

Minivany i kombi w trzech przedziałach cenowych

Mistrzowie funkcjonalności

za 10 tys. zł za 20 tys. zł za 30 tys. zł



Minivany

- + Wygodne zajmowanie miejsc
- + Bardzo praktyczna aranżacja wnętrza
- + Możliwość kupienia wersji 7 miejscowej
- Kiepskie właściwości jezdne
- Najczęściej mniejszy, niż w kombi bagażnik

Minivan czy kombi? Wybieramy naszych faworytów na każdą kieszeń. Oprócz funkcjonalności liczą się głównie niskie koszty eksploatacji.

TEKST: Jacek Ambrozik ZDJĘCIA: Paweł Tyszko, archiwum

Moda na minivany przeminęła. Grono zwolenników kombi także się zmniejsza. Ale jeśli ktoś ma spore potrzeby transportowe nie zadowolą się przecież kompaktowym SUV-em, który co prawda wygląda nowoczesnie, ale do transportu rodziny aż tak dobrze się nie nadaje. Minivany i kombi to zatem wybór z rozsądku. Oto najciekawsze propozycje w trzech przedziałach cenowych. Faworyci mimo popołitego wyglądu

mają w sobie to coś, co sprawi, że ich eksploatacja okaże się całkiem przyjemna. Preferujemy wersje wysoko- i średnio- lub benzynowe, które można przystosować do zasilania LPG. W każdym przypadku prezentujemy dwie propozycje – najlepszego minivana i najlepsze kombi. Punktujemy też ich cechy w czterech kategoriach: wnętrze, bagażnik, silnik, usterki. Wystawiamy także ocenę i na jej podstawie wskazujemy zwycięzcę.



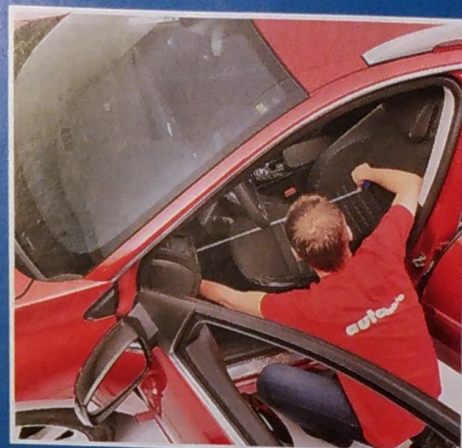
Kombi

- + Dobre właściwości jezdne
- + Sporo wersji z mocnymi silnikami
- + Duży bagażnik
- Zazwyczaj tylko 5 miejsc
- Wspólna kanapa z tyłu
- Niskie wnętrze

Co i jak oceniamy?

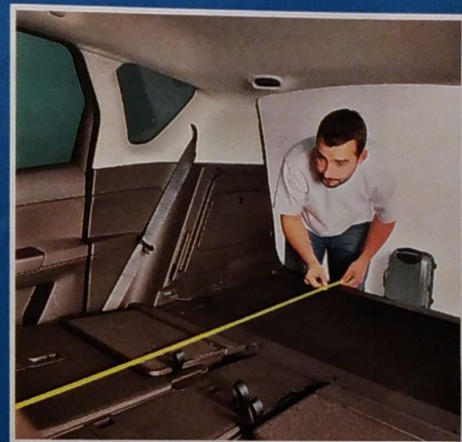
WNĘTRZE

Oceniliśmy przestrzeń we wszystkich dostępnych rzędach siedzeń. Brałismy także pod uwagę możliwość aranżacji wnętrza i łatwość demontażu foteli. Ważna była wygoda za kierownicą.



BAGAŻNIK

Liczy się nie tylko pojemność, ale sposób na składanie dodatkowych siedzeń. Świetnie, jeśli nawet w wersji dla 7 osób, po rozłożeniu wszystkich foteli coś da się tu upchnąć. Ważny jest też kształt bagażnika.



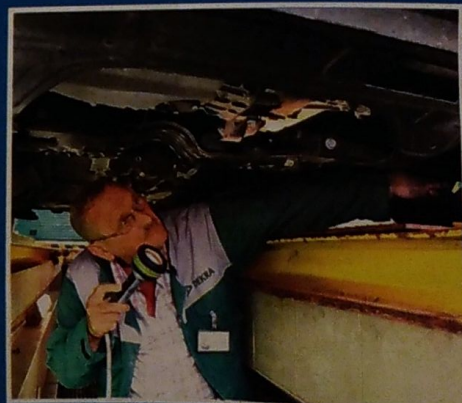
SILNIK

Niskie koszty eksploatacji mają znaczenie priorytetowe, ale z drugiej strony lepiej, żeby w pełni załadowany samochód nie był zawalidrogą. Dlatego właśnie wskazujemy na mocne, oszczędne i trwałe diesle.



USTERKI

Dane o awaryjności czerpiemy z rankingów oraz z własnych doświadczeń zbieranych podczas naszych testów długodystansowych, które kończą się badaniami technicznym.



za 10 tys. zł

NASZ TYP

Naszym zdaniem

Scenika powinien wybrać każdy, kto ceni sobie wygodę wsiadania i wysiadania (także na zatłoczonych parkingach). Inne zalety to przestronność, funkcjonalność i bardzo atrakcyjne ceny. Za niewielkie pieniądze kupimy naprawdę nowoczesne auto. Wada: niestaranny montaż.



PRZYKŁADOWA OFERTA | wersja: 2.0 16V | rok produkcji: 2004 | cena: 10 500 zł

Nasza ocena

WNĘTRZE

5 wygodnych foteli, a w wersji Grand – dwa dodatkowe w bagażniku.
ocena 5/5

BAGAŻNIK

W długiej wersji to prawdziwa ciężarówka. Bagażnik mieści od 535 do 1960 l.
ocena 5/5

SILNIKI

Kapitałne silniki benzynowe, np. 2.0 Turbo. Jeśli diesel, to tylko 2.0 dCi
ocena 4/5

USTERKI

Drobne awarie elektroniki, szybkie zużycie zawieszania. Ale części są tanie.
ocena 4/5

OSTATECZNY WERDYKT

Wyrównany rywal Passata. Wybór jest kwestią gustu.

Ocena: 18/20

Renault Scenic II

Renault Scenic spopularyzował segment minivanów w Europie. Druga generacja modelu trzyma wciąż bardzo wysoki poziom. Stylizacja jest nadal przyjemna dla oka, a poziom wyposażenia wręcz zaskakuje. Problemów z elektroniką oraz elektroniką pokładową nie należy się obawiać. Owszem – występują, ale większość warsztatów wyspecjalizowanych w naprawach Renault radzi sobie już z nimi nadspodziewanie skutecznie. Auto jest bardzo popularne, więc mechanicy poznali już je na wylot. Wielu użytkowników narzeka na niską trwałość zawieszania. Owszem – nie jest najwyższa, ale ceny poszczególnych części są bardzo niskie, więc nie stano-

wi to problemu. Optymalny wybór to wersja benzynowa 1.6 – jest oszczędna i niezawodna. Godny uwagi jest także rewelacyjny 2.0 Turbo. Co ciekawe, bez większego uszczerbku można go przystosować do zasilania gazem. Nie mamy natomiast najlepszych informacji dla miłośników diesli. Popularne 1.5 dCi oraz 1.9 dCi są awaryjne i drogie w naprawach. Polecamy wyłącznie wersję 2.0 dCi – to bardzo udany silnik, znacznie nowocześniejszy niż 1.9 TDI VW. Pracuje cicho, ma świetne osiągi i zużywa mało paliwa, ale winduje ceny używanych Sceniców do granic możliwości, więc nie jest rozchwytywany przez potencjalnych nabywców.

Podstawowe informacje

Lata produkcji
2003-2009

Wersje silnikowe

Benzynowe: 1.4-2.0, 98-165 KM
Diesle: 1.5-2.0, 82-150 KM

Wersje nadwozia

krótka i długa (Scenic/Grand Scenic)

Przedział cen

6-22 tys. zł

Nasz typ

7 miejsc, dowolny benzynowy

Rynek

Udział diesli i wersji benzynowych jest porównywalny. Dominują odmiany 1.6 16V, 1.5 dCi oraz 1.9 dCi. Łatwo o wersję ze skórzaną tapicerką.



▲ Superkomfort, wzorowa funkcjonalność. Dobre wykończenie.



▲ Każdy z tylnych, wygodnych foteli można przesunąć, składać, lub demontować.



▲ W wersji Grand w bagażniku znajdują się dwa dodatkowe, chowane fotele.

Zainteresuj się też...



▲ Opel Zafira I (1999-2005): funkcjonalna, ale ma przestarzałe silniki. Przedział cen: 8-20 tys. zł.



▲ Citroen Xsara Picasso (1999-2010): oszczędny kanapowóz. Przedział cen: 7-30 tys. zł.



▲ VW Sharan I (1995-2010): pakowny i bardzo oszczędny, ale zwykle zajeżdżony. Ceny: 8-35 tys. zł.



▲ Chrysler Voyager (1996-2000): tani, pakowny, idealny do LPG. Fatalne diesle. Ceny: 6-15 tys. zł



PRZYKŁADOWA OFERTA | wersja: 1.8 T | rok produkcji: 2002 | cena: 10 000 zł

VW Passat B5 FL

Wersje kombi mają niemal trzykrotnie większy udział w ogłoszeniach niż odmiany sedan. Cieszą się także znacznie większym zainteresowaniem. Passat B5 FL to jeden z ostatnich rodzinnych samochodów na naszym rynku, które – pod warunkiem wyboru odpowiedniej wersji silnikowej – są faktycznie tanie w utrzymaniu. W sposób szczególny polecamy diesla 1.9 TDI we wszystkich wersjach mocy oraz modele benzynowe 1.6, 1.8, 1.8T oraz 2.0 (trzy ostatnie z wymienionych silniki mają 20-zaworowe głowice). Radzimy unikać odmian wysokoprężnych 2.5 TDI (są nieekonomiczne i wyraźnie bardziej kosztowne w obsłudze

niż 1.9 TDI). Po stronie zalet Passata należy wpisać dobre zabezpieczenie antykorozyjne, bardzo szerokie zaplecze tanich części zamiennych oraz bezproblemowe naprawy – podejmują się ich w zasadzie wszystkie niezależne warsztaty samochodowe. Idealny obraz psują jedynie dwie rzeczy: wysoki koszt naprawy wielowahaczowego zawieszenia przedniego (ok. 1000 zł) oraz mocne zużycie eksploatacyjne większości dostępnych egzemplarzy. Realnie może się okazać, że znalezienie Passata w dobrym stanie będzie o wiele trudniejsze niż opisywanego obok Renault Scenika. Uwaga – pod koniec produkcji Passaty B5 FL otrzymały bardzo awaryjny filtr cząstek stałych.

Naszym zdaniem

Na tle Scenika Passat wydaje się nudny. Ustępuje mu także przestronnością i funkcjonalnością. Jest jednak lepszym wyborem na dalsze trasy, ponieważ lepiej się prowadzi. Jego atutem jest także solidne wykonanie.

Nasza ocena

WNĘTRZE

W swoim czasie był wyjątkowo przestronny, ale na tle Scenika wypada blado.
ocena 3/5

BAGAŻNIK

Bagażnik ma 495-1600 l. To dobry wynik, porównywalny z krótkim Scenikiem.
ocena 4/5

SILNIKI

Stare 1.9 TDI z Passata B5 są lepsze niż nowe. I lepsze niż 1.5 dCi oraz 1.9 dCi Renault.
ocena 5/5

USTERKI

Idealny obraz psuje tylko bardzo delikatne przednie zawieszenie. Ale da się z tym żyć.
ocena 5/5

OSTATECZNY WERDYKT

Optycznie – przestarzały. Technicznie wciąż wart uwagi.

Ocena: 17/20

Podstawowe informacje

Lata produkcji
2000-2005

Wersje silnikowe
Benzynowe: 1.6-4.0, 101-275 KM
Diesle: 1.9-2.5, 90-180 KM

Wersje nadwozia
sedan, kombi

Przedział cen
6-25 tys. zł

Nasz typ
kombi 1.9 TDI lub 1.8T

Rynek
W ofercie dominują kombi z dieslem 1.9 TDI, a zatem takie, które warto kupić. Tyle tylko, że znalezienie zadbanego egzemplarza jest trudne!



▲ Spasowanie i materiały – niezłe, ale stylizacja traci myszka.



▲ W dzisiejszych czasach taka ilość miejsca już nie imponuje.



▲ Duży bagażnik jest dobrze wykończony materiałami odpornymi na zużycie.



▲ Renault Laguna II (2001-2007): polecamy wersje benzynowe i montaż LPG. Ceny: 7-20 tys. zł.



▲ Ford Mondeo Mk3 (2000-2007): tylko wersje benzynowe i tylko bez LPG! Ceny: od 6-20 tys. zł.



▲ Mazda 6 (2002-2007): świetne wersje benzynowe, fatalne diesle, korozja to norma. Ceny: 8-25 tys. zł.



▲ Opel Vectra B (1995-2002): idealny wybór to benzyna z gazem. Tanie części. Ceny: 5-15 tys. zł.

za 20 tys. zł

Nasza ocena

WNĘTRZE

Wąskie wnętrza, ale system chowania dodatkowych foteli nie ma równych.
ocena 4/5

BAGAŻNIK

Pojemność bagażnika 140/645/1820 l. To naprawdę dobry wynik.
ocena 5/5

SILNIKI

Albo dowolna benzyna z gazem albo diesel 1.9 CDTI. Jest zatem w czym wybierać.
ocena 5/5

USTERKI

Psuje się moduł pod kierownicą – taki sam problem jak w Vectry.
ocena 4/5

OSTATECZNY WERDYKT

Drobne braki nadrabia wzorową funkcjonalnością.

Ocena: 18/20



PRZYKŁADOWA OFERTA | wersja: 1.9 CDTI | rok produkcji: 2007 | cena: 20 800 zł

Naszym zdaniem

Jeśli ktoś ma dość męczenia się ze składaniem i rozkładaniem foteli, powinien wybrać Zafirę II – w tym aucie to prawdziwa przyjemność. Z tym, że w trzecim rzędzie miejsca jest mało, a w drugim wygodnie usiądą dwie osoby. I tak naprawdę Zafira komfortowo przewiezie 4 osoby.

Opel Zafira II

To bardzo niepozorny model, ale w codziennej eksploatacji sprawdzi się wyśmienicie. Trudno o rywala, w którym tak łatwo zmienia się aranżację wnętrza. System Flex7 został po raz pierwszy zastosowany w Zafirze I, ale tu udoskonalono go i działa rewelacyjnie. W ciągu ok. minuty da się rozłożyć wszystkie 7 foteli, a kolejna pozwala na schowanie trzeciego rzędu w podłódze oraz złożenie drugiego. Jeśli ktoś nie dysponuje garażem do składowania niepotrzebnych foteli, z Zafiry będzie bardzo zadowolony. Osoby, które zastanawiają się nad wyborem sensownej wersji silnikowej mają ograniczony wybór – godne uwagi są tylko dwie propozycje. Pierwsza to wybór do-

wolnej wersji benzynowej z początkowego okresu produkcji, bo te najlepiej nadają się do instalacji LPG. Po liftingu zmienił się system regulacji luzu zaworowego, co podnosi koszty eksploatacji. Druga opcja – naszym zdaniem najlepsza – to wybór diesla 1.9 CDTI. Nie jest idealny (ma problemy z opcjonalnym filtrem cząstek stałych oraz zaworem EGR), ale na jego ogólną trwałość nie można narzekać. Bardzo dobrze wypada także relacja zużycia paliwa do osiągnięć. O usterkach piszemy więcej na sąsiedniej stronie przy opisie Vectry C. Gamę diesli uzupełnia jednostka 1.7 CDTI. Nie jest zła, ale ma gorsze osiągi od 1.9 CDTI, okazuje się także nieco droższa w naprawach.

Podstawowe informacje

Lata produkcji	2005-2014
Wersje silnikowe	Benzynowe: 1.6-2.2, 94-240 KM Diesle: 1.7-1.9, 105-150 KM
Wersje nadwozia	tylko jedna, ale zawsze 7-osobowa
Przedział cen	15-38 tys. zł
Nasz typ	7 miejsc, silnik 1.9 CDTI
Rynek	Wersji wysokoprężnych jest dwukrotnie więcej niż benzynowych. Trafiają się także auta z LPG i z CNG. Sporo krajowych ofert.



▲ Dużo ciekawiej niż w poprzedniej generacji, ale montaż – przeciętny.



▲ Tyłne fotele idealnie chowają się w podłodze bagażnika (Opel nazywa to Flex7).



▲ A tak wygląda konfiguracja 7-miejscowa – mieści się jeszcze jedna walizka.

Zainteresuj się też...



▲ Ford C-Max I (2003-2010): pierwszy kompaktowy minivan Forda. Przedział cen: 8-27 tys. zł.



▲ Renault Espace IV (2003-2014): król przestrzeni, niestety kapryśny. Przedział cen: 9-50 tys. zł.



▲ Mazda 5 (2005-2010): szkoda, że w gamie brak dobrego diesla. Przedział cen: 15-30 tys. zł.



▲ Chrysler Voyager (1996-2008): irytuje układ miejsc: 2/2/3. Przedział cen: 12-30 tys. zł.



PRZYKŁADOWA OFERTA | wersja: 1.9 CDTI | rok produkcji: 2007 | cena: 19 900 zł

Naszym zdaniem

Vectra C nie jest jakoś specjalnie wyrefinowana, ale za 20 tys. zł trudno o bardziej pakowne kombi z oszczędnym dieslem pod maską, które będzie tak dobrze zaopatrzone w tanie części zamienne.

NASZ TYP

Opel Vectra C

Opel Vectra C kombi ma o ok. 13 cm dłuższy rozstaw osi od wersji sedan i liftback, co w oczywisty sposób przekłada się na wielkość bagażnika i przestrzeń dla pasażerów siedzących z tyłu. Co ciekawe, ten model jest bez porównania bardziej funkcjonalny od swojego następcy – Insignii, w której irytuje przesadnie rozbudowany tylny zderzak. Vectra C to samochód poznany przez mechaników na wylot i świetnie zaopatrzone w części zamienne. Godne polecenia są głównie diesle 1.9 CDTI. Opracował je Fiat i dały się poznać z niskiego zużycia paliwa i ogólnej trwałości. Ich słabą stroną okazują się opcjonalne filtry cząstek stałych (zapychają się tak czę-

sto, że w zasadzie normalna eksploatacja w mieście jest niemożliwa) oraz zawory EGR (samochód traci moc, dymi podczas przyspieszania). Na rozwiązanie obu problemów powinno wystarczyć ok. 1500 zł. Godny uwagi jest także stary, benzynowy silnik, do którego da się założyć instalację gazową. Przestrzegamy natomiast przed wyborem wyjątkowo awaryjnej i bardzo drogiej w naprawach wersji 3.0 CDTI. Przed zakupem Vectry C warto sprawdzić stan przełącznika pod kierownicą. Problemy z nim dotyczą akurat wszystkich odmian (nie działają kierunkowskazy, wycieraczki, piloty, stacyjka, podświetlenie radia). Naprawa kosztuje ok. 600 zł.

Podstawowe informacje

Lata produkcji

2002-2008

Wersje silnikowe

Benzynowe: 1.6-3.2, 100-280 KM

Diesle: 1.9-3.0, 100-184 KM

Wersje nadwozia

sedan, kombi, hatchback (Signum)

Przedział cen

6-25 tys. zł

Nasz typ

kombi 1.9 CDTI

Rynek

W ogłoszeniach przeważają diesle. Znacznie łatwiej o zadbaną Vectę C niż np. o VW Passata w analogicznym stanie.

Nasza ocena

WNĘTRZE

Szeroki, długi i dzięki temu wygodny samochód dla pięciu dorosłych osób.

ocena 5/5

BAGAŻNIK

530-1850 l. Wynik mówi sam za siebie. Wzorowe ukształtowanie bagażnika

ocena 5/5

SILNIK

Tak, jak w Zafirze: albo benzyna z LPG albo udany diesel 1.9 CDTI.

ocena 5/5

USTERKI

Fatalne, awaryjne moduły pod kierownicą i częste problemy z filtrami cząstek stałych.

ocena 4/5

OSTATECZNY WERDYKT

Pakowne, duże i niedrogi kombi. Idealne dla 5-osobowej rodziny.

Ocena: 19/20



▲ Miejsca jest równie dużo co twarde i kiepsko spasowanych tworzyw.



▲ Genialne: wkładka z siatką do bagażnika chroni tapicerkę złożonych foteli.



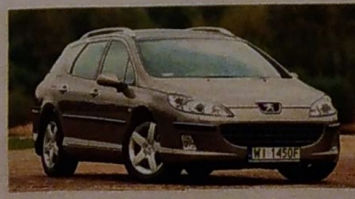
▲ Olbrzymi bagażnik ma regularne kształty. Pod podłogą – koło zapasowe.



▲ Volvo V70 II (2000-2007): ten model warto kupić dla 5-cylindrowego diesla. Ceny: 8-25 tys. zł.



▲ Toyota Avensis II (2003-2008): legendarnie trwałe są tylko benzynówki. Ceny: 12-30 tys. zł.



▲ Peugeot 407 (2004-2010): świetne diesle i... kiepska funkcjonalność. Ceny: 9-30 tys. zł.



▲ Citroen C5 I FL (2001-2008): pakowny z hydropneumatycznym zawieszeniem. Ceny: 8-25 tys. zł.

za 30 tys. zł

Nasza ocena

WNĘTRZE

5 wygodnych, niezależnych foteli; niektóre wersje są nawet 7-miejscowe.

ocena 5/5

BAGAŻNIK

W zależności od liczby foteli (7/5/2) ma 285/854 lub nawet 2000 l.

ocena 5/5

SILNIK

Polecany 2.0 TDCi jest bardzo żywotny, a jego naprawy – tanie.

ocena 5/5

USTERKI

Auto jest trwałe. Szkoda, że niektóre detale są niestarannie wykończone.

ocena 5/5

OSTATECZNY WERDYKT

S-Max jest najlepszym minivanem w zestawieniu.

Ocena: 20/20



PRZYKŁADOWA OFERTA | wersja: 2.0 TDCi | rok produkcji: 2008 | cena: 29 000 zł

Naszym zdaniem

Nowatorstwo tego samochodu polegało na tym, że połączył właściwości jezdne typowej osobówki z komfortem i funkcjonalnością minivana. Bardzo duża oferta rynkowa jest dodatkową zaletą.

NASZ TYP



Ford S-Max

Jeśli duże kombi jest dla kogoś zbyt małe, a klasyczny minivan – zbyt duży, idealnym rozwiązaniem wydaje się właśnie S-Max. W konfiguracji 5-miejscowej auto ma gigantyczny, ponad 850-litrowy bagażnik. Do wersji 7-miejscowej da się zapakować dwie średniej wielkości walizki (prawie 300 l). Podwozie to prawdziwy majstersztyk – gwarantuje najlepsze właściwości jezdne w tej klasie, a jednocześnie jest trwałe i tanie w naprawach. Jakość wykończenia wnętrza nie jest niestety najwyższych lotów, ale już na wyposażenie lepszych wersji nie można narzekać. W ogłoszeniach dominują wersje wysokoprężne. Najtańszą z nich jest turbodiesel 1.8 TDCi.

To konstrukcja Forda, która pracuje dość głośno, ma sporą turbodziurę i miewa problemy z układem wtryskowym oraz dwumasowym kołem zamachowym. Znacznie lepszym wyborem jest wyraźnie droższa odmiana 2.0 TDCi (to silnik francuski znany także pod nazwą 2.0 HDi). Ma wprawdzie filtr cząstek stałych (w 1.8 TDCi nie był montowany), ale nie należy się tym przesadnie przejmować – w praktyce nie sprawia większych problemów. Użytkownicy chwalą sobie kulturę pracy tej jednostki, ogólną niezawodność i zadowalające osiągi. Do pozostałych wersji lepiej podchodzić z rozwagą. Może nie są takie złe, ale bez wątpienia będzie je kiedyś trudno odsprzedać.

Podstawowe informacje

Lata produkcji
2006-2015

Wersje silnikowe
Benzynowe: 1.6-2.5, 145-220 KM
Diesle: 1.6-2.2, 100-200 KM

Wersje nadwozia
5- lub 7-osobowa (opcja)

Przedział cen
19-60 tys. zł

Nasz typ
silnik 2.0 TDCi

Rynek
Miażdżąca przewaga diesli z ręczną skrzynią biegów. Takie samochody kupowano w salonach i takie są pożądane na rynku wtórnym.



▲ Tak jak w Mondeo, ale trzy kratki nawiewu i schówek na górnej części.



▲ Oryginalna i rzadko spotykana opcja – wysuwana podłoga bagażnika.



▲ Drugi rząd foteli nie chowa się w podłodze, ale i tak do dyspozycji jest 2000 l.

Zainteresuj się też...



▲ Citroen C4 Picasso I (2006-2013): świetne diesle; przedział cen: 18-45 tys. zł.



▲ Renault Scenic III (2009-2016): polecamy wersje benzynowe; ceny: od 22 tys. zł.



▲ Peugeot 3008 (2009-2016): trochę jak crossover, ale dość pakowny. Dobre diesle. Ceny: od 28 tys. zł.



▲ VW Touran (2003-2015): jest funkcjonalny, ale jego jakość to loteria. Ceny: 12-35 tys. zł