

Trzy rodzaje zasilania

# Który napęd najbardziej się opłaca?

Diesel, benzyniak, a może... hybryda? W porównaniu trzech kompaktowych kombi – Forda Focusa, Toyoty Auris oraz VW Golfa – sprawdzamy, z którym silnikiem eksploatacja samochodu będzie najtańsza



**HYBRYDA**

**Toyota Auris Hybrid Touring Sports**

moc **136 KM** • cena **99 900 zł**  
spalanie w teście **5,2 l/100 km**



**BENZYNA**

**Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost**

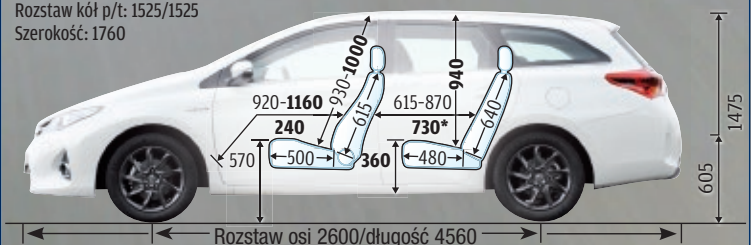
moc **125 KM** • cena **74 300 zł**  
spalanie w teście **6,0 l/100 km**

**WYMIARY** w milimetrach

**TOYOTA AURIS**

Szerokość wnętrza p/t: 1470/1420  
Rozstaw kół p/t: 1525/1525  
Szerokość: 1760

Poj. bagażnika 530-1658 l



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach odsuniętych o metr do tyłu



■ Kompaktowe kombi postrzegamy zazwyczaj przez pryzmat pojemności bagażnika. To oczywiście nie dziwi, bo przecież po to kupuje się auto tego typu, żeby przewieźć jak najwięcej walizek. Jednak nie mniej ważnym czynnikiem są koszty użytkowania, bo z tymi liczy się prawie każda rodzina decydująca się na tego rodzaju pojazd. Dlatego w naszym porównaniu trzech kombi oce-

nimy nie tylko ich praktyczność, lecz także koszty utrzymania. Sprawdźmy, które auto najbardziej się opłaca: Ford Focus z 3-cylindrowym benzyniakiem o małej pojemności, Toyota Auris, pod której karoserią ukryto hybrydową technikę, czy może VW Golf z mocnym, ale oszczędnym dieslem pod maską?

Pod względem walorów transportowych zdecydowanym faworytem

jest Golf, w którego bagażniku mieści się 605-1620 l. Poza tym w VW pasażerowie mają dużo przestrzeni zarówno z przodu, jak i na tylnej kanapie. Na funkcjonalność nie można narzekać również w Aurisie. Owszem, kufer jest mniejszy niż w VW, ale pojemność 530-1658 l nadal budzi szacunek, tym bardziej że po powiększeniu bagażnika to właśnie japońskie kombi jest liderem.

Z kolei Focus pod względem przestronności z przodu ustępuje obu konkurentom, jednak na tylnej kanapie oferuje już podobną ilość miejsca jak Auris. Tyle że Ford nie jest niestety wystarczająco praktycznym pojazdem. Wprawdzie regularne kształty pomagają w pełni wykorzystywać pojemność kufra, ale jego wielkość nie imponuje na tle rywali – 476-1516 l. ▶



**DIESEL**

**VW Golf Variant 2.0 TDI**

**moc 150 KM • cena 103 240 zł  
spalanie w teście 5,4 l/100 km**

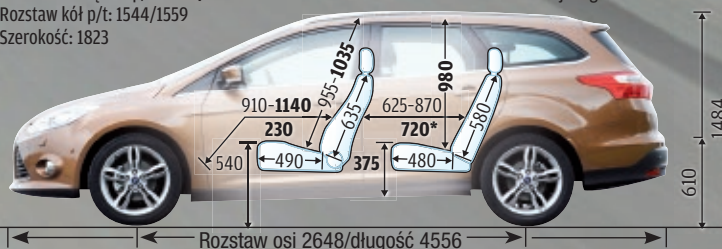
**PRAKTYCZNE** nadwozia z bagażnikami, w których wiele się zmieści, a pod maskami oszczędne silniki. Pytanie tylko: którego z rywali wybrać?

**WYMIARY w milimetrach**

**FORD FOCUS**

Szerokość wnętrza p/t: 1450/1430  
Rozstaw kół p/t: 1544/1559  
Szerokość: 1823

Poj. bagażnika 476-1516 l



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

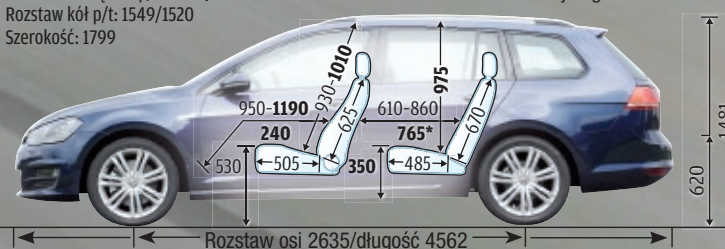
\*Przy przednich fotelach odsuniętych o metr do tyłu

**WYMIARY w milimetrach**

**VW GOLF**

Szerokość wnętrza p/t: 1480/1455  
Rozstaw kół p/t: 1549/1520  
Szerokość: 1799

Poj. bagażnika 605-1620 l



Oceniane są tylko wytłuszczone dane

\*Przy przednich fotelach odsuniętych o metr do tyłu



## Ford Focus kombi 1.0 EcoBoost

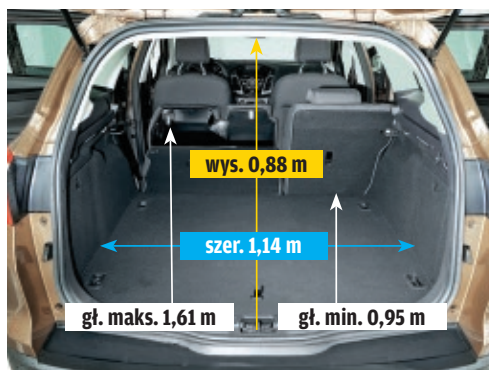
**NA PRZEDNIEJ** szybie – czujniki systemów zwiększających bezpieczeństwo. 3200 zł kosztuje pakiet, który zawiera m.in. odczytywanie znaków i automatyczne przełączanie świateł z drogowych na mijania



**KOKPIT** Focusa raczej nie dostanie żadnej nagrody za wygląd. Konsola środkowa jest nieuporządkowana, a to sprawia, że uruchamianie urządzeń pokładowych w trakcie jazdy sprawia trudności



**FOCUS** ma dobrze zestrojone zawieszenie. Jest ono na tyle sztywne, że pozwala na dynamiczną jazdę po zakrętach. To sprawia dużą frajdę



**SILNIK** o pojemności 1.0 i mocy 125 KM. W ofercie jest również 100-konne 1.0

## Toyota Auris Hybrid Touring Sports

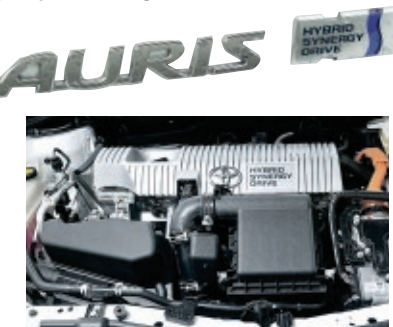
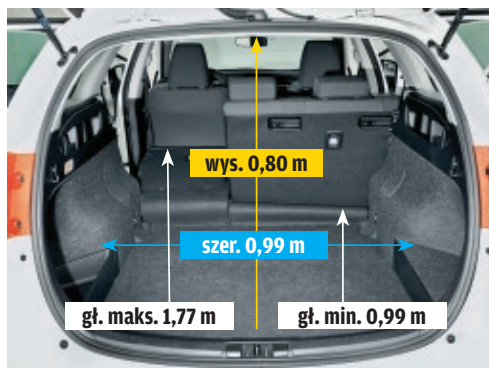
**ZAMIAST** obrotomierza wskaźnik pokazuje, że następuje proces ładowania akumulatorów (CHG), kiedy jedzie się ekonomicznie (ECO), a kiedy wykorzystuje pełną moc silników (POWER)



**STYLISTYKA** deski rozdzielczej Toyoty nie jest zachwycająca. Za to wskaźniki hybrydowego Aurisa wyglądają nowocześnie, a pozycja za kierownicą okazuje się bardzo wygodna



**ZAWIESZENIE** Aurisa miękko resoruje, a to oznacza, że na wybojach nie zmniejsza się komfort jazdy. Cieszy też cicha praca układu jezdnego



**WSPÓŁPRACA** benzyniaka z silnikiem elektrycznym jest wzorowa



## VW Golf Variant 2.0 TDI

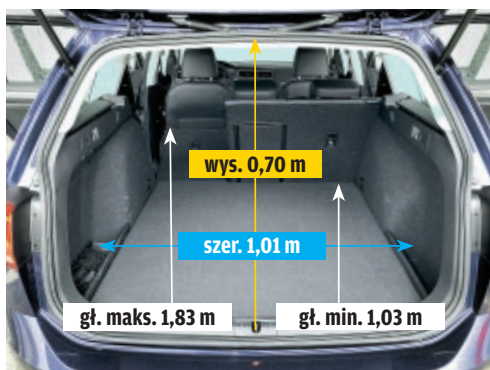
**TESTOWANY** Golf miał zawieszenie DCC (4250 zł), dzięki któremu można wybrać 3 twardości podwozia. System zawiera funkcję wyboru profilu jazdy – różne działanie silnika i układu kierowniczego



**KOKPIT** może się podobać zarówno dzięki dobrym materiałom wykończeniowym, jak i pod względem obsługi wszystkich urządzeń pokładowych. Cieszą również czytelne wskaźniki



**UKŁAD JEZDNY** ze zmiennymi nastawami sprawia, że auto sprawdza się zarówno pod względem dynamiki, jak i komfortu resorowania



**SILNIK** zapewni auto dobrą dynamikę, a przy tym nie potrzebuje dużo paliwa

► Pod względem charakterystyki układów jezdnych każdy z pojazdów gra w zupełnie innej lidze. Focus ze sztywnym zawieszeniem to typ sportowca, który może i nie tłum w pełni wszystkich nierówności nawierzchni, ale za to świetnie się go prowadzi na zakrętach. Z kolei Aurisa polubią bardziej ci kierowcy, którzy cenią właśnie komfort podróżowania. Natomiast Golf dzięki opcjonalnemu zawieszeniu DCC, gdy trzeba, jest sztywny, a gdy zachodzi taka konieczność – jego podwozie pracuje na rzecz komfortu.

### W kwestii dynamiki na czoło wysunął się najmocniejszy w teście Golf

Po wciśnięciu pedału gazu do oporu motor VW spontanicznie zabiera się do pracy. Za to pod względem elastyczności niemieckie modele przegrywają z Toyotą, która sprawniej zwiększa prędkość. Dzieje się tak ponieważ w Aurisie pracuje bezstopniowa przekładnia CVT. Owszem, do jej działania trzeba się przyzwyczaić, gdyż po mocnym wciśnięciu gazu silnik wchodzi na wysokie obroty i robi się głośny, a przyspieszenia subiektywnie nie czuć, ale pomiary pokazują, że to jedynie wrażenie.

Toyota wraz z VW przekonują niskim spalaniem. Różnica 0,2 l/100 km pomiędzy autami jest niemal

niezauważalna. Po przejechaniu 60 tys. km kierowca Aurisa wyda na paliwo tylko o niecałe 500 zł mniej. Pamiętajcie jednak, że nasz test przeprowadzaliśmy w różnych warunkach drogowych – zarówno w mieście, jak i na trasie. Tymczasem największe korzyści z użytkowania pojazdu hybrydowego odczuwa się w mieście, gdy bardzo często wykorzystuje się do podróżowania wyłącznie napęd elektryczny – po włączeniu trybu EV (elektrycznego), nie przekraczając prędkości 45 km/h, autem można przez blisko 2 km jechać bez włączania jednostki benzynowej. Poza tym podczas spokojnego ruszania i hamowania benzyniak również „odpoczywa”, a działa tylko napęd elektryczny.

Największą paliwożernością wykazał się Focus. Jego 3-cylindrowy silnik benzynowy o niewielkiej pojemności spalił w teście średnio 6 l/100 km, czyli o 0,6 l więcej niż Golf i o 0,8 l więcej niż Auris.

Koszty eksploatacji aut sprawdziliśmy po trzech latach i na dystansie 60 tys. km. Już po wizycie w salonie największej powodów do satysfakcji daje Ford, bo okazuje się najtańszym samochodem z testowanego trio. Poza tym ma najniższe koszty ubezpieczenia. Z kolei za przeglądy najmniej zapłacicie w Volkswage- ►

## Jak głośne są te auta naprawdę?



**DOKONAŁIŚMY** pomiarów testowych aut pod względem głośności na zewnątrz



■ Jaki hałas emituje samochód, gdy przy prędkości 50 km/h wykonuje pełne przyspieszenie? W każdym przypadku dane producenta różnią się od naszych pomiarów, ale tylko w Fordzie testowe wyniki są gorsze. Zdaniem ekspertów tak duża rozbieżność między danymi fabrycznymi a rzeczywistością to efekt tła, czyli terenu, w którym są robione pomiary. Koncerny starają się wykonywać je tak, by warunki były maksymalnie

zoptymalizowane, co oznacza redukcję wszystkich szumów. Osoby podróżujące Fordem na trasie pomiarowej stwierdziły, że we wnętrzu było bardzo cicho. Toyota natomiast certyfikowała hybrydowego Aurisa w wyrażnie głośniejszym otoczeniu. Jego bezstopniowa przekładnia podczas pełnego przyspieszenia sprawia, że gwałtownie wzrastają obroty i silnik wyje, a tymczasem według pomiarów auto okazało się ciche.

### HAŁAS ZMIERZONY NA ZEWNĄTRZ AUTA PRZY PRĘDKOŚCI 50 km/h

	Głośność według producenta	Głośność zmierzona przez nas
Ford Focus - benzyna	66 dB (A)	70,1 dB (A)
Toyota Auris - hybryda	74 dB (A)	70,4 dB (A)
VW Golf - diesel	72 dB (A)	71,4 dB (A)

# TESTY PORÓWNANIE 3 KOMPAKTOWYCH KOMBI

DANE PRODUCENTA	FORD	TOYOTA	VW
Silnik spalinowy - typ/cylindry/zawory	t.benz./R3/12	benz./R4/16 + elektryczny	t.diesel/R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie	poprzecznie	poprzecznie
Zasilanie	wtrysk bezpośredni	wtrysk wielopunktowy	common rail
Pojemność skokowa (cm <sup>3</sup> )	998	1598	1968
Moc maksymalna (KM/obr./min)	125/6000	136/5200 (benz. 99, elektr. 82)	150/3500
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	170/1500	benz. 142, elektr. 207	320/1750
Prędkość maksymalna (km/h)	193	175	218
Skrzynia biegów/napęd	man. 6/na przednie koła	CVT/na przednie koła	man. 6/na przednie koła
Hamulce (przód/tył)	tw/t	tw/t	tw/t
Masa własna/ładowność (kg)	1240/660	1410/405	1361/609
Opony auta testowanego	215/50 R 17	205/55 R 16	225/45 R 17
Poj. zb. paliwa (l)/emisja CO <sub>2</sub> (g/km)	55/117	45/85	50/108
Spal. miasto/poza miastem/śr. (l/100 km)	6,4/4,4/5,1	3,6/3,6/3,7	5,1/3,7/4,2
Zasięg przy śr. spalaniu fabrycznym (km)	1080	1215	1190

WYNIKI TESTU	FOCUS	AURIS	GOLF
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,5 s	3,7 s	3,3 s
0-100 km/h	11,0 s	11,1 s	9,0 s
Elastyczność 60-100 km/h	9,8 s	6,3 s	7,2 s
80-120 km/h	12,6 s	8,5 s	10,3 s
Hamowanie ze 100-0 km/h (zimne)	36,9 m	36,2 m	36,9 m
ze 100-0 km/h (gorące)	36,0 m	36,5 m	35,3 m
Poziom hałasu przy 50 km/h	58 dB	58 dB	58 dB
przy 100 km/h	67 dB	66 dB	66 dB
przy 130 km/h	70 dB	72 dB	70 dB
Śr. spalanie (l/100 km)/zasięg	6,0/910 km	5,2/860 km	5,4/925 km
Min. spalanie (l/100 km)/emisja CO <sub>2</sub> (g/km)	5,3/126	4,0/95	4,6/120
Masa rzeczywista/ładowność (kg)	1373/527	1425/390	1462/508
Rozdział masy (przód/tył)	57/43 proc.	58/42 proc.	58/42 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	10,8/10,9 m	11,0/11,0 m	11,0/11,0 m

WYPOSAŻENIE/KOSZTY	FOCUS	AURIS	GOLF
Wersja	Titanium	Prestige	Highline
Cena standardowa	74 300 zł	99 900 zł	103 240 zł*
Airbagi czołowe/boczne/kolanowy/kurtyny	S/S/N/S	S/S/S/S	S/S/S/S
ESP/światła przeciwmgielne/ksenony	S/S/3000 zł	S/S/S	S/S/1350 zł
Klimat. man./aut./komputer/tempomat	N/S/S/S	N/S/S/S	N/S/S/S
Elektr. sterowane szyby p/t/lusterka	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Radio z CD/sterowanie na kierownicy	S/S	S/S	S/S
Cz. deszczu/parkowania/podgrzew. fotele	800/1100/900 zł	S/S/S	S/1030/1130 zł

EKSPLOATACJA	FOCUS	AURIS	GOLF
Orientacyjny koszt ubezpieczenia (3 lata)	6325 zł	7170 zł	8245 zł
Ceny przeglądów w ciągu 3 lat	2900 zł	4800 zł	2750 zł
Koszt paliwa po 60 tys. km	19 225 zł	16 660 zł	17 105 zł
Utrata wartości (po 3 latach i 60 tys. km)	54,4 proc.	48,1 proc.	50,1 proc.
Koszt przejechania 1 km	1,18 zł	1,28 zł	1,42 zł
Gwarancja mechaniczna/perforacyjna	2 lata/12 lat	3 lata/12 lat	2 lata/12 lat
Przeglądy	co 20 tys. km	co 15 tys. km	wg wskazań

Cena po doposażeniu (punktowana)	80 100 zł	99 900 zł	106 750 zł
----------------------------------	-----------	-----------	------------

PUNKTACJA	FOCUS	AURIS	GOLF
Przestronność i funkcjonalność	★★★	★★★★	★★★★★
Silnik i skrzynia biegów	★★★★	★★★★★	★★★★
Komfort resorowania	★★★★	★★★★★	★★★★★
Prowadzenie	★★★★★	★★★★	★★★★★
Cena i wyposażenie	★★★★	★★★★	★★★
Koszty eksploatacji	★★★★★	★★★★	★★★
<b>Suma punktów (gwiazdek)</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>25</b>
<b>MIEJSCE W TEŚCIE</b>	<b>2.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>



**WŚRÓD testowanych samochodów użytkowanie najtaniej wyjdzie w przypadku Forda Focusa**

nie. Kierowca Toyoty wyda najmniej pieniędzy na stacji benzynowej, może się też cieszyć najniższą utratą wartości i 3-letnią gwarancją, ale za to zapłaci na przeglądy. To dziwi, bo japońska firma chwali się, że budowa hybrydy jest prostsza niż nowoczesnych turbodiesli czy dołączonych downsizingowych benzyniaków. Warto wspomnieć, że prosta budowa może oznaczać mniejszą awaryjność. Tego na razie nie ocenimy, ale faktycznie Auris, którego sprawdzamy w teście długodystansowym, spisuje się bez problemu.

Po podliczeniu kosztów najtańszy w użytkowaniu okazał się Ford Focus – kilometr jazdy tym autem kosztuje 1,28 zł. Nieznacznie droższa (o 10 groszy na każdym kilometrze) będzie Toyota Auris. Jednak zdecydowanie najdrożej będzie, gdy wybierze Golf. W tym przypadku kilometr jazdy kosztuje 1,42 zł.

## KLASYFIKACJA



**1 Toyota Auris 26 pkt**  
Japoński kompakt udowadnia, że hybryda jest nie tylko ekonomiczna i ekologiczna, lecz także praktyczna.



**2 Ford Focus 25 pkt**  
Oferta dla kierowców, którzy bardziej cenią dynamikę jazdy i sportowe prowadzenie niż duże możliwości transportowe.



**2 VW Golf 25 pkt**  
Z przodu dynamiczny i oszczędny diesel, a z tyłu jeden z większych bagażników w klasie kompaktowych kombi.

## PODSUMOWANIE

Dlaczego wygrała hybryda Toyoty? Ponieważ jest to złoty środek. Mimo nie najniższej ceny zakupu jest ekonomiczna w użytkowaniu, a przy tym jest praktyczna i komfortowa. Fordowi należą się brawa za niskie ogólne wydatki na eksploatację, ale zasługuje on też na nagane za słabą funkcjonalność. Golf to prawdziwy kompaktowy transportowiec. Jednak co z tego, skoro na jego zakup i utrzymanie trzeba wydać najwięcej...

Tomasz Kamiński

