

Trzech na jedn

Dlaczego nie wpadliśmy na to wcześniej? Wystarczy zamontować w aucie rozrusznik-generator odzyskujący energię, która by się marnowała podczas hamowania, oraz niewielki dodatkowy akumulator do jej magazynowania. W fazie przyspieszania z kolei zdobyta energia pozwala delikatnie wspierać silnik spalinyowy. To poprawia zachowanie napędu podczas ruszania, obniża zużycie paliwa i nazywa się miękką hybrydą, czyli wsparcie

elektryczne odbywa się bez konieczności ładowania akumulatora z gniazdka. Oczywiście, moc, którą potrafi oddać alternator,

„Golf ósmy” musi stawić czoła konkurentom z miękkimi hybrydami. Czy poradzi sobie z atakiem Mazdy, Forda i Hyundaia?

gdy pełni funkcję silnika elektrycznego, jest bardzo niewielka i liczy się głównie podczas spokojnej jazdy z niewielką prędkością. Właśnie takie rozwiązanie mają na pokładzie wszystkie testowane dziś modele.

Jaki mają charakter?

Golf 1.5 eTSI ma 48-woltową sieć pokładową, siedmiostopniowe DSG i osiąga 150 KM. Volkswagen nie oferuje wersji z manualną skrzynią biegów, stąd też cena bazowa jest wysoka. W testowanej specyfikacji R-Line kosztuje 114 390 zł. Mazda startuje z niemal identycznego pułapu cenowego, a wiele rzeczy robi inaczej niż reszta. Przede wszystkim ma inaczej skonstruowany silnik: 2 litry pojemności, bez

turboładowania, 150 KM. O ile utrzymujemy wysokie obroty, okazuje się całkiem żwawy, ale na papierze „trójka” pozostaje najwolniejsza w stawce. Ford Focus osiąga dobry zryw inną drogą: ma nie cztery, lecz trzy cylindry, zaledwie litr pojemności, za to 155 KM z ogniem. Cztery w porównaniu jest Hyundai i30, który niedawno został odświeżony, a pod maskę dostał nowe, 4-cylindrowe 1.5 o mocy 159 KM. Wszystkie auta mają elektrowsparcie, co przekłada się m.in. na bardzo rozsądne spalanie.

Co potrafią?

Zacznijmy od egzotyka. Oczywiście, Mazda 3 jest inna, ma silnik wolnossący, najdłuższą karoserię w tym porównaniu (4,46 m), ale przy tym oferuje najmniej miejsca. Jak

VW Golf

1.5 eTSI
1,5-litrowy 4-cylindrowiec
150 KM, 250 Nm
114 390 zł

Mazda 3

Skyactiv-G 2.0 M Hybrid
2-litrowy 4-cylindrowiec
150 KM, 213 Nm
114 900 zł



Wiele ekranów w Golfie, duża nawigacja wygląda efektownie, a mimo to nie przekonuje. Brakuje przycisków-skrótów



Szeroki ekran nawigacji w Mazdzie, obsługiwany pokręteł jak w BMW, staranny dobór materiałów. Wspaniale!

ego

Tym razem zajmiemy się oszczędzaniem paliwa – oto cztery kompaktki z silnikami benzynowymi i układami mikrohybrydowymi. Który z nich spali najmniej, a który wykosi osiągalami rywali ze szczytu podium?

to możliwe? Styliści efektownie obniżyli dach, ale tym samym pogorszyli komfort zajmowania miejsc i podróżowania z tyłu. Jedynie dzieci będą w stanie unikać obijania głowy w czasie wsiadania. Jednak wobec takiej urody trudniej mieć żal, że widoczność do tyłu przez prawe ramię jest na tyle słaba, iż właściwie można się nie obracać – tak grube są słupki C i tak małe tylne okna. Ponadto ten design sprawia też, że bardzo

wysoko znalazł się próg załadunku.

A jakieś pochwały? Na nie Mazda też zasługuje: jakość wykonania,

Ford Focus

1.0 EcoBoost Hybrid
1-litrowy 3-cylindrowiec
155 KM, 190 Nm
87 250 zł

! VW Golf kosztuje tyle, co Mazda 3... Drogo? Aha! Poczekajcie na ceny po wyrównaniu wyposażenia

niska pozycja za kierownicą, kokpit otulający kierowcę, obsługa systemu multimedialnego przy użyciu pokręta podobnego do iDrive'u w BMW, miękkie tworzywa także w tylnej części kabiny. Mazdę kupujesz na skutek zauroczenia.

A Golfa – jeśli kierujesz się rozsądkiem, nie wdziękami. Wygodnie się do niego wsiada z tyłu, wystarczająca jest ilość miejsca nad głową, bagażnik może nie największy, ale za to ustawny i z regulowaną podłogą, która po podniesieniu nie opada na głowę, tylko trzyma się na elastycznych wypustkach. Ale musimy też porozmawiać o jakości – jest odczuwalnie gorzej niż w poprzedniku. Twarde plastiki od słupka B,

maska nie podnosi się już na sprężynach gazowych, lecz na tyczce (jak u konkurentów), a system infocentryki nadaje się do poprawki. Podczas testu funkcja „Radio/Media” była „aktualnie niedostępna”. Efekt: czarny ekran. Obsługa głosowa potrafi działać z opóźnieniem. Hej, Volkswagen! Na święta sugerujemy pralinki dla wszystkich na pocieszenie i potem szybką aktualizację. Załatwione?

Nawigacja Forda nie wymaga w testowanej wersji dopłaty, ale kolończycy powinni zamontować przyciski-skróty (których brakuje także w naszym zdaniem nieco na siłę „dotykowym” Golfie). Poza tym Focus jest w świetnej formie. Dużo miejsca z tyłu, największy bagażnik – 1354 l po złożeniu oparcia kanapy. Niestety, powstaje wówczas spory próg, a wykładzina jest luźna. Warto by to poprawić przy okazji face liftingu i dorzucić wtedy też gniazdko USB dla tylnych pasażerów: złącze 12 V jest przestarzałe.

Kolejny zawodnik – „koreański” Hyundai i30 – pochodzi ze Słowacji ➔

Hyundai i30

1.5 T-GDI iMT
1,5-litrowy 4-cylindrowiec
159 KM, 253 Nm
102 400 zł



Gdyby tylko było tutaj więcej fizycznych przycisków do obsługi multimedii, byłoby super



W Hyundaiu podoba nam się m.in. duży ekran dotykowy ze skrótami i pokrętło głośności

TESTY | 4 BENZYNOWE HATCHBACKI SEGMENTU C



Bezspornie jest to Golf: 4,28 m długości, 1,49 m wysokości



Fotele ze zintegrowanymi zagłówkami są częścią specyfikacji R-Line



◀ Ciasno? Nie dajcie się zwieść pozorom: nasz kolega Stefan ma 2 m wzrostu i jeżeli musi, to się tutaj zmieści

➤ Tu jest najciaśniej. Przy wsiadaniu trzeba podkuć głowę, dach jest niski i do tego mocno opada



◀ Silnik 1,5 litra ze 150 KM i 250 Nm przy 1500 obr./min. Dzięki niemu Golf zwycięża w teście przyspieszenia i kultury

➤ Mazda jako jedyna nie ma turboładowania, tylko silnik wolnossący: 2 litry pojemności, 150 KM. Potrzebuje obrotów

◀ Golf 1.5 eTSI jest oferowany tylko z siedmiobiegowym DSG. Podwójna końcówka wydechu z lewej, z prawej atrapa

➤ Skyactiv-G to teraz miękka hybryda. Sześciobiegowy „manual” pracuje skocznie i pewnie



Alfa? Nieee, to Mazda! Z długością 4,46 m największa w porównaniu

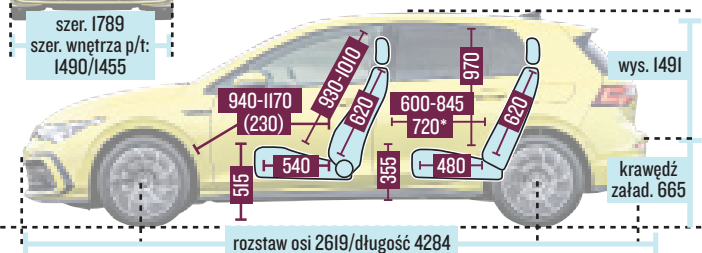


Elektrycznie sterowane skórzane fotele za 6000 zł



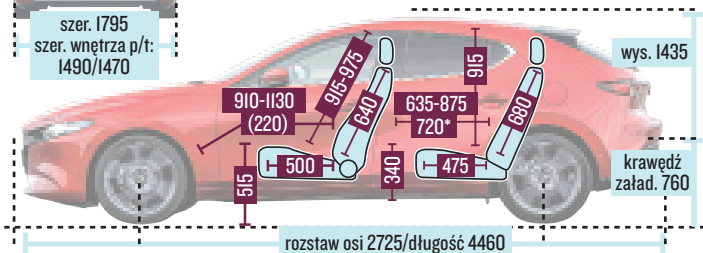
VW GOLF

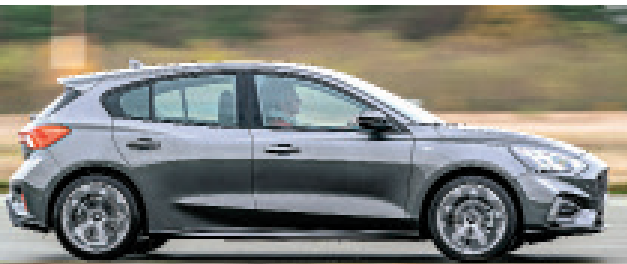
wymiary w mm



MAZDA 3

wymiary w mm





Focus: tak niski jak Mazda (1,44 m), 4,39 m długości



Fotele w wersji ST-Line oferują dobre podparcie i komfort



◀ Ford ma najwięcej miejsca z tyłu, wygodnie się tu wsiada, ale pianka siedziska cienutka

➤ Dużo miejsca nad głową z tyłu, wygodne wsiadanie, ale pianka jest za miękka, od słupka C twarde plastiki

◀ Jedyny trzylindrowiec w teście: litrowe turbo ze 155 KM. Dopiero od 3000 obrotów zaczyna się działać

➤ Żegluje bez wysprzęglania, bo ma „wolne koło”. W i30 pracuje oszczędnie 1.5, można uzyskać nawet 5 l/100 km

◀ Miękka hybryda w Fordzie nas w pełni przekonała, silnik się kręci i kręci, mechanizm zmiany biegów działa precyzyjnie

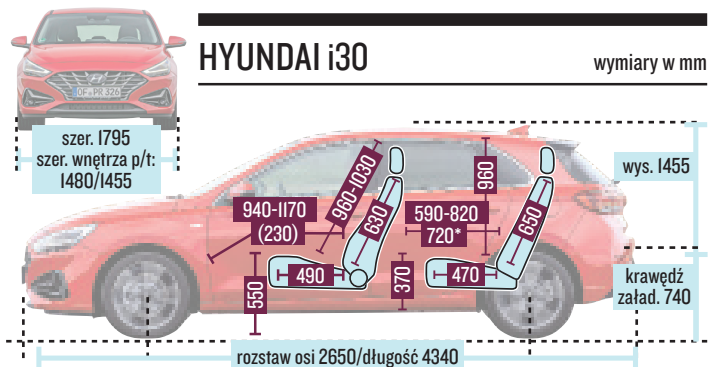
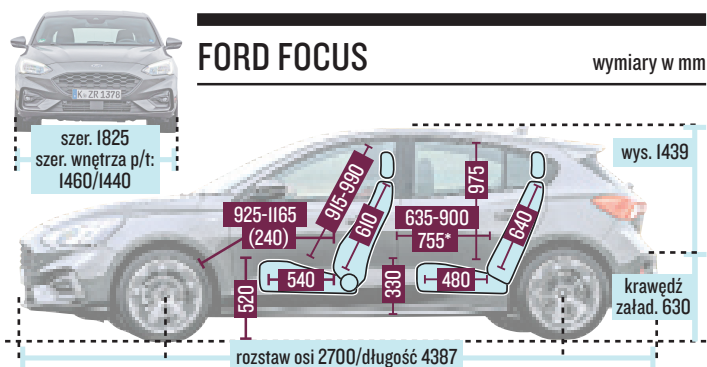
➤ Sześciobiegowa skrzynia ręczna pracuje naszym zdaniem nieco zbyt twardo



Hyundai, praktyczny typ: 4,34 m długości, 1,46 m wysokości



Elektryczny fotel kierowcy w opcji ze skórą za 6500 zł



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)

TESTY | 4 BENZYNOWE HATCHBACKI SEGMENTU C

1. 477 pkt	2. 468 pkt	3. 460 pkt	4. 454 pkt
			
FORD	VW	MAZDA	HYUNDAI



WYNIKI TESTU



Przyspieszenie	0-50 km/h 0-100 km/h 0-130 km/h
Czas rozprężania	60-100 km/h 80-120 km/h
Masa rzeczywista/ładowność	
Rozdział masy (przód/tył)	
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	
Hamowanie	ze 100 km/h (zimne) ze 100 km/h (gorące)
Hałas w kabinie	przy 50 km/h przy 100 km/h przy 130 km/h
Spalanie testowe	
Zasięg	

3,1 s 9,2 s 15,4 s	3,3 s 8,6 s 13,8 s	3,2 s 9,6 s 15,5 s	3,3 s 9,3 s 14,6 s
5,0 s 6,5 s	4,4 s 5,7 s	5,2 s 6,4 s	4,9 s 6,2 s
1305/585 kg	1360/510 kg	1390/485 kg	1400/440 kg
61/39 proc.	61/39 proc.	62/38 proc.	60/40 proc.
11,6/11,6 m	10,9/10,9 m	11,6/11,5 m	11,9/11,2 m
33,8 m 32,6 m	35,1 m 33,8 m	34,8 m 34,0 m	34,7 m 35,2 m
59 dB (A) 63 dB (A) 68 dB (A)	58 dB (A) 64 dB (A) 67 dB (A)	58 dB (A) 65 dB (A) 69 dB (A)	59 dB (A) 65 dB (A) 69 dB (A)
6,8 l/100 km	6,5 l/100 km	6,7 l/100 km	6,5 l/100 km
760 km	760 km	760 km	760 km



DANE PRODUCENTA

Silnik: typ/cylindry/zawory	
Ustawienie silnika	
Zasilanie/napęd rozrządu	
Pojemność skokowa (cm³)	
Moc maksymalna (KM/obr./min)	
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	
Prędkość maksymalna (km/h)	
Skrzynia biegów	
Napęd	
Hamulce (przód/tył)	
Pojemność bagażnika/ziornika paliwa (l)	
Marka i model opon testowanego auta	
Rozmiar opon testowanego auta	
Emisja CO ₂ (g/km)/filtr cząstek stałych	
Masa holowanej przyczepy z hamulcem/bez (kg)	

benzynowy, turbo/R3/I2	benzynowy, turbo/R4/I6	benzynowy/R4/I6	benzynowy, turbo/R4/I6
poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu
wtrysk bezpośredni/pasek	wtrysk bezpośredni/pasek	wtrysk bezpośredni/łańcuch	wtrysk bezpośredni/łańcuch
999	1498	1998	1482
155/6000	150/5000	150/6000	159/5500
190/1900	250/1500	213/4000	253/1500
211	224	206	210
manualna, 6-biegowa	dwusprzęgłowa, 7-biegowa	manualna, 6-biegowa	manualna, 6-biegowa
na przednie koła	na przednie koła	na przednie koła	na przednie koła
tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
392-1354/52	381-1237/50	351-1026/51	395-1301/50
Michelin Primacy 4	Goodyear Eagle FI	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 4
235/40 R 18	225/45 R 17	215/45 R 18	225/45 R 17
118/S	130/S	138/-	148/S
1100/670	1500/680	1300/600	1410/600



WYPOSAŻENIE

Wersja	
Airbagi czołowe/boczne/kurtyny pow./kolanowy	
Światła p.migielne/LED/matrycowe	
Adaptacyjne zawieszenie/aut. światła drogowe	
Klimatyzacja automatyczna	
Elektr. podgrzewane/składane lusterka boczne	
Elektrochromatyczne lusterko wewnętrzne	
System multim./nawigacja/radio DAB	
Bluetooth/złącze USB/CarPlay, Android Auto lub inny	
Skrócona kierownica wielof./kluczyk zbliżeniowy	
Ekran head-up/wirtualne zegary	
Podgrzewane przednie fotele/kierownica/szyba	
Sportowe fotele/el. regulowane fotele/skóra	
Tempomat/adaptacyjny tempomat	
Czujniki park. tylne/przednie/kamera cofania	
System unikania kolizji/czujnik martwego pola	
Asystent pasa ruchu/skaner znaków drogowych	
Monitoring zmęczenia kierowcy/automat parkujący	
Monitoring ruchu poprzecznego z tyłu/z przodu	
Automatyczne hamowanie podczas cofania	
Lakier metalizowany/alufelgi w testowanym aucie	

I.O EcoBoost Hybrid ST-Line	1.5 eTSI DSG R-Line	2.0 Skyactiv-G Hikari	i30 1.5 T-GDI 48V iMT Premium
S/S/S/N	S/S/S/N	S/S/S/S	S/S/S/S
S/S (mijania)/3900 zł	N/S (mijania i drogowe)/7970 zł	N/S (mijania i drogowe)/S	S/S (mijania i drogowe)/N
N/2000 zł (pakiet)	3510/630 zł	N/S	N/S
S (2-strefowa)	S (1-str.) lub 1910 zł (3-strefowa)	S (2-strefowa)	S (2-strefowa)
S/2850 zł (pakiet)	S/3520 zł (pakiet)	S/S	S/S
S	3520 zł (pakiet)	S (+ boczne lusterko kierowcy)	S
S/S/S	S/3200 zł/S	S/S/S	S/S/S
S/S/S	S/S/S	S/S/S	S/S/S
S/S	S/1810 zł	S/S	S/S
1750/12 100 zł (pakiet)*	2850 zł/S	S/S	N/S
1750 zł za trzy opcje	1830 zł za dwie opcje/N	S/S/N	S (6500 zł - wentylowane, p.)/S/N
S/12 100 zł za dwie opcje, pakiet*	S/N/N	N/6000 zł za 2 opcje	N/6500 zł (pakiet za 2 opcje)
S/2000 zł (pakiet)	S/S	S/S	S/N (tylko ze skrzynią aut.)
S/S/2850 zł (pakiet)	S/S/1320 zł	S/S/S (360 stopni)	S/S/S
S (wykr. pieszych)/2850 zł (p.)	S (wykr. pieszych)/3520 zł (p.)	S (wykr. pieszych)/S	S (wykr. pieszych)/S
S/2000 zł (pakiet)	3520 zł (pakiet)/S	S/S	S/S
2000 zł (pakiet)/2850 zł (p.)	S/3520 zł (pakiet)	S (z kamerą)/N	S/N
2850 zł (pakiet)/N	N/N	S/S	S/N
N	N	S	N
1450-2450/2600 zł (18 cali)	2480-4170 zł/S (17 cali)	2800-4100 zł/S (18 cali)	2500 zł/S (17 cali)



GWARANCJA/CENY

Cena wyjściowa	
Utrata wartości (po 3 latach i 60 tys. km)	
Gwarancja mechaniczna	
Gwarancja perforacyjna/przeglądy	
Cena po doposażeniu	

87 250 zł	114 390 zł	114 900 zł	102 400 zł
47,7 proc.	46,9 proc.	43,4 proc.	49,8 proc.
2 lata b.o. + 3 lata do 100 tys. km	2 lata bez limitu kilometrów	3 lata lub 100 tys. km	5 lat b.o. (bez limitu kilometrów)
12 lat/co 30 tys. km	12 lat/co 30 tys. km	12 lat/co 20 tys. km	12 lat/co 15 tys. km
102 100 zł	142 940 zł	120 900 zł	108 900 zł

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny wyjściowej testowanej wersji – cena po doposażeniu to cena punktowana. Uwaga: samochody na zdjęciach mogą różnić się wyposażeniem od tych, które przyjmujemy jako modele wyjściowe w tabeli, nawet po doposażeniu; *w Polsce do Forda nie można zamówić skóry bez wirtualnych zegarów.



➡ i ma europejski charakter. Jego przestronność jest wystarczająca, ewidentnie wzorowana bądź nawet „benchmarkowana” na Golfie i/lub Focusie. „i30-ka” ma nowy system multimedialny z 10,25-calowym ekranem, przyciskami-skrótami, pokrętką głośności, solidną obsługą głosową. To wywołuje u nas aplauz. Funkcja jest ważniejsza od formy – samochód to nie smartfon i ergonomia obsługi to priorytet! Boczek bagażnika są nareszcie wykonane filcem – bravo! Powody do narzekania i tak znaleźliśmy: z podwójnej podłogi da się korzystać tylko w 1/3, za tym jest już akumulator miękkiej hybrydy, wysoki próg i stopień po złożeniu foteli.

A jak one jeżdżą?

Czy mówiliśmy już, że jesteśmy zakochani w Maździe? Dwulitrowy „wolny ssak” plus zgrabny mechanizm 6-biegowego „manuala” niczym z MX-5 plus sprężyste zestrojone zawieszenie oznaczają najczystsza radość z jazdy. Owszem, wolnossący silnik chce być kręcony, osiąga swój maksymalny moment obrotowy 213 Nm przy 4000 obr./min. Trzeba więc polubić częste machanie lewarkiem (przy tak fajnym mechanizmie to nietrudne) i po prostu czerpać z tego frajdę. Wówczas jednak trudno będzie osiągnąć takie spala-

nie, jak w naszym teście – 6,7 l/100 km. To samo tyczy się zresztą też Focusa. Wiecie: mała pojemność i tylko 3 cylindry, a mimo to 155 KM – turbo jest tu najcenniejszym zawodnikiem. Jeśli chcesz szybko podążyć do przodu, musisz często zmieniać biegi i wykręcać każdy z nich. Wówczas będziesz mógł poruszać Forda tak, jak to lubi jego zawieszenie. Jest bardzo dopracowane, radzi sobie nawet z naszą trasą testową prosto z horroru, nie wyprowadzając go z równowagi ani krótkie, ani też długie pofalowania. Przednie kolumny tylko minimalnie hałasują, a układ kierownic-

czy pracuje bardzo harmonijnie. Ford to potrafi! Hyundai jeszcze się uczy, i30 po face liftingu też trochę stuka przy resorowaniu, długie pofalowania wprawiają je w bujanie, jego czterocylindrowy silnik pracuje dość hucznie. Przydałoby się jeszcze trochę szlif.

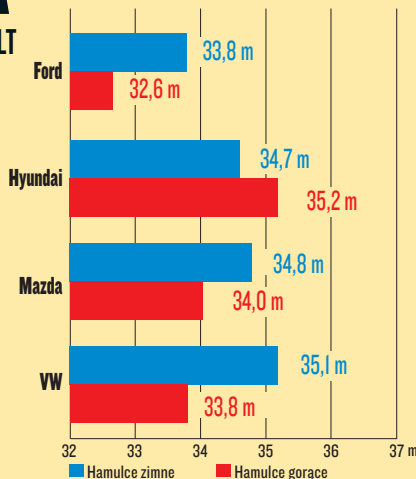
A Volkswagen? Oferuje udany kompromis między sportem a komfortem, także dzięki regulowanemu amortyzatorom. Mówiąc krótko: ma dobre zawieszenie, wyważony silnik, świetną skrzynię. Ale też najwięcej kosztuje po doposażeniu. VW każe sobie za te atuty dużo płacić.

DROGA HAMOWANIA

ZE 100 km/h, OPONY LETNIE, SUCHY ASFALT

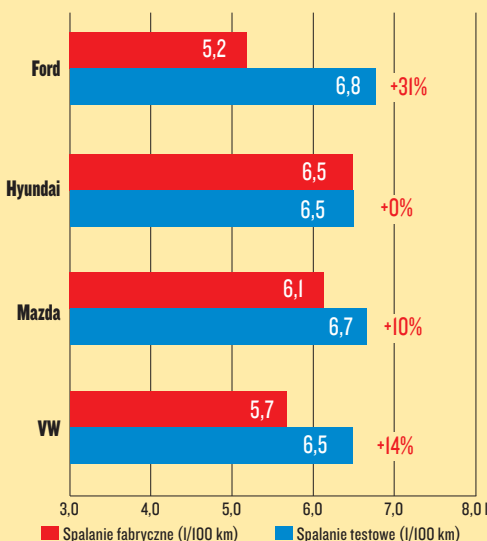
Ford Focus hamuje po prostu genialnie!

Jak na popularny kompakt jego klocki hamulcowe tak żarłocznie wgrzają się w tarcze, że wynik z zimnymi hamulcami (pierwsze hamowanie awaryjne) już jest świetny, a po ich rozgrzaniu staje się wyczynowy. Rewelacja! Hyundai hamuje gorzej (ale na pewno nie słabo) i notuje niewielki fading, czyli osłabienie skuteczności hamulców po ich rozgrzaniu. Mazda nie ma tego problemu, podobnie jak Volkswagen, który jednak ma najdłuższą drogę pierwszego pełnego hamowania.



TEST SPALANIA

Brawa dla Hyundai! Za rzetelne dane katalogowe, które w stu procentach pokryły się z wynikami testu spalania. Na drugim biegunie znalazł się Ford, który nie spalił specjalnie więcej benzyny od najlepszych rywali, ale niestety, ekstremalny downsizing zaowocował przekroczeniem katalogowego spalania aż o 31 proc. Focus potrafi być bardziej oszczędny, jednak wymaga to znacznej powściągliwości w dodawaniu gazu. Dobre wyniki Volkswagena i dwulitrowej Mazdy.



Stado kompaktów porusza się w zwartym szyku i bardzo słusznie, bo na konkurencyjnym rynku trzeba stale pilnować swojej pozycji



NASZYM
ZDANIEM
MICHAŁ
KRASNODĘBSKI

Ford skutecznie wykorzystał swoje największe atuty. Angażujący układ kierowniczy, przestronne miejsca tylne, zwawy motor, świetna stabilność jazdy, lekkość prowadzenia i wyczynowe hamulce. Kto da więcej? W tym zestawieniu – nikt. Volkswagen musiałby pokazać coś więcej niż wielkie tablety, żeby godnie rywalizować z Fordem. I pokazał – nadal jest świetnym samochodem. Hyundai to auto dla każdego. A oryginalna Mazda jest zaprzeczeniem tej koncepcji.

PUNKTACJA

Nadwozie

		FORD	VW	MAZDA	HYUNDAI
Przestronność z przodu	40	33	34	31	34
Przestronność z tyłu	30	21	19	17	19
Pojemność bagażnika	25	14	14	12	14
Ładowność	15	13	11	10	9
Widoczność	20	15	16	12	16
Fotele, pozycja kierowcy	30	27	28	28	26
Ergonomia obsługi	20	14	12	16	16
Jakość wykończenia	20	15	17	17	16
Suma punktów	200	152	151	143	150

Napęd i zawieszenie

		17	18	16	17
Przyspieszenie	25	17	18	16	17
Elastyczność	25	21	22	21	21
Poziom hałasu	15	12	13	11	11
Skrzynia biegów	15	9	13	11	8
Zachowanie na drodze	30	28	27	28	26
Komfort jazdy	30	24	26	23	22
Układ kierowniczy	15	14	14	13	12
Średnica zawracania	5	3	4	3	3
Skuteczność hamulców	40	38	34	34	33
Suma punktów	200	166	171	160	153

Koszty

		40	30	35	38
Cena po doposażeniu	50	40	30	35	38
Utrata wartości	15	9	10	12	8
Zużycie paliwa	30	22	23	22	23
Wypożyczenie – komfort	50	27	31	32	29
Wyp. – bezpieczeństwo	40	30	29	32	25
Ubezpieczenia	10	8	6	7	8
Gwarancja	15	14	8	10	14
Przeglądy	10	9	9	7	6
Suma punktów	220	159	146	157	151

Wynik końcowy	620	477	468	460	454
----------------------	------------	------------	------------	------------	------------

Miejsce w teście	1.	2.	3.	4.	35
-------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------