)	65/35	51/49	65/35
Średnica zawracania (m)*	11,3/11,5	10,4/10,6	11,2/11,4

*w lewo/w prawo

Auto Świat

13 KM przewagi nie zapewniło BMW zwycięstwa. Niemieckie szlachcic wraz z Alfą musiał ustąpić pola Astrze. Opel ma większy bagażnik i najwięcej miejsca



z tyłu. Do tego bardzo dobrze się prowadzi. Kto chce sportowej dynamiki jazdy, powinien wybrać BMW. Alfa bez trudu znajdzie nabywców wśród zgorzrzałych fanów włoskiej marki. A Opel – w niektórych krajach auto dla mas – jest po prostu najpraktyczniejszy i najszlachetniejszy, a to są argumenty nie do przeskoczenia.

TAK OCENIAMY

Opel dał sobie świetnie radę z dystyngowanymi konkurentami

Dane testowe: bagażnik, ładowność i ilość przestrzeni z tyłu zapewniły Opłowi prowadzenie w tej części tabeli. Astra odebrała konkurentom kilka punktów także dzięki najkrótszej drodze hamowania, która w Alfie Romeo potrafi przekroczyć nawet 40 metrów. Pomimo większej mocy BMW jest lepsze od Opła tylko w próbie przyspieszania ze startu stojącego. W próbie elastyczności zdobyło identyczną liczbę punktów. Pocięciem dla Alfę może być różnica pokoleń, jaka dzieli ją od konkurentów – mimo face liftingu. Korzenie włoskiego auta sięgają 2000 roku.

Wrażenia z testu: silniki wszystkich testowanych kompaktów wykazują wysoką kulturę pracy i równomiernie rozwijają moc. „Jedynka” i Astra uzyskały dużą ilość punktów za zachowanie w ruchu. 147 nie zdobyła ich tyle z powodu mniej precyzyjnego układu kierowniczego. Opel ma wyraźnie najbardziej komfortowe (co nie znaczy miękkie) zawieszenie. W porównaniu z nim Alfa i BMW są po prostu za twarde.

Koszty: już tylko z powodu ceny zakupu Alfa i Opel zdobywają dużą przewagę w części testu poświęconej kosztom. BMW 120d nawet w wersji podstawowej kosztuje o ponad 20 tys. zł więcej. Do tego Astra ma najmniejszy apetyt na paliwo i najdłuższe okresy między przeglądami. Alfa tylko częściowo może zrekompenzować te różnice zasięgiem.

KLASYFIKACJA

Punktacja	Maks. liczba punktów	1	2	3
		miejsce	miejsce	miejsce
		Opel	BMW	Alfa
DANE TESTOWE				
Przestronność z przodu	10	8	8	8
Przestronność z tyłu	10	8	6	5
Poj. bagażnika	10	8	6	3
Ładowność	5	4	2	4
Masa przyczepy (uciąg)	5	4	3	3
Przyspieszenie	15	12	13	12
Elastyczność	10	8	8	8
Prędkość maksymalna	5	4	5	4
Droga hamowania	20	17	13	10
Poziom hałasu	5	3	4	2
Średnica zawracania	5	3	5	3
Suma punktów	100	79	73	62
WRAŻENIA Z TESTU				
Skrzynia biegów/przełączanie	10	8	8	7
Zachowanie się podczas jazdy	15	14	14	12
Układ kierowniczy	15	14	14	13
Komfort jazdy	15	13	11	11
Siedzenia	10	9	9	8
Ergonomia miejsca kierowcy	15	13	12	11
Widoczność	10	6	6	6
Jakość wykonania	10	8	8	8
Suma punktów	100	85	82	76
KOSZTY				
Cena	25	3	1	3
Spalanie/zasięg	15	12	11	14
Ubezpieczenia	10	6	6	5
Gwarancja	10	8	8	6
Wyp. zwiększające komfort	15	7	10	11
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	15	7	11	7
Przeglądy	10	10	6	6
Suma punktów	100	83	53	82
RAZEM	300	217	208	190

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

Dane producenta

	Alfa	BMW	Opel
Silnik – typ/cylindry/zawory	t,diesel R4/16	t,diesel R4/16	t,diesel B4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1910	1995	1910
Moc maksymalna (kw/KM/obr./min)	110/150/4000	120/163/4000	110/150/4000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	305/2000	340/2000	320/2000
Prędkość maksymalna (km/h)	208	220	208
Skrzynia biegów	man. 6	man. 6	man. 6
Napęd na koła	przódnie	tyłne	przódnie
Hamulce przód/tył	tw/t	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	205/55 R 16	195/65 R 16	205/55 R 16
Zużycie paliwa (l/100 km)*	8,0/4,7/5,9	7,7/4,6/5,7	7,7/4,9/5,8
Rodzaj paliwa	ON	ON	ON
Pojemność zbiornika paliwa (l)	60	50	52
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1300	1200	1500
Poziom hałasu na zewnątrz (dB)	74	73	73

Ceny/wyposażenie

Cena (zł)	94 900	117 220	94 250
Wersja wyposażeniowa	Distinctive	Standard	Elegance
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne przód/tył/kurtymy	S/N/S	S/N/S	S/N/S
ABS/ESP	S/2900	S/S	S/3250
Reflektory przeciwmgielne/ksenonowe	S/N	S/2445	N/4000
Klimatyzacja manualna/automatyczna	N/S (2-strefowa)	S/2535 (2-strefowa)	S/1400
EL sterowane szyby przód/tył/lusterka	S/S/S	S/S/S	S/1400/S
Podgrzewane fotele przódnie/tyłne	1800*/N	1475/N	900/N
Radioodtwarzacz z CD/nawigacja	S/15 000	S/6915-11 940	S/6350-9000
Komputer pokładowy/tempomat	S/1000	S/1150	1000/1500
Czujnik deszczu/automatyczne światła	1300*/N	505/505	500/350
Czujniki parkowania tyłne/przódnie	1000/N	1845/1380	1600 (p + t)
Lakier metalizowany	1800	2860	1700
Automatyczna skrzynia biegów	N	9450	N

Serwis

Przeglądy	co 20 tys. km	wg wskazań	co 50 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lat/b.o.	2 lat/b.o.	2 lat/b.o.
Gwarancja perforacyjna	8 lat	12 lat	12 lat

tw – tarżowe wentylowane, t – tarżowe; *fabryczne; miasto/poza miastem/średnie; S – standard; N – niedostępne; *pakiet: spryskiwacz reflektorów, podgrzewane dysze spryskiwaczy szyby, podgrzewane fotele; *pakiet: czujniki deszczu, zaprogramowa syb i zapach; b.o. – bez ograniczeń.