

TYGODNIK MOTORYZACYJNY NR 1 W POLSCE

Nr 25/2020 (3495) 15-06-2020 cena 2,29 zł

# motor

**m MEGATEST** ÓWNANIA • UŻYWANE • TECHNIKA

**PORADY**

**NOWE ZASADY  
PIERWSZENSTWA  
PIESZYCH** s. 34  
**Uwaga!** Ważna zmiana przepisów



**PORÓWNANIE RYNKOWYCH NOWOŚCI I KLASOWYCH HITÓW**

# 11 crossoverów



Citroen C3 Aircross • Hyundai Kona • Kia Stonic  
Seat Arona • Suzuki Vitara • Volkswagen T-Cross • Ford Puma  
Nissan Juke • Peugeot 2008 • Renault Captur • Skoda Kamiq

**PORADY**

**Zaskakujące  
możliwości  
kategorii B**  
Od skuterów  
przez kampery  
po maszyny rolnicze



Nr ind. 366513  
ISSN 0560-0447  
9 770560 044008



**BMW  
serii  
4 Coupe**

**m PIERWSZE  
ZDJĘCIA** s. 4

**UŻYWANE**  
**Kupujemy  
używaną  
przyczepę** s. 42  
**Auta z dużymi  
przebiegami** s. 38  
» Czy warto ryzykować zakup  
» Przykłady trwałych modeli



**PORADY**  
**Podróże  
po Europie** s. 30  
**Dane dla 19 państw**  
Jakie ograniczenia  
nadal obowiązują?

**PORADY** s. 32  
**Jak przewieźć  
auto na  
ławecie**  
Przepisy,  
załadunek  
i technika jazdy





PORÓWNANIE 11 miejskich crossoverów

# Nowy drapieznik w miejskiej dżungli

Ford Puma właśnie powrócił na rynek, choć w zmienionej formie. Jak poradzi sobie z nowymi, wyjątkowo wymagającymi konkurentami?

Nowość Forda doskonale pokazuje, w jakim kierunku zmierzają obecnie motoryzacja. Na przykład wiewiórkę niemiecki producent sprzedawał małe, zadziornie coupé o nazwie Puma. Teraz jednak postanowił nadać to samo „imię”... miejskiemu crossoverowi!

Choć niektórzy uznają to za profanację, tak naprawdę trudno się Niemcom dziwić. Dziś mało ludzi kupuje sportowe samochody, za to uterenowione, zwłaszcza te o niezbyt dużych rozmiarach, rozbijają się jak ciepłe bułeczki. W rankingach sprzedaży crossoverów i SUV-y (nie licząc dużych) wyparły pozostałe segmenty. I nic nie zapowiada, żeby w najbliższym czasie miało się to zmienić.

Naturalnie zatem, że Ford robi wszystko, żeby wyciąć dla siebie jak największy kawałek tego tortu. Musi się jednak przygotować na ciężki bój, bo tego typu samochody mają w swojej ofercie już niemal wszystkie tzw. popularne marki – żeby liczyć się w tej walce, na pewno nie wystarczy sztuczki z nazwą.

## Urodzaj nowości

Nasze pierwsze testy nowej Pumi pokazały, że oferuje ona znacznie więcej niż tylko dobrze kojarzące się „imię” i że nie brak jej poważnych zalet. Ale miejskich crossoverów, którym nie brakuje zalet jest na rynku bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe

odslony, przez co rywalizacja stała się jeszcze bardziej zaciekła.

Niedawno na drogę wyszła na przykład druga generacja Renault Captura – od lat najpopularniejszego przedstawiciela opisywanego segmentu w Europie. Drugich wydań doczekały się także bardzo nietypowy Nissan Juke oraz Peugeot 2008, który przy tej okazji nie tylko zdecydowanie urosł, ale też zupełnie zmienił swój charakter.

Mало tego, nie tak dawno do „gry” postanowił włączyć się Volkswagen z udanym T-Crosem, a teraz dołączyła również Skoda i jej Kamiq. Jak przysłało na model tego producenta bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe

odslony, przez co rywalizacja stała się jeszcze bardziej zaciekła.

Niedawno na drogę wyszła na przykład druga generacja Renault Captura – od lat najpopularniejszego przedstawiciela opisywanego segmentu w Europie. Drugich wydań doczekały się także bardzo nietypowy Nissan Juke oraz Peugeot 2008, który przy tej okazji nie tylko zdecydowanie urosł, ale też zupełnie zmienił swój charakter.

Mало tego, nie tak dawno do „gry” postanowił włączyć się Volkswagen z udanym T-Crosem, a teraz dołączyła również Skoda i jej Kamiq. Jak przysłało na model tego producenta bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe

odslony, przez co rywalizacja stała się jeszcze bardziej zaciekła.

Niedawno na drogę wyszła na przykład druga generacja Renault Captura – od lat najpopularniejszego przedstawiciela opisywanego segmentu w Europie. Drugich wydań doczekały się także bardzo nietypowy Nissan Juke oraz Peugeot 2008, który przy tej okazji nie tylko zdecydowanie urosł, ale też zupełnie zmienił swój charakter.

Mало tego, nie tak dawno do „gry” postanowił włączyć się Volkswagen z udanym T-Crosem, a teraz dołączyła również Skoda i jej Kamiq. Jak przysłało na model tego producenta bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe

odslony, przez co rywalizacja stała się jeszcze bardziej zaciekła.

Niedawno na drogę wyszła na przykład druga generacja Renault Captura – od lat najpopularniejszego przedstawiciela opisywanego segmentu w Europie. Drugich wydań doczekały się także bardzo nietypowy Nissan Juke oraz Peugeot 2008, który przy tej okazji nie tylko zdecydowanie urosł, ale też zupełnie zmienił swój charakter.

Mало tego, nie tak dawno do „gry” postanowił włączyć się Volkswagen z udanym T-Crosem, a teraz dołączyła również Skoda i jej Kamiq. Jak przysłało na model tego producenta bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe

odslony, przez co rywalizacja stała się jeszcze bardziej zaciekła.

Niedawno na drogę wyszła na przykład druga generacja Renault Captura – od lat najpopularniejszego przedstawiciela opisywanego segmentu w Europie. Drugich wydań doczekały się także bardzo nietypowy Nissan Juke oraz Peugeot 2008, który przy tej okazji nie tylko zdecydowanie urosł, ale też zupełnie zmienił swój charakter.

Mало tego, nie tak dawno do „gry” postanowił włączyć się Volkswagen z udanym T-Crosem, a teraz dołączyła również Skoda i jej Kamiq. Jak przysłało na model tego producenta bez liku, a kilka ważnych modeli tej klasy zyskało ostatnio zupełnie nowe



### motor MEGATEST

### 11 miejskich crossoverów

silniki benzynowe > moc 115-131 KM

<p><b>Downsizing</b> w pełnej krasie – na 11 samochodów w tym porównaniu aż 9 ma pod maskami 3-cylindrowe silniki o niewielkiej pojemności (1,0-1,2 l) z turbodoładowaniem. Pozostała dwójka wykonuje 4-cylindrowe jednostki z turbo – ta w Renault ma pojemność 1,3 litra, a Suzuki jako jedyne postawiło na silnik 1,4 wsparty układem mild hybrid.</p>	<p><b>Citroen C3 Aircross-PT 130 EAT6</b> Silnik: benz., turbo, R3, 1199 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 131 KM</p> 	<p><b>Ford Puma 1.0 EcoBoost 125</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 125 KM</p> 	<p><b>Hyundai Kona 1.0 T-GDI 120</b> Silnik: benz., turbo, R3, 998 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 120 KM</p> 
<p><b>Kia Stonic 1.0 T-GDI 120</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 120 KM</p> 	<p><b>Nissan Juke DIG-T 117</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 117 KM</p> 	<p><b>Peugeot 2008 PureTech 130</b> Silnik: benz., turbo, R3, 1199 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 131 KM</p> 	<p><b>Renault Captur TCe 130 EDC</b> Silnik: benz., turbo, R4, 1332 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 130 KM</p> 
<p><b>Seat Arona 1.0 TSI 115 DSG</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 115 KM</p> 	<p><b>Skoda Kamiq 1.0 TSI 115</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 115 KM</p> 	<p><b>Suzuki Vitara 1.4 BJ Hybrid</b> Silnik: benz., turbo + elektr., R4, 1373 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 129 KM</p> 	<p><b>Volkswagen T-Cross 1.0 TSI DSG</b> Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm<sup>3</sup> Moc maksymalna: 115 KM</p> 



# Citroen C3 Aircross

Nietuzinkowe nadwozie Citroena kryje ciekawe auto z kilkoma słabymi stronami.

Miejski crossover Citroena wyróżnia się wyjątkowo obłą karoserią i równie ciekawie stylizowanymi wnętrzem, które w testowanym egzemplarzu nieco ożywił pomarańczowymi detalami.

Jednak ten oryginalny styl niesie za sobą pewne konsekwencje. Kłopot ze zredukowaną do minimum liczbą przełączników potrafi irytować niepotrzebnie zawilgłą obsługą niektórych funkcji, nie zachwyca też jakość plastików użytych do jego wykonania. Mimo najwyższego w stawce nadwozia (164 cm) wewnątrz jest niezbyt przestronne. Z przodu miejsca nie brakuje (tu nieduża szerokość kabiny Citroena nie przeszkadza), za to z tyłu jest po prostu ciasno. Jadąc tam C3 Aircross zapewnia najmniejszą w teście przestrzeń na nogi oraz – ex aequo z Hyundaiem – najkrótsze siedzisko. Za to jako jedyny oferuje trójdzielne oparcie kanapy (konkurenci nie mają nawet okienka na narty), można też przesunąć jego tylne siedzenia i zmieniać kąt oparcia. A w dodatku tunel wystaje tylko 5 cm nad podłogę.

Sprężysty układ jezdny francuskiego auta pozwala zupełnie pewnie pokonywać nawet szybkie łuki, ale nie przepada za gwałtownymi manewrami. Za to komfort jazdy okazuje się przyzwoity, choć podczas jazdy po zniszczonej drodze zawieszenie dość mocno hałasuje.

Najmocniejszy w stawce, 131-konny silnik zapewnia Citroenowi zupełnie wystarczającą osiągi (0-100 km/h w 10,2 s), przekazuje też dużą chęć do pracy przy dowolnych obrotach. Przy tych wyższych robi się jednak głośno. A do tego zużywa średnio aż 7,2 l/100 km – to najwyższy wynik w teście (taki sam osiągnęła Kia).

6-stopniowy automat działa płynnie, ale niespiesznie – nie bez powodu auto osiąga „setkę” wolniej niż 110-konna wersja z ręczną skrzynią.

Listę atutów C3 Aircrossa powiększa jego cena. Wersja Shine kosztuje 83 750 zł – w tym zestawieniu tańszy jest tylko Stonic. Szkoda, że wyposażenie okazuje się dość skromne (poza tym z zakresu bezpieczeństwa), a niektóre dodatki występują tylko w drogich pakietach.

Ostatecznie Citroen zajął przedostatnie miejsce w porównaniu.



Citroen wyróżnia się nie tylko designem, ale także proporcjami – jest najwęższy i najwyższy w stawce.



Ciekawie wyglądający kokpit Citroena daje sporo możliwości personalizacji, np. za pomocą kolorowych detali, ale całą jego dolną część i „boczki” drzwiowe wykonano tanim, twardym plastikiem. A to tapicerka na siedzeniach i podłokietnikach drzwiowych okazuje się bardzo przyjemna. Głęboki schowek po prawej stronie jest chłodzony.



Ekran typu head-up – poza Citroenem dostępny tylko w topowej odmianie Kony za niemal 100 tysięcy zł.



Dość miękkie i bardzo obszerne fotele okazują się wygodne. Miejsca wystarczą nawet dla wysokiego kierowcy.



Ładowarka indukcyjna do smartfonów – u rywali kosztuje zwykle kilkaset złotych, tu trzeba zapłacić aż 3600 zł za pakiet z ekranem head-up.



Symulacja widoku z góry przy użyciu 1 kamery – obraz po bokach i z przodu auta pojawia się w miarę cofania.



Podróżującym z tyłu doskwiera przede wszystkim najmniejsza w stawce przestrzeń na nogi.

Zmiana ustawień wentylacji wymaga najpierw wywołania odpowiedniego menu na 7-calowym ekranie. Jeśli używaliśmy nawigacji, trzeba potem samemu do niej wrócić.



Kufer ma 410-520 l pojemności (zależy od położenia kanapy). Spory otwór i najniższy próg załadunku w teście – 67 cm nad ziemią.



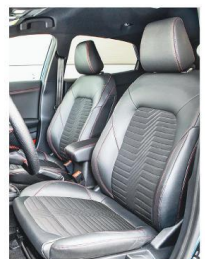
Puma ST-Line ma zmienione zderzaki i proggi, ale najłatwiej rozpoznać ją po zupełnie innym kształcie grilla.



Odmiana ST-Line otrzymuje m.in. sportową kierownicę, aluminiowe nakładki pedałów czy czarną podsufitkę. Dopłacać nie trzeba w tym także za 12,3-calowy ekran wskaźników (wyróżniający się świetną grafiką) i wystający centralny przekładnię 8 cali. Tworzywa robią bardzo dobre wrażenie, na uwagę zasługuje też bardzo przyjazna obsługa.



Ekran zegarów prezentuje efektowne animacje – m.in. na powitanie czy podczas zmieniania trybu jazdy.



Dobrze ukształtowane i komfortowe fotele (najdłuższe siedzisko w teście). Dwuosiowa regulacja zagłówek.



W opisywanej jednostce tylko Puma seryjnie oferuje podgrzewanie przedniej szyby. Żadnej dopłaty nie wymagają też ogrzewane fotele.



Najciańszy tył w stawce. Miejsca brakuje zwłaszcza nad głowami oraz na szerokość.



Nad podłogą bagażnik ma skromne 42 cm wysokości, ale wraz z przestrzenią pod nią chwali się rekordową pojemnością 456 l.

# Ford Puma

Nowość Forda została dobrze przygotowana do walki z licznymi konkurentami.

Mimo że z atrakcyjnym coupe, z którym dzieli nazwę, łączy ją o najwyższej przednie światła o migdałowatym kształcie, na te klasowych rywali Puma prezentuje się wyjątkowo atrakcyjnie. Zwłaszcza w widocznej na zdjęciach konfiguracji. To odmiana ST-Line – z czarnym wykończeniem oraz agresywnie stylizowanymi grillem, zderzakami i progami – dodatkowo uatrakcyjniona pakietem Exterior Design. Składają się na niego dwa elementy: duży spoiler dachowy i aż 19-calowe koła z oponami w rozmiarze 225/40. Wisienką na torcie jest efektowny lakier Desert Island Blue za 3050 zł.

Miłośnicy „aktywnej” jazdy, zachęcani dynamicznym wyglądem Forda, nie będą zawiedzeni. Na drodze Puma zachowuje się, jakby nie miała zwiększonego przeswitu. Tylko nieznacznie się przechyla, jest świetnie zbalansowana, z lekkością „przeskakuje” między łukami, dając się w nich precyzyjnie ustawiać przy pomocy gazu i świetnego układu kierowniczego. A do tego bardzo sprawnie hamuje (wersja ST-Line różni się od pozostałych wariantów także tarzonowymi hamulcami z tyłu).

Co ciekawe, mimo twardszego zawieszenia Ford niezupełnie tłumi wyboje, choć zdarza mu się nieco „galopować”, a do omijania dziur w nawierzchni zmuszają głównie opony o niezwykle niskim profilu.

125-konny silnik 1.0 EcoBoost (170 Nm) zapewnia zadowalającą prędkość (0-100 km/h w 10,3 s), pracuje cicho i zużywa mało paliwa: średnio 6,3 l/100 km. W trasie, przy 90-100 km/h, wystarcza mu 4,6 l – tylko T-Cross jest równie oszczędny (Kia i Nissan w tych samych warunkach potrzebują aż 6 l).

Nieźle wykonana kabina zapewnia dobre warunki podróży w pierwszym rzędzie – i największą cisność w drugim. Za to bagażnik ma aż 456 l pojemności, czym polonuje nie tylko pozostałą dziesiątkę, ale także wiele kompaktowych SUV-ów.

Fantastycznie prowadząca się, przyzwoicie wyposażona i kosztująca 89 900 zł Puma okazała się bardzo konkurencyjną propozycją, ale najmniejsze w tym porównaniu wnętrze „zrzuciło” ją z podium.



# Hyundai Kona

Crossover Hyundai'a to wyjątkowo dojrzała konstrukcja... z kilkoma słabymi stronami.

Hyundai to większy z dwóch koreańskich crossoverów w tym porównaniu. Na te rywali wyróżnia się oryginalnym designem z nietypowymi światłami i osłonami nadkoli zachodzącymi na zderzaki. Wewnątrz nic nie przyciąga wzroku – chyba że dopłaci się za wykonanie w jednym z 2 żywych kolorów (obejmujące m.in. detale na desce i siedzeniach, szwy na kierownicy, a nawet pasy bezpieczeństwa).

Nie sposób nie docenić tego, że uporządkowany kokpit Kony jest przemyślany i przyjazny użytkownikowi. Duże przełączniki rozsądnie rozmieszczone, we wnętrzu nie brak polek i schowków. Na uwagę zasługuje największa w stawce szerokość kabiny (najwyższą w Fordzie Hyundai pokonuje z przodu o 7 cm, a z tyłu – aż o 9 cm). W połączeniu z „dorodnym” kokpitem pozwala to poczuć się za kierownicą Kony jak w aucie o klasie większym.

Pomaga w tym bardzo dojrzały układ jazdy. Dość ciężki Hyundai pozostaje niewzruszony na niewielkich wybojach, a i te większe tłumia cicho i sprawnie. Przy tym zupełnie nieźle się prowadzi, chętnie podąża za ruchami kierownicy, ale jest też stabilny w zakrętach i przy wysokich prędkościach. Szkoda, że na próby dynamicznego pokonania łuku reguluje ostrą reakcją ESP, potrzebuje też najdłuższego dystansu, żeby zatrzmać się ze 100 km/h.

Litrowy silnik rozwija 120 KM i 172 Nm. Poniżej 2000 obr./min trochę brakuje mu sily. Przy wyższych obrotach zapewnia już akceptowalne osiągi (11,2 s do „setki”), choć producent podaje aż 12 s), ale podczas przyspieszania zawsze zdaje się pracować ze sporym wysiłkiem, a do tego okazuje się dość głośny i średnio zużywa aż 7 l paliwa na 100 km.

Na zdjęciach widać topową wersję Premium, ale przy ocenie wzięliśmy pod uwagę odpowiadającą rywalom odmianę Style. Cena 85 200 zł czyni ją jedną z trzech najtańszych propozycji w stawce. Wyposażenie (poza tym dbającym o bezpieczeństwo) jest bardzo przyzwoite. Listę autów Hyundai'a zasilają 5-letnia gwarancja bez limitu km, ale jego słabsze strony – kryjącej się głównie pod maską – finalnie skazują go na 9. miejsce.



Tak jak w Citroenie i Nissanie, światła rozdzielono na kilka osobnych elementów – ale każde z tych aut ma inny styl.



Kokpit Hyundai'a jest porządnie zmontowany (choć przy użyciu raczej przeciętnych tworzyw), ergonomiczny i łatwy w obsłudze. Liczne jaskrawe detale (mogą być także czerwone) wchodzą w skład pakietu Styl za 1700 zł – razem z częściowo skórzaną tapicerką. Na zdjęciu 8-calowa nawigacja, seryjny ekran centralny ma 7 cali, tak jak w Kii.



Do standardowego wyposażenia Kony należy podgrzewanie przednich siedzeń oraz wienca kierownicy.



Duże, wygodne fotele z dwuosłowo ustawianymi zagłówkami i zupełnie niezłym podparciem bocznym.



Typowo dalekowschodnia polityka – np. ładowarka indukcyjna jest dostępna tylko w topowej wersji, do innych nie można jej nawet dokupić.



Schowek po prawej stronie jest nie duży i niczym go nie wyłożono, więc drobniagzi potrafią w nim hafasować.



W parkowaniu pomaga seryjna kamera cofania, z której obraz ma zupełnie wystarczającą jakość i okazuje się bardzo jasny, co ułatwia manewrowanie po zmroku.



Z tyłu też nie brakuje miejsca. Trójka pasażerów doceni największą szerokość kabiny.



Bagażnik nie zachwyca – ma dosyć skromną pojemność (tylko Kia ma mniejszy), a jego burty wyłożone twardym plastikiem.

Kia ma 152 cm wysokości, tyle co niektóre miejskie auta ze standardowym przesłaniem. Jest mała, ale nie ciasna.



# Kia Stonic

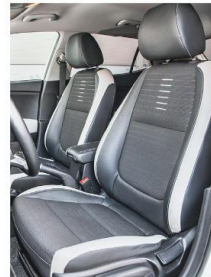
Stonic nie wyróżnia się niczym szczególnym, ale to dobre, zwrotne i tanie auto do miasta.



Niezbyt rozbudowana rozdzielca Stonica nie przytłacza i zwiększa wrażenie przestrzenności w kabinie. Uwagę zwracają atrakcyjnie stylizowana kierownica oraz nietypowy panel klimatyzacji. Obsługa okazuje się bardzo intuicyjna. We wnętrzu nie brakuje polek i skrytek, a tworzywa – choć twarde – prezentują się zupełnie przyzwoicie.



Wyjątkowo niski stopień na podłodze właściwie nie przeszkadza osobie siedzącej pośrodku kanapy.



Tu również można ustawiać zagłówki w 2 kierunkach, ale fotele nie są duże i dają przeciętne podparcie boczne.



Kieszeń przewidziano tylko na oparciu prawego fotela – w całej stawce na podobną oszczędność zdecydowało się wyłącznie Suzuki.



Wystarczająca przestrzeń z tyłu (poza szerokością) oraz zupełnie przyzwoita kanapa.



Tylko Kia, Nissan i Skoda standardowo oferują dojazdowe koło zapasowe. Rywale mają zestawy naprawy do opon, ale do większości z nich można dokupić „dojazdówkę”.



Bagażnik Kii, choć najszerszy w porównaniu (105 cm; rywale: 99-102 cm), mieści najmniej – ma tylko 332 l bazowej pojemności.

Choć pochodzi z tego samego koncernu, Stonic nie jest Koną w przebraniu. Kia należy do najmniejszych samochodów w tym zestawieniu. Tylko Seat i VW oferują krótsze nadwozia, jedynie Citroen jest wyższy (o 4 mm), za to za ten inny model w teście nie okazuje się tak niski. Górne krawędzie relingów Stonica dzielą od nawierzchni zaledwie 152 cm – do „kuchyni” brakuje 4,5 cm, a do najwyższego w teście C3 Aircrossa – prawie 12 cm.

Mimo to kabina okazuje się tylko o kilka centymetrów węższa od tej w Konie, a na nogi i nad głowami zapewnia właściwie tyle samo miejsca. Za to przestrzeń na bagaże jest tu najskromniejsza (332 l). Wnętrze prezentuje się nieco ciekawiej niż w Hyundaiu i jest równie przyjazne w obsłudze.

Najlejsza w stawce Kia (waży 1110 kg, o 113 mniej niż Kona) nie angażuje kierowcy na krętej trasie, ale okazuje się zwinna, z lekkością zmienia kierunek jazdy i pewnie pokonuje łuki. Trudno też narzekać na tłumienie wstrząsów, przeszkadzając może za to dudnienie z okolic kół towarzyszące większym wybojom.

Znany z Hyundai'a silnik tutaj nie jest tak obciążony – siad lepsze osiągi (od 0 do 100 km/h w 10,3 s) oraz mniej hałasu. Hamulec też okazują się skuteczniejsze. Zaskakuje za to fakt, że Kia zużywa jeszcze więcej benzyny – podczas testu średnio aż 7,2 l na 100 km.

120-konny Stonic z ręczną skrzynią (to ta sama przyjemnie lekko działająca przekładnia co w Konie) w najbogatszej wersji XL kosztuje zaledwie 77 990 zł. Nawet po dokupieniu automatycznej skrzyni byłby niemal najtańszym samochodem w tym porównaniu. Do jego ceny trzeba jednak doliczyć 4000 zł za pakiet zawierający tempomat (u wszystkich rywali seryjny) i większość podstawowych systemów bezpieczeństwa. Na uwagę zasługują tanie dodatki – za szklany dach czy metaliczny lakier dopłaca się tylko po 2000 zł – oraz aż 7-letnia gwarancja, choć ograniczona do 150 tys. km (pierwsze 3 lata bez limitu).

Kia zajmuje dopiero 7. miejsce, ex aequo z Suzuki, ale dla szukających niskiej ceny to najlepsza propozycja.



# Nissan Juke

Pierwszy Juke długo czekał na następcę. Było warto, mimo że do ideału daleko.

**B**ardzo oryginalnie stylizowana pierwsza generacja Juke'a była jednym z pierwszych miejskich crossoverów. Niepowtarzalny design sprawiał, że liczni nabywcy przyjeżdżali oko na jej ciśnie wnętrza. Jednak w ostatnich latach starzeją się Nissan cieszył się coraz mniejszym powodzeniem. Następcę doczekał się dopiero 10 lat od debiutu.

Japończycy zachowali nietuzinkowy styl Juke'a, ale wyraźnie go unowocześnili i powiększyli. Dotychczas należał on do najmniejszych miejskich crossoverów, teraz mierzy solidne 421 cm, jest też najszerszy w stawce (ex aequo z Koną) i dosyć wysoki.

Z przodu w końcu jest dużo miejsca, a z tyłu... już go aż tak bardzo nie brakuje. Choć na wysokość i szerokość równie skromnie wypada tylko tył kabiny Forda, swobodą cieszą się w końcu nogi siedzących na kanapie Juke'a. Bagażnik – mierze 422 l.

We wnętrzu Nissana widać przyciągającą charakterystyczne dysze nawiewów, fotele ze zintegrowanymi zagłówkami (w których zamontowano po dwa głośniki!) oraz spore polecie tapicerki na desce czy drzwiach. W testowanej wersji N-Design standardowo są skórzane, ale za dopłatą można je zastąpić efektowną Alcantarą. Kierowca doceni też przyjemnie leżącą w dłoniach kierownicę oraz fakt, że dźwignię zmiany biegów umieszczono na wysokiej konsoli tuż pod jego prawą ręką.

Za to układ napędowy raczej go nie zachwyci. 117-konny silnik 1.0 zabiera się „do roboty” dopiero powyżej 2000 obr./min, do 100 km/h rozpędza auto aż 11,4 s (najwolniej w testce) i zużywa dość sporo benzyny – średnio 6,7 na 100 km. Z kolei przekładnia haczy przy próbie szybkiej zmiany biegu.

Nissan daje dość sporo frajdy na krętej drodze – jest zwinnie i podatny na polecenia kierowcy. Ceną takiego charakteru okazuje się jednak wyraźnie ograniczony komfort jazdy.

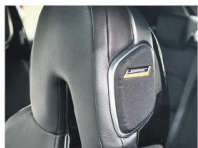
Każdy Juke ma tempomat, światła LED, asystentów: pasa (aktywny), znaków, świateł drogowych i zapobiegania kolizji (z wykrywaniem pieszych). Kosztująca 90 900 zł wersja N-Design dokłada do tego wiele innych elementów. Mimo to finalnie „ładuje” na ostatniej pozycji.



Juke zachował znane z poprzednika okrągłe światła główne, ale te wyżej nie wystają już ponad maskę.



Przyjemne „miejsce pracy” kierowcy Juke'a - z niedużą kierownicą i dźwignią skrzyni biegów umieszczoną tuż obok, na wysokości kierownicy. Dookoła jest trochę twardych tworzyw, ale generalnie wykończenie może się podobać. Podobnie jak solidność montażu. Seryjny 8-calowy ekran główny z kamerą cofania. Nawigacja wymaga dopłaty.



Audio Bose ma 8 głośników, w zespole z nawigacją kosztuje 4890 zł.



Alcantara na desce rozdzielczej, drzwiach oraz konsoli centralnej robi fenomenalne wrażenie. To opcja za 2700 zł – seryjnie jest tam skóra.



Odmiana N-Design wyróżnia się m.in. dwukolorowym nadwoziem i aż 19-calowymi felgami. Juke jako jedyny nawet za dopłatą nie oferuje relingów dachowych.



Efektowne fotele z zagłówkami wbudowanymi w oparcia nieleżą trzymają w zakrętach, ale nie są niewygodne.



Z tyłu jest wąsko i nisko, ale na nogi nikomu nie brakuje miejsca. Z przodu – przestronnie.



Jeśli 422 l nie wystarczy, przesunięcie kanapy da wynik 455 l. Załadunek utrudnia najwyższy próg – aż 79 cm nad ziemią.



Bardzo wyrazisty design w połączeniu z kanciastą sylwetką nowego 2008 zdecydowanie przyciąga wzrok.



Awangardowy i-Cockpit Peugeota zadebiutował w pierwszym 2008. Nowy model jako pierwszy otrzymał trójwymiarowy ekran wskaźników (10-calowy). Plus za przyjemne wykończenie. Minus – za powierzenie obsługi zbyt wielu funkcji ekranowi dotykowemu. Seryjnie ma na 7 cal przekładnię. Większy (10") razem z udaną nawigacją kosztuje 3500 zł.



Ważne dane (np. prędkość) są wyświetlane bliżej oczu, na pochylonej płycie przed właściwym ekranem.



Efektowne przyciski obsługują światła awaryjne, zamki, ogrzewanie tylnej szyby itp. Dotykowe za nimi zmieniają funkcje ekranu centralnego.



Ekran po obu stronach wyświetla temperaturę w kabine. Szkoda, że nad i pod jej wartość nie ma strzałek – żeby zmienić ustawienie, trzeba wejść w odpowiednie menu.



Fotele nie tylko wyglądają na wygodne. Rośli kierowcy docenią przyjemnie miękkie boki siedzi i oparcie.



Nawet osoby o wroście 190 cm zmieszczą głowę – ale kolana wbiją w twarde „plecy” foteli.



Duży bagażnik: 434 l. Seryjnie (jak u większości rywali) ruchome dno jest tu wyjątkowo solidne. Brakuje haków na zakupy.

# Peugeot 2008

Rozmiarami przeskoczył wszystkich rywali i z przeciętniaka stał się indywidualistą.

**P**odobnie jak Juke, Peugeot 2008 należy do weteranów wciąż młodego segmentu miejskich crossoverów, i także on doczekał się ostatnio drugiej generacji. Jednak Francuzi zdecydowali się na większe zmiany i w sumie niezbyt wyróżniające się auto zastąpili takim, za którym ogłada się mnóstwo ludzi. Przy okazji samochód wydłużono aż o 14 cm względem poprzednika, dzięki czemu swoją długością (całe 430 cm) może teraz rywalizować z kompaktowymi SUV-ami.

Za to przestronnością już niekoniecznie, choć na te klasowych rywali Peugeot wypada zupełnie nieźle. W obu rządach mieszczą się nawet wysokie osoby, ale tym z tyłu może brakować miejsca na nogi.

Kufer ma świetne 434 l bazowej pojemności, a po złożeniu kanapy rośnie do niespotykanych w klasie 1467 l (w testowanym gronie tylko Skoda zbliża się do tego rezultatu).

Komfort jest więcej niż wystarczający – tylko na największych wybojach czuć wstrząsy i słychać dudnienie, ale wszystkie pozostałe Peugeot pokonuje bardzo gładko, nie zakłócając spokoju pasażerów. A jednocześnie zapewnia kierowcy trochę przyjemności na drodze usianej zakrętami, żwawo przeskakując między kolejnymi łukami. Mimo odczuwalnych przechyłów zaskakuje bardzo małą skłonnością do podsterowności i wyważonymi reakcjami na zmiany nacisku na gaz w szybkim zakręcie. A do tego nieleża hamuje.

Ten sam co w Citroenie silnik 1.2 (131 KM, 230 Nm) w połączeniu z ręczną skrzynią zapewnia 2008 lepsze osiągi (0-100 km/h w 9,6 s to dobry wynik), a do tego okazuje się lepiej wycożony. Ale też sporo pali – średnio 7 l na 100 km.

Przeciwagą dla licznych atutów nowego 2008 jest jednak jego cena – przeciętnie wyposażona wersja Allure kosztuje aż 95 700 zł. Warto zwrócić uwagę na kilka ciekawych płatnych dodatków – m.in. prosty masaż w fotelu kierowcy czy świetną nawigację i zaawansowany system audio, o które zadbał specjalista z firm TomTom i Focal.

To udane, ale nie bezbłędne auto finalnie zajęło szóste miejsce.



# Renault Captur

Jeden z najbardziej udanych modeli w klasie właśnie wzniosł się na jeszcze wyższy poziom.



Nowy Captur bardzo przypomina lubianego poprzednika. Z przodu najłatwiej rozpoznać go po światłach.

Captur to kolejny z wyczekiwanych debiutów w tej klasie. Jego pierwsza generacja cieszyła się największą popularnością spośród wszystkich miejskich crossoverów. Następca ma wszystko, czego potrzeba, by powtórzyć ten sukces.

Na długość zyskał ok. 10 cm (razem ze Skodą mają największy rozstaw osi w stawce), lecz niewiele z tego przypało na zwiększoną przestrzeń na nogi podróżnych – z przodu urosła o 1 cm, z tyłu się nie zmieniła. Ale to nie problem, bo już wcześniej była więcej niż wystarczająca. Nicco więcej przybyło za to w innych kierunkach. 422 l pojemności kufra to sporo jak na założenia miejskie auto.

W kokpicie nawet małkontenci będą mieli kłopot ze znalezieniem poważniejszych niedociągnięć. Dopracowano także detale, np. po włączeniu kierunkowskazu uruchamia się też odpowiedni „migacz” w kierunku. Captura na ekranie przed kierowcą. Eksploatację ułatwiają liczne dodatki, np. świetnej jakości kamery 360° czy wyjątkowo zaawansowany jak na auto tej klasy system prowadzenia po pasie z asystentem jazdy w korku. Sporo z opcji ma ceny rzędu kilkuset złotych. Co najlepsze – jest wśród nich elektryczna regulacja fotela kierowcy za jedyne 500 zł.

Bardzo dopracowany układ jezdny nawet na zniszczonych drogach rozpieszcza wyborem komfortem jazdy (pomaga mu w tym świetne wygłuszenie wnętrza). A do tego zapewnia nowemu Renaultu niezłe – spokojne i przewidywalne – zachowanie w zakrętach, nie przejmując się największą w teście masą (1259 kg).

1,3-litrowy silnik ma aż 4 cylindry, dzięki czemu bliższy najlepszą kulturą pracy w tym towarzystwie. Ma też największy moment obrotowy i niemal najwyższą moc (240 Nm i 130 KM). Stąd najlepsze osiągi (ex aequo z Vitara) – „sprint” do 100 km/h trwa tylko 9,3 s. Co ważne, spory silnik okazuje się oszczędny – średnio zużywa 6,4 l/100 km.

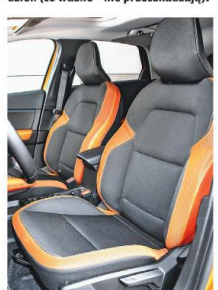
Jeśli dodać do tego dobre hamulce (mimo bębnow z tyłu) i najlepsze wyposażenie w stawce, okaże się, że Captura opisuje się niemal w samych superlatywach. Dlatego mimo dość wysokiej ceny (93 400 zł) kończy test na świetnej drugiej pozycji.



Obydwa ekrany seryjnie mają po 7 cali. Pionowy główny kosztuje 2500 zł i robi ogromne wrażenie nie tylko wielkością (9,3”), ale także jakością obrazu i bardzo przyjemną obsługą (za kolejne 500 zł ekran zegarów ma 10,25 cala). Dobrze, że pozostawiono klasyczny panel klimatyzacji. Efektowne, bardzo miękkie pomarańczowe wykończenie kokpitu – 400 zł.



Asystent jazdy  
Funkcje asystenta jazdy można indywidualnie



Kierowca Captura siedzi na świetnym fotelu, ale nad głową na najmniej przestrzeni z całej jedenastki.



7-biegowy dwusprzęgłowy automat jest bardzo udany, choć nie przepada za dynamiczną jazdą. „Wisząca” konsola wymaga 500 zł dopłaty.



Schowek przed pasażerem nadal ma formę 11-litrowej szuflady (kolana pasażera utrudniają jej otwieranie).



Na przesuwaną kanapę jest również dużo miejsca na kolana co w Juke'u. Nad głową – sporo.

Kamery 360° kosztują 2000 zł (w tym gronie dostępne są tylko tu i w Juke'u – za 2750 zł). Wysokiej jakości obraz ułatwia parkowanie (jest jasny, więc także nocą).



Przesuwając w przód kanapę, można powiększyć kufer z nieznacznie 422 aż do 536 l. Dość wysoki próg załadunku (74 cm).

# Seat Arona

Arona nie wyróżnia się niczym szczególnym, ale nie ma też poważniejszych słabości.



Z przodu Arona jest bardzo podobna do miejskiej blizy. Zresztą na drodze też zachowuje się dość podobnie.



Pokrętła ułatwiają obsługę klimatyzacji (dwustrefowej tylko w trójce z Grupy VW) oraz ekranu centralnego (8 cali, seryjny nawigacja). Dobrze wykończony kokpit, wyborna widoczność.



Świetne fotele – obszerne, wygodne, z dobrym podparciem bocznym oraz wielkim zakresem regulacji.



Wygodna kanapa, wysoki tunel. W obu rzędach jest mnóstwo miejsca na nogi i nad głowami.



Łącznie ze sporym schowkiem pod podłogą, bagażnik ma nieźle 400 l pojemności. Plus za bardzo nisko położony próg (68 cm).



Ładowarka do smartfonów – seryjnie tylko tu i w Fordzie. Wykończenie dobrze udaje skórę.

Crossover Seata należy do najmniejszych w teście, a mimo to imponuje wyjątkowo przestronnym wnętrzem – pod tym względem ustępuje tylko Skodzie. W obu rzędach zmieszczą się nawet bardzo wysokie osoby, 400-litrowy kufer bez trudu „pokłonie” podstawowy bagaż.

Przyzwyczajony kierowca przekonuje dobrą ergonomią i bardzo przyjemną obsługą, a system multimedialny okazuje się właściwie równie dobry co w Renault.

Nieduży Seat jest zwinnie, ma świetny układ kierowniczy i nie przechyla się zbytnio w łukach. Po koniucie je z lekkością, delikatnie zaciskając tor jazdy po ujęciu gazu. Wrażenie robi też stabilnością na autostradzie. A do tego bez trudu pochłania wstrząsy. Tylko gdy opony uderzą w kant (uskok asfaltu, wystająca studzienka itp.), do uszu podróżnych dochodzi dudnienie. To jednak wina opcjonalnych kół 18” – na seryjnych „szesnastkach” nie ma tego problemu.

115-konny silnik 1.0 przekonuje bardzo gładką pracą, oferując niezłe przyspieszenie, gdy tylko wskazówka obrotomierza oddali się od jedynki (0-100 km/h w 9,9 s). Na dobrą ocenę zasługuje też 7-biegowy automat. Za to spalanie jest przeciętne (6,6 l na 100 km), a silnik trochę hałasuje.

Opisywana odmiana Xcellence jest dość kosztowna (93 500 zł), ale niezłe wyposażona i oferuje sporo rozsądnie wycenionych dodatków. Plus za gwarancję: 5 lat / 150 tys. km (pierwsze dwa lata bez limitu)

Ostatecznie udany Seat zajmuje najniższy stopień podium.

REKLAMA

JAK ATRAKCYJNE MOGĄ BYĆ TWOJE RATY?

OPERTA	SEAT LEASING MOC NISKICH RAT	SEAT KREDYT MOC NISKICH RAT
Cena samochodu brutto	93 500 zł	93 500 zł
Opłata wstępna/Wkład własny	20%	20%
Okres finansowania	36 mies. Miesięczna rata netto <b>752 zł</b>	48 mies. Miesięczna rata brutto <b>987 zł</b> RRSO <b>7%</b>
Roczny przebieg	20 tys. km	20 tys. km
Zakończenie umowy	Zwrot auta lub wykup	Zwrot auta; spłata kwoty kredytu jednorazowo lub w ratach

W przypadku kredytu ubezpieczenie komunikacyjne na 1 rok jest wliczone w raty

Wiecej na [www.seat.pl](http://www.seat.pl)

SEAT FINANCIAL SERVICES  
Bank. Leasing. Ubezpieczenie. Mobilność.



# Skoda Kamiq

Skoda czekała długo czekać na swojego miejskiego crossovera. Ale było warto.

Czeski producent wprowadza do tego segmentu swoje typowe atrybuty. Spore, niewyróżniające się designem nadwozie Kamiq kryje wielkie wnętrze – żaden rywal nie oferuje więcej miejsca na nogi i nad głową w obu rzędach. Kabina jest też całkiem szeroka.

Eksploatację ułatwiają niemały bagażnik, liczne spore półki i schowki oraz mnóstwo przemyślanych rozwiązań i detali (parasolka, latarka, osłony krawędzi drzwi, uchwyty na tablet, rozkładane stoliki, pojemnik na śmieci i wiele innych).

Tłumieniem drgań Kamiq ustępuje tylko Capturowi – tylko na najgorszych uszkodzeniach jezdni czuć wstrząsy, a na autostradzie jedynie czasem niewielki „galop”. A do tego, choć o frajdzie ze sportowej jazdy nie ma tu mowy, Skoda jest bardzo stabilna i pewnie pokonuje szybkie łuki, wykazując duży spokój oraz niewielką skłonność do podsterowności. Poza tym nieźle hamuje.

Ten sam co w Seacie i VW, najszabszy w stawce silnik (115 KM) pracuje całkiem kulturalnie, nie męczy wibracjami ani hałasem i nie przeszkadza mu niskie obroty. Tutaj współpracuje z dobrą ręczną skrzynią, zapewniając autu wystarczającą osiągi (0-100 km/h w 10,5 s) i zużywając najmniej paliwa w teście – średnio zaledwie 6,2 l na 100 km.

Do tego Kamiq w wersji Style ma rozsądną cenę (87 350 zł), nieźle wyposażenie i równie atrakcyjną listę dodatków co Renault.

Liczne atuty czynią Skodę najbardziej kompletną propozycją w tym porównaniu i dają jej wygraną.



Lampy dzienne nad pozostałymi to znane w tej klasie rozwiązania. Czynią Kamiq wizualnie najciekawszą ze Skód.



Przyjazny użytkownikowi kokpit, świetna widoczność. Ekran zegarów (10,25") i 9,2-calowa nawigacja należą do pakietu za 5500 zł – seryjnie ekran centralny ma 8 cali i pokrętła po bokach.



Obszerne, wygodne i dobrze wyprofilowane fotele. Wyłącznie w Skodzie oba mają regulację lędźwiową.



Stoliki w pakiecie z pojemnikiem na śmieci oraz uchwytem na tablet: 450 zł. Latarka – seryjnie.



Nawiewy z tyłu – tylko u Skody i Renault. W obu rzędach siedzeń miejsca jest w bród.



400-litrowy bagażnik jest wysoki i ma próg tylko 68 cm nad ziemią. Ruchoma podłoga jedynie u Skody wymaga dopłaty (650 zł).



Najstarsza w stawce Vitara ma już 5 lat, ale dzięki liftin-gowi z 2018 r. wciąż zupełnie nieźle się prezentuje.



Wnętrze crossovera Suzuki nie zachwycą jakością wykonanych do jego wykończenia, za to nikt nie powinien tu mieć najmniejszych problemów z obsługą. Czytelność klasycznego zestawu wskaźników też jest na piątkę. W katalogu akcesoriów Vitary jest kilka różnych wzorów zegarka umieszczonego między środkowymi nawiewami.



Przepływ energii w układzie młkiej hybrydy można obserwować na ekranie między zegarami.



Zmiana głośności dotykowym suwakiem z lewej strony ekranu nie jest wygodnym rozwiązaniem (Toyota niedawno się z niego wycofała).



Fotele są całkiem spore, ale brakuje im regulacji lędźwiowej, a ich oparcia przestawia się skokowo.



Jadący z tyłu docenią najdłuższe siedzisko w teście i spórą przestrzeń w każdym kierunku.



Bagażnik nie robi wrażenia pojemnością (375 l), za to jego wykorzystanie ułatwia największa w teście ładowność (605 kg).

# Suzuki Vitara

Vitara jest jedynym zelektryfikowanym modelem w całym porównaniu.

Vitara w obecnym wydaniu jest na rynku od 2015 r., czyli najdłużej z całej jedenastki, ale jej wiek „czuć” dopiero po wejściu do środka, gdzie kierowcę witają twarde, błyszczące plastiki i niezbyt nowoczesnie wyglądające przełączniki.

Suzuki jest przestronne, ale wysokim kierowcom zabraknie większego zakresu wzdłużnej regulacji fotela. Za to widoczność jest niezła, na uwagę zasługuje też najobfitsze seryjne wyposażenie, obejmujące nawigację, kamerę cofania czy przednie i tylne czujniki parkowania, a także najbogatszy w teście zestaw airbagów i systemów bezpieczeństwa. To tłumaczy wysoką cenę wersji Elegance (93 900 zł). Suzuki jako jedyne można kupić także w wersji 4x4.

Vitara prowadzi się bezpiecznie i pewnie, dopóki nie zmusi się zawieszenia do wysiłku gwałtownym manewrem. Wtedy dość brutalnie interweniuje ESP. Za to komfort jest zupełnie przyzwoity – na nierównej drodze hałas z okolic kół przeszkadza bardziej niż wstrząsy.

Pod maską kryje się prawdziwy rodzynek. Nie dość, że silnik Suzuki ma aż 4 cylindry (poza nim tylko ten w Renault nie ma trzech), to chwali się największą pojemnością w porównaniu (1,4 litra). Otrzymał też wsparcie układu mild hybrid z instalacją 48-woltową. Rozwija nieźle 129 KM mocy i drugi najwyższy moment obrotowy w teście (235 Nm), zapewniając autu najlepsze osiągi, ex aequo z Capturem. Przyspieszenie do 100 km/h trwa zaledwie 9,3 s. Napęd robi też wrażenie bardzo płynną pracę. Tyłko poniżej 1000 obr./min czuć delikatne wibracje, potem silnik gładko „wkręca się” do 6000 obrotów.

Poza dobrą dynamiką w niskim zakresie obrotomierza działanie „elektryki” ujawnia się częstym gaszaniem oraz momentalnym uruchamianiem silnika. Dzieje się to tak płynnie i harmonijnie, że zupełnie nie przeszkadza. Wymierną korzyścią z zastosowania w Vitarze układu mild hybrid jest nieudźże zapotrzebowanie na paliwo – zwłaszcza w mieście (7 l/100 km). Średni wynik to 6,4 litra na 100 km.

Ostatecznie Suzuki uplasowało się razem z Kią na siódmej pozycji.

System dostępu i uruchamiania auta bez wyjmowania kluczyka z kieszeni należy do wyposażenia seryjnego. Błyszczące plastiki nie robią zbyt dobrego wrażenia.



REKLAMA

**ATRAKCYJNA OFERTA FINANSOWANIA ŠKODY**

OFERTA	ŠKODA LEASING NISKICH RAT	ŠKODA KREDYT NISKICH RAT
<b>Cena samochodu brutto</b>	<b>87 350 zł</b>	<b>87 350 zł</b>
<b>Opłata wstępna/Wkład własny</b>	5%	20%
<b>Okres finansowania</b>	48 mies.	48 mies.
<b>Roczny przebieg</b>	20 tys. km	20 tys. km
<b>Zakończenie umowy</b>	Zwrot auta lub wykup	Zwrot auta; spłata kwoty kredytu jednorazowo lub w ratach

**W przypadku kredytu ubezpieczenie komunikacyjne na 1 rok jest wliczone w raty**

Wskazanie na **WIECEJ NA: www.skoda.pl**

**ŠKODA Financial Services**  
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

MATERIAL SPONSOROWANY



PORÓWNANIE 11 miejskich crossoverów

# Volkswagen T-Cross

T-Cross wydaje się ciekawym autem... dopóki nie postawi się go obok reszty segmentu.



Nadwozie T-Crossa wygląda zwyczajnie nawet na tle Skody. Najciekawsze są tutaj kolory lakierów.

T-Cross to kolejny po niewielkim T-Rocu uterenowiony model VW. Jest najmniejszy z testowanych aut – jego zwarte nadwozie ma niecałe 411 cm długości i skromną szerokość (176 cm).

Mimo to Niemcom udało się wygospodarować przestrzenie wewnątrz – T-Cross w obu rzędach siedzeń swobodnie mieści nawet rosłe osoby. Na duży bagażnik nie wystarczyło już miejsca, ale 385 l pojemności to w tej klasie akceptowalny wynik, a maksymalne 1281 l plusuje się w środku stawki. Funkcjonalność zwiększają przesuwana kanapa i składane na płasko oparcie prawego fotela, pozwalające przewieźć ponad 2-metrowe przedmioty. Rozwiązanie to poza T-Crossem jest dostępne tylko w Citroenie i Skodzie, ale tam wymaga dopłaty, a tu nie.

Kokpit charakteryzuje się typową dla Volkswagenów (przynajmniej do debiutu nowego Golfa) perfekcyjnie intuicyjną i łatwą obsługą oraz świetną ergonomią, oferuje też wystarczająco dużo skrytek. Szkoda, że na desce rozdzielczej brakuje miękkich tworzyw.

Podobnie jak Hyundai i Renault, T-Cross trafił do testu na kołach o cal większych od seryjnych (te w Fordzie i Seacie mają dodatkowe 2 cale, pozostałe auta poruszają się na ogumieniu w fabrycznym rozmiarze). Mimo to nie dudnią one na dziurawej drodze, a zawieszenie całkiem sprawnie tłumi wstrząsy. Gdy droga robi się kręta, VW posłusznie wykonuje polecenia kierowcy i naturalnie reaguje na zmianę obciążenia w ciasnych lukach, ale na wyboistych zakrętach zaskakuje nieco nerwowym zachowaniem tylnej osi.

Litrowy silnik 1.0 TSI (ten sam co w Seacie i Skodzie) ma warkotliwy dźwięk, ale to jego najistotniejszą słabość. Poza tym pracuje cicho, bez wibracji, ma sporo „pary” od 1500 obr./min aż do maksymalnych 6000 obrotów i zadowala się rozsądnymi ilościami paliwa (średnio 6,4 l na 100 km z cyklu mieszanym).

Mimo najuboższej standardowej specyfikacji testowanej wersji Style, Volkswagen każe za nią płacić aż 96 690 zł. T-Cross jest zatem najdroższym, a przy tym wcale nie najlepszym autem w stawce. Piąte miejsce.



Świetny seryjny system multimedialny z 8-calowym ekranem i wygodnymi pokrętłami. Wyświetlacz wskaźników (12,3") kosztuje 1710 zł, dopłaty wymagają też (tylko w VW) interfejsy Android Auto i Apple CarPlay. Zastrzeżenia budzą nieco za nisko umieszczone przełączniki klimatyzacji, a przede wszystkim – twarde tworzywa wykończeniowe.



Volkswagen nie zapominał jeszcze o płytach CD. Odtwarzacz w schowku otwiera się razem z nawigacją.



Duże i dobrze ukształtowane fotele ze sporym zakresem regulacji. Zmieści się tu nawet rosły kierowca.



Tak jak w Fordzie – automatyczna klimatyzacja wymaga dopłaty. Za to wyłącznie w VW, Seacie i Skodzie temperaturę ustawia się 2-strefowo.



T-Cross jest jednym z dwóch aut w tym teście (drugie to Vitara), które seryjnie oferują aktywny tempomat.



2 osoby – nawet wysokie – usiądą tu wygodnie. Trzeci będzie przekszadzał wysoki tunel.



Foremny bagażnik ma 385-455 l pojemności – w zależności od położenia przesuwanej kanapy. Lub 1281 l po złożeniu tylnych oparć.

## Wymiary wewnątrz

Wysoki kierowca może narzekać w Capturze (niski sufit) i Vitarze (mało miejsca na nogi). Z tyłu największą przestrzeń oferuje Skoda, dobrze wypadają także Peugeot, Seat, Suzuki i VW. Za to w Fordzie, Nissanie i Renault brakuje miejsca nad głowami jadących na kanapie, a w Citroenie – na ich kolana. Dwa modele w bazowych wersjach nie otrzymały kompletnego gwiazdek w testach Euro NCAP – Kia uzyskała 3, a Peugeot 4. Pięć mają dopiero z pakietami bezpieczeństwa. W Polsce 2008 otrzymuje taki pakiet seryjnie, tymczasem żeby jeździć „5-gwiazdkową” Kia, trzeba dopłacić 4000 zł.

Model	Poj. zbiornika paliwa	Teoretyczny zasięg	Szerokość	Szer. wnętrza przed./tył	Waga	Długość	Rozstaw osi
<b>CITROEN C3 AIRCROSS</b>	451	680 km	176 cm	135/131 cm	585 kg	415	260
<b>FORD PUMA</b>	421	770 km	178 cm	135/129 cm	555 kg	421	259
<b>HYUNDAI KONA</b>	501	800 km	177 cm	142/138 cm	552 kg	417	260
<b>KIA STONIC</b>	451	770 km	176 cm	137/133 cm	530 kg	414	258
<b>NISSAN JUKE</b>	461	770 km	180 cm	137/129 cm	443 kg	421	264
<b>PEUGEOT 2008</b>	441	770 km	177 cm	137/132 cm	522 kg	430	261
<b>RENAULT CAPTUR</b>	481	770 km	180 cm	137/134 cm	557 kg	423	264
<b>SEAT ARONA</b>	401	650 km	178 cm	137/134 cm	528 kg	414	257
<b>SKODA KAMIQ</b>	501	800 km	179 cm	139/135 cm	554 kg	424	265
<b>SUZUKI VITARA</b>	471	800 km	178 cm	140/135 cm	605 kg	418	250
<b>VOLKSWAGEN T-CROSS</b>	401	650 km	176 cm	141/135 cm	549 kg	411	255

## MIMO SKROMNYCH ROZMIARÓW CZĘŚĆ Z TESTOWANYCH AUT ZASKAKUJE BARDZO PRZESTRONNYMI WNĘTRZAMI

REKLAMA

**JAK NISKIE BĘDĄ TWOJE RATY?**

OPERTA	LEASING EASYDRIVE	KREDYT EASYDRIVE
<b>Cena samochodu brutto</b>	96 690 zł	96 690 zł
<b>Opłata wstępna/Wkład własny</b>	10%	20%
<b>Okres finansowania</b>	36 mies.	48 mies.
<b>Roczny przebieg</b>	20 tys. km	20 tys. km
<b>Zakończenie umowy</b>	Zwrot auta lub wykup	Zwrot auta; spłata kwoty kredytu jednorazowo lub w ratach
<b>Miesięczna rata netto</b>	1001 zł	974 zł
<b>ROSO</b>		7,52%

**W przypadku kredytu ubezpieczenie komunikacyjne na 1 rok jest wliczone w raty**

**VOLKSWAGEN T-CROSS STYLE 1.0 TSI DSG (115 KM)**

**Wskazuj na: www.vw-fs.pl**

**Volkswagen Financial Services**

Bank, Leasing, Ubezpieczenie, Mobilność.



PORÓWNANIE 11 miejskich crossoverów

DANE TECHNICZNE	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Silnik	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo	benz., turbo + el.	benz., turbo
Pojemność skokowa	1199 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	1199 cm <sup>3</sup>	1332 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>	1373 cm <sup>3</sup>	999 cm <sup>3</sup>
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12	R3/12	R3/12	R3/12	R3/12	R4/16	R3/12	R3/12	R4/16	R3/12
Moc maksymalna	131 KM/5500	125 KM/6000	120 KM/6000	120 KM/6000	117 KM/5250	131 KM/5500	130 KM/5000	115 KM/5000	115 KM/5000	129 KM/5500	115 KM/5000
Maks. moment obrotowy	230 Nm/1750	170 Nm/1400	172 Nm/1500	171 Nm/1500	180 Nm/1750	230 Nm/1750	240 Nm/1600	200 Nm/2000	200 Nm/2000	235 Nm/2000	200 Nm/2000
Napęd	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	aut./7-biegowa	aut./7-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	aut./7-biegowa
Hamulce (przód/tył)	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./bęb.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.	tarcz. went./tarcz.
Długość/szerokość/wysokość	415/176/164 cm	421/178/153 cm	417/180/157 cm	414/176/152 cm	421/180/160 cm	430/177/155 cm	423/180/158 cm	414/178/154 cm	424/179/156 cm	418/178/161 cm	411/176/158 cm
Rozstaw osi	260 cm	259 cm	260 cm	258 cm	264 cm	264 cm	264 cm	257 cm	265 cm	250 cm	255 cm
Średnica zawracania	10,8 m	10,4 m	10,6 m	10,4 m	10,6 m	10,4 m	11,1 m	10,6 m	10,8 m	10,8 m	10,6 m
Masa/ładowność	1250/585 kg	1205/555 kg	1223/552 kg	1110/530 kg	1257/443 kg	1188/522 kg	1259/557 kg	1212/528 kg	1156/554 kg	1165/605 kg	1200/560 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	410/1289 l	456/1216 l	361/1143 l	332/1135 l	422/1305 l	434/1467 l	422/1275 l	400/1280 l	400/1395 l	375/1120 l	385/1281 l
Poj. zbiornika paliwa	45 l (Pb 95)	42 l (Pb 95)	50 l (Pb 95)	45 l (Pb 95)	46 l (Pb 95)	44 l (Pb 95)	48 l (Pb 95)	40 l (Pb 95)	50 l (Pb 95)	47 l (Pb 95)	40 l (Pb 95)
Opony	205/60 R16	215/55 R17	215/55 R17	205/55 R17	225/45 R19	215/60 R17	215/60 R17	205/60 R16	205/55 R17	215/55 R17	205/55 R17

OSIĄGI (DANE PRODUCENTA)	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Prędkość maksymalna	195 km/h	191 km/h	181 km/h	184 km/h	180 km/h	202 km/h	193 km/h	190 km/h	194 km/h	190 km/h	193 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,3 s	10,0 s	12,0 s	10,4 s	10,4 s	9,7 s	9,6 s	10,0 s	9,5 s	9,5 s	10,2 s
Średnie zużycie paliwa	6,6-6,8 l/100 km	5,4-6,2 l/100 km	6,2-6,6 l/100 km	5,8-6,3 l/100 km	5,9-6,3 l/100 km	5,7-5,9 l/100 km	6,2-6,4 l/100 km	6,1-6,3 l/100 km	5,7-6,0 l/100 km	5,7-5,9 l/100 km	6,3-7,0 l/100 km
Zasięg	680 km	770 km	800 km	770 km	770 km	770 km	770 km	650 km	870 km	820 km	630 km

WYPOSAŻENIE/CENY	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Model	C3 Aircross	Puma	Hyundai	Kia Stonic	Nissan Juke	Peugeot 2008	Renault Captur	Seat Arona	Skoda Kamiq	Suzuki Vitara	Volkswagen T-Cross
Wersja	PT 110 EAT6 Shine	1.0 EB 125 ST Style	1.0 T-GDI 120 Style	1.0 T-GDI 120 XL	DIG-T 117 N-Design	PT 130 Allure	Tce 130 EDC Intens	1.0 EcoTSI 115 DSGc	1.0 TSI 115 Style	1.4 B1 129 Elegance	1.0 TSI DSGc Style
Indeks	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●	●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (3500)*	●/○ (3140)*	●/○	○ (4000)*	●/○ (2750)*	●/○	●/○ (800)	-/○ (1611)*	○ (1950)	●/○	●/○
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/○	●/○	-/○	-/○ (4000)*	●/○	●/○	●/○	●/○	○ (5500)*	●/○	○ (2410)*
Klimatyzacja man./aut.	-/○	○ (1760)*	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (1600)
Radio CD/USB/AUX/Bluetooth	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (2410)*
Nawigacja/ekran head-up	○ (3600)*	●/○	○ (3700)*	●/○	○ (4890)*	○ (3500)*	●/○	○ (3500)*	○ (5500)*	-/○	○ (2410)*
Ekran zegarów/ładowność ind.	-/○ (3600)*	●/○	-/○	-/○	-/○	○ (400)	○ (300)	○ (1576)*	○ (2500)*	-/○	○ (1710)*
Kamera cofania/kamery 360°	○ (2000)*	○ (3140)*	●/○	●/○	○ (2750)*	○ (2500)	○ (5500)*	○ (2531)*	○	○	○ (1200)*
Tempomat/aktywny tempomat	●/○	○ (3140)*	●/○	○ (4000)*	○ (2750)*	○ (2500)	○ (2000)	○ (3921)	○ (1800)	-/○	-/○
Czujniki parkowania t./p. i t.	○ (2000)*	○ (3140)*	●/○	○ (2750)*	○ (2750)*	○ (2500)	○ (1500)*	○ (1611)*	-/○	-/○	-/○ (2100)
Asystent parkowania	○ (6000)*	○ (3140)*	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (1500)	○ (1611)*	○ (1400)	-/○	○ (2730)*
Dach szklany/dostęp bezkluczyk.	○ (4500)*	○ (1600)	○ (4390)*	○ (2840)*	-/○	○ (2000)*	○ (4000)*	○ (3000)*	○ (3850)*	-/○	-/○ (1600)
Światła LED/relingi dachowe	-/○	○ (920)	-/○	-/○	-/○	○ (800)	○ (800)	○ (800)	○ (800)	○	○
Tapicerka półskórzana/skórzana	○ (3700)*	○ (8850)*	○ (1700)*	○	○ (2700)*	○ (16700)*	○ (4000)	○ (1327)*	○ (3850)*	○	○
Podgrzewane fotele/kanapa	○ (800)*	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (700)*	○ (1000)*	○ (1611)*	○ (700)	○	○ (1410)*
Podgrz. kierownica/prz. szyba	-/○ (700)	○	-/○	-/○	-/○ (1190)	-/○ (400)	○ (300)*	○ (5500)*	○ (850)	-/○	-/○
Przesuwana kanapa/relingi dach.	○	-/○ (920)	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (800)	-/○	-/○	-/○	○
Automatyczna skrzynia biegów	○	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (8000)	○ (8000)	○	○ (6300)	-/○	○
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	○ (900)*	-/○ (8850)*	-/○	-/○	-/○ (1500)	-/○ (2800)	○ (1811)*	○ (2991)*	○ (1500)	-/○	-/○ (2070)
Koło zapas. dojazd./pełnowym.	○ (500)*	○ (4400)*	-/○	-/○	-/○	-/○	○ (450)*	○ (337)*	○	○ (689)*	○ (430)*
Lakier metalik	○ (2300)	○ (2400)	○ (2400)	○ (2000)	○ (2400)	○ (2100)	○ (2000)	○ (2470)	○ (2300)	○ (2290)	○ (2120)
Cena wersji podstawowej**	83 750 zł	85 200 zł	73 200 zł	65 990 zł	68 600 zł	87 200 zł	84 400 zł	84 200 zł	72 950 zł	79 900 zł	87 990 zł
CENA	83 750 zł	89 900 zł	85 200 zł	77 990 zł	90 900 zł	95 700 zł	93 400 zł	93 500 zł	87 350 zł	93 900 zł	96 690 zł

Żeby w miarę możliwości zbliżyć do siebie wyposażenie całej opisywanej jedenastki, doliczyliśmy ceny kilku ważnych elementów (system automatycznego hamowania przed cofaniem, automatyczna klimatyzacja, dostęp bezkluczykowy oraz podgrzewanie przednich siedzeń) do tych modeli, które nie zapewniają ich seryjnie. Oto jak prezentują się ceny zrównania specyfikacji (uszeregowaliśmy samochody od najtańszego). Kia nadal kosztuje najmniej: 81 990 zł. Hyundai: 85 200 zł (ale jako jedyny nie ma układu automatycznego CiTRoEN: 88 150 zł, Nissan: 90 900 zł, Suzuki: 93 900 zł, Renault: 95 900 zł, Ford: 97 642 zł, Seat: 97 642 zł. Już wcześniej najdroższy w stawce Volkswagen przeskoczył już na wyższą półkę cenową – z wyposażeniem równym rywalom kosztuje aż 104 600 zł, czyli właściwie tyle samo co bazowo wyposażone Audi Q2 z tym samym silnikiem.

M PUNKTACJA - SEGMENT: AUTA MIEJSKIE

AUTA MIEJSKIE	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
NADWOZIE I WNĘTRZE	30	17	16	25	21	20	22	22	27	30	24
Wykończenie ergonomii	20	15	17	16	15	16	17	18	16	16	13
Wyciszenie	10	7	7	6	7	7	8	8	6	8	7
Bagażnik	10	8	9	7	6	8	8	8	8	8	7
SUMA	70	47	49	54	49	51	55	56	57	62	51

UKŁAD NAPĘDOWY	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Osiał	20	14	14	13	14	13	15	15	15	14	15
Praca silnika	10	8	8	7	7	6	8	9	8	8	8
Skrzynia biegów	10	7	9	8	8	7	7	8	8	8	8
Zużycie paliwa	20	17	18	17	17	18	17	18	18	18	18
SUMA	60	46	49	45	46	44	47	50	49	49	48

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Trzymanie się drogi	20	14	17	15	15	16	16	15	16	16	14
Komfort jazdy	10	7	7	7	7	6	8	9	8	8	7
Układ kierowniczy	10	7	9	8	8	7	8	8	8	7	8
SUMA	40	28	33	30	29	32	32	32	32	32	31

BEZPIECZEŃSTWO	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Wyposażenie z zakr. bezp.	20	13	14	8	9	13	12	13	9	13	13
Hamulce	10	2	5	2	4	2	5	5	6	5	4
SUMA	30	15	19	10	13	15	17	18	15	18	19

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
MIEJSCA	11	6	8	10	8	5	2	3	1	7	3

WYPOSAŻENIE I KOSZTY	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
Cena zakupu	60	20	16	19	24	16	12	14	14	18	14
Poziom wyposażenia	30	11	12	13	13	12	11	15	15	12	15
Wyposażenie dodatkowe	10	4	5	2	2	3	4	6	4	6	1
SUMA	100	35	33	34	39	31	27	35	33	36	30

RAZEM	CITROEN	FORD	HYUNDAI	KIA	NISSAN	PEUGEOT	RENAULT	SEAT	SKODA	SUZUKI	VOLKSWAGEN
MIEJSCA	10	4	9	7	11	6	2	3	1	7	5



Najlepszym miejskim crossoverem okazał się Kamiq. Połączenie wielkiego i przemyślnego wnętrza, świetnego zawieszenia, sprawnego, oszczędnego silnika, niezłego wyposażenia i rozsądnej ceny sprawiło, że Skoda Kamiq wygrała to porównanie. Na drugim miejscu plasuje się Renault Captur ze swoim wyjątkowo przyjemnym wnętrzem, wyborem komfortem, zaawansowanymi multimediami i systemami bezpieczeństwa oraz świetnym silnikiem. Człowiek trzęsk zamyka także niemal pozabawiony wad Seat Arona. Najmniejszy w teście Ford Puma to kapitalny samochód. Dla cenących dobre prowadzenie - najlepszy w stawce. Skończył poza podium z powodu ciasnoty z tyłu. Uduany Volkswagen T-Cross nie dotarł wyżej niż do piątej pozycji z powodu niekorzystnego cennika. Peugeot 2008 wysoką cenę rekompensuje oryginalnym stylem, ale za to nie przynajmniej punktów - szóste miejsce. Dalej, na słodkim, ex aequo Kia Stonic (tanie auto z małym bagażnikiem i dość słabym silnikiem) oraz Suzuki Vitara, którego słabszych stron nie rekompensują nawet świetny układ napędowy i bogata specyfikacja. Hyundai Kona dalekie odzwierciedlenie miejsc „zawzięta” głównie braku systemów wsparcia i słabym hamulcem. Citroen C3 Aircross ma kilka atutów, ale liczone słabe strony skazują go na przedostatniej pozycji. Najbardziej zaskakuje to, że Nissan Juke zajął ostatnie miejsce. Mimo pokrewieństwa z Capturem nie zachwyca układami napędowymi i jeźdźnym.

M MEGATEST motor

Podsumowanie. Dlaczego właśnie tak oceniamy? Wyjaślamy, dlaczego niektóre elementy samochodów otrzymały taką, a nie inną ocenę.

W tej kategorii mistrz jest jeden - przestronny jak kompaktowe SUV-y Kamiq. Z koleji Citroen, Ford i Kia nie zachwycają.

Na drodze popsuje się Puma, ale w stawce nie brakuje innych modeli z bardzo udanymi układami jeźdźnymi.

W tej kategorii udany poza tym Hyundai zanotował spadek w klasyfikacji o dobre kilka miejsc.

Najlepszym miejskim crossoverem okazał się Kamiq. Połączenie wielkiego i przemyślnego wnętrza, świetnego zawieszenia, sprawnego, oszczędnego silnika, niezłego wyposażenia i rozsądnej ceny sprawiło, że Skoda Kamiq wygrała to porównanie. Na drugim miejscu plasuje się Renault Captur ze swoim wyjątkowo przyjemnym wnętrzem, wyborem komfortem, zaawansowanymi multimediami i systemami bezpieczeństwa oraz świetnym silnikiem. Człowiek trzęsk zamyka także niemal pozabawiony wad Seat Arona. Najmniejszy w teście Ford Puma to kapitalny samochód. Dla cenących dobre prowadzenie - najlepszy w stawce. Skończył poza podium z powodu ciasnoty z tyłu. Uduany Volkswagen T-Cross nie dotarł wyżej niż do piątej pozycji z powodu niekorzystnego cennika. Peugeot 2008 wysoką cenę rekompensuje oryginalnym stylem, ale za to nie przynajmniej punktów - szóste miejsce. Dalej, na słodkim, ex aequo Kia Stonic (tanie auto z małym bagażnikiem i dość słabym silnikiem) oraz Suzuki Vitara, którego słabszych stron nie rekompensują nawet świetny układ napędowy i bogata specyfikacja. Hyundai Kona dalekie odzwierciedlenie miejsc „zawzięta” głównie braku systemów wsparcia i słabym hamulcem. Citroen C3 Aircross ma kilka atutów, ale liczone słabe strony