

6,99zł

(w tym VAT 8%)

Pierwszy test Nowa Kia Sorento HEV

MAGAZYN ZMOTORYZOWANYCH

nr 11/2020 (294)

AUTOmoto



NOWY VW ID.3

kontra BMW i3, Hyundai Kona i Kia e-Niro

INDEXS 371882



Nowy Mercedes klasy S

PORADNIK KUPUJĄCEGO

UŻYWANE KOMBIVANY

- » Polecane wersje
- » Zalety i wady
- » Typowe usterki

16 modeli



PORÓWNANIE Renault Captur Nissan Juke • Opel Crossland X



Niejasne przepisy, trudne sytuacje

Nie są oczywiste nawet dla policji i sądów



ZDIAGNOZUJ SWOJE AUTO



Poznaj objawy często występujących usterek

Porównanie używanych AUTA KLASY ŚREDNIEJ



PORÓWNANIE Trzy miejskie crossovery

**Nissan
Juke
DIG-T**

Maksymalna moc
117 KM

Przyspieszenie
0-100 km/h
10,4 s

Prędkość maks.
180 km/h

Cena
od 74 630 zł

**Renault
Captur
TCE 130 EDC**

Maksymalna moc
131 KM

Przyspieszenie
0-100 km/h
9,6 s

Prędkość maks.
193 km/h

Cena
od 89 900 zł



EWOLUCJA

**Opel
Crossland X
1.2 Turbo 130**

Maksymalna moc
130 KM

Przyspieszenie
0-100 km/h
9,9 s

Prędkość maks.
201 km/h

Cena
od 80 800 zł



Więcej miejsca, komfortu i bezpieczeństwa – druga generacja Renault Captura jest jeszcze lepsza niż jej udany poprzednik. Czy francuski crossover pokona stylowego Nissana Juke'a oraz wszechstronnego Opla Crosslanda X?

FRANCUSKA



NISSAN JUKE DIG-T

TEKST: Marcel Kühler
ZDJĘCIA: Frank Ratering



W każdej wersji Juke seryjnie oferuje układ antykolkowy i aktywnego asystenta pasa ruchu.

Efektownie wykończony i stylizowany kokpit z poręczną kierownicą. Czytelne zegary i nieskomplikowana obsługa, ale nieco za małe elementy menu na ekranie.



Interfejsy do integracji smartfonów z systemami iOS i Android są standardem od drugiej wersji wyposażenia (Acenta).

Pierwsza generacja Renault Captura odniosła ogromny międzynarodowy sukces. Mały, miejski crossover zdobył serca klientów nie tylko w rodzimej Francji, ale w zasadzie w całej Europie. W porównaniu z nowszymi rywalami poprzednie wcielenie Captura miało jednak kilka wad: jego wnętrze należało do najmniejszych w segmencie, a wyposażenie z zakresu łączności i bezpieczeństwa pod koniec trwającej 6 lat kariery było już mocno ubogie.

I właśnie z tymi brakami ma się uporać urodziwy następca.

Wyposażony w 131-konny benzynowy silnik R4 Captur w naszym porównaniu zmierzy się z Oplem Crosslandem X – z 3-cylindrową jednostką o zbliżonej mocy – oraz z Nisanem Juke'em, którego co prawda napędza 1-litrowy silnik o 3 cylindrach i mocy zaledwie 117 KM, ale w zamian można go kupić w najniższej cenie. Oczywiście wszystkie jednostki korzystają z turbodoładowania.

Nie takie małe

Captur drugiej generacji bazuje na nowo opracowanej, wspólnej dla grupy Renault-Nissan platformie CMF-B (Common Module Family) dla małych aut (segment B), na której zbudowano m.in. najnowsze Clio. Z tej samej platformy korzysta nowy Nissan Juke. Mimo to zarówno z przodu, jak i z tyłu crossover Renault oferuje więcej miejsca od swojego japońskiego krewniaka. Najprzystrojnijszym modelem w teście okazuje się jednak Crossland X, który zapewnia dużo przestrzeni na głowę oraz na nogi.

Jeśli chodzi o miejsce na bagaż, walka jest wyrównana: Opel bazowo oferuje bagażnik o pojemności 410 l, a Nissan i Renault – 422 l. Captur oraz Crossland X mają jednak w zanadrzu przesuwaną kanapę (w Renault jest seryjna, w Oplu wymaga dopłaty), która w obu przypadkach pozwala powiększyć przestrzeń ładunkową do ponad 500 l – kosztem ilości miejsca na nogi dla podróżujących z tyłu.

Crossland X plasuje się w tyle za młodszą konkurencją pod względem wyposażenia z dziedziny



Na krętych drogach Nissan okazuje się znacznie zwinniejszy od rywali.



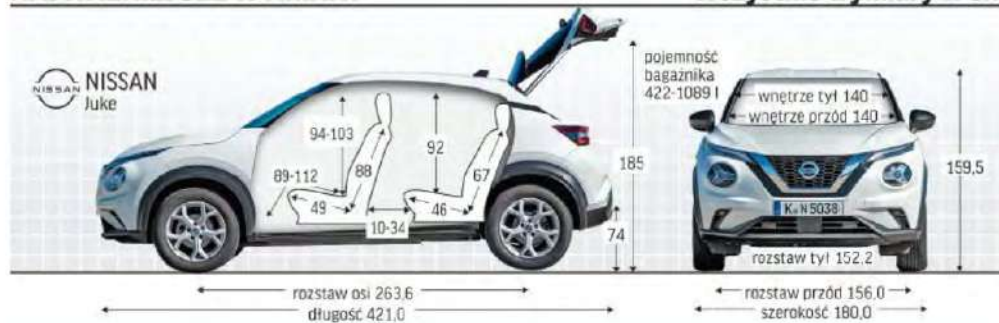
Fotele ze zintegrowanymi zagłówkami rozdziela wysoki tunel środkowy.

Stylowy Juke z tyłu nie rozpłaszcza nadmiarem przestrzeni. Niezbyt wygodna kanapa.



NAJWAŻNIEJSZE WYMIARY

Wszystkie wymiary w cm



RENAULT CAPTUR TCe 130 EDC



Niezawodna klasyka: pilot do sterowania funkcjami audio ukryty za kierownicą.

Estetycznie wykończony i dogodnie rozplanowany kokpit Captura – bez eksperymentów pod względem obsługi. Duży ekran to opcja, podobnie jak cyfrowe zegary.



Komfortowo zestrojony Captur nie prowadzi się tak pewnie jak Juke.

Jak w poprzedniku: pojemny schowek ma formę wysuwanej szuflady, która... uderza w kolana pasażera siedzącego z przodu.

Do tego dochodzą wygodne fotele – równie wygodne, co wyróżnione certyfikatem AGR (Aktion Gesunder Rücken – niem. Stowarzyszenie na Rzecz Zdrowych Pleców) siedzenia Opla. Ponadto francuski crossover oferuje najwygodniejszą kanapę i najsukuteczniej eliminuje uciążliwe odgłosy towarzyszące jeździe.

Trzy kontra cztery

Captur to jedyny crossover w porównaniu napędzany turbodoładowanym silnikiem o 4 cylindrach. Nissan i Opel w swoich modelach postawiły na jednostki 3-cylindrowe. Wbrew pozorom pod względem kultury pracy przewaga

Renault jest jednak minimalna, co z pewnością można uznać za komplement dla silników rywali. 131-konny Captur ma za to wyraźnie lepsze od nich osiągi – od 0 do 100 km/h rozpędza się o prawie sekundę szybciej niż niemal tak samo mocny Crossland X i o prawie 2 sekundy szybciej od 117-konnego Juke'a. Także przy prędkościach trzycyfrowych Renault wyróżnia się najlepszą dynamiką. Korzystny wpływ na osiągi ma opcjonalna 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa EDC, w którą wyposażono testowany egzemplarz; byliśmy zmuszeni wziąć go do porównania z uwagi na niedostępność auta z manualną przekładnią (w droższej wersji Intens skrzynia EDC wymaga 7000 zł dopłaty, a bazowa Zen z silnikiem TCe 130 z przekładnią manualną w ogóle nie występuje).

Wszystkie testowane pojazdy łączą za to podobne zużycie paliwa. Nissan i Renault potrzebują średnio 7,2 l/100 km. Opel na tym dystansie zużywa o nieco ponad szklankę – albo o 0,3 l – paliwa więcej. Po raz kolejny potwierdza się twierdzenie, że nowoczesne silniki przy powściągliwym posługiwaniu się prawą stopą potrafią być bardzo oszczędne. Z drugiej strony pod pełnym obciążeniem ich zapotrzebowanie na benzynę gwałtownie wzrasta.

Nissan odrabia straty Cechujący się odważną stylistyką Nissan Juke nie tylko wygląda bardziej sportowo od dość konwencjonalnie narysowanych konkurentów – podczas jazdy zachowuje się od



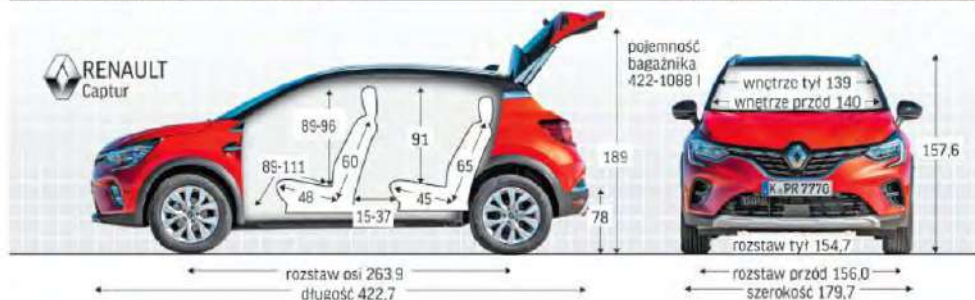
Wygodne fotele dobrze podpierają ciało. Minus: zbyt mocno pochylone zagłówki.

Sporo miejsca na nogi, przeciętnie nad głową, przesuwna kanapa. Nie zabrakło środkowych nawiewów.



NAJWAŻNIEJSZE WYMIARY

Wszystkie wymiary w cm



Udany opłowski system operacyjny z przejrzystym menu oraz klawiszami-skrótami do zasadniczych funkcji.

aktywnego bezpieczeństwa. W podstawowej wersji dysponuje na przykład halogenowymi reflektorami, podczas gdy Nissana i Renault seryjnie wyposażono w światła diodowe. Opelowi brakuje także funkcji zautomatyzowanej jazdy, takich jak asystenta jazdy w korku czy utrzymywania odstępów od poprzedzającego auta. W Nissanie i Renault funkcje te są dostępne przynajmniej za dopłatą.



Komfortowy Captur

Francuskie pojazdy od dawna słyną ze szczególnie komfortowego zestrojenia układu jezdnego. Nowy Captur pozostaje wierny tej tradycji i znacznie umiejętniej niż rywale radzi sobie z wszelkiego rodzaju nierównościami. Elementy zawieszenia miękko reagują na uskoki i wystające studzienki kanalizacyjne. W zadowalającym stopniu radzą sobie też z głębokimi ubytkami asfaltu. A przy tym Renault pozostaje całkiem spokojne podczas jazdy z wysoką prędkością.



Fantazyjna dźwignia hamulca postojowego – rywale oferują już elektryczne „ręczne”.

Schludna deska rozdzielcza Crosslanda X. Klasyczne instrumenty, sporo schowków i – niestety – masywne podstawy słupków ograniczające widoczność w przód.



Fotele mają liczne możliwości regulacji, ale powinny zapewniać lepsze podparcie boczne.

Opel za dopłatą oferuje przesuwaną kanapę – niczym w minivanie. Dużo miejsca.



NAJWAŻNIEJSZE WYMIARY

Wszystkie wymiary w cm



Duża przewaga Renault w kategorii komfortu nie wynika jednak tylko z przystosowanego do długich podróży zestrojenia zawieszenia. »

nich zdecydowanie dynamiczniej. Jego bezpośredni układ kierowniczy pozwala na bardzo precyzyjne podążanie obranym torem jazdy i łatwe „wkręcanie się” w ciasne zakręty. Jeśli kierowca nieco przesadzi z prędkością przy wchodzeniu w łuk, przednie koła lekko tracą przyczepność, ale układ ESP wstrzymuje się z nadwrażliwymi reakcjami i interweniuje tylko wtedy, gdy jest to naprawdę konieczne.

Zupełnie inaczej jest w Crosslandzie X: jego elektroniczny system stabilizacji toru jazdy praktycznie uniemożliwia wykonanie jakichkolwiek uślizgów, w sytuacjach granicznych „podcinając” hamulcami poszczególne koła. Poważniejszy problem stanowią jednak długie drogi hamowania – co nietypowe zarówno dla Opli, jak i dla pojazdów o francuskim pochodzeniu. Ze 100 km/h na zimnych tarczach crossover spod znaku błyskawicy zatrzymuje się dopiero po 38,8 m. Nissan wyhamowuje o 3 m, a Renault – nawet o 3,4 m wcześniej. Po rozgrzaniu układu hamulcowego sytuacja poprawia się niewiele: wówczas Opel na zatrzymanie się potrzebuje 37,5 m.

Nastawione na komfort zawieszenie Captura negatywnie odbija się na jego wynikach w próbach dynamicznych. Na skręt „Renówka” reaguje wyraźnie wolniej niż Nissan i ma większą tendencję do podsterowności. Wymaga też bardziej zamasztych i zdecydowanych ruchów kierownicą. Do tego podczas pokonywania zakrętów pojawia się tu zaskakująco silny, nienaturalny moment prostujący. Także ostro interweniujące ESP w wielu sytuacjach okazuje się prawdziwą kulą u nogi. Koniec końców francuski crossover okazał się najwolniejszy zarówno w slalomie, jak i na torze – na testowej pętli uzyskał czas aż o 2 s gorszy niż Juke.

Moda w dobrej cenie

Zwinny, nieduży Nissan kosztuje od 74 630 zł (a obecnie nawet 1000 zł mniej) – co jest bardzo uczciwą ofertą. Już bazowa wersja Visia ma sensowne wyposażenie (m.in. systemy wspomagające, wspomniane LED-owe reflektory, klimatyzacja). Jej specyfikacja nie obejmuje jednak felg z lekkich stopów (są tylko stalowe szesnastki) i choćby z tego względu warto dopłacić do wyższej odmiany Acenta, która poza 17-calowymi alufelgami oferuje ekran »

DANE FABRYCZNE	NISSAN	OPEL	RENAULT
	Juke DIG-T	Crossland X 1.2 Turbo 130	Captur TcE 130 EDC
SILNIK/PRZENIESIENIE NAPĘDU			
Budowa silnika spalinowego	benz., turbo, R3, 12V	benz., turbo, R3, 12V	benz., turbo, R4, 16V
Pojemność (cm ³)	999	1199	1333
Moc maks. (kW/KM/min)	86/117/5250	96/130/5500	96/131/5000
Maks. mom. obr. (Nm/min)	180/1750-4000	230/1750	240/1600
Skrzynia biegów	man./6-biegowa	man./6-biegowa	aut./7-biegowa
Napęd	na przednie koła	na przednie koła	na przednie koła
UKŁAD JEZDNY			
Zawieszenie przód	kolumny McPhersona	kolumny McPhersona	kolumny McPhersona
Zawieszenie tył	belka skrętna	belka skrętna	belka skrętna
Średnica zawracania (m)	10,7	10,7	10,4
Układ hamulcowy przód/tył	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.
Opony testowe rozmiar	215/60 R17	205/60 R16	215/60 R17
Opony testowe marka i model	Bridgestone Turanza T005	Bridgestone Turanza T001	Michelin Primacy 4
MASY/OSIĄGI			
Masy: własna/dop. całkowita (kg)	1257/1700	1259/1790	1259/1816
Ład./maks. masa przyczepy (kg)	443/1250	531/840	557/1200
0-100 km/h (s)	10,4	9,9	9,6
Prędkość maksymalna (km/h)	180	201	193
Srednie zużycie paliwa (l/100 km)	5,9	5,9	6,2

POMIARY TESTOWE	NISSAN	OPEL	RENAULT
OSIĄGI (s)			
0-50 km/h	3,3	3,5	3,3
0-100 km/h	11,0	10,0	9,1
0-150 km/h	29,6	23,0	21,3
HAMOWANIE (m)			
Z 50/100/150 km/h (ham. zimne)	8,9/35,8/78,6	9,8/38,8/82,7	9,2/35,4/75,4
Ze 100 km/h (hamulce rozgrzane)	34,4	37,5	34,4
GŁOŚNOŚĆ W KABINIE (dB)			
Na postoju/przy 50 km/h	40,0/60,0	40,0/60,0	43,0/62,0
Przy 100/130 km/h	67,0/73,0	68,0/73,0	66,0/70,0
ZUŻYCIE PALIWA			
Srednie w teście (l na 100 km)	7,2	7,5	7,2
Pojemność zbiornika paliwa (l)	46	45	48
Zasięg (km)	638	600	666
POMIARY NA TORZE TESTOWYM			
Czas pokonania toru (min)	1:54,6	1:56,1	1:56,6
Prędkość w slalomie (km/h)	62,8	64,2	61,0

■ wynik b. dobry ■ wynik słaby

CENY/EKSPLOATACJA ¹	NISSAN	OPEL	RENAULT
Cena (od)	74 630 zł	80 800 zł	89 900 zł
wersja wyposażenia	Visia	Enjoy	Zen
WYBRANE WYPOSAŻENIE			
Poduszki czołowe/boczne/kurtynowe	s/s/s	s/s/s	s/s/s
Poduszka kolanowa/lampy LED	-/s	-/1100	-/s
As. pasa ruchu/zapobieg. kolizji	s/s	s/2900 ³	s/s
Czujniki parkowania p. i t./nawigacja	2750 ² /2200 ³	1700/4400	1300/1500 ³
Klimat. automatyczna/kamery 360°	1900 ² /2750 ³	1600/2500 ⁴	3500 ² /1500 ⁵
Aktywny tempomat/dostęp bezkl.	-/s/-s	-/1500	2000 ² /3500 ³
Lakier metalik/aluminiowe felgi	2400/- ⁵	2400/1600	2000/1800
EKSPLOATACJA			
Gwarancja	3 lata lub 100 tys. km	2 lata bez limitu km	2 lata bez limitu km
Przebiegi	co 1 rok lub 20 tys. km	co 1 rok lub 30 tys. km	co 1 rok lub 30 tys. km

¹s - wyposażenie standardowe; -/ - niedostępne; ²ceny wyposażenia w zł; ³element pakietu dostępnego tylko w droższych wersjach wyposażenia; ⁴pakiet; ⁵kamery 180°; ⁶element dostępny w droższej wersji wyposażenia

Najstarszy Nissan ma najgorsze osiągi, Renault jest najbardziej dynamiczne.

Słabe wyniki Opla w próbach hamowania, Nissan i Renault – porównywalnie.

Captur okazuje się najcichszy przy wysokich prędkościach. Crossland X „pali” nieco więcej niż rywale.

Szywno zawieszony Nissan jest najszybszy na torze.

Bardzo duże różnice w cenach. Niedrogi Juke, cenę Captura „podbija” automatyczna skrzynia w testowanym aucie.

Nissan – tradycyjnie dla japońskich aut – ma „szywną” specyfikację. Cieszą się niedrogie opcje oraz korzystne pakiety.

U Opla i Renault – nic więcej ponad standardowe minimum. Nissan daje 3 lata gwarancji.



PORÓWNANIE Trzy miejskie crossovery

dotykowy, interfejsy do integracji smartfonów, kamerę cofania, koło dojazdowe oraz podwójną podłogę. Takiego Juke'a wyceniono na 79 130 zł. Za kolejne 6000 zł jest dostępny wariant N-Connecta, m.in. z dostępem bezkluczykowym, automatyczną klimatyzacją, tarczami hamulcowymi z tyłu oraz czujnikami cofania.

Nawet tak bogato wyposażony Nissan jest jednak tańszy od bazowego Captura z silnikiem TCe 130 oraz przekładnią EDC, który kosztuje 88 900 zł (wersja Zen). Z kolei rezygnacja ze skrzyni automatycznej obliżuje nabywcę do zakupu wyższej odmiany Intensa (90 900 zł). Na szczęście już bazowy Captur jest

nieźle wyposażony (m.in. klimatyzacja manualna, systemy wspomagające) i można go doposażyć w szereg niedrogich, przydatnych opcji (np. karta dostępu bezkluczykowego, podgrzewane fotele, kamera cofania i czujniki parkowania).

Także Opel punktuje relatywnie korzystnie wycenionymi opcjami oraz szeregiem atrakcyjnie skomponowanych pakietów wyposażenia dodatkowego. Bazowy Crossland X 1.2 Turbo (130 KM) w wersji Enjoy kosztuje 80 800 zł, ale ma nieco uboższą specyfikację od rywali. Krótsza jest też lista opcji, na której brak m.in. adaptacyjnego tempomatu oraz zestawu kamer 360°. Jest za to ekran head-up (na płytce). ■

PODSUMOWANIE



1 RENAULT Przestronny, komfortowy Captur w pełni wywiązuje się z zadań stojących przed miejskim crossoverem – a w wygranej nie przeszkadza mu nawet wysoka cena. Poza tym – niemal bez słabości.



2 NISSAN Juke to samochód z charakterem, nie tylko pod względem designu, ale i prowadzenia. Sztwyne zawieszenie nie każdemu przypadnie do gustu. Nissan ma jednak bardzo „uczciwą” cenę.



3 OPEL Crossland X to poprawny, praktyczny crossover – ale nie tak dopracowany jak Captur i nie tak atrakcyjnie wyceniony jak Juke. Minus przede wszystkim za słabe hamulce.

Wszystkie te crossovery to udane, oszczędne auta nie tylko do miasta. O ile jednak Opel i Renault potrafią służyć jako całkiem komfortowe samochody dla małej rodziny, o tyle Nissan najlepiej sprawdzi się jako stylowy pojazd dla 1-2 osób.

OCENA W PUNKTACH

NADWOZIE/WNĘTRZE	maks.	NISSAN	OPEL	RENAULT
Przestrzeń z przodu	(100)	67	71	69
Przestrzeń z tyłu	(100)	56	66	60
Widoczność/przejrzystość	(70)	46	47	48
Łatwość obsługi	(100)	85	86	85
Pojemność bagażnika	(100)	36	43	38
Funkcjonalność	(100)	31	36	35
Ład./maks. masa przyczepy	(50/30)	40	45	50
Wyp. z zakr. bezpieczeństwa	(150)	90	75	90
Wykończenie/montaż	(100/100)	141	141	142
Suma punktów	(1000)	592	610	617

KOMFORT JAZDY

Fotele przednie	(150)	115	116	116
Fotele tylne	(100)	61	62	66
Ergonomia	(150)	84	82	82
Poziom hałasu	(50)	28	27	29
Wrażenia akustyczne	(100)	56	59	61
Wentylacja wnętrza	(50)	30	33	30
Resorowanie bez obciąż.	(200)	125	127	135
Resorowanie z obciąż.	(200)	125	127	135
Suma punktów	(1000)	624	633	654

NAPĘD

Przyspieszenie	(150)	90	98	104
Elastyczność*	(100)	-	-	-
Prędkość maksymalna	(150)	38	54	48
Skrzynia biegów	(100)	78	76	84
Sposób rozwijania mocy	(50)	31	33	33
Kultura pracy silnika	(100)	65	65	66
Zużycie paliwa	(325)	245	239	245
Zasięg	(25)	11	10	12
Suma punktów	(1000)	558	575	592

UKŁAD JEZDNY

Prowadzenie w zakrętach	(150)	58	52	50
Prowadzenie w slalomie	(100)	54	61	45
Układ kierowniczy	(100)	77	78	79
Jazda po prostej	(50)	35	36	37
Wycucie pedału hamulca	(30)	18	17	18
Droga hamowania (zimne)	(150)	92	63	96
Droga hamowania (rozgrzane)	(150)	106	75	106
Przeniesienie napędu	(100)	38	36	37
Bezpieczeństwo jazdy	(150)	127	128	129
Srednica zawracania	(20)	12	12	15
Suma punktów	(1000)	617	558	612

KOSZTY/EKSPLOATACJA

Cena	(600)	514	502	486
Wyposażenie	(350)	39	29	39
Gwarancja	(50)	25	20	20
Suma punktów	(1000)	578	551	545

SUMA CAŁKOWITA (5000)	2969	2927	3020
MIEJSCE	2	3	1

* nie mierzone - automatyczna skrzynia biegów w Renault