

Španci proti

besedilo: Dušan Lukič foto: Israel Gardyn, Mikael Helsing



Ko govorimo o manjših križancih, ne moremo mimo Španije: kar četverico med testirano osmerico namreč izdelujejo tam. Tudi zmagovalca.

Ko so mi španski kolegi iz iberške podružnice založbe Motorpresse, torej založbe, ki izdaja Auto motor und Sport, omenili, da bodo letos oni organizirali vsakoletni primerjalni test, mi je bilo takoj jasno, kam pes tace moli: Seatova Arona je povsem sveža in za španski Seat izjemno pomembna, hkrati pa v Španiji izdelujejo še nekaj zelo zanimivih manjših križancev: Oplavega Crosslanda X in sestrskega Citroena C3 Aircrossa ter Renaultovega Capturja.

Na začetku sem sicer upal, da bo kandidatov deset, a je hitro postalo jasno, da nam Hyundaijeve sveže Kone ne bo uspelo dobiti (test je namreč potekal prak-

tično vštir z mednarodno predstavitvijo), in ker hibridi v Španiji niso ravno priljubljeni, med kandidati ni bilo niti Toyotinega C-HR, ki bi sicer po zmogljivostih in velikosti (ne pa tudi po ceni) odlično ustrezal konkurenci. No, Hyundaijevo Kono bomo tako ali tako kmalu dobili na test in seveda ponovili tisto, kar smo pred mesecem dni storili pri manjših družinskih avtomobilih: postavili jo bomo vštir z zmagovalcem tega primerjalnega testa (morda tudi C-HR), da vidimo, kdo je najboljši v razredu. Med osmerico po obliki nedvomno najbolj izstopajo C3 Aircross, ker je tako zelo drugačen, Kia Stonic, ker je daleč najbližje klasični petvrtni kombilimuzini, celo bolj

preostali m



kot križancu, in Seatova Arona, sicer klasična, a zelo usklajene oblike. Juke deluje nekoliko zastarelo in pavlihovsko, osveženi Captur in CX-3 pa ne izstopata preveč. In Opel? O njegovi obliki so se mnenja 12 urednikov še najmanj razlikovala, a žal ne v ravno pozitivno smer.

Po drugi strani pa si je ravno Crossland X nabral mnogo pohval za notranjost. Ergonomija je, če odštejemo rahlo premalo urejen uporabniški vmesnik infozabavnega sistema, na zelo visoki ravni, sedeži odlični, položaj za volanom kot iz učbenika. Odlagalnih površin je dovolj, spredaj sta dva USB-priključka, zadaj žal ni nobenega. Zadnji sedeži se po prostornosti uvrščajo v slabo povprečje, kar je glede na to, da je Crossland X pravzaprav le drugačen C3 Aircross, zanimivo. V

slednjem je namreč prostora zadaj opazno več oziroma je sedenje udobnejše, je pa res, da si minus zaslužijo sprednji sedeži, ki so, še posebej na daljših vožnjah, neudobni. C3 Aircross ima tudi manj odlagalnih površin, slabši infozabavni sistem, kot največji plus pa mu štejemo vzdolžno pomično zadnjo klop, ki poskrbi za res izvrstno prilagodljivost notranjosti. To je del opreme, ki bi jo morali imeti vsi tovrstni avtomobili (vsaj kot možnost), a je žal edini, ki se z njo lahko pohvali serijsko (za doplačilo pa je na voljo še v Crosslandu), Renaultov Captur. Tudi zato se Captur uvršča med bolj udobne avtomobile zadaj (pravzaprav je za C3 najboljši), izdata pa ga predvsem zelo slab infozabavni sistem R-Link in le en USB-priključek. Priznati je treba, da ima sicer nekaj zanimivih



Citroen C3 Aircross



C3 AIRCROSS JE NA ZADNJI KLOPI MED NAJBOLJ PROSTORNIMI.



Kia Stonic



lastnosti, na primer sedežne prevleke, ki jih je mogoče sneti in oprati, a ga to ne pomaga dvigniti v vrh pri notranjosti.

Na tem področju se je najbolje izkazala Arona. Oblike so sicer precej puste, dolgočasne, zadnja klop pa ni pomična, a to so tudi edini minusi, ki ji jih lahko pripišemo. Infotainmentni sistem je vzoren, sedenje vrhunsko, ergonomija prav tako. Prtljažnika je dovolj, preglednost izza volana zelo dobra (boljša kot v Crosslandu ter Capturju in še posebej veliko boljša kot v CX-3 ali Juku), sedeži so zelo dobri.

Juke je pravo nasprotje. Utesnjenost, težek dostop na zadnjo klop, zelo slaba preglednost, predpotopni infotainmentni sistem – Juke jasno kaže, da je med osmerico daleč najstarejši in da so njegovi snovalci preveč razmišljali o 'drugačni' obliki in premalo o uporabnosti. O tem priča tudi to, da mu primanjkuje odlagalnih površin, da ima le en USB-priključek in da manjkajo tudi take malenkosti, kot so kljukice za obešanje vreč v prtljažniku ali osvetljena ogledalca v senčnikih. Podobno se starost pozna Peugeotovemu 2008,

STONIC SE LAHKO OB LEGI NA CESTI POHVALI TUDI Z ZELO DOBRIMI LED-ŽAROMETI.





Mazda CX-3

a se ta oddolži z veliko boljšim sedenjem, dovolj dobrim infozabavnim sistemom in prijetno majhnim volanom. Tudi zadaj je prostora še dovolj, je pa 2008 ob Kii Stonic edini, ki nima dvojnega oziroma prilagodljivega dna prtljažnika. Povsem sveži korejski kandidat malce klecne tudi pri infozabavnem sistemu, ki ne pozna večprstnih gest, se pa izkaže s prijetno, dodelano kabino in dobro ergonomijo. Sedi se sicer nižje kot v večini konkurentov (dovolj nizko, da smo nekateri pripomnili, da je Stonic morda že pod mejo med klasičnimi petvrtnimi kombilimuzinami in križanci), prostornost zadaj pa je kljub temu med boljšimi. In Mazda CX-3? Od nje smo, tudi zato, ker je pred leti zmagala na podobnem primerjalnem testu, pričakovali veliko, a se je izkazalo, da je vmes konkurenca napredovala z večjimi koraki od Mazde. Njen infozabavni sistem ni najboljši, preglednost je slaba, prostora zadaj zmanjkuje in tudi prtljažnik ni med najboljšimi.

Se pa CX-3 izkaže, ko se kolesa zavrtijo. Je edini avto na testu z atmosferskim bencinskim štirivaljnikom, in če temu sicer lahko pričakovano (v primerjavi s konkurenti, ki imajo turbo motorje) očitamo pomanjkanje navora v spodnjem delu vrtiljave, se po drugi strani od-

STROP V JUKU JE ZADAJ NIZEK, ZATO PROSTORA ZA GLAVE HITRO ZMANJKA.



Nissan Juke



MERILNIKI MAZDE CX-3 SODIJO MED NAJMANJ PREGLEDNE NA TESTU - ŠKODA, KER JE NJENA NOTRANJOST SICER PRIJETNA.





dolži s svojo uglajenostjo, živahnostjo in veseljem do vrtljajev. Ko k temu dodamo še dober šeststopenjski menjalnik, postane CX-3 zanimiv in živahen avto, ki je bil tudi med varčnejšimi na testu. Škoda je le, da njegovo podvozje ni malo udobnejše – ker ni niti zelo športno.

Najbolj varčna je bila nova Arona. Litrski trivaljnik je ob tem dovolj živahen, šeststopenjski menjalnik pa dovolj hiter in natančen – bi si pa želeli krajši hod sklopke. Krmiljenje je dokaj natančno (med najboljšimi med osmerico), je pa podvozje nastavljeno precej čvrsto, zato se v notranjost prebije več sunkov kot pri nekaterih konkurentih. Tu izstopata predvsem Citroen in Opel, ki se posledično v ovinkih nagibata najbolj, je pa Opel ob enakem ali (na kratkih, ostrih neravninah) celo malenkost boljšem udobju med obema vendarle voziško malo bolj zanimiv – pri obeh pa se bo treba sprijazniti z izrazitim podkrmarjenjem in sistemom ESP, ki ima veliko dela. Trivaljnik, ki poganja oba, je pri varčnosti nekje v zlati sredini, pri zvoku in prožnosti pa tik pod njo.

Peugeot 2008 je generacijo starejši od obeh 'sestrskih' avtov, a med vožnjo bolj navduši. Kljub enakemu motorju in teži je bil opazno bolj varčen, njegovo podvozje pa je veliko boljši kompromis med udobjem in lego ne cesti.

Kia Stonic se med vsemi pelje še najbolj podobno klasičnemu osebemu avtomobilu, hkrati pa je njen trivaljnik dovolj ugla-



Opel Crossland X

**OPEL IMA ZELO
DOBRE SEDEŽE,
PEUGEOT 2008 PA
(KOT C3) MOŽNOST
IZBIRE VOZNIH
PROGRAMOV.**



Peugeot 2008





jen, dovolj živahen in dovolj varčen. Captur in Juke sta sicer produkta iste nadnacionalke, a si ne bi mogla biti bolj različna. Sodobni Captur je udobnejši (mehkejši) in bolj pisan na kožo vsakdanjim uporabnikom, Juke hoče biti športnik, zato je precej trdo vzmeten in ima zabavno natančen volan. A hkrati je njegovo podvozje daleč najmanj udobno, zadek rad poskoči vstran (zato ima ESP precej dela), ob izklopljeni stabilnostni elektroniki pa smo ga na slalomu zlahka spravili (visoko) na dva kolesi.

In cene? Te se seveda razlikujejo od trga do trga, zato se v tem delu naši rezultati razlikujejo od tistih pri drugih sodelujočih revijah. Kot ponavadi smo sesta-

**RENAULTOV INFOZABAVNI
SISTEM R-LINK
(PRIČAKOVANO) RAZOČARA.**

Renault Captur



Tehnični podatki

MODEL	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 G120	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T	OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO 110 KM	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110	RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120	SEAT ARONA 1.0 TSI 85kW
motor (zasnova)	3-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	3-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.199	998	1.998	1.197	1.199	1.199	1.197	999
moč (kW/KM pri 1/min)	81/110 pri 5.500	88/120 pri 6.000	88/120 pri 6.000	85/115 pri 4.500	81/110 pri 5.500	81/110 pri 5.500	88/120 pri 4.900	85/115 pri 5.000
navor (Nm pri 1/min)	205 pri 1.500	172 pri 1.500	204 pri 2.800	190 pri 2.000	205 pri 1.500	205 pri 1.750	205 pri 2.000	200 pri 2.000
menjalnik	5-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	5-stopenjski ročni	5-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni	6-stopenjski ročni
prenos moči	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi	na prednji kolesi
masa vozila/nosilnost (kg)	1.159/546	1.185/455	1.230/460	1.236/432	1.245/536	1.165/490	1.195/457	1.187/413
dolžina x širina x višina (mm)	4.150 x 1.820 x 1.640	4.140 x 1.760 x 1.520	4.280 x 1.770 x 1.540	4.140 x 1.770 x 1.570	4.210 x 1.830 x 1.610	4.160 x 1.740 x 1.560	4.120 x 1.780 x 1.570	4.140 x 1.780 x 1.550
medosna razdalja (mm)	2.600	2.580	2.570	2.530	2.600	2.540	2.610	2.570
notranja širina s/z (mm)	1.360/1.310	1.380/1.310	1.360/1.270	1.370/1.250	1.360/1.320	1.360/1.330	1.350/1.270	1.390/1.320
notranja višina s/z (mm)	930-1.000/940	940-1.000/920	930-980/900	940-980/850	900-970/890	920-980/940	940-1.010/890	980-1.040/970
obračalni krog (m)	10,8	10,4	10,6	10,7	10,7	10,8	10,4	10,6
prtljajnik (l)	410	332	350	354	520	410	455	400
posoda za gorivo (l)	45	45	48	46	45	50	45	40
največja hitrost (km/h)	185	184	192	178	188	191	182	182
pospešek 0-100 km/h (s)	10,2	10,3	9	10,8	10,6	9,9	9,9	9,8

Naše meritve

MODEL	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 G120	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T	OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO 110 KM	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110	RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120	SEAT ARONA 1.0 TSI 85kW
gume	215/50 R 17 H	205/55 R 17 V	215/60 R 16 V	225/45 R 18 Y	215/50 R 17 H	205/50 R 17 H	205/55 R 17 V	215/45 R 18 V
pospešek 0-100 km/h (s)	10,63	9,58	9	10,2	11,14	9,89	10,23	9,03
402 m z mesta (s)	17,41	16,89	16,44	17,16	17,68	17,03	17,29	16,48
60-100 km/h (V.) (s)	12,05	9,44	11,6	11,79	12,25	11,23	9,72	9,76
80-120 km/h (V.) (s)	13,05	10,26	11,09	13,05	13,44	12,42	10,84	10,11
Zavorna pot od 100 km/h (m)	42,7	37,9	41,8	36,9	37,5	42	36,9	38,5

Poraba goriva

MODEL	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 G120	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T	OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO 110 KM	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110	RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120	SEAT ARONA 1.0 TSI 85 kW
poraba goriva (ECE) (l/100 km)	5	5	5,9	5,7	4,9	4,4	5,5	4,9
povprečna poraba na testu (l/100 km)	6,4	6,1	6,2	7,1	6,6	5,8	6,6	5,6
izpust CO ₂ (g/km)	115	115	137	128	111	103	125	113

Primerjava cen

MODEL	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 G120	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T	OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO 110 KM	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110	RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120	SEAT ARONA 1.0 TSI 85 kW
cena vozila z navedenim motorjem (eur)	18.450 eur	21.690 eur	20.290 eur	17.610 eur	18.010 eur	18.330 eur	18.490 eur	19.304 eur
Oprema:	(Shine)	(EX Motion)	(Revolution)	(360° Premium)	(Innovation)	(Allure)	(Intens)	(Xcellence)
samodejni vklap luči	S	S	S	S	S	S	S	S
tipalo za dež	S	S	S	S	S	S	S	S
samozatembno vzratno ogledalo	S	N	N	N	S	S	S	S
vstop in zagon motorja brez ključa	300 eur	S	S	S	250 eur	N	S	S
infozabavni sistem z vmesnikom Apple CarPlay	S	S	N	S	500 eur	S	950 eur (paket)	S
DAB radio	160 eur	S	S	N	150 eur	165 eur	S	200 eur
parkirna tipala spredaj/zadaj	900 eur (paket)/S	N/S	N/S	S	700 eur (paket)	469 eur (paket)/S	950 eur (paket)/S	350 eur/S
AEB city/hwy/pešci	250 eur (paket)	S	S	N	300 eur (paket)	227 eur	S	200 eur
nadzor mrtvih kotov	900 eur (paket)	S	S	S	700 eur (paket)	N	950 eur (paket)	350 eur
omejevalnik hitrosti	S	S	N	S	S	S	S	S
prepoznavanje prometnih znakov	S	S	S	N	S	N	950 eur (paket)	S
električni pomik zadnjih šip	S	S	S	S	S	S	S	S
Cena vozila z Avto magazinovo opremo (eur)	20.060 eur	21.690 eur	20.290 eur	17.610 eur	19.910 eur	19.191 eur	19.440 eur	20.414 eur
Cena vozila s popustom	20.060 eur	19.190 eur	20.290 eur	17.610 eur	19.910 eur	19.191 eur	17.640 eur	20.414 eur

Ocena

	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110	KIA STONIC 1.0 T-GDI	MAZDA CX-3 G120	NISSAN JUKE 1.2 DIG-T	OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO 110 KM	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 110	RENAULT CAPTUR ENERGY TCE 120	SEAT ARONA 1.0 TSI 85 kW
Zunanost (15)	12	14	13	11	10	8	12	13
Notranost (125)	92	84	76	53	99	77	82	98
Motor, pogon, podvozje (65)	43	54	53	39	41	48	47	45
Vozne lastnosti (70)	41	52	45	44	44	47	48	52
Zmogljivosti (35)	18	32	25	23	19	23	28	30
Varnost (45)	24	29	22	21	25	30	29	40
Varnost (45)	37	35	38	41	35	38	43	42
Skupaj	267	300	272	232	273	271	289	320

7

2

5

8

4

6

3

1

vili avtomobile, ki so po opremljenosti primerljivi (v negativno stran izstopa le Nissan, ki mu na seznamu dobavljive opreme manjka precej asistenčnih sistemov), in če upoštevamo na cenikih uradno objavljene popuste, je Captur najugodnejši nakup; Juke je poceni le zato, ker nima kupa opreme. Drugi so si s popusti ali brez njih precej blizu znotraj tistih razlik, ki jih je mogoče zmanjšati (ali povečati) z nekaj pogajalskimi sposobnostmi pri trgovcu – bolj pri avtomobilih, ki niso več čisto novi in zelo iskani, manj pri svežih uspešnicah.

Končni rezultati niso nepričakovani. Arona je zmagovalec s prejšnjim naskokom, in sicer predvsem zato, ker praktično nima slabih lastnosti. Je pa res, da zna marsikoga pustiti hladnega zaradi notranjosti in pomanjkanja izstopajočih podrobnosti. Kia Stonic je za njo kar precej zaostala, a je vseeno odličen avto – a le za tiste, ki ne zahtevajo resnično SUV-ovske višine sedenja in avtomobila. Marsikomu bo preveč navadnega avta in premalo križanca, da bi prišla v poštev.

Osveženi Captur je tretje mesto odnesel brez težav. Kombinacija prostornosti, dovolj udobnega podvozja in prijaznosti do žive vsebine ga uvršča visoko, in če pri križancu iščete predvsem udobje, zna biti boljša izbira od obeh pred njim. Enako velja za Oplovega Crosslanda X, ki je le za las prihitel Mazdo in presenetljivo (glede na starost) kompetentnega Peugeota 2008. Da je C3 Aircross zaostal za trojico, je predvsem posledica slabših sedežev, je pa treba ob njem tako kot ob Crosslandu in Capturju zapisati: če iščete udobnega, vsakdanje uporabnega križanca in vam lega na cesti, natančen volan in vozna dinamika na seznamu prioritet ne sežejo visoko, je prav ta trojica pravzaprav najboljša na testu ...III



TUDI V ARONI LAHKO VOZNIK PRILAGAJA DELOVANJE MOTORJA IN VOLANA.

Seat Arona

