

Kompaktowe autobusy: 1

Cena: od 19 tys. zł
Lata: 2002-05
Silnik: 2.2 DTI
Moc: 125 KM

Cena: od 29 tys. zł
Lata: od 2003 r.
Silnik: 2.0 TDI
Moc: 136-140 KM



Kompaktowe vany z topowymi dieslami powinny sprostać rodzinnym wymaganiom pod względem walorów użytkowych, zadowolenia z jazdy i kosztów eksploatacji. Czy tak jest naprawdę?

Mały na zewnątrz, ale duży w środku, do tego oszczędny, dający przyjemność z jazdy i niedrogi w eksploatacji – oto wymarzony samochód dla młodych rodzin. Czy kilkuletnie vany kompaktowe: Ford C-Max, Opel Zafira, Renault Scénic i VW Touran z topowymi turbodieslami pod maską spełnią ich oczekiwania?

Żeby zacząć w ogóle myśleć o zakupie jednego z tych samochodów, trzeba dysponować kwotą mniej więcej 20 tys. zł. Właśnie tyle należy zapłacić za Zafirę 2.2 DTI, a także Scénica II 1.9 dCi. W przypadku Opla tak atrakcyjna cena nie dziwi – to emeryt w stawce. Auto pojawiło się w 1999 r. (motor 2.2 DTI/125 KM wszedł do sprzedaży w 2002 r.) i dzięki systemowi Flex7, który obejmował standardowo siedem foteli (dwa ostatnie jednym ruchem ręki można schować pod podłogą bagażnika), zdobyło uznanie wielu klien-

tów. Zastanawia natomiast niska cena Renault. 20 tys. zł za zdecydowanie nowszy konstrukcyjnie samochód z 2003 r. i do tego z dynamicznym silnikiem Diesla? To atrakcyjna oferta, tym bardziej że przecież właśnie Scénic jest prekursorem kom-

Cztery kompaktowe vany – pakowne, szybkie, oszczędne i do tego za rozsądne pieniądze. Niby bardzo podobne, a jednak dość mocno się od siebie różnią

paktowych vanów! Druga odsłona modelu pojawiła się na rynku w połowie 2003 r., bogatsza o doświadczenia poprzednika i spostrzeżenia użytkowników. Samochód nafaszerowano pomysłowymi rozwiązaniami podnoszącymi komfort i bezpieczeństwo jazdy oraz funkcjonalność. Niestety, „francuz” dużo traci na wartości. To efekt braku zaufania do jakości wykonania i niezawodności auta. Czy słusznie?

Ogólna trwałość Scénica 1.9 dCi na tle konkurentów wypadła nie najlepiej (kłopoty z „elektryką”, zawieszeniem, napędem), ale z pewnością nie można mówić tu o przepaści. Przykład: VW Touran 2.0 TDI, który w początkowej fazie produkcji

borykał się z wieloma problemami. Najpierw pojawił się kłopot z kondensatorami wentylatora chłodnicy, co groziło pożarem, później wyszły na jaw kolejne problemy, które dotyczyły silnika 2.0 TDI – pęknięcie głowicy oraz przedwczesne zużycie dwumasowego koła zamachowego. W międzyczasie dochodziły do nas inne sygnały związane z niedociągnięciami jakościowymi Tourana. Volkswagen zapewniał, że

większość „chorób wieku dziecięcego” wyeliminował do 2006 r., ale bywa z tym różnie. Dlatego osoby zainteresowane tym modelem powinny szukać egzemplarzy wyposażonych w 105-konny motor 1.9 TDI – to starsza, ale trwalsza i tańsza w naprawach konstrukcja. Jeśli chodzi o walory użytkowe, to kompaktowy van Volkswagena wypada naprawdę dobrze. Podobnie jak w Scénicu, można dowolnie konfigurować drugi rząd foteli, natomiast pojemnością bagażnika Touran bije na głowę konkurencję. Poza tym na rynku można znaleźć egzemplarze 7-osobowe (dodatkowy rząd siedzeń wymagał dopłaty).

Najmłodszy w naszym zestawieniu Ford C-Max (debiut: jesień 2003 r.) zainteresuje przede wszystkim kierowców ceniących pewność prowadzenia. Nie jest tani, zresztą podobnie jak Touran (najdroższe auto w porównaniu, jeśli spojrzymy na jego

cenę przez pryzmat wieku), ale za to daje dużo satysfakcji podczas jazdy – to zasługa sprężyste zestrojonego wielowahaczowego układu jezdniowego. Niestety, C-Max jest jedynym wyłącznie pięciomiejscowym samochodem w naszym zestawieniu. Auto ze 136-konnym turbodieslem 2.0 TDCi (motor do sprzedaży wszedł w 2004 r.) kosztują ok. 30 tys. zł. Nie jest to okazjna cena, tym bardziej że kompaktowy van Forda również boryka się z awariami. Szczególnie w autach z początku produkcji występowały kłopoty z jakością wykonania (np. od tylnych drzwi odklejały się uszczelki). Zastrzeżenia budzi też trwałość zawieszenia oraz silnik 2.0 TDCi – niedomaga turbosprężarka, układ wtryskowy bądź elektronika sterująca pracą jednostki.

M. MATUS
www.autoswiat.pl/uzywane

anie, szybkie i oszczędne

Cena: od 20 tys. zł
Lata 2003-09
Silnik 1.9 dCi
Moc 120-130 KM

Cena: od 29 tys. zł
Lata 2004-10
Silnik 2.0 TDCi
Moc 136 KM



FORD C-MAX 2.0 TDCi

■ Kompaktowy van Forda (debiut w 2003 r.) szybko zyskał uznanie klientów dzięki atrakcyjnej stylistyce, funkcjonalnej kabynie oraz dobrym własnościami jeźdnym. Dziś ceny aut z początku produkcji wydają się atrakcyjne – od ok. 20 tys. zł z podstawowym silnikiem do 29 tys. zł z topowym turbodieslem 2.0/136 KM.

NADWOZIE I WNĘTRZE

Pomimo upływu lat C-Max nadal prezentuje się atrakcyjnie i w odróżnieniu od Focusa bądź Mondeo nie ma tak dużych skłonności do korozji. Kierowca i pasażer mogą liczyć na wygodną podróż, natomiast w drugim rzędzie siedzeń nie jest już tak komfortowo. Plus za możliwość składania środkowego fotela oraz przesuwania skrajnych. Walory transportowe? Raczej przeciętne – poj. bagażnika od 460 do 1620 l.

KOSZT 1 km 0,57 zł
przebieg 138 tys. km



CENA 29 500 zł
ROK 2004
PRZEBIEG 138 000 km



BAGAŻNIK ma regularny kształt, ale trochę rozczarowuje jego pojemność

SILNIK/UKŁAD JEZDNY

Podczas jazdy C-Max 2.0 TDCi o mocy 136 KM robi naprawdę dobre wrażenie. Silnik jest cichy, dynamiczny i oszczędny (w teście średnio 6,5 l/100 km), a sprężyste zawieszenie pozwala wykorzystać sportowy charakter kompaktowego vana Forda.

CENA ZAKUPU/KOSZTY EKSPLOATACJI

Czy eksploatacja C-Maksa 2.0 TDCi będzie kosztowna? Trwałość okazuje się przyzwoita, ale nie jest to auto bez wad. Z poważniejszych problemów mogą wystąpić usterki turbosprężarki, układu wtryskowego bądź filtra FAP. Czasami zawodzi „elektryka”.

PODSUMOWANIE

Wygląd, dynamiczny i oszczędny napęd oraz świetne własności jezdne to zalety C-Maksa. Zadbany egzemplarz, regularnie serwisowany i z przebiegiem ok. 140-150 tys. km, nie powinien sprawiać poważnych problemów. Warunek? Dobra kondycja jednostki napędowej, głównie turbosprężarki i układu wtryskowego.



TYPOWE USTERKI

W TYLNYM ZAWIESZENIU dość szybko pojawiają się luzy; zdarzają się awarie alternatora, jakość wykonania jest nie najlepsza – np. odklejają się uszczelki tylnych drzwi; dochodzi do uszkodzeń turbosprężarki oraz układu wtryskowego w silnikach wysokoprężnych.

C-Max (2004 r., 138 tys. km)

| | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| Silnik | t.diesel, R4/1997 cm ³ |
| Moc | 136 KM/4000 obr./min |
| Mom. obr. | 320 Nm/2000 obr./min |
| Osiągi* | |
| Prędk. maksymalna | 200 km/h |
| Przysp. (0-100 km/h) | 9,6 s |
| Śr. zuż. paliwa | 5,8 l/100 km |
| Koszty 3 lat eksploatacji** | |
| Ubezpieczenie | 4419 zł |
| Koszt paliwa (4,50 zł) | 11 745 zł |
| Koszt przeglądów*** | 1950 zł |
| Utrata wartości | 7400 zł |
| Łącznie | 25 514 zł |

*dane producenta; **koszt liczony dla auta, które przejedzie 45 tys. km w ciągu 3 lat; ***co 20 tys. km, przeglądy wykonywane poza ASO

OPEL ZAFIRA 1 2.2 DTI

■ Kompaktowy van Opla cieszy się dużym powodzeniem na rynku wtórnym. Choć na tle porównywanych aut Zafira nie jest pierwszej młodości (na rynku od 1999 r.), to i tak ma kilka mocnych punktów.



CENA 24 800 zł
ROK 2004
PRZEBIEG 138 000 km



DWA dodatkowe fotole znajdują się pod podłogą. Poj. kufra: 150/600/1200 l

NADWOZIE I WNĘTRZE

Zafira prezentuje typowo użytkowy charakter. Jest praktyczna i umożliwia transport 7 osób - trzeci rząd siedzeń w razie potrzeby można łatwo wydobyc z podłogi. Owszem, nie są to pełnowartościowe miejsca, ale usatysfakcjonują np. dwójkę dzieci. Pojemność kufra wynosi od 150, poprzez 600, aż do 1700 l - to dobre wartości, biorąc pod uwagę to, że w aucie cały czas jest trzeci rząd foteli.

KOSZT 1 km 0,57 zł
przebieg 138 tys. km

wtrysk bezpośredni (bez common railu). Efekt? Motor charakteryzuje się niską kulturą pracy, ale dzięki dobrze wytłumionej kabine hałas nie jest zbyt dokuczliwy. Średnie spalanie podczas testu wyniosło ok. 7 l/100 km. Dynamika silnika Zafiry okazuje się nieco gorsza niż w przypadku „2-li-

trówki” C-Maksa, ale lepsza od motoru 1.9 dCi w Scénicu. Auto prowadzi się całkiem niezle.

CENA ZAKUPU/KOSZTY EKSPLOATACJI

Koszty eksploatacji nie są wysokie. Także cena okazuje się atrakcyjna, ale uwaga: na rynku często spotykane są Zafiry powypadkowe!

SILNIK/UKŁAD JEZDNY

Topowy diesel 2.2 DTI/125 KM trafił pod maskę modelu w 2002 r. Został wyposażony we



TYPOWE USTERKI

KOROZJA szybko atakuje wydech i podwozie, ale oszczędza karoserię; zdarzają się stukające przeguby; kłopoty sprawia przekładnia kierownicza; w silniku 2.2 DTI często urywają się świece żarowe podczas wykręcania; dochodzi do uszkodzenia pompy wtryskowej.

PODSUMOWANIE

Może wygląd Zafiry nie powoduje szybszego bicia serca, ale to samochód niedrogi (ceny wersji 2.2 DTI zaczynają się od ok. 20 tys. zł), praktyczny i niezle wykonany. Prosta budowa i atrakcyjne ceny zamienników znacznie obniżają koszty serwisu oraz napraw. Jednak największa zaleta modelu to możliwość przewozu 7 osób.

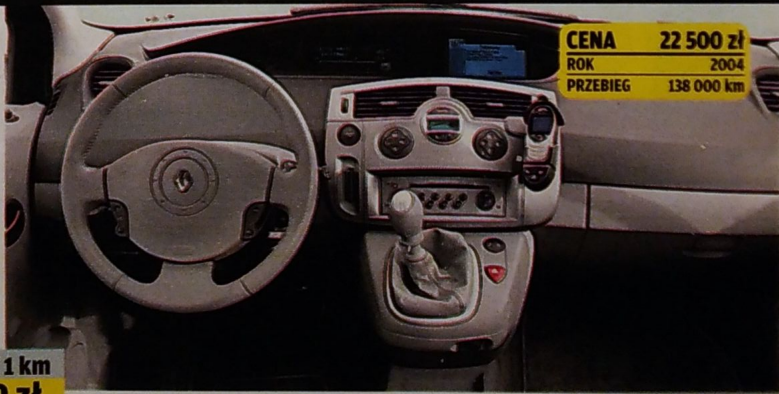
ZAFIRA I (2004 r., 120 tys. km)

| | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| Silnik | 1. Diesel, 84/1251 cm ³ |
| Moc | 125 KM/4000 obr./min |
| Mom. obr. | 280 Nm/2500 obr./min |
| Osiągi* | |
| Prędk. maksymalna | 187 km/h |
| Przysp. (0-100 km/h) | 11,5 s |
| Śr. zuż. paliwa | 6,5 l/100 km |
| Koszty 3 lat eksploatacji** | |
| Ubezpieczenie | 4409 zł |
| Koszt paliwa (4,50 zł) | 13 162 zł |
| Koszt przeglądów*** | 1920 zł |
| Utrata wartości | 6100 zł |
| Łącznie | 25 600 zł |

* dane producenta; ** koszt liczony dla auta, które przejeździe 45 tys. km w ciągu 3 lat; *** 20 tys. km, przeglądy wykonywane przez ASO

RENAULT SCÉNIC II 1.9 dCi

■ Druga generacja Scénica oferuje wysoki poziom komfortu i dobre wyposażenie. Także atrakcyjna cena na rynku wtórnym okazuje się niewątpliwą zaletą „francuza”. Szkoda, że auta z początku produkcji borykają się z wieloma problemami.



CENA 22 500 zł
ROK 2004
PRZEBIEG 138 000 km



DZIĘKI oddzielnym fotelom z tyłu wnętrza można dowolnie konfigurować

NADWOZIE I WNĘTRZE

Kabina „zwykłej” wersji jest nieco mniejsza niż u rywali, ale zawsze można poszukać przedłużonej o 23 cm odmiany Grand. Pochwalic należy: oryginalny styl, praktyczne rozwiązania podnoszące funkcjonalność wnętrza (np. siedzenia z tyłu można przesuwac, składać i wyjmować), wysoki poziom bezpieczeństwa, a także bogate wyposażenie wielu oferowanych samochodów. Niezle prezentuje się również pojemność bagażnika - od 430 do 1840 l. Ważne: na 7-osobową kabinę można liczyć w wersji Grand (opcja).

KOSZT 1 km 0,59 zł
przebieg 138 tys. km

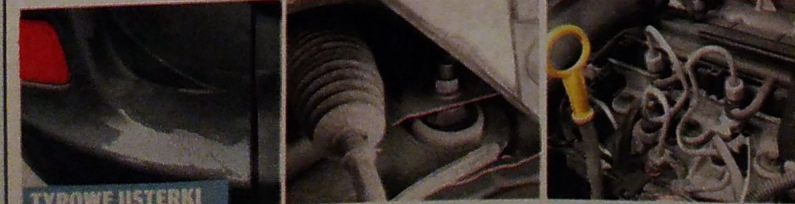
SILNIK/UKŁAD JEZDNY

Z diesli 1.5 i 1.9 zdecydowanie polecamy większy motor. Nie jest on bez wad (np. zdarzają się usterki turbiny, układu wtryskowego i elektroniki sterującej), ale zapewnia auto przynajmniej przyzwoitą dynamikę. Średnie spalanie wersji 120-konnej wyniosło

6,7 l/100 km (dane testowe). W 2006 r. moc jednostki 1.9 dCi wzrosła do 130 KM.

CENA ZAKUPU/KOSZTY EKSPLOATACJI

Scénic ma bardzo korzystną relację ceny do wieku, ale często boryka się z problemami, których usunięcie niekiedy jest dość drogie.



TYPOWE USTERKI

W AUTACH z początku produkcji może luszczyć się lakier na tylnym zderzaku; dość szybko luz pojawia się w zawieszaniu i układzie kierowniczym; występują problemy z działaniem elektroniki; silnik 1.9 dCi boryka się z kłopotami układu wtryskowego i nietrwałymi turbinami.

PODSUMOWANIE

Gdyby nie duża liczba problemów, o Scénicu II można by mówić w samych superlatywach. Niestety, awarie elektroniki (np. opcjonalnego systemu Hands Free), nietrwałe przednie zawieszenie i kłopoty z trwałością jednostki napędowej sprawiają, że przed zakupem warto wszystko bardzo dokładnie sprawdzić.

SCÉNIC II (2004 r., 138 tys. km)

| | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| Silnik | 1. Diesel, 84/1301 cm ³ |
| Moc | 120 KM/4000 obr./min |
| Mom. obr. | 300 Nm/2000 obr./min |
| Osiągi* | |
| Prędk. maksymalna | 188 km/h |
| Przysp. (0-100 km/h) | 12,1 s |
| Śr. zuż. paliwa | 5,8 l/100 km |
| Koszty 3 lat eksploatacji** | |
| Ubezpieczenie | 4320 zł |
| Koszt paliwa (4,50 zł) | 11 745 zł |
| Koszt przeglądów*** | 1920 zł |
| Utrata wartości | 6100 zł |
| Łącznie | 24 085 zł |

* dane producenta; ** koszt liczony dla auta, które przejeździe 45 tys. km w ciągu 3 lat; *** 20 tys. km, przeglądy wykonywane przez ASO

VOLKSWAGEN TOURAN 2.0 TDI

■ Touran pokazuje dwa oblicza: z jednej strony to auto bardzo praktyczne, świetnie jeżdżące, a z drugiej – drogie i borykające się z kilkoma kłopotami, szczególnie jeśli do czynienia mamy z wersją 2.0 TDI.

NADWOZIE I WNĘTRZE

Walory użytkowe kompaktowego vana VW są na piątkę z plusem! Auto przekonuje wygodnymi – siedzeniami, obszernym wnętrzem, a także ogromnym kufrem (poj. 695/1989 l). Podobnie jak w Scenicu, fotele drugiego rzędu można przesuwac i wyjmować. Osoby szukające wersji 7-osobowej również powinny zainteresować się VW, mimo że za dwa dodatkowe siedzenia trzeba było sporo dopłacić. Jakość wykonania – dość dobra.

SILNIK/UKŁAD JEZDNY

W gamie znajdziemy dwa diesle TDI: starą i sprawdzoną konstrukcję 1.9 (90 lub 105 KM)

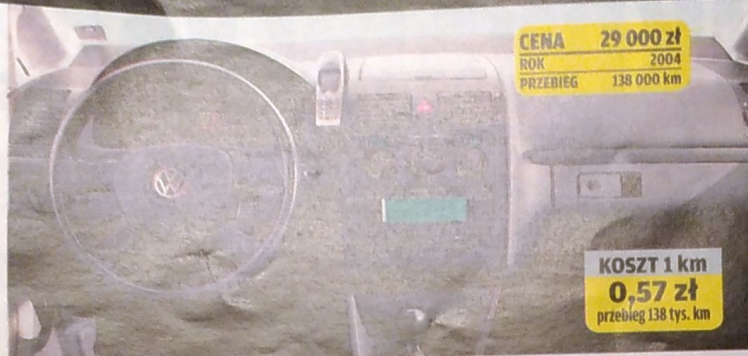


TYPOWE USTERKI

SILNIK 2.0 TDI miewa kłopoty z głowicami (pękają) oraz trwałością turbosprężarki i 2-mosowego koła zamachowego; w autach z początku produkcji problemy sprawiał kondensator wentylatora chłodnicy (dochodziło nawet do pożaru); niedostatki wykonania.



TOURAN MA największy bagażnik spośród opisywanych samochodów



CENA 29 000 zł
ROK 2004
PRZEBIEG 138 000 km

KOSZT 1 km 0,57 zł
przebieg 138 tys. km

oraz nowszą „2-litrówkę” o mocy początkowo 136, a później 140 i 170 KM. Zdecydowanie polecamy słabszy motor, pomimo że jego dynamika nie wszystkich usatysfakcjonuje. Jednostka 2.0 TDI zmagają się z kilkoma poważnymi kłopotami (m.in. awarie „dwumasówki”, pękające głowice). Podczas testu średnie spa-

lanie motoru 2.0 TDI/136 KM wyniosło ok. 7 l/100 km – to niezły wynik, ale nie najlepszy w stawce.

CENA ZAKUPU/KOSZTY EKSPLOATACJI

VW jest drogi na polskim rynku. Widać to po wysokich cenach wywoławczych Tourana. Pamiętajmy: wersja 2.0 TDI nie jest wolna od usterek!

TOURAN (2004 r., 138 tys. km)

Silnik t.diesel, R4/1968 cm³
Moc 136 KM/4000 obr./min
Mom. obr. 320 Nm/1750 obr./min

Osiągi*
Prędk. maksymalna 200 km/h
Przysp. (0-100 km/h) 10,2 s
Średnie zużycie paliwa 6,0 l/100 km

Koszty 3 lat eksploatacji**
Ubezpieczenie 4419 zł
Koszt paliwa (4,50 zł) 12 150 zł
Koszt przeglądów*** 2520 zł
Utrata wartości 6400 zł
łącznie 25 489 zł

*dane producenta; **koszt liczony dla auta, które przejeździe 45 tys. km w ciągu 3 lat; ***co 15 tys. km, przeglądy wykonywane poza ASO



PODSUMOWANIE

Touran przekonuje przestronnym wnętrzem i pojemnym bagażnikiem – to bardzo mocne atuty z punktu widzenia głowy rodziny. Niestety, kompaktowy van VW jest drogi w zakupie i w wersji 2.0 TDI może sprawić poważne problemy. Zainteresowanym zakupem Tourana z turbodieslem polecamy silnik 1.9 TDI.

KLASYFIKACJA

- Zafira 2.2 DTI**
■ Praktyczne auto charakteryzujące się niskimi kosztami eksploatacji.
- C-Max 2.0 TDCi**
■ Ładnie wygląda i dobrze jeździ, lecz ma ograniczoną funkcjonalność.
- Touran 2.0 TDI**
■ Touran? Czemu nie, ale tylko z dieslem 1.9 TDI. Dlatego dopiero 3. pozycja.
- Scénic 1.9 dCi**
■ Idea super, jednak do perfekcji daleko – Scénic to przemyślane auto, które miewa kłopoty.

CENY AUT UŻYWANYCH WEDŁUG EUROTAKSU (W ZŁ)

| Model | Moc | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 |
|------------------------------------|--------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Ford C-Max 2.0 TDCi Trend | 136 KM | 37 700 (85 600 km) | 32 900 (102 400 km) | 29 900 (119 200 km) | - |
| Opel Zafira 2.2 DTI Comfort | 125 KM | - | 26 900 (102 400 km) | 25 000 (119 200 km) | 22 900 (136 000 km) |
| Renault Scénic 1.9 dCi Authentique | 120 KM | - | 25 600 (102 400 km) | 22 900 (119 200 km) | 20 200 (136 000 km) |
| VW Touran 2.0 TDI Trendline | 136 KM | - | - | 31 900 (119 200 km) | 29 600 (136 000 km) |



Najstarsza w porównaniu Zafira na początku stawki, natomiast najmłodszy C-Max – na końcu. Ostateczne wyniki są jednak nieco inne

PODSUMOWANIE

Zafira zawdzięcza wygraną głównie niskim kosztom eksploatacji i świetnym walorom użytkowym wnętrza. Także silnik 2.2 DTI wypada całkiem niezle, choć mógłby być nowszej konstrukcji. Za to napęd i układ jezdny to mocne strony C-Maksa. Niestety, nadwozie Forda ma ograniczoną funkcjonalność. Liderem pod względem użytkowym okazuje się Scénic – jest praktyczny i pakowny. Gdyby nie usterkowy silnik 2.0 TDI, zająłby znacznie wyższe miejsce. Najniżej uplasował się Scénic. Van Renault przekonuje atrakcyjną ceną i wysokim komfortem jazdy, natomiast odstrasza tym, że najczęściej potrzebuje pomocy serwisu.



RED. MARCIN MATUS

Sprawdź oferty:
www.uzywane.autoswiat.pl



FORD 25 900 zł
C-Max 1.6 TDCi, 2005 r., 143 tys. km, sprawadzony, przygotowany do rejestracji, ESP, wspomaganie, klimatyzacja, „elektryka” szyb.



OPEL 21 900 zł
Zafira 2.2 DTI, 2002 r., 192 tys. km, sprawadzony, przygotowany do rejestracji, ESP, wspomaganie, klimatyzacja, „elektryka” szyb.



RENAULT 24 900 zł
Scénic 1.9 dCi, 2004 r., 125 tys. km, zarejestrowany w Polsce, ESP, „elektryka”, centralny zamek, wspomaganie, klimatyzacja.



VOLKSWAGEN 29 900 zł
Touran 1.9 TDI, 2004 r., 125 tys. km, zarejestrowany w Polsce, ESP, ASR, „elektryka”, tempomat, wspomaganie, klimatyzacja.



CITROËN 21 900 zł
Xsara Picasso 1.8, 2004 r., 127 tys. km, kupiony w Polsce, pierwszy właściciel, ABS, wspomaganie, klimatyzacja, radio z CD.



PEUGEOT 25 800 zł
307 SW 2.0 HDI, 2004 r., 159 tys. km, zarejestrowany w Polsce, ABS, pełna „elektryka”, wspomaganie, czujniki parkowania.