UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 42/2026 (3825) 12•10•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

NOWOŚCI • TESTY • PORADY

STARCIE DWÓCH WIELKICH PRZEBOJÓW W KLASIE SUV



Toyota RAV4 kontra Volkswagen Tiguan

PORÓWNANIE

s. 16

PORADY

Tak kierowcy oceniają swoje auta

s. 28



Ranking 50 modeli i opinie użytkowników na ich temat



PORADY

Kiedy nie warto słuchać producentów samochodów

Zalecane interwały serwisowe są zbyt długie

s. 34



PRZEGLĄD RYNKU SAMOCHODÓW UŻYWANYCH

11 MINIVANÓW

» Kompaktowe modele 5-7-osobowe » Polecane i trwałe wersje

TEST

Omoda 9 Super Hybrid



s. 22

Skąd taki rynkowy fenomen chińskich hybryd plug-in?



s. 10

Dodge Charger

PIERWSZA JAZDA Teraz oficjalnie w Polsce

ISSN 0580-0447
42
9 770580 044602
Nr ind. 365513
Numer w sprzedaży do: 18.10.2026

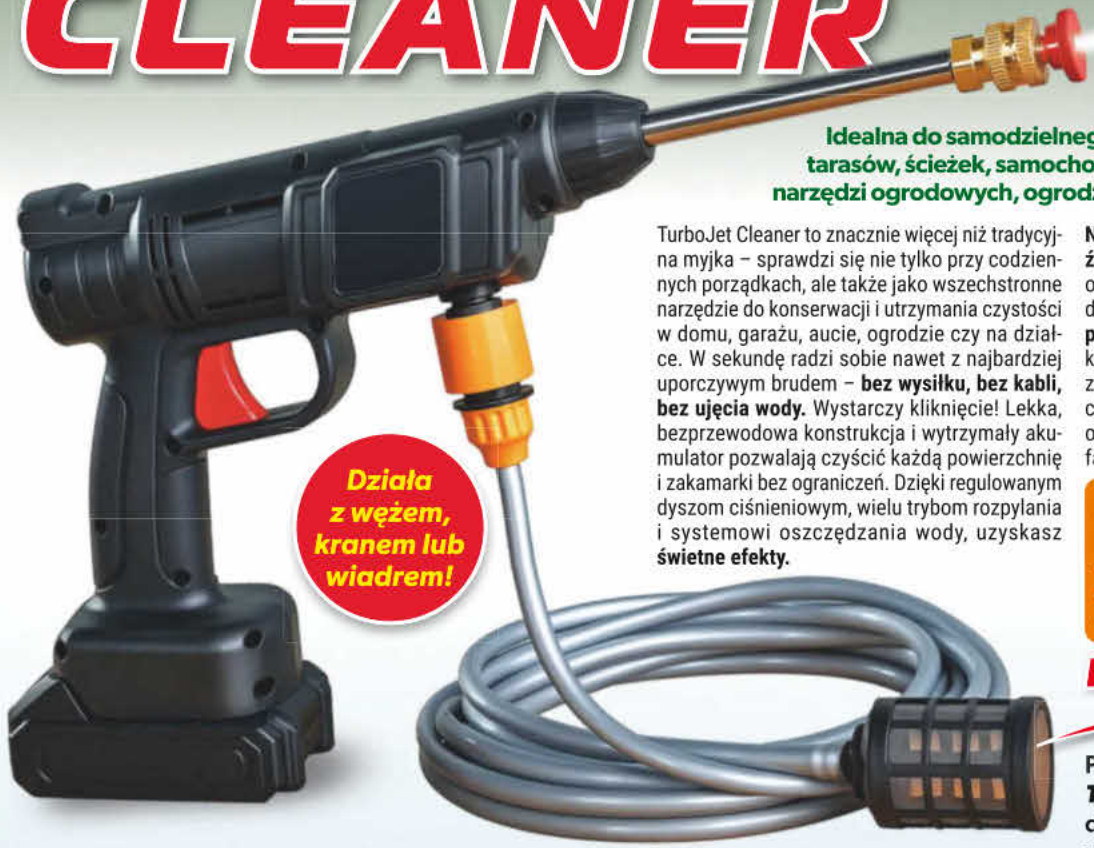
AKUMULATOROWA, BEZPRZEWODOWA, PRZENOŚNA MYJKA WYSOKOCIŚNIENIOWA

REKLAMA

TURBOJET CLEANER

TURBOJET CLEANER

NOWOŚĆ!
ZAMÓW ZA
199 ZŁ!



Działa z wężem, kranem lub wiadrem!

Idealna do samodzielnego czyszczenia okien, tarasów, ścieżek, samochodów, rowerów, rynien, narzędzi ogrodowych, ogrodzeń i wielu, wielu innych...

TurboJet Cleaner to znacznie więcej niż tradycyjna myjka – sprawdzi się nie tylko przy codziennych porządkach, ale także jako wszechstronne narzędzie do konserwacji i utrzymania czystości w domu, garażu, aucie, ogrodzie czy na działce. W sekundę radzi sobie nawet z najbardziej uporczywym brudem – **bez wysiłku, bez kabli, bez ujęcia wody.** Wystarczy kliknięcie! Lekka, bezprzewodowa konstrukcja i wytrzymały akumulator pozwalają czyścić każdą powierzchnię i zakamarki bez ograniczeń. Dzięki regulowanym dyszom ciśnieniowym, wielu trybom rozpylania i systemowi oszczędzania wody, uzyskasz **świetne efekty.**

Nie potrzebujesz dostępu do prądu ani stałego źródła wody! Możesz podłączyć myjkę do węża ogrodowego i kranu, a nawet do zwykłego wiadra z wodą, co zapewnia **mobilność i swobodę pracy.** Potężny strumień wody w mig usunie kurz, błoto, ziemię, osady, pajęczyny i zaschnięte zabrudzenia. To idealny sprzęt dla osób, które chcą samodzielnie zadbać o czystość w domu, odświeżyć ogród czy przywrócić samochodowi fabryczny blask.

PRECYZYJNE DYSZE



- Strumień bezpośredni
- Myjka wachlarzowa
- Myjka pianowa

DZIAŁA Z WIADREM!



Podłącz swój ***Turbojet Cleaner*** do kranu lub włóż wąż do zwykłego wiadra z wodą – ***czyść bez kabli i ograniczeń!***

ZASIĘG DO 10 METRÓW!



- WYDAJNA POMPA 150W
- WYSOKIE CIŚNIENIE
- AKUMULATOR LITOWO-JONOWY 21V
- BEZPRZEWODOWA

W ZESTAWIE OTRZYMASZ:

- 1 x Myjka TurboJet Cleaner
- 1 x Lanca przedłużająca
- 1 x Wąż wodny 5 metrów
- 1 x Filtr
- 1 x Pojemnik na pianę
- 1 x Dysza 0°
- 1 x Dysza 40°
- 1 x Złącze do butelki
- 1 x Ładowarka do akumulatora
- 1 x Akumulator litowo-jonowy 21V



NOWOŚĆ!

ZADZWOŃ I ZŁÓŻ ZAMÓWIENIE!

Masz szansę otrzymać oryginalną myjkę TurboJet Cleaner

w cenie 199 ZŁ!

Oferta obowiązuje do wyczerpania zapasów

Zadzwoń teraz:

71 300 38 25

Pon.-pt. 8:00-20:00,
sob. i 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 42/2026 12 października

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



12 **CUPRA RAVAL VZ**
Zapowiedź nowej epoki i zmiany pokoleniowej w klasie niedużych GTI. Elektryczny Raval potrafi dostarczyć emocji, których można oczekiwać od 226-konnego hatchbacka. I robi to na swój zadziorny sposób.

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS
Z pewnością nie jest używanym japońskim SUV-em pierwszego wyboru, ale ma zalety w postaci wysokiego komfortu i niezłego napędu 4x4.



44

NOWOŚCI

4 Jaguar Type 01
Brytyjska marka powraca po chwilowej nieobecności, a jej nowy model, który wzbudzał tak wiele kontrowersji jeszcze na etapie wersji studyjnej, to prawdziwa rewolucja. Zarówno stylistyczna, jak i technologiczna.

PIERWSZA JAZDA

10 Dodge Charger
Najnowsza generacja tego legendarnego amerykańskiego auta dostępna jest teraz w Europie. Co ciekawe, w dwóch wersjach nadwoziowych (4- i 2-drzwiowej) oraz dwóch napędowych. Do wyboru wariant spalinowy (426 lub 558 KM) oraz elektryczny, który w topowej specyfikacji Scat Pack dysponuje mocą 679 KM.

PORÓWNANIA, TESTY

12 Cupra Raval VZ

15 Isuzu D-Max 2.2 4WD AT
Właśnie debiutuje kolejna generacja Toyoty Hilux, ale to niejedyny japoński pick-up dostępny na polskim rynku. D-Max reprezentujący Isuzu właśnie otrzymał kurację odmładzającą i nowy, 2,2-litrowy silnik Diesla.

16 Toyota RAV4 kontra Volkswagen Tiguan
Starcie wielkich przebojów Toyoty i Volkswagena. Oba SUV-y cieszą się ogromną popularnością i oba mają swoich oddanych użytkowników. W naszym porównaniu hybrydowe 194-konne RAV4 mierzy się z Tiguanem 2.0 TSI o mocy 204 KM.

22 Omoda 9 Super Hybrid
Chińskie propozycje zdominowały polski ranking hybryd plug-in. Bierzemy pod lupę Omodę 9, która zajmuje miejsce w czołówkach sprzedaży, by przekonać się, co stoi za sukcesem tego efektownego SUV-a.

PORADY

28 Najlepsze w oczach kierowców
Publikujemy wyniki brytyjskiego badania, w którym to użytkownicy oceniają swoje auta. Na liście 50 modeli znalazło się kilka niespodzianek. Wystarczy wspomnieć, że w pierwszej dziesiątce nie ma żadnego reprezentanta Japonii.

32 Ile mocy potrzeba w aucie

34 Co warto robić częściej, niż zaleca producent
Długie interwały serwisowe mają służyć obniżeniu kosztów użytkowania pojazdu. Może to dobre dla pierwszego właściciela auta, który nie planuje wieloletniej eksploatacji, bo dla kolejnych użytkowników może to być kosztowny problem.

UŻYWANE

36 Jaguar XJ
Ostatnia generacja limuzyny Jaguara była w ofercie do 2019 roku i miała niewiele wspólnego z klasycznymi poprzednikami. A jak wypada pod względem niezawodności?

37 Auta z wadą ukrytą
Według statystyk nawet co trzeci kierowca musiał naprawiać wady ukryte używanego samochodu, a średni koszt ich usunięcia sięga 5400 zł.

38 Tanie kompaktowe minivany
Prezentujemy 11 rodzinnych propozycji, które łączą funkcjonalność i przestronne wnętrza z przystępnymi cenami zakupu. Większość z nich była oferowana w wersjach 7-osobowych. Typujemy też ich najlepsze wersje silnikowe.

44 Mitsubishi Eclipse Cross

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

46 Motor Retro



32

ILE MOCY POTRZEBA W AUCIE
Współczesne samochody, zwłaszcza hybrydowe i elektryczne, imponują swoimi parametrami. Ale czy potężna moc jest niezbędną do komfortowej i bezpiecznej jazdy?

Auta w numerze

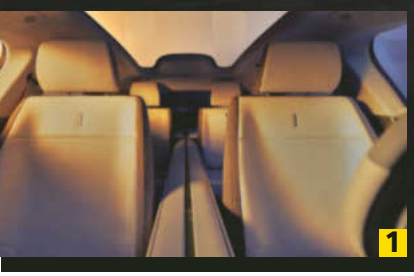
Chevrolet Orlando	38
Citroen Grand C4 Picasso	40
Cupra Raval VZ	12
Dodge Charger	10
Fiat Freemont	40
Ford Grand C-Max	41
Hyundai Tucson	6
Isuzu D-Max 2.2 LSE 4WD AT	15
Jaguar Type 01	4
Jaguar XJ	36
Mazda 5	41
Mitsubishi Eclipse Cross	44
Omoda 9 Super Hybrid	22
Opel Zafira	41
Peugeot 5008	42
Renault Grand Scenic	42
Seat Altea XL	42
Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i e-CVT	16
Toyota Verso	43
Volkswagen ID. Tiguan	8
Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion	16
Volkswagen Touran	43

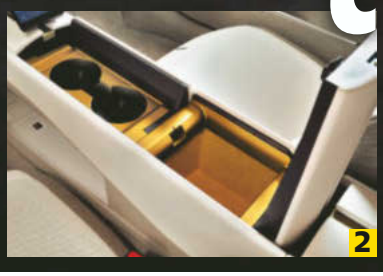
motor Znajdź nas na
W przeglądarkę wpisz: www.facebook.com/TygodnikMotor.
Teraz wystarczy tylko kliknąć na „Lubię to”.

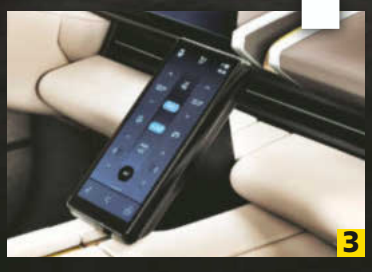


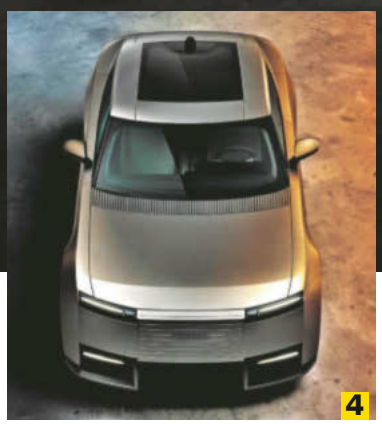
motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Brzemię odpowi









1 Wygląd foteli jest inspirowany meblami. Przez całą długość kabiny biegnie „kręgosłup”, czyli konsola **2** By nie zakłócać czystych linii, schowki i uchwyty na kubki ukryto pod pokrywami **3** Dodatkowy siedmiocalowy dotykowy ekran pozwala na sterowanie wybranymi, często używanymi funkcjami auta, m.in. klimatyzacją lub systemem audio **4** Przednie matrycowe reflektory mają wysokość zaledwie 8,4 cm **5** Światła są widoczne dopiero po włączeniu. Auto nie ma tylnej szyby **6** W czteroosobowej kabinie postawiono na minimalizm i wyszukane, przyjemne w dotyku materiały (skóra, tkaniny). Ekran OLED o rozmiarze 24 cali jest wskaźnikami i centrum sterowania.

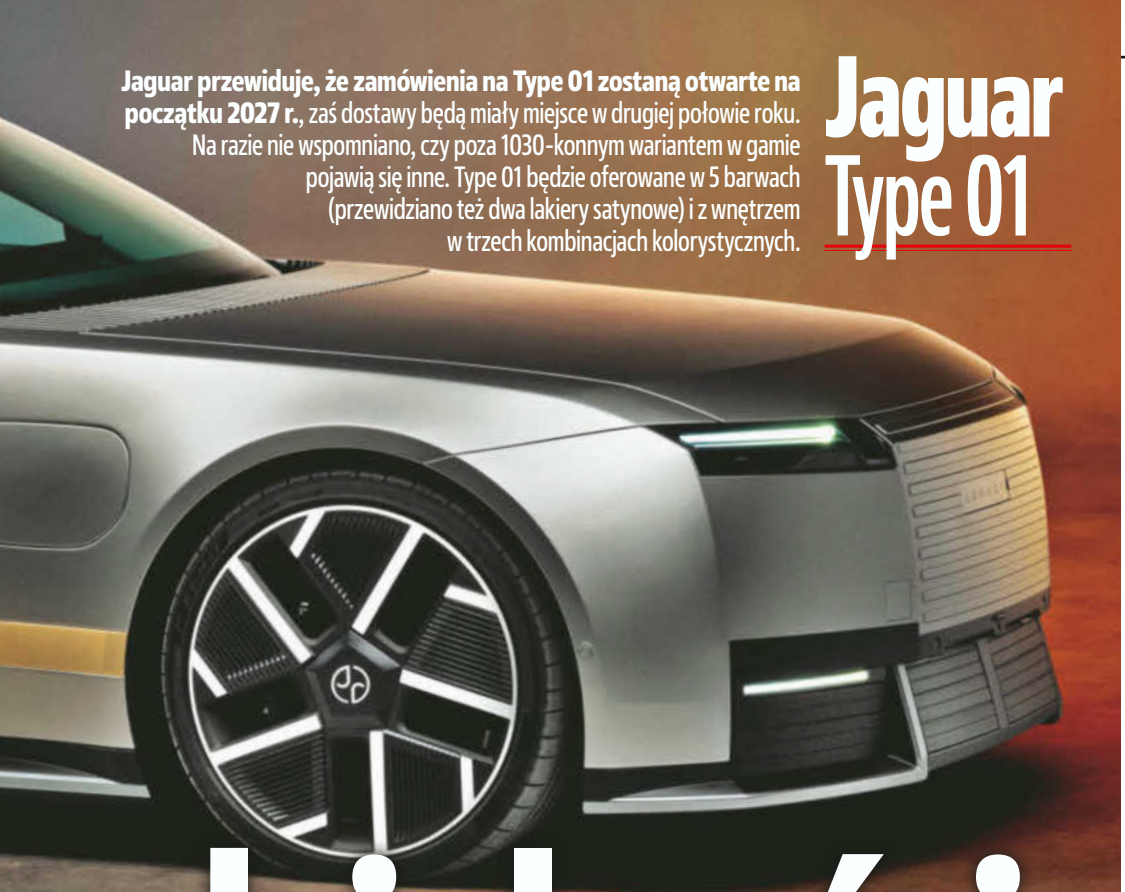


Type 01 jest najbardziej opływowym Jaguarem w historii. Współczynnik Cx wynosi 0,23. Drzwi są bezramkowe.



Jaguar Type 01

Jaguar przewiduje, że zamówienia na Type 01 zostaną otwarte na początku 2027 r., zaś dostawy będą miały miejsce w drugiej połowie roku. Na razie nie wspomniano, czy poza 1030-konnym wariantem w gamie pojawią się inne. Type 01 będzie oferowane w 5 barwach (przewidziano też dwa lakiery satynowe) i z wnętrzem w trzech kombinacjach kolorystycznych.



edzialności

Po zakończeniu produkcji tradycyjnych modeli Jaguar otwiera całkiem nową kartę w swojej historii. Jeśli szacowna brytyjska marka ma przetrwać, zjawiskowy Type 01 musi odnieść sukces.



5

6



Gdy w listopadzie 2024 r. Jaguar przedstawił nową tzw. identyfikację wizualną, a w grudniu tego samego roku wizję pierwszego samochodu, który miał oznaczać dla brytyjskiej firmy nowy początek, wszystko to wywołało niemałe kontrowersje. Przez ponad półtora roku podgrzewano atmosferę, publikując szczątkowe informacje i zdjęcia zakamuflowanych prototypów podczas prób drogowych. Oczekiwanie wreszcie się skończyło i seryjny Jaguar Type 01 właśnie ujrzał światło dzienne („0" w nazwie oznacza bezemisyjność, natomiast „1" – pierwszy model w nowej linii). Na temat jego wyglądu, oraz faktu, że jest „elektrykiem", rozgorzeje zapewne dyskusja, ale bez dwóch zdań jest spektakularny, wyrazisty i stanowi bardzo odważny krok na „nowej drodze życia" Jaguara. Tego, czy będzie to droga do sukcesu i odrodzenia, czy raczej spektakularna porażka, szybko się nie dowiemy, ale bezapelacyjnie Type 01 jest autem, obok którego nie da się przejść obojętnie.

W soundbar na podszybiu wmontowano ekran służący jako lusterko wsteczne. Trafia nań obraz z tylnej kamery.

To Gran Turismo klasy luksusowej, o długości aż 523,5 cm i wysokości zaledwie 140 cm (bagażnik ma 450 l, a pod maską znajduje się niewielki schowek). Auto powstało od zera i nie ma nic wspólnego z jakimkolwiek innym modelem Jaguara. Zbudowano je na nowej płycie podłogowej JEA, z którą zintegrowano potężny akumulator trakcyjny (długi, bo wykraczający z przodu za kabinę pasażerską, i płaski, co pozwoliło zachować niewielką wysokość karoserii). Jego użytkowa pojemność to 118 kWh (architektura elektryczna jest 850-woltowa, ale można korzystać także ze słabszych ładowarek), a maksymalna moc ładowania wynosi 350 kW. Uzupełnienie energii od 10 do 80% w optymalnych warunkach ma trwać 22 min. Zasięg w cyklu mieszanym określono na 720 km, zaś podczas jazdy autostradowej na 512 km. Pokonanie jak największego dystansu jest możliwe m.in. dzięki adaptacyjnym rozwiązaniom aerodynamicznym, np. aktywnym przysłonom z przodu czy wysuwanemu tylnemu spojlerowi.

W układzie napędowym wykorzystano trzy silniki – przedni ma 354 KM, a tylne po 422 KM. Parametry systemowe wynoszą 1030 KM i 1365 Nm. Siła napędowa trafia na obie osie (przy czym tylne jednostki mogą być odłączone, gdy nie są potrzebne), zastosowano też system wektorowania momentu obrotowego. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 3,2 s. Co ciekawe, podczas jazdy ze stałą prędkością 100 km/h auto wykorzystuje tylko 2% mocy, zaś po maksymalnym wciśnięciu pedału przyspieszenia do 180 km/h rozpędza się w 4 s.

Jaguar zapewnia, że Type 01 jest autem w wyjątkowy sposób łączącym komfort z doskonałym prowadzeniem. Mają za to odpowiadać m.in. bardzo sztywna konstrukcja (np. układ zarządzania baterią umieszczono pomiędzy przednimi kołami, 35 cm przed grodzią, i stanowi on dodatkowe wzmocnienie zawieszenia), rozkład masy wynoszący 50 na 50, a także pneumatyczne zawieszenie z adaptacyjnymi amortyzatorami, tylne koła skrętne (śr. zawracania 11,5 m) i opony specjalnie opracowane przez Pirelli (letnie, zimowe i całoroczne). Seryjnie ogumienie ma 23", ale będzie można wybrać także 21". Do dyspozycji przewidziano 5 trybów jazdy: Jaguar, Dynamic, Efficient, Ice&Snow i Curated (indywidualny).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: JAGUAR

W SKRÓCIE

Tańsza Cupra Leon



Cupra obniżyła ceny kompaktowego modelu Leon. Za najtańszą pięciodrzwiową wersję 1.5 TSI 150 KM z manualną skrzynią trzeba teraz zapłacić 109 900 zł (w poprzedniej promocji – 119 300 zł), zaś za odmianę kombi – 117 900 zł. Warianty ze skrzynią DSG wyceniono na, odpowiednio, 134 600 oraz 140 200 zł. Najmocniejszy hatchback FWD 2.0 TSI 325 KM kosztuje teraz 178 000 zł, natomiast 333-konne kombi z napędem na cztery koła – 189 100 zł.

Dla pięciu osób



BYD Dolphin Surf został zmodernizowany. Największą nowością jest zaprezentowanie wariantu pięciomiejscowego (4-osobowy pozostaje w ofercie). Najbogatsza wersja Comfort otrzymała ponadto 12,8-calowy ekran (system z Google Built-in zapewnia dostęp do asystenta i nawigacji). Zmiany objęły również cyfrowy zestaw wskaźników, którego przekątna w odmianie Comfort wzrosła z 7 do 8,8". Nowością jest też dźwignia wyboru kierunku jazdy na kolumnie kierownicy.

Więcej na dopłaty



Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej poinformował, że o ponad 82 mln zł (z 1,18 mld do 1,26 mld zł) zwiększono budżet przeznaczony na wypłaty dofinansowania w ramach programu NaszEauto. Dzięki dodatkowym środkom możliwe będzie objęcie wsparciem wszystkich tych, którzy złożyli, pozytywnie ocenione, wnioski w trybie warunkowym. Nie oznacza to wznowienia programu, bo jako taki dobiegł końca.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, archiwum

Piąta generacja Tucs

- Hyundai zaprezentował nowego kompaktowego SUV-a Tucsona już w europejskiej wersji
- W gamie znajdą się wersje spalinowe oraz hybrydowe i hybrydowe typu plug-in





Evans – nowy mistrz świata w rajdach



Od prawej: Elfyn Evans i Scott Martin – mistrzowska załoga zakończonego sezonu WRC.

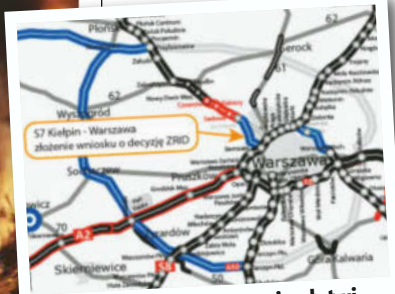
To był finał sezonu, którego świat WRC długo nie zapomni. Elfyn Evans i Oliver Solberg stoczyli na Sardynii pojedynek, w którym o mistrzostwie miały zdecydować ostatnie kilometry. Przed startem szanse na tytuł zachowywał także Sami Pajari, ale najważniejsza walka rozegrała się między Walijczykiem a młodym Szwedem. Solberg rozpoczął rundę znakomicie i objął prowadzenie. Evans nie zamierzał odpuszczać. Przed finałową próbą przewaga wynosiła zaledwie jeden punkt na korzyść Evansa. Siedem kilometrów dzieliło obu kierowców od rozstrzygnięcia walki o tytuł. Na ostatnim międzyczasie Solberg był szybszy. Evans widział, jak jego marzenie kolejny raz wymyka się z rąk. Wszystko wskazywało na jego szósty tytuł wicemistrza. Wtedy jednak..., trzy zakręty przed metą, wydarzyło się coś niewiarygodnego. Solberg wypadł z drogi. Zanim wrócił na trasę, stracił 14,5 sekundy. Evans został mistrzem świata – pierwszym brytyjskim od czasów Richarda Burnsa w 2001 roku. Tak zakończyła się era samochodów Rally1. Sezon 2027 to nowe regulacje oraz nowe „rajdówki".



Oliver Solberg zaprzepaścił szansę na zdobycie tytułu mistrza WRC na ostatnich zakrętach Rajdu Sardynii.

Trasa S7 na wylocie ze stolicy

GDDKiA wystąpiła o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej dla budowy S7 Kiełpin-Warszawa (ostatni odcinek tej drogi ekspresowej po północnej stronie stolicy, który czeka na realizację). To dopiero początek długiej drogi do wybudowania tego niezwykle ważnego fragmentu S7. Mają na nim powstać m.in. dwa tunele: na Bielanach (ok. 1000 m) i Bemowie (ok. 1280 m).



Ostatni odcinek S7 znacznie ułatwi wyjazd z Warszawy na północ.

ona

Tucson to najważniejszy, bo najlepiej się sprzedający, model w europejskiej gamie Hyundaia. Właśnie zaprezentowano piątą generację tego auta na rynki Starego Kontynentu, która pod względem designu radykalnie zrywa z poprzednikiem. Jest też od niego nieco większa. Nowy Tucson ma następujące rozmiary: długość 456 cm (+3,5 cm), szerokość 190 cm (+3,5 cm), wysokość 167 cm (+2 cm), rozstaw osi 272 cm (+4 cm). Pojemność bagażnika wynosi zaś 695 l (nie podano, czy to wartość do rolety, czy do dachu).

Tucson ma całkiem nowy system inforozrywki Pleos Connect oparty na systemie Android Automotive OS, z centralnym ekranem 12,9 lub 17 cali. Do dyspozycji jest asystent głosowy Gleo AI wspierany przez sztuczną inteligencję. Auto może mieć fotel kierowcy Ergo Motion z masażem lub siedzenia Relaxation Comfort (rozkładane jednym przyciskiem).

Do wyboru przewidziano kilka wersji napędowych. Bazowa ma silnik 1.6 turbo 150 KM (skrzynia manualna lub dwusprzęgłowa – ta druga w wariancie MHEV). Klasyczna hybryda (napęd przedni lub 4x4) korzysta z jednostek 1.6 turbo i elektrycznej o mocy systemowej 245 KM. Najmocniejszy jest wariant PHEV (silniki 1.6 turbo i elektryczny) generujący systemowe 292 KM. Zastosowano w nim akumulator trakcyjny o pojemności 17,1 kWh, który ma pozwolić na pokonanie 81 km w trybie jazdy elektrycznej. Hybryda plug-in także ma odmiany FWD i AWD.

Na cenniki Tucsona trzeba jeszcze trochę poczekać, wiadomo już jednak, że pierwsze egzemplarze mają trafić do polskich salonów około lutego przyszłego roku (produkcję zlokalizowano w Czechach). Auto będzie oferowane także w usportowionej wersji N Line.



Ekran wskaźników ma 9,9" (head-up to opcja), a centralny 12,9-17". Kolumna kierownicy – z elektryczną regulacją.



Duży, porządnie wykończony bagażnik. Plusem jest oparcie dzielone na 3 części.



Drzwi otwierają się szerzej niż w poprzedniku. Kabina ma być przestronniejsza.



Europejska wersja jest o 14 cm krótsza m.in. od amerykańskiej. Ma też o 6,5 cm mniejszy rozstaw osi.



Aston Martin DBX w odmianie GT

Do gamy SUV-a DBX dołącza wariant GT. Jest on w większym stopniu zorientowany na elegancję i komfort niż sportowe doznania (te ma zapewniać odmiana S). Najbardziej charakterystycznym elementem w GT jest nowy grill – zamiast siatki użyto tu listew, które mogą mieć jasną lub ciemną barwę. Ponadto zastosowano chromowane wykończenia na bokach auta, dolne części zderzaków i listwy progowe zostały polakierowane w kolorze nadwozia, zmieniono układ końcówek wydechu i wzory felg. We wnętrzu wprowadzono zarezerwowane dla GT kombinacje kolorystyczne, ale przede wszystkim bardziej komfortowe siedzenia. Zawieszenie ma zmienione nastawy, ale silnik jest taki sam: 4.0 V8 biturbo (727 KM).



We wnętrzu auta wyposażonego w Black Package zastosowano Alcantarę, którą wykończono m.in. elementy deski.

Nowa topowa wersja X3

Dosłownie chwilę po prezentacji nowej serii 3 ze zmodernizowaną wersją silnika 3.0 R6 z instalacją mikrohybrydową 48 V BMW poinformowało o wprowadzeniu tej jednostki do SUV-a klasy średniej X3. Sześciocylindrowy turbodoładowany silnik trafia do flagowej odmiany M50 xDrive. Rozwija on 443 KM (+45 KM w porównaniu z poprzednikiem) i 580 Nm. Pozwala to na rozpędzenie tego ważącego 1965 kg SUV-a od 0 do 100 km/h w 4,4 s i uzyskanie prędkości maksymalnej 250 km/h. Średnie zużycie paliwa ma wynosić 8,1-8,8 l/100 km. Za nową najmocniejszą odmianę X3 trzeba zapłacić od 380 500 zł. Ponadto dla wersji M50 xDrive przygotowano pakiet o nazwie Black Package (obejmuje on m.in. 22-calowe obręcze i czarne elementy, np. zaciski hamulcowe).



92 kraje elektrycznym VW

Rainer Zietlow odbył podróż dookoła świata ID. Buzzem z długim rozstawem osi (445 dni, 99 767 km, 92 kraje). Po powrocie zbadano stan akumulatora i miał on sprawność ponad 95%. Najciekawsze jest jednak to, jak wygląda sieć ładowania w różnych krajach. I tak np. w Zambii czy Tanzanii nie było żadnych dostępnych punktów (ładowanie na stacjach elektroenergetycznych), a w RPA, Maroku i Rwandzie sytuacja wygląda już dobrze. Znaczny rozwój nastąpił też np. w Arabii Saudyjskiej czy w Ameryce Południowej (przede wszystkim Brazylia i Chile).



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Przyszłe premiery



Peugeot e-208
Po raz pierwszy udało się sfotografować nową generację.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Citroen 2 CV	2028
Hyundai i20	2027
Peugeot e-208 (fot.)	2027
Smart #2	2026
Suzuki e-Sky BEV	2027
Volkswagen ID. Every1	2027

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

BMW i3 Touring	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 01	2026
Porsche Panamera (fl)	2027

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Audi RS Q5	2027
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X7	2027
Fiat Grizzly	2026
Hyundai Kona	2027
Hyundai Bayon	2026
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus RX (wersja sportowa)	2028
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Cayenne El. Coupe Turbo GT	2026



Przyłapano niemal gotowe elektryczne Cayenne we flagowej wersji Turbo GT.

Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen Tiguan R	2027
Volkswagen T-Roc R	2027

Zdjęcia: Maciej Struk, producenci, SH Proshots

Nowy VW ID. Tiguan



PIERWSZE ZDJĘCIA

- Pierwszy Volkswagen Tiguan z napędem elektrycznym
- Dwa rodzaje akumulatora trakcyjnego, zasięg do 600 km



Pod maską wygospodarowano miejsce na schowek, idealny np. na kable do ładowania.



Bagażnik o pojemności 534-1652 l m.in. z solidnymi haczykami oraz podwójną podłogą.



Obszerne fotele mają ogromny zakres regulacji. Do auta wsiada się bardzo wygodnie.



Znakomita przestrzeń z tyłu oraz płaska podłoga tworzą świetne warunki do jazdy.

Zupełnie nowy ID. Tiguan według Niemców ma połączyć ze sobą dwa światy. Czyli elektrycznej rodziny ID. z rozwiązania znanymi z Tiguana. Wśród nich wymieniają oni m.in. ponadczasowy design czy wyśrubowany komfort.

Na pierwszy rzut oka widać, że ID. Tiguan garściami czerpie z ID.4, na którym go zresztą oparto. Korzysta jednak z najnowszej wersji platformy MEB, ma mocno przemodelowane przednią oraz tylną partię nadwozia czy zmienione klamki drzwi. Współczynnik oporu powietrza wynosi 0,26.

W odświeżonym kokpicie znalazło się najnowsze wcielenie systemu multimedialnego i – po raz pierwszy w europejskim aucie VW – ekran po stronie pasażera. Poprawie uległa ergonomia – m.in. dzięki zastosowaniu oddzielnego panelu klimatyzacji czy kierownicy z dużymi przyciskami. Wśród opcji znajdą się m.in. 2 ładowarki bezprzewodowe i ekran head-up z rozszerzoną rzeczywistością. Uroczym detalem jest tryb cyfrowych zegarów nawiązujący do Golfa IV. Jakość wykończenia i materiałów robią świetne wrażenie.

ID. Tiguan będzie oferowany z dwoma rodzajami baterii. Mniejsza, typu LFP, ma mieć pojemność 58 kWh i do pary tylny silnik o mocy 190 KM. Zasięg tej wersji to 450 km, ładowanie odbywa się z mocą do 105 kW, a przyspieszenie 0-100 km/h zajmuje 8,5 s. W odmianach z akumulatorem 77 kWh (NMC) moc ładowania sięga 165 kW. Do wyboru przewidziano warianty tylnonapędowy (286 KM, 0-100 km/h: 6,6 s) oraz 4x4 (299 KM, 0-100 km/h: 6,3 s). Zasięg wynosi, odpowiednio, 600 lub 560 km.



ID. Tiguan zachował proporcje poprzednika, ale mocno zmienił się m.in. z tyłu. Ma 462 cm długości, 185 cm szerokości i 162 cm wysokości.



Przyjemnie wykonana deska rozdzielcza ma teraz m.in. fizyczny panel klimatyzacji. Wygodne przyciski na kierownicy.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Duże obniżki cen Lexusa UX



Lexus wprowadził promocyjną ofertę Final Edition dla kompaktowego crossovera UX. Samochody z rocznika 2026 są oferowane w dwóch hybrydowych odmianach z silnikami benzynowym 2.0 i elektrycznym 83 KM. Ta z przednim napędem ma systemowe 200 KM (0-100 km/h w 8,1 s) i trzeba za nią zapłacić od 149 900 zł w wersji Business z pakietem Tech (cennikowo 205 900 zł, a w poprzedniej promocji 167 900 zł). Z kolei odmiana E-Four poza przednią jednostką elektryczną ma dodatkową tylną (realizuje napęd tej osi), 30-konną. Systemowa moc wynosi tu 203 KM (0-100 km/h w 7,9 s). Ten mocniejszy wariant w wersji F Sport Design został wyceniony na minimum 172 500 zł (dotąd 229 900, lub 187 400 zł w promocji).

Ulepszony Leapmotor C10

SUV C10 otrzymał nową architekturę elektryczno-elektroniczną. W standardzie znajdują się teraz bezprzewodowa łączność z Apple CarPlay/Android Auto, asystent głosowy z AI czy usprawnione systemy bezpieczeństwa. Zwiększono pojemność bagażnika (w BEV do 500 l, a w hybrydzie do 440 l). Wersje silnikowe BEV: RWD 224 KM (zamiast 218 KM), 299 KM i AWD 571 KM (poprzednio 598 KM). Hybryda: 220 zamiast 215 KM.



Top 10 marek i modeli w Europie

W ciągu ośmiu miesięcy br. zarejestrowano w Europie (państwa UE, EFTA i Wielka Brytania) 9 192 528 nowych samochodów osobowych – więcej o 5,8% niż w okresie od stycznia do sierpnia 2025 r. (tylko w 7 krajach sprzedaż spadła). Na podium wśród marek sytuacja jest stabilna i wydaje się, że przez dłuższy czas może taką pozostać – numer 1 to VW, a daleko za nim – Skoda i Toyota. Jeśli chodzi o modele, to prowadzenie utrzymuje Sandero, choć sprzedaje się wyraźnie gorzej niż w ubiegłym roku (na przykład bestsellerem sierpnia był VW T-Roc, a nie miejska Dacia).



Lp.	Marka	Rejestracje (I-VIII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VIII 2025 r.) [proc.]
1	Volkswagen	929 701	-3,1 ↓
2	Skoda	588 752	+8,5 ↑
3	Toyota	571 802	+1,3 ↑
4	BMW	534 686	+1,6 ↑
5	Renault	486 934	+1,1 ↑
6	Mercedes	447 759	+3,4 ↑
7	Audi	440 461	+4,1 ↑
8	Peugeot	428 180	-3,9 ↓
9	Kia	377 078	+9,0 ↑
10	Dacia	360 657	-9,7 ↓

Lp.	Marka/ model	Rejestracje (I-VIII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VIII 2025 r.) [proc.]
1	Dacia Sandero	145 424	-11,2 ↓
2	VW Golf	133 249	+2,9 ↑
3	VW T-Roc	132 845	-6,5 ↓
4	Renault Clio	128 941	-14,1 ↓
5	Tesla Model Y	126 395	+50,7 ↑
6	Peugeot 208	122 923	-5,4 ↓
7	Toyota Yaris Cr.	122 292	-2,1 ↓
8	VW Tiguan	121 401	-7,8 ↓
9	Peugeot 2008	110 707	-7,5 ↓
10	Opel Corsa	108 336	-6,9 ↓

Źródło: ACEA, DataForce za Automotive News Eur.

REKLAMA



Dodge Charger


Nowy Dodge Charger „pójdzie bokiem”, jeśli kierowca ma ochotę.

- Amerykański klasyk debiutuje oficjalnie w Europie
- W ofercie wersja spalinowa Sixpack oraz elektryczna Daytona

Dodge Charger to legenda, która miała wrócić w dobrym stylu, a czuć lekki niedosyt. Zapowiedź wersji elektrycznej wywołała niemałe kontrowersje. Dodge zdecydował jednak, że spalinowa też będzie, ale zrezygnował z V8, które na swój sposób było kwintesencją modelu. Wybrano znaną z Rama 1500 jednostkę 3.0 Hurricane, która nie przekonała części klientów przywiązanych do V8 – w Ramie przywrócono więc 5.7 HEMI. Różnica jest taka, że w Chargerze to wersja elektryczna może zrobić dobre wrażenie. Być może tylko nieliczni zatęsknią za tradycyjnym dla modelu bulgotem.

Stellantis postanowił zrobić porządek w nazewnictwie i zrezygnował z Challengera, zastępując go dwudrzwiowym Chargerem. Odmiany dwu- i czterodrzwiowa mają te same wymiary, a różnią się tylko liczbą drzwi i kształtem szyb bocznych. Nawet wielkość wnętrz i bagażników jest identyczna. Charger Sixpack to wersja spalinowa, a Daytona – elektryczna. W obu R/T oznacza niższy poziom mocy, a Scat Pack wyższy. Określenie Widebody znika, bo nadwozie już jest szerokie na 2030 mm.

Wersję elektryczną od spalinowej najłatwiej odróżnić po przodzie i tyle. Sixpack ma garb na masce, a Daytona przedni spojler R-Wing. Z tyłu Sixpacka widać oczywiście końcówki wydechu, których „elektryk” nie potrzebuje. Po uruchomieniu napędów też są różnice, ale paradoksalnie trochę na korzyść Daytony, która dzięki systemowi Fratzonic Chambered Exhaust bardziej przypomina brzmieniem V8 niż spalinowy Sixpack. Ten z kolei brzmi jak sportowe auta europejskich marek, a w trybie sportowym – jak samochód rajdowy. Daytona jest głośniejsza na zewnątrz niż w kabinie. Wszystko na pokaz, trochę sztuczne, ale może się podobać.

Charger Sixpack również na pokaz prężył muskuły. Jego 3-litrowa jednostka rozwija 426 lub 558 KM, zależnie od wersji. Osiągi na papierze są bardzo dobre. Słabszy R/T jest szybszy od poprzednika z 5.7 HEMI. Mocniejszy Scat Pack ma lepsze przyspieszenie od SRT 6.4. Problem w tym, że subiektywnie nie robi aż takiego wrażenia, jakie obiecują liczby.

Hurricane trochę leniwie reaguje na dodanie gazu, a 8-biegowy automat chwilę zwleka z redukcją. Scat Pack nie przyspiesza, jakby miał ponad 500 KM. To nie tak, że Charger nie jest szybki, ale ma się wrażenie, że skuteczniej hałasuje, niż przyspiesza. Być może dlatego zupełnie inaczej postrzega się Daytonę. Tu jest ciszej, ale intensywniej. Jeżdżąc Sixpackiem Scat Pack i Daytoną R/T, można poczuć lekkie rozczarowanie wersją spalinową, a moc jest podobna. Daytona też reaguje na gaz z lekkim opóźnieniem, ale w trybie sport nie zwleka. Mocny ciąg dwóch silników jest na zawołanie. Na papierze osiągi są niemal identyczne, w praktyce również, ale Daytona daje mocniejsze wrażenie „wystrzału” niż Sixpack.

Wrażenie robi też masa elektrycznego Chargera – ponad 2600 kg to nie przelewki. Lżejszy o blisko pół tony Sixpack wciąż nie jest lekki. Oba modele prowadzą się jak ciężkie gran turismo. Więcej tu komfortu niż sportowego charakteru. Standardowy napęd na cztery koła pomaga wykorzystać moc. W Sixpacku da się odłączyć przednią oś, jak np. w BMW M3. Daytona Scat Pack ma tryb Drift/Donut, który zwiększa udział tylnych kół w napędzaniu auta. Zabawa jest więc w zasięgu ręki, trzeba się tylko „przeklikać” przez bogate menu ustawień sekcji Performance Pages.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: KWA



Obie wersje różnią się tylko liczbą drzwi i kształtem bocznych szyb. Wymiary i kształt nadwozia są identyczne.



Wnętrze dość stonowane, wykonane z przeciętnej jakości materiałów. Pozycja za kierownicą świetna, choć sama kierownica jest ogromna. Plus za fizyczne przyciski.



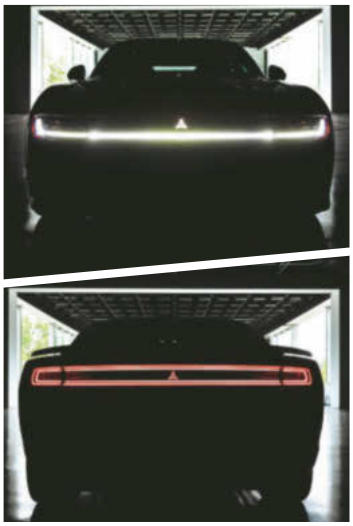
Oświetlenie wnętrza Attitude Adjustment w 64 kolorach. Dynamiczne animacje sygnalizują zdarzenia związane z samochodem.



Cyfrowe wskaźniki klasycznie dla aut Dodge'a z bardzo bogatą liczbą danych o silniku i parametrach jazdy.



Dach panoramiczny za 5350 zł rozpościera się na bardzo dużej powierzchni i rozjaśnia dość ciemne wnętrze.



Listwy świetlne nawiązują do frontu i tylnego pasa Chargera z lat 70. W centrum podświetlany Fratzog – historyczny emblemat Dodge'a.



Sportowe fotele za 10 700 zł w pakiecie Carbon&Suede mogą być również czerwone za dopłatą 2943 zł.



Daytona Scat Pack ma największe tarcze hamulcowe w historii Dodge'a.



Po włączeniu systemu LineLock Charger Sixpack bez problemu „spali gumę". Oficjalnie: rozgrzeje opony przed wyścigiem na 1/4 mili.

NASZYM ZDANIEM

Niecałe 400 tys. zł za Chargera to dużo i mało. Dużo, bo za podobną cenę można kupić szybsze auto. Mało, bo w tej klasie to wciąż dobry stosunek mocy i wielkości do ceny. Dobrym konkurentem jest tylko Ford Mustang.

Obawiam się, że Sixpack nie przekona do siebie klientów, którzy przejadą się Daytoną. Bez V8 spalinowy model nie niesie za sobą emocji.

Marcin Łobodziński, „Motor"

OCENA ★★★★☆

DANE TECHNICZNE	SIXPACK R/T	SIXPACK SCAT PACK	DAYTONA R/T	DAYTONA SCAT PACK
Silnik	benzynowy, 3.0 biturbo	benzynowy, 3.0 biturbo	2 x elektryczny	2 x elektryczny
Maksymalna moc	**426 KM**	**558 KM**	**543 KM**	**679 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**635 Nm**	**720 Nm**	**547 Nm**	**850 Nm**
Zasięg	–	–	do 510 km	do 621 km
Czas ładowania (20-80%, DC)	–	–	0:27	0:27
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	270 km/h	285 km/h	217 km/h	217 km/h
Przyspieszenie 0-96 km/h	4,6 s	3,9 s	4,2 s	3,3 s
Średnie zużycie paliwa/energii	11,8 l/100 km	12,4 l/100 km	22,4-25,5 kWh/100 km	24,2-29,2 kWh/100 km
CENA	**OD 371 036 ZŁ**	**OD 394 926 ZŁ**	**OD 384 607 ZŁ**	**OD 393 419 ZŁ**

Gdy frajda jest dużo



m motor PIERWSZY TEST



Cupra Raval wysyła ożywczy impuls klasie małych GTI. A przy okazji pokazuje, że samochody elektryczne zapełniają opustoszałe nisze po autach spalinowych.

Cupra zdecydowanie należy do tych projektów, które w ostatniej dekadzie „wyszły" Volkswagenowi. Jednak odcinanie kuponów od popularności Formentora dobiega końca – prawdziwym miernikiem sukcesu będą rynkowe wyniki marki w kolejnych latach.

Jednym z motorów sprzedaży ma być miejski Raval, który dzieli konstrukcję z dwiema innymi nowościami koncernu: VW ID. Polo oraz Skodą Epiq. Cupra robi w tym trio największy „szpagat" i stara się zarówno o nabywców rozsądnych aut pokroju Kii EV2, jak i tych bardziej emocjonujących, np. Mini. Sprawdzamy, co do zaoferowania ma topowy wariant VZ o mocy 226 koni.

Próba charakteru

Od strony wzornictwa Cupra to samochód zdecydowanie inny od swojego „rodzeństwa". Na zdjęciach nadwozie wygląda na pękate, ale na żywo uwagę zwracają przede wszystkim śmiałe linie i detale, zwłaszcza z tyłu – z lampami w stylu Alfy Romeo Tonale i potężną nakładką imitującą dyfuzor.

Wysokie nadwozie (151 cm) procentuje poczuciem przestrzeni we wnętrzu, a koła „zepchnięte" do narożników pozwoliły wygospodarować spory rozstaw osi – 260 cm. W symbolicznie dłuższym Seacie Ibizie (407 vs 405 cm) wynosi on 256 cm. Z przodu Cupra oferuje dużo przestrzeni, również na szerokość. Gorzej jest z tyłu – masywne obudowy sportowych foteli ograniczają ilość miejsca na kolana, a do tego utrudniają wysiadanie. Plus za centralne nawiewy.

Bagażnik jest głęboki, ale w zamian jego pojemność przewyższa klasowe normy – to aż 441 l. Są tu haki i podwójna podłoga, pod którą mieści się jeszcze schowek na kable. Pokrywa unosi się wysoko i ma uchwyty po obu stronach.

Również kokpit przywodzi raczej na myśl standardy aut kompaktowych. Łączy efektowne linie, faktury i podświetlenia oraz sporo miękkich okładzin (także na „boczkach" drzwi z tyłu) z solidnym wykonaniem – pomijając podatny na zarysowania plastik wokół pojemników na kubki.

Ergonomicznie umieszczony ekran z dużymi polami ułatwia obsługę, podobnie jak zestaw klasycznych instrumentów na kierownicy. Cupra oferuje najnowsze zdobycze „technologii", w tym widok mapy Apple CarPlay na zegarach oraz obsługę głosową z ChatGPT. Menu systemu multimedialnego nie jest przesadnie rozbudowane, a względem wcześniejszych



Kierowca ma do wyboru dwa tryby intensywniejszej rekuperacji plus funkcję adaptacyjną, która reaguje na ruch w oparciu o dane z przedniego radaru.



Zegary Cupry informują o czerwonym świetle, a po zmianie na zielone – jeśli kierowca „zaśpi" – rozlega się cichy dzwonek.

Zużycie energii, zasięg i ładowanie

Na razie Raval jest dostępny z baterią 52 kWh netto, o mocy 211 i 226 KM (będzie też 37 kWh: 115 oraz 137 KM). Najmocniejsza wersja ma szereg istotnych dodatków, m.in. amortyzatory DCC i elektroniczną „szperę". To szybki wóz, choć o płynnej reakcji – co docenia się podczas codziennej jazdy. Zużycie energii w mieście i na drogach do 90 km/h wynosi ok. 14,5-15 kWh/100 km, z potencjałem obniżenia do 11-12 kWh. Realny zasięg latem, bez autostrady, to 350 km. Niska maksymalna moc ładowania DC (105 kW), ale bardzo płaska krzywa – „stówka" jest dostępna od 10 do prawie 70% (średnia 10-80%: przyzwoite 98 kW). Minus: efektywność podatna na wiatr. Zużycie na autostradzie waha się od 22 do 28 kWh/100 km.





większa niż zasięg

Wygląda trochę jak crossover, ale prześwit to „osobowe” 12,5 cm. Cupra chwali się bardzo dobrą aerodynamiką.



Ciekawe kształty, porządne wykończenie, modne oliwkowe odcienie. Dobra widoczność w przód, czytelne interfejsy, przycisk zmiany trybu jazdy na kierownicy (z lewej) i ergonomiczny wybierak kierunku jazdy przy kolumnie (z prawej).



Bezprzewodowa ładowarka smartfona – standard tylko w odmianie VZ. Szczelina z przodu pozwala ustawić urządzenie w pionowej pozycji.



Panoramiczne dachowe – za dopłatą 2958 zł. Tradycyjna roleta pozwala skutecznie ochronić wnętrze przed słońcem.

odsłon oferuje przycisk powrotu do poprzedniego widoku.

Mała błyskawica

W testowanej wersji Cupra jeździ tak, jak wygląda – zadziornie. „Wciąga" kierowcę swoim angażującym charakterem: od bezpośredniego, niezbyt mocno wspomaganego układu kierowniczego przez zrywny napęd aż po mocno skondensowane zachowanie w łukach. Doznania różnią się od tych ze spalinowych hot hatchy – ale są dość intensywne, i to jest dobra wiadomość. Raval imponuje małymi przechyłami przy zachowaniu sprężystego tłumienia (seryjne adaptacyjne amortyzatory) oraz „aksamitną" kontrolą trakcji, dzięki czemu – choć to wyświechtane sformułowanie – prowadzi się jak po sznurku. Granica podsterowności jest tu odsunięta bardzo daleko, zakręty można mijać z gazem w podłodze. Zdarza się, że przednie koła nawet na suchym „walczą" o trakcję, ale elektronika gładko niweluje ten efekt. Co prawda przy ofensywnej jeździe można spodziewać się przyspieszonego zużycia opon, jednak taka charakterystyka... ma jakiś urok, przywodzi na myśl spalinowe GTI. Dojrzałość podwozia potwierdza stabilność przy wysokich prędkościach.

To jednak samochód nowych czasów – z nim się nie walczy. Reakcje są szybkie, osiągi wysokie, ale to wciąż pieprz, nie papryczka chilli.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Doskonałe (zwłaszcza jak na tę klasę) fotele wersji VZ – obszerne, z wydatnym podparciem i dużym zakresem regulacji.



Sporo przestrzeni nad głowami i dość wygodna kanapa, ale obudowy siedzeń zabierają miejsce na kolana i utrudniają wysiadanie.



441-litrowy bagażnik jest bardzo głęboki, ale regulowana podłoga pozwala uzyskać płaską powierzchnię po złożeniu oparć.

m | PODSUMOWANIE — CUPRA RAVAL VZ

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronny przód i świetne fotele, duży bagażnik, dobre wykonanie, ciekawy design, dopracowane cyfrowe interfejsy
- ▬ ograniczona przestrzeń na nogi z tyłu

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ zrywny napęd (także dosłownie), przyzwoite zużycie prądu, akceptowalne tempo ładowania i wielkość baterii
- ▬ efektywność mocno zależy od wiatru, pompa ciepła w opcji

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ wyjątkowo stabilne i pewne prowadzenie, komunikatywny układ kierowniczy, dobre hamulce, zaskakująco dobry komfort
- ▬ przednie opony podatne na zużycie

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bogate wyposażenie opcjonalne (nawet matrycowe LED-y), 5 lat gwarancji, cena niższa niż rywali
- ▬ opcje w pakietach, przydałaby się pośrednia wersja ok. 150 KM z dużym akumulatorem

Po prostu fajny samochód, z charakterem. W wielu obszarach (wykonanie, obsługa, wyposażenie, podwozie) na miarę aut kompaktowych. Z jednej strony swoje kosztuje, z drugiej – cena jest konkurencyjna względem rywali. Przy okazji Raval pokazuje, że po nieprodukowanych już Fieście ST i Polo GTI przychodzi nowe pokolenie. Inne, ale też emocjonujące.



W porównaniu do ID. Polo Raval ma szerzej rozstawione koła oraz krótsze sprężyny.

DANE TECHNICZNE	CUPRA
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	**226 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**290 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	405/178/151/260 cm
Średnica zawracania/prześwit	10,9 m/12,5 cm
Masa/ładowność	1540/550 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	441/b.d. l
Pojemność akumulatora netto	52 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11/105 kW
Opony	235/40 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,8 s
Średnie zużycie energii	13,8-16,2 kWh/100 km
Zasięg	370-440 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,8** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,8** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,1** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,0** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,5** dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,1**	
Testowe zużycie energii[2]	**14,8/13,0/13,9**	
Rzeczywisty zasięg	**370** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	CUPRA
Model	Raval
Wersja	VZ
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asystent martwego pola	●
Elektrycznie składane lusterka	●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/○ (3413)
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Czujniki parkowania przód i tył	●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (2480)[3]
Asystent parkowania	○ (2480)[3]
Podgrzewane fotele/kierownica	○ (1593)[3]
Panoramiczne okno dachowe	○ (2958)
Elektrycznie sterowane fotele	○ (5915)[3]
Reflektory matrycowe LED	○ (4072)[3]
V2L – „oddawanie" prądu	●
Adaptacyjne amortyzatory	●
Pompa ciepła	○ (5688)[3]
Aluminiowe felgi 19"	●
Lakier metalik/matowy	○ (2503)/○ (8190)
Cena wersji podstawowej[5]	155 200 zł
CENA	**155 200 ZŁ**

[1] OPONY ZIMOWE; [2] przy wskaz. 100 km/h; [3] miasto/trasa/cykl miesz. (l/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [4] pakiet; [5] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



155 200 zł
Cupra Raval VZ
226 KM, 0-100: 6,8 s



173 800 zł
Alpine A290 GTS
220 KM, 0-100: 6,4 s



192 900 zł
Mini Aceman JCW
258 KM, 0-100: 6,4 s

Topowe Alpine A290 (52 kWh netto) – obecnie z upustem 22 000 zł, zasięg WLTP 365 km. Cena Mini (49 kWh netto), z tzw. e-bonusem (24 100 zł), zasięg WLTP ok. 350 km.



PIERWSZY TEST



Do wyboru 3 rodzaje kabin. Nowy silnik to sprawne źródło napędu.



Nowe serce, ten sam charakter

Pozostaje klasycznym wołem roboczym, choć właśnie otrzymało nowe serce. Jak jeździ Isuzu D-Max? Czas na odpowiedź.

Isuzu D-Max ostatnio przeszło gruntowny lifting. Nie tylko na zewnątrz, gdzie otrzymało m.in. inny przedni pas, ale i w kabinie oraz pod maską. Z gamy zniknął 1,9-litrowy turbodiesel, którego zastąpiła nowa, 2,2-litrowa jednostka, współpracująca albo ze skrzynią ręczną, albo z 8-stopniowym automatem, jak w testowanym aucie.

Rozwija ona 163 KM i 400 Nm od 1600 do 2400 obr./min. Mimo tego przy niskich obrotach czasem brakuje jej wigoru, a najlepiej czuje się między 2000 a ok. 3200 obr./min. Pod obciążeniem silnik Isuzu jest wyraźnie słyszalny.

Zgodnie z pomiarami D-Max od 0 do 100 km/h rozpędza się w 12,3 s i średnio zużywa 8,7 l paliwa na 100 km. 8-biegowy automat na ogół działa sprawnie, choć zdarzają mu się chwile zawahania. Auto dysponuje klasycznym układem 4x4 ze skrzynką rozdzielczą, blokadą tylnego dyferencjału i reduktorem. Standardowo po asfalcie jeździ więc, odpychając się od nawierzchni tylnymi kołami.

Jak na pick-upa D-Max przekonuje komfortem. Pojedyncze nierówności wybiera sprawnie, nie wykazuje też przesadnego kołysania. Dopiero na serii głębszych poprzecznych uskoków zawieszenie przypomina, że mamy do czynienia z autem użytkowym. Za to nawet przy wyższych prędkościach Isuzu jest stabilne i dobrze trzyma kierunek. Układ kierowniczy potrzebuje ok. 3,7-3,8 obrotu między skrajnymi położeniami, jednak prowadzenie okazuje się wystarczająco precyzyjne.

W kabinie dominują twarde, nieźle wyglądające tworzywa. Fotel kierowcy ma krótkie siedzisko, poza tym przydałby się większy zakres jego regulacji wzdłużnej. Miejsca na drobiazgi nie brakuje: są duże kieszenie w drzwiach, uchwyty na kubki i zamykane schowki. Centralny ekran wygląda dość archaicznie, ale bezprzewodowe Android Auto działa stabilnie. Resztę funkcji obsługuje się w dużej mierze fizycznymi przyciskami.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Duża liczba schowków oraz półek, niezłe materiały, szczególnie jak na charakter tego samochodu, i sporo fizycznych przycisków.



Do wyboru kilka trybów napędu, w tym 4x4 z reduktorem.



Proste multimedia z bezprzewodowym Android Auto.

DANE TECHNICZNE	ISUZU
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**2164 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**163 KM**/3600
Maksymalny moment obrotowy	**400 Nm**/1600
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut/8-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	528/187/179 cm
Rozstaw osi/prześwit	312/24,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2117/983/3500 kg
Wymiary skrzyni ład. (dł./sz./wys.)	157/153/49 cm
Pojemność zbiornika paliwa	76 l (ON)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	8,5-9,1/100 km
Zasięg	830-890 km
CENA	**227 489 ZŁ**



Fotele mają krótkawe siedziska i skromny zakres wzdłużnej regulacji. Całkiem niezła przestrzeń na nogi z tyłu.





Aluminiowa pokrywa „paki", zaopatrzona w centralny zamek, kosztuje 8450 zł.

m PODSUMOWANIE

➕ Łatwe prowadzenie, niezły komfort, sprawne napęd i skrzynia, wykończenie, wyposażenie

➖ Nadkola ograniczają „pakę", silnik słyszalny pod obciążaniem, przestarzałe multimedia

D-Max zaskakuje pewnym prowadzeniem i nieoczekiwanym poziomem komfortu. Plus za udany układ napędowy.

Pojedynek bests

Niedawno zaprezentowana szósta generacja Toyoty RAV4 – dziś najlepiej sprzedającego się auta na świecie – mierzy się z hitem z Wolfsburga, VW Tiguanem.



W ubiegłym roku Toyota RAV4 znalazła ponad milion nabywców i po raz kolejny zdobyła tytuł najchętniej kupowanego samochodu na świecie. Od wprowadzenia na rynek w 1994 roku sprzedano ponad 15 mln egzemplarzy tego japońskiego kompaktowego SUV-a, z czego ponad 2,5 mln trafiło do Europy. Aby podtrzymać dobrą passę, Toyota wiosną ubiegłego roku zafundowała „rawce" zupełnie nową odsłonę. Ten pionier segmentu kompaktowych SUV-ów zachował zasadniczo niezmienione wymiary, ale teraz ma oferować między innymi zdecydowanie wyższy komfort jazdy.

Dobrym punktem odniesienia dla nowego RAV4 jest Volkswagen Tiguan. Samochód z Wolfsburga od czasu premiery w 2007 roku ugruntował swoją pozycję w segmencie. W ciągu prawie 20 lat na drogi trafiło ponad 9 mln egzemplarzy, a od 2017 roku żaden inny model z Grupy VW nie osiągnął wyższej sprzedaży.

Toyota RAV4 jest obecnie dostępna w czterech wariantach silnikowych. W naszym teście konkuruje pełna hybryda o łącznej mocy 194 KM, z napędem na wszystkie koła. Opisywany VW Tiguan dysponuje niezelektryfikowaną jednostką, która swoje 204 KM również przekazuje na obie osie.

VW bardziej funkcjonalny

Toyota RAV4 nadal ma 4,6 m długości, zachowała też dotychczasowy rozstaw osi (2,69 m), otrzymała jednak zupełnie inny design niż dotychczasowa, piąta generacja. Kanciasta stylistyka sprawia, że wizualnie bardziej przypomina klasyczną „terenówkę" niż nowoczesnego SUV-a. W podobnym duchu utrzymano jej wnętrze, które dzięki solidnie wyglądającym materiałom i wyraźnym liniom emanuje pewną surowością.

Zupełnie inaczej prezentuje się bardziej miękko „narysowany" VW. Wnętrze Tiguana robi przytulniejsze wrażenie, co jest także zasługą szlachetnej tapicerki dostępnej w wersji R-Line (w pakiecie za niemal 11,7 tys. zł). Niemiecki model punktuje też staranniejszym wykonaniem.

Wnętrza obydwu testowanych SUV-ów mają podobne wymiary, szczególnie w tylnym rzędzie siedzeń – w przednim nieco lepiej wypada Volkswagen. Do tego Tiguan w standardowej konfiguracji oferuje

ellerów

Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 4Motion DSG
Silnik: benzynowy, turbo, **R4, 1984 cm³**
Moc maksymalna: **204 KM**

Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i e-CVT
Silnik: benzynowy + 2 x el., **R4, 2487 cm³**
Moc systemowa: **194 KM**

Toyota i VW różnią się charakterami i każde z tych aut celuje w inną grupę kierowców.

pojemniejszy bagażnik (557 litrów, Toyota: 514 l). Co prawda RAV4 wygrywa maksymalną pojemnością kufra (1706 l, VW: 1650 l), ale tylne oparcie jest w nim dzielone i składane tylko w proporcji 60:40. Tiguana w każdej wersji wyposażeniowej poza bazową z najsłabszym silnikiem seryjnie wyposażono w kanapę z trójdzielnym oparciem, którą dodatkowo można przesuwać wzdłuż o 16 cm.

Kolejne atuty Volkswagena dotyczą rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa: modelu RAV4 nie wyposażymy w seryjnie montowane w Tiguanie boczne poduszki

Dwie koncepcje napędu

Volkswagen stawia na „klasykę" – 2-litrowy silnik z turbo napędza obie osie za pośrednictwem dwusprzęgłowego automatu oraz sprzęgła wielopłytkowego Haldex. Toyota wykorzystuje 2,5-litrowy wolnossący silnik połączony z elektryczną jednostką i planetarną skrzynią bezstopniową e-CVT do napędzania przednich kół, a tylne wprawia w ruch kolejna jednostka elektryczna. Na luźnej nawierzchni japońskiemu SUV-owi brakuje płynności przeniesienia napędu tego z Niemiec.



Czterocylindrowy silnik SUV-a z Wolfsburga pracuje jednocześnie kulturalnie oraz dynamicznie.



Bardzo oszczędny układ hybrydowy złożony z silnika spalinowego i dwóch jednostek elektrycznych.

bezpieczeństwa z tyłu ani w mocowania Isofix na prawym fotelu. W Toyocie brakuje też proaktywnego systemu ochrony pasażerów i asystenta skrzyżowań, które są dostępne już w podstawowej wersji Tiguana.

Wygodnie lub wygodniej

Podczas opracowywania szóstej generacji RAV4 jednym z priorytetów inżynierów Toyoty była poprawa komfortu jazdy. Już po kilku kilometrach można stwierdzić, że ten cel został osiągnięty – i to pomimo tego, że adaptacyjne zawieszenie wciąż nie pojawiło się w ofercie tego modelu. RAV4 świetnie radzi sobie z nierównościami, a podwozie przenosi na karoserię tylko niewielkie drgania.

W seryjnie wyposażonym w regulowane amortyzatory Tiguanie zawieszenie i nadwozie współpracują ze sobą znacznie mniej harmonijnie. VW wyraźniej niż Toyota kołysze się zarówno na krótkich nierównościach, jak i na dłuższych pofalowaniach asfaltu. Za to model z Wolfsburga rozpieszcza podróżujących z przodu ergonomicznie wyprofilowanymi sportowymi siedzeniami R Line (fotel kierowcy: ergoActive z wysuwanym podparciem ud). Odpowiedniki w RAV4 są dość miękkie i słabo wyprofilowane, a przez to mniej wygodne.

Dynamika kontra oszczędność

Nowa Toyota jest dostępna jako pełna hybryda lub hybryda typu plug-in, dodatkowo można wybrać napęd na przód lub na wszystkie koła. Opisywana 194-konna pełna hybryda 4x4 o masie ok. 1,7 t w naszym teście zadowoliła się 5,6 l/100 km. Tiguan zużył 7,9 l/100 km. I choć japońskie auto ma o 3 l mniejszy bak (55 l), to dzięki niższemu zapotrzebowaniu na paliwo zapewnia o ok. 250 km większy zasięg (RAV4: 980 km, Tiguan: 730 km).

SUV z Wolfsburga rozpędza się do „setki” w 7,6 s, a więc o 0,3 s

Toyota RAV4 2.5 Hybrid Dynamic Force AWD-i e-CVT





Solidne materiały, ale obsługa nie zawsze intuicyjna, mimo „zwykłej” dźwigni automatu (w VW przy kierownicy) i licznych przycisków (np. trybów jazdy).





Miękko wyścielane fotele zapewniają przeciętne trzymanie boczne. W wersji Comfort (fot.) materiałowa tapicerka, Style łączy zamsz z ekoskórą.



System multimedialny Toyoty oferuje niezbyt imponującą grafikę, ale okazuje się nietrudny w obsłudze.



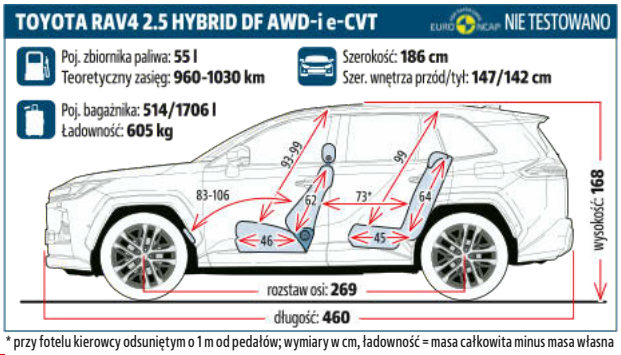
Do wyboru są tryby jazdy Eco, Normal, Sport oraz Custom, a do tego „terenowe” – Trail i Snow.



Duża swoboda ruchów z tyłu. Kanapa nie jest przesuwana jak w VW, a oparcie dzieli się na 2 części (w Tiguanie na 3).

Dno bagażnika w obu autach ustawia się na dwóch wysokościach.





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



Burty bagażnika o pojemności od 514 do 1706 l wykonano niestety z plastiku.



Toyota RAV4 nie ma wygórowanych ambicji w zakresie dynamiki jazdy.

Volkswagen Tiguan 2.0 TSI 204 4Motion DSG



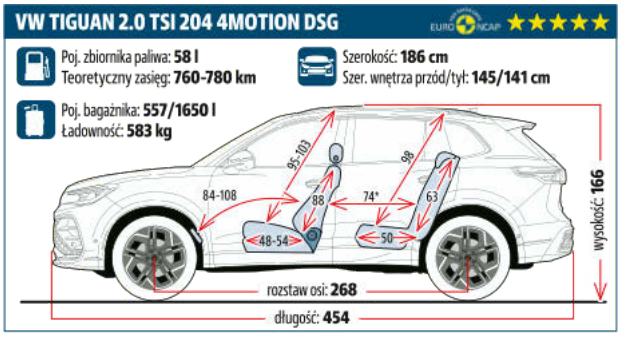

Ten dynamiczny SUV na krętych odcinkach czuje się jak ryba w wodzie.

Wnętrze Tiguana R Line wyróżniają wysokiej jakości materiały i intuicyjna obsługa. Lewy ekran 10,2", centralny 12,9" (opc. 15" jak na fot.); Toyota: 12,3/12,9".


Tiguan seryjnie ma w bagażniku gniazdo 230 V oraz dźwignie do zdalnego składania oparć kanapy.


Fotel kierowcy ergoActive zapewnia doskonałe trzymanie i komfort.


Przód VW jest przestronniejszy niż w RAV4, tył – równie przestronny.




Bagażnik jest większy niż w RAV4 (557/1650 l), bardziej funkcjonalny i lepiej wykończony.

szybciej niż Toyota. RAV4 żwawiej przyspiesza natomiast od prędkości 100 km/h i już 11,1 s później osiąga 160 km/h – VW potrzebuje na to zadanie o 3,7 s więcej.

Czterocylindrowy silnik z turbo VW subiektywnie lepiej reaguje na gaz. Podczas gdy Tiguan niemal natychmiast odpowiada na ruch prawej stopy, w Toyocie początkowo słychać jedynie głośniejszą pracę jednostki i wzrost obrotów. Dopiero po chwili, gdy bezstopniowa przekładnia dobierze odpowiednie przełożenie, RAV4 zaczyna wyraźnie przyspieszać. Ponadto prędkość japońskiego auta ograniczono do 180 km/h, podczas gdy niemiecki SUV rozpędzi się do 227 km/h.

Dynamiczne różnice

Zdecydowane i równomierne oddawanie mocy zapewnia Tiguanowi również przewagę na torze. Volkswagen odbiera rywalowi prawie 9 s na okrążeniu. Mniejsze przechyły nadwozia, bardziej komunikatywny układ kierowniczy, mocniejsze hamulce oraz bardzo dobra trakcja podczas przyspieszania na wyjściu z łuków sprawiają, że jazda niemieckim samochodem dostarcza sporo przyjemności.

Klasę układu kierowniczego VW potwierdza także slalom między dziesięcioma pachołkami rozstawionymi co 18 m. Tiguan pokonuje

REKLAMA

VW TIGUAN 2.0 TSI 4 MOTION (204 KM)

Volkswagen Financial Services
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

211 190 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	**2603 zł** netto	**3202 zł** brutto

Wysokość opłaty ma charakter orientacyjny dla założeń: 10% opłaty wstępnej, 36-miesięczny okres finansowania i roczny przebieg 15 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).

DANE TECHNICZNE	TOYOTA	VOLKSWAGEN
Silnik	benzynowy + 2 x el.	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**2487 cm³**	**1984 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**143 KM**/4800	**204 KM**/b.d.
Moc maksymalna (el./syst.)	**136+54/194 KM**	**–/–**
Maks. moment obr. (benz.)	**221 Nm**/3600	**320 Nm**/1500
Maks. moment obr. (el./syst.)	**208+121/b.d. Nm**	**–/–**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./bezstopn.	4x4; aut/7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	460/186/168 cm	454/186/166 cm
Rozstaw osi	269 cm	268 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,4 m/18,6 cm	11,7 m/17,6 cm
Masa własna/ładowność	1625/605 kg	1637/583 kg
Dopuszczalna masa przyczepy	2000 kg	2200 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	514/1706 l	557/1650 l
Poj. zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	58 l (Pb 95)
Opony	235/50 R20	255/45 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	180 km/h	227 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,7 s	7,1 s
Średnie zużycie paliwa	5,3-5,7 l/100 km	7,4-7,6 l/100 km
Zasięg	960-1030 km	760-780 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,9** s ↗	**2,7** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,9** s ↗	**7,6** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**14,3** s ↗	**14,9** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,4** m ↗	**34,3** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,9** m ↗	**33,9** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**60,0** dB →	**60,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**67,0** dB →	**68,0** dB →
Poziom hałasu przy 130 km/h	**72,0** dB →	**71,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:59,8** min	**1:50,9** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**60,9** km/h	**62,4** km/h
Testowe zużycie paliwa	**5,6** l/100 km	**7,9** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**980** km	**730** km

WYPOSAŻENIE/CENY	TOYOTA	VOLKSWAGEN
Model	RAV4	Tiguan
Wersja	2.5 H. e-CVT Style[1]	2.0 TSI 204 4M. R-L.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●
Asyst. świateł drog./koncentracji	○ (14 900)[2]/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●/–	–/●
Ładowarka indukcyjna	●	○ (6580)[3]
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (5500)[3]	○ (6580)[3]/○ (1700)[2]
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (5500)[3]	●/○ (1700)[2]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (14 900)[2]	●/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (17 900)[2]/●	○ (6640)/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/○ (14 900)[2]	●/○ (11 660)[3]
Podgrz./wentylowane fotele	●/●	●/○ (11 660)[3]
Podgrz. kanapa/kierow./p. szyba	○ (14 900)[2]/●/●	○ (2960)[3]/●/○ (2960)[3]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●	○ (11 660)[3]/●
Adapt. zawieszenie/hak holown.	–/○ (3500)	●/○ (5920)[3]
Felgi aluminiowe 18"/19"/20"	–/–/●	–/●/○ (1700)[2]
Lakier metalik/czarny dach	●/●	○ (1700)[2]/–
Cena wersji podstawowej[4]	194 600 zł	180 390 zł
CENA	**212 200 ZŁ**	**211 190 ZŁ**

Aby w miarę możliwości zbliżyć do siebie wyposażenie obu SUV-ów, trzeba kupić RAV4 w topowej wersji Executive, a Tiguana również wybrać w topowym wydaniu (R-Line Plus) i dokupić do niego kilka opcji. Cena Toyoty wynosi wówczas 227 100 zł, a VW 258 980 zł.

Wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] na zdjęciach wersja Comfort; [2] dopłata do wersji, w której dany element jest dostępny plus jego cena, jeśli wymaga dopłaty; [3] pakiet; [4] z tym samym silnikiem

go z o 1,5 km/h wyższą prędkością niż Toyota. O starannym zestrojeniu świadczy także niemal stoickie utrzymywanie kierunku podczas jazdy na wprost. Dodatkowo w Tiguanie można precyzyjniej dozować siłę hamowania, a same hamulce jeszcze lepiej znoszą intensywne obciążenia niż te w RAV4.

Z zimnym układem Volkswagen zatrzymuje się ze 100 km/h już po 34,3 m. Po rozgrzaniu tarcz ten dystans zmniejsza się do zaledwie 33,9 m. Toyota na to samo zadanie potrzebuje o ok. metr więcej (odpowiednio 35,4 i 34,9 m). I choć RAV4 również wypada pod tym względem bez zarzutu, to w kategorii „Hamulce" zdobywa mniej punktów od rywala.

Wspólna tylko cena

Podstawowa wersja RAV4 ze 194-konnym hybrydowym napędem (194 600 zł) jest o 14 210 zł droższa od bazowego wariantu 204-konnego VW (180 390 zł). Ten ostatni wziął jednak udział w teście w kosztującej nieco ponad 211 tys. zł topowej odmianie R-Line, z kolei Toyota na zdjęciach to najtańszy wariant w gamie „rawki" czyli Comfort. Oceniliśmy jednak bardziej odpowiadającą rywalowi specyfikacją i ceną wersję Style za przeszło 212 tys. zł.

W tym wydaniu Toyota jest trochę lepiej wyposażona od VW – seryjnie oferuje np. nawigację, ładowarkę indukcyjną, podgrzewanie przedniej szyby, wentylację foteli i elektryczne sterowanie obu (konkurent – tylko lewego), większe felgi i metaliczny lakier. Tiguan broni się oferowaniem bez dopłat elementów u rywalki opcjonalnych (bardziej zaawansowane świata, asystent parkowania) albo niedostępnych (adaptacyjne zawieszenie, 3-strefowa klimatyzacja). Do tego zapewnia dłuższą listę opcji, w tym nieoferowanych w japońskim SUV-ie.

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

m PUNKTACJA: KOMPAKTOWE SUV-Y



SUV-Y I CROSSOVERY

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	TOYOTA	VOLKSWAGEN
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	31	32
Wykończenie i ergonomia	10	7	8
Wyciszenie	10	4	4
Multimedia i obsługa	10	**7**	**8**
Bagażnik	30	16	17
SUMA	110	65	69

System multimedialny VW zasługuje na znacznie wyższą ocenę niż ten w Toyocie, ale ustępuje mu łatwością obsługi – stąd nieduża różnica punktowa.

UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	16	17
Praca silnika	10	8	8
Skrzynia biegów/napęd	10	**7**	8
Zużycie paliwa	30	24	18
SUMA	80	55	51

Dynamiczna jazda i wysokie tempo ujawniają słabe strony skrzyni RAV4, która utrzymuje silnik na wysokich obrotach, powodując hałas w kabinie.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	18	**24**
Komfort jazdy	30	24	21
Układ kierowniczy	10	7	8
Hamulce	20	12	13
SUMA	90	61	66

Toyota zapewnia komfort kosztem prowadzenia, VW z seryjnym adaptacyjnym zawieszeniem na wybojach nieco ustępuje „rawce", ale rekompensuje to pewniejszym i przyjemniejszym prowadzeniem.

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	181	186
MIEJSCA		**2**	**1**

WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	10	10
Poziom wyposażenia	30	20	18
Systemy bezpieczeństwa	30	17	17
Wyposażenie dodatkowe	10	**3**	6
SUMA	120	50	51

RAV4 zapewnia nieco bogatszy pakiet seryjnego wyposażenia, ale daje mało możliwości personalizacji auta – VW pozwala wręcz przebierać w opcjach.

RAZEM	400	231	237
MIEJSCA		**2**	**1**

m PODSUMOWANIE

Volkswagen Tiguan wygrywa przede wszystkim dzięki lepszej dynamice jazdy, nieco przestronniejszemu wnętrzu z dużym bagażnikiem oraz bogatszemu wyposażeniu z zakresu bezpieczeństwa. Ale to zwycięstwo ma wysoką cenę i nie jest tak zdecydowane, jak na pierwszy rzut oka może sugerować punktacja. Toyota RAV4 kosztuje właściwie tyle co VW, ale dzięki wydajnemu napędowi jest tańsza w codziennej eksploatacji – to atrakcyjna alternatywa nie tylko dla oszczędnych.



Największy wybór camperów i przyczep dostępnych od ręki!

CARAVANS SALON

camperspot

by Bońkowscy



SPOTKAJMY SIĘ NA TARGACH

HYMER · BÜRSTNER · ERIBA · Sunlight · AhornCamp

15-18 października **2026**

ul. Poznańska 10
62-080 Sady k. Poznania

(+48)**61 677 01 01** · **info@camperspot.pl** · **camperspot.pl**

Przebojowy chiński SUV

Mocne pierwsze wrażenie



Po serii krótkich testów mieliśmy okazję przejechać Omodą 9 ponad 5 tys. km w ciągu 6 tygodni, sprawdzając ją w wielu codziennych sytuacjach. Chiński SUV zaprezentował dobrą formę – choć nierówną.

Omoda zaliczyła w Polsce pomyślny start i błyskawicznie zbudowała rozpoznawalność. Z pewnością pomógł jej wczesny debiut – to jedna z pierwszych marek chińskich aut, które pojawiły się na naszym rynku. Do miejskiego crossovera 5 szybko dołączył spory SUV 9 z mocnym hybrydowym napędem plug-in.

Omoda 9 stała się symbolem ambicji i możliwości chińskich firm. Z jednej strony swoimi parametrami i aurą premium mierzy w wyższe segmenty rynku, z drugiej – cena na poziomie ok. 220 tys. zł okazała się akceptowalna dla wielu klientów. Dość wspomnieć, że od stycznia do sierpnia model znalazł w Polsce blisko 3200 nabywców.

Nie bez zastrzeżeń

W naszym pierwszym teście Omody w lipcu 2025 r. chwaliliśmy efektowny design i dobre wykończenie, krytykowaliśmy natomiast niskie wnętrze. W połączeniu z wysoko umieszczonym fotelem oraz mocniej niż zwykle pochyloną kierownicą rzutuje to na wygodę siedzenia wyższych kierowców, ogranicza też przestrzeń nad głową z tyłu. Kolejną uciążliwością jest dość oporny w reakcjach wyświetlacz systemu multimedialnego z rozdrobnionym menu, w dodatku umieszczony daleko od dłoni. Plus: tradycyjne pokrętła m.in. do regulacji temperatury.

Przyzwoicie wypadły układ jezdny i hamulcowy Omody. Auto prowadzi się pewnie i ma bezpieczne odruchy oraz sprawnie hamuje.

Zespół napędowy pozostawił mieszane uczucia: z jednej strony imponuje zasięg „na prądzie" (realnie ponad 130 km), z drugiej – deklarowana moc 537 KM nie ma przełożenia na osiągi (zwłaszcza że spokrewnione Jaecoo 8 z tego samego koncernu wg producenta rozwija już „tylko" 428 KM). Co istotne, dynamiczny potencjał różnił się zależnie od stopnia naładowania, czego w hybrydach plug-in uznanych marek nie doświadczyliśmy. A gdy podczas jazdy autostradowej ilość prądu w akumulatorze spadła do minimum, nasza testowa „9" miała tymczasowe problemy z rozwijaniem trzycyfrowych prędkości.

Konkurencyjna propozycja

Nie przeszkodziło to Omodzie zwyciężyć w naszym porównaniu z Mazdą CX-60 oraz Renault Rafale. I, co istotne, chiński SUV wygrał je już w klasyfikacji technicznej, bez uwzględniania kosztów, w których też wypadł najlepiej.

W tym roku przyjechał do nas inny egzemplarz Omody 9, którym w ciągu 6 tygodni testów przejechaliśmy ponad 5 tys. km. Najwyraźniej miał już poprawione zarządzanie energią, ponieważ sytuacja ze zdławionym napędem nie wystąpiła ani razu. Osiągi dalej różnią się jednak zależnie od stopnia naładowania akumulatora – z zapasem prądu przyspieszenie do 100 km/h zajmuje poniżej 6 s wobec deklarowanych 4,9 s, a przy minimalnym poziomie energii czas ten wydłuża się do 6,5 s. To przykład, że chińscy producenci szybko się uczą – i szybko wprowadzają zmiany w swoich autach.

Obecnie Omoda 9 jest wiceliderem polskiego rynku hybryd plug-in. Wyprzedza ją tylko BYD Seal U DM-i. W trakcie 1,5-miesięcznego użytkowania białej „dziewiątki" zdążyliśmy porównać oba modele. BYD wystąpił w topowej wersji 4x4 i zwyciężył, choć głównie dzięki niższej cenie oraz nieco łatwiejszej obsłudze. Omoda zaprezentowała się jako auto pewniejsze w prowadzeniu, oszczędniejsze poza miastem, nieco lepiej wykończone i z większym kufrem. Seal U ma więcej sensu w tańszych wersjach.

Podczas naszego wydłużonego testu doceniliśmy komfort jazdy Omodą po mieście i na lokalnych drogach, począwszy od tłumienia po płynność pracy napędu. Dobrze wypada też efektywność – zarówno jeśli chodzi o zasięg elektryczny, jak i spalanie po rozładowaniu. O szczegółowych spostrzeżeniach piszemy w ramkach na kolejnych stronach.

TEKST: MARCIN SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

w kompleksowym teście





Estetyczne materiały, lecz także połacie błyszczącego, łatwo brudzącego się plastiku i ekran daleko od dłoni.



Wygodne fotele z masażem, ale rosłym osobom może brakować miejsca. Rozbudowana konsola środkowa.



Komfortowa kanapa z podgrzewaniem i wentylacją, płaska podłoga, ograniczone miejsce na głowy.

Napęd i ładowanie

Benzynowy silnik 1.5 R4 turbo współpracuje z 3 jednostkami elektrycznymi (2 z przodu, 1 z tyłu) oraz 3-biegową skrzynią (a w zasadzie 3 sprzęgłami). Ta „układanka" jest w stanie pracować w różnych konfiguracjach, od „benzyniaka" jako generatora do bezpośredniego napędu spalinowego.



Tryb spalinowy

Hybrydowy napęd pracuje nienagannie płynnie. Omodą jeździ się trochę jak elektrykiem – nawet po rozładowaniu często w trybie elektrycznym, z wysoką dostępnością momentu. Silnik benzynowy służy głównie jako generator, a odgłosy jego pracy są nieinwazyjne. Nawiasem pisząc, po konstrukcji napędu „9" widać odmienne podejście chińskich producentów do plug-inów: jednostka spalinowa (o wysokiej sprawności) służy efektywności, a nie zrywności. Musi być duży zasięg „na prądzie".

- ✚ niskie spalanie (7-7,5 l/100 km miasto, 5-5,5 l trasa, 7,5-9 l autostrada), płynność działania, dobra dynamika, duży bak
- ➖ deklarowana moc wydaje się przesadzona, osiągi spadają po rozładowaniu, przeciętna reakcja na kickdown, niejasne tryby napędu



Sekcja elektryczna

Omoda zdecydowanie sprawdza się jako samochód „półelektryczny" – duża bateria (prawie 34,5 kWh brutto) zapewnia jej imponujące 130-140 km zasięgu w realnych warunkach, latem podczas jazdy po Warszawie i okolicach, niekiedy z większym obciążeniem. Osiągi w trybie elektrycznym umożliwiają swobodną, a nawet dynamiczną jazdę – trudno o sytuację, w której uruchamia się silnik spalinowy. A nawet jeśli ten się włączy, to gaśnie, gdy tylko obciążenie spadnie. Kolejny plus: szybkie ładowanie DC – choć przy cenach na publicznych stacjach się nie opłaca.

- ✚ dynamika i zasięg „na prądzie", możliwość ładowania z mocą do nawet 70 kW
- ➖ przydałaby się ładowarka AC 11-22 kW (jest tylko 6,6 kW)



Funkcjonalność nadwozia

Z zewnątrz „9” wyróżniają m.in. dynamiczny profil, przypominający nieco Lexusa RX, oraz efektowne oświetlenie, w tym dodatkowe światło stop w spojlerze dachowym. Mocno opadające przednia i tylna szyba negatywnie odbijają się jednak na funkcjonalności – czołowa odbiera przestrzeń z przodu wyższym osobom, a tylna ogranicza maksymalne możliwości przewozowe niezbyt dużego bagażnika (471/1783 l). Plus za porządny prześwit (aż 21 cm), minus za dużą średnicę zawracania (12,2 m). Mimo stylowego designu nadwozie Omody zachowuje typową dla SUV-ów praktyczność – nie zabrakło tu plastikowych, nielakierowanych osłon progów i nadkoli. Należy docenić także lusterka mocowane do poszyć drzwi, co w połączeniu ze smukłymi przednimi słupkami owocuje dobrą widocznością w przód. Do tyłu, z uwagi na niską szybę, jest dużo gorzej.





+ atrakcyjny design
+ plastikowe osłony progów i nadkoli
+ duży prześwit (21 cm)
+ dobra widoczność w przód po skosie (smukłe przednie słupki, lusterka mocowane do poszyć drzwi)
+ poręczne wysuwane klamki (można je chwycić także z boku)
+ 20-calowe opony mają spory profil (50), który chroni felgi i zawieszenie przed uszkodzeniami, a do tego sprzyja lepszemu tłumieniu dziur
– przeciętna aerodynamika jak na obecne czasy (Cd = ok. 0,32; niektóre SUV-y notują już poniżej 0,26)
– ograniczona widoczność w tył (niska szyba)
– pochylone szyby przednia i tylna negatywnie rzutują na funkcjonalność

Jakość

Omoda przyjechała do nas z przebiegiem około 400 km. Pomijając trzeszczącą na dziurach zasłonę panoramicznego dachu (inny egzemplarz nie miał tej bolączki) – jakość montażu i materiałów należy ocenić na piątkę. Dość wspomnieć, że solidność zmontowania boczków drzwi, zamykania i otwierania osłony centralnego schowka czy działania pokręteł wypada tu nie gorzej niż... np. w Mercedesie GLC. Na pochwałę zasługują też tapicerowane wyściółki schowków i ładowarki indukcyjnej. Tapicerka foteli jest wykonana z naturalnej skóry i ma staranne przeszycia, a metalizowane okładziny skutecznie udają aluminium. Nawet plastiki w dolnych partiach prezentują się schludnie. Niestety bolączką wnętrza Omody są liczne powierzchnie z czarnego, lśniącego plastiku, które szybko pokrywają się odciskami palców. Wielu producentów odchodzi dziś już od tego trendu.

Wnętrze: siedzenia, obsługa, przestrzeń ładunkowa

Za sprawą porządnej jakości montażu i dobrych materiałów kabina Omody roztacza aurę premium. Kolejny atut: sporo miejsca do przechowywania (w tym schowek pod zasłoną w konsoli środkowej oraz pokaźna wnęka niżej). Nie zabrakło pokręteł do sterowania m.in. parametrami wentylacji. Niestety większość funkcji obsługuje się przez ekran, który znajduje się dość głęboko, z racji niewielkich pól menu wymaga precyzji i za słabo reaguje na dotyk. Brakuje też stałego widoku paska z podstawowymi funkcjami. W rezultacie np. zmiana niektórych codziennych ustawień przy uruchomionym Apple CarPlay wymaga kilku kliknięć.

+ dwa rodzaje gniazd USB
+ dobra obsługa głosowa
+ osobny panel do regulacji lusterek (czego brakuje w wielu chińskich autach), choć umieszczony zbyt nisko
+ pokrętła m.in. do regulacji temperatury
+ wysoka jakość obrazu z kamer
+ podwójne daszki przeciwsłoneczne
+ brak konieczności uruchamiania napędu: wystarczy wybrać kierunek jazdy
+ widok skrótów, pozwalający szybko wyłączyć asystenta ograniczeń prędkości
– komputer pokładowy pokazuje spalanie z ostatnich 50 km
– niewykorzystany potencjał cyfrowych wskaźników, widok asystenta jazdy to gadżet – reaguje z opóźnieniem
– rozdrobnione, niezbyt czytelne menu z małymi polami dotykowymi
– nieprecyzyjne przyciski na kierownicy
– system głosowo informuje o wybranym trybie jazdy
– radio gubi sygnał



Fotele

+ obszerne, wygodne siedzenia obu rzędów
+ komfortowe zagłówki dla pasażerów
+ 2-płaszczyznowa regulacja podparcia lędźwiowego i wysuwane siedzisko z przodu
+ elektryczna regulacja oparcia, wentylacja i podgrzewanie oraz płaska podłoga z tyłu
– brak „kołyski” (nieregulowana wysokość przedniej części siedziska)
– zbyt wysoko zamocowany fotel kierowcy o przeciętnym zakresie wzdłużnej regulacji

Zdolności przewozowe

+ dobre wykończenie
+ hak na torbę (ale tylko 1 i nisko)
+ organizer pod podłogą, np. na kable
– przeciętny dostęp (nisko unoszona pokrywa, wysoki próg załadunku)
– tylko dwudzielne oparcie
– dość niska przestrzeń, niezbyt duża maksymalna pojemność
– przeciętny uciąg na takiego SUV-a – 1,5 t



Właściwości jezdne: komfort, prowadzenie i hamulce



Zarządzanie napędem nie jest mocną stroną Omody, podobnie jak precyzja prowadzenia podczas ofensywnej jazdy.

Mimo wysokich osiągów Omoda jest samochodem ukierunkowanym na płynną jazdę i stawia na komfort podróżowania. Na tle wielu innych chińskich SUV-ów wyróżnia się całkiem zwartym, poprawnym zachowaniem, przejawia bezpieczną podsterowność i ma przyzwoite hamulce (opony Michelin). Także jej syntetycznie pracujący układ kierowniczy nie odbiega szczególnie od współczesnych norm. Wysoko należy ocenić jakość tłumienia pojedynczych nierówności. Niestety jeśli przyłożyć normy aut w zbliżonej cenie lub droższych, „dziewiątka” zaczyna odstawać – jej zawieszenie generuje drgania na następujących po sobie nierównościach, jak w wielu chińskich elektrykach i plug-inach, a układ 4x4 ma przednionapędową charakterystykę. Co gorsza, nierzadko występują problemy z trakcją, np. na mokrej trawie lub podczas podjeżdżania pod krawężnik.

+ ciche, łagodne tłumienie dziur
+ akceptowalne wyniki w próbach hamowania
+ wystarczająco pewne prowadzenie, także przy wysokich prędkościach
+ tryby jazdy na śnieg i błoto (fot.)
– „gumowe” wyczucie układu kierowniczego
– drgania na poprzecznych nierównościach
– przeciętne wygłuszenie na autostradzie
– 4x4 o przednionapędowej charakterystyce, kłopoty z trakcją
– niespójne tłumienie w sportowym trybie adaptacyjnego zawieszenia



Koszty i wyposażenie, rynek

Wyposażenie

Omoda 9 Super Hybrid już w standardzie oferuje niemal kompletną specyfikację – dopłaty wymaga jedynie matowy lakier (5000 zł). Samochód jest objęty 7-letnią gwarancją, a sieć salonów i autoryzowanych serwisów w Polsce liczy już 60 placówek. Lista seryjnego wyposażenia jest imponująca i obejmuje m.in. elektrycznie regulowaną kolumnę kierownicy, wentylację kanapy (skrajne miejsca), head-up z elementami rozszerzonej rzeczywistości (wskazuje przekroczenie linii rozdzielających pasy ruchu), audio Sony z 14 głośnikami, adaptacyjne amortyzatory, funkcję „oddawania" prądu czy tapicerkę ze skóry nappa. Jest też fotochromatyczne lusterko wsteczne, którego brakuje w wielu chińskich autach. Jeśli jednak uwzględnić wysokie aspiracje Omody, specyfikacja okazuje się jednak „dziurawa" – przede wszystkim brakuje matrycowych lamp, które oferują dziś nawet tańsze auta, a które wydatnie poprawiają bezpieczeństwo i komfort jazdy po zmroku. Nie uświadczymy także 3- lub 4-strefowej klimatyzacji. Zdecydowanie przydałyby się również inne opcje kolorystyczne tapicerki, na czele z beżową (jest tylko czarna lub czerwona).

- ✚ bardzo bogate wyposażenie w dobrej cenie
- ✚ długa gwarancja i rozbudowana sieć serwisowa
- ➖ istotne braki na liście wyposażenia, przede wszystkim nie da się dokupić reflektorów matrycowych
- ➖ brak możliwości personalizacji
- ➖ tylko dwa kolory tapicerki do wyboru
- ➖ mało użyteczne niektóre systemy wsparcia (adaptacyjny tempomat nie działa płynnie, nie ma zautomatyzowanej zmiany pasa ruchu, asystenci generują niepotrzebne, irytujące ostrzeżenia)





Problemy eksploatacyjne

Omoda 9 nie jest zupełnie nową konstrukcją (pierwowzór „dziewiątki" zadebiutował w 2022 r.), a skala dotychczasowych doniesień użytkowników o usterkach nie odbiega od standardów dla współczesnych nowych aut. Mówi się o wydłużonym okresie oczekiwania na niektóre części (zdarza się także w przypadku renomowanych marek), ściąganiu w prawo (warto zwrócić na to uwagę; „nasze" egzemplarze nie przejawiały tej wady) oraz problemach z oprogramowaniem (nadwrażliwe systemy wspomagające – fot., późna reakcja czujników parkowania, wspomniany słaby odbiór radia, zawieszający się system multimedialny).

Sytuacja rynkowa

Obecnie Omoda kosztuje bazowo 215 tys. zł, ale w specjalnej ofercie jest dostępna nawet poniżej 190 tys. zł. Poza wspomnianym tańszym BYD-em Seal U za podobne pieniądze można kupić hybrydy plug-in uznanych marek: VW Tigauna 1.5 eHybrid lub Skodę Kodiaq PHEV (tylko przedni napęd), Hyundaia Santa Fe (4x4) lub Toyotę RAV4 (4x4, fot.). To m.in. zasługa sporych rabatów tradycyjnie udzielanych na auta z takim napędem. W przypadku rywali trzeba jednak liczyć się z mniejszą mocą i gorszym wykończeniem, a przede wszystkim ze skromniejszym wyposażeniem. Naczelny plus konkurencji: niższa utrata wartości.



DANE TECHNICZNE	OMODA
Silnik	benzynowy, turbo + 3 x el.
Pojemność skokowa	**1499 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz./syst.)	**143/537 KM**
Moc maksymalna (elektr.)	**102+122+238 KM**
Maks. moment obr. (benz./syst.)	**215/650 Nm**
Maks. moment obr. (elektr.)	**170+220+310 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./3-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	478/192/167/280 cm
Średnica zawracania/prześwit	12,2 m/21,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2195/522/1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	471/1783 l
Pojemność zbiornika paliwa/baterii	70 l (Pb 95)/34,46 kWh
Maksymalna moc ładowania AC/DC	6,6/70 kW
Opony	245/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,9 s
Śr. zużycie paliwa z rozład. baterią	7,0 l/100 km
Zasięg (benz./elektr.)	1000/145 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,6** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**5,8** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,5** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,4** m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,7** dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,1** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**7,3/6,2/6,8**	
Rzeczywisty zasięg (benz./elektr.)	**1020/130** km	

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby

Systemy multimediów i wsparcia oraz dynamika jazdy – to obecnie najsłabsze ogniwa chińskich aut



Największe pozytywne zaskoczenie to wydajność hybrydowego napędu. Zasięg w granicach 1000 km jest realny do uzyskania, o czym przekonaliśmy się, pokonując trasę Warszawa-Zakopane-Warszawa bez dodatkowego tankowania. Rozczarowania? Mylący się system rozpoznawania znaków i słaba skuteczność świateł.

Wojtek Jurko, Motor



Mimo różnych, przeważnie drobnych, niedociągnięć Omoda 9 Super Hybrid pozostawia po sobie naprawdę dobre ogólne wrażenie. Gdy ktoś jest wyjątkowo wysoki, warto, by spędził z „dziewiątką" nieco czasu i sprawdził, czy jest w stanie zaakceptować pozycję za kierownicą.

Adam Szczepaniak, Motor



Jeśli nie oczekuje się osiągów adekwatnych do mocy, a raczej komfortowej, płynnej i cichej jazdy niemal jak w elektrykach, z zawsze dostępnym wystarczającym zapasem mocy, Omoda 9 stanowi ciekawą ofertę. Nawet gdy pominie się dobry stosunek ceny do rozmiarów i wyposażenia.

Marcin Laska, Motor



m motor PODSUMOWANIE

Więcej za mniej – ta sprawdzona zasada sprawdza się również w przypadku Omody 9. Połączenie estetycznego designu, starannego wykończenia, obiecujących parametrów i bogatego wyposażenia z atrakcyjną ceną to jej przepis na sukces. „Dziewiątka" pokazuje, że chińscy producenci startują w Europie z wysokiego poziomu, a biorąc pod uwagę sprawne modernizacje, można spodziewać się, że będą szybko nadrabiać aktualne braki. Wspólnie z BYD-em Omoda udowadnia też, że Polacy nie zamykają się na hybrydy plug-in – jednak oczekują porządnego zasięgu elektrycznego w dobrej cenie. Mimo wysokiej mocy nie jest to samochód o sportowych aspiracjach, ale jako komfortowy SUV nie rozczarowuje. Musi jednak liczyć się z konkurencją, która przygotowuje coraz lepsze oferty.

OCENA ★★★★☆

25 lat Škody Superb

Od 25 lat Škoda Superb udowadnia, że klasyczne auta klasy średniej mają swoją lojalną klientelę.

Superb otworzył Škodę na nowy segment, ale jego debiut we wrześniu 2001 r. miał też wymiar symboliczny – zapoczątkował kolejny rozdział w ambitnym rozwoju czeskiej marki.

Historia nazwy Superb w gamie Škody sięga 1934 r., gdy otrzymał ją zmodernizowany model 640. Do 1949 r. wytwarzano różne wersje Superba. Stanowiły one szczyt ówczesnych możliwości technicznych firmy – oferta obejmowała silnik R6 i V8, w tym wersję 4x4. Długość nadwozia sięgała 5,7 m.

Nic dziwnego, że właśnie ta nazwa posłużyła dla nowego topowego modelu, pokazanego w 2001 r. Współczesny Superb łączył cenioną technikę grupy VW, w tym platformę z Passata i modeli Audi, z niespotykaną w tej klasie ilością miejsca – to zasługa 280-centymetrowego rozstawu osi. Gama obejmowała jednostki R4 i V6 (do 193 KM). Co ciekawe, już wtedy opracowano wersję kombi – ale nie trafiła do produkcji.

Druga generacja ugruntowała pozycję Superba. Obok odmiany Twindoor, która łączyła cechy sedana i liftbacka, pojawiło się chętnie wybierane w tym segmencie kombi. W Superbie II wprowadzono szereg istotnych nowości, m.in. silniki TSI, skrzynie DSG oraz napęd 4x4.

Trzecia generacja z 2015 r. była pierwszą zbudowaną na modułowej platformie MQB, która pozwoliła połączyć jeszcze większą przestrzeń ze zwinniejszym prowadzeniem. Model należał do ścisłej klasowej czołówki i nawet pod koniec produkcji



Obecna, czwarta generacja Superba zadebiutowała w 2023 r.

Cztery generacje Škody Superb

Škoda zaprezentowała pierwszego współczesnego Superba we wrześniu 2001 r. – „reaktywując" nazwę modelu, którego produkcja dobiegła pod koniec lat 40. ubiegłego stulecia. Pierwsza odsłona występowała wyłącznie jako sedan, w kolejnych oferowano już dwie wersje nadwoziowe. Do dziś kolejne odsłony współczesnego Superba znalazły blisko 1,8 mln nabywców.



2001: I generacja łączyła elegancki design i wysoką jakość z wyjątkową jak na ten segment przestronnością.



2008: druga odsłona, najpierw jako sedan i liftback w jednym (Twindoor), w 2009 dołączyło kombi.



2013: lifting upodobnił Superba do designu Octavii III. Oszczędniejsze silniki, nowe systemy wspomagające.



Elegancki, przytulnie wykończony kokpit z czytelnymi cyfrowymi interfejsami i centralnym ekranem blisko dłoni.



Komfortowe fotele z wszechstronną regulacją – doskonałe do pokonywania dalekich tras.



Wizytówka Superba: ogrom miejsca z tyłu oraz wygodna kanapa z dobrym podparciem.



Zarówno liftback, jak i kombi mają bardzo korzystne parametry aerodynamiczne (Cd = 0,23-0,258). Efekt: niższe spalanie i hałas.



Dźwignia przekładni przy kierownicy pozwoliła wygospodarować schowki w tunelu.



Bagażnik wersji Combi imponuje zarówno pojemnością (bazowo 690 l), jak i funkcjonalnością.



Liftback standardowo ma niewiele mniejszy kufer (645 l), również z licznymi udogodnieniami.



cieszył się dużym powodzeniem. Topowy 272-konny wariant 2.0 TSI z napędem 4x4 przyspieszał od 0 do 100 km/h w zaledwie 5,5 s.

Obecna generacja Superba pojawiła się w 2023 r. Cechy znane poprzedniczek – komfort, przestrzeń i praktyczność – łączy z najnowocześniejszymi technologiami w dziedzinie wydajności oraz cyfryzacji. Najszersza gama silnikowa w historii modelu obejmuje jednostki benzynowe i diesle, miękką hybrydę oraz dwie hybrydy plug-in.

Superb stał się kluczowym filarem międzynarodowego rozwoju Škody. Dzięki swoim sprawdzonym atutom cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem zarówno klientów indywidualnych i flotowych, jak również instytucji publicznych. Przez długie lata uchodził za topowy model Škody, który oferował najbardziej zaawansowane rozwiązania. Niedawno to miejsce zajął nowy elektryczny SUV Peaq o długości blisko 4,9 m. Jednak historia sukcesu Superba wciąż trwa – mimo zwrotu w kierunku SUV-ów jego sprzedaż zarówno w skali całej Europy, jak i polskiego rynku jest niezmiennie wysoka.



2015: bardzo popularna trzecia generacja zbudowana na modułowej platformie MQB. Liftback i kombi.



2019: przy okazji liftingu gama Superba wzbogaciła się m.in. o uterenowione, podniesione kombi Scout.



W 2019 r. do oferty dołączyła też hybryda plug-in, dostępna także dla obecnego Superba (wersje PHEV).



2023: nowa generacja, w 2024 r. wprowadzono wersję Sportline, która kładzie nacisk na dynamiczny styl.

Najlepsze w oczach kierowców

Na finalną ocenę składają się wyniki cząstkowe

Od 25 lat brytyjski tygodnik „Auto Express” gromadzi i publikuje opinie kierowców o używanych przez nich autach w ramach badania Driver Power.

Samochody można oceniać na różne sposoby. Najbardziej obiektywne są testy, które bazują na pakietach wielu mierzalnych czynników (dotyczących np. przestronności wnętrza, osiągów czy zapotrzebowania na paliwo), rankingi oparte np. o wezwania pomocy drogowej czy wyniki przeglądów rejestracyjnych albo np. zestawienia prezentujące utratę wartości. Trzeba jednak pamiętać, że w życiu nie wszystko można łatwo zamknąć w ramy liczb czy procentów.

Kierowcy decydują się na zakup wielu aut mimo ich różnych niedoskonałości. Wysokie koszty utrzymania oraz ograniczona użyteczność powinny z miejsca dyskwalifikować sportowe modele – obiektywnie rzecz biorąc, ich zakup jest pozbawiony sensu.

Tyle że w świecie motoryzacji ogromną rolę gra mniej lub bardziej subiektywny odbiór samochodu przez kierowcę. W końcu auta są kupowane nie tylko po to, by przemieszczać się z punktu A do B, ale również, by czerpać z tego radość. Ta ostatnia dla każdego kierowcy ma nieco inny wymiar. Świetnym przykładem są zawieszenia z miękkimi nastawami – w ocenie jednej osoby będą świetnym rozwiązaniem, a ktoś inny skrytykuje je za ograniczanie poczucia kontaktu z drogą.

W ramach Driver Power kierowcy oceniali auta w 10 kategoriach. Poproszono ich o opinie na temat napędu, nadwozia, wnętrza i komfortu, praktyczności i przestronności, jazdy i prowadzenia, bezpieczeństwa, ekonomii i kosztów utrzymania, niezawodności i solidności wykonania, systemów multimedialnych i elektroniki oraz wartości. Oceny cząstkowe dawały finalną notę procentową. Na kolejnych stronach prezentujemy 50 modeli, które wypadły najlepiej w Driver Power 2026.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

01 Tesla Model 3

Ocena końcowa: 88,55%

Lata produkcji od 2017 r.

Najmniejszy model Tesli zaliczył ogromny skok – w ubiegłorocznej edycji Driver Power zajął 25. miejsce z notą 85,24%. Podkreślmy, że wcale nie był to zły rezultat. W końcu do zestawienia trafia 50 najwyżej ocenianych modeli. Nie bez wpływu na wynik mogła być lojalność fanów marki, którzy nie dają o niej powiedzieć złego słowa. Tesla Model 3 zebrała komplet punków za napęd. Kierowcy pozytywnie wypowiadali się na temat dużego zasięgu, który jest częściowo zasługą akumulatorów o znacznej pojemności, a nie wydajności – w tej kategorii Model 3 zajął 14. miejsce w klasyfikacji generalnej. Nieźle oceniono rozbudowany system multimedialny, do którego przeniesiono sterowanie elementami wyposażenia.

+ Osiągi, zasięg, systemy bezpieczeństwa, niezawodność, elektronika pokładowa
– Nadwozie, właściwości jezdne, praktyczność i przestronność



02 BMW serii 2 Coupe 88,19%

Lata produkcji od 2021 r.

Awans z ubiegłorocznej 10. lokaty, połączony z otarciem się o triumf w Driver Power 2026. Wyniki cząstkowe dowodzą przy tym, że kierowcy nie oceniają swoich aut na ślepo – seria 2 potraciła punkty za koszty użytkowania czy szeroko rozumianą wartość pojazdu. Auto odrobiło to z nawiązką



03 Opel (Vauxhall) Grandland B 87,77%

Lata produkcji od 2024 r.

Dla brytyjczyków Vauxhall, dla nas Opel, a technicznie model bliźniaczy z wieloma autami Citroena czy Peugeota. Połączenie przyniosło znakomite efekty, choć trzeba zauważyć, że względem 2025 r. Grandland spadł o jedną pozycję (wówczas z wynikiem 90,55%). W żadnej z punktowanych kategorii Grandland nie był najlepszy, ale uzy-

z 10 kategorii



za sprawą przyjemności z prowadzenia, osiągów, dźwięku silnika czy jakości wykonania. Najwyższe noty zebrały system multimedialny oraz obsługa wentylacji i klimatyzacji. BMW udowodniło tym samym, że nawet naszpikowany elektroniką samochód może mieć ergonomiczne wnętrze. Oceny designu nadwozia nie były najlepsze (33. miejsce).

✚ Napęd, nadwozie, przyjemność z jazdy
– Koszty użytkowania, funkcjonalność

skał kilka drugich miejsc i nie pozwolił sobie na znaczące słabości (poza dość niską notą za osiągi). Flagowy Opel dał się poznać jako auto przyjazne rodzinom za sprawą przestronnego wnętrza i pojemnego bagażnika. Dobrze wypadły też szeroko rozumiane koszty – serwisowania, tankowania czy leasingu pojazdu.

✚ Wnętrze i komfort, koszty użytkowania
– Dynamika, zasięg wersji elektrycznej



Pozostałe modele z czołowej pięćdziesiątki w Driver Power



04 Ford Kuga III — 87,30%

Lata produkcji od 2019 r.

SUV Forda utrzymał ubiegłoroczną pozycję. Znamienny jest też fakt, że tylko w czterech kategoriach Kuga wypadła poniżej średniej – były to design nadwozia, jakość wnętrza, koszty użytkowania i komfort jazdy. Ford zrekompensował to przyjemnością z jazdy czy nastawami układu kierowniczego.

✚ Zestrojenie układu jezdnego i kierowniczego
– Koszty użytkowania, wykończenie wnętrza



05 Opel (Vauxhall) Frontera C — 86,86%

Lata produkcji od 2024 r.

Frontera zebrała bardzo wysokie noty za komfort jazdy w pierwszym rzędzie, przestronność wnętrza, pakowność bagażnika czy możliwości aranżacji wnętrza. Straciła jednak punkty za jakość wykonania i niezawodność, multimedia czy nagłośnienie.

✚ Koszty użytkowania, użyteczność, komfort
– Wykończenie, niezawodność, multimedia



06 BMW serii 1 F40 — 86,64%

Lata produkcji 2019-2024

Choć kompaktowe, potwierdza, że właściciel BMW powinien być przygotowany na spore wydatki. Seria 1 zaliczyła duży awans – w 2025 r. zajęła 17. lokatę z wynikiem 86,21%. Auto zapunktowało właściwościami jezdnymi, jakością, niezawodnością czy komfortem jazdy w pierwszym rzędzie. Nisko oceniono natomiast praktyczność i przestronność kompaktowego BMW.

✚ Prowadzenie, trwałość, wykonanie
– Koszty eksploatacji, walory użytkowe



07 Peugeot 2008 II — 86,40%

Lata produkcji od 2019 r.

Złe obiegowe opinie na temat aut francuskich marek nie znajdują pokrycia w obserwacjach ich użytkowników, czego dobrym przykładem jest Peugeot 2008 – oceniony wysoko nie tylko za przyjemność z prowadzenia, design nadwozia, koszty użytkowania, ale także trwałość. Trochę punktów ubyło za pokładową elektronikę, praktyczność i przestronność.

✚ Prowadzenie, wygląd, koszty użytkowania
– Przestronność, funkcjonalność, komfort



08 Opel (Vauxhall) Mokka B — 86,31%

Lata produkcji od 2020 r.

Samochód jest technicznie spokrewniony z wyżej opisanym Peugeotem 2008. Opel został jednak jeszcze surowiej oceniony za niedostatki w zakresie przestronności, funkcjonalności i komfortu. Straty skompensowały bardzo wysokie oceny nadwozia i właściwości jezdnych oraz wysokie w kategoriach kosztów eksploatacji, systemów bezpieczeństwa czy napędu. Mokka zaliczyła spory awans – w 2025 r. zajęła 18. miejsce z wynikiem 85,81%.

✚ Właściwości jezdne, design nadwozia
– Przestronność, praktyczność, komfort



09 Hyundai Tucson IV — 86,18%

Lata produkcji od 2020 r.

W Polsce Tucson jest najlepiej sprzedającym się modelem Hyundaia, a także drugim najczęściej wybieranym kompaktowym SUV-em. Dobre zdanie na temat tego samochodu mają również brytyjscy kierowcy. W tegorocznej edycji Driver Power Tucson awansował z 13. pozycji (jednak przy spadku oceny z poziomu 87,45%). Koreański SUV uzyskał najlepsze noty w całej stawce za wnętrze, które okazało się szczególnie komfortowe dla osób jadących z przodu. Doceniono również dobrą widoczność oraz duży bagażnik. Najwięcej punktów Tucson stracił za szeroko rozumiane koszty eksploatacji. Zastrzeżenia zgłaszano także do łatwości obsługi, przy czym podkreślono, że nie dotyczy to klimatyzacji.

✚ Wnętrze, komfort, przestronność
– Koszty eksploatacji, multimedia



10 Peugeot 3008 — 86,14%

Lata produkcji od 2023 r.

Kolejny model, który poprawił swoją pozycję, awansując z 16. miejsca w Driver Power 2025 (wówczas wynik 86,52%). 3008 okazało się drugim najwyżej ocenionym modelem za design nadwozia. Sporo punktów zebrało także za wnętrze, komfort, praktyczność i przestronność oraz pojemność bagażnika. Na tle innych modeli z czołówki kompaktowy SUV Peugeota wypadł średnio w kwestiach zespołu napędowego, niezawodności i jakości wykonania oraz kosztów związanych z użytkowaniem. Ankietowani nie byli także zachwyceni systemem multimedialnym oraz pokładową elektroniką.

✚ Design, komfort, przestronność wnętrza
– Koszty użytkowania, multimedia, trwałość

Pozostałe modele z czołowej pięćdziesiątki w Driver Power



11 Mazda CX-30 — 86,13%

Lata produkcji od 2019 r.

Mazdy są cenione przez kierowców, co znajduje odzwierciedlenie nie tylko w ich niezłej sprzedaży, ale i wysokich cenach ofertowych na rynku wtórnym. W Driver Power 2026 najlepiej wypadł model CX-30, będący pomostem między SUV-ami i autami kompaktowymi. Auto zebrało najwięcej punktów za niezawodność i solidność wykonania. Zostało także uznane za przyjemne w prowadzeniu – punktów byłoby jeszcze więcej, gdyby samochód oferował lepszą dynamikę. Najwyżej w badaniu została oceniona responsywność układu hamulcowego. Mazda CX-30 została uznana za model oferujący udany balans między obsługą dotykową a realizowaną fizycznymi przyciskami. Kierowcy zgłaszali uwagi odnośnie połączenia pojazdu ze smartfonami. Najmniej punktów Mazda zebrała za ekonomię oraz koszty użytkowania.

+ Niezawodność, prowadzenie, design
– Koszty utrzymania, osiągi



12 Tesla Model Y — 86,11%

Lata produkcji od 2020 r.

Model Y nieznacznie poprawił swoją pozycję na liście Driver Power – w ubiegłym roku był na 15. miejscu, ale z nieznacznie wyższą notą (86,70%). Najmniejszy SUV Tesli zapunktował przede wszystkim zespołem napędowym. Bardzo wysoko oceniono także rozbudowany system multimedialny, w którego czeluściach zaszyto obsługę elementów wyposażenia pojazdu. Auto zebrało także sporo punktów za systemy bezpieczeństwa, przestronne wnętrze (także dla pasażerów drugiego rzędu) i duży bagażnik. Punkty zostały natomiast utracone za koszty użytkowania, właściwości jezdne czy mało komunikatywny układ kierowniczy. W badaniu Driver Power kierowcy skrajnie nisko ocenili nadwozie Tesly Model Y, krytykując je za design i wykonanie.

+ Osiągi, multimedia, systemy bezpieczeństwa
– Nadwozie, właściwości jezdne, koszty



13 Nissan Juke II — 86,07%

Lata produkcji od 2019 r.

Crossover Nissana zaliczył duży awans. W Driver Power 2025 był na 27. miejscu z wynikiem 85,15%. Sporo punktów za design nadwozia trudno uznać za zaskoczenie. Uznano je też za solidnie wykonane i zapewniające dobrą widoczność. Jeszcze wyżej użytkownicy ocenili multimedia i elektronikę. Słabymi punktami okazały się m.in. niezawodność czy napęd, uznany za hałaśliwy i niezbyt dynamiczny.

W top 50 modeli w Driver Power dominują propozycje marek popularnych

+ Nadwozie, system multimedialny
– Napęd, wykonanie, niezawodność



14 Hyundai Kona II — 85,89%

Lata produkcji od 2022 r.

Druga odsłona Kony zapisała na swoim koncie sukces, wchodząc na listę 50 czołowych modeli w tegorocznym Driver Power. Model został najwyżej oceniony za ekonomię i koszty użytkowania – połączenie 7-letniej gwarancji oraz wydajnych napędów elektrycznych i hybrydowych ewidentnie działa. Kierowcy wysoko ocenili zespoły napędowe także za osiągi, płynność działania oraz dźwięk pracy. Widoczność z wnętrza okazała się najwyżej ocenioną w teście. Kona zaliczyła jednak poważną wpadkę za sprawą jakości materiałów wykończeniowych oraz wykończenia wnętrza.

+ Koszty eksploatacji, napęd, przestronność
– Wykończenie wnętrza, design nadwozia



15 Peugeot 208 II — 85,67%

Lata produkcji od 2019 r.

Dość rzadko widywany na naszych drogach model umacnia swoją pozycję – w ubiegłym roku zamykał zestawienie 50 najlepszych aut w Driver Power z wynikiem 81,21%. Peugeot zebrał najwięcej punktów za właściwości jezdne i przyjemność z prowadzenia. 208 zebrało także sporo punktów za pracę zespołów napędowych oraz design nadwozia. Traciło je m.in. za przestronność i funkcjonalność wnętrza, ograniczoną widoczność z miejsca kierowcy czy tylko przeciętne koszty użytkowania. Awaryjność plasuje model mniej więcej w połowie stawki.

+ Design nadwozia, napęd, prowadzenie
– Funkcjonalność, komfort, koszty użytkowania



16 Opel (Vauxhall) Corsa F — 85,51%

Lata produkcji od 2019 r.

Mechaniczny bliźniak Peugeota 208 awansował z 43. pozycji, którą zajął w 2025 r. z wynikiem 83,56%. Corsa zebrała najwięcej punktów za systemy bezpieczeństwa oraz design i wykonanie nadwozia. Pozytywnie oceniono ją także za przyjemność z prowadzenia, responsywność układu kierowniczego oraz właściwości jezdne. Straty punktowe wynikały z ograniczonej funkcjonalności i przestronności wnętrza, przeciętnej niezawodności oraz jakości wykonania, a także działania nawigacji czy połączenia ze smartfonem.

+ Prowadzenie, design, systemy wsparcia
– Wykończenie, przestronność, funkcjonalność



17 BMW serii 5 G60 — 85,38%

Lata produkcji od 2023 r.

W świecie motoryzacji rozmiary oraz ceny auta nie gwarantują, że będzie ono lepiej postrzegane przez kierowców od modeli z niższej półki. Wręcz przeciwnie – pozycjonowanie auta może istotnie zwiększać oczekiwania z nim związane. Bo chyba tylko można tak ocenić przeciętną ocenę właściwości jezdnych i niską systemów bezpieczeństwa. Skrajnie nisko oceniono wszelkie aspekty związane z kosztami. Mimo tego BMW klasy średniej awansowało z 26. pozycji (w 2025 r. wynik 85,19%). Kierowcy bardzo pozytywnie wypowiadali się o zespołach napędowych, przyjemności z prowadzenia, komforcie jazdy z przodu, a nawet widoczności. BMW zapunktowało też multimediami.

+ Zespoły napędowe, pokładowa elektronika
– Koszty eksploatacji, niezawodność



18 Peugeot 308 III — 85,37%

Lata produkcji od 2021 r.

Kompaktowy Peugeot wdarł się do czołówki rankingu Driver Power m.in. dzięki bardzo wysokim ocenom designu nadwozia i wnętrza, właściwości jezdnych oraz praktycz-

ności i komfortu jazdy w pierwszym rzędzie. Sporo punktów 308 utraciło za koszty użytkowania, poziom niezawodności czy wykonanie wnętrza. Nisko oceniono multimedia.

✚ Estetyka, prowadzenie, praktyczność
– Koszty utrzymania, wykończenie, trwałość



19 BMW serii 3 G20 85,34%

Lata produkcji 2018-2026

W ciągu roku „trójka" awansowała z 24. pozycji, utrzymując niemal taki sam wynik (85,29% w 2025 r.). Co zaskakujące, spore grono narzekało na responsywność układów kierowniczego i hamulcowego oraz prowadzenie. Zastrzeżenia dotyczyły też dynamiki. Widać latami kreowany wizerunek limuzyny nastawionej na kierowcę wyśrubował oczekiwania. Napęd, multimedia czy systemy bezpieczeństwa zebrały jednak przyzwoite noty.

✚ Multimedia, ogólna wartość, bezpieczeństwo
– Słaba widoczność i funkcjonalność wnętrza



20 Volvo XC40 85,31%

Lata produkcji od 2017 r.

Czołową dwudziestkę modeli domyka Volvo, które w porównaniu z ubiegłym rokiem uplasowało się aż 17 miejsc wyżej. XC40 zauważalnie poprawiło przy tym notę procentową (z 83,99%). Najwyżej, co w przypadku Volvo trudno uznać za zaskoczenie, oceniono systemy bezpieczeństwa. Kierowcy dobre noty przyznali też nadwoziu, wnętrzu czy jego przestronności. Za średnie uznano natomiast rozwiązania multimedialne oraz zespoły napędowe.

✚ Bezpieczeństwo, funkcjonalność
– Koszty użytkowania, zespół napędowy



Volkswagen T-Roc 84,63%

Lata produkcji 2017-2025

Efektowny SUV zaliczył awans z 38. pozycji. Kierowcy najwyżej ocenili T-Roca za niezawodność i solidność wykonania. Sporo punktów „wpadło" też za przestronność, osiągi, dźwięk silnika, komunikatywność układu kierowniczego, design. Skrajnie nisko oceniono multimedia.



Audi A4 B9 84,55%

Lata produkcji 2015-2024

Wysoka ocena tego auta jest dobrą wiadomością dla naszego rynku wtórnego – ceny topnieją, więc kariera A4 B9 dopiero się na nim zacznie. Audi zapunktowało multimediami, praktycznością i przestronnością. Dość nisko oceniono wrażenia z jazdy.



Mini Cooper F65 83,63%

Lata produkcji od 2024 r.

W oczach użytkowników najnowsze Mini jest autem z dopracowanym zespołem napędowym i dającym dużo radości z jazdy. Jest to okupione wysokimi kosztami i małą funkcjonalnością.

21	Toyota C-HR II	84,93%
22	MG HS II	84,84%
23	Volkswagen T-Roc I	84,63%
24	Renault Clio V	84,60%
25	Ford Puma	84,55%
25	Audi A4 B9	84,55%
27	Opel (Vauxhall) Astra L	84,33%
28	Kia Niro II	84,21%
29	Nissan Qashqai III	84,16%
29	Ford Focus IV	84,16%
31	Toyota Yaris Cross	83,77%
32	Mini Cooper F66	83,63%
33	Toyota Aygo X	83,57%
34	Toyota Corolla XII	83,39%
35	Peugeot 5008 III	83,35%
36	Hyundai i10 III	83,12%
37	Kia Sportage V	82,93%
38	Volkswagen Tiguan III	82,69%
39	Toyota Yaris IV	82,54%
40	Opel (Vauxhall) Crossland A	82,36%
41	Volkswagen Golf VIII	82,30%
42	Audi A3 8Y	81,93%
43	Volkswagen Polo VI	81,59%
44	Ford Fiesta Mk7	81,57%
45	Dacia Duster III	81,51%
46	Dacia Sandero II	80,60%
47	Renault Captur II	79,98%
48	MG 4	79,68%
49	Kia Picanto III	79,06%
50	MG ZS II	78,54%

Pozycje 21-50 w Driver Power 2026

Na dalszych miejscach tegorocznej edycji rankingu Driver Power nie brakuje modeli dobrze znanych z naszych dróg – chętnie kupowanych w salonach jako samochody nowe czy masowo sprowadzanych z zagranicy jako używane. Pojawiło się też sporo najmniejszych aut, jak Toyota Aygo X czy Kia Pincato. Daje się zauważyć tendencja, że popularne, a nawet budżetowe samochody są w stanie uzyskać wysokie noty od usatysfakcjonowanych z ich eksploatacji kierowców.



Kia Sportage V 82,93%

Lata produkcji od 2021 r.

Świetnie sprzedający się na naszym rynku SUV w Driver Power zapunktował przestronnością, możliwościami aranżacji wnętrza, komfortem i działaniem hamulców. Dość nisko oceniono pracę zespołu napędowego oraz całokształt kosztów.



Dacia Duster III 81,51%

Lata produkcji od 2023 r.

Jak nietrudno się domyślić, Duster zgromadził dużo punktów przede wszystkim w kategoriach związanych z kosztami użytkowania, finansowania czy relacją ceny do jakości. Doceniono też praktyczność wnętrza i pojemność bagażnika.



MG ZS II 78,54%

Lata produkcji od 2024 r.

Najwięcej punktów MG otrzymało za nadwozie, komfort i praktyczność. Co zaskakujące, kierowcy przyznali niskie noty za relację ceny do jakości oraz całokształt kosztów.

m motor PODSUMOWANIE

Wyniki tegorocznego Driver Power potwierdzają, że przy wyborze samochodu nie należy wierzyć w obiegowe opinie na temat pojazdów – w wielu przypadkach mogą okazać się krzywdzące. Z tych samych powodów nie należy opierać decyzji zakupowej wyłącznie o markę – w teorii najlepsze z segmentu premium w praktyce nie zawsze zachwycają osoby, którym przyszło żyć z nimi na co dzień. Warto zauważyć, że w zestawieniu Driver Power nie zabrakło dobrze sprzedających się modeli – zarówno na naszym rynku, jak i w Europie. Jedno nie ulega wątpliwości – poprzedzenie zakupu samochodu analizą różnych testów i raportów oraz porównanie ich wyników pozwala na wysnucie własnych wniosków. Przy obecnych cenach pojazdów trafność wyboru jest bardzo istotna.

Ile mocy potrzeba w aucie



Nowoczesne auta kuszą setkami koni i tysiącami niutonometrów. Tymczasem do komfortowej jazdy wcale nie potrzeba aż tak skrajnie mocnych silników.

Czasem można spotkać się ze stwierdzeniem, że mocy nigdy za wiele. Postęp technologiczny, rywalizacja między koncernami czy wreszcie popularyzacja napędów hybrydowych i elektrycznych sprawiły, że konie mechaniczne i niutonometry nigdy wcześniej nie były tak łatwe do uzyskania, a do tego tanie.

W efekcie nawet miejskie auta zaczęły legitymować się wartościami, jakich nie powstydziłyby się samochody wyścigowe i rajdowe. Modele przeznaczone do codziennej jazdy są oczywiście dużo cięższe, co nie zmienia faktu, że w topowych wersjach są w stanie zaoferować znacznie więcej mocy, niż potrzeba do komfortowej jazdy nawet po górskich drogach czy holowania ciężkiej przyczepy.

Moc i moment obrotowy są ze sobą nierozerwalnie związane – moc wynika z momentu obrotowego i prędkości obrotowej silnika. W uproszczeniu można powiedzieć, że moment obrotowy odpowiada za przyspieszenie – im jest wyższy, tym większa siła napędowa na kołach. Z kolei moc silnika decyduje o prędkości maksymalnej. Tych parametrów nie można jednak rozpatrywać bez kontekstu masy czy walorów aerodynamicznych pojazdu.

W ramkach prezentujemy istotne aspekty związane z mocą i momentem obrotowym silnika.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

CZY WYŁĄCZNIE MOC DECYDUJE O PRĘDKOŚCI I DYNAMICE SAMOCHODU?

Nie można z góry zakładać, że samochód z mocniejszym silnikiem będzie szybszy. Osiągi są bowiem wypadkową wielu czynników – w tym parametrów silnika, zestopniowania skrzyni biegów, parametrów aerodynamicznych czy masy. Poniżej prezentujemy wybrane dane techniczne. Świetnie obrazują, że w dopracowanym pod kątem aerodynamiki modelu nawet skromne jak na dzisiejsze realia 150-160 KM może wystarczyć do uzyskania prędkości rzędu 230 km/h.

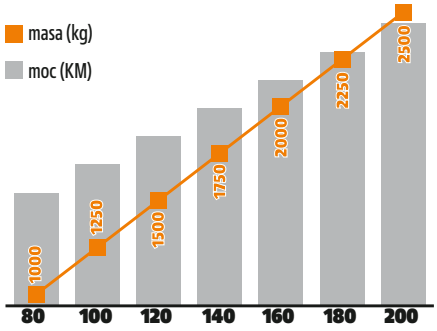
› Kluczowy wpływ na czasy przyspieszenia od 0 do 100 km/h ma stosunek mocy do masy. Istotna, zwłaszcza w modelach z ręcznymi skrzyniami biegów lub starszymi, dość wolnymi automatami, jest też liczba przełożeń oraz ich długość. Jeżeli mocne auto jest w stanie osiągnąć 100 km/h na drugim biegu, urywa ułamki sekundy względem modelu, w którym przed osiągnięciem tej prędkości trzeba wrzucić „trójkę".

› Przy wyższych prędkościach kluczowe stają się współczynnik oporu aerodynamicznego i powierzchnia czołowa – im skuteczniej auto jest w stanie rozcinać słup powietrza, tym mniej mocy potrzebuje do szybszej jazdy.



PRZYKŁADOWE MODELE AUT, PARAMETRY ICH SILNIKÓW ORAZ OSIĄGI

MARKA I MODEL	Silnik	Maksymalna moc	Maksymalny moment obrotowy	Przyspieszenie 0-100 km/h	Prędkość maksymalna
Mercedes GE230	2.3	126 KM	190 Nm	18,7 s	145 km/h
Nissan Cube	1.6	110 KM	153 Nm	11,3 s	175 km/h
Suzuki Grand Vitara	2.4 16V	169 KM	227 Nm	11,7 s	185 km/h
Smart Roadster Brabus	0.7	101 KM	130 Nm	9,8 s	195 km/h
Volkswagen Golf VII	1.0 TSI	115 KM	200 Nm	9,7 s	204 km/h
Toyota Land Cruiser	4.6 V8	309 KM	439 Nm	8,6 s	205 km/h
Peugeot RCZ	1.6 THP	156 KM	240 Nm	8,3 s	215 km/h
Mercedes CLA	1.6	156 KM	250 Nm	8,6 s	230 km/h
Opel Calibra	2.0 16V	150 KM	196 Nm	8,5 s	233 km/h
Porsche Cayman	2.7	245 KM	273 Nm	6,1 s	258 km/h



MOC ZALECANA PRZEZ ADAC

Już na wstępnym etapie wybierania nowego czy używanego samochodu trzeba podjąć decyzję odnośnie preferowanych wersji silnikowych. Nie zawsze jest to łatwe. Nie brakuje modeli, w których spektrum mocy rozciąga się od niecałych 100 do przeszło 300 KM. Okazuje się, że wcale nie trzeba celować w środkowe wartości, by wejść w posiadanie auta, które będzie dobrze sprawdzało się podczas codziennej eksploatacji. Niemiecki automobilklub ADAC w oparciu o wyniki przeprowadzanych przez siebie testów przygotował wykres rekomendowanych mocy silników w zależności od masy pojazdu.

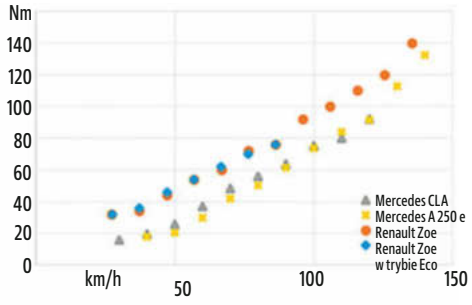
› Zalecenia ADAC dotyczą pojazdów, które będą użytkowane w typowych warunkach, a więc w mieście i na trasie, z obciążeniem i bez. Jeśli samochód ma być użytkowany głównie w mieście, wystarczająca będzie nawet moc silnika niższa od zalecanej. W przypadku podróży na długich dystansach autostradami i drogami szybkiego ruchu lub regularnego użytkowania z ciężkimi przyczepami warto rozważyć wybór mocniejszego silnika.

ZAPOTRZEBOWANIE NA SIŁY NAPĘDOWE

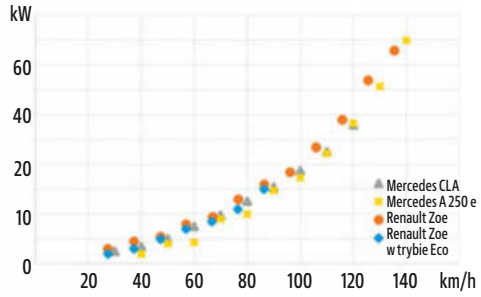
Wysokie parametry silnika są potrzebne przede wszystkim podczas rozpędzania, pokonywania wzniesień czy jazdy z prędkościami przekraczającymi 100 km/h. Gdy auto utrzymuje stałe tempo jazdy, zapotrzebowanie na moc i moment obrotowy pozostają relatywnie małe, co dobrze obrazują wykresy przygotowane przez Polskie Towarzystwo Naukowe Silników Spalinowych.

- Straty są związane m.in. z parametrami opon czy stopniem rozbudowania układu przeniesienia napędu – im więcej wirujących czy łożyskowanych elementów, tym gorzej.
- W jeździe miejskiej na pokonanie oporu powietrza jest tracone ok. 15% mocy silnika, na autostradzie – nawet 80%.

Zapotrzebowanie na moment obrotowy



Zapotrzebowanie na moc

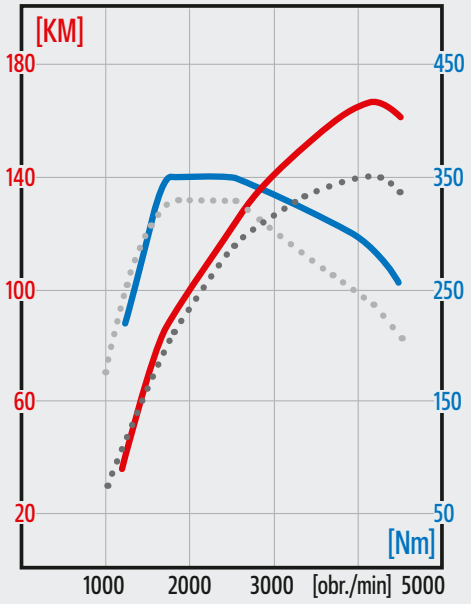


MOC MAKSYMALNA A MOC UŻYTECZNA

Sam fakt legitymowania się przez samochód wysoką mocą nie oznacza, że będzie on zapewniał świetne wrażenia z jazdy. Kluczowy jest bowiem sposób oddawania mocy i momentu obrotowego. Reguły są proste – im wcześniej dostępne są wysokie wartości, a krzywe parametrów bardziej wypłaszczone, tym sprawniej samochód będzie nabierał prędkości na poszczególnych biegach. Typowe dla wolnossących silników, zwłaszcza o małej pojemności, jest uzyskiwanie maksymalnych parametrów przy obrotach przekraczających 5000 obr./min. Podczas codziennej jazdy rzadko wkręca się silniki na tak wysokie obroty, więc trudno traktować maksymalne wartości jako realnie użyteczne.

Przed zakupem auta warto przeanalizować krzywe przebiegu mocy i momentu

- Turbodoładowanie znacząco podnosi moment obrotowy oraz ułatwia uzyskiwanie maksymalnej mocy przy niższych obrotach niż w silniku wolnossącym.
- Na wykresie znajdują się przykładowe krzywe parametrów dla diesla 2.0 TDI grupy VAG w wersjach rozwijających 140 i 163 KM.





KIEDY MOC NAPRAWDĘ SIĘ PRZYDAJE

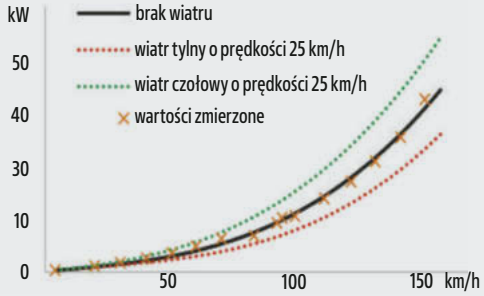
Moc określa pracę wykonaną w jednostce czasu. Wysoka moc silnika oznacza więc, że silnik jest w stanie wykonać dużą ilość pracy w krótkim czasie, co w praktyce przekłada się na lepsze osiągi pojazdu, które są ważne podczas włączania się do ruchu, wyprzedzania czy manewrów przy wyższych prędkościach. Oczywiście niedostatki mocy kierowca może skompensować starannym planowaniem manewrów.

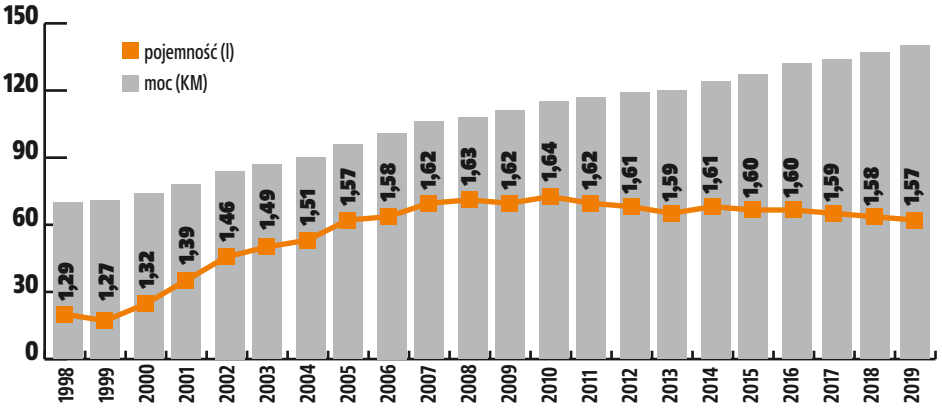
- Jako przykład auta o zbyt małej mocy ADAC podaje 45-konną Dacię Spring. Na rozpędzanie w zakresie 60-100 km/h model potrzebował 14,86 s. W tym czasie pokonał aż 330 m, a typowy wjazd na autostradę ma 250 m. Analogiczne rozpędzanie w Tesli Model S trwało zaledwie 1,64 s, a odbywało się na dystansie jedynie 36,4 m.

KIERUNEK WIATRU A ZAPOTRZEBOWANIE NA MOC

Stan powietrza wpływa na zapotrzebowanie na moc. Czynnikami mniejszej wagi są temperatura i ciśnienie, które wpływają na gęstość powietrza. Znacznie ważniejsze są siła i kierunek wiatru. Z punktu widzenia aerodynamiki jazda pod wiatr wymusza na silniku wykonanie największej ilości dodatkowej pracy.

- Poniższy wykres prezentuje obliczone przez naukowców z politechniki w Wismarze zapotrzebowanie na moc czerpaną z baterii Volkswagena ID.3 w zależności od kierunku wiatru. Przy 40 km/h wiatr czołowy o prędkości 25 km/h zwiększał zapotrzebowanie na moc o 36%, a tylny zmniejszał, ale o 19%.





JAK ZMIENIAŁY SIĘ PARAMETRY SILNIKÓW W AUTACH SPRZEDAWANYCH W POLSCE

Z opublikowanych przez Samar danych wynika, że średnia moc sprzedawanych w Polsce nowych samochodów systematycznie rośnie. W latach 1998-2019 doszło jednak do przełamania trendu w zakresie wzrostu pojemności skokowych – rosnąca popularność jednostek po downsizingu zrobiła swoje.

- Trend spadkowy pojemności silników został przełamany. Samar podał, że w lipcu 2024 r. średnia pojemność silnika wzrosła do 1,66 litra. Z kolei średnia moc osiągnęła już poziom 163,2 KM.
- Auta niestety także szybko tyją. Serwis inovev.com podał, że tylko w latach 2020-2022 średnia waga produkowanego w Europie samochodu wzrosła z 1411 do 1462 kg. Z rynku zniknęły też samochody ważące poniżej 900 kg.

Co warto robić częściej, niż zaleca producent



Niektóre interwały serwisowe są zbyt długie. Pokazujemy, które i jak warto skrócić.

Długie interwały serwisowe i ograniczony zakres obsługi pomagają producentom obniżać TCO, czyli całkowity koszt użytkowania auta. Jeśli oleju w skrzyni nie trzeba wymieniać, a ten w silniku tylko co 30 tys. km, samochód dobrze wypada w tabelkach flotowców. To ważny argument dla firm, które po kilku latach wymieniają pojazdy na nowe. Tyle że później auta trafiają na rynek wtórny, nierzadko do osób prywatnych, które jeżdżą nimi dłużej. Warto przyjąć wtedy inne zasady, bo to już nie nowy samochód, a serwisowanie zgodne z harmonogramem może okazać się niewystarczające. Podpowiadamy, które interwały warto skrócić i które czynności w ogóle warto wykonywać.

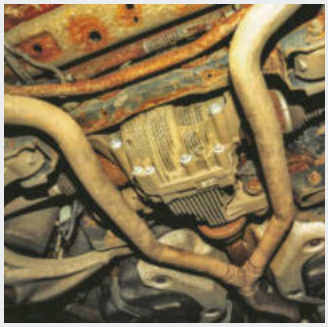
AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Wymiana oleju w mechanizmach napędu

Zalecenia producentów: **60-100 tys. km**
Nasze zalecenia: **do 40 tys. km**

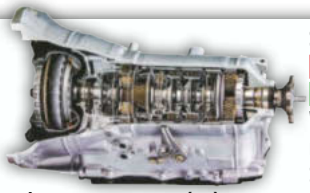
Samochody z napędem na tylną oś i 4x4 mają więcej mechanizmów – przynajmniej tylny dyferencjał, ale w modelach 4x4 może to być także skrzynia rozdzielcza/przekładnia kątowa i ewentualnie przedni dyferencjał. Często są zaprojektowane tak, by korzystały z tego samego rodzaju oleju. Wyjątkiem są sprzęgła wielopłytkowe dołączające napęd i tzw. szpery płytkowe, które mają inne wymagania. W takich mechanizmach olej należy wymieniać zależnie od warunków pracy. Jeśli auto ciągnie przyczepy, jeździ w terenie czy tym bardziej w błocie i wodzie, olej należy wymieniać dość często, nawet co 25-40 tys. km.

- Często w ogóle nie ma zaleceń wymiany oleju.
- Szczególną troską warto objąć sprzęgła dołączające napęd i częściowe blokady dyferencjałów – od jakości oleju zależy jakość ich pracy.



Wymiana oleju w skrzyni biegów

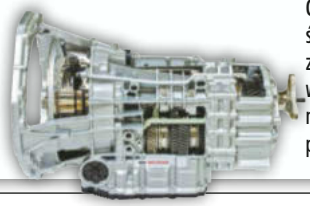
Wielu producentów w ogóle nie zaleca wymiany w skrzyniach biegów, niezależnie od ich typu. W niektórych przekładniach, zwłaszcza dwusprzęgłowych (DCT), jest to dość skomplikowana procedura, do której trzeba mieć odpowiedni sprzęt. Brak wymian obniża koszty przeglądów, ale może skracać żywotność przekładni. To głównie z tego powodu wszelkiej maści automaty przedwcześnie się zużywają.



Klasyczne automaty (AT)

Zalecenia producentów: **często brak**
Nasze zalecenia: **20-40 tys. km**

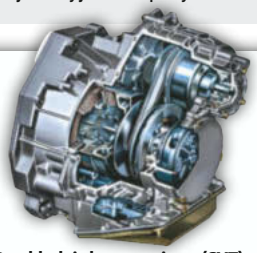
Należy oddzielić zalecenia producentów aut od producentów skrzyń. Rozbieżności są ogromne. Przykładowo, Aisin zaleca wymianę co 20 tys. km lub 2 lata, kiedy niektórzy producenci korzystający z przekładni ZF w ogóle nie przewidują wymian. Sam ZF wskazuje na przebieg 150 tys. km.



Skrzynie dwusprzęgłowe (DCT)

Zalecenia producentów: **60 tys. km**
Nasze zalecenia: **20-40 tys. km**

W DCT w wersji z mokrym sprzęgłem wymiana oleju jest kluczowa dla trwałości. Sprzęgła się ścierają i zanieczyszczają hydraulikę sterującą. Typowe interwały wymiany oleju to 60-120 tys. km. Radzimy robić to częściej, ok. 20-40 tys. km. W niektórych autach może to być kosztowne.



Przekładnie bezstopniowe (CVT)

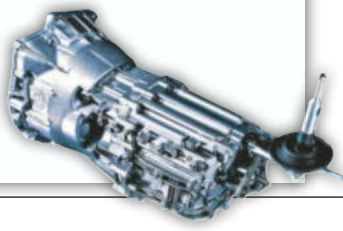
Zalecenia producentów: **brak**
Nasze zalecenia: **20-40 tys. km**

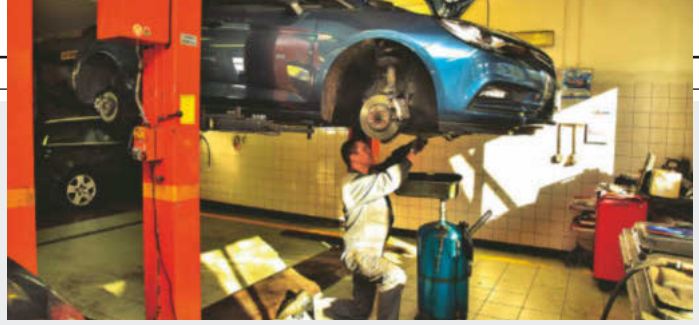
Charakterystyka pracy CVT powoduje ścieranie się powierzchni roboczych. Olej zapewnia też odpowiednie tarcie na powierzchni roboczej. Ważna jest jego stabilność temperaturowa. Niska trwałość tych przekładni wynika głównie ze zużycia oleju.

Skrzynie manualne (MT)

Zalecenia producentów: **brak**
Nasze zalecenia: **100 tys. km**

Olej degraduje znacznie wolniej i nie ma takiej roli jak w automatach. Nie wpływa na sterowanie skrzynią. Producenci z reguły w ogóle nie zalecają wymian, co wpływa na przyspieszone zużycie łożysk. Warto to robić co ok. 100 tys. km, lub częściej przy dużych obciążeniach.





Wymiana oleju silnikowego

Zalecenia producentów: **10-30 tys. km**

Nasze zalecenia: **do 10 tys. km/rok**

Długie interwały wymiany oleju nie sprzyjają trwałości silnika, szczególnie eksploatowanego w mieście i na krótkich dojazdach. Drogomierz nie uwzględnia godzin pracy w korkach, a częste zimne rozruchy sprzyjają gromadzeniu się paliwa oraz wilgoci w oleju. Olej stopniowo traci swoje właściwości i, pogarszając smarowanie, wpływa na zwiększenie tarcia współpracujących części. Wcześniejsza wymiana wpłynie na zwiększenie ochrony m.in. panewek, turbosprężarki czy łańcucha rozrządu, ale także korzystnie na pracę filtrów DPF czy GPF.

- W mieście i na krótkich trasach warto skrócić interwał nawet do 5-7 tys. km.
- Im większa pojemność układu smarowania, tym dłuższe interwały są możliwe.

Wymiana paska rozrządu

Zalecenia producentów: **60-240 tys. km/10 lat**

Nasze zalecenia: **nie rzadziej niż co 100-120 tys. km/10 lat**

Producenci silników przewidują tak różne interwały wymiany pasków rozrządu, że trudno tu o jednolitą regułę. Przykładowo, w starszych włoskich silnikach w praktyce graniczną wartością jest 60-90 tys. km. Nierzadko po tym przebiegu paski pękają. We francuskim 1.4 HDi można by praktycznie w ogóle nie wymieniać paska, a sam producent zaleca robić to co 240 tys. km. Nie ma więc uniwersalnego zalecenia. Nierzadko to wiek, a nie przebieg przesądzi o potrzebie wymiany.



- Guma się starzeje, więc kluczowy może być wiek.
- Czasami ważniejsze niż pasek są elementy współpracujące, jak pompa wody i rolki.
- Wyciek oleju na pasek kwalifikuje go do wymiany.
- Raz w roku warto kontrolować stan paska typu mokrego.



Serwis hamulców

Zalecenia producentów: **15-30 tys. km**

Nasze zalecenia: **co rok**

Podczas corocznych wizyt w ASO hamulce są poddawane kontroli, ale nie zawsze serwisowi. Warto raz w roku wyczyścić i nasmarować zaciski hamulcowe, a także zdjąć bębny i oczyścić ich wnętrze. W bębnie zbiera się brud.

- Im częściej czyścimy i smarujemy elementy układu hamulcowego, tym przy wymianie okładzin, tarcz i bębnów jest mniej pracy i dodatkowych kosztów.

Zasada „częściej wymieniasz, rzadziej naprawiasz" zwykle się sprawdza

Kontrola łańcucha rozrządu

Zalecenia producentów: **brak**

Nasze zalecenia: **300 tys. km**

Producenci po to stosują łańcuchy rozrządu, żeby ich nigdy nie wymieniać. Zalecają czasami okresową kontrolę. W teorii nie trzeba wymieniać napędu rozrządu, jeśli nie ma objawów zużycia. W praktyce po ok. 300 tys. km warto zrobić dokładną kontrolę, czyli zdjąć obudowę i obejrzeć wszystkie elementy. Wydłużenie łańcucha może jeszcze kompensować napinacz, który przez większy zakres pracy potrafi się wcześniej zużyć. Dobrze jest go wymienić, nawet jeśli pozostałe elementy wyglądają wzorowo. Ponadto w czasie takiej kontroli można wymienić uszczelnienia silnika.

- W silnikach z wrażliwym na zużycie łańcuchowym napędem rozrządu warto wymieniać wszystkie elementy profilaktyczne. Nawet częściej niż co 300 tys. km.



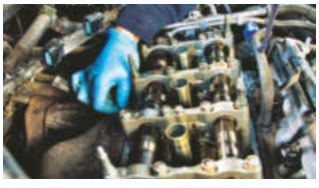
Kontrola luzu zaworowego

Zalecenia producentów: **90-120 tys. km**

Nasze zalecenia: **40-60 tys. km**

W silnikach z hydrauliczną kompensacją luzu nie przewiduje się jego okresowej regulacji. W pozostałych producent może zalecać kontrolę zwykle co ok. 90-120 tys. km. Naszym zdaniem warto trzymać się interwału ok. 60-90 tys. km.

- W przypadku aut z zamontowaną instalacją autogazu luz zaworowy należy kontrolować zdecydowanie częściej. Maksymalnie co 40 tys. km.





Serwis akumulatora 12 V

Zalecenia producentów: **brak**

Nasze zalecenia: **2 razy w roku**

Okresowy przegląd w ASO nie obejmuje pełnego naładowania akumulatora. Zwykle obsługa ogranicza się do elektronicznej kontroli jego stanu, czasami wyczyszczenia klem, sprawdzenia mocowań.

- Akumulator rozruchowy należy ładować minimum 2 razy w roku.
- Jeśli jeździmy na krótkich odcinkach, warto ładować częściej, nawet 3-4 razy w roku.



Wymiana filtra powietrza

Zalecenia producentów: **15-60 tys. km**

Nasze zalecenia: **kiedy jest brudny**

Filtr powietrza co do zasady wymienia się przy każdym serwisie lub co drugą wizytę w ASO. Więcej zależy od warunków jazdy niż przebiegu. W praktyce jeśli filtr jest brudny, trzeba go wymienić. W niektórych przypadkach, jak jazda po drogach gruntowych, konieczna będzie wymiana 2-3 razy w roku.

- Czasami wystarczy filtr przedmuchać sprężonym powietrzem i wyczyścić komorę filtra.

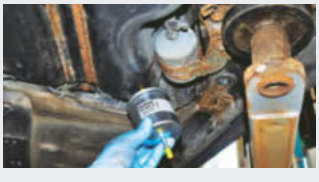
Wymiana filtra paliwa

Zalecenia producentów: **30-90 tys. km**

Nasze zalecenia: **raz w roku**

Producenci zalecają okresową wymianę filtra paliwa w dieslach, czasem także usunięcie wody w połowie interwału wymiany. W benzynowych dopiero przy usterce zaleca się jakąkolwiek ingerencję. My zalecamy wymianę co rok w dieslu i co 2-3 lata w silniku benzynowym.

- Stosowane obecnie dodatki do paliw mocno zanieczyszczają elementy filtrujące, również filtry siatkowe w zbiorniku.





Wymiana filtra kabinowego

Zalecenia producentów: **15-30 tys. km**

Nasze zalecenia: **co rok lub częściej**

Filtr kabinowy zwykle wymienia się podczas okresowego serwisu, który ma miejsce zazwyczaj w przedziale 15-30 tys. km lub raz w roku. W praktyce powinno się to robić zależnie od zanieczyszczeń, najlepiej wraz z filtrem powietrza.

- Osoby z problemami układu oddechowego, alergiami, astmą i podobnymi dolegliwościami powinny wymieniać filtr na węglowy możliwie często, nawet 2-3 razy w roku.



Jaguar XJ (X351)

Lata produkcji: 2009-2019
Ceny: od 53 tys. zł

Ostatni (jak dotąd) XJ niektórych odstraszył stylistyką, innych przyciągnął nowinkami. Co warto wiedzieć o tym aucie?

Generacja X351 była w pewnym sensie „nowym otwarciem" dla Jaguara XJ, ale ten model po 10 latach produkcji i tak nie doczekał się następcy. Po drodze miał dość subtelny lifting (w 2015 r.). Stylistycznie nie widać w nim ani krzty podobieństwa do wcześniejszych, niemalże klasycznych wcieleń XJ. Przewyższa je długością wynoszącą 5,12 m, lub 5,26 m w wariancie przedłużonym. Mimo ponad 3-metrowego rozstawu osi (dokładnie 3,03-3,16 m) nie jest to najobszerniejsza limuzyna w klasie. Budziła za to uznanie wyposażeniem, m.in. cyfrowymi wskaźnikami i adaptacyjnym tempomatem.

W benzynowych silnikach 3.0 V6 (340 KM; z kompresorem) i 5.0 V8 (385 KM lub 510-575 KM z doładowaniem) czasami przeskakuje łańcuch rozrządu: warto sprawdzić napinacze i prowadnice. Mogą też pojawiać się wycieki płynu chłodniczego z pompy wody i przewodów. W 3-litrowych dieslach (275/300 KM) zdarzają się nieszczelności kolektora dolotowego i, rzadziej, obrócenie panewki.

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 Jaguarów XJ?

Zalety

„Jaguar zwraca uwagę na ulicy. Wiele osób odwraca się, gdy nim przejeżdżam"

„Świetne wyciszenie plus podwójne szyby. W środku praktycznie nic nie słychać"

„300-konny diesel naprawdę sprawnie rozpędza tę wielką limuzynę. Potrafi miło zaskoczyć spalaniem"



„Warto kupić dla dźwięku silnika V8. 5-litrowa jednostka nie sprawiała mi wielu kłopotów"

Wady

„Po takiej limuzynie spodziewałem się większej ilości miejsca na szerokość"



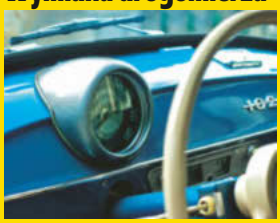
„Niedopracowany kąt umiejscowienia ekranu nawigacji. W słonecznie dni mało na nim widać"

„W kwestii prowadzenia przy prędkości autostradowej Jaguar odstaje od niemieckich rywali"

„Miejscami naprawdę zaskakująco słabe wykończenie. A to przecież auto segmentu luksusowego"

DO REDAKCJI

Wymiana drogomierza



Czy po wymianie drogomierza w zabytkowym pojeździe trzeba udać się na stację kontroli? W jednej powiedziano mi, że pojazd jest zabytkowy i nie podlega takim badaniom. Inna mówi, że kontrola jest konieczna.

Kwestię reguluje Art. 81b prawa o ruchu drogowym. Stanowi, że właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, który dokonał wymiany drogomierza, jest obowiązany w terminie 14 dni od dnia wymiany tego drogomierza przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza.

Niszowe pułapki



W ogłoszeniach wciąż można spotkać auta marek, które nie są już obecne w Polsce. Czy to dobry wybór, jeżeli nie kosztują dużo?

W przypadku niszowych aut dużym problemem jest dostęp do części zamiennych – nadwoziowe czy do poważniejszych napraw zawieszenia mogą nie być dostępne lub kosztować dużo. Dlatego przedzakupowa kontrola pojazdu jest niezwykle ważna – pozwala na stwierdzenie, czy nie wymaga on natychmiastowych napraw. Koniecznie należy ustalić dostępność przedniej szyby na wypadek uszkodzenia kamieniem.

Auto z wadą ukrytą



motor ANALIZA

Co trzeci kierowca musiał naprawiać wady ukryte używanego auta

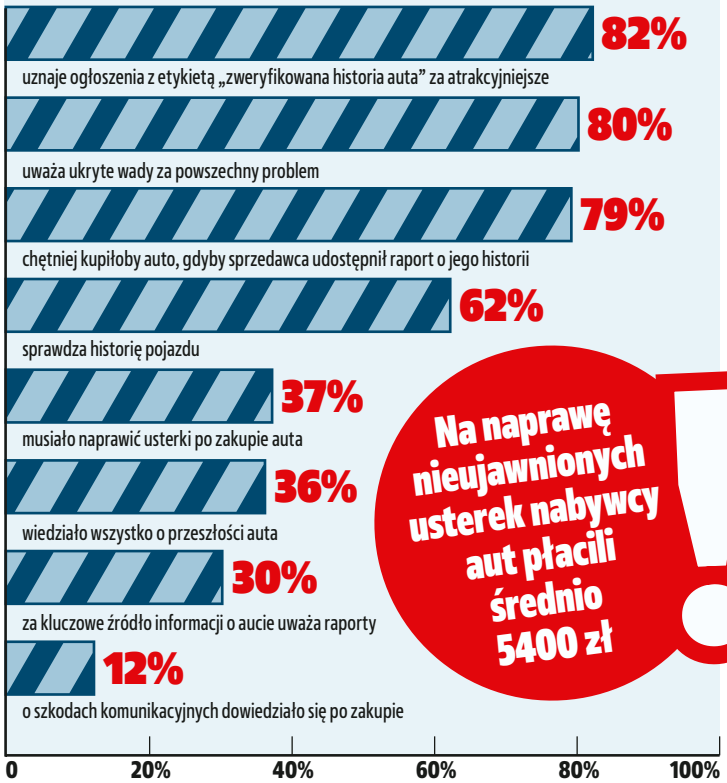
Średni koszt usuwania nieznanych w chwili zakupu usterek to 5400 zł

Zakup używanego auta jest wyzwaniem. Sprzedający ma przewagę informacyjną nad kupującym, co ułatwia mu ukrycie wad pojazdu – przy obecnych kosztach robocizny są one finansową pułapką. Serwis ogłoszeniowy Automarket.pl zlecił przeprowadzenie badania na temat roli raportów o historii pojazdów, częstotliwości wykrywania usterek po finalizacji transakcji i ich kosztów czy oczekiwaniach kupujących. – Wbrew pozorom kupujących nie odstrasza dawna szkoda, lecz jej ukrywanie. Gdy sprzedawca otwarcie pokazuje, że auto miało w przeszłości drobne uszkodzenie, większość klientów nie rezygnuje i chce poznać szczegóły. Dlatego w takiej sytuacji 45% kierowców poprosiłoby sprzedawcę o pełną dokumentację naprawy, a 28% samodzielnie kupiłoby pełny raport historii pojazdu, żeby zweryfikować zakres szkody. To pokazuje, że transparentność sprzedawcy nie zamyka rozmowy o aucie – wyjaśnia Arkadiusz Zaremba z PKO Leasing.



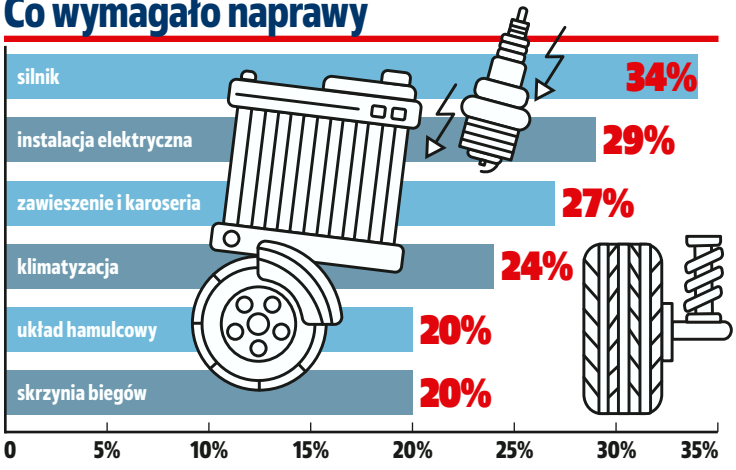
Jak kupujący widzą używane auta

Osoby zainteresowane zakupem używanego pojazdu są coraz bardziej świadome. Zdają sobie sprawę, że auto, które od kilku lat porusza się po drogach, może mieć na swoim koncie awarie mechaniczne czy kolizje. Sprzedający powinni pamiętać, że także w ich interesie jest ujawnienie problemów – dzięki temu nikt nie będzie mógł ich oskarżyć o oszustwo przy zbyciu pojazdu.

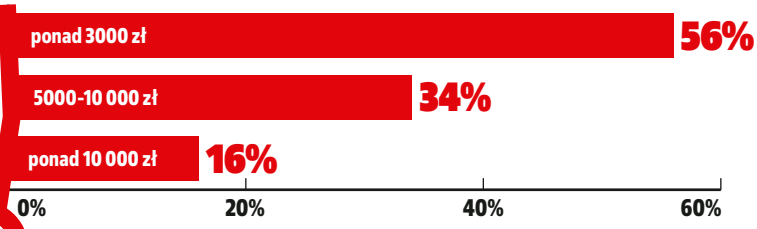


Na naprawę nieujawnionych usterek nabywcy aut płacili średnio 5400 zł

Co wymagało naprawy



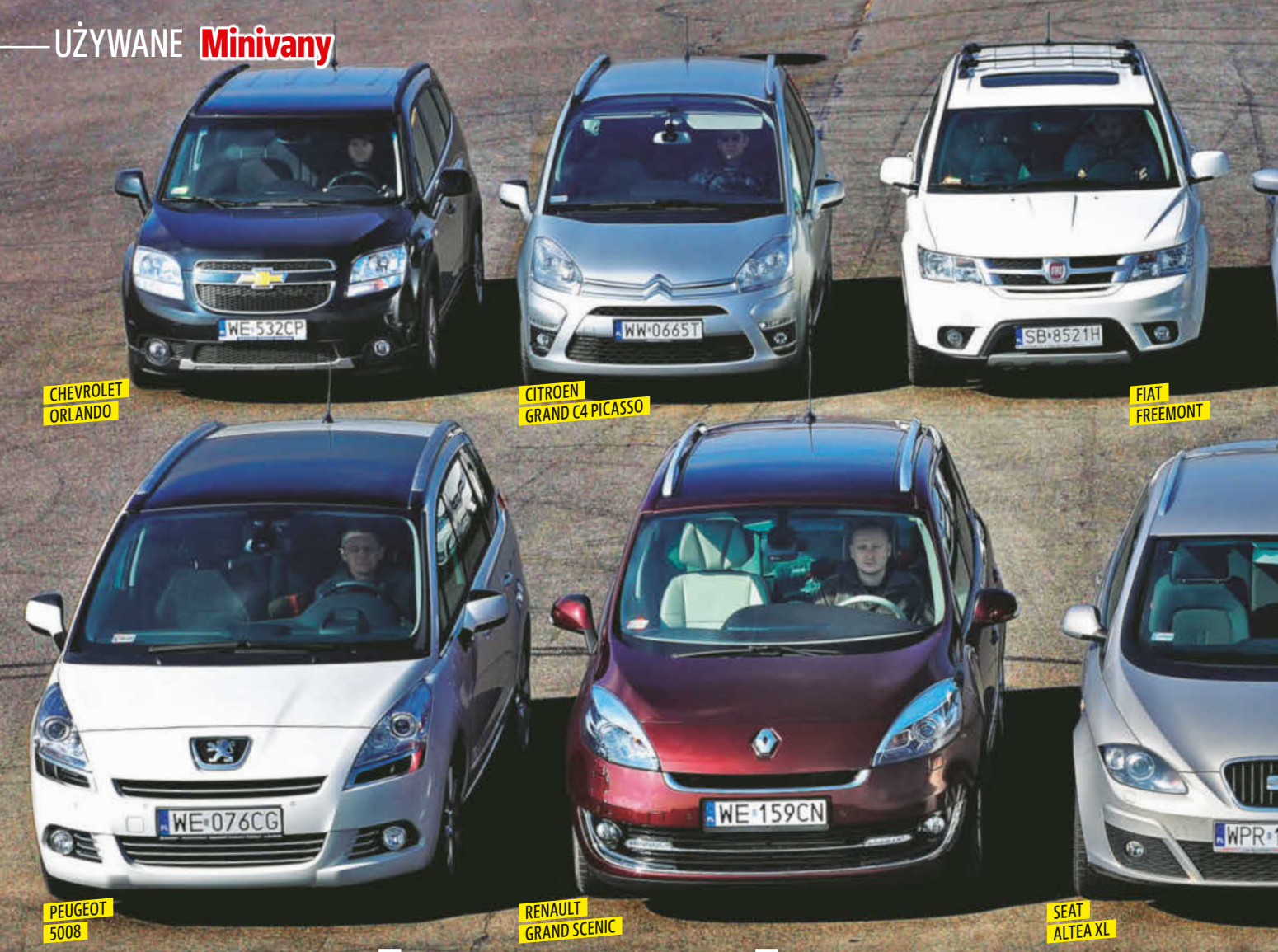
Koszt naprawy ukrytych usterek



Oczekiwania wobec sprzedających

Z badania wynika, że kupujący wcale nie chcą być okłamywani na temat idealnego stanu używanego pojazdu. Większość wolałaby poznać prawdę na temat jego przeszłości, nawet jeżeli nie jest ona idealna.

60%	niezatajanie nawet niekorzystnych informacji o aucie
59%	poinformowanie kupującego nawet o drobnych szkodach



Tanie kompaktowe mi

Minivany niemal już wymarły, ale na rynku używanych wciąż są poszukiwane przez osoby, które potrzebują więcej przestrzeni, a nierzadko dodatkowych foteli dla swojej rodziny. Przyjrzeliśmy się większym wersjom kompaktowych modeli.

W przeciwieństwie do dużych minivanów gabarytami często nie przewyższają kompaktowych kombi. W odróżnieniu od kombivanów mają konstrukcję typowych modeli osobowych, czyli dobre wykonanie wnętrza, niezłe wyciszenie, komfortowe zawieszenia i dynamiczne silniki. W porównaniu z SUV-ami są bardziej funkcjonalne i oferują więcej przestrzeni. Kompaktowe minivany wydają się być złotym środkiem pomiędzy dużym samochodem rodzinnym a pojazdem, którym chętnie pojedziemy na zakupy do ciasnego miasta. Rynek nowych samochodów tej klasy praktycznie przestał istnieć. Używanych, z racji wieku, jest coraz mniej. Osoby, którym rodzi się już trzecie dziecko, zaczynają szukać czegoś podobnego. SUV-y, nawet te 7-miejscowe, okazują się niewystarczające. Do tego są drogie i sporo palą. Kompaktowe minivany są w sam raz.





nivany

› Rodzinne modele na krótkie dystanse i długie wyjazdy
› Przedłużone wersje zapewniające więcej przestrzeni

CHEVROLET Orlando 2010-2018

7 MIEJSC

Ceny ofertowe: 12-30 tys. zł

Minivan Chevroleta sprzedawał się w swoim czasie całkiem dobrze, a klienci chętnie stawiali na bogatsze wersje, bo był tańszy niż konkurencja. Standardowo oferował 7 miejsc i w podstawowym wydaniu kosztował ok. 60 tys. zł. Kolejne rzędy siedzeń były umieszczone wyżej, a po ich złożeniu powstaje całkowicie płaska, pozioma podłoga. Nie ma tu przesuwanego drugiego rzędu – da się tylko ustawić kąt oparcia. Kanapę dzieli się w proporcji 60:40. Model był produkowany do 2018 r., ale w 2014 r. marka zakończyła jego sprzedaż w Unii Europejskiej. Samochody sprzedawano jeszcze na rynkach wschodnich. Trwałość jest oceniana dobrze, użytkownicy chwalą ten model, ale trzeba mieć świadomość, że części jest coraz mniej. To już ponad dekada nieobecności na rynku, a samochód nie miał następcy w Europie. Nietypowych części można szukać np. na Ukrainie. Chevrolet nie dawał dużego wyboru silników. Początkowo były to benzynowy 1.8 Ecotec Opla, oferowany również z instalacją LPG, oraz diesel 2.0 produkcji GM. Solidny, ale dość toporny i niezbyt oszczędny. W 2013 r. do gamy dołączył benzynowy 1.4 Turbo znany m.in. z Astry. To obecnie najlepszy wybór. Ma dobre zaopatrzenie w części i daje możliwość zainstalowania systemu autogazu. Niestety prawie nie jest spotykany z automatem, lecz z dość delikatną skrzynią ręczną M32.



Miejsca z tyłu jest wystarczająco. Wygodnie się wsiada.

DANE TECHNICZNE:
1.4 Turbo: poj.: 1362 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 200 Nm, prędkość maks.: 193 km/h, 0-100 km/h: 11,0 s, spal. 6,4 l/100 km.



Elementy wnętrza typowe dla Chevroletów i Opli z tego okresu.



Siedzenia kładą się na płasko. Pod podłogą jest nieduży schowek.

W tym segmencie wyspecjalizowali się głównie Francuzi. Nie da się oprzeć wrażeniu, że ich modele są najbardziej przemyślane i dopracowane. Mają wiele rozwiązań rzadko spotykanych u konkurencji, oferują często niezależne fotele drugiego rzędu, dzięki którym elastyczność konfiguracji wnętrza staje się większa. Inne marki próbowały gonić Francuzów i opracowały swoje patenty. Ford Grand C-Max czy Opel Zafira Tourer nie mają się czego wstydzić na tle Citroena, Peugeota czy Renault, ale pozostałe marki i ich modele przekonują do siebie najwyżej wyglądem czy silnikami. Z perspektywy klienta wybór może być trudny. Niezbyt dobre opinie na temat niezawodności francuskich modeli wprowadzają niepewność, ale kiedy przyjrzeć się Toyocie czy Volkswagenowi, samochody te właściwie nie mają za wiele do zaoferowania poza trwałością wybranych wersji silnikowych.

Prezentujemy aż 11 modeli – w przedłużonych wersjach, jeśli takie oferowano – pokazując ich zalety i sugerując wybór dobrej odmiany silnikowej. Podajemy pojemności bagażników w układzie z trzema i dwoma rzędami siedzeń, a także całkowitą do dachu po złożeniu wszystkich.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

CITROEN Grand C4 Picasso 2006-2013

Ceny ofertowe: 5-24 tys. zł

Następca Xsary Picasso był oferowany w dwóch wersjach nadwoziowych: standardowej C4 Picasso i dłuższej o 12 cm Grand C4 Picasso. Nie różnią się natomiast rozstawem osi. Grand występował z 5 lub 7 siedzeniami, zależnie od rynku i wersji wyposażenia, a zwykłe Picasso zawsze miało 5. Auto nie tylko wygląda nietuzinkowo, ale jest też bardzo przemyślane funkcjonalnie. Ma ogromną przednią szybę dającą poczucie przestronności, kokpit zaprojektowano z myślą o schowkach, siedzenia z tyłu są pojedyncze i każde z nich można regulować, a te drugiego rzędu również przesuwać. Wszystkie składają się na płasko, tworząc poziomą powierzchnię. Irytować może kokpit z centralnie umieszczonymi wskaźnikami. Najbardziej funkcjonalne są wersje ze skrzynią automatyczną, z drążkiem za kierownicą. W miejscu drążka skrzyni manualnej pojawia się dodatkowy schowek. Idealny samochód na długie podróże, najlepiej jak będzie miał pod maską 163-konnego diesla 2.0 HDi ze standardowym automatem. Oczywiście inne wersje mocy też są dobre. Uważać trzeba na 1.6 HDi – mogą być zmęczone wysoką masą samochodu. Nie polecamy ich ze skrzynią zautomatyzowaną. Silniki benzynowe są albo przestarzałe i paliwożerne (wolnossące 1.8 i 2.0), albo nowoczesne i ekonomiczne, ale problematyczne (1.6 VTi oraz THP). Trwałość samochodu jest oceniana dobrze, ale drobne usterki są na porządku dziennym. C4 Picasso wymaga stałej i dobrej opieki serwisowej, a wtedy odwdzięcza się niską awaryjnością. Dość drogie są naprawy tylnej osi pneumatycznej. Utrzymuje wysokość nadwozia niezależnie od obciążenia i pozwala obniżyć tył przyciskiem. Rozwiązanie oferowano tylko do najbogatszej wersji Exclusive. Pozostałe odmiany mają klasyczne sprężyny, które pod obciążeniem, np. kompletem pasażerów, dość mocno się uginają.

POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA 208-576-1951 litrów

5-7 MIEJSC

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 HDi: poj.: 1997 cm³, moc: 163 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 10,7 s, spal. 6,8 l/100 km.



Kierownica ma nieruchomy środek, a panele klimatyzacji są przy drzwiach.



W dwóch rzędach mamy fotele, co bardzo ułatwia aranżację wnętrza.





Trzeci rząd nie jest standardem. Miejsca są dla dzieci lub niewysokich nastolatków.

FIAT Freemont 2011-2016

Ceny ofertowe: 16-47 tys. zł

Pomimo marki Fiat to tak naprawdę amerykański minivan o lekko sportowym zacięciu, sprzedawany w Europie również jako Dodge Journey. Amerykański odpowiednik był oferowany w latach 2008-2020, a ceny rynkowe tego modelu sięgają nawet 65 tys. zł. Ma świetne wyposażenie i zazwyczaj silnik 3.6 V6 Pentastar, oferowany także w Fiacie. Model był pozycjonowany również jako SUV. Ma opcjonalny napęd 4x4. Zawieszenie Freemonta zestrojono bardziej pod europejskie gusta. W standardzie 7 siedzeń z przesuwaną kanapą w drugim rzędzie, ale w Polsce oferowano do wyboru także wariant 5-miejscowy. W tej specyfikacji kanapy nie można przesuwać. Ciekawym rozwiązaniem są podnoszone fragmenty skrajnych siedzisk kanapy, pełniące funkcję podwyższeń dla starszych dzieci. Nie brakuje też praktycznych schowków. Opinie o aucie są dobre, choć miewa problemy z elektroniką i układem hamulcowym. Polecamy silnik 2.0 MultiJet o mocy 140 KM ze skrzynią manualną lub 170 KM (opcjonalnie z automatem i 4x4). Uwaga na Journeya – ma silnik 2.0 CRD, ale nie Fiata, lecz Volkswagena. To w praktyce diesel 2.0 TDI PD opcjonalnie łączony z automatem Getraga (znanym z Fordów jako PowerShift). Nie polecamy jednostki benzynowej 2.4, bo jest ospała i paliwożerna. Lepiej już postawić na 3.6 Pentastar.

POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA 145-540-1461 litrów

5-7 MIEJSC



Kokpit Freemonta jest jednym z najlepiej wykończonych wśród Fiatów.



Przestrzeń bagażowa jest niższa niż w klasycznych minivanach.



W trzecim rzędzie jest zaskakująco dużo miejsca. Niższe osoby się zmieszczą.



DANE TECHNICZNE: ON
2.0 MultiJet: poj.: 1956 cm³, moc: 170 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 195 km/h, 0-100 km/h: 11,0 s, spal. 6,4 l/100 km.



FORD Grand C-Max 2010-2019

Ceny ofertowe: 10-45 tys. zł

Grand C-Max jest dłuższą o 14 cm odmianą C-Maxa drugiej generacji, ale ma też dodatkowy opcjonalny rząd siedzeń i rozstaw osi zwiększony o 14 cm, a do tego jeszcze przesuwne drzwi, kiedy zwykły C-Max ma klasyczne. Zatem argumentów za zakupem tego wariantu jest więcej niż tylko wielkość. Środkowy, dość wąski fotel drugiego rzędu da się schować pod prawym fotelem. Skrajne fotele można przesuwać, a drugi i trzeci rząd siedzeń składają się na płasko. W trzecim rzędzie miejsca jest mało, a wysiadanie stamtąd może być kłopotliwe. Polecamy diesla 2.0 TDCi, najlepiej z manualną skrzynią biegów. Dobry jest też 1.6 TDCi. Odradzamy natomiast zakup wersji benzynowej. Jedyna udana to 1.6 Ti-VCT, ale ma mało mocy i tylko 5-biegową skrzynię ręczną.



Do trzeciego rzędu łatwiej dostać się pomiędzy fotelami drugiego, kiedy środkowy jest złożony.

5-7 MIEJSC



Kokpit jest świetnie zaplanowany. Z przodu jest dość wąsko.

Auto cechuje umiarkowana usterkowość i dobry dostęp do tanich części zamiennych. Najwięcej problemów stwarzają nietrwałe silniki benzynowe EcoBoost i automaty PowerShift w dieslach. W 2015 r. model przeszedł gruntowną modernizację.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 TDCi: poj.: 1997 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 370 Nm, prędkość maks.: 202 km/h, 0-100 km/h: 9,8 s, spal. 4,6 l/100 km.



Grand C-Max ma symboliczny bagażnik w układzie z trzema rzędami siedzeń.



Kokpit jest zachowawczy i wykonany z twardych materiałów.



W trzecim rzędzie miejsca jest w sam raz, ale konkurenci nie dają więcej. Wsiada się wygodnie.



Dość przestarzały system składania foteli drugiego rzędu jest niewygodny.



5-7 MIEJSC

MAZDA 5 2010-2018

Ceny ofertowe: 10-30 tys. zł

Sprzedaż Mazdy 5 w Europie zakończono w 2015 r., więc na młodsze egzemplarze nie ma co liczyć. Model ma przesuwne drzwi, w wyższych wersjach sterowane elektrycznie. Występował z 5 lub 7 miejscami. System Karakuri pozwala schować środkowe siedzisko drugiego rzędu pod lewym fotelem, a w jego miejsce rozłożyć pojemnik ze stolikiem i uchwytami na napoje, ukryty pod prawym. Fotele drugiego rzędu da się przesuwać. Składają się na płasko, lecz podniesione siedziska ograniczają długość przestrzeni bagażowej. Z silników oferowanych w tym modelu uważać trzeba na 2.0 DISI o mocy 150 KM. Ma bezpośredni wtrysk benzyny. Lepiej wybrać słabszą wersję z wtryskiem pośrednim lub 1.8. Tylko 2.0 o mocy 144 KM było wyposażone w skrzynię automatyczną. Dobry jest diesel 1.6, bo to konstrukcja PSA (HDi). Auto jest mało usterkowe, zwłaszcza wersje benzynowe. Automat jest trwały, choć trochę powolny i podnosi spalanie.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.0 MZR: poj.: 1999 cm³, moc: 144 KM, maks. moment obr.: 180 Nm, prędkość maks.: 186 km/h, 0-100 km/h: 13,1 s, spal. 8,3 l/100 km.



OPEL Zafira Tourer/Zafira 2011-2019

Ceny ofertowe: 13-55 tys. zł

Początkowo nosił nazwę Zafira Tourer, bo równolegle oferowano poprzednika. W 2016 r. model zmienił nazwę na Zafira. Ma jedno nadwozie, ale wersje są 5- lub 7-miejscowe. W drugim rzędzie znajdują się trzy oddzielne przesuwane fotele, a wszystkie tylne siedzenia można złożyć na płasko. Ciekawym rozwiązaniem jest system Lounge Seating. Środkowe oparcie zamienia się w szeroki podłokietnik, a skrajne fotele można przesunąć do środka i dalej do tyłu. Powstają wówczas dwa wygodne miejsca do podróżowania. Trzeci rząd lepiej traktować jako dodatkowy, przeznaczony głównie dla dzieci. FlexConsole to przesuwany podłokietnik z przodu z uchwytami na napoje, pod którymi znajdują się schowki. Oferowano wiele innych ciekawych opcji.



W trzecim rzędzie jest dość ciasno, ale pasażerowie mają uchwyty na kubki między fotelami.

5-7 MIEJSC

Najbezpieczniej wybrać wersję benzynową 1.4 Turbo z automatem. Można zamontować LPG. Diesle 2.0 CDTI są dobre mniej więcej do 2014 roku. Potem zmieniono ich konstrukcję.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.4 Turbo: poj.: 1364 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 200 Nm, prędkość maks.: 197 km/h, 0-100 km/h: 10,9 s, spal. 7,0 l/100 km.



Wszystko obsługiwane przyciskami i pokrętłami. Duża liczba schowków.



Bagażnik w układzie 5-miejscowym jest bardzo duży i ma foremny kształt.



PEUGEOT 5008 2009-2017

Ceny ofertowe: 8-32 tys. zł

Konstrukcyjnie spokrewniony z Citroenem C4 Picasso 5008 ma ten sam rozstaw osi i zbliżone wymiary. Ma też niezależne fotele w dwóch rzędach, choć trzeci jest opcjonalny. Wszystkie tylne siedzenia składają się na płasko, bez konieczności wyjmowania. W drugim rzędzie są identyczne, regulowane, każde z zaczepami Isofix. Jest też opcjonalne składane oparcie prawego przedniego fotela, pozwalające przewozić długie przedmioty. W kabinie jest mnóstwo schowków, a bogatsze wersje wyposażono w ekrany wmontowane w zagłówki przednich foteli. Można tu podłączyć konsolę wideo. Usterkowość auta jest umiarkowana. Model zaprezentowano później niż odpowiednika Citroena, więc silniki benzynowe należą do rodziny Prince (VTi/THP), a później dołączył 1.2 PureTech. Tych nie polecamy. Bezpieczniej wybrać diesle. Najlepiej pasuje 2.0 HDi o mocy 163 KM z automatem. Dobre są też 1.6 HDi, ale uwaga na zautomatyzowane przekładnie. Klasyczny automat występował w 120-konnym 1.6 BlueHDi.



Przestrzeni w trzecim rzędzie jest dość mało, ale za to bardzo łatwo się tam wsiada.



Kokpit jest ładnie ułożony i zmontowany, ale nie ma uchwytu na kubki.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 HDi: poj.: 1997 cm³, moc: 163 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 195 km/h, 0-100 km/h: 9,7 s, spal. 6,8 l/100 km.



Duży bagażnik z trzema rzędami i jeden z większych z dwoma.



Prosta forma, wskaźniki umieszczone centralnie, ale czytelne.



W trzecim rzędzie jest wygodnie dla niższych osób, ale samo wsiadanie może być trudne.





Dużo przestrzeni za trzecim rzędem. Fotele drugiego można wymontować.

RENAULT Grand Scenic 2009-2016

Ceny ofertowe: 7-30 tys. zł

Scenic trzeciej generacji występował w przedłużonej o 22 cm wersji Grand, w której zwiększono również rozstaw osi o niecałe 7 cm. Konfiguracja 7-miejscowa nie była jednak standardem. W drugim rzędzie fotele są przesuwane. Można je składać, podnosić i demontować, ale nie chowają się w podłodze. Grand Scenic ma jeden z największych bagażników w całym zestawieniu. Bogatsze wersje były wyposażone w przesuwaną konsolę centralną z przodu. Autem podróżuje się bardzo wygodnie, nie jest też przesadnie awaryjne. Ma sporo udanych silników. Polecamy benzynowe. Wolnossący 1.6 16V jest trochę za słaby (110 KM), ale trwały. 2-litrowy o mocy 140 KM jest zbyt paliwożerny. Kompromisem może być 1.4 TCe z pośrednim wtryskiem. Są też bardzo udany diesel 2.0 dCi i ponadprzeciętnie oszczędny 1.5 dCi. Diesli 1.6 dCi oraz 1.9 dCi nie polecamy.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.4 TCe: poj.: 1397 cm³, moc: 130 KM, maks. moment obr.: 190 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 11,5 s, spal. 7,3 l/100 km.





SEAT Altea XL 2006-2015

Ceny ofertowe: 5-25 tys. zł

Wersja XL jest przedłużoną o niespełna 19 cm odmianą zwykłej Altei, ale zachowała identyczny rozstaw osi. Dodatkową przestrzeń wykorzystano do powiększenia bagażnika. Zwykła Altea oferuje tylko 410 l. Funkcję minivana 7-osobowego pełniła większa Alhambra. Kanapa jest dzielona w proporcji 40:60 i obie części można niezależnie przesuwać, tworząc przestrzeń bagażową o pojemności 635 l. W aucie jest dużo schowków, również w konsoli centralnej. Producent podkreślał cechy sportowe modelu, w tym dobre prowadzenie, które kierowcy doceniają. Technika pochodzi z „półek" Volkswagena, więc naprawy i serwis nie stanowią wyzwania, a zaplecze części jest znakomite. Z silników benzynowych polecamy 1.6 MPI, choć raczej do jazdy na krótkich dystansach. Jednostek FSI/TSI radzimy unikać. Bardziej uniwersalne są diesle 1.6/2.0 TDI, najlepiej z wtryskiem common rail i skrzynią manualną. Wersji PD do 2010 r. nie polecamy, tak samo jak automatów DSG, bo mogą być wyeksploatowane.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 TDI CR: poj.: 1968 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 201 km/h, 0-100 km/h: 9,8 s, spal. 4,9 l/100 km.



Kokpit jest bardzo prosty w obsłudze. Obrotomierz umieszczono centralnie.



Podniesienie podłogi tworzy równą powierzchnię ze złożoną kanapą.

TOYOTA Verso 2009-2018

POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA 155-440-1696 litrów



Centralnie umieszczone wskaźniki są skierowane na kierowcę.



System Easy Flat-7 pozwala złożyć dwa tylne rzędy siedzeń na płasko.

Ceny ofertowe: 7-60 tys. zł

Następca Corolli Verso miał jedno nadwozie, oferowane z 5 lub 7 miejscami. Każdy z pasażerów dysponował fotelem, w drugim rzędzie przesuwanym i z regulacją kąta ustawienia oparcia. Projekt kokpitu nie każdemu się spodoba na początku, ale nietrudno docenić duże schowki, jakie wygospodarowano dzięki temu układowi. Wygodna jest obsługa. Wykonanie typowo japońskie – na twardo i srebrno. Skromny jest bagażnik w konfiguracji 5-miejscowej. Auto nie oferuje niczego specjalnego ponad to, co konkurenci. Nawet wydaje się na ich tle nudne. Nudna może być także eksploatacja, bo Verso rzadko się psuje. Zwłaszcza kiedy wybierzemy jeden z napędów benzynowych. Silniki z rodziny Valvematic o pojemności 1,6 i 1,8 l są niemal bezawaryjne. Najlepiej znaleźć mocniejszy, 147-konny wariant. Nadają się też do zamontowania instalacji autogazu. Warto jednak mieć świadomość, że automatyczne skrzynie biegów łączone z 1.8 są bezstopniowe. Dość trwałe jak na ten typ automatu, ale nie każdemu do gustu przypadnie ich sposób pracy. Jednostek wysokoprężnych nie polecamy. Do 2015 r. stosowano diesle 2.0 i 2.2 własnej konstrukcji. W 2014 r. pojawił się silnik 1.6 D-4D konstrukcji BMW. Nie jest zły, ale bezpieczniejszym wyborem pozostają silniki benzynowe.



Nietypowo również w trzecim rzędzie można regulować kąt nachylenia oparcia foteli.



DANE TECHNICZNE: Pb

1.8 Valvematic: poj.: 1798 cm³, moc: 147 KM, maks. moment obr.: 180 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 10,4 s, spal. 6,8 l/100 km.

VOLKSWAGEN Touran 2003-2015

POJEMNOŚĆ BAGAŻNIKA 121-600-1913 litrów

Ceny ofertowe: 3-37 tys. zł

Historia modelu jest na tyle długa, że dla niektórych drugi lifting oznaczał zmianę generacji. Pierwsza poważna modernizacja miała miejsce w 2006 r., ale w 2010 r. zaszły wyraźne zmiany stylistyczne i techniczne. Jedno nadwozie, po liftingu stylistycznie zbliżone do Sharana II, oferuje dwa lub trzy rzędy siedzeń. W drugim są trzy niezależne fotele, które można zdemontować – nie chowają się w podłodze. Po wyjęciu środkowego zewnętrzne da się do siebie zbliżyć. Wyjęcie foteli wymaga sporo siły. Kabina jest przestronna i funkcjonalna. Ma sporo schowków, m.in. w podsufitce i pod fotelami. Interesująco prezentuje się wersja Cross (na zdjęciu), którą wyposażono w elementy z czarnego tworzywa, a zawieszenie podniesiono o 2 cm. Nie ma jednak napędu 4x4, za to ma szersze opony z tyłu. Usterkowość nie jest problemem samego auta, ale ma ono kilka kiepskich silników. Zaliczają się do nich przede wszystkim benzynowe 1.6/2.0 FSI oraz 1.2/1.4 TSI. Również diesle z pompowtryskiwaczami lepiej omijać, choć niektóre odmiany 1.9 TDI można polecić w starszych rocznikach. Szukając młodszego samochodu na lata, najlepiej wybrać 2.0 TDI CR ze skrzynią manualną, a nie drogą w naprawach DSG.



Kształtem wnętrza Touran przypomina kombivana. Ciekawy system siedzeń.



Prosty i logicznie ułożony kokpit. Solidne wykonanie elementów wnętrza.



W trzecim rzędzie jest ciasno. Lepiej postawić na 7-osobowego większego Sharana.



DANE TECHNICZNE: ON

2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 201 km/h, 0-100 km/h: 9,9 s, spal. 5,3 l/100 km.

PODSUMOWANIE

motor Najbardziej praktyczne są francuskie minivany. Największe bagażniki w układzie trzyrzędowym mają Citroen i Renault. Po złożeniu trzeciego rzędu najwięcej przestrzeni oferuje Opel, nieco gorzej wypada Peugeot. Największą maksymalną pojemność bagażnika oferuje znów Renault. Trzy fotele jednakowej szerokości w drugim rzędzie mają modele z Francji i Toyota. Pozostałe wyposażono albo w kanapę, albo w środkowy fotel o mniejszej szerokości. Francuskie minivany należą też do najtańszych, ale nie wszystkie mają udane silniki benzynowe. Z polecanych jednostek lekką przewagę mają diesle.

» Szukając minivana, warto zacząć od modeli francuskich. Potem można pomyśleć o innych markach

Mitsubishi Eclipse Cross
Lata produkcji: 2018-2025
Ceny od: 48 000 zł



W odmianie PHEV silnik 2.4 często pełni jedynie funkcję generatora. Na samym prądzie zasięg wynosi 35-45 km.

Ma atuty, inne niż obiecywano

Kontrowersyjna stylistyka, specyficzna gama silników. Japoński SUV-coupe wygląda dynamicznie, ale powstał z myślą o komforcie. Nie wszystkie odmiany są warte uwagi.

Fanów marki trochę oburzyło wykorzystanie w SUV-ie nazwy zarezerwowanej kiedyś dla małego coupe, ale później tę samą drogę przeszedł np. Ford. Stylistom z kolei zarzucano, że Eclipse Cross wygląda trochę tak, jakby starano się upchnąć naraz wszystko, co w czasie premiery było modne. Z pewnością jednak auto nikogo nie pozostawia obojętnym.

Typowo rodzinnym kompaktowym SUV-em ten model na pewno nie jest – zwłaszcza z tak skromnym bagażnikiem (większy ma ASX). Co ciekawe, zarówno mniejszy ASX, jak i większy Outlander mają dokładnie taki sam rozstaw osi jak Eclipse Cross. Wszystkie trzy dzielą płytę podłogową skonstruowaną wspólnie przez Mitsubishi i nieistniejący już koncern Daimler-Chrysler. Oryginalnie stylizowany tył wpłynął na pojemność bagażnika, ale również na widoczność. Dzielone szyby w klapie trochę ją ograniczają, a wycieraczka czyści jedynie górną z nich (po liftingu zupełnie się to zmieniło). Na szczęście Eclipse Cross ma też cechy typowe dla SUV-ów: niezły prześwit oraz drzwi zakrywające progi, dzięki czemu przy wysiadaniu nie brudzimy spodni.

Japoński problem

Nadwozie tego produkowanego w Japonii modelu ma też niestety sporą wadę – jest przeciętnie zabezpieczone przed korozją. Choć to wciąż dość młode auta, tylne „sanki" i wahacze często noszą już rdzawe ślady. Czasami nalot rdzy można spotkać także na wewnętrznej części progów i na podłużnicach z tyłu. Nie imponuje również trwałość tulei wahaczy i łączników stabilizatora. Eclipse Cross niezbyt lubi szybką jazdę po zakrętach i jasno daje o tym znać wyraźną podsterownością. Trudno za to mieć uwagi do komfortu jazdy. Na bardziej dziurawych drogach czy szutrach auto sprawdza się bez porównania lepiej niż ASX. Choć odmiany z napędem 4x4 nie mają centralnego mechanizmu różnicowego (przed tylną osią zamontowano elektronicznie sterowane sprzęgło wielopłytkowe), na tył stale trafia w nich przynajmniej 20% momentu obrotowego. Sprawność tego układu jest niezła, a do tego rzadko słyszy się narzekania na jego trwałość.

Absolutny margines rynkowy stanowi wysokoprężna odmiana 2.2. Trzeba pamiętać, że diesel od Mitsubishi nie dysponuje zbyt bogatym zapleczem części zamiennych i nie jest za dobrze znany mechanikom. Jedynie ta wersja miała jednak klasyczny 8-biegowy automat.

Dominująca na rynku doładowana czterocylindrowa jednostka 1.5 jest całkiem żwawa, ale przy tym tylko przeciętnie oszczędna, zwłaszcza przy jeździe autostradowej. Czasami słychać o kłopotach z wariatorami i łańcuchem rozrządu. Nie jest to problem powszechny, ale warto mieć go na uwadze podczas zakupu, ponieważ wymiana tych elementów pociąga za sobą spore koszty.

Najpopularniejsze w wersji 1.5 przekładnie CVT (Jatco) symulują zmiany biegów, ale i tak zdarza im się czasem utrzymywać silnik na wysokich obrotach. Jeśli regularnie zmienia się w nich olej, okazują się trwałe. Osoby kręcące nosem na skrzynie tego typu przestrzegamy jednak przed wybieraniem w ciemno przekładni manualnych. Zdarza im się haczyć, a problemem bywają słabe synchronizatory. Co więcej, w przeciwieństwie do CVT, łączono je wyłącznie z przednim napędem.

Hybrydy typu plug-in nie powalają zasięgiem, ale świetnie spisują się w mieście. Nie słychać też narzekań na ich trwałość.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: ARCH., MITSUBISHI

DANE TECHNICZNE	1.5 T-MIVEC	1.5 T-M. 4WD	PHEV 4WD	2.2 D-iD 4WD
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy + elektr.	turbodiesel
Pojemność skokowa	1499 cm³	1499 cm³	2360 cm³	2268 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16
Moc maksymalna	163 KM/5500	163 KM/5500	188 KM (systemowa)	148 KM/3500
Maks. moment obrotowy	250 Nm/2400	250 Nm/2400	193 Nm/2500	388 Nm/2000
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	205 km/h	200 km/h	162 km/h	193 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,7 s	10,4 s	10,9 s	11,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,5-7,0 l/100 km	7,7 l/100 km	1,8 l/100 km	6,9 l/100 km



W trybie Auto stale na tył trafia od 20% do 45% momentu obrotowego, w Snow do 55%, w Gravel do 70%.



Po liftingu przód zmienił się kosmetycznie, jedyny silnik to hybryda.



Skrzynie manualne nie są chwalone, haczą, mają słabe synchronizatory.



Nie ma tu centralnego mechanizmu różnicowego. Napęd 4x4 jest trwały.



Skromny bagażnik, mieści 341 l (plus 37 l w schowku pod podłogą).

Historia modelu

2017: Prezentacja Eclipse Cross w Genewie
2018: Początek sprzedaży w Europie, w gamie tylko 1.5 turbo (163 KM) ze skrzynią manualną lub CVT, ta druga wersja dostępna też z napędem 4x4
2019: Na wybranych rynkach debiutuje diesel 2.2 (148 KM) z 8-biegowym automatem
2021: Lifting, w marcu pojawia się hybryda plug-in, w sierpniu z gamy znika benzynowy 1.5, w październiku diesel 2.2
2025: Prezentacja elektrycznego następcy



Ostatni Eclipse jako coupe zniknął w 2012 r. Powstały cztery generacje.



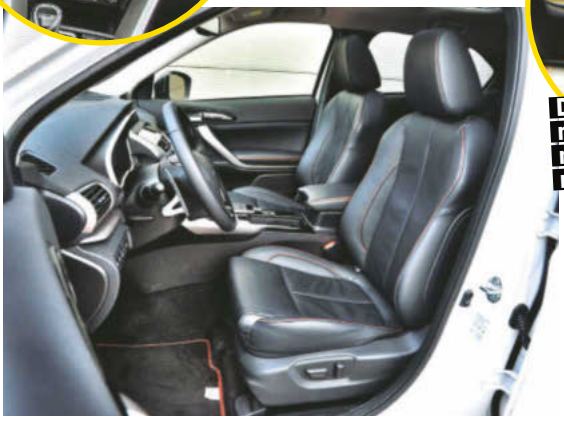
Następca: „elektryk" na bazie Scenica E-Tech, wciąż brak go w Polsce.



Sterowanie gładzikiem przebiega dość mozolnie. Ekran dotykowy jest dużo wygodniejszy, ale mocno oddalony od kierowcy.

Konsola środkowa jest bardzo szeroka na wysokości kolan. Niezła jakość, ale z czasem plastiki mogą trzeszczeć.

Po liftingu zniknął gładzik, zostały przyciski i pokrętła klimatyzacji, jest też większy ekran.



Fotelom wyraźnie brakuje podparcia lędźwiowego. Siedzi się dość wysoko.

Dwie przedzielone szyby na klapie (przed liftingiem) mocno ograniczają widoczność w lusterku wstecznym.



Dużo miejsca. Oparcie można pochylić, kanapa przesuwa się w zakresie 20 cm.

Typowe usterki

- Luzy **łączników stabilizatora**, zużyte **tuleje wahaczy** przednich (stuki)
- Wadliwe **wariatory** mogły sprawiać, że rozciągał się **łańcuch rozrządu** (1.5)
- Korozja tylnego **wózka zawieszenia**, wahaczy, czasami nalot na podłużnicach z tyłu, **zgrzewach progów**
- Awarie **stacji multimedialnych**



Silnik 1.5 (4B40) jest trwały, ale olej trzeba zmieniać w nim często.



Przy okazji liftingu tył stał się bardziej konwencjonalny, nie ma już dzielonej szyby i pasa świetlnego.



Wygląd może się niektórym kojarzyć z dynamiką, ale to auto raczej komfortowe. Nierówności tłumi lepiej niż ASX, ale również rodzinny Outlander.

Sytuacja rynkowa

Diesle to absolutny margines. Hybryd jest niewiele, mają niskie przebiegi i z reguły są krajowe. Około 40% 1.5 ma skrzynie manualne. Mniej niż połowa 1.5 z CVT ma napęd obu osi. Przebiegi rzadko przekraczają 150-160 tys. km. Tylko 25% tych aut pochodzi z krajowych salonów.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

50 000-55 000	Można znaleźć wczesne krajowe 1.5 z CVT. Warto dokładnie obejrzeć podwozie.
70 000-80 000	Roczniki 2019-2020, więcej aut z 4x4 i w wyższych wersjach. Ciężko o fakturę VAT.
100 000-110 000	Hybrydy z lat 2021-2022, krajowe, Intense Plus, przebiegi bardzo niskie (20-30 tys. km)

PODSUMOWANIE

To bardzo specyficzna propozycja. Ale Eclipse Cross ma niezły napęd obu osi, oferuje wysoki komfort jazdy i jest niezawodne. I wyraźnie mniej poszukiwane niż konkurenci. Widać to zwłaszcza w Nieczech czy Holandii, tam ceny tych aut w odmianie 1.5 bywają naprawdę atrakcyjne.

OCENA ★★★☆☆

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 17 października 1976 r.

Ekipa „Motoru” brała udział w wyjeździe do Włoch samochodami ciężarowymi Volvo należącymi do przedsiębiorstwa przewozów międzynarodowych „Pekaes”. Podróż trwała dwa tygodnie, a polskie TIR-y wiozły kolejną partię silników małolitrażowych z FSM w Bielsku-Białej do zakładów Fiata w Cassino. Udział w wyprawie pozwalał na bycie świadkiem codziennej pracy kierowców, z jej wszystkimi blaskami i cieniami. Dla wielu była to praca marzeń, postrzegana jako atrakcyjne zagraniczne wyjazdy, a w rzeczywistości okazywała się ciężkim kawałkiem chleba. Nie wszyscy wytrzymywali bowiem stres i ciągłe tempo tej pracy.

Ulepszenia Trabanta



Przy okazji zmian do gamy 13 kolorów wprowadzono niebieski, szary i pomarańczowy.

Użytkownicy tego charakterystycznego pojazdu z NRD narzekali na skuteczność ogrzewania. Producent postanowił więc, że od następnego roku (1977) jako dodatkowe źródło ciepła będzie służył kolektor wydechowy silnika. Badania wykazały, że ilość ciepła napływającego do wnętrza wozu zwiększa się dzięki temu o 30 proc., co wystarcza do podniesienia temperatury wnętrza (przy podłodze, z przodu kabiny) o około 7,5 stopnia.



Z Węgier do Polski – Komarem

Sympatyczny pan, którego widzimy na zdjęciu, jest Węgrem. Odwiedzał nasz kraj wiele razy i nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że za każdym razem przebywał drogę z Węgier do Polski na motorowerze Komar. Laszlo Korneli to działacz Polskiego Stowarzyszenia im. Józefa Bema w Budapeszcie i sędzia piłkarski. Po przejściu na emeryturę wolny czas wykorzystywał na podróże, a jego Komar przejechał bez większych napraw blisko 100 tys. kilometrów.





1951: pierwszy samochód FSC – licencyjny GAZ-51 Lublin

ĆWIERĆWIECZE FSC LUBLIN

Pierwszy samochód GAZ-51 nazwany Lublinem zmontowano w Fabryce Samochodów Ciężarowych im. Bolesława Bieruta 7 listopada 1951 roku. W założeniach zakład miał być tylko montownią o zdolności montażowej 12 tys. samochodów rocznie. Potrzeby były jednak znacznie większe, więc zdolność wytwórczą podniesiono do 25 tys. pojazdów, a w październiku 1958 roku z fabryki wyjechały pierwsze Żuki. Zainteresowanie nimi było ogromne. Poza samochodami w FSC wytwarzano resory i sprężyny dla wszystkich polskich pojazdów, w tym Fiata 126p, a także elementy na zamówienie Volvo oraz brytyjskiego Chryslera.



1976: najnowszy model Żuka A-07 w wersji towosu.

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

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
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

SIŁA NATURY.
PROSTO ZE SKAŁY.



DOSTĘPNY W APTEKACH I ZIELARNIACH

Zacznij dzień z uczuciem świeżości, które zostaje z Tobą na dłużej.

Super Deo to naturalny dezodorant ze skały – prosty, elegancki, uniwersalny. Bezzapachowy, dla Niej i dla Niego.

Mała forma, która staje się częścią Twojego codziennego rytuału.

Reutter – *ponad 100 lat zaufania. Dostępny w aptekach i zielarniach.*

Producent: Reutter GmbH Dystrybutor: P.P.H.U. IZAKPOL, ul. Dąbrowskiego 5, 96-300 Żyrardów, izakpol@go2.pl

Continental

ZIMOWE OPONY

NAJLEPIEJ WYBIERZ NA CHŁODNO!



WinterContact 8S | WinterContact 870 | WinterContact 870P | AllSeasonContact 2