

Peugeot 206 CC
1.6 16V



Auto ŚWIAT PORÓWNANIE Dwa roadstery

Otwartość w cenie (niewysokiej)?

Po czterech latach od debiutu Peugeota 206 CC pojawił się kolejny roadster klasy B ze sztywnym dachem – Opel Tigra Twin Top. Który z nich jest lepszym coupé-kabrioletem?

Opel Tigra 1.8 Sport

Zabezpieczenie przed urazami podczas dachowania stanowi pałąki za zagłówkami



Na zakup kabrioletu decyduje się niewiele osób. Tego typu auta kosztują dużo, mają ograniczony komfort i w naszym chłodnym klimacie są mało praktyczne. Dotyczy to przynajmniej tanich wersji z płóciennym, rozkładanym ręcznie dachem. Jednak od roku 2000 sytuacja trochę się zmieniła, gdy na ulice wyjechał Peugeot 206 CC, który sprawił, że genialna technika składania sztywnego dachu z Mercedesa SLK stała się rozwiązaniem w tańszych roadsterach, a był zarazem normalnym samochodem na zimę oraz nie-

zawodnym sposobem, aby cieszyć się jazdą bez dachu w ciepłe, słoneczne dni.

Opel pozwolił, by od premiery 206 CC upłynęły aż 4 lata, zanim do sprzedaży trafiła Tigra Twin Top. Jednak samochód i tak pojawia się na rynku znacznie wcześniej od podobnych (planowanych) produktów Volkswagena czy Forda.

Roadster Opla wygląda nowocześnie. Poczynając od kanciastego „nosa”, a na potężnym tył kończąc – tak odważnego Opla nie widzieliśmy już dawno. Nie wspominając o tym, że auto aż emanuje pewnością siebie.



Peugeot 206 CC



Opel Tigra

Niecałe 20 sekund trzeba czekać, by kokpit Tigry napełnił się słońcem i świeżym powietrzem, a metalowy dach złożył się jak szczyryk i zniknął ze siedzeniami. Ale nie dzieje się to tak samo z siebie – przed naciśnięciem guzika trzeba jeszcze ręcznie odblokować dwa uchwyty.

Jednak nawet kiedy schowa się dach, bagażnik mierzy

przywoite 250 litrów. Po postawieniu dachu zmieścimy pod tylną klapą nawet 440 l – a więc znacznie więcej, niż w dużym przecież Mercedesie SLK (210/300 l).

Pod tym względem Peugeot nie jest w stanie walczyć z Tigra. Tu bagażnik mieści 175 lub 410 l, przy czym zabawa z dachem trwa niemal tak samo długo, jak w Oplu i też

trzeba najpierw odblokować dłońmi dwa uchwyty.

Peugeot jest o kilka centymetrów mniejszy od Tigry i w kabinie odczuwa się to wyraźnie – z przodu pasażerowie są do siebie znacznie bardziej przytuleni. Nie narzekalibyśmy na to (bo może być to bardzo przyjemne), ale przeszkadza zbyt wysoka pozycja i źle wyprofilowane fo-

Przycisk od otwierania dachu umieszczono na konsoli środkowej obok dźwigni skrzyni biegów



Wnętrze wykończono tak jak w hatchbacku. Kierownicę reguluje się wyłącznie w płaszczyźnie pionowej

W Tigrze nie ma tylnego rzędu siedzeń, jest natomiast 70-litrowa, niezamykana półka



Kokpit przejęty został z Corsy. Na ustawianej jednopłaszczyznowo kierownicy znalazło się sterowanie radiem

Peugeot 206 CC



Za 15-calowe, aluminiowe felgi trzeba dopłacić 1800 zł, a 16-calowe kosztują 2500 złotych. Światła przeciwmieglne w standardzie



Metalowy dach znika w bagażniku. Wówczas na wialki pozostaje tylko 175 litrów. Przy zamkniętym dachu pojemność wynosi 410 l

Oryginalnie wyglądająca pokrywa wlewu paliwa otwiera się wyłącznie kluczykiem



Te siedzenia można wykorzystać tylko w wyjątkowych sytuacjach

Opel Tigra

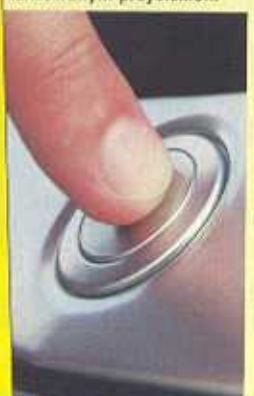


Dzięki dopracowanemu zawieszeniu Tigra zachowuje się stabilnie na zakrętach. W opanowaniu auta pomagają precyzyjny układ kierowniczy



Po złożeniu dachu pozostaje 250 litrów bagażnika, a podczas jazdy zamkniętym autem – 440 litrów. W obu sytuacjach więcej niż w 206 CC

Bagażnik Tigry daje się otworzyć elektrycznie, metalizowanym przyciskiem



Sterowanie dachem znajduje się na drzwiach od strony kierowcy

tele, które nie podpierają ramiom. A już mikrofotele z tyłu nadają się tylko dla tych, których tak naprawdę nie mamy ochoty zabierać z sobą nigdy i nigdzie.

W Tigrze siedzi się lepiej wygodniej. Odległości między kierownicą, fotele oraz pedałami pasują doskonale. Same siedzenia są twarde, obite, a oparcie pościęgnięto wyżej niż w Peugeotie. Opel zrezygnował w ogóle z drugiego rzędu siedzeń, oferując w zamian 70-litrowy schowek za kierowcą i pasażerem.

Do wyboru są po dwie jednostki napędowe

Opel i Peugeot proponują różne koncepcje doboru silników. W Tigrze możemy mieć albo 90-konną jednostkę 1,4 albo 1,8-litrową o mocy 125 KM (w Niemczech w Polsce auto na razie niedostępne), 206 CC startuje z pojemnością 1.6 (109 KM), a powyżej oferuje poważny silnik 2.0 o mocy aż 136 KM. Do tego porównania wzięliśmy mniejszego Peugeota i większą Tigrę – oba te silniki stanowią dobry wybór. Peugeot ostrzeżnie rusza i w całym zakresie obrotów spontanicznie reaguje na gaz, świetnie ciągnąc auto. Jednak na wysokich obrotach ma niemiłe brzmienie.

1,8-litrowy Opel na pierwszy rzut oka rozczarowuje – ani nie rwie po starcie tak ochoczo w przód, ani nie wkręca się zbyt chętnie na obroty. Ma jednak wyraźnie więcej mocy, jest elastyczniejszy i mile, sportowo brzmi. Ogólnie Tigra Twin Top jest nieco szybsza od „206”.

Układ jezdny Peugeotta bardziej nerwowy

Znacznie większe są różnice pod względem własności jezdnych. Opel nie tylko wygląda potężniej, bardziej muskularnie od filigranowego Peugeota – tak samo również jeździ. Trzyma się jezdni stabilniej, bardziej się „wgrzyza” w asfalt. Jego układ kierowniczy jest równie bezpośredni jak u rywala, ma również zbliżone nastawy resorowania odpowiadające za komfort – jędrne oraz wygodne.

Peugeot potrafi zaskakująco szybko i zwinnie pokonywać zakręty, ale podskakuje przy tym i zachowuje się ner-

wowo. Na nierównościach poprzecznych zaczyna być niespokojny, a na większych wybojach układ jezdny sięga kresu swoich możliwości.

Bezpośrednie porównanie ujawnia też, że nadwozie Opla jest sztywniejsze, odporne na skręcanie, a Peugeota – podatne, zbyt delikatne,

drżące. Ponadto w testowym egzemplarzu wiele elementów głośno i uporczywie skrzypiało i trzeszczało. Okazało się też, że podczas szybkiej jazdy po autostradzie na tylnych słupkach gwizdzą powietrze.

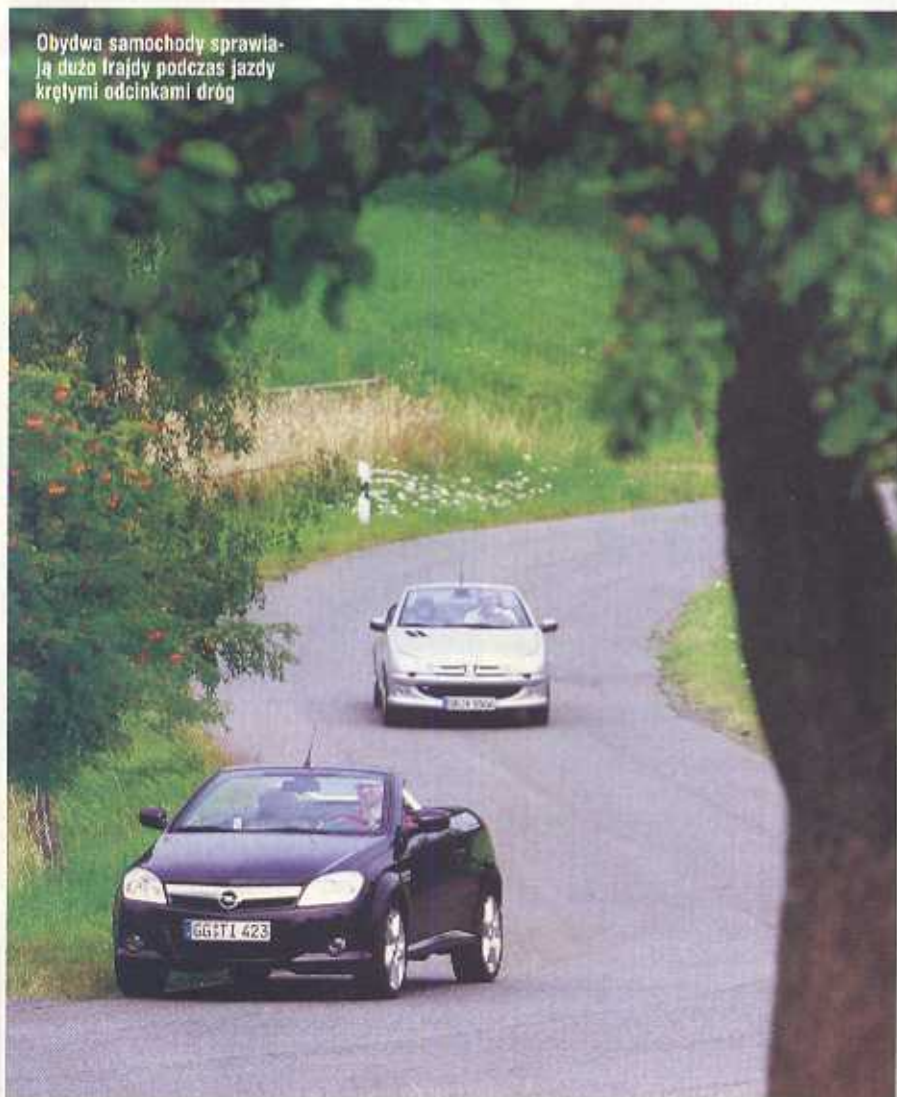
Oba samochody mają skuteczne hamulce, ale to Opel zatrzymuje się bliżej. W obu

układy hamulcowe są odporne na fading i po rozgrzaniu tarcz droga zatrzymywania wydłuża się niewiele.

Pod względem kosztów nie da się na razie porównać tych aut, ponieważ Tigra ma być w sprzedaży w Polsce dopiero wiosną przyszłego roku.

Oprac. Tomasz Kamiński

Obydwa samochody sprawiają dużo frajdy podczas jazdy krętymi odcinkami dróg



Podsumowanie

Nowszy Opel wydaje się dojrzały – lepiej trzyma się drogi i jest wygodniejszy. Peugeot 206 CC robi wrażenie wyraźnie starszego, co jednak nie znaczy, że utracił owoce swego czaru oraz uroku. Oba te

samochody są warte grzechu – oczywiście, ze względu na swe genialne i praktyczne dachy. Jednak z powodu ceny jazda roadsterem nawet klasy B nadal dla większości pozostaje tylko w sferze marzeń.

Najważniejsi konkurenci



Ford Streetka ma silnik o mocy 95 KM. Podstawowa wersja kosztuje 73 860 zł, a Luxury 82 460 zł



Cena Mini Coopera wynosi 98 500 zł, a Coopera S 115 tys. zł. 1,6-litrowy napęd ma moc 115 lub 170 KM



W Polsce Smart Roadster z silnikami o mocy 61 i 82 KM. Ceny wynoszą odpowiednio 69 900 zł i 89 900 zł



Mazda MX-5 z jednostkami o mocy 110, 146 i 172 KM. W Polsce auto dostępne tylko na rynku wtórnym

Dane producenta	206 CC	Tigra
Silnik – typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1587	1796
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	80/109/5800	92/125/6000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	147/4000	165/4600
Prędkość maksymalna (km/h)	193	204
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przednie	przednie
Hamulce przed./tył	tw/ł	tw/ł
Ogumienie auta testowanego	195/55 R 15	205/50 R 16
Zużycie paliwa (l/100 km)*	9,5/5,7/7,0	10,9/5,8/7,7
Rodzaj paliwa	95 okt.	95 okt.
Pojemność zbiornika paliwa (l)	50	45
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1100	1000
Poziom hałasu na zewnątrz dB (A)	72	74

Ceny/wyposażenie

Cena	73 200	18 895 euro**
Wersja wyposażeniowa	1,6 CC	Sport
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S
Airbagi boczne przód	1170***	S
Kartylny powietrzny	N	N
ABS/ESP	S/3000	S/S
Klimatyzacja	4390	1110 euro
Elektrycznie sterowane szyby	S	S
Radioodtwarzacz	S	745 euro
Czujnik deszczu	1290***	N
Skórzana tapicerka	5720***	1145 euro
Podgrzewane fotele	N	215 euro
Lakier metalizowany	1390	405 euro

Serwis

Przebiegi	co 30 tys. km	co 30 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat

tw – tarczowe wentylowane, t – tarczowa, man. – manualna, *fabrycznie, miasto/poza miastem/średnio, S – standard, N – niedostępne, **wyposażenie i ceny w euro w Niemczech, ***pakiet, b.o. – bez ograniczeń

Auto ŚWIAT Wyniki testu	206 CC	Tigra
Przyspieszenie (s)		
0-50 km/h	3,7	3,4
0-100 km/h	12,6	9,9
0-130 km/h	23,7	16,0
Elastyczność (s)		
50-100 km/h na 4. biegu	11,1	10,0
80-120 km/h na 5. biegu	17,4	14,6
Droga hamowania 100-0 km/h (m)		
Przy hamulcach zimnych	38,6	37,9
Przy hamulcach rozgrzanych	39,1	38,7
Poziom hałasu we wnętrzu (dB)		
Przy prędkości 50 km/h	63	60
Przy prędkości 100 km/h	71	69
Przy prędkości 130 km/h	74	73
Zużycie paliwa w teście (l/100 km)		
Minimalne	5,9	6,3
Maksymalne	12,6	13,8
Średnie	7,9	8,6
Zasięg (km)	590	520
Masy pojazdów (kg)		
Masa rzeczywista	1355	1245
Ładowność	180	260
Podział masy przed./tył (proc.)	62/38	61/39
Średnica zawracania (m)*	11,0/11,0	10,9/10,7

*w lewo/w prawo

Auto ŚWIAT Klasyfikacja końcowa	206 CC	Tigra
Ilość miejsc	***	***
Silnik/osiągi	****	****
Radość z jazdy	***	****
Komfort	***	****
Jakość wykonania	****	****

• słabo ••••• dobrze ••••• bardzo dobrze •••••••••• wzorowo