UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 25/2026 (3808) 15•06•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TEST • PORADNIK



NOWA Skoda Karoq

m motor TYLKO U NAS

s. 4

Z najnowszymi hybrydowymi napędami Grupy Volkswagen



Lexus ES

m motor PIERWSZA JAZDA

s. 10



PORADY

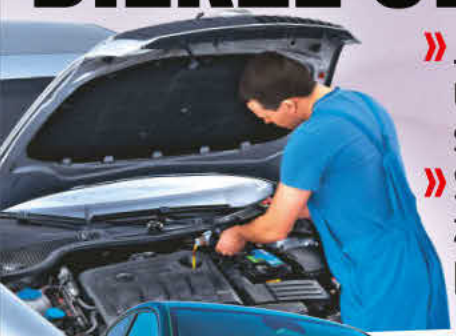
Prawo jazdy dla 17-latka

Procedury i praktyka krok po kroku

s. 30

Bolączka wielu popularnych jednostek

DLACZEGO SILNIK BIERZE OLEJ?



- Jak i dlaczego ubywa oleju silnikowego
- Skutki jazdy ze zbyt niskim poziomem oleju

s. 26



UŻYWANE

Toyota Yaris Hybrid z przebiegiem 130 235 km

s. 42

UŻYWANE

s. 38

(2017-2024)



Opel Grandland kontra Peugeot 3008

(2016-2024)



- Zalety i typowe problemy
- Polecane wersje, oferta rynkowa

PORÓWNANIE



1.2 TCe 115

s. 16

Renault Clio KONTRA Peugeot 208



s. 12

m motor PIERWSZY TEST

Kia EV2

Czy to najciekawszy model w elektrycznej gamie Kii?

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 21.06.2026

REKLAMA

Usuwa chwasty

w 6 sekund i zamienia je w nawóz!



Bez wysiłku i toksycznych herbicydów

- lżejszy w użyciu niż **kosiarka**
- bez **chemicznych oprysków**
- szybszy niż **tradycyjne pielenie**

Chwasty zarastają Ci działkę, trawnik lub podjazd przed domem? Ciągle je pielisz, uważając na to, by nie uszkodzić korzeni kwiatów czy młodych drzewek? A one wciąż odrastają i to się nigdy nie kończy! Ale – jest na to rozwiązanie. Dzięki temu innowacyjnemu urządzeniu będziesz mógł usunąć chwasty w ogrodzie już w **kilka sekund!**

Elektronowy wypalacz został wyposażony w precyzyjną końcówkę, która dociera dokładnie tam, gdzie wyrósł chwast – między kostkami, wzdłuż krawężników czy pod ogrodzeniem – **nie uszkadzając przy tym sąsiednich roślin.** A wypalona resztka? Zamienia się w naturalny popiół, który dodatkowo użyźnia glebę.

Dzięki zastosowaniu technologii płomieniowej ***SafeFlame*** dysza urządzenia rozgrzewa się do temperatury **600°C.** Wytworzone elektrony wysokoenergetyczne działają bezpośrednio na żywe komórki roślinne, wypalając chwast aż do korzenia. Zniszczeniu ulegają też nasiona chwastów. Efekt? **Zapomnisz o chwastach na długo!**

Urządzenie jest wielofunkcyjne i idealnie nadaje się do usuwania chwastów m.in. z:

- **podjazdów i chodników,**
- **ścieżek ogrodowych,**
- **grobów, żwirowych rabat i wysypanych kamyków.**

Z elektronowym wypalaczem chwastów już nie będziesz wydłubywał zielska i mchu spomiędzy kostek brukowych. Nie będziesz musiał stosować środków chwastobójczych. Praca w wyprostowanej pozycji oznacza ulgę w bólu pleców i kolan, który męczy Cię, gdy mozolnie wyrywasz chwasty za pomocą szpachelki i motyki lub pielisz rękoma.

Jak to działa?

Urządzenie jest lekkie i bardzo proste w obsłudze. Wystarczy skierować dyszę na chwast. Przytrzymać ją nad nim przez 5–6 sekund i już! Po upartym zielsku nie ma śladu! Urządzenie jest też bezpieczne – ma wbudowane palniki elektryczne bez otwartego ognia (w przeciwieństwie do tradycyjnych urządzeń na gaz ziemny).

Używając elektronowego wypalacza chwastów:

1. **Oszczędzasz czas** (w kilka sekund znikają nawet trudno dostępne chwasty).
2. Nie potrzebujesz trującej chemii – tym samym **zapewniasz bezpieczeństwo zwierzętom domowym i dzieciom**, dbasz o glebę i inne rośliny.
3. **Oszczędzasz swoje plecy i kolana** (nie musisz się schylać, siedzieć w kuckach ani wykonywać prac ogrodowych na klęczkach).

Elektronowy wypalacz chwastów to obecnie **bardzo skuteczna i jedna z najmniej wysiłkowych metod wykorzeniania chwastów.** To również idealne rozwiązanie dla osób, które dopiero rozpoczynają swoją przygodę z ogrodnictwem. Wypróbuj go!

MULTIFUNKCYJNY!

Za pomocą elektronowego wypalacza pozbędziesz się takich chwastów, jak: podagrycznik, skrzyp, perz, szczawik, pokrzywa, nawłoć, kurdybanek, powój polny czy gwiazdnica. A także usuniesz starą, zeschniętą farbę, rozmrozisz lód oraz rozpalisz grill lub kominek.



Szeroka końcówka

Precyzyjna końcówka

Nie wymaga paliwa ani butelek z gazem; brak emisji CO_2. Przepływ powietrza: 300 l/min. Napięcie: 230 V; moc: 1200 W. Niewielka waga: 1,1 kg; długość: 116 cm; dł. kabla: 35 cm. 2 ustawienia temperatury: 50° i 600°. Rozkłada się na 2 części, co ułatwia przechowywanie.

Jakość potwierdzona certyfikatami

GS CE

TWÓJ OGRÓD BĘDZIE ZACHWYCAŁ!

- ✓ **Usuwa chwasty** bez szkody dla innych roślin
- ✓ Sprawdza się w **trudno dostępnych miejscach**, gdzie inne metody zawodzą
- ✓ Wypala chwasty **łącznie z nasionami i korzeniami**
- ✓ **Nie zatruwa** gleby i środowiska
- ✓ Użyźnia glebę naturalnym popiołem

Ekologiczna metoda

Minimalne zużycie energii elektrycznej

W naszej ofercie za

199 zł

Aby skorzystać z oferty, zadzwoń!
Elektronowy wypalacz chwastów otrzymasz pocztą, nic nie musisz płacić wcześniej – dopiero przy odbiorze przesyłki.

Zadzwoń dziś: 42 300 35 36

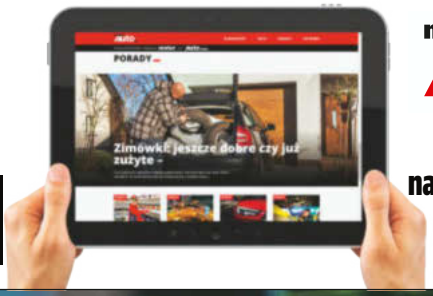
Pn.–pt. 8:00-20:00, sob., niedz. 9:00-20:00 (standardowy koszt połączenia telefonicznego dla danego operatora).

Szczegóły oraz informacje dotyczące zwrotów i reklamacji dostępne są pod adresem sprzedawcy: Nargo Invest Sp. z o.o., ul. Żołnierzy i Armii Wojska Polskiego 10/B6, 81-383 Gdynia, +48 538448631, contactpl@globadvice.info. Regulamin: https://customers-statute.com/statute/pl/.

Nr 1 w Polsce
Ukazuje się od 1952 roku
motor
NOWY NUMER W KAŻDY PONIEDZIAŁEK

Motor 25/2026 15 czerwca

SPIS TREŚCI

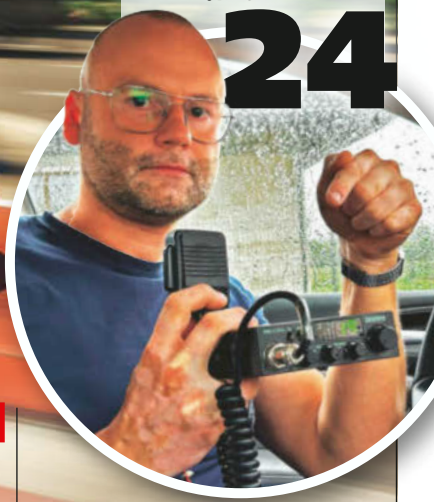


magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



VOLKSWAGEN PASSAT 2.0 TDI 4MOTION
Kombi klasy średniej (ale nie marki premium) z 2-litrowym dieslem i napędem 4x4. Taki samochód był jeszcze do niedawna dla wielu kierowców ideałem. Dziś takich aut jak opisywany Passat pozostała w ofercie garstka...

CZY CB-RADIO WCIĄŻ SIĘ PRZYDAJE?
Sprawdzamy, czy korzystanie z radia CB ma jeszcze sens. A jeśli tak, to komu może się przydać.



WINIETY I E-OPŁATY W EUROPIE
Przed wakacyjnymi podróżami warto zaktualizować swoją wiedzę na temat obowiązujących opłat drogowych. Pomyłki są kosztowne.



NOWOŚCI

4 **Skoda Karoq**
Choć to Octavia jest siłą napędową Skody, to SUV-y stanowią podstawę gamy czeskiej marki. Zarówno te spalinowe, jak i elektryczne. Większość tych modeli to nowe lub niedawno zmodernizowane konstrukcje, ale kompaktowy Karoq debiutował w 2017 roku, więc jego czas powoli się kończy. Trwają prace nad następcą. Oto szczegóły.

PIERWSZA JAZDA

10 **Lexus ES**
LS nie jest już oferowany na polskim rynku, więc rolę flagowej limuzyny Lexusa będzie pełnić najnowsza generacje ES-a. Przy długości nadwozia wynoszącej 514 cm taki plan może się udać.
Pod warunkiem, że klienci pogodzą się z wyborem: 201-konna hybryda lub wersje elektryczne o mocy 224 albo 343 KM.

PORÓWNANIA, TESTY

12 **Kia EV2 42,2 kWh**
Jeśli jakiś typ auta ma spopularyzować napęd elektryczny, to właśnie taki jak EV2. Najmniejszy z „elektryków" Kii zaskakuje przestronnością, ma wydajny napęd i rozsądnie skalkulowaną cenę. Czy to wystarczy, żeby podbić rynek?

16 **Peugeot 208 kontra Renault Clio**
Miejskie, ale pełnowartościowe i dojrzałe samochody. Peugeot 208 i Renault Clio to europejskie przeboje, a zarazem specjalność francuskich marek. Sprawdzamy, który z tych modeli oferuje większy pakiet zalet. W porównaniu wersje o mocy 110-115 KM.

20 **Volkswagen Passat 2.0 TDI 4Motion**

PORADY

24 **Czy CB-radio wciąż się przydaje?**

26 **Dlaczego silnik bierze olej?**
Z silnika powinny ubywać jedynie śladowe ilości oleju, ale w praktyce bardzo często dzieje się inaczej. To słaby punkt wielu współczesnych i popularnych jednostek napędowych. Jak zabezpieczyć się przed kosztownymi skutkami tego zjawiska.

30 **Prawo jazdy od 17 lat**
Możliwość ubiegania się o prawo jazdy dla osób w wieku 17 lat wzbudziła duże zainteresowanie. Sprawdzamy, jak w rzeczywistości przebiega taki proces, co trzeba wiedzieć na temat formalności, szkoleń, a także planowanych ograniczeń.

34 **Winiety i e-opłaty w Europie**

UŻYWANE

36 **Toyota Corolla X**
Ten japoński kompaktowy sedan ma opinię niezawodnej konstrukcji. Pytamy użytkowników Corolli, jak oceniają swoje auta.

37 **Wymarzone auta Polaków**
Jakie oczekiwania wobec samochodów mają Polacy i jakie są nasze wymarzone marki.

38 **Opel Grandland kontra Peugeot 3008**
Stylistycznie to dwa zupełnie różne samochody. W ich wnętrzach też trudno doszukać się podobieństw, a mimo to dzielą ze sobą wiele rozwiązań technicznych, w tym silniki PureTech, THP i HDi.
Stąd wiele wspólnych bolączek, ale to ciekawe auta i wybór odpowiedniej wersji może zapewnić udaną eksploatację.

42 **Toyota Yaris Hybrid**
Ideał auta miejskiego? Pod wieloma względami – z pewnością. Potwierdza to nasz raport z eksploatacji hybrydowego Yarisa, którego przebieg przekroczył 130 tysięcy kilometrów.

STAŁE DZIAŁY

6 **Wiadomości**
46 **Motor Retro**

Auta w numerze

Audi Nuvolari 8
Kia EV2 42,2 kWh 12
Lexus ES 10
Opel Grandland 38
Peugeot 208 Hybrid 110 e-DCS6 16
Peugeot 3008 38
Renault Clio TCe 115 16
Skoda Karoq 4
Toyota Corolla X 36
Toyota Yaris Hybrid 42
Volkswagen Passat 2.0 TDI 4Motion 20

motor Znajdź nas na
W przeglądarkę wpisz: www.facebook.com/TygodnikMotor.
Teraz wystarczy tylko kliknąć na „Lubię to".

motor **TYLKO U NAS WIZUALIZACJA**

Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę



Skoda SUV-ami

Skoda wyrosła na jednego z najprężniejszych producentów aut, który w dużym stopniu postawił na rozwój SUV-ów. Co ważne, nie tylko tych elektrycznych. W przyszłości pojawi się bowiem nowe wcielenie Karoqa.

Przegląd modeli

Gama SUV-ów Skody obejmuje wszystkie główne segmenty i składa się na nią już osiem samochodów (nie licząc wersji nadwoziowej Coupe Enyaqa – siedem). Topowy Peaq nie miał jeszcze premiery, ale ta nastąpi dosłownie za chwilę.

Spalinowe



SKODA KAMIQ Długość: 425 cm, silniki: 1.0 TSI, 1.5 TSI, 95-150 KM, cena promocyjna: od 86 300 zł.



SKODA KAROQ Dł.: 439 cm, silniki: 1.0 TSI, 1.5 TSI, 2.0 TSI, 2.0 TDI, 115-190 KM, cena pr.: od 103 000 zł.



SKODA KODIAQ Dł.: 476 cm, silniki: 1.5 TSI, 1.5 TSI PHEV, 2.0 TSI, 2.0 TDI, 150-265 KM, cena pr.: od 167 750 zł.

Elektryczne



SKODA EPIQ Długość: 417 cm, silniki: 115, 135, 210 KM, baterie: 37,5, 51,5 kWh, cena: nieustalona.



Oto przekrój hybrydowego napędu Volkswagena T-Roca, auta na platformie MQB evo, na której ma powstać także nowy Karoq. 1 Benzynowy silnik R4 1.5 TSI evo2. 2 Elektryczny kompresor klimatyzacji. 3 Moduł hybrydowy. 4 Elektryczne serwo hamulcowe. 5 Przetwornica 12 V DC/DC. 6 Bateria trakcyjna. 7 Zbiornik paliwa.

Skoda Karoq

Komputerowa wizualizacja pokazuje, jak może prezentować się druga generacja Karoqa. Do premiery zostało jeszcze sporo czasu i na razie nie udało się sfotografować prototypów podczas jazd testowych.

stoi

W gamie Skody SUV-y stanowią większość. Czeski producent (zajmujący obecnie drugie miejsce w Europie za VW) trafnie odczytuje koniunkturę rynkową i oferuje po prostu takie auta, jakie są obecnie chętnie kupowane. Rzut oka na tegoroczne dane sprzedaży na Starym Kontynencie (firmy DataForce za styczeń-kwiecień) pokazuje, że na 299 253 zarejestrowane Skody aż 175 546, czyli 58,6%, to właśnie SUV-y. A po wprowadzeniu do salonów miejskiego Epiqa i flagowego Peaqa udział ten na pewno jeszcze wzrośnie.

Spośród obecnie oferowanych SUV-ów najstarszy jest kompaktowy Karoq, bowiem debiutował w 2017 r., a modernizację przeszedł w 2021 r. Można zatem śmiało powiedzieć, że czas na zmianę generacji jest już najwyższy (choć trzeba zauważyć, że aktualny model nadal znajduje dużo nabywców – w 2025 r. w Europie było ich ok. 90 tys.). Dobrze, że mimo dynamicznego rozwoju gamy „elektryków" Skoda zdecydowała się na kontynuowanie linii spalinowego Karoqa, bo w obecnej sytuacji rynkowej klienci chcą mieć nadal jak najszerszy wybór rodzajów napędów, co dostrzega coraz większa grupa producentów. Co więcej, nowy Karoq pozwoli Skodzie zachować konkurencyjność w walce z coraz silniejszą chińską reprezentacją.

Karoq II ma być projektem tworzonym bardziej przez samą Skodę niż cały koncern. Jak zdradził Johannes Neft (szef działu rozwoju technicznego czeskiej marki) w wywiadzie udzielonym brytyjskiemu magazynowi Auto Express, samochód powstanie w oparciu o najnowszą ewolucję platformy MQB, czyli MQB evo, znaną m.in. z Superba czy VW T-Roca. Obecnie obserwowany jest trend skracania czasu opracowywania nowych modeli i podobnie ma być w przypadku Karoqa II, który powinien pojawić się w 2028 r.

Płyta MQB evo pozwoli na wykorzystanie nie tylko najbardziej aktualnych systemów wsparcia kierowcy czy elektroniki pokładowej, ale także napędów. Wydaje się, że najważniejszym z nich może stać się nowy w pełni hybrydowy, który wkrótce trafi do VW T-Roca i Golfa. Zastosowano w nim silniki 1.5 TSI, dwa elektryczne (trakcyjny plus generator) oraz baterię NMC 1,6 kWh i będzie oferowany w dwóch wersjach: 136 i 170 KM. Poza tym w gamie silnikowej Karoqa powinny znaleźć się jednostki 1.5 TSI (ze wspomaganiem instalacją MHEV lub bez niego), niewykluczony jest oczywiście także udany koncernowy napęd PHEV gwarantujący duży zasięg w trybie EV.

TEKST: ADAM SZCZEPANIAK



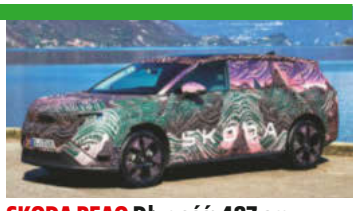
SKODA ELROQ Długość: 449 cm, silniki: 190, 286, 340 KM, baterie: 61, 82 kWh, cena prom.: od 154 150 zł.



SKODA ENYAQ Długość: 466 cm, silniki: 190, 285, 299, 340 KM, baterie: 61, 82 kWh, cena pr.: od 172 250 zł.



SKODA ENYAQ COUPE Dł.: 466 cm, silniki: 285, 299, 340 KM, bateria: 82 kWh, cena prom.: od 203 950 zł.



SKODA PEAQ Długość: 487 cm, silniki: 204, 286, 299 KM, baterie: 63, 91 kWh, cena: nieustalona

Zdjęcia: Skoda, Volkswagen, archiwum, wizualizacja: Avarvarii

W SKRÓCIE

Dodge w Europie



Stellantis zdecydował, że wprowadzi do Europy aktualną generację Dodge'a Chargera, w wersjach czterodrzwiowej oraz coupe (nie podano, kiedy dokładnie to nastąpi). Samochód będzie oferowany w odmianach z silnikami benzynowymi 3.0 R6 biturbo w wariantach o mocy 420 lub 550 KM (z automatyczną 8-biegową skrzynią), a także jako „elektryk" generujący 535 lub 670 KM. Wszystkie Chargery mają napęd na cztery koła.

Yaris Cross FL



Rozpoczęła się przedsprzedaż zmodernizowanej wersji miejskiego SUV-a Toyoty – Yarisa Cross. Auto otrzymało m.in. przeprojektowane grill i reflektory, a także nowe kolory nadwozia i wzory felg. Yarisa Cross można kupić tylko w wersjach hybrydowych, z silnikiem 1.5. Oferowane są warianty z napędem na przednie koła, o mocy 116 KM (od 110 900 zł) lub 130 KM (od 118 900 zł), a także 130-konna odmiana 4x4 (od 128 900 zł). Do wyboru przewidziano 5 wersji wyposażenia.

Lotus w Polsce



Brytyjska marka Lotus oficjalnie wchodzi na polski rynek. Jej przedstawicielem została Grupa Pietrzak (oferująca u nas m.in. auta Alpine, Ferrari, Lamborghini, Pagani, Koenigsegg czy Bugatti). Na początku przewidziano dwa salony/serwisy – w Warszawie i Katowicach. W sprzedaży znajdzie się pełna gama modeli Lotusa, czyli Emira, Emeya, Evija, Eletre i Eletre X. Ten ostatni to niedawno zaprezentowany hybrydowy wariant SUV-a o mocy systemowej 550 lub aż 952 KM, z baterią o pojemności 70 kWh.

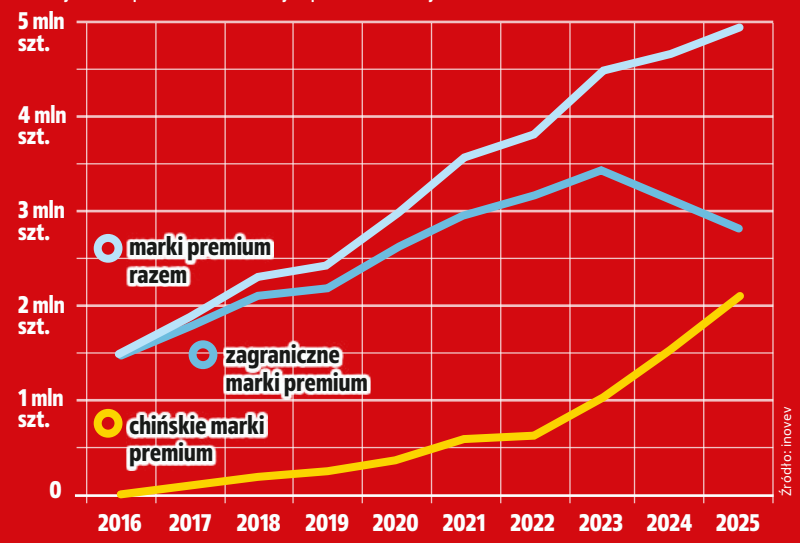
Zdjęcia: producenci

Premium made in C



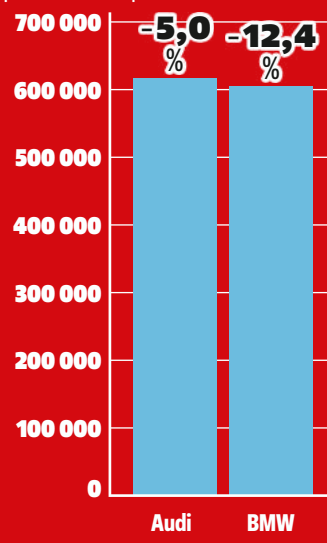
Chińskie firmy skracają dystans

Produkcja marek premium w Chińskiej Republice Ludowej



Niemieckie marki wciąż

Sprzedaż marek premium w Chinach w



Różnorodni pretendenci



ZEEKR 7X Elektryczny SUV to w Chinach bestseller marki koncernu Geely. Na razie nie ma go jeszcze oficjalnie w Polsce.



NIO ET5 TOURING Producent stawiający na wymienne akumulatory jest obecny w Europie, ale jego sprzedaż rozczarowuje.



VOYAH DREAM W Polsce Powyższy minivan jest elektrycznym lub jako

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

motor ANALIZA

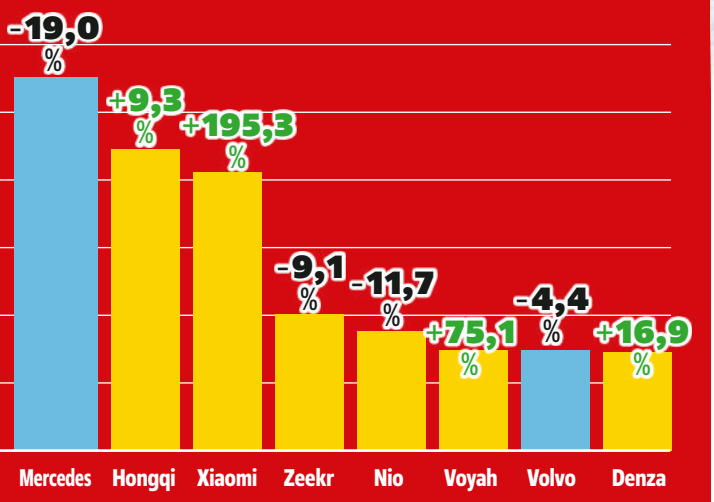
hina



HONGQI – producent, którego nazwa oznacza „Czerwona Flaga”, jest najstarszą i odnoszącą największe sukcesy marką premium z Chin.

na prowadzeniu

2025 roku (w tys. szt.) oraz zmiana w stosunku do roku poprzedniego.





można kupić auta tej marki. oferowany z napędem hybryda PHEV.



DENZA Z9GT W Chinach marka premium BYD sprzedaje już mniej więcej tyle aut, ile Volvo. Denza weszła oficjalnie do Europy.

- **BMW, Mercedes i Audi znajdują się w Chinach pod presją ze strony rodzimych marek premium.**
- **Coraz więcej firm pojawia się w Europie, ale nie będą tu mieć łatwego zadania.**

Dla niemieckich marek premium Chiny przez ponad dwie dekady były krainą mlekiem i miodem płynącą: stały wzrost gospodarczy sprawiał, że coraz więcej mieszkańców Chińskiej Republiki Ludowej mogło sobie pozwolić na Audi, BMW czy Mercedesa. Podobnie jak w reszcie świata, inni producenci premium nie odgrywali w Chinach większej roli. Jednak w czasie kryzysu wywołanego pandemią koronawirusa na chińskim rynku motoryzacyjnym nastąpił przełom. Nabywcy nagle zaczęli interesować się także rodzimymi pojazdami, które wcześniej miały opinię „samochodów dla niezamożnych”. Produkcja chińskich marek premium wzrosła w 2025 roku w Chinach do 2,1 mln nowych aut. Dla porównania: Audi, BMW itp. wyprodukowali w Chińskiej Republice Ludowej 2,8 mln pojazdów. Hongqi, największy rodzimy producent premium z 446 551 sprzedanych samochodów w Chinach, zdołał dalej zmniejszyć dystans do niemieckich firm. Marka ta jako jedyny lokalny rywal może pochwalić się długą historią: już od 1958 roku Hongqi, co w tłumaczeniu oznacza „Czerwoną Flagę”, produkuje luksusowe limuzyny dla kierownictwa państwowego i partyjnego. Jednak dopiero od roku 2018 gama modeli jest rozszerzana „w dół”. Pierwotnie Hongqi chciało rozpocząć działalność w Niemczech ze szwedzkim importerem Hedin. Teraz planuje samodzielnie przejąć dystrybucję. W Polsce auta tej firmy są już obecne od 2025 r. i rozprowadza je grupa AADC.



XIAOMI SU7 Elektryczna limuzyna producenta smartfonów szturmem wdarła się w 2025 roku do pierwszej dziesiątki w Chinach z wynikiem 258 164 sprzedanych egzemplarzy.

Znacznie młodsze jest Xiaomi, drugi co do wielkości producent aut premium z Chin. Markę założył w 2021 r. wytwórca smartfonów o tej samej nazwie. Podobnie jak Tesli, Chińczykom udała się sztuka osiągnięcia wysokiej sprzedaży przy zaledwie dwóch modelach: w ubiegłym roku Xiaomi potroiło swoją sprzedaż w Chińskiej Republice Ludowej. Wyprzedziło tym samym Zeekra, markę premium koncernu Geely, do którego należą m.in. Volvo, Polestar, Lotus oraz w połowie Smart. W Chinach Zeekr przekroczył w 2024 roku próg 200 tysięcy sprzedanych nowych samochodów, jednak w ubiegłym roku zanotował spadek popytu. Zeekr jest już obecny na wybranych europejskich rynkach, ale na razie jego aut nie można kupić oficjalnie w Polsce.

Jak trudno zdobyć niemiecki, czyli największy europejski rynek, doświadczyło Nio: założony w 2014 r. start-up stawia na wymienne baterie i szybko odniósł sukces w Chinach. W Niemczech Nio działa od 2022 r. i prowadzi tylko kilka salonów. Co ciekawe, w I kw. br. zarejestrowano zaledwie osiem nowych egzemplarzy. W 2025 r. zapowiedziano, że Nio ma wejść do Polski w 2026 r. (za pośrednictwem firmy AutoWallis).

Nie zaskakuje zatem, że założona w 2020 r. marka Voyah (należąca do koncernu Dongfeng) nie spieszy się z wejściem na rynek niemiecki, choć miała to uczynić już w 2024 r. W Polsce Voyah jest jednak obecna, a jej auta oferuje Auto Fus Group.

Znacznie pewniej rozpoczyna działalność w Europie Denza – marka powstała w 2010 r. jako przedsięwzięcie BYD-a i Mercedesa, jednak dwa lata temu producent ze Stuttgartu wycofał się z projektu. Od tego czasu BYD pracuje nad tym, aby uczynić Denzę globalnym producentem premium. Marka oficjalnie zadebiutowała na Starym Kontynencie, a sprzedaż jej samochodów w Polsce ma rozpocząć się w czerwcu br.

Nowi gracze premium utrudniają w Chinach życie uznanym markom. Teraz zaczynają również wchodzić do Europy. Jednak tutaj segment premium staje się dla nich jaskinią lwa: Nio, Zeekr i innym brakuje nie tylko prestiżu i tradycji. Pretendenci na początku zmagają się z niepewnymi wartościami rezydualnymi oraz słabą siecią sprzedaży i serwisu. Ponadto większość aut premium jest rejestrowana we flotach. Dla importerów zdobycie tu pozycji jest trudne, a w przypadku nowych marek – niemal niemożliwe.

Tekst: Markus Bach, zdjęcia: producenci, 123RF, Auto Zeitung

Przyszłe premiery



BMW X1
Bazowy SUV BMW otrzyma design a la Neue Klasse.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
Volkswagen ID. Every1	2027
Citroen 2 CV	2028
Peugeot e-208	2027

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Audi A2 e-tron	2026
Audi A6 allroad quattro	2026
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C (fl)	2026
Renault Megane E-Tech (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

Alpine A110 BEV	2026
Audi RS 6	2026
BMW M3 (spalinowe)	2027
Mercedes-AMG GT Black Series	2027
Porsche Cayman EV	2027
Porsche 911 GT2 RS	2026
Toyota GR GT	2027

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Audi Q7	2026
Audi Q9	2026
Bentley SUV EV	2026
BMW X1 (fl, fot.)	2027
BMW iX4	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2026
Dacia miejski BEV	2026
Hyundai Tucson	2026
Lancia Gamma	2027
Land Rover Defender (fl,fot.)	2026



Po około siedmiu latach od debiutu Defender doczeka się modernizacji.

Lexus NX (fl)	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026
Volkswagen ID.4	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, SH Proshots

Supersportowe Audi



- Limitowane do 499 szt. auto, którego dostawy rozpoczną się w I połowie 2027 r.
- Hybrydowy napęd quattro z silnikami 4.0 V8 biturbo oraz trzema elektrycznymi



Nuvolari jest pierwszym modelem Audi zaprojektowanym wg nowych założeń stylistycznych marki.



Nowy kompaktowy SUV Fiata – Grizzly

W ramach rozbudowy gamy Fiat stworzył nowy model, który zasili ofertę włoskiej marki w niezwykle popularnym w Europie segmencie kompaktowych SUV-ów. Zważywszy na doskonałe wyniki sprzedaży np. Dacii Duster oraz coraz silniejszą konkurencję ze strony chińskich marek, wydaje się, że to doskonała decyzja, która pozwoli na wzmocnienie pozycji Fiata w Europie. Na razie nie ujawniono jeszcze wielu szczegółów na temat modelu nazwanego Grizzly, ale pokazano jego pierwsze oficjalne zdjęcie. Wiadomo, że będzie on oferowany od razu w dwóch wersjach nadwoziowych: jako bardziej tradycyjny SUV i odmiana z mocno pochyloną tylną szybą (nazwana Fastback). Grizzly mierzy 4,5 m długości i został skonstruowany w oparciu o globalną platformę Stellantis Smart Car. Zaznaczono, że Grizzly będzie sprzedawany z różnymi rodzajami napędu, zarówno z silnikami benzynowymi, jak i w odmianie elektrycznej. Można oczekiwać, że ważne miejsce zajmą też powszechnie stosowane w autach koncernu układy hybrydowe z silnikami 1.2 i elektrycznym, o systemowej mocy 145 KM. Grizzly ma wejść na rynek w II połowie 2026 r.

Lifting Kii Niro





W kabinie Niro największą nowością są dwa ekrany po 12,3 cala każdy.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Nuvolari

Audi zaprezentowało sportowy samochód Nuvolari, nazwany na cześć słynnego włoskiego kierowcy wyścigowego Tazio Nuvolariego (1892--1953), który startował m.in. bolidami marki Auto Union. Pod względem stylizacji nowy model odwołuje się do pokazanego w 2025 roku Conceptu C. Nuvolari zostało zbudowane w oparciu o aluminiową ramę przestrzenną (Audi Space Frame), a w zasadzie wszystkie panele karoserii wykonano z tworzyw wzmocnionych włóknem węglowym (CFRP).

Hybrydowy układ napędowy składa się z umieszczonej centralnie benzynowej jednostki 4.0 V8 biturbo, generującej 800 KM (maksymalne obroty: 10 tys./min) oraz 730 Nm. Dodatkowo zastosowano trzy silniki elektryczne (dwa z przodu i jeden z tyłu, każdy o mocy 150 KM) oraz akumulator litowo-jonowy o pojemności 7,3 kWh (na krótkich dystansach umożliwia jazdę „na prądzie"). Moc systemowa wynosi 1001 KM. Osiągi są następujące: przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 2,6 s, od 0 do 200 km/h w 6,8 s, prędkość maksymalna powyżej 350 km/h.

Nuvolari ma układ napędu na 4 koła quattro predictive ride, płynnie dostosowujący rozdział momentu obrotowego w zależności od aktualnej sytuacji drogowej czy wybranego trybu jazdy (do dyspozycji są cztery: E-Hybrid, Balanced, Dynamic i Dynamic+). Kierowca może też ustawiać poziom kontroli trakcji lub całkiem ją wyłączyć.

Nuvolari otrzymało aktywne elementy aerodynamiczne (w tym automatyczne lub ręcznie przestawiany tylny spojler ze znanym z F1 trybem DRS), w pełni elektronicznie sterowany układ hamulcowy z ceramicznymi tarczami (10-tłoczkowe zaciski z przodu) czy kute obręcze z centralną nakrętką.



Tytanowy kolor nadwozia – taki, jak w Concepcie C i bolidzie F1 Audi. Kabina jest minimalistyczna, a ważnymi funkcjami steruje się za pomocą pokręteł na kierownicy.



oraz ceny Seltosa



Kia Niro po face liftingu wyraźnie odróżnia się od modelu sprzed modernizacji.

■ Kia dogłębnie odmładza swoją gamę modelową. Nie tylko wręcz seryjnie pokazuje całkiem nowe auta (np. K4 czy Seltos), ale także już znane po przeprowadzonych modernizacjach, jak np. Sportage, Stonic czy XCeed. Teraz przyszedł czas na popularnego crossovera Niro. Tak jak w innych przypadkach, najbardziej zmienił się przód (zderzak, reflektory), w efekcie czego Niro stało się podobne do elektrycznych samochodów z serii EV. Modyfikacje stylistyczne objęły też bok (m.in. inaczej ukształtowane tylne błotniki) oraz tył (lampy, zderzak, pokrywa bagażnika). We wnętrzu zastosowano ulepszone materiały, ale przede wszystkim nowy system multimedialny z ekranem 12,3 cala (zintegrowany w jednej obudowie ze wskaźnikami o takiej samej przekątnej). Niro będzie oferowane w wersji hybrydowej z silnikami benzynowym 1.6 i elektrycznym (moc systemowa 138 KM) i 6-biegową dwusprzęgłową przekładnią. Cennik Niro FL poznamy w lipcu, a do salonów auto trafi we wrześniu.

Kolejna ważna nowość Kii to Seltos, który został właśnie u nas wyceniony (szczegóły w tabelce). Na początku w ofercie znalazły się warianty z silnikami benzynowymi, a odmiany hybrydowe o mocy 154/178 KM dołączą do nich w grudniu br.

Seltos to kompaktowy crossover o długości 443 cm. Pojemność bagażnika: 483-1458 l.

Wersja	Silnik	Cena od
1.6 6MT	1.6 R4 turbo 180 KM	125 500 zł
1.6 7AT	1.6 R4 turbo 180 KM	133 500 zł
1.6 7AT 4x4	1.6 R4 turbo 180 KM	154 500 zł





Mocny maj w Polsce

■ W maju br. zarejestrowano w naszym kraju 49 591 nowych aut osobowych (jak podaje PZPM, to najlepszy wynik dla tego miesiąca w historii), więcej o 6,3% niż w maju 2025 r. Z kolei w ciągu pięciu miesięcy 2026 r. przybyły u nas 253 054 „osobówki" (+7,4% rok do roku). Na podium wśród marek nie zaszły zmiany, za to o dwa miejsca, na pozycję czwartą, awansowało BMW. Najpopularniejszą chińską firmą pozostaje MG (12.), a za nią plasują się Omoda (14.) i Chery (19.).

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-V 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-V 2025 r.) [proc.]	
1	Toyota	37 111	-4,4	↓
2	Skoda	26 501	+10,7	↑
3	Volkswagen	18 286	+6,7	↑
4	BMW	13 745	+13,3	↑
5	Kia	12 325	-8,2	↓
6	Audi	12 044	-3,0	↓
7	Mercedes	11 358	+0,8	↑
8	Hyundai	10 488	-12,3	↓
9	Volvo	8875	+1,2	↑
10	Dacia	8666	+3,1	↑

Źródło: PZPM

Lexus ES

- Nowa generacja ES-a urosła względem poprzednika i obecnie jest flagową limuzyną Lexusa na naszym rynku
- W gamie hybryda oraz dwie wersje elektryczne

m motor PIERWSZA JAZDA



Nowy ES mierzy 514 cm, a jego rozstaw osi to aż 295 cm. Pojemność bagażnik wersji hybrydowej wynosi 493 l, a elektrycznej 517 litrów.



Aerodynamiczny tył. Czarna listwa boczna optycznie wydłuża nadwozie.

Nowy Lexus ES ma aż o 8 cm dłuższy rozstaw osi względem poprzednika, oferuje elementy poprawiające komfort rodem z segmentu premium i zapewnia 77 mm więcej przestrzeni na nogi w drugim rzędzie – bez wątpienia nowa generacja zamierza przejąć rolę nieoferowanego już w Polsce dużego Lexusa LS.

Jego stylistyka idealnie równoważy ekspresję i stonowanie, a dostępne wersje napędowe pokazują otwartość technologiczną. Oba warianty silnikowe – hybryda z silnikiem benzynowym (ES 300h, moc systemowa 201 KM) i model w pełni elektryczny (ES 350e, 224 KM) – kosztują porównywalnie, czyli, odpowiednio, 299 900 i 329 900 zł (ceny katalogowe). Nieco później ma się pojawić mocniejsza wersja elektryczna z dwiema jednostkami o łącznej mocy 343 KM i napędem na wszystkie koła.

Mistrzowska jakość

Wnętrze i kokpit emanują wysoką jakością oraz spokojnym minimalizmem. Umiejscowione pod ekranem centralnym przyciski są niewidoczne na postoju i podświetlają się dopiero po uruchomieniu silnika. Obsługa jest bardzo intuicyjna, a grafiki na obu wyświetlaczach – 12,3-calowym kierowcy oraz na 14-calowym ekranie centralnym – bardzo stonowane.

Dla polskiego rynku przewidziano jedną wersję wyposażenia (Prestige). W Niemczech za bardziej efektownie wyglądającego ES-a w linii wyposażenia Luxury trzeba dopłacić 10 350 euro. W tej cenie znajdują się eleganckie wstawki o wyglądzie bambusa oraz oświetlenie ambientowe (14 motywów i 50 wariantów kolorystycznych), które podświetla również głośniki opcjonalnego systemu nagłośnienia przestrzennego Mark Levinson. Pakiet Luxury oferuje także rozwiązania zarezerwowane zazwyczaj dla ścisłej klasy luksusowej, takie jak tylny prawy fotel klasy biznes z podgrzewanym podparciem ud. Niestety, mimo że fotel pasażera z przodu jest przesuwany, nie uda się uzyskać za nim wystarczającej ilości miejsca na nogi dla osoby o europejskiej posturze – tylko pasażerowie o wzroście do ok. 1,7 m będą mogli się w pełni „wyciągnąć” na tym relaksującym miejscu

w drugim rzędzie. Tył nowego Lexusa pozostaje przy tym jednak przyjemnie przestronny.

Skupiony na komforcie

Lexus w ogóle bardzo poważnie podchodzi do kwestii komfortu – zarówno jeśli chodzi o niemal bezgłośnie pracujący napęd elektryczny testowanego przez nas modelu ES 350e, jak i bardzo dobre wytłumienie szumów wiatru oraz odgłosów toczenia, a także komfort zawieszenia.

Nawet bez dostępnych od wersji Luxury amortyzatorów adaptacyjnych ES 350e toczy się wyjątkowo gładko, pewnie tłumi uskoki i wyboje oraz utrzymuje pełną kontrolę na dłuższych pofalowaniach nawierzchni. Jego układ kierowniczy również pracuje płynnie i komfortowo, nie sprawia przy tym jednak wrażenia zbyt miękkiego czy nieprecyzyjnego.

Lekkie rozczarowanie

W nowym ES-ie Lexus postawił na przednionapędową konfigurację – zarówno w wersji hybrydowej, jak i w mocniejszym modelu ES 500e, gdzie zamontowany na tylnej osi silnik elektryczny realizuje napęd na cztery koła. Auto nie ma jednak problemów z trakcją, a na kierownicy nie czuć irytującego wpływu napędu. A silnik 350e o mocy 224 KM dysponuje solidnym zapasem siły i choć nie ma sportowego temperamentu, to z łatwością radzi sobie z rozpędzaniem 2,2-tonowej limuzyny.

Pierwszy ES typu BEV ma jednak poważną wadę: parametry akumulatora nie przystają do współczesnych oczekiwań. Pojemność wynosząca zaledwie 72 kWh pozwala na przejechanie około 550 km, wysokich wymagań nabywców nie spełni też przeciętna moc ładowania (150 kW). Konkurenci zarówno z Europy, jak i z Azji wypadają pod tym względem znacznie lepiej, oferują zasięg nawet przekraczający 700 kilometrów i przyjmują prąd z mocą powyżej 300 kW.

Na polskim rynku największym zainteresowaniem będzie się zapewne cieszyć wersja hybrydowa 300h, która otrzymała aktualnie promocyjne ceny: 260 100 zł (FWD) lub 273 100 zł (AWD).

TEKST: J. RIEGSINGER, ZDJĘCIA: LEXUS



Uporządkowany i stonowany kokpit wykończono materiałami wysokiej jakości, choć właściciele Lexusów poprzedniej generacji nie odnajdą tu wiele znanych im elementów.



Wygodne fotele z odpowiedniej długości siedziskiem i solidnym podparciem zapewniają komfort podczas długich podróży.



Linia Luxury (wybrane rynki) oferuje siedzenie jak w klasie biznes, na którym wygodnie „rozciągną się" jednak tylko osoby niskiego wzrostu.



Dotykowe pola pod ekranem stają się widoczne po uruchomieniu auta. Służą do obsługi m.in. klimatyzacji.

m motor NASZYM ZDANIEM

Nowoczesny design, zauważalnie większe wymiary (ale bez utraty poręczności) oraz uporządkowane, wysokiej jakości wnętrze: nowy Lexus ES robi naprawdę dobre pierwsze wrażenie. W pełni elektryczna odmiana ES 350e punktuje też komfortem i lekkością prowadzenia.

Luksusowa marka Toyoty rozczarowuje akumulatorem i elektroniką sterującą napędem – maksymalna moc ładowania wynosząca zaledwie 150 kW i akumulator o pojemności 72 kWh to dziś w tej klasie za mało.

Johannes Riegsinger, magazyn „Auto Zeitung"

OCENA ★★★★☆



Do wyboru 201-konna hybryda, a także 2 warianty elektryczne (224 lub 343 KM).

DANE TECHNICZNE	300h FWD	350e FWD	500e AWD
Silnik	benz. + elektryczny	elektryczny	2 x elektryczny
Moc maksymalna	**201 KM**	**224 KM**	**343 KM**
Poj. akumulatora (brutto/netto)	brak danych	77/72 kWh	75/71 kWh
Maks. moc ładowania AC/DC	–	22/150 kW	22/150 kW
Zasięg	1122-1145 km	538-581 km	494-529 km
OSIĄGI			
Prędkość maksymalna	195 km/h	160 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,0 s	8,0 s	5,5 s
Zużycie paliwa/energii	4,8-4,9 l/100 km	14,6-15,8 kWh/100 km	15,8-17,0 kWh/100 km
CENA*	**260 100 ZŁ**	**287 100 ZŁ**	**308 800 ZŁ**

* ceny promocyjne

Wyjeżdżanie z

PIERWSZY TEST



Napęd i ładowanie

EV2 korzysta z platformy większych „elektryków" Kii – E-GMP – w wydaniu 400 V. Już bazowa wersja ma sporą baterię 42,2 kWh brutto; maksymalna moc ładowania DC nie jest wysoka (118 kW), ale w przedziale 10-50% wydajność uzupełniania plasuje się w okol. 100 kW, średnia dla 10-80% to 60,4 kW (ładowanie w tym zakresie trwa 29 min). Do auta miejskiego zupełnie wystarczy. Jest jeszcze wariant z większym akumulatorem 61 kWh (dostawy od lipca), o zbliżonych warunkach ładowania.

15-litrowy frunk – wystarczy na przewód do ładowania (z cennika wynika, że tylko w wersji Earth).



Wielostopniowo regulowana rekuperacja z pamięcią ustawienia, w tym bardzo silny tryb.

Kia ma dziś w swojej polskiej ofercie aż dziesięć SUV-ów i crossoverów. Z jednej strony to bogactwo wyboru, z drugiej – niemałe wyzwanie. Także dla sprzedawców, którzy muszą objaśnić potencjalnym nabywcom różnice pomiędzy poszczególnymi modelami i pomóc dobrać ten właściwy.

Najmniejszy model, EV2, bierze na swoje barki wyjątkowo trudną misję: przekonać więcej klientów do elektromobilności i pomóc „zbić" średnią emisję CO_2 dla całej floty Kii. Do naszego testu, wbrew branżowym zwyczajom, nie trafiła topowa odmiana, lecz pośredni wariant wyposażenia z mniejszą baterią 42,2 kWh. Tym chętniej przystąpiliśmy do sprawdzianu na polskich drogach.

Pokój dzienny

Mimo niedługiego nadwozia – 406 lub 407 cm, zależnie od wersji – Kia jest zaskakująco przestronna. Koła zepchnięte do narożników nadwozia pozwoliły oddalić osie o 257 cm, do tego dochodzą wysoko poprowadzona linia dachu i ponadprzeciętna szerokość (180 cm). Efekt: ilością miejsca EV2 może śmiało konkurować z większymi miejskimi crossoverami... a nawet kompaktami. Dość wspomnieć, że po odsunięciu fotela kierowcy o 1 m od pedałów (optimum dla osoby średniego wzrostu) podróżujący z tyłu ma 71 cm na kolana, a szerokość na wysokości ramion z tyłu wynosi 137 cm. To wartość typowa dla kompaktowych hatchbacków.

Poczucie przestrzeni potęguje aranżacja wnętrza, z niską zabudową deski rozdzielczej, „otwartym" tunelem środkowym i płaską podłogą

niszy

Elektromobilność w przystępniejszym wydaniu – Kia EV2 łączy miejskie wymiary z dojrzałością auta kompaktowego i efektywnym napędem elektrycznym. Napędem, który tutaj staje się wręcz zaletą.



Wersje z kołami 16" i 18" mają 14,6 cm prześwitu, a z 19-calowymi – 15,4 cm.



Pudełkowate nadwozie EV2 zapewnia zaskakująco dużo przestrzeni.

z tyłu. Fotele są obszerne i mają dwuosiowo regulowane zagłówki, a kanapę zamocowano dość wysoko, dzięki czemu siedzi się tu całkiem wygodnie – uda mają odpowiednie podparcie. Powiew standardu wyższych klas, dosłownie i w przenośni, zapewniają centralne nawiewy w drugim rzędzie (seryjne w droższych odmianach). Kolejny plus: relatywnie prostokątne otwory drzwi zapewniają łatwe wsiadanie i wysiadanie. Ale jest i minus: klamki trzeba wysunąć ręcznie, co nie jest intuicyjne, w dodatku można ubrudzić sobie dłoń. Automatyczne wysuwanie jest dostępne w droższych wersjach (w pakiecie za 9500 zł lub seryjnie).

EV2 występuje w wersji 5-osobowej, z 3-osobową kanapą, oraz jako samochód 4-osobowy. Ten drugi wariant może oferować osobno przesuwane połówki kanapy, pozwalając „regulować" pojemność bagażnika. Standardowo wynosi ona 362 l, zaś z opcjonalnymi ruchomymi siedzeniami – od 321 do 403 l. Nasz egzemplarz występował w pierwszej konfiguracji; niestety boki kufra wykonano z twardego, podatnego na zarysowania plastiku, typowo dla Kii, a próg znajduje się na niemałej wysokości 77 cm. Reszta wypada lepiej: pokrywa podnosi się wysoko, a organizację przestrzeni ułatwiają podwójna podłoga oraz haki na torby. Ładowność nie pozostawia nic do życzenia (od 445 do 540 kg).

Chwała klawiszom

Miejsce kierowcy EV2 oferuje pozycję typową dla podwyższonych aut. Miłym „dodatkiem" jest widok na maskę, jak w wielu większych pojazdach uterenowionych. Kokpit garściami czerpie z rozwiązań spotykanych w droższych modelach Kii – to zaleta. Te same instrumenty, ekrany oraz „otwarta" koncepcja konsoli środkowej, która wzmacnia wrażenie przestronności. Wnętrze wykończono twardymi tworzywami, niektóre są podatne na zarysowania. Wszystko jest jednak nader solidnie zmontowane, a w obszarach, gdzie często sięgają wzrok lub dłonie, nie brakuje przyjemnych dla oka akcentów oraz tapicerowanych wstawek. Kolejny plus: skuteczne oświetlenie kabiny w obu rzędach.



Osiągi są na tyle dobre, że na co dzień można jeździć w „otępiałym" trybie Eco. Jest program na śnieg.



Nietrudny w opanowaniu system, ale ekran jest trochę za daleko od dłoni, a w menu brakuje kolorowych ikon.



Przygotowanie baterii do szybkiego ładowania – standard poza bazową wersją.





Plastiki są twarde, ale schludne i porządnie zmontowane, a estetykę poprawiają powierzchnie udające metal oraz tapicerowane wstawki. Czytelne interfejsy, przełączniki do regulacji wentylacji ułatwiają obsługę. Z lewej – środkowy ekran „klimy" zasłania kierownica. Z prawej: liczne schowki.

Znajome instrumentarium Kii łączy czytelne zegary, którym brakuje widoku mapy, z dość przejrzystym systemem multimedialnym. Ekran mógłby znajdować się nieco bliżej i sprawniej reagować na dotyk, przydałaby się też „zdolniejsza" obsługa głosowa. To jednak mało istotne niuanse – opanowanie menu nie nastręcza trudności, a obsługę ułatwiają tradycyjne przełączniki, m.in. do sterowania wentylacją. Uwagę zwraca też mnóstwo drobiazgowych ustawień, jak filtr światła niebieskiego. No i jest skrót do regulacji jasności podświetlenia, uff.

Mało „pali"

Biorąc pod uwagę klasę pojazdu, napęd elektryczny można postrzegać jako atut EV2 – jest cichutki, płynny i bardzo zrywny. Wyraźnie góruje nad spalinowymi jednostkami R3 powszechnie stosowanymi w tej grupie cenowej, nawet sprzęgniętymi z automatyczną skrzynią.

Osiągi są na miarę dobrego auta kompaktowego (0-100 km/h testowo w niewiele ponad 8 s). Przede wszystkim Kia podczas jazdy do 100-120 km/h jest bardzo oszczędnym samochodem: na krótkich trasach w mieście, w temperaturach na poziomie kilkunastu stopni Celsjusza, zużywa ok. 12 kWh/100 km, na drodze z ograniczeniem 90 km/h – 12,5 kWh, a 120 km/h – ok. 14. Dopiero na autostradzie „spalanie" wzrasta do 20 kWh/100 km, ale to wciąż wystarczy do pokonania na jednym ładowaniu ok. 200 km. Na odpowiedniej stacji uzupełnianie energii mieści się w normie 30 minut od 10 do 80% (maksymalna moc ładowania 118 kW, więcej szczegółów w ramce na pierwszej stronie testu). Nie mniej istotna jest dostępność ładowarki AC 22 kW, która pozwala „nabijać" baterię na publicznych stacjach względnie szybko i tanio. Są też: funkcja „oddawania" prądu (2500 zł) oraz pompa ciepła (4000 zł), której dokupienie – ze względu na polski klimat – zdecydowanie rekomendujemy.

Aktualnie EV2 jest oferowane z mniejszą baterią 42,2 kWh – to tańsze ogniwa LFP; trwałe, ale wrażliwsze na mrozy. Większy akumulator 61 kWh ma ogniwa NMC o większej gęstości, z lepszą charakterystyką pracy w niskich temperaturach. Trzeba jednak przekalkulować, czy 20 tys. zł dopłaty za niespełna 20 kWh ma uzasadnienie. Do miejskiej eksploatacji wystarczy raczej bazowa wersja z mniejszą baterią.

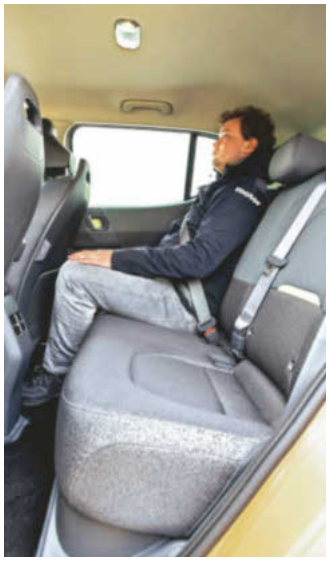
Wysoki próg zaufania

Pozytywny obraz EV2 wzmacnia zestrojenie podwozia. Zawieszenie starannie tłumi nierówności (na co zapewne pozytywnie wpływają obręcze 16" testowanego egzemplarza), a dość bezpośredni układ kierowniczy, mimo „gumowości", łączy pożądaną w miejskich autach lekką pracę z dostateczną precyzją. Jak na tę klasę, Kia pozytywnie zaskakuje przede wszystkim stabilnością i balansem na łukach – jest zwarta w reakcjach, pozostawiając kierowcy duży bufor bezpieczeństwa. Także zapas trakcji, mimo przedniego napędu, wypada ponadprzeciętnie.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Fotele jak z większego auta, seryjne 2-osiowo ustawiane zagłówki, regulacja podparcia lędźwi i wysokości prawego siedzenia – w opcji.



Wygodna pozycja i sporo miejsca jak na samochód tej długości, dość szerokie wnętrze. Droższe wersje mają centralne nawiewy.





U góry: łatwe sterowanie podgrzewaniem przyciskami i napis „miłego dnia” za klamką. Z prawej: dogodnie zlokalizowane USB z tyłu, w oparciach.



Bagażnik 5-osobowej wersji EV2 mieści sensowne 362 l. Podwójna podłoga, haki, wysoko unoszona klapa, ale i wysoki próg (77 cm). Plastikowe burty.



Ręcznie wysuwane klamki zewnętrzne – nietrafione rozwiązanie. Za dopłatą mogą jednak otrzymać automatyczne sterowanie.

m | PODSUMOWANIE — KIA EV 42,2 kWh

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ bardzo przestronne wnętrze,
- ✚ wystarczająco pojemny bagażnik,
- ✚ przyjazna obsługa
- ▬ brak inteligentnej obsługi głosowej,
- ▬ przeciętna reakcja ekranu na dotyk,
- ▬ niewygodne klamki

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ wysokie osiągi
- ✚ wzorowa efektywność,
- ✚ pojemna bazowa bateria,
- ✚ wystarczająco szybkie ładowanie,
- ✚ wszechstronnie regulowana rekuperacja

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ pewne, przewidywalne prowadzenie,
- ✚ skuteczne tłumienie nierówności mimo niedużego rozstawu osi i ciężkiej baterii,
- ✚ przyzwoite hamulce
- ▬ „gumowa” praca układu kierowniczego

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ relatywnie atrakcyjna cena (wszystkie kwoty z aktualnym rabatem – 15 000 zł),
- ✚ dostępna większa bateria,
- ✚ sensowne wyposażenie bazowej wersji,
- ✚ długa gwarancja

Niby nic takiego, niby wszystko zwyczajnie dobrze – ale to osiągnięcie, zwłaszcza w tej klasie. Kia zbudowała dojrzałego, praktycznego, efektywnego „elektryka” w miejskim rozmiarze, utrzymując cenę w ryzach. I nie mówimy tu o topowej wersji. Nadal nie jest tanio, jednak na tyle niedrogo, że EV2 można rozważyć zamiast większego spalinowego crossovera.



Jak mały kompakt: EV2 łączy przyzwoity komfort tłumienia z płynnym, bezpiecznym prowadzeniem.

DANE TECHNICZNE	KIA
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	146 KM
Maksymalny moment obrotowy	250 Nm
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	406/180/158 cm
Rozstaw osi	257 cm
Średnica zawracania/prześwit	10,0 m/14,6 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1550/540/750 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	362/1201 l
Pojemność akumulatora (brutto)	42,2 kWh
Maks. moc ładowania AC/DC	11 (opc. 22)/118 kW
Opony (egzemplarz testowy)	205/65 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	161 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Średnie zużycie energii	15,1-15,5 kWh/100 km
Zasięg	308-317 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,0 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,2 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	36,9 m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	36,8 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	53,8 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,7 dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,5	
Testowe zużycie energii[2]	12,0/12,5/12,3	
Rzeczywisty zasięg	330 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	KIA
Model	EV2
Wersja	42,2 kWh Earth
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/–
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (9500)[3]
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (9500)[3]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	–[4]/●
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Wentylowane fotele	–[4]
Tapicerka ze skóry syntetycznej	–[4]
Dwumiejscowa, przesuwna kanapa	○ (1500)
Reflektory LED/matrycowe	●/–
Ładowarka AC 22 kW	○ (6000)
Pompa ciepła	○ (4000)
Aluminiowe felgi 16"/18"/19"	●/○ (9500)[3]/–[4]
Lakier metalik/matowy	○ (2800)/○ (7500)
Cena wersji podstawowej[5]	99 900 zł
CENA	**122 400 ZŁ**

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (kWh/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] pakiet; [4] element dostępny w wyższej wersji; [5] z tym samym napędem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



122 400 zł
Kia EV2 42,2 kWh Earth
146 KM, 0-100: 8,5 s



125 000 zł
Fiat Grande Panda E La Prima
113 KM, 0-100: 9,2 s



130 500 zł
Renault 4 E-Tech urban range evolut.
120 KM, 0-100: 9,2 s

Renault z mniejszą baterią (40 kWh, jest jeszcze 52) występuje tylko w bazowej, uboższej wersji. Panda (44 kWh) jest ciaśniejsza. Główny rywal: Skoda Epiq (czekamy na ceny).

Emocjonujące starcie

Nowe Renault Clio w podstawowym wariancie silnikowym całkowicie pozbawionym elektrycznego wsparcia mierzy się z hybrydowym Peugeotem 208.



Peugeot 208 Hybrid 110 e-DCS6
Silnik: benz., turbo + el., R3, 1199 cm³
Moc systemowa: 110 KM

Renault Clio TCe 115
Silnik: benz., turbo, R3, 1199 cm³
Moc maksymalna: 115 KM

Nowe Renault Clio miało znakomity debiut. W pierwszym kwartale 2026 r. ten francuski kompakt był najlepiej sprzedającym się modelem w całej Europie, niezależnie od segmentu. Obecnie jest dostępny w dwóch wariantach silnikowych. Poza hybrydą o mocy 158 KM do wyboru jest wersja TCE 115 z trzycylindrowym turbodoładowanym silnikiem o pojemności 1,2 l, całkowicie pozbawionym wspomagania elektrycznego – a cena podstawowa nie przekracza progu 85 000 zł.

Clio rzuca wyzwanie również pochodzącemu z Francji Peugeotowi 208. Najlepiej sprzedający się w zeszłym roku w Europie mały samochód w podstawowej wersji ze 100-konnym silnikiem benzynowym kosztuje od 79 330 zł, ale na opisywany wariant 208 Hybrid 110 e-DSC6 trzeba przygotować co najmniej 92 840 zł.

Dwa małe samochody i dwie różne koncepcje napędu. Sprawdziliśmy, który model jest bardziej przekonującą propozycją.

Atrakcyjne nadwozia

Nowe Clio mierzy ok. 4,12 m, jest zatem o 6 cm dłuższe od poprzednika i od 208. Mimo dość wysokiej pozycji za kierownicą w pierwszym rzędzie Renault jest „przewiewnie". W testowanym Peugeocie wysokość wnętrza ogranicza opcjonalny panoramiczny dach, dostępny wyłącznie w najwyższej wersji wyposażenia.

Większe wymiary nowego Clio przekładają się także na pojemność bagażnika. Jego kufer standardowo pomieści 327 l, a po złożeniu oparć kanapy – nawet 1176 l. Peugeot, który też ma asymetrycznie dzieloną kanapę, bazowo przewiezie więcej (352 l), ale maksymalnie 1163 l.

Oba oferują też zbliżoną ładowność: Peugeot udźwignie do 495, a Renault – do 453 kg. Większe różnice dotyczą możliwości holowania. Clio uciągnie przyczepę o masie do 900, natomiast 208 – nawet 1200 kg.

W kwestii wyposażenia z zakresu bezpieczeństwa Renault wyróżnia – występujący w modelach z automatem – opcjonalny asystent parkowania. A zważywszy na dość niewielką i mocno pochyloną tylną szybę, ten system może być tu bardzo przydatny. Dzięki dużym bocznym szybom i lusterkom Renault – podobnie zresztą jak Peugeot – zapewnia jednak dobrą widoczność.

Komfortowe Clio

Nowe Renault Clio oferuje też wyższy komfort siedzenia. Obszerne fotele gwarantują solidne podparcie i doskonałe trzymanie boczne, dzięki czemu wygodnie podróżuje się na nich także na dłuższych dystansach. Jeżeli chodzi o kanapę, to jej siedzisko mogłoby być nieco dłuższe, a oparcie – wyraźniej wyprofilowane.

Miękko wyścielane siedzenia Peugeota również nie dają prawie żadnych powodów do narzekań. Zbyt mała podpórka pod lewą stopę utrudnia jednak znalezienie wygodnej pozycji za kierownicą.

Podróżowanie miejskim Renault uprzyjemnia też wysoki komfort akustyczny. W jego kabinie jest



Niewielka i stromo nachylona tylna szyba Clio ogranicza widoczność do tyłu.



znacznie ciszej niż u rywala, zwłaszcza podczas poruszania się z wyższą prędkością.

W bazowych wersjach obu modeli automatyczna klimatyzacja wymaga dopłaty. W Peugeocie podgrzewane fotele są seryjne, w Clio – dostępne na życzenie nawet w testowanym wydaniu. Podgrzewaną kierownicę oferuje natomiast wyłącznie Renault, ale tylko do aut z automatem.

Do zdecydowanych mocnych stron Clio należy również lepszy komfort zawieszenia. Nowość Renault zestrojono sportowo sztywno, ale jej nadwozie skutecznie odizolowano od nawierzchni. Poza krótkimi wstrząsami – odczuwalnymi na przykład podczas przejeżdżania przez wyboje – do kabiny przenika niewiele drgań. Sportowe zawieszenie wariantu GT Peugeota ma podobną charakterystykę, lecz na nierównościach przenosi drgania niemal bezpośrednio na karoserię, przez co nadwozie 208 jest w ciągłym ruchu. Wraz ze wzrostem obciążenia tylna oś Peugeota

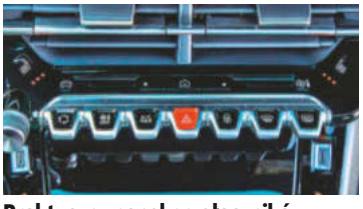
Peugeot 208 Hybrid 110 e-DCS6 Allure*



Pełen szczelin i załamań i-Cockpit wygląda efektownie, ale czytelność zegarów może być ograniczona w zależności od wzrostu kierowcy.



Zegary w linii GT zamiast robić wrażenie trójwymiarowych, są po prostu nieostre.



Praktyczny panel przełączników i irytujące pola dotykowe nad nim.



Klapka schowka w konsoli po otwarciu staje się wygodną podstawką na telefon.

Renault Clio TCe 115 techno



Wykończony wysokiej jakości materiałami kokpit nowego Renault Clio oferuje dobrą widoczność. Wysoka pozycja za kierownicą.



Dogodnie umieszczone przycisk wyboru trybów jazdy oraz pilot audio (w tle).



Praktyczne przełączniki do sterowania klimatyzacją Renault.



Przyjemniejsze dla oka grafika oraz kolorystyka centralnego wyświetlacza.

* widoczna na zdjęciach wersja GT w Polsce nie łączy się z opisywanym napędem, dlatego oceniliśmy topową u nas odmianę Allure

DANE TECHNICZNE	PEUGEOT	RENAULT
Silnik	benz., turbo + el.	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**1199 cm³**	**1199 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12
Moc maksymalna (benz.)	**100 KM**/5500	**115 KM**/4350
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**21/110 KM**	–
Maks. moment obr. (benz.)	**205 Nm**/1750	**190 Nm**/1750
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**51/205 Nm**	–
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./6-b.	przedni; man./6-b.
Długość/szerokość/wysokość	406/175/143 cm	412/177/145 cm
Rozstaw osi	254 cm	259 cm
Średnica zawracania	10,4 m	10,4 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1175/495/1200 kg	1202/453/900 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	352/1163 l	327/1176 l
Poj. zbiornika paliwa	44 l (Pb 95)	39 l (Pb 95)
Opony	195/55 R16	195/60 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	193 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,8 s	10,3 s
Średnie zużycie paliwa	4,5-4,7 l/100 km	5,0-5,2 l/100 km
Zasięg	930-970 km	750-780 km
m DANE TESTOWE[2]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,5** s →	**4,4** s ↘
Przyspieszenie 0-100 km/h	**9,9** s →	**10,6** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**19,4** s →	**19,1** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,4** m ↗	**36,4** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,2** m ↗	**34,9** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**60,0** dB →	**60,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**67,0** dB →	**65,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:52,0** min	**1:53,4** min
Prędkoś w slalomie (co 18 m)	**62,1** km/h	**62,3** km/h
Średnie testowe zużycie paliwa	**5,5** l/100 km	**5,3** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**800** km	**730** km

WYPOSAŻENIE/CENY	PEUGEOT	RENAULT
Model	208	Clio
Wersja	Hybr. 110 e-DCS6 All.	TCe 115 techno
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (1800)[1]	●/○ (2000)[1]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●
Elektrycznie składane lusterka	●	●
Klimatyzacja man./aut. 1-/2-str.	–/●/–	–/●/–
Nawigacja/ekran head-up	○ (2100)[1]/–	●/–
Ekran zegarów/ładowarka ind.	●/○ (2100)[1]	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/○ (1800)[1]	●/○ (4000)[1]
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (2700)[1]	–/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	●/○ (2000)[1]
Asystent parkowania	–	○ (2000)[1]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	–/○ (1300)	–/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/–	●/–
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–	○ (1700)[1]/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	–/–	–/–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/–	–/–
Światła LED/matrycowe	●/–	●/–
Zestaw napraw./koło zapasowe	○ (200)/○ (623)	●/○ (700)
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	●/○ (3200)[1]/–	●/–/○ (2000)
Lakier metalik	○ (2400)	○ (0)[2]
Cena wersji podstawowej[3]	92 840 zł	84 900 zł
CENA	**105 040 ZŁ**	**92 900 ZŁ**

Żeby w miarę możliwości zrównać wyposażenie obu aut, trzeba dokupić do Peugeota opcje za 8100 zł, a do Renault – za 5700 zł. Pierwsze kosztuje po tym 113 140 zł, a drugie, z ceną podniesioną do 98 600 zł, pozostaje wyraźnie tańszy.

Wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] lakier zieleń absolutna; inne metaliki: 2400-2800 zł; [3] z tym samym silnikiem

szybko osiąga granice swoich możliwości.

Kwestia wydajności

Pozbawiony elektrycznego wspomagania benzynowy silnik nowego Clio jest w trudniejszej sytuacji niż hybrydowy napęd rywala. Widać to już po standardowym sprincie do „setki", w którym Renault wyraźnie przekracza granicę 10 s i uzyskuje wynik 10,6 s. Peugeotowi udaje się zmieścić poniżej tej wartości (9,9 s).

Poza niezbyt istotną w Polsce przewagą w kwestii prędkości maksymalnej 208 przekonuje także lepszym oddawaniem mocy. Wyposażone w manualną skrzynię Renault traci punkty przez haczącą zmianę biegów i odczuwalną zwłokę przy ruszaniu.

Zapotrzebowanie na paliwo jest bardzo zbliżone, Clio zużywa 5,3, a 208 – 5,5 l/100 km. Pierwsze pokona na baku 800, a drugie – 730 km.

Skuteczne czy przyjemne?

Nowe Clio ma solidne podstawy do dynamicznej jazdy. Jego układ kierowniczy jest niezbyt bezpośredni tylko w położeniu środkowym, poza tym pracuje precyzyjnie i zapewnia odpowiednie wyczucie. Podczas przyspieszania na wyjściu z zakrętów pomaga dobra trakcja, a siła hamulców jest łatwa w dozowaniu. Na torze francuska nowość zachowuje się absolutnie bezproblemowo i budzi zaufanie przewidywalnością reakcji, np. podczas zmiany obciążenia. W sumie Renault wydaje się bardziej dynamiczne, niż jest w rzeczywistości, o czym świadczy strata 1,4 s do Peugeota.

208 z mało bezpośrednim układem kierowniczym i wyraźną tendencją do podsterowności subiektywnie dostarcza jednak mniej przyjemności z jazdy. Przy o 5 KM niższej mocy i o 60 kg wyższej masie Peugeotowi bez wątpienia pomaga dobrze skalibrowany dwusprzęgłowy automat, który bardziej niezawodnie i szybciej dobiera odpowiednie przełożenia niż hacząca manualna skrzynia Clio.

Co ciekawe, oba osiągają praktycznie tę samą prędkość w slalomie – Renault jest szybsze o zaledwie 0,12 km/h.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku hamowania: przy zimnych tarczach i klockach Peugeot z prędkości 100 km/h zatrzymuje się po 35,4 m. Nowe Clio, z wynikiem 36,4 m, wypada w tej dyscyplinie nieco gorzej.

Z rozgrzanym układem Renault uzyskuje znacznie lepszy rezultat i wyhamowuje po 34,9 m. Peugeot w porównaniu z pomiarem „na zimno" poprawia wynik o 20 cm i wytraca prędkość po 35,2 m.

Nowy standard

Clio TCe 115 nokautuje rywala bazową ceną na poziomie 84 900 zł. Opisywana wersja techno (topowa dostępna dla aut z ręczną skrzynią) kosztuje 95 900 zł, a więc o 60 zł więcej niż bazowe 208. Za Peugeota w testowanej konfiguracji Allure (wyższe w Polsce nie łączą się z opisywanym napędem) trzeba zapłacić już ponad 105 tys. zł.

TEKST: C. VAN ZANTEN, ZDJĘCIA: D. LOOF

Peugeot 208 Hybrid 110 e-DCS6 Allure*

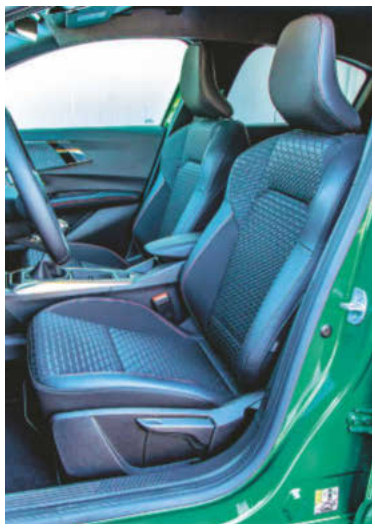


Wersja GT opcjonalnie może mieć niezłe fotele, ale w Polsce nie łączy się ona z opisywanym napędem.



Tył podobnie przestronny jak w Clio. Elektrycznie sterowany fotel kierowcy i masaż dostępne dopiero z mocniejszą hybrydą.

Renault Clio TCe 115 techno



Wygodne fotele seryjne gwarantują dobre trzymanie boczne i wysoki komfort podczas długich podróży.



Przestronny tył mimo dość krótkiego siedziska kanapy zapewnia wygodniejszą podróż. Efektowne oświetlenie nastrojowe.



* widoczna na zdjęciach wersja GT w Polsce nie łączy się z opisywanym napędem, dlatego oceniliśmy topową u nas odmianę Allure







Niedostępne w Clio okno dachowe – tylko w odmianie GT.



Przyzwoita pojemność bagażnika (352 l), ale niezbyt duży otwór załadunkowy.

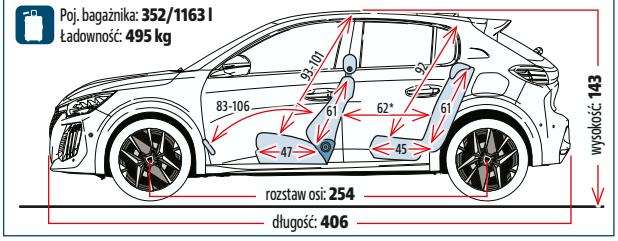
PEUGEOT 208 HYBRID 110 e-DCS6

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **44 l**
Teoretyczny zasięg: **930-970 km**

Szerokość: **175 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **136/132 cm**

Poj. bagażnika: **352/1163 l**
Ładowność: **495 kg**









Silnik Clio pracuje mniej kulturalnie niż napęd hybrydowy 208.



Szerszy otwór poprawia dostęp do mniejszego niż u rywala, 327-litrowego kufra.

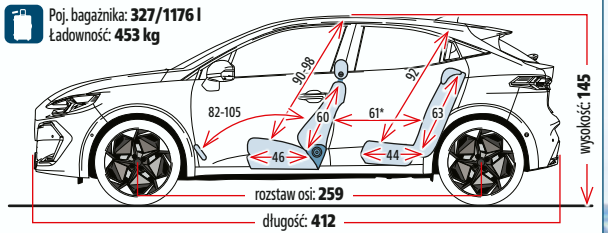
RENAULT CLIO TCe 115

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **39 l**
Teoretyczny zasięg: **750-780 km**

Szerokość: **177 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **133/131 cm**

Poj. bagażnika: **327/1176 l**
Ładowność: **453 kg**



* przy fotelu kierowcy odsuniętym o 1 m od pedałów; wymiary w cm, ładowność = masa całkowita minus masa własna

PUNKTACJA - SEGMENT: AUTA MIEJSKIE

AUTA MIEJSKIE

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	PEUGEOT	RENAULT	
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	**26**	20	Mniejszy Peugeot zapewnia kierowcy i pasażerom większą ilość miejsca we wnętrzu niż nowe Renault Clio – zwłaszcza nad głowami z przodu (uwzględniliśmy wysokość wnętrza bez okna dachowego) i na szerokość.
Wykończenie i ergonomia	10	7	8	
Wyciszenie	10	6	7	
Multimedia i obsługa	10	7	9	
Bagażnik	20	10	9	
SUMA	100	56	53	
UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	30	16	15	Niezły dwusprzęgłowy automat hybrydowego Peugeota sprawia wyraźnie lepsze wrażenie niż manualna przekładnia testowanego Renault (dopłata do automatycznej skrzyni wynosi 7000 zł).
Praca silnika	10	7	6	
Skrzynia biegów	10	**8**	**7**	
Zużycie paliwa	30	24	25	
SUMA	80	55	53	
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	20	14	12	Tworząc nowe Clio, konstruktorzy Renault udowodnili, że nawet przy tak niedużych rozmiarach samochód może zapewniać podróżnym bardzo przyzwoity poziom komfortu, łącząc go z niezłym (choć odczuwalnie gorszym niż u opisywanego konkurenta) prowadzeniem.
Komfort jazdy	20	12	**14**	
Układ kierowniczy	10	7	7	
Hamulce	20	12	12	
SUMA	70	45	45	
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	250	156	151	
MIEJSCA		**1**	**2**	
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	70	24	**29**	Dużo bogatsze wyposażenie standardowe oferowane w znacznie niższej cenie – na takie połączenie nie ma silnych. Atrakcyjny cennik pozwolił Clio uzyskać znaczną przewagę w tej kategorii.
Poziom wyposażenia	40	13	**19**	
Systemy bezpieczeństwa	30	11	13	
Wyposażenie dodatkowe	10	3	4	
SUMA	150	51	65	
RAZEM	400	207	216	
MIEJSCA		**2**	**1**	

PODSUMOWANIE

Dobry i niedrogi – to prosta recepta na sukces i zwycięstwo w teście. Bardzo atrakcyjnie wycenione nowe Renault Clio oferuje dużo miejsca oraz wysoki komfort, nie ujawnia też żadnych większych słabości w zakresie napędu i dynamiki jazdy. Nieco bardziej zwinny, ale znacznie droższy Peugeot 208 musi się zadowolić drugim miejscem.



Gdyby nie cena...



Mocny diesel, napęd 4x4, wielkie i komfortowe wnętrze. Passat ma wiele atutów, ale niestety jest naprawdę drogi.

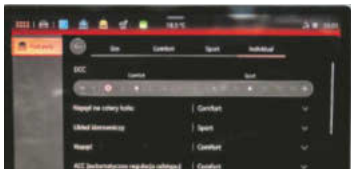
Era kombi klasy średniej popularnych marek w Europie przemija, podobnie jak silników wysokoprężnych. Na szczęście jeśli ktoś jednak szuka takiego auta, koncern VW nadal ma dla niego ofertę w postaci Skody Superb Combi i VW Passata.

Testowany Volkswagen to najwyższa wersja R-Line Plus, wyróżniająca się m.in. czarnymi dodatkami, designem przodu i 19-calowymi felgami. Warto jednak zamiast nich rozważyć wybór 18-calowych, bo na większych wybojach, mimo opcjonalnych adaptacyjnych amortyzatorów, daje się odczuć pogorszenie komfortu (i postukiwanie zawieszenia). To jednak w zasadzie jedyny mankament układu jezdnego Passata – to duże kombi prowadzi się ze stoickim spokojem, jest przewidywalne, stabilne także podczas szybkiej jazdy i wystarczająco szybko reaguje na polecenia wydawane poprzez precyzyjny układ kierowniczy (choć oczywiście o wyjątkowej zwinności nie ma tu mowy). A dzięki napędowi 4x4 400 Nm dostarczanych przez turbodiesla nie idzie „w gwizdek".

Sam silnik także pozostawia po sobie pozytywne wrażenia. Ma mnóstwo siły, by bez najmniejszego problemu radzić sobie z dużym, ciężkim autem i zapewnia bardzo dobrą dynamikę – co można docenić przede wszystkim w trakcie rozpędzania się np. na autostradzie w zakresie 100-140 km/h. Trzeba jednak zaznaczyć, że podczas ruszania występuje opóźnienie wynikające z działania systemu start-stop – niezbyt męczące, ale jednak zauważalne. 2.0 TDI przekonuje też zużyciem paliwa – podczas niezbyt forsownej jazdy bez problemu da się nim pokonać ponad 1000 km na jednym zbiorniku (ma 66 litrów).

Mimo obniżenia ceny testowanej wersji z 259 890 na 238 890 zł Passat pozostaje drogi. A chińska konkurencja nie śpi i za mniejsze kwoty oferuje np. duże SUV-y z mocnymi napędami PHEV. Co ciekawe, nawet topowa wersja elektrycznego kombi Volkswagena – ID.7 Tourer GTX Plus (340 KM, 4x4) kosztuje w promocji mniej, bo 233 190 zł.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Pomiędzy skrajnymi trybami pracy zawieszenia DCC są wyraźne różnice.



Bardzo wygodne rozwijane menu skrótów do obsługi najważniejszych ustawień samochodu.



Szynę da się umocować w trzech pozycjach. Zabezpiecza ładunek przed przesuwaniem się.



Bardzo sensownie zorganizowana obsługa. Do pełni szczęścia brakuje tak naprawdę fizycznego panelu klimatyzacji. Ekran 15" (opcja) działa bardzo sprawnie, a menu są logicznie poukładane. Wysoka jakość materiałów, solidny montaż.



Oparcia można składać od strony kufra. Na burcie znajduje się gniazdo 230 V (opcja w pakiecie za 1280 zł).



Jeden z większych, dosłownie, atutów Passata to aż 690-litrowy bagażnik. Pod podłogą jest schowek.



W ustawieniu komfortowym DCC tłumienie nierówności jest skuteczne. Zamiast seryjnych felg 19" można wybrać 18-calowe.



Passat z napędem 4x4 jest oferowany tylko z dieslem 2.0 TDI 193 KM oraz silnikiem benzynowym 2.0 TSI 265 KM.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1968 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**193 KM**/3400
Maks. moment obrotowy	**400 Nm**/1750
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	492/185/152 cm
Rozstaw osi	284 cm
Średnica zawracania	12,0 m
Masa/ładowność	1765/555 kg
Maksymalna masa przyczepy	2200 kg
Pojemność bagażnika	690/1920 l
Pojemność zbiornika paliwa	66 l (ON)
Opony	235/40 R 19

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	232 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,6 s
Średnie zużycie paliwa	5,8-6,1 l/100 km
Zasięg	1080-1130 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,4** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,2** s	↗
Przyspieszenie 0-150 km/h	**15,8** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,1** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,5** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,0** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**61,9** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,1**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**7,6/4,3/6,0**	
Rzeczywisty zasięg	**1100** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	VOLKSWAGEN
Model	Passat
Wersja	2.0 TDI 4M. R-Line Pl.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (4680)[3]
Szklany dach/ładowarka ind.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (2620)[3]
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Tapicerka skórzana	○ (7990)
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	○ (0)/●/–
Lakier metalik/adapt. zawieszenie	●/○ (5040)
Cena wersji podstawowej[4]	212 690 zł
CENA	**238 890 ZŁ**

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] pakiet; [4] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



220 900 zł
Skoda Superb Combi 2.0 TDI 4x4 Sportline
193 KM, 0-100: 7,6 s



238 890 zł
Volkswagen Passat 2.0 TDI 4M. R-Line Pl.
193 KM, 0-100: 7,6 s



248 400 zł
BMW 320d xDrive Touring
190 KM, 0-100: 7,5 s

Bliźniaczy technicznie Superb jest w zasadzie jedynym rywalem Passata wśród marek popularnych. „Trójka" okazuje się niewiele droższa, ale ma uboższe wyposażenie.

m PODSUMOWANIE

✚ Mnóstwo miejsca, duży bagażnik, dobre wykończenie, osiągi, zasięg

▬ Układ start-stop mógłby działać szybciej, dopłata za DCC, wysoka cena

Świetne auto na długie trasy, ale jego cena sprawia, że sensowniejsza wydaje się wersja 1.5 TSI mHEV 150 KM.



Znakomite siedzenia. Skóra oraz wentylacja – za 7990 zł.



Z tyłu, szczególnie na nogi, jest mnóstwo miejsca.

REKLAMA

VW PASSAT 2.0 TDI (193 KM)

Volkswagen Financial Services
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

259 890 zł
cena brutto



SPOKÓJ, WYGODA I KOSZTY POD KONTROLĄ

STAŁA MIESIĘCZNA OPŁATA NAJMU ZAWIERA:

- pełen pakiet ubezpieczeń
- pełną obsługę serwisową
- assistance
- auto zastępcze bez limitu
- pomoc w przypadku szkody

OFERTA	NAJEM DLA FIRM	NAJEM DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH
Miesięczna opłata	**3248 zł** netto	**3995 zł** brutto

Wysokość opłaty ma charakter orientacyjny dla założeń: 10% opłaty wstępnej, 24-miesięczny okres finansowania i roczny przebieg 20 tys. Informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego. Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa. Pod nazwą Volkswagen Financial Services oferowane są usługi bankowe (przez Volkswagen Bank GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce), usługi leasingowe i mobilność (przez Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o.) oraz usługi ubezpieczeniowe (przez Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o. jako agenta ubezpieczeniowego).

Niezmiennie UDANA

Niewielki budżet nie musi skazywać na zakup auta używanego. Fiat udowadnia, że lepiej kupić tanio nowy, sprawdzony samochód prosto z salonu.

Dysponując niewielką ilością gotówki na zakup samochodu, wiele osób przeszukuje ogłoszenia na portalach aukcyjnych, zastanawiając się, jaki jest faktyczny stan oglądanych aut. Ale jest lepsza droga – wystarczy udać się do salonu Fiata, gdzie na nabywców czeka najtańszy model na naszym rynku, czyli Fiat Pandina, oferowany już od 54 900 zł.

Taki wybór ma same zalety. Jako nowy samochód, Pandina nie zaskoczy właściciela ukrytą wypadkową przeszłością. Mało tego, to w pełni sprawdzony model, który udowodnił już swoją wartość rynkową i niską awaryjność, więc nie zaskoczy także wysokimi kosztami utrzymania ani wielkim spadkiem wartości. Zadziwić może za to tym, ile miejsca wygospodarowano w jego niewielkim, bardzo zwrotnym (średnica zawracania to zaledwie 9,3 m) nadwoziu. Mały Fiat bez trudu mieści wysokie osoby nie tylko na fotelach, ale i na kanapie, a na ich bagaż czeka spory jak na auto tego segmentu, 225-litrowy bagażnik.

Nie da się nie wspomnieć o bardzo oszczędnym silniku, a dopełnieniem atutów Pandiny jest obfity zestaw najnowocześniejszych systemów wsparcia, m.in. aktywny system utrzymywania pasa ruchu, funkcja rozpoznowania znaków drogowych, system wykrywania zmęczenia kierowcy i autonomiczny system hamowania awaryjnego.





Mimo zaledwie ok. 3,7 m długości Fiat Pandina zaskakuje łatwo dostępnym, przestronnym wnętrzem.





Nieprzekombinowany kokpit ma wszystko, czego potrzeba, jest przy tym czytelny i łatwy w obsłudze. Każdy Fiat Pandina zapewnia klimatyzację czy czujniki cofania.





Cyfrowe zegary oferują różne wyraźne widoki, ekran centralny łączy przyjazny układ z przyjemną grafiką.





Oryginalne detale, jak żółte lusterka w topowej wersji Cross czy napisy na tylnych szybkach, nadają Pandinie unikalny charakter.

Nabywcy mają do wyboru 6 kolorów lakieru, które mogą połączyć z czarnym dachem.







Sprawdziliśmy, czy można jeszcze poro

Czy CB-radio wciąż się przydaje?



Widok anteny CB na dachu auta osobowego to dziś egzotyka. Ale czy da się jeszcze przez radio porozmawiać?

Jeszcze kilkanaście lat temu antena CB była standardem na dachu samochodów kierowców pokonujących dłuższe trasy. Trudno było przejechać kilkanaście kilometrów bez usłyszenia na kanale 19 pytania o korki, kontrole drogowe czy warunki na drodze. W 2010 roku pojawił się Yanosik, który w szybkim czasie wyeliminował to urządzenie z większości aut osobowych. Kierowcy docenili, że to, o co trzeba było pytać innych, dostaje się w postaci powiadomienia na ekranie smartfona. Do dziś Yanosik jest połączeniem funkcji CB-radia, nawigacji i systemu ostrzegania o kontrolach drogowych, chociaż wciąż nie posiada jednej funkcjonalności – bezpośredniego kontaktu z innymi użytkownikami w czasie rzeczywistym.

Mimo wszystko CB-radio nie odeszło jeszcze całkowicie w zapomnienie. Używają go głównie kierowcy ciężarówek. Sprawdziliśmy, czy CB-radio jeszcze przydaje się w aucie osobowym. Raczej nikogo nie zaskoczymy informacją, że klimat lat 90. to już historia. Jeśli jesteśmy z dala od dużego miasta i w okolicy nie wydarzyło się nic, co sparaliżowało ruch, w eterze panuje cisza. Zbliżając się do niektórych miejscowości, można usłyszeć rozmowę kierowcy ciężarówki z operatorem np. koparko-ładowarki, wózka widłowego czy żurawia, ale niewiele więcej. Na innych kanałach słychać częściej kierowców z Litwy i Ukrainy niż Polaków. Wystarczy jednak większy korek, by radio natychmiast ożyło. Kierowcy dopytują, informują, nierzadko przeklinają. Bezcenne jest wtedy, kiedy utkniemy z powodu zatrzymania ruchu, np. w wyniku poważnego wypadku. Wówczas można wyłączyć auto i odpocząć, czekając na informację od innych kierowców o przywróceniu ruchu. To jednak rzadkie sytuacje. Częściej przyda się nam w komunikacji ze znajomymi, jadąc wspólnie w grupie kilku aut. Wciąż używa się CB-radia podczas wypraw terenowych, ale raczej nie liczcie na to, że w aucie z anteną radio jest stale włączone. W podróży wolimy słuchać muzyki czy podcastów niż szumu, pisku i przekleństw.

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

Alternatywy dla CB-radia

W praktyce nie ma faktycznie używanych alternatyw dla CB-radia, poza telefonem komórkowym, na którym da się stworzyć grupy rozmówców, czy krótkofalówką. Są to jednak urządzenia do komunikacji w zorganizowanej grupie, a nie z przypadkowymi osobami.



YANOSIK

W dużym stopniu wyeliminował kulturę CB-Radio, bo w znaczącym stopniu je zastąpił. Aplikacja informuje o tym, o co dawniej pytaliśmy przez radio, a dodatkowo nie zakłóca nam spokoju.



KRÓTKOFALÓWKI

Mają zastosowanie przy łączności na niedużych odległościach w zorganizowanej grupie. Sprawdzają się w turystyce, niedługich konwojach czy off-roadzie.

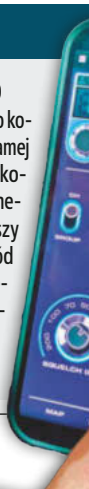


MEDIA SPOŁECZNOŚCIOWE

Kierowcy natworzyli setki grup tematycznych na mediach społecznościowych i komunikatorach. Jeśli potrzeba informacji lub pomocy w konkretnej sprawie, to takie grupy rzeczywiście działają, choć z niedużym opóźnieniem.

APLIKACJE JAK CB RADIO

Jest kilka aplikacji, które jako komunikatory działają na tej samej zasadzie co CB-radio, ale korzystają oczywiście z internetu. W Polsce żadna nie cieszy się zainteresowaniem wśród kierowców. Są to jednak niezłe komunikatory wewnętrzne dla umówionych wcześniej osób, np. w obrębie firmy.



zmawiać przez CB-radio



Gdzie CB-radio nadal ma sens

- Transport – kierowcy ciężarówek nadal używają radia CB, choć już nie słychać ich tak często jak dawniej. Komunikują się głównie między sobą, a także np. z operatorami maszyn do załadunku i rozładunku. W miejscach, gdzie pracuje kilka różnych pojazdów (np. kopalnie czy centra logistyczne), radio CB pozostaje podstawowym narzędziem komunikacji.
- Konwoje – CB-radio wciąż doskonale wpisuje się w potrzeby uczestników konwoju. Mogą trzymać stałą łączność pomiędzy pojazdami w czasie rzeczywistym.
- Off-road – podobnie jak w przypadku konwojów transportowych, również kierowcy pojazdów terenowych komunikują się w grupie (konwoju), kiedy np. jadą poza drogami utwardzonymi, wspólnie podróżując.
- Kraje ze słabym zasięgiem internetu – CB-radio jest niezastąpione z dala od cywilizacji – zasięgu internetu i telefonii komórkowej. Na wyjazdach, niekoniecznie off-roadowych, w krajach, gdzie są ogromne przestrzenie i nieduże zaludnienie, CB-radio czy krótkofalówka to nierzadko jedyny sposób komunikacji pomiędzy pojazdami.

ZALETY:

- ✚ kontakt z innymi kierowcami
- ✚ informacje otrzymywane w czasie rzeczywistym
- ✚ łatwość w nawiązywaniu rozmowy
- ✚ niezależność od internetu
- ✚ niezależność od sieci komórkowej
- ✚ brak abonamentu i innych opłat

WADY:

- ➖ nie zawsze dokładne informacje (szum informacyjny)
- ➖ potrzebne dodatkowe urządzenie
- ➖ potrzebna antena
- ➖ zajmuje miejsce w samochodzie
- ➖ hałas i zakłócanie spokoju podczas jazdy
- ➖ spore zakłócenia w miastach

Ile kosztuje zestaw CB i jak montować

Przyzwoity zestaw CB (radio z anteną) kupimy za ok. 300 zł (używany za 150 zł). Na produkty z wyższej półki trzeba przeznaczyć kwotę ok. 500-600 zł. Topowe radia kosztują nawet ponad 1000 zł, ale to urządzenia dla osób, które głębiej wchodzą w temat. Amatorowi wystarczy zestaw podstawowy. We współczesnych autach osobowych problemem może być brak miejsca na montaż, a nawet odłożenie radia i tzw. gruszki.



Radio bez problemu kupicie w internecie. Nie trzeba profesjonalnego sklepu.



Z braku miejsca można wcisnąć radio między fotel a konsolę środkową.



Antenę magnetyczną montuje się z reguły na dachu, ale musi on być stalowy.



CB-radio kontra Yanosik

Na czym polega przewaga Yanosika, skoro wyparł CB-radio z aut osobowych? Przede wszystkim aplikacja nie wymaga montażu oddzielnego urządzenia, a wszystkie przekazywane informacje mamy na ekranie smartfona lub samochodu. Nie hałasuje, działa stale w tle, nie potrzebuje dodatkowej anteny. Dostajemy wyłącznie czyste komunikaty ostrzegawcze, choć – w przeciwieństwie do radia – nie możemy dopytywać o szczegóły czy ich aktualność.



Yanosika używają kierowcy aut osobowych i ciężarowych. Dla jednych jest alternatywą, dla innych – dodatkową funkcją.



Dlaczego CB-radio straciło popularność

Czas CB-radia mija tak samo, jak minął czas kaset magnetofonowych czy mija czas płyt CD. Wszystko za sprawą rozwoju technologii.

SMARTFONY

Obecnie podręcznym urządzeniem niemal każdego człowieka, również kierowcy, jest smartfon, w którym mamy wszystko, czego nam trzeba, również w podróży. Tematy, które dawniej załatwiało CB-radio, obecnie „ogarnia" nam z powodzeniem smartfon.

ZMIANA NAWYKÓW KIEROWCÓW

Obcy sobie ludzie nie chcą ze sobą rozmawiać, widać to również w komunikacji miejskiej czy w poczekalniach. Większość jest wpatrzona w smartfony i nie inaczej jest za kierownicą. W czasie jazdy słuchamy głównie muzyki (bez konieczności posiadania kilkudziesięciu kaset czy płyt CD) oraz podcastów, które zastępują nam rozmowy na żywo.

APLIKACJA YANOSIK

Dawniej używano CB-radia w celu uniknięcia zatrzymania przez policję w razie przekroczenia dopuszczalnej prędkości. Szybkie rozpowszechnienie się aplikacji Yanosik prawie całkowicie pozbawiło sensu używania radia do zapytań o kontrole drogowe, ponieważ aplikacja dokładnie wskazuje, w którym miejscu patrol mierzy prędkość, gdzie „kręci się" nieoznakowany radiowóz czy stoi fotoradar.

NAWIGACJE

Do znalezienia drogi i celu wystarczy znajomość obsługi popularnych nawigacji w telefonie, który ma każdy kierowca. Dawniej nawigacje nie były tak dokładne, aktualne, a kosztowały dużo. Wtedy sprawdzało się CB-radio. Obecnie kierowcy ciężarówek czasami dopytują, jak dojechać do jakiejś firmy, bo nawigacje nie uwzględniają ograniczeń dla tak dużych pojazdów.

HAŁAS I PRZEKLEŃSTWA

Podróżując z rodziną, nie chce się wysłuchiwać przekleństw, które słychać nierzadko od kierowców ciężarówek. Radio co jakiś czas hałasuje (piszczy i szumi), dźwięk pojawia się nagle, zakłóca spokój.

Dlaczego silnik bie

Z silnika powinny ubywać jedynie śladowe ilości oleju, a co do zasady w ogóle nie powinno się tak dziać. Niestety z tym się wciąż nie uporano.



Ubytki oleju są naturalnym zjawiskiem występującym w każdym silniku spalinowym. Niewielkie ilości oleju przedostają się do komory spalania, trafiają do układu odpowietrzania skrzyni korbowej lub odparowują podczas pracy w wysokiej temperaturze. Problem w tym, że współczesne silniki coraz częściej zużywają olej szybciej niż starsze konstrukcje. Producenci dopuszczają zużycie na poziomie od 0,5 do nawet 1 litra na 1000 km. Jeszcze w latach 90. takie ubytki kwalifikowały silnik przynajmniej do kontroli, a często do naprawy. Dziś, w czasach walki o jak najniższą emisję, paradoksalnie uznaje się to za normę.

W pogoni za niższym zużyciem paliwa i emisją spalin producenci stosują lżejsze elementy oraz rozwiązania zmniejszające opory wewnętrzne. Dotyczy to między innymi pierścieni tłokowych, które są cieńsze i wywierają mniejszy nacisk na gładź cylindra. Dodatkowo nowoczesne silniki pracują w wyższych temperaturach, by układy emisyjne były jak najbardziej wydajne, i to jak najwcześniej po uruchomieniu silnika. Tyle teorii. Rozwiązania te dobrze wyglądają w testach homologacyjnych, jednak wraz z przebiegiem często ujawniają swoje ▸

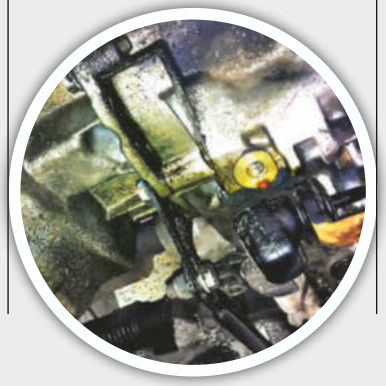
Jak znika olej silnikowy

Olej silnikowy jest istotnym elementem konstrukcyjnym silnika, zapewniającym jego smarowanie, chłodzenie części ruchomych, szczelność dynamiczną na styku pierścieni tłokowych i tulei cylindra, a także odpowiadającym za pracę niektórych mechanizmów, jak np. napinacz łańcucha rozrządu. Niestety olej często za sprawą mieszania się z paliwem powoduje szybsze zużycie się uszczelnień, przez które zaczyna wyciekać. Nadmiar paliwa w oleju pogarsza smarowanie, a więc przyspiesza zużycie np. pierścieni tłokowych i podnosi temperaturę pracy wszędzie tam, gdzie występuje tarcie. Paliwo w oleju podnosi ciśnienie w odmie, co prowadzi do dużych wyrzutów zanieczyszczeń przez ten układ wprost do dolotu, ale nierzadko również do atmosfery.

WYCIEKI

› Wycieki oleju silnikowego potrafią się pojawić już przy przebiegu ok. 100 tys. km. Niektóre z nich mogą być niewidoczne podczas serwisu. Przy większych przebiegach olej może przeciekać pomiędzy układami smarowania i chłodzenia, np. w chłodnicy oleju.

› Zwykle wycieki pojawiają się przy uszczelniaczach ruchomych części (wału korbowego czy rozrządu) oraz przy uszczelkach miski olejowej i pokrywy rozrządu. Niebezpieczne są wycieki na pasek rozrządu. Niekoniecznie przy rozrządzie – niekiedy np. przy pompach napędzanych tym paskiem.





ODMA

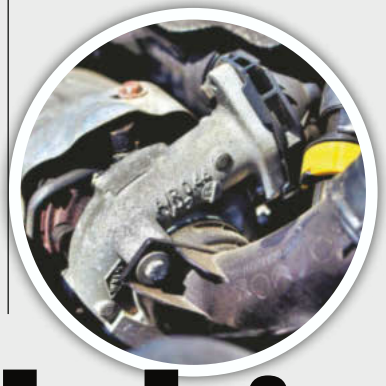
› Układ odmy odprowadza gazy, ale także opary oleju ze skrzyni korbowej. Wysokie ciśnienie w skrzyni korbowej skutkuje wyrzutami mgły olejowej do dolotu, ale często również na zewnątrz układu. Widać wtedy zapocenia.

› Zapocenia przy odmie to tylko powierzchowny objaw wycieków oleju. Ten może się w dużych ilościach gromadzić w kolektorze dolotowym, albo trafiać do komór spalania. Skutkuje to pogorszeniem składu mieszanki i spalaniem detonacyjnym, co z czasem może doprowadzić do poważnej awarii. Przy zablokowanej odmie (np. zanieczyszczeniem) olej może „uciekać" przez bagnet.

TURBOSPRĘŻARKA

› Turbosprężarka sama w sobie ma kilka uszczelnień, które po zużyciu będą przepuszczały nieduże ilości oleju. Póki jest smarowana, głównym problemem będzie odprowadzanie oleju do układu dolotowego.

› Nadmiar oleju w dolocie silnika Diesla może doprowadzić do jego „rozbiegania". Jest to zjawisko, kiedy olej silnikowy jest spalany w takich ilościach, że staje się paliwem, które mocno wzbogaca mieszankę. Kierowca traci kontrolę nad pracą silnika, który sam wchodzi na obroty, co może zakończyć się jego zniszczeniem.





PIERŚCIENIE TŁOKOWE

› Pierścienie tłokowe mają za zadanie uszczelniać komorę spalania zarówno od góry, jak i od dołu. Kiedy się zużyją, paliwo dostaje się do oleju, a olej do komór spalania. Silnik pracuje nieprawidłowo, choć pierwsze objawy można przeoczyć (np. dymienie).

› Istotną rolę w utrzymaniu szczelności pomiędzy pierścieniami a gładzią cylindrów pełni olej. Jeśli lepkość dobrano prawidłowo, to zapewnia tzw. szczelność dynamiczną. Zatem już sam zły dobór oleju może prowadzić do negatywnych konsekwencji, jak jego ubytki lub mieszanie się z paliwem. Nadmiar paliwa w oleju powoduje wzrost ciśnienia w skrzyni korbowej.

USZCZELNIACZE ZAWOROWE

› Uszczelniacze zaworów to element gumowe montowane na prowadnicy zaworu. Ich zadaniem jest ograniczenie przedostawania się oleju z głowicy silnika do komory spalania wzdłuż trzonka zaworu.

› Zużycie uszczelniaczy prowadzi do wycieków wprost do komory spalania, co objawia się często mocnym dymieniem na niebiesko. Może to prowadzić także do szybkiego i silnego zabrudzenia silnika od wewnątrz (nagar) oraz znacząco pogarszać proces spalania mieszanki.





„NIEWIDZIALNE" UBYTKI

› Paliwo mieszające się z olejem silnikowym może tworzyć iluzję braku ubytków oleju. Zwłaszcza w silnikach Diesla zdarza się, że pomimo obecności filtra DPF poziom oleju nie wzrasta, ale w praktyce rośnie proporcja oleju napędowego do silnikowego.

› Również silniki benzynowe, zwłaszcza z wtryskiem bezpośrednim, mają ogromny problem z paliwem w oleju. W niektórych poziom podnosi się bardziej niż w dieslach. Stwierdzenie, że silnik „nie bierze" oleju bez badania jego składu jest trochę na wyrost i może być tylko iluzją braku problemów.

rze olej?

Na bagnecie sprawdzamy poziom płynów w misce olejowej, a samego oleju może być mniej

Czy ubytki oleju to problem

W zależności od drogi, którą ubywa oleju, może to być mniejszy lub większy problem. Najgorzej, kiedy silnik olej przepala. Wpływa to na jego całą kondycję, a także na układ wydechowy i emisję. W przypadku badania technicznego z analizą spalin można dostać wynik negatywny. Za wycieki też można nie przejść przeglądu, ale nie wszystkie są widoczne. Uszczelnienie silnika zwykle jest tańsze od usunięcia problemu spalania oleju.

Filtr DPF a olej



W samochodach z silnikiem Diesla i filtrem DPF częściej dochodzi do znikania oleju, bo rozrzedzony paliwem ma tendencję do przeciekania przez uszczelnienia, ale i częściej trafia do odmy. Finalnie dostaje się do cylindrów – w procesie spalania powstają duże ilości sadzy, które zatykają DPF.

Jaki olej dolewać



Ubytki najlepiej uzupełniać tym samym olejem. Jeśli nie mamy go pod ręką, np. na trasie, dobrze jest znać jego specyfikację. Na stacjach paliw jest spory wybór, ale nie wszystko. W razie trudności wystarczy, że doleje się olej o tej samej lepkości i zgodności z normą ACEA i API. Jeśli oleju ubywa, to dolewamy do maksimum na bagnecie.

Dlaczego nowoczesne silniki częściej biorą olej?

Wydawać by się mogło, że ubywanie oleju to usterka typowa dla starych samochodów. Tymczasem w nowoczesnych autach dość szybko dochodzi do takiej sytuacji. Może to zaskoczyć użytkowników, który kupując w salonie samochód, nie spodziewają się, że producenci przewidują zużycie oleju na poziomie ok. 0,5-0,8 l/1000 km.

NISKA JAKOŚĆ CZĘŚCI

W pogoni za niższymi kosztami producenci ograniczają zapasy wytrzymałości wielu części. Silniki okazują się bardziej wrażliwe na eksploatację niż starsze konstrukcje, a problemy związane z poborem oleju czy uszczelniaczami potrafią pojawić się znacznie wcześniej, niż oczekiwaliby kierowcy.

NISKOEMISYJNOŚĆ

Wymóg niskoemisyjności nakłada na producentów konieczność ograniczania oporów wewnętrznych, m.in. poprzez cieńsze pierścienie tłokowe. Rozwiązania te w praktyce nierzadko sprzyjają większemu zużyciu oleju. Dodatkowo wysokie temperatury pracy zwiększają jego parowanie.



Elektroniczna kontrola poziomu oleju często jest niedokładna. Kierowcy nie mają świadomości, jeżdżąc z niskim stanem.

SYSTEMY ODMY

Współczesne układy odpowietrzania skrzyni korbowej kierują opary oleju z powrotem do układu dolotowego, gdzie są spalane. Niestety separacja gazów od zanieczyszczeń (oleju, paliwa, wody) często jest nieskuteczna. Elementy odmy ulegają zabrudzeniu, co pogarsza skuteczność pracy układu i może prowadzić do zwiększonego zużycia oleju lub wycieków.



Jazda na krótkich dystansach sprzyja zużyciu oleju, zwłaszcza w silnikach z wtryskiem bezpośrednim.

DOBÓR OLEJÓW

Oleje o skrajnie niskiej lepkości pomagają spełniać normy emisji spalin, jednak praktyka warsztatowa pokazuje, że odbywa się to kosztem trwałości silnika, co może skutkować ubywaniem oleju. Efektem ubocznym może być gorsza szczelność układu tłok-pierścienie-cylinder, co sprzyja przedostawaniu się paliwa do oleju i zwiększonemu zużyciu oleju. Często producenci po latach zmieniają specyfikację rekomendowanego oleju, co też pokazuje, że sami nie zawsze trafiają dobrze z doborem.

ŚWIADOMOŚĆ KIEROWCÓW

Kierowcy mniej interesują się motoryzacją i często nie mają świadomości, że trzeba kontrolować poziom oleju. Nierzadko auta trafiają na przegląd ze świecącą się kontrolką niskiego ciśnienia. Taki silnik może już zużywać olej regularnie.

Czym skutkuje jazda z niskim poziomem oleju



Zatarcie tulei cylindrowych to właściwie koniec silnika. Nie zawsze jest wynikiem jazdy z niskim poziomem oleju.

Niski poziom oleju jest kojarzony z możliwością zatarcia silnika, ale warto pamiętać także o innych konsekwencjach. Przykładem mogą być silniki z łańcuchem rozrządu. Jego pogorszone smarowanie nie będzie się objawiać natychmiast. Z czasem będzie się ścierał, zużywając również koła zębate. Ciśnienie oleju odpowiada również za pracę napinacza. Niski poziom oleju to również wyższa temperatura pracy części ruchomych.

ZATARCIE SILNIKA

Zatarcie jednostki napędowej to często efekt długoterminowego problemu ze smarowaniem, niekoniecznie z niskim poziomem oleju. Jednak jazda z niskim stanem przez długi czas może skutkować podwyższoną temperaturą pracy elementów ruchomych, ich osłabieniem i zatarciem lub pęknięciem.

ZUŻYCIE NAPĘDU ROZRZĄDU

Rozrząd oparty na łańcuchu wymaga dość wysokiego ciśnienia oleju, ale także odpowiedniego jego poziomu. Niewystarczające smarowanie łańcucha pociąga za sobą daleko idące konsekwencje, czego przykładem jest cały „pakiet" usterek silnika 1.6 THP. Rozciągnięty łańcuch skutkuje w nim m.in. przestawieniem faz rozrządu.



Pęknięcie wału korbowego może być związane z niskim poziomem oleju.

ZUŻYCIE TURBOSPRĘŻARKI

Turbosprężarka jest smarowana oraz chłodzona przez olej silnikowy. Zbyt niski poziom oleju zwiększa ryzyko chwilowych przerw w smarowaniu, szczególnie podczas dynamicznej jazdy. Nawet krótkotrwały niedobór oleju może prowadzić do przyspieszonego zużycia łożysk turbosprężarki.

PRZEGRZEWANIE SILNIKA

Olej odpowiada za odbieranie ciepła z najbardziej obciążonych elementów silnika. Gdy jego poziom jest zbyt niski, ilość oleju krążącego w układzie maleje, a temperatura pracy zaczyna rosnąć. Szczególnie narażone są tłoki, turbosprężarka, wał korbowy oraz elementy rozrządu. Długotrwała jazda z niedoborem oleju przyspiesza starzenie się samego oleju, pogarsza jego właściwości smarne i zwiększa ryzyko przegrzania podzespołów. Efektem może być destrukcja silnika.

Chemia dodatkowa

USZCZELNIACZE

Chemiczne środki uszczelniające są jedynie doraźnym rozwiązaniem problemu ubytków oleju. Nie należy ich traktować jak naprawy. Działają różnie, w zależności od silnika, więc lepiej nie nastawiać się na dobry efekt.



Chemiczny uszczelniacz to rozwiązanie ostateczne przed remontem.

PŁUKANKI

Płukanki mają zwolenników, ale i przeciwników, a mechanicy opierają się na własnych doświadczeniach. Płukanka może wyczyścić silnik z osadów, pogarszając jego szczelność, efektem będą ubytki oleju.



Płukanki mogą pomóc, ale i narobić problemów. Lepiej być ostrożnym.

W dieslu z filtrem DPF brak ubytków oleju nie zawsze jest dobrym znakiem – może przybywać oleju napędowego

słabe strony. Jeśli nie ubywa oleju, to nieraz go przybywa – i to w znacznych ilościach. Olej zmieszany z paliwem niesie ze sobą poważne konsekwencje. Wpływa nie tylko na samą pracę silnika, ale też na uszczelniania, a jak pokazuje przykład silnika 1.2 PureTech – również na elementy konstrukcyjne, jak pasek rozrządu. Aż cisną się na usta pytania: czy producent na pewno wiedział, jaki olej stosować, skoro po latach przyznał, że to w wyniku mieszania paliwa z olejem pasek się rozpuszcza? I dodatkowo z czasem zmieniał specyfikację oleju? Natomiast faktem jest, że to jeden z najbardziej „olejożernych" silników ostatniej dekady.

Nie bez znaczenia pozostaje również sposób eksploatacji pojazdów i podejście użytkowników do serwisowania. Długie interwały wymiany oleju oraz brak kontroli ze strony kierowców to połączenie, które sprzyja problemom z brakiem oleju. I nie chodzi nawet o same ubytki, lecz o to, że często auta trafiają na serwis ze stanem poniżej minimum, a nie są wcale rzadkimi przypadki, kiedy klienci przyjeżdżają do warsztatów ze świecącą się kontrolką oleju czy komunikatem o konieczności kontroli jego poziomu. Dodatkowo nasz styl życia i korzystanie z auta jak z roweru sprzyja zużyciu oleju. Jeździmy na bardzo krótkich dystansach, uruchamiając silnik kilka razy dziennie, co sprzyja zużyciu elementów silnika i oleju. Dlatego regularna kontrola jego poziomu jest jedną z najważniejszych czynności. To nic nie kosztuje, a pozwala wiele zaoszczędzić.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Silniki, których należy pilnować

Na rynku nie brakuje silników, w których regularna ubywanie oleju to niemal standard. Jeśli mają służyć długo i bezproblemowo, należy kontrolować jego poziom chociaż co 1000 km. Niektóre z nich podczas długotrwałej podróży autostradą potrafią spalać większe ilości oleju, więc trzeba go sprawdzać co kilkaset kilometrów, np. przy tankowaniu. Poniżej kilka przykładów silników, które są znane z pobierania oleju.

- 1.8/2.0 TSI (EA888) GRUPA VW
- 1.4 TSI (EA111) GRUPA VW
- 1.6 MPI (EA113) GRUPA VW
- 2.0 20V MPI (EA113) GRUPA VW
- 1.6/2.0 TDI CR (EA189) GRUPA VW
- 1.6 THP (EP6/N13-N16) PSA/BMW
- 1.2 PURETECH (EB2) PSA/STELLANTIS
- 1.6/2.0 (N43) BMW
- 1.8 (N46) BMW
- 2.5/3.0 (N52) BMW
- 4.4 V8 TWIN TURBO (N63) BMW
- 1.4 16V (FIRE) FIAT
- 1.0 ECOBOOST (SFJA-SFJD) FORD
- 1.8 VVT-I (1ZZ-FE) TOYOTA
- 2.4 VVT-I (2AZ-FE) TOYOTA
- 2.2 D-4D (2AD-FTV) TOYOTA
- 2.0/2.5 BOXER (FB20/FB25) SUBARU

PODSUMOWANIE

Nieduże ubytki oleju nie są niczym niezwykłym, jednak ich skala we współczesnych silnikach może być dla wielu kierowców zaskakująca. Jak pokazuje praktyka, regularna kontrola poziomu oleju to nie oznaka staroświeckiego podejścia do eksploatacji, lecz wciąż aktualne obowiązki kierowcy. Zaniedbanie w tym temacie może słono kosztować, zwłaszcza kiedy samochód jest już po gwarancji.

» W nowym aucie też trzeba sprawdzać olej

» Nadmiar oleju również może szkodzić


AUTOLAND
car care
LETNI PŁYN DO SPRYSKIWACZY
Weź na drogę!

Prawo jazdy od 17 lat



Od marca bieżącego roku o prawo jazdy kategorii B mogą ubiegać się 17-latkowie. Na przykładzie takiej osoby pokazujemy, jakie warunki trzeba spełnić i co czeka młodego kierowcę.

Możliwość ubiegania się o prawo jazdy kategorii B przez osoby w wieku 17 lat to nie nowość. W Polsce siedemnastolatkowie mogli jeździć samochodami już w latach 80. i 90. ubiegłego wieku. W 2002 r. minimalny wiek dla kandydatów na prawo jazdy podniesiono do 18 lat. Po długim czasie w marcu br. ponownie wprowadzono możliwość ubiegania się o prawo jazdy kategorii B dla siedemnastolatków. Jednak wzorem wielu europejskich państw młodym kierowcom wprowadzono dodatkowe obostrzenia.

Najważniejsze z nich to obowiązek jazdy z doświadczonym pasażerem. Świeżo upieczony kierowca przez pierwsze pół roku lub do 18. urodzin nie może jeździć sam. Na przednim siedzeniu obok niego ma siedzieć co najmniej 25-letnia osoba spełniająca dodatkowe kryteria.

Ponadto od września br. wszyscy świeżo upieczeni kierowcy (bez względu na wiek) zostaną objęci okresem próbnym, w którym będą musieli jeździć ostrożnie. Siedemnastolatków ten okres będzie obowiązywał do 20. roku życia, a nowych kierowców pełnoletnich – przez 2 lata. Warto zatem zrobić prawo jazdy do września i uniknąć dodatkowych ograniczeń okresu próbnego.

Instruktorzy jazdy pochwalają pomysł dopuszczania do ruchu 17-latków, którzy pierwsze kroki będą stawiać pod nadzorem doświadczonych pasażerów.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

Najważniejsze informacje

Od 3 marca 2026 roku prawo jazdy kategorii B można uzyskać już w wieku 17 lat. Zarówno formalności, jak i szkolenie oraz kurs nie różnią się od obowiązujących w przypadku dorosłych. Uzyskany przez siedemnastolatka dokument jest pełnoprawnym prawem jazdy, jednak świeżo upieczonego uczestnika ruchu obowiązują pewne ograniczenia. Zwłaszcza przez pierwsze 6 miesięcy i do 18. urodzin jazda autem wygląda nieco inaczej. Także w późniejszym okresie młody kierowca ma zaostrzone wymogi.



Prawo jazdy to marzenie wielu młodych ludzi. Obecnie mogą się o nie ubiegać już w wieku 17 lat.

Formalności

Przed rozpoczęciem szkolenia trzeba w wydziale komunikacji wyrobić PKK (profil kandydata na kierowcę). Wcześniej należy wykonać badania u uprawnionego lekarza oraz uzyskać pisemną zgodę jednego z rodziców lub opiekunów prawnych. Do urzędu trzeba też zabrać zdjęcie formatu 3,5x4,5 cm. Uzyskane w wydziale komunikacji zaświadczenie uprawnia do zapisania się na kurs w ośrodku szkolenia kierowców.

Szkolenie

Osoba ubiegająca się o prawo jazdy może rozpocząć szkolenie w wieku 16 lat i 9 miesięcy. Kurs w ośrodku szkolenia kierowców to 30 godzin zajęć teoretycznych i 30 godzin jazdy z instruktorem. Szkolenie obejmuje:

- Zajęcia teoretyczne
- Obsługa samochodu
- Jazda po placu i w ruchu miejskim

Egzamin w WORD

Po zakończonym szkoleniu i zaliczeniu egzaminu wewnętrznego w OSK kandydat na kierowcę musi zdać państwowe egzaminy w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. W pierwszej kolejności trzeba zaliczyć test teoretyczny, po czym w obecności egzaminatora wykazać się umiejętnością podstawowej obsługi samochodu oraz jazdy po placu manewrowym, a także w ruchu drogowym.

Ograniczenia

Siedemnastoletni kierowca podlega specjalnym zasadom. Oto najważniejsze z nich:

- Obowiązek jazdy z doświadczonym pasażerem
- Możliwość jazdy tylko w Polsce
- Brak możliwości jazdy zawodowej
- Okres próbny (od września 2026 r.)
- Brak możliwości przewożenia nieletnich bez doświadczonego pasażera

Prawo jazdy od 17 lat – krok po kroku

Aby pokazać, jak w praktyce wygląda proces uzyskiwania prawa jazdy kategorii B przez siedemnastolatka towarzyszyliśmy w tej drodze jednemu z naszych czytelników. Jak wiele młodych osób, Stanisław odliczał dni, kiedy będzie mógł rozpocząć szkolenie. Po uzyskaniu wymaganego wieku zgromadził potrzebne dokumenty i załatwił formalności w wydziale komunikacji. Następnie zapisał się na kurs i po odbyciu szkolenia przystąpił do egzaminu państwowego w WORD, który zaliczył z wynikiem pozytywnym za pierwszym razem.



Badania i uzyskanie PKK

Aby móc zapisać się na kurs prawa jazdy, należy w wydziale komunikacji wyrobić profil kandydata na kierowcę. W urzędzie trzeba mieć komplet dokumentów:

- Wypełniony wniosek o wydanie prawa jazdy
- Zaświadczenie od uprawnionego lekarza
- Pisemną zgodę jednego z rodziców lub opiekunów
- Kolorowe zdjęcie o wymiarach 35x45 mm
- Dowód osobisty

Kurs w OSK

Część wykładowa obejmuje:
- 26 godzin zajęć teoretycznych
- 4 godziny kursu pierwszej pomocy

Na placu trzeba opanować:
- Obsługę pojazdu
- Jazdę pasem ruchu (po łuku)
- Ruszanie na wzniesieniu

Zajęcia praktyczne z instruktorem to:
- Jazda w ruchu drogowym

Część praktyczna trwa 30 godzin.



Część teoretyczna kursu na kategorię B trwa 30 godzin lekcyjnych (po 45 minut). Zajęcia obejmują także pierwszą pomoc.

Na placu manewrowym nie ma obecnie zbyt wielu manewrów – trzeba opanować łuk i górkę.





Przed egzaminem kursant musi opanować poprawną jazdę w ruchu drogowym, w tym parkowanie na mieście.

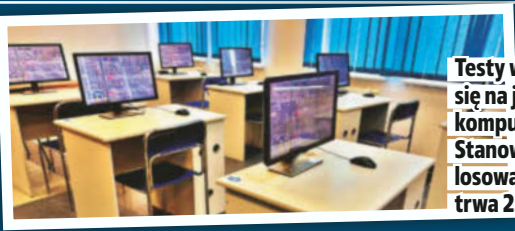


Przed przystąpieniem do egzaminu w WORD trzeba zdać wewnętrzny egzamin w ośrodku. Jest on taki sam jak państwowy.

Egzamin wewnętrzny

Zaliczenie wewnętrznego egzaminu teoretycznego i praktycznego to nie wymysł ośrodków szkolenia kierowców. To obowiązkowy element przewidziany w procesie szkolenia. Ośrodek wprowadza w system wynik wewnętrznego sprawdzenia umiejętności i dopiero wtedy można zapisać się na egzamin państwowy w WORD.

- Teoretyczny egzamin zdaje się w ośrodku szkolenia kierowców
- Testy w szkole jazdy bazują na tych samych pytaniach co egzamin państwowy



Testy w WORD zdaje się na jednakowych komputerach. Stanowisko jest losowane, a egzamin trwa 25 minut.

Teoria w WORD

Egzamin teoretyczny w WORD ma postać komputerowego testu jednokrotnego wyboru. Składa się z 20 pytań podstawowych i 12 specjalistycznych, które trzeba rozwiązać w 25 minut. Egzamin zalicza 68 punktów na 74 punkty możliwe do zdobycia.

- Egzamin teoretyczny w WORD kosztuje 59 zł
- Niezdane testy można często poprawiać nawet tego samego dnia

Egzamin na placu

Po weryfikacji tożsamości egzaminator prosi o sprawdzenie jednego z płynów lub klaksonu oraz jednego ze świateł. Zdający musi przygotować się do jazdy (ustawić fotel, zagłówek i lusterka oraz zapiąć pasy). Następnie trzeba płynnie przejechać po łuku i ruszyć pod górkę.

- Sprawdzenie stanu technicznego auta i przygotowanie do jazdy
- Jazda pasem ruchu z zatrzymaniem w wyznaczonym miejscu i ruszenie pod górkę



Na placu należy wykazać się umiejętnością obsługi auta. Dodatkowo sprawdzane są jazda po łuku i ruszanie na wzniesieniu.



Na mieście sprawdzana jest umiejętność jazdy w ruchu drogowym. Dodatkowo trzeba zaparkować auto w wyznaczonym miejscu.

Jazda w ruchu drogowym

Egzamin w ruchu drogowym trwa co najmniej 40 minut. W tym czasie zdający musi się wykazać umiejętnością płynnej i ekonomicznej jazdy oraz odpowiednim reagowaniem w różnych sytuacjach. Ocenie podlega m.in. zachowanie na skrzyżowaniach, przejazdach czy w stosunku do pieszych. Egzaminator sprawdza też, czy zdający stosuje się do znaków pionowych i poziomych oraz ograniczeń prędkości. W przeszłości umiejętnością parkowania auta zdający wykazywał się na placu manewrowym, wykonując tzw. kopertę (parkowanie równoległe) lub wjeżdżając w miejsca ustawione prostopadle. Obecnie tego typu manewry wykonywane są w trakcie egzaminu na mieście – pomiędzy zaparkowanymi pojazdami.

Prawo jazdy od 17 lat – krok po kroku



Już kilka minut po zdanym egzaminie WORD wprowadza informację w system. Wtedy zdający uzyskuje uprawnienia.

Uzyskanie uprawnień

W przeszłości osoby ubiegające się o prawo jazdy po zdaniu egzaminu w WORD musiały czekać na wydanie prawa jazdy w formie fizycznego dokumentu. W praktyce wymarzone prawo jazdy odbierało się po około 2 tygodniach. Obecnie pracownicy WORD zaraz po zaliczonym egzaminie wprowadzają stosowaną informację do systemu CEPiK, a zdający uzyskuje uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Uwaga! Powyższa procedura nie działa w przypadku wyższych kategorii, m.in. C, C+E oraz D. Zdający takie prawo jazdy muszą czekać na wydanie fizycznego dokumentu.



Już kilka minut po zaliczonym egzaminie można prowadzić auto. Tymczasowe prawo jazdy jest dostępne w aplikacji mObywatel.

Możliwość prowadzenia auta

Po zaliczeniu egzaminu należy upewnić się, że w aplikacji mObywatel aktywne jest tymczasowe prawo jazdy. Jeśli tak, młody kierowca może legalnie siadać za kierownicą. Uwaga! Tymczasowe prawo jazdy jest ważne przez 30 dni od egzaminu. W tym czasie trzeba odebrać plastikowe.



Opłata za wydanie prawa jazdy

Należy pamiętać, że za prawo jazdy nie można zapłacić przy odbiorze dokumentu. Taką opłatę należy wnieść wcześniej. Niestety nie wszystkie urzędy dają możliwość zapłacenia za wyrobienie prawa jazdy podczas składania wniosku, co jest bardzo wygodne. Są takie placówki, w których za dokument można zapłacić dopiero po zdanym egzaminie. Taka ułomność systemu wprowadza sporo zamieszania i wiele osób po 2 tygodniach od zdanego egzaminu dowiaduje się, że nie może odebrać prawa jazdy, bo urząd go nie zamówił.



Uwaga! Nie wszystkie wydziały komunikacji przyjmują opłatę za prawo jazdy przy składaniu wniosku. Trzeba o niej pamiętać po zdaniu egzaminu.



Plastikowe prawo jazdy trzeba odebrać w wydziale komunikacji. W przeciwnym razie kierowca nie może jeździć po wygaśnięciu tymczasowego.

Odbiór dokumentu

Osoby, które uiściły opłatę za wydanie prawa jazdy podczas składania wniosku lub po zaliczeniu egzaminu, po około 2 tygodniach mogą odebrać plastikowy dokument w wydziale komunikacji. Postępy w produkcji i dostarczeniu prawa jazdy do urzędu można śledzić na stronie www.info-car.pl. Niestety młodzi kierowcy, którzy liczyli na możliwość zapłacenia przy odbiorze dokumentu, będą rozczarowani. Może wtedy dojść do sytuacji, w której spóźniona opłata wydłuży proces produkcji dokumentu na tyle, że wygaśnie tymczasowy w aplikacji mObywatel. Wtedy do odbioru plastikowego prawa jazdy nie można jeździć samochodem.

Praktyka po uzyskaniu uprawnień

Prowadzenie samochodu przez siedemnastolatków obwarowane jest dodatkowymi ograniczeniami. Taka osoba przez pierwsze pół roku lub do ukończenia 18 lat nie może sama jeździć autem. Ponadto musi stosować się do dodatkowych ograniczeń.

Nawet po upływie 6 miesięcy od egzaminu i wygaśnięciu konieczności jazdy z pasażerem młody kierowca będzie miał dodatkowe ograniczenia. Od września bieżącego roku wchodzi ponadto okres próbny dla nowych kierowców.

Pasażer

Siedemnastoletni kierowca nie może jeździć samochodem w pojedynkę. Przez pół roku od zdania egzaminu lub do ukończenia 18. roku życia takiemu kierującemu zgodnie z przepisami musi towarzyszyć doświadczony pasażer, który będzie siedział z przodu, na prawym fotelu. Opiekun (nie musi to być rodzic) ma spełniać następujące wymogi:

- Ukończenie 25. roku życia
- Posiadanie prawa jazdy nieprzerwanie od co najmniej 5 lat
- Brak zakazu prowadzenia pojazdów przez okres ostatnich 5 lat
- Bezwzględna trzeźwość – pasażer siedemnastoletniego kierowcy musi posiadać 0,0‰ alkoholu we krwi (też może być kontrolowany pod tym względem przez policję)



Pasażerem młodego kierowcy nie musi być rodzic. Osoba ta jednak musi spełniać określone warunki.

Dodatkowe ograniczenia

Po 6 miesiącach od egzaminu wygasa obowiązek jazdy z doświadczonym pasażerem. Jednak do ukończenia 18 lat młody kierowca w dalszym ciągu podlega dodatkowym ograniczeniom. Oto one:

- Jazda tylko po terytorium Polski
- Brak możliwości podjęcia pracy kierowcy, np. jako kurier czy taksówkarz
- Zakaz przewożenia osób niepełnoletnich bez obecności doświadczonego pasażera



Siedemnastolatek może jeździć tylko po terytorium Polski. Nie może też pracować jako kierowca.

Jak wybrać szkołę jazdy

Młoda osoba chcąca zrobić prawo jazdy już 3 miesiące przed 17. urodzinami może rozpocząć kurs w ośrodku szkolenia kierowców. Warto sprawdzić ofertę i długość trwania nauki w okolicznych szkołach lub rozważyć szybki kurs wyjazdowy.

Kurs stacjonarny

Wybierając ośrodek szkolenia kierowców, warto kierować się nie tylko ceną. Dobrze zapytać o obłożenie i długość trwania kursu. Doświadczeni instruktorzy zwracają uwagę, aby nie przeciągać zbytnio nauki, tylko starać się odbyć ją jak najsprawniej. Kilkudniowe przerwy w jeżdżeniu autem na tym etapie są niewskazane. Za kurs na kategorię B trzeba zapłacić od 3500-4000 zł w mniejszych miastach do 5500 zł w dużych aglomeracjach.



Decydując się na kurs stacjonarny, warto wybrać ośrodek, w którym nauka nie będzie się przeciągała.

Wczasy z prawem jazdy

Coraz większą popularnością wśród osób ubiegających się o prawo jazdy cieszą się intensywne kursy wyjazdowe. Nasz czytelnik Stanisław wybrał ofertę jednej ze szkół jazdy w Łomży. Kurs w formie wczasów obejmował zakwaterowanie oraz wyżywienie i trwał dwa tygodnie. Intensywna nauka 14. dnia zakończona była egzaminem. Przez dwa tygodnie kursant był skoncentrowany tylko na przygotowaniu do egzaminu teoretycznego i nauce jazdy. Po takim szkoleniu Stanisław pewnie czuł się na egzaminie i zdał go bez zastrzeżeń za pierwszym podejściem. W porównaniu do ofert warszawskich szkół wyjazdowy kurs w Łomży był droższy o koszty związane z zakwaterowaniem w hotelu i wyżywieniem (około 2000 zł). Dodatkową zaletą takiego rozwiązania była opieka koordynatora zapisującego na egzaminy teoretyczny i praktyczny, których koszt był wliczony w cenę kursu. Ze sprawnych kursów wyjazdowych często korzystają kierowcy ubiegający się o zawodowe kategorie – C, C+E oraz D.



Codzienny kontakt z autem podczas intensywnego kursu pozwala dobrze przygotować się do egzaminu.



Czas pomiędzy wykładami a jazdą samochodem poświęcany jest na samodzielną naukę przepisów.

To warto wiedzieć

Wokół zdobywania uprawnień przez 17-latków rodzi się wiele pytań. Odpowiadamy na najczęstsze z nich.

Czy 17-letni kierowca może jechać samochodem dostawczym?
Kategoria B prawa jazdy uprawnia do prowadzenia pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony (w tym auta dostawcze i busy do 9 miejsc). Jednak 17-latek nie może jeździć zawodowo.



Czy może jechać z przyczepą?
Taki kierowca może jechać autem o DMC do 3,5 tony z przyczepą lekką (DMC do 750 kg), a także z przyczepą ciężką, jeśli łączna DMC zespołu nie przekroczy 3,5 tony.



Czy może prowadzić traktor?
17-latek może prowadzić ciągniki rolnicze (bez przyczep) i maszyny wolnobieżne, jednak gdy są przystosowane do jazdy w dwie osoby (w początkowej fazie z doświadczonym pasażerem).



Czy pasażer może używać telefonu?
Nie ma takiego zakazu.

Planowane zmiany

Od 3 września br. wchodzi w życie okres próbny dla nowych kierowców – zarówno siedemnastoletnich, jak i starszych. Pozostałe zmiany pozostają na etapie planowania. Do najważniejszych z nich należą likwidacja jazdy po placu manewrowym czy konieczność odbycia 5-godzinnego kursu doszkalającego po trzecim z rzędu niezaliczonym egzaminie. Mówi się też o braku możliwości ponownego zdawania egaminu tego samego dnia.

Moim zdaniem dopuszczenie do ruchu 17-latków to bardzo dobry pomysł. Ludzie w tym wieku szybko się uczą i wyrabiają dobre nawyki. Propozycje likwidacji placu manewrowego uważam za złe. To właśnie na wyłączonym z ruchu terenie można w bezpieczny sposób nauczyć kursantów podstaw, takich jak ruszanie czy zatrzymanie pojazdu w określonej odległości od przeszkody, a także pozostawić ich sam na sam z autem.

Tomasz Piętka
właściciel ośrodka szkolenia kierowców
www.grupalider.pl





Złamanie nakazu jazdy z pasażerem traktowane jest jak jazda bez wymaganych uprawnień.

Kary

Siedemnastoletni kierowcy oraz ich pasażerowie muszą spełnić specjalne wymagania. Są one kontrolowane przez policję, a ich złamanie wiąże się z konsekwencjami i karami. Oto one:

- Jazda bez wymaganego pasażera traktowana jest jako jazda bez uprawnień. W takiej sytuacji policjant kieruje sprawę do sądu, a ten nakłada grzywnę od 1500 zł. Dodatkowo sąd może zabronić ubiegania się o prawo jazdy nawet do 21. roku życia. Podobnie traktowane jest złamanie zakazu przewożenia nieletnich czy podjęcia pracy. Brak uprawnień to też brak ochrony z polisy OC!
- Konsekwencje złamania zakazu jazdy za granicą zależą od kraju popełnienia wykroczenia

Okres próbny od września 2026 r.

3 września 2026 r w życie wchodzą przepisy nakładające na nowych kierowców okres próbny. Będzie on trwał 2 lata dla pełnoletnich kierowców oraz do ukończenia 20. roku życia dla siedemnastolatków. W tym czasie kierowcy będą musieli spełnić ostrzejsze wymagania:

- Dopuszczalny poziom alkoholu będzie dla nich wynosił 0,0‰
- Przekroczenie 12 punktów karnych będzie skutkowało koniecznością odbycia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym
- Popełnienie 2 wykroczeń w okresie próbnym wydłuży go o 2 lata
- Ograniczenie prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym, 80 km/h poza nim, 100 km/h na drogach ekspresowych dwujezdniowych i autostradach



Nowy kierowca w okresie próbnym musi być trzeźwy. Powinien też uważać, by nie popełniać wykroczeń.

PODSUMOWANIE

Wprowadzona w czerwcu br. możliwość ubiegania się o prawo jazdy od 17. roku życia to moment wyczekiwany przez wiele młodych osób. To dobry czas, aby uzyskać uprawnienia do prowadzenia samochodu i pod okiem doświadczonego pasażera (przepisy nakazują jego obecność na przednim fotelu) szlifować zdobyte na kursie umiejętności. Dzięki temu po upływie 6 miesięcy lub osiągnięciu pełnoletności młodzi kierowcy rozpoczną samodzielną jazdę bez obaw.

» Siedemnastoletni kierowca przez pół roku lub do 18. urodzin jeździ z opiekunem

Winiety i e-opłaty w Europie

W wielu krajach opłaty drogowe wnosi się w najwygodniejszy z możliwych sposobów – kupując okresową winietę. W jaki sposób należy to zrobić i ile kosztują?

Naklejanie winiet staje się przeszłością – kolejne kraje wprowadzają winiety elektroniczne

Przejazdy odcinkami wielu autostrad na naszym kontynencie są płatne. W niektórych krajach także użytkownicy samochodów osobowych muszą płacić za poruszanie się drogami niższych kategorii. Dzięki winietom nie trzeba sobie zaprzątać głowy wnoszeniem kolejnych opłat czy oczekiwać w długich kolejkach pod szlabanami na autostradach – pojedyncza załatwia kwestię płatności przez dzień, tydzień, miesiąc czy nawet rok. Warto przy tym pamiętać, że winieta jednodniowa zwykle nie jest ważna przez kolejne 24 godziny, a tylko do końca dnia, w którym została kupiona.

Przez dekady w wielu krajach funkcjonowały systemy winiet naklejanych na szybę. Obecnie ich miejsce coraz częściej zajmują wygodniejsze i łatwiejsze do kupienia winiety elektroniczne – numer rejestracyjny pojazdu trafia do bazy danych operatora drogi, gdzie jest porównywany z numerem odczytanym przez kamery.

Nie oznacza to, że winiety w formie naklejek zostały całkowicie wycofane – wciąż można je kupić w Austrii czy Szwajcarii.

Bez względu na to, czy kupujemy elektroniczną, czy fizyczną winietę, należy bezwzględnie przestrzegać instrukcji dotyczących jej użycia. Jeżeli operator nakazuje odczekanie określonego czasu po wykupieniu winiety (np. 15 minut czy do otrzymania maila lub SMS-a), należy to zrobić. Analogicznie należy postępować w przypadku winiet naklejanych na szybę. Odstępstwa od reguły w najlepszym przypadku będą wymagały tłumaczenia się, a w najgorszym zostaną potraktowane jak przejazd bez aktualnej winiety.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: ŁUKASZ CHYCZEWSKI, AUTOR, ARCHIWUM

Co warto wiedzieć o elektronicznych płatnościach za drogi

Sposoby płatności mają różne formy i zasady. Rozbudowane poradniki dla zmotoryzowanych można znaleźć np. na rządowej stronie https://www.gov.pl/web/wegry/informacje-dla-podrozujacych – w miejscu słowa „wegry" można wpisać inny kraj, bez polskich znaków.

Opłaty drogowe w Polsce

System e-Toll dla aut osobowych, które nie holują przyczep, został zniesiony. Istnieją jednak formy elektronicznych płatności – AmberGO na autostradzie A1 czy Viatoll na A2/A4, które wymagają wcześniejszego zarejestrowania auta w systemie.

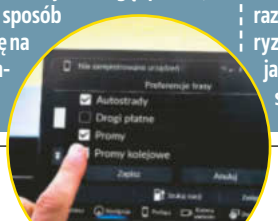


Płatne tunele i drogi specjalne

Warto pamiętać, że nie zawsze winieta uprawniająca do korzystania z sieci autostrad uprawnia także do korzystania z tuneli. Tak jest na przykład w Austrii, gdzie na wybranych fragmentach dróg obowiązują elektroniczne opłaty odcinkowe. Dodatkowo płatne są też niektóre górskie drogi w Europie.

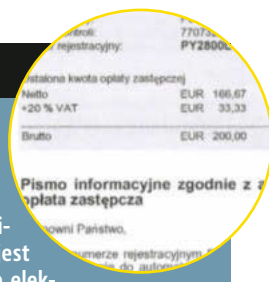
Jak unikać opłat

Praktycznie wszystkie samochodowe nawigacje oferują możliwość wyznaczania trasy z pominięciem dróg płatnych. Trzeba jednak zachować czujność. Przeoczenie zjazdu czy nawet objazd mogą sprawić, że w niechciany sposób znajdziemy się na płatnym odcinku drogi.



Surowe kary

Wykupienie winiet zwykle jest kontrolowane elektronicznie. Wezwania do zapłaty z niektórych krajów przychodzą szybko i nieraz opiewają na pokaźne kwoty. Nie warto ryzykować. Fizyczne winiety należy naklejać zgodnie ze znajdującymi się na nich instrukcjami!





AUSTRIA

Winietę trzeba kupić na wszystkie istotne szlaki tranzytowe. Przy zakupie e-winiety przez internet przez osobę indywidualną dwumiesięczna i roczna są ważne dopiero po 18 dniach od momentu nabycia.

› Jakie drogi są płatne
Autostrady, drogi ekspresowe, tunele

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Winietę trzeba kupić nie tylko dla auta osobowego, ale także dla motocykla

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
1 dzień – 9,6 euro
10 dni – 12,8 euro
2 miesiące – 32,0 euro
1 rok – 106,8 euro

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://shop.asfinag.at/pl



BUŁGARIA

Cyfrowe winiety można kupować przez internet (nawet z 30-dniowym wyprzedzeniem) lub stacjonarnie. Wniesienie opłat monitorują stacjonarne i mobilne kamery.

› Jakie drogi są płatne
Winiety obowiązują na wszystkich autostradach i drogach pierwszej klasy.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Systemem winiet są objęte auta osobowe oraz pojazdy osobowe z przyczepami

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
1 weekend – 10 lew (ok. 5,11 euro)
1 tydzień – 15 lew (ok. 7,67 euro)
1 kwartał – 54 lewy (ok. 27,61 euro)
1 rok – 97 lew (ok. 49,60 euro)

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://www.bgtoll.bg/en



CZECHY

Samochody zasilane LNG i CNG (nie należy mylić tych gazów z LPG) mają zniżki na winiety. Jeszcze większe rabaty przewidziano dla hybryd typu plug-in o emisji CO_2 poniżej 50 g/km. Auta elektryczne i wodorowe po zgłoszeniu jeżdżą za darmo.

› Jakie drogi są płatne
Autostrady i drogi szybkiego ruchu.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Auta osobowe o DMC do 3,5 tony.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na (bez ulg):
1 dzień – 230 koron (ok. 9,51 euro)
10 dni – 300 koron (ok. 12,40 euro)
30 dni – 480 koron (ok. 19,48 euro)
1 rok – 2570 koron (ok. 106,23 euro)

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://edalnice.cz/pl



RUMUNIA

Dwóch operatorów płatności. Obowiązują dodatkowe opłaty za przejazd mostem Fetești. Można ruszać po otrzymaniu SMS-a lub maila.

› Jakie drogi są płatne
Winieta obowiązuje na praktycznie wszystkich drogach – w tym krajowych drugiej kategorii.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Auta osobowe, inna winieta dla dostawczych.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
1 dzień – 18,37 lei (ok. 3,5 euro)
10 dni – 31,49 lei (ok. 6 euro)
30 dni – 49,86 lei (ok. 9,5 euro)
60 dni – 78,73 lei (ok. 15 euro)
1 rok – 262,42 lei (ok. 50 euro)

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://www.roviniete.ro/pl
https://www.e-rovinieta.ro/pl



SŁOWACJA

Winiety można kupić nie tylko na stronie internetowej operatora oraz wymienionych na niej stacjach paliw, ale również korzystając z przygotowanych przez niego aplikacji eznamka na telefony z systemami Android, iOS oraz Huawei.

› Jakie drogi są płatne
Winieta jest wymagana na autostradach, trasach ekspresowych oraz drogach klasy I.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Różne winiety dla aut osobowych i przyczep.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
1 dzień – 8,1 euro
10 dni – 10,8 euro
30 dni – 17,1 euro
365 dni – 90,0 euro

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://eznamka.sk/pl



SŁOWENIA

Niektóre trasy objęte winietami zaczynają się dosłownie na granicy (na fot.). Są jednak oznaczone, winietę można kupić na miejscu. Operator ostrzega o nieuczciwych pośrednikach internetowych – mogą narzucać wysokie prowizje lub nie finalizować transakcji.

› Jakie drogi są płatne
Winiety dotyczą autostrad i „ekspresówek".

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Auta osobowe, odrębne winiety dla motocykli, pojazdów dostawczych i kamperów.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
7 dni – 16,0 euro
1 miesiąc – 32,0 euro
12 miesięcy – 117,5 euro

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://evinjeta.dars.si/pl



SZWAJCARIA

Od 2023 r. podróż po Szwajcarii można było odbyć w oparciu o winietę w formie naklejki lub jej cyfrową odmianę – opłatę przypisaną do numeru rejestracyjnego pojazdu. Kara za brak winiety wynosi 200 franków – w innych krajach może być wyższa.

› Jakie drogi są płatne
Winiety są wymagane na autostradach.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Winiety trzeba kupować dla aut osobowych, przyczep oraz motocykli.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t:
40 franków (ok. 43,62 euro); winieta kupowana w bieżącym roku będzie ważna do 31 stycznia 2027 r.

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://via.admin.ch/shop



WĘGRY

Winietę można kupić przez internet, w punktach obsługi klienta i na stacjach paliw. Zaleca się, aby paragony kontrolne lub komunikaty po zakupie e-winiet zachować przez okres 2 lat.

› Jakie drogi są płatne
Opłacie podlegają przejazdy autostradami oraz drogami pierwszej kategorii.

› Za jakie pojazdy trzeba płacić
Osobne winiety dla aut osobowych i dostawczych, przyczep oraz motocykli.

› Koszt winiety dla auta do 3,5 t na:
1 dzień – 5550 forintów (ok. 15,49 euro)
10 dni – 6900 forintów (ok. 19,44 euro)
1 miesiąc – 11 170 forintów (ok. 31,46 euro)
1 rok – 61 760 forintów (ok. 173,97 euro)

› Gdzie kupić e-Winietę
Winietę można kupić na stronie:
https://nemzetiutdij.hu/pl

NORWEGIA I SZWECJA

Za przejazdy wieloma drogami w Norwegii oraz kilkoma w Szwecji (wszystkie są oznaczone) są pobierane opłaty – kamery rejestrują przejazdy, a informacje o nich trafiają do systemu – nieraz z kilkutygodniowym opóźnieniem. Należności można uregulować, korzystając ze strony epass24.com – przed wyjazdem do Skandynawii należy zarejestrować na niej nasz pojazd.


W Norwegii w zautomatyzowany sposób płaci się też za wybrane promy.

POŚREDNICY – WYGODNI, ALE KOSZTOWNI

Winiety najlepiej kupować u źródła, czyli operatora lokalnych dróg – na jego stronie internetowej lub w placówkach stacjonarnych. Różne strony internetowe czy nawet aplikacje bankowe pozwalają na zakup winiet. To wygodne rozwiązanie, jednak trzeba pamiętać, że pośrednicy nie działają charytatywnie, za pomoc zwykle doliczają prowizję.



Winieta u pośrednika może kosztować od kilku do kilkudziesięciu złotych więcej.

UŻYWANE



Lata produkcji: 2006-2013
Ceny: od 11 tys. zł

Toyota Corolla X (E14/E15)

Corolla zalicza się do grona najmniej awaryjnych aut, które niedługo skończą 20 lat. Na co zwrócić uwagę w tym modelu?

W latach 2006-2018 Corolla (10. i 11. generacji) była klasycznym sedanem dla statecznego odbiorcy: o innych użytkowników zabiegał Auris (hatchback, a w 11. wcieleniu – także kombi). Praktyczność produkowanej do 2013 roku Corolli X budzi uznanie. Auto oferuje obszerny bagażnik o pojemności 450 l, a w drugim rzędzie siedzeń ma niemal płaską podłogę. Uporządkowaną deskę rozdzielczą zmontowano ze skrzypiących i rysujących się plastików: po tym aucie dobrze widać przebieg.

W gamie silnikowej skupiono się na słabszych, ale mniej skomplikowanych jednostkach napędowych. Postawiono na silniki VVT-i: 1.33 (101 KM), 1.4 (97 KM) i 1.6 (124 KM), później zastąpiony przez 1.6 Valvematic (132 KM). W tym ostatnim zdarzają się wycieki z pompy wody, pozostałe mogą palić olej. Wśród diesli większym zaufaniem cieszy się prosty 1.4 D-4D/90 KM (łatwiej go znaleźć od 2.0 D-4D/126 KM). Corolle coraz częściej trapią awarie skrzyń i alternatorów. Uwaga na korozję!

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Oceny użytkowników

Użytkownicy oceniają pojazd w 2 działach i 14 kategoriach. Poniżej oceny, jakie przyznali na podstawie swoich doświadczeń.

OCENA SAMOCHODU	Źle	Poniżej średniej	Przeciętnie	Powyżej średniej	Bardzo dobrze
Przestronność wnętrza	○	○	●	○	○
Pojemność bagażnika	○	○	●	○	○
Jakość materiałów	○	●	○	○	○
Wyposażenie	○	○	○	●	○
Komfort jazdy, hałas	○	○	●	○	○
Osiągi	○	○	●	○	○
Wygląd, styl	○	●	○	○	○

OCENA EKSPLOATACJI	Źle	Poniżej średniej	Przeciętnie	Powyżej średniej	Bardzo dobrze
Cena zakupu	○	○	●	○	○
Zużycie paliwa	○	○	○	●	○
Ceny części	○	○	●	○	○
Dostępność części	○	○	○	●	○
Koszty serwisu	○	○	○	●	○
Dostępność serwisu	○	○	○	○	●
Bezawaryjność	○	○	○	○	●

Opinie użytkowników

Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Corolli

Zalety

„Polubiłem benzynowego 1.6 za dobrą elastyczność i cichą pracę. A i na dynamikę nie można narzekać"

„Optymalnie ustawione zawieszenie. Nie dopuszcza do wychyleń nadwozia i dobrze tłumi nierówności"

„Wszystko jest logicznie rozplanowane. Do dyspozycji dużo uchwytów na kubki i schowków"



„Turbodiesel, choć ma tylko 90 KM, w zupełności wystarcza do Corolli i naprawdę mało pali"

Wady

„Bagażnik ma niezłą pojemność, ale trudno ją w pełni wykorzystać przez wnikające do środka zawiasy klapy"



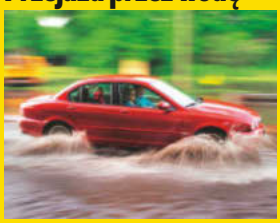
„Przydałoby się lepsze wyciszenie. Przy większych prędkościach słychać szum opon"

„Materiały wykończeniowe deski rozdzielczej – wyglądają na wzięte z tańszego auta"

„Fotele nie przypadną do gustu osobom mających ponad 1,8 m wzrostu. Mają za krótkie siedzisko"

DO REDAKCJI

Przejazd przez wodę



Czy istnieje procedura bezpiecznego przejeżdżania przez głębokie kałuże, które często tworzą się po ulewnych deszczach?

Jeżeli nie wiemy, jaką głębokość ma kałuża, poczekajmy, aż ktoś przez nią przejedzie. Zastoiska wody bywają bardzo głębokie. Przez wodę należy przejeżdżać z możliwie niską prędkością. Zapobiega to tworzeniu się przed autem spiętrzenia wody, która mogłaby zostać zassana przez silnik i doprowadzić do jego zniszczenia. Zmniejszy to ryzyko uszkodzenia kół i zawieszenia, jeżeli woda kryje dużą nierówność. Należy również pamiętać, że kontakt z dużą ilością wody może doprowadzić do nagłego ochłodzenia hamulców czy katalizatora, prowadząc do ich uszkodzenia.

Mercedes CLC



Informacji na temat używanych Mercedesów CLC jest jak na lekarstwo. Czy to auto nie zasługuje na zainteresowanie?

Oferowany w latach 2008-2011 Mercedes CLC już jako nowy był nieco przestarzałą konstrukcją. Mimo że wizualnie został upodobniony do klasy C W204, wywodził się z Mercedesa klasy C SportCoupe, który zadebiutował w 2000 r. Jak na kompaktowe auto CLC nie zachwycał przestronnością i pojemnością bagażnika. Zwłaszcza w odmianach z benzynowymi silnikami V6 okazywał się drogi w utrzymaniu.

Wymarzone auta Polaków

Statystycznie rzecz ujmując, marzymy o Audi z automatyczną skrzynią

Dla większości kierowców ważne jest też połączenie osiągów z ekonomią



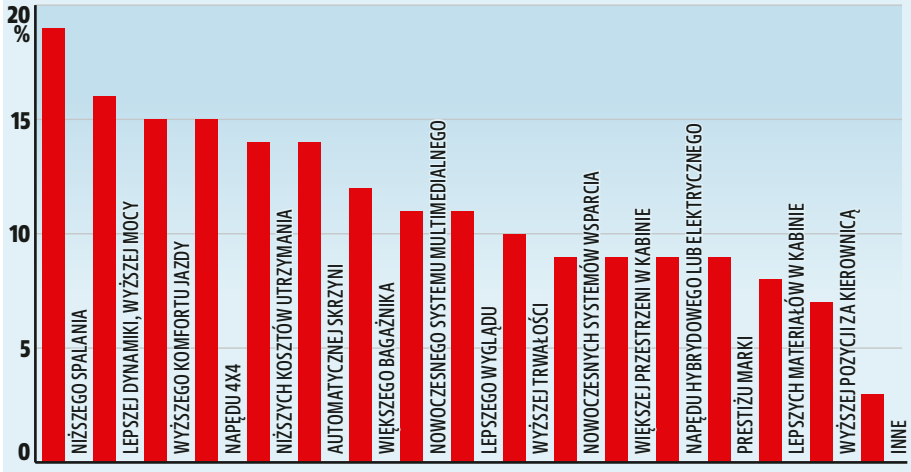
m motor ANALIZA

Stworzenie samochodu marzeń jest fizycznie niewykonalne. Praktycznie każdy kierowca ma różne preferencje w zakresie wyglądu, wykończenia, osiągów, funkcjonalności, ceny czy konstrukcji układu jezdnego auta.

Ten stan rzeczy dobrze obrazują wyniki najnowszego raportu Rankomat.pl. Wynika z niego, że choć Polacy najczęściej wskazują Audi jako wymarzoną markę auta, to aż 48% z respondentów nie potrafiło wskazać samochodu marzeń.

Niewykluczone, że może mieć to związek ze zmieniającym się statusem samochodu. Przez lata uchodził on za synonim wolności czy oznakę statusu społecznego. Drogi stają się coraz bardziej zakorkowane, opłaty związane choćby z parkowaniem pojazdów w dużych miastach rosną, coraz chętniej podróżujemy samolotami czy koleją. Nic dziwnego, że dla rosnącej grupy osób samochód przestaje być symbolem aspiracji, a coraz częściej zostaje zdegradowany do roli narzędzia, które ma być funkcjonalne, oszczędne, wygodne i tanie w utrzymaniu. W tym samym badaniu przyznają m.in., że najbardziej brakuje im w ich pojazdach niższego spalania (19%) i większej mocy silnika (16%).

Czego Polakom brakuje w ich samochodach



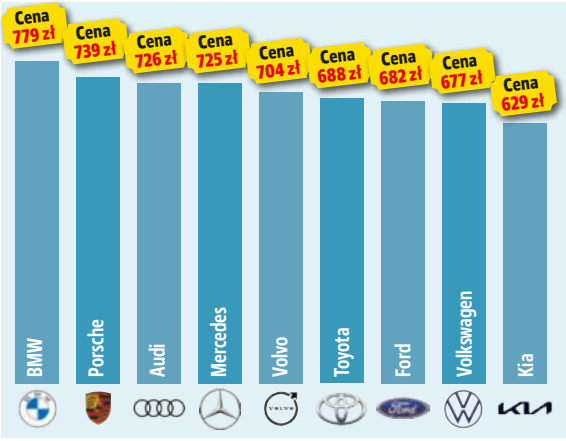
Respondenci mogli udzielić więcej niż jedną odpowiedź na pytanie o braki w ich samochodach. Liczba aspektów do poprawy w użytkowanych przez Polaków pojazdach jest duża. Znalezienie wspólnych mianowników nie okazuje się jednak trudne. Chcielibyśmy, żeby nasze auta stały się mniej uciążliwe dla kieszeni, bardziej komfortowe i bezpieczne, a do tego lepiej odbierane przez otoczenie.

Wymarzone marki aut Polaków

Z raportu Rankomat.pl wynika, że Polacy najczęściej marzą o samochodach niemieckich marek. Osoby marzące o Audi wymieniały m.in. A4, Q3, R8, A6 oraz Q5. Respondenci zainteresowani Toyotą chętnie weszliby w posiadanie Yarisa, Corolli czy C-HR-a, a więc modeli oszczędnych, trzymających wartość i łatwych do sprzedaży. Obiektami marzeń miłośników BMW są modele X5, M4 i seria 3 oraz 5. Sympatycy Mercedesa najchętniej trzymaliby w swoim garażu klasy G, S oraz C. W przypadku Porsche faworytami były modele 911 i Cayenne. Wśród fanów Forda pojawiały się zarówno Focus, jak i Mustang.

Marka marzeń	zainteresowanie
Audi	8,0%
Toyota	5,6%
BMW	5,1%
Mercedes	4,7%
Volvo	2,5%
Volkswagen	1,9%
Kia	1,9%
Porsche	1,7%
Ford	1,6%

Średnie ceny OC wymarzonych aut





Koszt obowiązkowego ubezpieczenia OC nawet marek mających w ofercie szybkie modele (np. Porsche) nie jest specjalnie wyśrubowany. Inaczej wyglądają stawki polis AC, kalkulowane od rynkowej wartości danego pojazdu.

Stylistycznie tak różne, a technicznie okazują się niemal identyczne. Czy na rynku wtórnym można je traktować jako propozycje zamiennie, czy też jeden z nich jest o wiele lepszą ofertą? Przekonajmy się.



Opel Grandland I (2017-2024)

Choć przejęcie Opla przez PSA nastąpiło w 2017 r., to współpraca miała miejsce już wcześniej. W jej ramach na bazie Peugeota 3008 inżynierowie Opla opracowali własny model. Grandland X (taką nazwę nosił do modernizacji, potem X został porzucony) był odpowiedzią na drugą generację Nissana Qashqaia, którego wówczas wciąż postrzegano jako wyznacznik w klasie kompaktowych crossoverów.

Peugeot 3008 III (2016-2024)

Pierwsza generacja modelu 3008 była kompaktowym minivanem, ale malejące zainteresowanie tym segmentem przekonało Francuzów, by kolejnej odsłonie nadać cech crossovera. Uterenowienie modelu jest czysto wizualne, napęd 4x4 oferowano w topowym modelu Hybrid4. Peugeot 3008 II od początku zwracał na siebie uwagę odważną stylistyką – nadwozia, jak i wnętrza.

Opel Grand

Zarabianie na jednej technice ubranej w różne znaczki na masce jest niemal tak stare jak sama motoryzacja. Tak narodziła się potęga amerykańskiego przemysłu samochodowego, który oszczędzał na rozwoju nowych konstrukcji. Dziś nie jest to już domeną firm z USA – globalne koncerny wyciskają ostatnie centy na każdym podzespole, by zaoferować nam produkt... nie tyle tańszy, co gwarantujący wyższą marżę. Czy klient jeszcze na tym zyskuje w jakikolwiek sposób? Czy marki skrywające tę samą technikę mają jeszcze własny niepowtarzalny charakter, czy też nabywca może równie dobrze kupić dowolnego z „bliźniaków", bo przecież jest to to samo? Spośród rodzeństwa obejmującego uterenowionego Citroena C5 Aircross, DS 7 Crossback, Opla Grandlanda i Peugeota 3008 przyglądamy się dwóm ostatnim, poszukując różnic oraz odpowiedzi na pytanie, czy wśród rodzeństwa można znaleźć wyraźnie lepszy model.

Obydwa samochody mają wspólną bazę, ale za ich ostateczny obraz odpowiadają ośrodki badawcze Peugeota i Opla. Technika jest jednak wspólna, i to niemal w całości. Platforma to skalowalne EMP2. Prezentowane samochody otrzymały dokładnie ten sam rozstaw osi – wynoszący 267 cm. Wydaje się, że nieco wolności obie firmy miały przy konstruowaniu nadwozia, ale wystarczy zestawić ich zdjęcia ze sobą, by zobaczyć, że kształt przedniego słupka dachu, wykroje przednich drzwi, a nawet maska zachodząca na boki to cechy wspólne obu aut. Pewna odmienność pojawia się dopiero za środkowym słupkiem. Nie wpływa ona na wymiary, 3008 mierzy 445 cm długości, 184 cm szerokości i 162 cm wysokości, zaś Grandland jest dłuższy o 3 cm i niższy o 1 cm. Te różnice mogą wynikać wyłącznie z innego uformowania zderzaków, czy zastosowania seryjnych relingów w Peugeocie.

Wnętrza powinny więc być równie obszerne, ale wcale tak nie jest. Różnice są zauważalne gołym okiem. W pierwszym rzędzie najbardziej rzuca się w oczy wysoki tunel środkowy Peugeota. Z tyłu pozornie jest bardzo podobnie, ale inne ukształtowanie centralnych nawiewów może powodować, że piąty pasażer modelu 3008 będzie mógł wygodniej zająć swoje miejsce. Bagażniki ponownie są niemal identyczne, ale jednak inne. Pomimo że kufer w Peugeocie wydaje się zarówno minimalnie wyższy, jak i nieco dłuższy, to

1 zł Części w ASO Peugeota potrafią być

OPEL Grandland I

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2022 to 60-80 tys. km

Większość części zamiennych podwozia, układu hamulcowego czy osprzętu jest identyczna dla obydwu modeli. Różnice zaczynają się w układzie elektrycznym, wyposażeniu wnętrza i oczywiście w poszyciu nadwozia. Codzienna eksploatacja może być jednak niedroga, bo ilość alternatyw dla popularnych części zamiennych jest na rynku ogromna.

Ta sama przestrzeń, ale zupełnie inne







OPEL Grandland I

PUNKTY: 8/10

Pomimo zastosowanej techniki koncernu PSA (Grandlanda projektowano przed powstaniem Stellantisa) wnętrze spodoba się miłośnikom starszych Opli. Projekt jest bardzo stonowany i pozbawiony fajerwerków swojego bliźnia-



Opel Grandland I (2017-2024)
Ceny: **37-100 tys. zł**

Silniki benzynowe: **1.2-1.6 (130-180 KM)**
Diesle: **1.5-1.6 (100-177 KM)**
Hybryda: **1.6 PHEV (224-300 KM)**

Peugeot 3008 II (2016-2024)
Ceny: **38-120 tys. zł**

Silniki benzynowe: **1.2-1.6 (130-180 KM)**
Diesel: **1.5-1.6 (120-180 KM)**
Hybryda: **1.6 PHEV (180-300 KM)**

land vs Peugeot 3008

droższe. Jeśli zależy nam na oryginale, warto sprawdzić ceny w serwisie Opla i Citroena.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Diesle wciąż trzymają się mocno, stanowiąc nieco mniej niż połowę palety aut używanych.
- Ponad połowa wystawionych na sprzedaż Grandlandów ma automatyczne skrzynie.
- Hybryd jest bardzo mało – około 5% spośród ofert. Nie są wybitnie oszczędne.

PEUGEOT 3008 II

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2022 to 40-65 tys. km
Chcąc korzystać z oryginalnych części zamiennych z ASO marki, musimy być przygotowani na wyższe ceny niż w Oplu. Awarie elektroniki najlepiej powierzać specjalistycznym warsztatom, w tym ASO, ale części eksploatacyjne, jak tarcze, klocki, filtry, wahacze, łączniki stabilizatora, można śmiało zastępować markowymi zamiennikami.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Większość ofert 3008 na rynku używanych to sprawdzone i oszczędne diesle.
- Skrzynie ręczne były wciąż dostępne, ale klienci częściej wybierali automatyczne.
- Co dziesiąta oferta sprzedaży dotyczy wersji hybrydowej.

rozwiązania. Siedząc za kierownicą obu modeli trudno dostrzec pokrewieństwo.





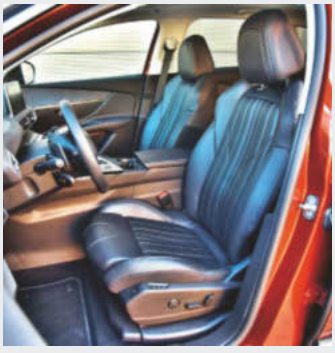
czego konkurenta. Sterowanie radiem i nawiewem wciąż odbywa się za pomocą fizycznych przycisków, brakuje jedynie półeczki przed lewarkiem skrzyni. Po modernizacji w kokpit wkomponowano dwa duże ekrany. Fotele są wygodne i mają szeroki zakres regulacji, ale głównie te w bogatszych wersjach wyposażenia. Kanapa ma stosunkowo długie siedzisko, tunel środkowy jest dosyć niski. Widoczność do tyłu jest raczej słaba, okienko w tylnym słupku jest bardziej dekoracyjne niż praktyczne.



PEUGEOT 3008 II

PUNKTY: 9/10

Kto wcześniej nie miał do czynienia z Peugeotem produkowanym po 2012 r., ten w 3008 może poczuć się jak w statku kosmicznym. Mała kierownica o nietypowym kształcie ustawiana jest nisko, ponad nią mamy widok na ekran wskaźników, zaś część przycisków jest metalowa. Materiały są wysokiej jakości i miłe w dotyku. Mimo pewnych obaw pozycja jest wygodna i ergonomiczna. Fotele zapewniają dobre trzymanie boczne i posiadają szeroki wachlarz ustawień. Kanapa ma identyczny kąt pochylenia oparcia, jak w Oplu, choć siedzisko wydaje się minimalnie krótsze. Za to widoczność do tyłu jest w Peugeocie przeciętna, ale wyraźnie lepsza niż w Oplu.





Wyposażenie, wersje



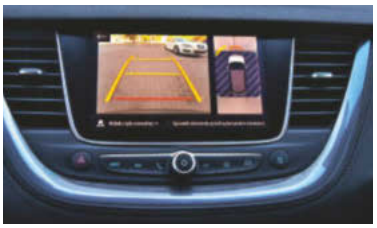
OPEL Grandland I

PUNKTY: 8/10

W testach Euro NCAP przyznano maksymalną notę pięciu gwiazdek. W wyposażeniu standardowym z zakresu bezpieczeństwa znalazły się m.in.: ABS, ASR, ESP oraz systemy odczytywania ograniczeń prędkości i ostrzegania o niezamierzonej zmianie pasa ruchu. W bogatszych wersjach są też przypomnienia o pojazdach w martwym polu.

Warto wiedzieć

- Enjoy – podstawową wersję wyposażono w system multimedialny IntelliLink 4.0, ręczną klimatyzację, podstawową tapicerkę, alufelgi, światła przeciwmgielne oraz tylne czujniki parkowania.
- Innovation – dodatkowo wprowadza automatyczne światła drogowe, lusterko fotochromatyczne, dzielone oparcie kanapy, przednie czujniki parkowania oraz elektryczne otwieranie klapy bagażnika.
- Elite – bez dopłat otrzymywało system multimedialny IntelliLink 5.0 z nawigacją satelitarną, reflektory LED oraz rozbudowany pakiet bezpieczeństwa z systemami awaryjnego hamowania czy utrzymania pasa ruchu.
- Ultimate – zawiera podgrzewane siedzenia, kierownicę, przednią szybę, system kamer 360 stopni, półskórzaną tapicerkę, ładowarkę indukcyjną, alufelgi 19" oraz czarny dach.



Widok z kamer mógłby być lepszy, ale przy słabej widoczności do tyłu jest zbawieniem.



Bagażnik jest foremny, a do tego pakowny – mieści 516/1652 l.



PEUGEOT 3008 II

PUNKTY: 7/10

I tu w testach Euro NCAP przyznano maksymalne pięć gwiazdek. Standardowe wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa objęło m.in.: ABS, ASR, EBA czy system monitorowania ograniczeń prędkości. Wyższe wersje wyposażenia oferują też hamulec antykolizyjny oraz systemy monitorowania pasa ruchu i wykrywania zmęczenia kierowcy.

Warto wiedzieć

- Peugeot 3008 trafił do salonów pod koniec 2016 roku w czterech specyfikacjach: Access, Active, Allure oraz GT.
- Nie polecamy bazowej wersji Access. Poza radiem, skórzaną kierownicą oraz ręczną klimatyzacją ma ona bardzo ubogie wyposażenie.
- Active – to najniższa specyfikacja, jaką powinno się rozważać, szukając używanego Peugeota 3008. Ma światła przeciwmgielne, alufelgi, dotykowy ekran multimediów czy dwustrefową automatyczną klimatyzację .
- Allure – ma czujniki parkowania z przodu i z tyłu, lepsze materiały wykończeniowe, regulację lędźwiową fotela kierowcy oraz MirrorScreen.
- GT – to najbogatsza odmiana, doposażona m.in. w reflektory LED, nawigację, bezkluczykowy dostęp oraz tapicerkę ze skóry i Alcantary.



Automatyczne skrzynie działają sprawnie i nie sprawiają problemów.



Bagażnik jest duży (520/1482 l). W wersji PHEV mieści 395/1357 l.

przy podniesionej kanapie różnica ich pojemności wynosi zaledwie 6 litrów.

Pod maską obydwu modeli znajdziemy dokładnie te same silniki i układy przeniesienia napędu. Wszystkie jednostki napędowe to konstrukcje własne Stellantisa – wywodzące się jeszcze z czasów koncernu PSA. Podstawę oferty stanowiła benzynowa trzycylindrowa 1.2 PureTech (130 KM). łączona z 6-biegową skrzynią ręczną (M6), 6-biegowym automatem (EAT6) lub 8-biegowym automatem (EAT8) pozyskiwanym od firmy Aisin (własność Toyoty). Kolejnym silnikiem w ofercie był benzynowy 1.6 THP. W Peugeocie występował dwóch wersjach mocy (165 i 180 KM), a w Oplu wyłącznie w tej mocniejszej. W słabszej odmianie stosowano skrzynie M6 lub EAT6, w 180-konnej – EAT8.

„Bliźniaki" zaczynały rynkową karierę z zestawem dwóch sztandarowych diesli koncernu PSA – 1.6 BlueHDi (120 KM) oraz 2.0 BlueHDi (150-180 KM), z czego ponownie słabsza odmiana diesla 2.0 trafiała tylko do Peugeota.

W 2018 r. nastąpiła zmiana generacyjna – mniejszy diesel stał się jeszcze mniejszy: 1.5 BlueHDi (130 KM), ale zachował cztery cylindry. Oczywiście używamy nomenklatury stosowanej w markach francuskich, gdyż w Oplu dokładnie te same jednostki nosiły oznaczenia CDTI, odziedziczone z poprzedniej epoki.

Technika jest identyczna, wnętrza bardzo podobne, ale stylistyka i poziom wyposażenia już nie – to od nich powinniśmy uzależnić wybór preferowanego przez nas modelu

Wersje hybrydowe stały się dla wielu marek koniecznością, by uniknąć wysokich kar za emisje CO_2. Ale koncern PSA nie poszedł łatwą drogą mikrohybryd i w 2019 r. zaprezentował plug-iny ładowane z gniazdka, zwane PHEV. Początkowo oferowano 300-konny wariant, bazujący na silniku 1.6 THP. Rok później do oferty dołączyła odmiana 224-konna. W ostatnim roku produkcji w obu modelach zaoferowano także „miękką" hybrydę opartą o najmniejszy silnik 1.2 (136 KM).

Poważne problemy silnikowe

Silnik 1.2 PureTech zasłynął z problemów wynikających z zastosowania w nim paska rozrządu w kąpieli olejowej. Tworzywo użyte do wykonania paska łuszczy się. Większe okruchy zatykają smok olejowy, drobniejsze mogą przedostawać się do kanałów olejowych i powodować ich blokowanie. Jedynym ratunkiem jest częsta wymiana oleju, a także częstsze od zalecanych wymiana paska rozrządu i czyszczenie sitka smoka. Największe ryzyko awarii mogą nieść ze sobą auta poflotowe, w których wymiany oleju dokonywano co np. 30 tys. km, co było w pełni dopuszczalne przez producenta. W 2023 r. wprowadzono poprawioną wersję EB2 Gen3 napędzaną łańcuchem rozrządu.

Silnik 1.6 THP to już poprawiona odmiana dostosowana w 2014 r. do normy Euro 6. Otrzymał nowe tłoki i pierścienie, co zredukowało pobór oleju, zmniejszono też zjawisko odkładania się nagaru. Przeprojektowano również napinacz rozrządu. Ilość problemów znacząco spadła, choć nie wyeliminowano ich do końca. Kolejna modyfikacja nastąpiła w 2018 r. Można powiedzieć, że im nowszy, tym powinien być lepszy.

Problemy nie ominęły nowszego 1.5 BlueHDi, w którym w latach 2019-2023 stosowano wadliwy, zbyt cienki łańcuch spinający wałki rozrządu. Dochodziło do jego rozciągania, a nawet pęknięć. Nie wolno lekceważyć niepokojących dźwięków spod maski. We wszystkich 1.5, 1.6 i 2.0 BlueHDi najczęstszy problem jest z układem SCR, gdzie płyn, krystalizując się, może zapychać pompę i wtryskiwacze. Należy nie ignorować komunikatów błędów i jak najszybciej usuwać problem, zanim dojdzie do unieruchomienia silnika.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

OPEL Grandland I

- 1.2 Turbo (130 KM): skrzynia M6; średnie zużycie paliwa: 5,4 l/100 km; 0-100 km/h: 11,1 s; prędkość maksymalna: 188 km/h.
- 1.6 Turbo (180 KM): skrzynia EAT8; średnie zużycie paliwa: 5,7 l/100 km; 0-100 km/h: 8,0 s; prędkość maksymalna: 222 km/h.
- 1.5 CDTI (130 KM): skrzynia M6; średnie zużycie paliwa: 4,1 l/100 km; 0-100 km/h: 10,9 s; prędkość maksymalna: 192 km/h.
- 2.0 CDTI (177 KM): skrzynia EAT8; średnie zużycie: 4,9 l/100 km; 0-100 km/h: 9,1 s; prędkość maksymalna: 214 km/h.
- Hybryda (224 KM): skrzynia EAT8; średnie zużycie: 1,9 l/100 km; 0-100 km/h: 8,9 s; prędkość maksymalna: 225 km/h.

PUNKTY: 8/10



Diesel 1.6 CDTI (120 KM) jest trwały, elastyczny oraz bardzo oszczędny.



300-konna hybryda zapewnia bardzo dobre osiągi, ale nie jest szczególnie popularna na rynku.

PEUGEOT 3008 II

- 1.2 PureTech (130 KM): skrzynia M6; średnie zużycie paliwa: 5,1 l/100 km; 0-100 km/h: 10,8 s; prędkość maksymalna: 188 km/h.
- 1.6 THP (165 KM): skrzynia EAT8; średnie zużycie paliwa: 6,0 l/100 km; 0-100 km/h: 8,9 s; prędkość maksymalna: 206 km/h.
- 1.6 HDi (120 KM): skrzynia M6; średnie zużycie paliwa: 4,0 l/100 km; 0-100 km/h: 11,2 s; prędkość maksymalna: 189 km/h.
- 2.0 HDi (180 KM): skrzynia EAT8; średnie zużycie paliwa: 4,9 l/100 km; 0-100 km/h: 9,0 s; prędkość maksymalna: 208 km/h.
- Hybrid4 (300 KM) EAT8; średnie zużycie paliwa: 1,6 l/100 km; 0-100 km/h: 5,9 s; prędkość maksymalna: 235 km/h.

PUNKTY: 8/10



1.2 PureTech zapewnia wystarczające osiągi, ale sprawia problemy.



Oszczędny 2.0 BlueHDi najlepiej sprawdzi się w długich trasach.

Usterki

OPEL Grandland I

PUNKTY: 7/10

Najnowsze egzemplarze z roczników 2023-2024 powinny sprawiać najmniej problemów. Wcześniejsze odmiany silnikowe wymagają większej uwagi, ale z każdą da się żyć. Aby unikać poważnych awarii, należy od razu reagować na pierwsze objawy niesprawności oraz dopasować strategię serwisowania do wymogów danego silnika.



1 Łuszczące się paski rozrządu, nietrwałe koła dwumasowe i duże spalanie oleju w silnikach 1.2 Turbo.

2 W dieslach 1.6 CDTI awarie układu SCR, podkładki pod wtryskiwaczami tracą szczelność i przepuszczają spaliny.

3 W dieslu 1.5 CDTI częste są przypadku rozciągnięcia czy pęknięcia łańcucha spinającego wałki rozrządu.

PEUGEOT 3008 II

PUNKTY: 7/10

Kto zna auta koncernu PSA, ten wie, że sporadyczne problemy z elektroniką nie są niczym nadzwyczajnym. 3008 nie jest wyjątkiem, choć skala kłopotów przestała być duża. Zdarzają się awarie czujników, problemy z akumulatorem, kamerą cofania i działaniem systemów pokładowych.



1 W benzynowych silnikach 1.6 napinacz i łańcuch rozrządu mają niską żywotność, warto często wymieniać olej.

2 We wszystkich dieslach możliwe są awarie układu SCR, gdzie dochodzi do zatkania pompy oraz wtryskiwaczy.

3 W dieslach BlueHDi, podobnie jak w poprzednikach, zdarzają się sporadyczne awarie zaworu EGR.

PODSUMOWANIE

PUNKTY: 39/50



OPEL GRANDLAND I

O gustach się nie dyskutuje. Ale o wyposażeniu już można, a to wpływające na wygodę użytkowania (jak czujniki parkowania) jest lepsze u Opla. Różnice w przestrzeni są minimalne i trudno zauważalne, bagażnik jest niemal identyczny. Niestety stylistyka ogranicza widoczność, więc kamera mocno się przydaje.

NASZYM ZDANIEM: W ostatnich dwóch rocznikach już każdy silnik zasługuje na uwagę, wcześniej warto porządnie sprawdzić zwłaszcza silnik 1.2 Turbo, albo wręcz go unikać. Najbogatsze wersje Grandlanda będą lepsze niż ubogie 3008.

Miłośnicy odważnych linii od razu skierują swe kroki ku propozycji z lwem na atrapie chłodnicy. Dobrze rozplanowane wnętrze typu i-Cocpit to duża zaleta, ale aby w pełni cieszyć się odczuciami premium, trzeba wybrać najbogatsze wersje wyposażeniowe. Oferują one nie tylko lepsze materiały, ale też wyposażenie, jakiego można oczekiwać od takiego samochodu.

NASZYM ZDANIEM: Wyposażenie standardowe nie rozpieszcza. Trzeba szukać bogatych specyfikacji, by cieszyć się komfortem i dobrymi materiałami. Polecamy silnik 1.6 THP i diesla 2.0 BlueHDi oraz 1.2 PureTech z ostatnich lat produkcji. Hybrydę może być trudno odsprzedać.

PUNKTY: 39/50



PEUGEOT 3008 II

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

TOYOTA YARIS HYBRID › obecny przebieg: **130 tys. km** › rok produkcji: **2014** › szczegółowy raport z **87 tys. km** › start: **43 tys. km** › meta: **130 tys. km** › obecna wartość:

O MODELU

Toyota Yaris (XP13)
W produkcji: **2010-2020 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-1.8 (69-212 KM)**
Silnik Diesla: **1.4 (90 KM)**



Dedykowana miejski

Hybrydowa odmiana Toyoty Yaris nie zachwyca aż tak spalaniem, jak można sądzić. Ma jednak inny, bardzo poważny atut. Warto też zawczasu zadbać o jej blachy.

Hybrydowa ofensywa Toyoty bardzo przybrała na sile w poprzedniej dekadzie. Do Priusa (już trzeciej generacji) w 2010 roku dołączył Auris Hybrid, a dwa lata później, jako pierwsze takie auto segmentu miejskiego, hybrydowy Yaris. Nie był tani, a mimo to przyjął się na rynku zaskakująco dobrze. Po części dzięki coraz powszechniejszym problemom jednostek wysokoprężnych, szczególnie użytkowanych w warunkach miejskich. Nie ma tutaj filtra DPF, kosztownego i wymagającego układu wtryskowego. Za to jest sprawdzony już dobrze przez użytkowników układ hybrydowy. Rodzina, do której trafił ten egzemplarz, miała już bardzo dobre doświadczenia z autami japońskiej marki, ale nie z hybrydami.

Specyficzny rynek

Zakup nowego Yarisa w tej wersji raczej nie wchodził w grę ze względu na ceny. A używane egzemplarze nie dość, że też były drogie, to często okazywały się nosić wyraźne ślady zużycia mimo młodego wieku. Bo większość z nich pochodziła z firmowych flot i miała spore przebiegi. Udało się jednak znaleźć krajowe auto z niewielkim przebiegiem, choć w dość prostej wersji. Za to po prywatnym właścicielu, który przesiadł się na model CH-R.

Spodziewano się tego, że Yaris Hybrid nie jest najcichszy podczas przyspieszania czy na drogach ekspresowych i autostradach. Ale miło zaskoczył układ jezdny. Mała Toyota jest stabilna, nie przechyla się nadmiernie. Nawet gdy przesadzi się z prędkością w zakręcie, nie zaskakuje nerwowym zachowaniem, również gdy nagle ujmie się gazu na ostrym łuku. A przy tym Yaris jest wystarczająco komfortowy. Na pewno nie „płynie” po nierównościach. Ale tłumi je sprawnie, i – co nie jest oczywiste wśród miejskich aut – dość cicho.

Problem z hamulcami

Znacznie gorszą ocenę właściciele wystawiają układowi hamulcowemu. Jest skuteczny, ale na tylnej osi sprawia problemy, co wynika bezpośrednio z konstrukcji napędu hybrydowego. Gdy hamuje się delikatnie lub umiarkowanie, klocki i tarcze nie biorą udziału w procesie hamowania. Opór stawia

33 tys. zł



Wiele hybryd spędziło życie w miastach, stąd relatywnie niewielkie przebiegi.

Obsługa multimediów nie jest tak przyjemna jak reszty tablicy przyrządów. Połączenie z telefonami często się zrywa.

ej dżungli

generator silnika elektrycznego, odzyskując energię i ładując akumulator. Problem w tym, że nieścierające się tarcze mocno korodują. Co gorsza, korodują też prowadnice zacisków i tłoczki. Trzeba się pogodzić z tym, że co jakiś czas należy się tym zająć. Gdy właściciele walczyli z tym problemem po raz pierwszy, w ASO wymieniono tarcze wraz z klockami. A w 90% przypadków wystarczy ich lekkie przetoczenie (oczyszczenie z korozji), bo są praktycznie niezużyte.

Hybrydowy Yaris jest oszczędny. Im więcej jazdy miejskiej, tym bardziej może pokazać się z najlepszej strony zespół napędowy. Jednak w jeździe mieszanej tak nie imponuje. A podczas jazdy w trasie spala podobne ilości benzyny do klasycznych odmian 1.0, 1.33 czy 1.5. Trochę prostszy układ hybrydowy i starszy konstrukcyjnie silnik spalinowy sprawiają, że Yaris Hybrid okazuje się tylko minimalnie oszczędniejszy niż np. większy Auris II Hybrid.

Dyskusyjna wydajność

Rodzi się więc zasadne pytanie czy ta (droższa od innych) odmiana ma sens. Szczególnie w mieście jak najbardziej – wspomagane elektryczną jednostką auto reaguje natychmiastowo. Do tego zastosowany silnik spalinowy ma większy efektywny suw rozprężania niż sprężania. Oznacza to w praktyce symulowany cykl Atkinsona



CZYTELNOŚĆ, PROSTOTA i twarde tworzywa. Ale trwałe, nic nie skrzypi na nierównościach.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Kabina daje poczucie przestronności (jak na swój segment), ale dość grube przednie słupki zasłaniaj niemałą część widoku. Widoczność do tyłu też jest daleka od ideału, ale to niestety raczej standard w dzisiejszych autach. Obsługa jest bardzo konwencjonalna, do większości przycisków można przyzwyczaić się momentalnie. Ale ciężko do zrywającego się połączenia Bluetooth, niezależnie od marki telefonu. Materiały wykończeniowe prawie nie noszą śladów zużycia, jednak nie zachwycają wyglądem. Po liftingu pojawiły się wyraźnie lepsze. Wygłuszenie okazuje się kiepskie powyżej 120 km/h, przy 140 km/h w kabinie staje się po prostu głośno.



SIEDZI SIĘ WYSOKO. Oparcia foteli są niestety dość płaskie.



ROZSĄDNE 286 l pojemności, jest tu też miejsce na koło dojazdowe.



SPORO MIEJSCA, również na wysokość. Kanapa się tu nie przesuwa.

Udana kabina do miasta, ale w trasach Yaris może być uciążliwy. Spore możliwości przewozowe. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Jednostka o oznaczeniu 1NZ-FXE to prawdziwy weteran, została zaprezentowana w 1997 roku w pierwszym Priusie. Oczywiście przez lata była modyfikowana. W tym wydaniu okazuje się ponadprzeciętnie trwała i genialnie sprawdza się w mieście. W takich warunkach dzięki silnikom elektrycznym i specyficznej skrzyni Yaris jest dynamiczny, reaguje od razu. Spalanie okazuje się najniższe w korkach. W jeździe mieszanej nie zachwyca aż tak, jak można oczekiwać, ale bardzo dużo zależy od stylu jazdy. Minusem jest wyraźny wzrost hałasu przy każdym mocniejszym przyspieszaniu.



WYMIANA OLEJU oraz świec to jedyne wymagania tej jednostki.

DANE TECHNICZNE	1.5 Hybrid
Silnik	benz. + elektr.
Pojemność skokowa	1497 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc systemowa	100 KM/4800
Maks. moment obrotowy	111 Nm/3600
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	165 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,8 s
Średnie zużycie paliwa	3,5-3,7 l/100 km

* dane fabryczne

W warunkach miejskich sprawdza się doskonale, nie jest tak wydajny jak w większych hybrydach. **ocena: 4/5**

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

To już czwarty Yaris trzeciej generacji, jakiego historię eksploatacji przedstawiamy. Nasze doświadczenia wskazują, że nie powinniśmy oczekiwać zbyt dobrego stanu płyty podwoziowej. Tyle tylko, że właściciele tego egzemplarza w odpowiednim momencie zainwestowali w porządne zabezpieczenie antykorozyjne. Zdecydowanie było warto. Nie ma tu śladu korozji. Nie mamy też innych uwag – układ jezdny jest w doskonałej kondycji, tak samo jak wydech. Brak jakichkolwiek wycieków.



Zdecydowano się na konserwację specjalnym woskiem. Ma on bursztynową barwę, ale jest w pewnym stopniu transparentny, dzięki temu widać, czy nic się nie dzieje z blachami.



PROSTE ZAWIESZENIE tylne znosi w Yarisach bardzo dużo. Amortyzatory są sprawne prawie jak nowe.



JEDNOSTKA NAPĘDOWA oraz skrzynia biegów bez śladów wycieków czy nawet najmniejszych zapoceń.



WYDECH w Yarisach 1.0, a szczególnie 1.33 potrafi skorodować dość szybko. Tutaj – jak w nowym aucie.



ZUŻYCIE OLEJU nie występuje. Czasami w tej odmianie się to zdarza, gdy jeździ się dość szybko autostradami.



Z PRZODU zajmowano się tylko łącznikiem stabilizatora. Wahacze złapały rdzawy nalot przed konserwacją.

Do stanu auta nie ma żadnych uwag, ale trzeba jasno powiedzieć, że to po części zasługa zapobiegliwości właścicieli oraz porządnej pracy warsztatu wykonującego konserwację podwozia. Bo bez tego zabiegu Yaris wyglądałby zupełnie inaczej. **ocena: 5/5**

(cykl Atkinsona-Millera), a nie konwencjonalny Otto. Taka konstrukcja sprawia, że moc jest niska, ale jednostka okazuje się bardzo trwała i niestraszne jej użytkowanie na krótkich dystansach.

Ale odmiana Hybrid ma jeszcze jeden bardzo poważny atut: niezwykle trwałą przekładnię planetarną nazywaną e-CVT. Jest bezproblemowa nawet przy bardzo dużych przebiegach. Niestety nie można tego powiedzieć o klasycznych bezstopniowych przekładniach CVT w innych benzynowych wydaniach Toyoty Yaris (nazywają się Multidrive-S). Rozciągają się w nich stalowe pasy transmisyjne, psują się sterowniki, a na autostradach przegrzewa olej (o którego wymianie producent nie wspominał). Niestety koszty remontów tych skrzyń są bardzo wysokie.

Często jest zbyt późno

Niezależnie od silnika i zastosowanej skrzyni wszystkie Yarisy mają wspólny problem – słabe zabezpieczenie antykorozyjne. Wymagające wymiany tylne belki czy początki perforacji na wewnętrznej stronie progów nie są niczym niespotykanym. W tym wypadku jednak właściciele (mający już doświadczenia z autami japońskimi) zadziałali prewencyjnie. Wykonano porządną konserwację i dzięki niej auto nie ma żadnych problemów. Do tego prawdopodobnie znacznie łatwiej (i korzystniej) można sprzedać taki egzemplarz. Niestety większość właścicieli tych aut interesuje się problemem, dopiero gdy mechanik lub diagnosta na badaniu technicznym zwracają uwagę na kiepski stan płyty podłogowej czy elementów układu jezdnego. Co gorsza, część użytkowników trafia wówczas do „specjalistów" stosujących półśrodki i przykrywających jedynie rdzawe problemy na pewien (najczęściej krótki) czas.

Sporo osób interesujących się tymi autami bardziej obawia się jednak stanu baterii trakcyjnej i kosztów z tym związanych. Niesłusznie, bo jest ona trwała. A zużyte blaszki (szyny) łączące ogniwa i same ogniwa wymienia już sporo specjalistów. Koszty tych operacji wcale nie są (względem innych typowych napraw) wysokie. Warto przy okazji pamiętać o akumulatorach 12 V. Powinny to być koniecznie akumulatory typu AGM.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



HYUNDAI i20 2014-2020 r.
Ceny: od 16 tys. zł

Nie było odmiany hybrydowej, ale mały Hyundai ma poważne atuty. Niezłe silniki benzynowe i wysokoprężne, wysoką niezawodność, wygodne wnętrze. Jest też lepiej zabezpieczony przed korozją niż Yaris. Bardzo ciekawa dla szukających miejskiego auta z automatem jest oferowana w latach 2014-2018 odmiana 1.4 z klasyczną skrzynią hydrokinetyczną. Uwaga – jedynie czterobiegową. Ale bardzo trwałą.



RENAULT CLIO 2012-2019 r.
Ceny: od 12,5 tys. zł

Francuski konkurent miał w gamie bardzo ciekawe wersje dla oszczędnych. Diesle 1.5 dCi są tu świetne, a odmiana 0.9 TCe mogła mieć fabrycznie instalację LPG. Rzadko miewały je też bardzo trwałe wolnossące warianty 1.2 16V. Nie było tu klasycznych automatów, jedynie dwusprzęgłowe skrzynie EDC, łączono je tylko z 1.2 TCe, 1.6 (R.S.) oraz dieslami. W gamie tej generacji było po raz ostatni kombi (Grandtour).



Jak na auto miejskie Yaris ma dojrzały układ jezdny. Nie przechyla się nadmiernie, jest raczej sprężysty. Ale całkiem sprawnie gasi wstrząsy na większości wybojów.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Poważne awarie? Zero. Spadek sprawności baterii wynika raczej z jej wieku niż przebiegu, ale wymiany szyn łączących czy pojedynczych ogniw nie są szczególnie kosztowne. Warto dbać o czystość układu chłodzenia baterii. Sam silnik spalinowy jest zupełnie bezproblemowy, a jeszcze bardziej imponuje w tej kwestii skrzynia bezstopniowa. Problemy sprawiają za to tylne hamulce (rzadko są w praktyce używane), a blachy Yarisa okazują się kiepsko zabezpieczone.



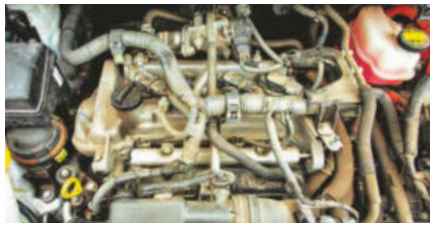
AKUMULATOR trakcyjny oraz rozruchowy 12 V są zamontowane pod kanapą.



TYLNE ZACISKI hamulcowe to częste źródło problemów.



PRZEKŁADNIA planetarna e-CVT jest nieporównywalnie trwalsza niż zwykłe CVT.



WOLNOSSĄCA JEDNOSTKA spalinowa jest wyposażona w trwały napęd rozrządu realizowany łańcuchem. Wycieki są bardzo rzadkie.

Po latach akumulatory mogą wymagać drobnych napraw. Ale ogólna trwałość jest świetna. ocena: 5/5

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Całkiem dojrzały układ jezdny jak na ten segment
- Płaska podłoga

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Dyskusyjna sprawność pojedynczej wycieraczki z przodu
- Brak przesuwnej kanapy
- Ograniczony zakres regulacji kierownicy



Jeśli silnik spalinowy jest ciepły, a bateria mocno naładowana, można wymusić jazdę w trybie EV, ale jedyne na krótkim odcinku.

Użytkownicy starszych Yarisów mogą tęsknić za przesuwaną kanapą czy dwiema wycieraczkami. ocena: 3/5

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
10 000-15 000	Wersje 1.0, 1.33, diesle. Przebiegi zwykle 250-450 tys. km. Benzyny czasami z LPG.
25 000-35 000	Hybrydy (2013-2016) z przebiegami 120-180 tys. km. Są też „zwykłe" 1.5, wersje Active.
45 000-55 000	Krajowe bogate wersje Premium, Selection, z prywatnych rąk, z końca produkcji.

Wybór jest ogromny, ale co z tego, jeśli 90% aut pochodzi z flot, wiele z nich używano bezlitośnie. Bardzo ciekawe są trwałe diesle, bo popyt na nie stał się minimalny. Ceny części Yarisów są oderwane od rzeczywistości, chyba niektórzy sprzedający uważają swoje auta za wyjątkowe.

Świetna podaż, to zdecydowanie rynek kupujących. Najbardziej cenione są odmiany 1.0 i 1.5. ocena: 4/5

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2018-2026	**21 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
12.2018	46 000 km	Przegląd w ASO, wymiana oleju, filtrów, test stanu akumulatora trakcyjnego.	1200 zł
09.2021	76 000 km	Problem z tylnymi hamulcami, tarcze były według ASO na tyle mocno skorodowane, że należało je wraz z klockami wymienić. Oczyszczono i przesmarowano zaciski.	1720 zł
01.2022	80 000 km	Podczas przeglądu w ASO wymieniono olej, filtry (w tym filtr wentylatora baterii trakcyjnej) oraz świece zapłonowe.	1440 zł
03.2023	102 000 km	Ponowne problemy z tylnymi hamulcami. W ASO znowu stwierdzono, że należy wymienić tarcze wraz z klockami. W niezależnym warsztacie specjalizującym się w Toyotach przetoczono tarcze, aby oczyścić je z korozji (miały grubość w zasadzie jak nowe) oraz zregenerowano tylne zaciski. Wymieniono też płyn chłodniczy i przy okazji akumulator 12 V (typu AGM).	1700 zł
08.2025	122 000 km	Wyraźnie wzrosło spalanie, spadła sprawność akumulatora trakcyjnego. Niezależny specjalista od hybryd i aut elektrycznych sprawdził stan ogniw (modułów). Wymieniono tzw. blaszki łączące i dwa najsłabsze ogniwa baterii trakcyjnej, wykonano tzw. balansowanie baterii.	1800 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**7860 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Przeglądy wykonywano co roku, często częściej niż co 10 tys. km. W 2019 roku wykonano zabezpieczenie antykorozyjne podwozia za 2,5 tys. zł.	**9500 zł**



OBSŁUGA układu hybrydowego wymaga uprawnień SEP G1 (do 1 kV).



BRAK REGULACJI wysokości pasów może przeszkadzać niższym osobom.

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 87 tys. km średnie spalanie wyniosło 4,7 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 4089 l Pb 95, cena uśredniona 5,62 za litr Pb 95.	**22 980 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**61 340 zł**
Utrata wartości (zakup: 44 tys. zł, obecna wartość: 33 tys. zł)	**11 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 87 tys. km	**72 340 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,71 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,83 zł**



PODSUMOWANIE

Koszty eksploatacji hybrydowego Yarisa są niskie. Ale ta wersja nie jest aż tak oszczędna, jak można sądzić, szczególnie za miastem. Natomiast niezaprzeczalną zaletą jest trwała skrzynia. W innych wersjach Yarisa przekładnie CVT są znacznie gorsze, ciężko też o inne auta tej klasy z bezproblemowymi automatami. Atutem na pewno nie są za to blachy Yarisa – warto o nie zadbać zawczasu.

nasza ocena: 4/5

* inne samochody: Peugeot Partner 1.6 HDi – 0,77 zł, Mercedes S 350 BlueTEC – 1,56 zł, Subaru Impreza XV 2.0 – 1,51 zł

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 20 czerwca 1976 roku

W tym wydaniu „Motoru” piszemy o możliwości uzyskania prawa jazdy przez 17-latków, a 50 lat temu temat kursów i uprawnień wzbudzał spore emocje. Nie tylko w Polsce, bo przytoczono krytykę, jaka pojawiła się w niemieckim magazynie „Auto Motor und Sport”. Dotyczyła ona wakacyjnych kursów prowadzonych w RFN i trwających 12 dni. Zdaniem ówczesnych ekspertów to zbyt krótki czas z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Taka intensywna nauka, zwłaszcza dla starszych kierowców, może być zbyt wyczerpująca. Organizatorzy tych szkoleń twierdzili jednak, że to skuteczny i bezpieczny sposób nauki, bowiem w czasie urlopu kandydaci na kierowców są bardziej skoncentrowani i szybko nabywają umiejętności.



Jubileusz pewnej konstrukcji



Nawet dama w długiej sukni nie ma żadnych problemów z prowadzeniem Vespy.

Słowo skuter wywoływało w Polsce skojarzenia z Lambrettą, sprowadzaną wcześniej do naszego kraju. Tymczasem wynalazcą tego typu jednośladu (produkowanego w niemal niezmienionej wersji) była włoska firma Piaggio, która po przegranej przez państwa osi wojnie przestawiła się z produkcji lotniczej na wytwarzanie skuterów. Vespa, produkowana początkowo w wersjach 125/150 cm³, doczekała się również wersji sportowej (200 cm³ i prędkość maks. około 100 km/h). Zaletą konstrukcji było osłonięcie jadących od błota i wody, a także zasłonięcie silnika tak, że ubrania nie brudziły się smarem ani benzyną. I mimo że fala popularności skuterów przypadała na lata 50., to Vespa pozostawała w produkcji i do dziś jest ikoną włoskiego stylu.

Test trwałościowy Polskiego Fiata 126p

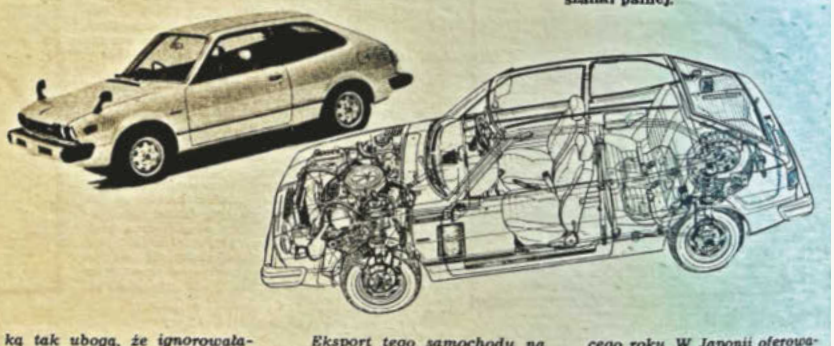
Zapowiedź testu Polskiego Fiata 126p, którym redaktorzy „Motoru” mieli pokonać 50 tys. kilometrów. Celem była odpowiedź na pytania: jak przedstawia się jego trwałość, jak długo zachowuje parametry trakcyjne, czy osiągi po takim przebiegu są takie same jak po dotarciu, czy też gorsze oraz jak długo wytrzymują ogumienie, okładziny hamulcowe, akumulator i amortyzatory. Zapowiadano także pomiary porównawcze przy przebiegu 10 i 50 tys. km.



HONDA ACCORD

Tak właśnie nazywa się nowy samochód w wersji trójdrzwiowej produkowany od paru tygodni, głównie na eksport do USA. Trzeba przyznać, że akord to ładny! Silnik o pojemności 1600 cm³ i mocy 80 KM przy 5300 obr/min jest bowiem jedyną jednostką napędową na świecie, która przeszła badania czystości spalin w stanie Kalifornia bez uciekania się do jakichkolwiek urządzeń dodatkowych w rodzaju dopalaczy katalitycznych lub recykulatorów spalin.

Tajemnica tego to trzeci zawór w cylindrze, sterujący dopływem szczególnie bogatej mieszanki do maleńkiej komory spalania w której inicjuje się zapłon. Gdy mieszanka zapali się płomień wędruje do właściwej komory spalania wypełnionej wszakże mieszanką tak ubogą, że ignorowałaby ona wszelkie próby zapalenia jej na drodze iskry elektrycznej.



Eksport tego samochodu na rynki zachodnioeuropejskie rozpocznie się w końcu bieżącego roku. W Japonii oferowany jest on z układem wspomagania kierownicy, a także z klimatyzatorem.

Honda Accord. Samochód o najczystszych na świecie spalinach uzyskanych dzięki dwustrumieniowemu przygotowywaniu mieszanki palnej.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 22 czerwca

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
www.magazynauto.pl

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

Zespół:
Marcin Laska, Marcin Łobodziński, Marcin Sobolewski, Adam Szczepaniak, Łukasz Szewczyk

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko, Bartosz Zienkiewicz

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

Fotograficy:
Rafał Andrzejewski, Robert Magdziak, Adam Mikuła, Kacper Szczepański

Listy: redakcja@motor.com.pl
Adresy e-mail pracowników redakcji: imie.nazwisko@motor.com.pl

Prenumerata: tel.: 67 210 86 05; 67 354 16 05

DZIAŁ REKLAMY
Dyrektor Segmentu Pism Motoryzacyjnych:
Marcin Warych, Marcin.Warych@bauer.pl
Starszy Specjalista ds. Reklamy:
Marta Potrzebska-Kalisz, Marta.Kalisz@bauer.pl
Główny Koordynator w Biurze Reklamy:
Urszula Derwisz, Urszula.Derwisz@bauer.pl

ADRES DZIAŁU REKLAMY:
ul. Motorowa 1
04-035 Warszawa

WYDAWCA

Bauer Media Group

Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski,
Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
Doradca Zarządu ds redakcyjnych:
Dorota Kaleta
Publisher/Wydawca:
Małgorzata Grono
Dyrektor ds. Kolportażu:
Piotr Ludwicki
Dyrektor Produkcji:
Piotr Orełko
DRUK: Bauer Print Ciechanów Sp. z o.o. Sp. j.

Tekstów i fotografii niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja nie odpowiada za treść ogłoszeń. Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruki i wykorzystanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody wydawcy – zabronione.

ISSN 0580-0447

Zabroniona jest bezumowna sprzedaż numerów bieżących i archiwalnych „Motoru” po cenie niższej od ceny detalicznej, ustalonej przez wydawcę. Sprzedaż po cenie innej niż podana na okładce jest nielegalna i grozi odpowiedzialnością karną.

Wszelkie skargi, reklamacje i pytania dotyczące publikowanych reklam należy kierować na adres: reklama@bauer.pl

NAJMROCZNIEJSZE STRONY ŻYCIA



DO KUPIENIA W DOBRYCH PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

YOUNGTIMERY



a w nim m.in.:

- Fascynujące samochody z lat 80. i 90.
- Prezentacje i porównania youngtimerów
- Motoryzacyjna technika wczoraj i dziś
- Praktyczne porady dla użytkowników starszych samochodów
- Przewodnik po ciekawych muzeach i imprezach w Polsce i na świecie