UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 29/2026 (3812) 13•07•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TES… …NIKA

s. 4



PIERWSZA JAZDA

Kia Seltos

Nowość w gamie Kii, która może odnieść sukces na miarę Sportage'a

UŻYWANE

Fiat Doblo 1.6 M-Jet

z przebiegiem 177 545 km

s. 38





TEST

s. 22

PORADY

Test przenośnych odkurzaczy

Sprawdzamy 7 akumulatorowych urządzeń w cenie od 125 zł

Oszczędne, ale nie zawsze trwałe

JAPOŃSKIE SILNIKI DIESLA POD LUPĄ

s. 26

» Udane i te wysokiego ryzyka
» Typowe i kosztowne usterki



UŻYWANE



18 propozycji

Sportowe modele popularnych marek

s. 34

Stworzone, kiedy bardziej liczyła się radość z jazdy





PIERWSZY TEST

Volvo ES90



s. 10

PORÓWNANIE

BMW M340i Touring KONTRA Audi S5 Avant

s. 14

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 19.07.2026

eprasa.pl/2676cedf7c

SAMOCHODY DOSTAWCZE OPEL
Z UBEZPIECZENIEM ZA 0,5%

W LEASINGU **101%**



OPEL

DO **8** LAT GWARANCJA SPECJALNA*

Oferta leasingowa Stellantis Financial Services jest skierowana do przedsiębiorców. Założenia przyjęte do komunikowanego całkowitego kosztu leasingu 101% to: okres 24 miesiące, wpłata własna 45%, wykup 19%. Oferta dotyczy tylko samochodów nowych. Szczegóły oferty znajdą Państwo u Autoryzowanego Dealera Marki Opel. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Zgoda na udzielenie leasingu jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta ustalanej zgodnie z procedurami Leasingodawcy. Ubezpieczenie OC/AC/NNW/Assistance dla pojazdów w pierwszym roku eksploatacji i będących przedmiotem umowy finansowania w Stellantis Financial Services Polska Sp. z o.o. lub Stellantis Consumer Financial Services Polska Sp. z o.o. Stała suma ubezpieczenia fabrycznie nowego pojazdu przez okres 12 miesięcy, brak konsumpcji sumy ubezpieczenia oraz udziału własnego w przypadku wystąpienia szkody, zniesiona zwyżka w przypadku pojazdów będących własnością (lub współwłasnością) osób fizycznych w wieku do 29 lat, naprawa samochodu w Autoryzowanym Serwisie Obsługi, z zastosowaniem części oryginalnych. Pakiet ubezpieczeń dostępny za 0,5% wartości pojazdu. Istnieje możliwość rozszerzenia ochrony o opcje dodatkowe - zwyżki z tytułu użytkowania oraz rozszerzenia ochrony dopłaca Klient zgodnie z tabela zwyżek i zniżek danego Ubezpieczyciela. Oferta dotyczy tylko samochodów nowych. Szczegóły dotyczące promocji dostępne w salonach. *Jeśli dobrowolnie zdecydujesz się na wykonanie przeglądu okresowego przewidzianego w planie przeglądów okresowych swojego pojazdu Opel w autoryzowanej sieci Opel, uzyskasz możliwość skorzystania z bezpłatnej Specjalnej Ochrony obejmującej elementy mechaniczne i elektryczne pojazdu. Niniejsza Ochrona Specjalna obowiązuje do daty następnego okresowego przeglądu wynikającego harmonogramu obsługi serwisowej producenta, maksymalnie do 8 lat (uwzględniono okres obowiązywania standardowej gwarancji producenta) lub do 160 000 km (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej) od daty pierwszej rejestracji pojazdu. Niniejsza specjalna gwarancja nie ma wpływu na standardową gwarancję producenta, która obowiązuje niezależnie od miejsca wykonywania regularnych przeglądów pojazdu. Szczegółowe informacje na temat niniejszej specjalnej gwarancji, w tym dotyczące zakresu, jej ograniczeń i warunków można znaleźć w Ogólnych Warunkach dostępnych na stronie internetowej marki Opel.

eprasa.pl 2c76cedf7c

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

Motor 29/2026 13 lipca

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



SUBARU UNCHARTED I INNE NOWOŚCI JAPOŃSKIEJ MARKI
Gama Subaru nie należy do zbyt szerokich, ale teraz wzbogaca się o trzy nowości. Wszystkie są elektryczne i powstają we współpracy z Toyotą. Najciekawiej prezentuje się Uncharted – kompaktowy crossover o mocy od 167 do 343 KM.

8

PIERWSZA JAZDA

4 Kia Seltos
Po serii elektrycznych nowości koreańska marka wprowadza do gamy kilka spalinowych modeli. Odnowione Stonic, Niro oraz XCeed mają spory potencjał, ale to Seltos (zupełnie nowy model na naszym rynku) może okazać się w polskich realiach strzałem w dziesiątkę.

8 Elektryczne nowości Subaru

PORÓWNANIA, TESTY

10 Volvo ES90 Single Motor Extended Range
Szwedzki komfort w niebanalnej formie. 5-metrowy liftback Volvo rozpieszcza przestronną i starannie wykończoną kabiną. Nie ma może dynamicznych aspiracji, ale jego elektryczny napęd okazuje się wydajny i zapewnia solidny zasięg.

14 Audi S5 Avant quattro, BMW M340i xDrive Touring
Audi i BMW mają przepis na to, jak połączyć ogień z wodą. 6-cylindrowe silniki ze wsparciem elektrycznym zapewniają doskonałe osiągi, a napędy na obie osie pozwalają skutecznie wykorzystać potężną moc. Praktycznych rozwiązań też im nie brakuje.

19 Peugeot 408 Plug-In Hybrid 240 e-DCS7
Efektowny wygląd od zawsze był zaletą 408. Niedawno przeprowadzony lifting tylko to wzmocnił. Wzmocnił też hybrydowy napęd, który teraz generuje 240 KM.

PORADY

22 Test przenośnych odkurzaczy
Te akumulatorowe urządzenia to świetny sposób na utrzymanie porządku we wnętrzu auta. Jednak nie wszystkie z testowanych odkurzaczy zasługują na rekomendację.

25 Prawo jazdy za granicą

26 Japońskie diesle – które warto kupić, a których unikać
Silniki benzynowe i hybrydy z Japonii mają ugruntowaną pozycję. Uchodzą za udane i trwałe. Diesle nie są już tak jednoznacznie pozytywnie oceniane. Sprawdzamy, które silniki wysokoprężne to bezpieczny wybór, a których lepiej unikać.

30 Myjnia parowa pod domem
Gorąca para wodna doskonale nadaje się do czyszczenia samochodu. Sprawdzamy, jak dobrze chińska mobilna myjka parowa przywróci czystość nadwoziu i wnętrzu eksploatowanego w trudnych warunkach pick-upa.

UŻYWANE

32 Opel Mokka B
Druga generacja Mokki prezentuje się lepiej niż poprzednik, ale jest przy tym mniej praktyczna. Pytamy użytkowników, jak oceniają tego crossovera.

33 Liderzy rynku
To najpopularniejsze modele używanych samochodów w Polsce. W zestawieniu dominują kompakty popularnych marek oraz modele klasy średniej i wyższej z gamy Audi oraz BMW. Jakie ceny i przebiegi mają auta z top 10 naszego rynku?

34 Sportowe auta popularnych marek
Jeszcze nie tak dawno usportowione modele popularnych marek były normalnym zjawiskiem, a kierowcy mieli z czego wybierać. Dziś coraz częściej auta tego typu dostępne są już tylko na rynku wtórnym.

38 Fiat Doblo Kombi Maxi 1.6 MultiJet
Łączy użytkowy charakter z rodzinną funkcjonalnością, do tego silnik 1.6 MultiJet okazuje się tu całkiem sprawnym źródłem napędu. Jak Fiat Doblo sprawdził się w czasie 8-letniej eksploatacji?



25

PRAWO JAZDY ZA GRANICĄ
Praktyczne i przydatne informacje dotyczące uprawnień, jakie daje polskie prawo jazdy za granicą.

MOTOPASJE

42 50 lat VW Golfa GTI

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości
46 Motor Retro

Auta w numerze

Audi S5 Avant quattro	14
BMW M340i xDrive Touring	14
Fiat Doblo Kombi Maxi 1.6 MultiJet	38
Kia Seltos	4
Opel Mokka B	32
Peugeot 408 Plug-In Hybrid 240	19
Subaru Uncharted/Solterra/E-Outback	8
Volkswagen Golf GTI 50 Edition	42
Volvo ES90 Single Motor	10



50 LAT VW GOLFA GTI
Może nie był pierwszym hot hatchem, ale to właśnie Golf GTI spopularyzował tę klasę i podbił serca fanów motoryzacji. Teraz obchodzi 50. urodziny. Można pozazdrościć i pogratulować mu wysokiej formy.

42

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

Kia Seltos



- Zupełnie nowa Kia na europejskim rynku. Długość: 443 cm
- Na razie do wyboru wyłącznie 180-konny silnik 1.6 T-GDI z napędem na przód lub 4x4

W gamie kompaktowych Kii robi się tłoczno. Do odświeżonego XCeeda, K4 (w tym Kombi), Niro, Sportage'a oraz elektrycznych EV4 i EV5 właśnie dołączył kolejny model. Jest nim Seltos, którego do tej pory nie oferowano na Starym Kontynencie. Ale teraz, wraz z premierą drugiej generacji, Koreańczycy postanowili to zmienić.

Cena? Seltos startuje od 125 500 zł, jest więc o 4400 zł tańszy niż Sportage (454 cm długości). Jednocześnie od hybrydowego Niro (442 cm) kosztuje o 3100 zł więcej, a od XCeeda (438 cm) – o 25 600 zł. Tyle że ten ostatni jest obecnie dostępny w promocyjnej cenie, a do jego napędu służy silnik R3 o mocy 115 KM.

Jeden rodzaj silnika

Turbodoładowana jednostka 1.6 T-GDI wytwarza 180 KM i współpracuje z 6-biegową skrzynią ręczną lub 7-stopniową dwusprzęgłową. Osiągi? 0-100 km/h w 8,8-9,2 s, maksymalnie 200-208 km/h.

Napęd koreańskiego SUV-a został dobrze wyciszony, a skrzynia 7 DCT – choć szybko zmienia biegi na wyższe – niespecjalnie garnie się do wartkich odpowiedzi na kickdown. Za to usilnie dąży do jak najczęstszego korzystania z niskich obrotów i ma dobry tryb ręczny. Na trasie o długości 80 km – ok. 20 km autostrad, drogi pozamiejskie i niewielkie miejscowości – średnie zużycie paliwa wyniosło 6,8 l/100 km. Czyli przyzwoicie.

Do gamy nowego dziecka Kii pod koniec roku dołączy układ w pełni hybrydowy o mocy 154 lub 178 KM. W mocniejszym wariancie będzie pracował drugi silnik elektryczny, wprawiający w ruch tylne koła.

Spokojny charakter

Seltos bez dwóch zdań wyróżnia się spokojnym charakterem. Zawieszenie pozwala sobie na delikatne „przysiadanie" na tylnej osi przy ruszaniu z miejsca, ale odwdzięcza się przyjemną charakterystyką. Większość nierówności ten koreański SUV „prasuje" szybko i bez większego uszczerbku na komforcie. Jedynie głębsze skazy na asfalcie czy ich nagromadzenie nie pozostają bez echa. Co ważne, w okolicach 120-140 km/h hałas w kabinie pozostaje na w pełni akceptowalnym poziomie.

Układ kierowniczy nie jest ostry, ani specjalnie „szybki", ale wykazuje się dobrą progresją. Seltos pewnie utrzymuje kierunek na wprost, a w łukach pokonywanych z rozsądnym tempem trzyma swoje nadwozie blisko pionu. Zza kierownicy to po prostu nowoczesne, łatwo prowadzące się auto o spokojnym usposobieniu.

Jest też całkiem zwrotne (promień skrętu to 5,36 m), a w wyższych odmianach ma standardowy zestaw kamer dookoła nadwozia. W jeździe po mieście przeszkadzają jednak słupki A zlewające się z lusterkami umieszczonymi u ich podstawy.

Kokpit z trzema ekranami

Kokpit Seltosa tworzą trzy ekrany. Cyfrowe zegary i wyświetlacz multimediów mają po 12,3". Uzupełnia je ekran dwustrefowej klimatyzacji (5,3"), który niestety zasłania prawa ręka ustawiona na godzinie 3.

Koreańczycy pozostawili jednak fizyczne elementy obsługi, w tym skróty do podstawowych menu systemu multimedialnego oraz zmiany temperatury w kabinie – osobno dla kierowcy i pasażera. W przeciwieństwie do wielu chińskich aut postawiono również na przycisk trybów jazdy, choć umieszczony niekonwencjonalnie, bo na dolnym ramieniu kierownicy.

Przestrzeń w kabinie jak na wymiary zewnętrzne Seltosa jest po prostu dobra, szczególnie na kanapie. Pasażerów ucieszą też regulowane oparcie, rozkładany podłokietnik z wnękami na kubki, dodatkowe nawiewy, dwa porty USB oraz szeroko otwierane drzwi. Brakuje tylko kieszeni w fotelu kierowcy.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: AUTOR, KIA



motor PIERWSZA JAZDA

Seltos ma nadwozie o 11 cm krótsze (443 cm) niż Sportage. Stylem nawiązuje do elektryków Kii.

DANE TECHNICZNE	
Silnik	
Pojemność skokowa	
Układ cylindrów/zawory	
Maksymalna moc	
Maks. moment obrotowy	
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	
Przyspieszenie 0-100 km/h	
Średnie zużycie paliwa	
CENA	

eprasa.pl 2c76ced7c



Przyjemnie wykończony kokpit z pasem tkaniny. Dużo wnęk i półek, „fizyczna” obsługa.



W droższych wersjach nie ma klasycznego lewarka automatu, tylko wybierak przy kierownicy z wpisanym w niego starterem silnika.





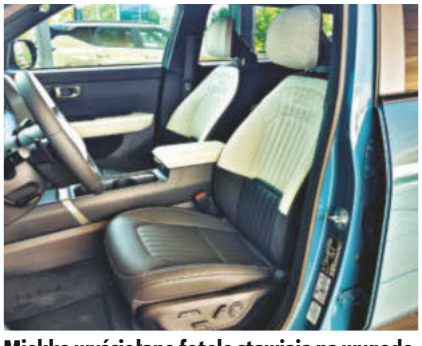
Ładowarka indukcyjna (od wersji L) głównie... podgrzewa telefon. Uchwyty na kubki w Seltosie są rozkładane, dzięki czemu niepotrzebne nie zabierają przestrzeni.



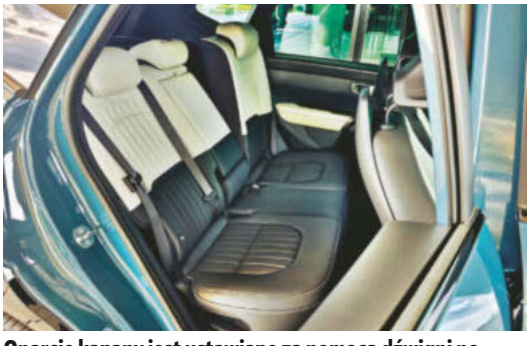
Wentylacja foteli seryjna w dwóch najbogatszych odmianach. Nietypowo: panel z przyciskami w drzwiach.



Seltos pozytywnie zaskakuje jakością kamer dookoła nadwozia. To atrybut odmian GT Line i X-Line.



Miękko wyścielane fotele stawiają na wygodę. Zagłówki regulowane w 2 płaszczyznach.



Oparcie kanapy jest ustawiane za pomocą dźwigni po bokach siedziska. Sporo miejsca dla dwójki pasażerów.





Bagażnik (483-1458 l) z dużym, miękko wyścielanym schowkiem pod podłogą. Na burtach cztery wyjmowane uchwyty.

1.6 FWD 6 MT	1.6 FWD 7 DCT	1.6 AWD 7 DCT
benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo
1598 cm^3	1598 cm^3	1598 cm^3
R4/16	R4/16	R4/16
180 KM	**180 KM**	**180 KM**
b.d.	b.d.	b.d.
200 km/h	208 km/h	205 km/h
9,2 s	8,8 s	9,0 s
6,6-6,9 l/100 km	6,6-7,0 l/100 km	7,2-7,5 l/100 km
125 500 ZŁ	**133 500 ZŁ**	**154 500 ZŁ**



Silnik 1.6 T-GDI zapewnia Seltosowi niezłe osiągi (0-100 km/h w 8,8-9,2 s) i jest porządnie wyciszony.

NASZYM ZDANIEM

Seltos to przyjemne i dopracowane auto, zupełnie inne niż XCeed i Sportage. Wydaje się, że bardziej niż z nimi będzie więc rywalizować z chińskimi rywalami. I ma dużo argumentów – w tym 7 lat gwarancji – by utrzeć im nosa.

Seltos jawi się jako nowoczesne, rozsądne i dobrze wykończone auto. Przekonuje prostą obsługą z wykorzystaniem fizycznych elementów.

Maciej Struk, Motor

OCENA ★★★★☆

eprasa.pl 2c76cedf7c

W SKRÓCIE

Wrażenia jak w F1



Brytyjska firma McMurtry Automotive pokazała seryjną wersję modelu Speirling Pure. To przeznaczony jedynie do jazd torowych jednoosobowy elektryczny samochód sportowy o niezwykłych parametrach. Wykorzystano w nim dwa silniki przy tylnej osi, które przekazują na koła 1000 KM, oraz akumulator trakcyjny o pojemności 100 kWh. Ważące 1350 kg auto ma 382 cm długości i do 96 km/h rozpędza się w zaledwie 1,55 s.

Mini-Multipla



Fiat coraz mocniej rozwija mikrosamochody. Rozszerza gamę dwumiejscowego Topolino, a także zaprezentował nową ewolucję trójkołowca Tris. Pokazano również, na razie koncepcyjny, model Multiplina, który ma być niejako wszechstronniejszą i pojemniejszą (bo czteroosobową) alternatywą dla wspomnianego Topolino. Proporcjami nadwozia auto nawiązuje do Fiata 600 Multipla z 1956 roku, ale inaczej niż pierwowzór, będzie pojazdem elektrycznym.

Bentley Torcal



Bentley oficjalnie ogłosił nazwę swojego nowego samochodu – Torcal, który ma mieć premierę w Londynie 23 września bieżącego roku, jako czwarty model w obecnej gamie, po Continentalu GT, Flying Spurze i Bentaydze. Nazwa Torcal wywodzi się od El Torcal de Antequera w Andaluzji w Hiszpanii. Choć tego nie potwierdzono, wydaje się, że Torcal będzie elektrycznym SUV-em klasy wyższej, wykorzystującym rozwiązania pochodzące m.in. z Porsche Cayenne.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA (Paweł Klarecki), Euro NCAP/ADAC (w tym zrzuty ekranowe), SH Proshots

Mocne włoskie nowości



Przepiękną dźwignią biegów steruje się sześcioma z ośmiu biegów skrzyni DCT.

Ferrari 12Cilindri z innowacyjną automatyczno-manualną skrzynią
Nowa topowa wersja Lamborghini Urusa – SE Performante PHEV

Ferrari zaprezentowało limitowaną do 1499 szt. wersję 12Cilindri – Manuale. Zastosowano w niej standardową dla tego modelu dwusprzęgłową automatyczną 8-biegową przekładnię, ale z wyjątkowo rozwiązaną możliwością ręcznej zmiany przełożeń. Nie odbywa się oba bowiem łopatkami przy kierownicy, ale za pośrednictwem elektronicznie sterowanych sprzęgła (normalnym pedałem) oraz dźwigni z otwartymi drogami prowadzenia drążka. System shift/clutch by wire skalibrowano tak, by zapewniał wrażenia – w tym dźwiękowe – takie, jak podczas obsługi tradycyjnego „manuala". W trybie ręcznym do dyspozycji jest 6 biegów do przodu (co ciekawe, przy niedbałej zmianie silnik można zdławić), zaś w automatycznym – osiem. Sercem tego Ferrari jest wolnossący silnik 6.5 V12 generujący 830 KM przy 9250 obr./min i 678 Nm przy 7250 obr./min. Osiągi są następujące: przyspieszenie 0-100 km/h w 2,9 s, 0-200 km/h w 7,9 s, prędkość maksymalna ponad 340 km/h.

Drugą z premier jest Lamborghini Urus SE Performante. Napędzają go silniki benzynowy 4.0 V8 biturbo i elektryczny, oferujące systemowe 812 KM i 1000 Nm (+12 KM i 50 Nm w stosunku do Urusa SE). Przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa 3,3 s (-0,1 s). Zmiany w designie objęły m.in. maskę, zderzak, tylne spojler i dyfuzor oraz felgi. Szerzej wykorzystano też karbon. Auto ma m.in. zmodyfikowane zawieszenie pneumatyczne.



W kabinie przeprojektowano konsolę między siedzeniami. 12Cilindri Manuale nie ma łopatek przy kierownicy.



Napis Manuale oraz felgi o specyficznym designie zdradzają, jaka to wersja 12Cilindri.





Urus SE Performante to hybryda plug-in. Rozwija 812 KM – to najmocniejsza wersja tego SUV-a w historii.



We wnętrzu użyto do wykończenia m.in. włókna węglowego i mikrofibry. Nowa jest kierownica. Dodano też tryb jazdy Rally.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 2c76ce

Groźne najechanie na naczepę



Na górze – zderzenie z amerykańską naczepą, na dole – z europejską. Różnice są wręcz drastyczne.

■ Wypadki, w których auto osobowe uderza w tył ciężarówki, mogą być w Europie przyczyną śmierci nawet 400 osób rocznie. Kompleksowa kampania testowa Euro NCAP oraz współpracujących z nią organizacji ADAC, Szwedzkiego Zarządu Transportu, amerykańskiego Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) i National Highways z Wielkiej Brytanii (inicjator akcji) z wykorzystaniem Tesli Model 3 ujawniła, że stosowane w europejskich autach ciężarowych/naczepach bariery przeciwnajazdowe (Rear Underrun Protection System – RUPS) zgodne ze standardem UN ECE R58.03 okazują się nieskuteczne. Testy zderzeniowe wykazały, że wysokowydajna struktura auta osobowego, które wbija się pod ciężarowe, nie była w stanie się odkształcić i chronić pasażerów zgodnie z projektem. Rozwiązaniem jest wprowadzenie barier zgodnych z dobrowolnym amerykańskim standardem IIHS TOUGHGUARD. Testy (tak w USA, jak i Europie) potwierdziły ich skuteczność.

Nowe Audi Q7 i BMW X5 wycenione

■ Nowe generacje dużych SUV-ów Audi oraz BMW mają już polskie ceny. Q7 jest na razie sprzedawane jedynie z 6-cylindrowym silnikiem wysokoprężnym wspomaganym instalacją MHEV. Odmiana 3.0 TDI quattro o mocy 245 KM została wyceniona na 393 400 zł, a 299-konna – na 409 800 zł. Z kolei za X5 40d xDrive (turbodiesel 3.0 R6 MHEV 313 KM) trzeba zapłacić 425 000 zł, a za 40 xDrive (benzynowe 3.0 R6 turbo MHEV 400 KM) – 440 000 zł. „W drodze" są kolejne odmiany Q7/X5.







Remont autostrady A1

■ Rusza remont zdeformowanej nawierzchni autostrady A1 (Pyrzowice-Piekary Śląskie, podzielony na 13 osobnych zadań). GDDKiA podpisała umowę na naprawę pierwszego odcinka – ponad 3 km jezdni w kierunku Gliwic, od ok. 150 m za wiaduktem nad ul. Kościuszki w Siemoni do MOP Dobieszowice Zachód (realizacja ma zająć 11 miesięcy). Ogłoszono też przetarg na remont kolejnego fragmentu (blisko 1,7 km w rejonie węzła Pyrzowice).



5 miesięcy w Europie

SORZEDAŻ NOWYCH AUT OSOBOWYCH W EUROPIE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-V 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-V 2025 r.) [proc.]	
1	Volkswagen	590 820	-4,0	↓
2	Skoda	371 287	+11,0	↑
3	Toyota	361 544	-1,2	↓
4	BMW	332 976	+0,6	↑
5	Renault	311 395	-0,4	↓
6	Audi	288 661	+6,7	↑
7	Peugeot	281 661	-7,0	↓
8	Mercedes	278 929	+2,8	↑
9	Kia	237 656	+5,1	↑
10	Dacia	218 392	-12,4	↓

Źródła: ACEA, DataForce za Automotive News Europe



■ W ciągu pięciu miesięcy br. zarejestrowano w Europie (UE, EFTA, Wlk. Brytania) 5 824 814 samochodów osobowych – więcej o 4,5% niż od stycznia do maja ubiegłego roku. Na pierwszym miejscu wśród marek, mimo wyraźnego spadku popytu, utrzymuje się Volkswagen, a na drugiej pozycji umocniła się, wyprzedzając Toyotę, Skoda. Wśród modeli na czoło zestawienia powróciła zaś Dacia Sandero – i to mimo zmniejszenia liczby rejestracji rok do roku aż o 18 procent. Wyraźnie lepiej niż przed rokiem sprzedaje się najchętniej wybierany samochód elektryczny Starego Kontynentu, czyli Tesla Model Y. Najpopularniejszym autem z Chin jest zaś MG ZS (plasuje się ogólnie na 22. pozycji).

SORZEDAŻ NOWYCH AUT OSOBOWYCH W EUROPIE W 2026 R.

Lp.	Marka/ model	Rejestracje (I-V 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-V 2025 r.) [proc.]	
1	Dacia Sandero	87 824	-18,0	↓
2	Renault Clio	86 375	-9,5	↓
3	VW Golf	85 118	-2,2	↓
4	VW T-Roc	83 640	-2,6	↓
5	Toyota Yaris Cr.	79 888	+1,3	↑
6	Peugeot 208	79 263	-13,0	↓
7	VW Tiguan	77 818	-10,4	↓
8	Tesla Model Y	76 446	+67,9	↑
9	Opel Corsa	73 475	-1,1	↓
10	Peugeot 2008	72 701	-6,4	↓

Przyszłe premiery



Hyundai Tucson
Trwają intensywne testy całkiem nowej generacji SUV-a.

AUTA MINI/MIEJSKIE

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

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Audi A2 e-tron	2026
BMW i3 Touring	2028
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Audi Q9	2026
Bentley Torcal	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl; fot.)	2027



Modernizowane BMW X2 udało się przyłapać podczas transportu.

BMW iX4	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Tucson (fot.)	2026
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen ID. Cross	2026
Volkswagen ID.4	2026
Volvo XC40	2027

eprasa.pl 2c76cedf7c

Elektryczne Subaru

motor PIERWSZA JAZDA



Subaru Uncharted



Subaru Solterra



Subaru E-Outback

- Subaru wprowadziło do sprzedaży od razu trzy elektryczne samochody
- Różnią się wielkością, i designem, ale gros rozwiązań technicznych mają wspólnych

Spośród debiutujących modeli Uncharted i E-Outback są nowościami, natomiast Solterra powraca po przerwie, ale w mocno zmodernizowanej wersji (m.in. zmieniony wygląd zewnętrzny, odświeżona kabina, udoskonalony napęd). Wszystkie powstały we współpracy z Toyotą (jej odpowiedniki to modele C-HR+, bZ4X Touring oraz bZ4X), i wykorzystują wspólne rozwiązania techniczne, w tym architekturę TNGA.

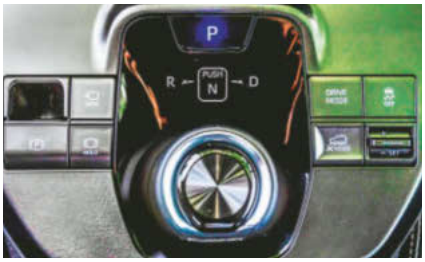
Po zajęciu miejsca za kierownicą kompaktowy Uncharted, Solterra klasy średniej i E-Outback, czyli rosłe podwyższone kombi, robią dokładnie takie samo – pozytywne – wrażenie, a to dlatego iż kabiny w przedniej części w zasadzie się nie różnią. Miejsca jest tu dużo (nie przeszkadza dość rozbudowana konsola z dwiema ładowarkami), fotele są obszerne i wygodne, a materiały wykończeniowe po prostu przyzwoitej jakości (część miękkich, w tym w najważniejszym miejscu, czyli na drzwiach). Sensownie zorganizowano obsługę, która odbywa się nie tylko na sprawnie reagującym ekranie 14 cali, ale w sporej części także przyciskami. Panel klimatyzacji jest na stałe obecny na dolnej części wyświetlacza, a do samej regulacji temperatury służą wygodne pokrętła. Oczywiście zarówno Solterra, jak i E-Outback oferują lepszą przestronność na kanapie, a ten drugi – zdecydowanie najpojemniejszy bagażnik.

Mieliśmy okazję pokonać wszystkimi modelami długą trasę testową po drogach głównych i lokalnych. Elektryczne Subaru dały się poznać

eprasa.pl 2c76cedf7c



Z przodu kabiny wszystkich modeli są w zasadzie takie same. Wygodna pozycja za kierownicą, dużo miejsca, przyzwoite materiały i łatwa obsługa.



Pokrętłem wybiera się kierunek jazdy, a przyciskami po prawej stronie operuje m.in. systemem X Mode i trybami napędu.



Układ X Mode ma dwa ustawienia i ułatwia jazdę terenową. Prędkość podjazdu/zjazdu można regulować (po prawej).

jako auta o dobrze zestrojonych układach jezdnych, skutecznie łączących pewność prowadzenia z dobrym komfortem resorowania. Część jazd odbywała się po kamienistych drogach, na których nie brakowało trudnych podjazdów. W takich warunkach Subaru radziły sobie bez zarzutów – w czym zasługa napędu 4x4, sprawnie działającej elektroniki i dużego prześwitu.

Do dynamiki nie można mieć zastrzeżeń, tak w 343-konnych Uncharted i Solterze (przednie silniki mają tu 227 KM, a tylne 120 KM), jak i najmocniejszym E-Outbacku (2 x 227 KM). Pozytywnie zaskakuje zaś zużycie energii, które kształtowało się w przedziale od ok. 15 do 22 kWh/100 km.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: SUBARU, AUTOR



Fotele okazują się wygodne. Regulacja lędźwiowa – tylko dla kierowcy.



E-Outback (fot.) ma bagażnik 619 l, Solterra 410-421 l, a Uncharted 404 l.



Poza dwiema wersjami modelu Uncharted wszystkie elektryczne auta Subaru korzystają z dwóch silników elektrycznych – przedniego i tylnego, które realizują napęd na cztery koła.

DANE TECHNICZNE	E-OUTBACK
Silnik/napęd	2 x elektryczny/4x4
Moc systemowa	381 KM
Maks. moment obr. (p./t.)	268/268 Nm
Poj. baterii/maks. moc ład. DC	74,7 kWh/150 kW
Dług./szer./wys./rozstaw osi	485/186/168/285 cm
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s
Zasięg	526 km
CENA	**OD 228 938 ZŁ**



E-Outback to duże, pojemne uterenowione kombi.



Solterra, tak jak pozostałe modele, ma prześwit 211 mm.

DANE TECHNICZNE	SOLTERRA
Silnik	2 x elektryczny/4x4
Moc systemowa	343 KM
Maks. moment obr. (p./t.)	268/169 Nm
Poj. baterii/maks. moc ład. DC	73,1 kWh/150 kW
Dług./szer./wys./rozstaw osi	469/186/165/285 cm
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,1 s
Zasięg	471-509 km
CENA	**OD 197 141 ZŁ**

NASZYM ZDANIEM

Uncharted i Solterra „grają" w popularnych klasach crossoverów – kompaktowej i średniej, natomiast E-Outback to ciekawa alternatywa dla większych SUV-ów. Dobrze, że Subaru zdecydowało się na wprowadzenie tańszych wariantów Uncharteda z przednim napędem.

Dopracowane układy zawieszenia i napędowy sprawiają, że elektryczne Subaru dobrze radzą sobie także poza asfaltem.

Adam Szczepaniak, Motor

OCENA ★★★★½



Uncharted jest najmniejszy i najzwinniejszy. Wersja FWD 77 kWh ma największy zasięg.

DANE TECHNICZNE	UNCHARTED	UNCHARTED	UNCHARTED
Silnik/napęd	1 x elektryczny/FWD	1 x elektryczny/FWD	2 x elektryczny/4x4
Moc systemowa	167 KM	227 KM	343 KM
Maks. moment obr. (p./t.)	268/– Nm	268/– Nm	268/169 Nm
Poj. baterii/maks. moc ład. DC	57,7 kWh/150 kW	77 kWh/150 kW	77 kWh/150 kW
Dług./szer./wys./rozstaw osi	454/187/163/275 cm	454/187/163/275 cm	454/187/163/275 cm
OSIĄGI			
Prędkość maksymalna	140 km/h	160 km/h	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,4 s	7,3 s	5,0 s
Zasięg	451 km	588 km	490 km
CENA	**OD 156 865 ZŁ**	**OD 178 063 ZŁ**	**OD 203 500 ZŁ**

eprasa.pl 2c76cedf7c

Inne podejście

ES90 łączy koncepcję liftbacka klasy wyższej z większym prześwitem. To poszerza

Ładowanie

ES90, tak jak duży SUV Volvo – EX90, bazuje na platformie SPA2 w wydaniu 800 V. To oznacza możliwość bardzo szybkiego ładowania prądem stałym – z mocą do 310 kW (i 11 kW dla prądu przemiennego; wersje 4x4: 350 kW). Krzywa jest przyjazna, choć niezbyt płaska: wspina się do 310 kW przy 20%, a następnie spada – najpierw łagodnie, później stromo, by przy 80% osiągnąć już mniej niż 75 kW. Średnia moc dla przedziału 10-80% to 177 kW. Nam niestety nie udało się osiągnąć maksymalnej wydajności ładowania – na stacji o mocy 400 kW w trakcie podróży autostradą (ciepły akumulator) w letniej aurze uzyskaliśmy mniej niż 200 kW.



Niewielki, 27-litrowy frunk – wystarczy na drobne zakupy lub przewody do ładowania.



Liftbacki w klasie wyższej nie są niczym nowym – swoje modele z taką karoserią przez dekady proponowali Francuzi. W ostatnich kilkunastu latach tylna pokrywa unoszona wraz z szybą powróciła w „czterodrzwiowych coupe", od Audi A7 do Tesli Model S.

Teraz po ten rodzaj nadwozia sięgnęło Volvo dla swojego flagowego ES90, które zastępuje limuzynę S90 i kombi V90. Zmiana to epokowa, bo dotyczy nie tylko sylwetki: ES90 ma zwiększony prześwit i jest wyłącznie elektryczne. W teście – bazowa wersja z tylnym napędem.

Między limuzyną a SUV-em

ES90 ma okrągłe 5 m długości, a więc wartość typową dla konwencjonalnych limuzyn klasy wyższej. Jego monumentalną prezencję podkreśla jednak słuszna wysokość, która wynosi aż 155 cm – to wartość „w połowie drogi" do SUV-ów. Także 310-centymetrowy rozstaw osi, zbliżony już do modeli luksusowych, oraz 194 cm szerokości plasują Volvo ponad swoim segmentem.

Takie gabaryty przekładają się na bardzo obszerną kabinę, do której – z racji dużego prześwitu (17,7 cm, niczym w SUV-ach) – wygodnie się wsiada. W szczególności dotyczy to tyłu, ponieważ górna krawędź drzwi przebiega niemal poziomo. Na kierowcę i pasażera czekają bardzo wygodne fotele z obfitym podparciem, w opcji z dodatkowymi możliwościami regulacji oraz porządnym masażem w oparciu. Do pełni satysfakcji brakuje tylko regulacji wysokości ergonomicznie wyprofilowanych zagłówków.

Niestety Volvo nie ustrzegło się wad. Numer 1 to marna widoczność do tyłu, nie tylko z uwagi na niską szybę, ale także masywne zagłówki (warto dopłacić za cyfrowe lusterko). To nie wszystko: nisko zamocowana kanapa zapewnia przeciętne podparcie ud, a przy opuszczonych fotelach zostaje niewiele miejsca na stopy. Pasażerów ratuje duża ilość miejsca, która pozwala swobodnie ułożyć nogi. Wygodę podróżowania z tyłu zwiększają opcje: wentylacja i regulacja kąta pochylenia oparcia.

Kolejnym atutem nadwozia ES90 jest doskonały dostęp do bagażnika. Jego pojemność okazuje się jednak rozczarowująca – 446 l (plus 27-litrowy frunk). Użyteczność kufra



eprasa.pl 2c76cedf7c

do limuzyny

kompetencje, ale i... grono rywali.

zwiększają haki na torby, trójdzielne oparcie kanapy, niewielki schowek pod podłogą oraz półka przytwierdzona do pokrywy. Ładowność jest akceptowalna (490 kg), podobnie jak masa przyczepy (1,6 t w testowanej tylnonapędowej wersji Single Motor, 2 t w dwóch mocniejszych 4x4).

Subtelny przepych

Kokpit ES90 kontynuuje udane wzornictwo wnętrz Volvo z ostatniej dekady. Z jednej strony prezentuje się minimalistycznie, z drugiej – panuje tu wyjątkowo przytulna aura. To zasługa licznych powierzchni pokrytych miękkimi materiałami ze starannymi przeszyciami oraz drewnianych dekorów z dyskretnym, wzorzystym podświetleniem widocznym po zmroku. Wizualną jakość wykończenia potęgują estetyczne plastiki w dolnych partiach wnętrza (np. „boczki" drzwi). Minus: instrumenty obsługi, w tym panele na kierownicy, z łatwo brudzącego się, błyszczącego czarnego plastiku.

W optyczny porządek wpisuje się koncepcja obsługi oparta na czytelnych, minimalistycznych wskaźnikach oraz pokaźnym, pionowym ekranie centralnym. System operacyjny bazujący na Androidzie oferuje mapy i asystenta głosowego Google'a – rozwiązania o wzorowej intuicyjności. Także menu, z dużymi, kolorowymi panelami oraz nieskomplikowanymi ustawieniami pojazdu, jest nad wyraz przystępne. U dołu na stałe widać najpotrzebniejsze skróty (w tym do regulacji wentylacji), a nieco wyżej zlokalizowano

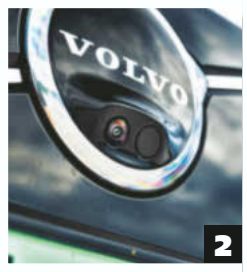


Masywna bryła, typowe dla Volvo lampy i niemały prześwit – blisko 18 cm (w połączeniu z „pneumatyką" można go zwiększyć do 20 cm).



ES90 to najbardziej aerodynamiczne Volvo w dotychczasowej historii (współczynnik Cd = 0,25).







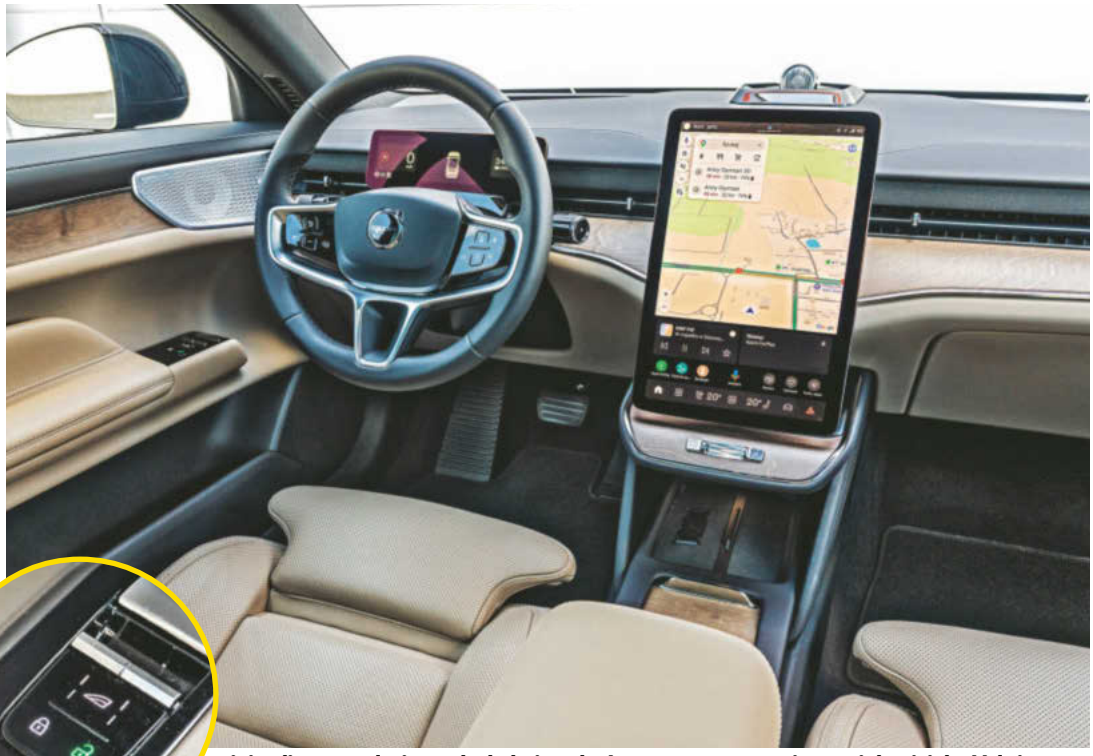


1 Duże opcjonalne obręcze 22" (od 4599 zł, testowana topowa wersja Ultra seryjnie oferuje 21", a najtańsza Core – 20"). **2** Zestaw kamer 360° jest seryjny od pośredniej wersji Plus. **3** Automatycznie wysuwane klamki drzwi wymagają użycia sporej siły. **4** Efektowne dodatkowe lampy po bokach tylnej szyby – wizytówka nowych Volvo (także w EX30, EX60 oraz EX90).

eprasa.pl 2c76cedf7c



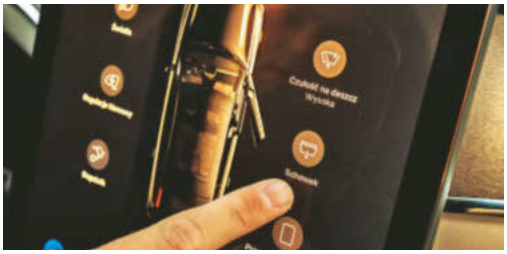
Smukłe słupki zapewniają dobrą widoczność w przód, a duże, bezramkowe lusterka boczne pozbawione „martwej" powierzchni – w tył.



Minimalistyczny designersko kokpit wykończony estetycznymi materiałami, jakość dużo lepsza niż w serii 5. Poręczny ekran z dopracowanym systemem z usługami Google. Minusy: liczne czarne, lśniące powierzchnie oraz tylko dwa przyciski do sterowania szybami (obok).



Proste wskaźniki prezentują minimum potrzebnych informacji, ale mają też tryb mapy nawigacji.



Przydatny panel skrótów, ale otwieranie schowka przez ekran to już przerost formy nad treścią.



Audio Bowers & Wilkins (25 głośników, 1610 W) kosztuje 15 249 zł. Gra bardzo przekonująco i „ciepło".



Marna widoczność do tyłu. Warto dokupić cyfrowe lusterko wsteczne (4500 zł).

dynamiczny pasek treści z ostatnio używanymi elementami. Zdarza się, że system zbyt długo każe czekać na wywołanie funkcji, lecz poza tym jest rozsądnie poukładany i estetyczny – konkurencyjny dla wiodących rozwiązań BMW oraz Mercedesa. Ale są i wady. Nie wiedzieć czemu Volvo zdecydowało się na impulsową dźwignię kierunkowskazów, a regulacja lusterek i kierownicy przez ekran, jak w wielu chińskich autach jest utrudniona w dwójnasób: po pierwsze trzeba ją wywołać, po drugie odbywa się mało płynnie.

Jedwabisty komfort

Kapitańskie fotele pasują do charakteru ES90 – ten samochód stawia na odprężające doznania z jazdy, zbliżając się do standardów luksusowych limuzyn. Przynajmniej gdy doposaży się go w opcjonalne pneumatyczne zawieszenie za 9990 zł. Prowadzenie jest typowe dla Volvo – zupełnie nieangażujące, ale bezpieczne. Najlepiej świadczy o tym brak klasycznych trybów jazdy; jest jedynie program off-road oraz osobne (skromne) ustawienia oporu kierownicy i twardości tłumienia. Na łukach czuć, że osie nie są szczególnie zgrane, ale – mimo tylnego napędu i wysokiej masy – w okolicach granicy przyczepności ES90 daje się pokornie kontrolować i nie ma problemu z bezwładnością. Mało bezpośredni układ kierowniczy swoją syntetyczną progresją przypomina konsolę do gier i nawet po usztywnieniu pracuje dość lekko. Ale to niekoniecznie wada, ponieważ zapewnia wystarczającą precyzję, a przy tym ułatwia manewrowanie.

Tym samym Volvo stoi w kontrze do wielu współczesnych samochodów – nie goni za integracją z kierowcą. Co zaskakujące, choć waży co najmniej 2410 kg, nie sprawia wrażenia „rozlazłego" – po prostu w dziedzinie dynamiki jazdy nie ma finezji i ambicji, jakie znamy z serii 5 czy klasy E. To zresztą transakcja wiązana: w zamian ES90 zapewnia wysoki komfort jazdy. Owszem, na pojedynczych dziurach czuć rezonowanie wielkich kół (22" w testowanym aucie, zbytek), ale łaty i uskoki opcjonalna „pneumatyka" chłonie bardzo skutecznie i bez nadmiernych pionowych ruchów nadwozia.

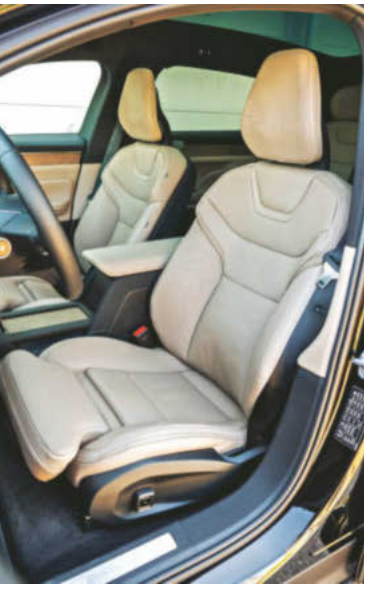
Stonowane osiągi

Brak dynamicznych aspiracji przejawia także bazowy napęd Volvo, z jednym silnikiem o mocy 333 KM. Osiągi są co najmniej wystarczające (0-100 km/h w teście w 6,4 s wobec fabrycznych 6,6 s), ale nie jest to zrywny wóz. Odwdzięcza się jednak dość niskim zużyciem prądu: 15-16 kWh/100 km podczas jazdy pozamiejskimi drogami z ograniczeniem do 90 km/h (średnia prędkość około 60-65 km/h), 24-30 kWh na autostradzie (zależnie od oporów/kierunku) oraz 18 kWh w mieście (śr. prędkość 30 km/h). Przy baterii 88 kWh netto daje to 300-600 km zasięgu. Kierowca ma do wyboru tryb intensywnej rekuperacji, także automatyczny – z wykorzystaniem radaru. Volvo obiecuje bardzo szybkie ładowanie, ale w typowo letniej temperaturze nie udało nam się uzyskać deklarowanych 310 kW.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Nadwozie liftback Volvo łączy z majestatycznym tłumieniem rodem z limuzyny

eprasa.pl 2c76cedf7c



Bardzo wygodne fotele, opcjonalnie z rozbudowanym masażem w oparciu i regulacją szerokości boków.



Dużo miejsca na nogi, przeciętne podparcie ud, płaska podłoga, łatwe wsiadanie i wysiadanie.





Kanapa może być nie tylko podgrzewana, ale i wentylowana. Obok – nietypowa, ale intuicyjna klamka.



Dość płytki, niezbyt duży bagażnik (446 l) z zasłoną mocowaną do pokrywy. Łatwy dostęp. Są haki, trójdzielne oparcie i niewielki schowek na akcesoria pod podłogą.



Przydatne: grafika z wymiarami przestrzeni ładunkowej, m.in. szerokością kufra (1 m) i długością kabiny (rzeczy do 2 m).

m | PODSUMOWANIE — VOLVO ES90 SINGLE MOTOR EXTENDED RANGE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ obszerne wnętrze, porządne wykończenie, wygodne fotele, przejrzysty system
- ➖ niezbyt komfortowa pozycja siedzenia na kanapie, słaba widoczność do tyłu

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ dobre osiągi, niewygórowane zużycie prądu, spory akumulator, regulowana rekuperacja
- ➖ trudności z osiągnięciem pełnej mocy ładowania, stonowana reakcja

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ bezpieczne i intuicyjne prowadzenie, wysoki poziom komfortu tłumienia (z pneumatycznym zawieszeniem)
- ➖ mało zwarte zachowanie w zakrętach

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ długa lista wyposażenia, trzy wersje napędu i trzy wyposażenia, relatywnie atrakcyjna cena względem konkurentów
- ➖ drogi samochód w porównaniu do spalinowych rywali

Rozumiemy Volvo: rywalizacja z niemieckimi modelami nie przyniosła oczekiwanego efektu, więc czas spróbować niekonwencjonalnej koncepcji. ES90 ma funkcjonalne nadwozie i relaksujące usposobienie, a do tego całkiem oszczędny napęd. Niestety nie jest tanie, a do tego ma poważnego rywala w gamie Volvo – technicznie zbliżone, droższe, ale praktyczniejsze EX90.



eprasa.pl 2c76cedf7c

DANE TECHNICZNE	VOLVO
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	**333 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**480 Nm**
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	500/194/155/310 cm
Średnica zawracania	12,0 m
Prześwit	17,7 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2410/490/1600 kg
Pojemność bagażnika	446/1427 l
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11/310 kW
Pojemność akumulatora (netto)	88 kWh
Opony (p.; t., egzemplarz testowy)	255/40; 285/35 R22
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,6 s
Średnie zużycie energii	15,6 kWh/100 km
Zasięg	664 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,8** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,4** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,9** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,4** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**50,9** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**61,9** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**3,0**	
Testowe zużycie energii[2]	**18,0/15,5/16,8**	
Rzeczywisty zasięg	**520** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	VOLVO
Model	ES90
Wersja	Single Motor ER Ultra
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-strefowa	–/–/●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●
Fotele skórzane	○ (7349)
Fotele z masażem/wentylowane	●/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	○ (9990)/○ (6900)
Roleta dachu (mechaniczna)	○ (800)
Aluminiowe felgi 21"/22"	●/○ (4599)
Lakier metalik	○ (4799)
Cena wersji podstawowej[3]	299 900 zł
CENA	**355 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



299 900 zł
Volvo ES90 Single Mot. ER
333 KM, 0-100: 6,6 s



304 980 zł
Audi A6 e-tron
286 KM, 0-100: 7,0 s



335 000 zł
BMW i5 eDrive40
340 KM, 0-100: 6,0 s

Komfortowe, zbliżone pod wieloma względami A6 e-tron ma mniejszą baterię (75,8 kWh netto; mocniejsze– 94,9 kWh). BMW najlepiej się prowadzi, akumulator 81,2 kWh netto.

Magia

BMW M340i xDrive Touring
Silnik: benzynowy, turbo + el., R6, 2998 cm³
Moc systemowa: 392 KM



Audi i BMW wciąż montują w swoich modelach klasy średniej znakomite silniki 6-cylindrowe. Wyniki porównania S5 Avant oraz M340i xDrive Touring potwierdzają, że ta decyzja zasługuje na uznanie.

Kombi to wciąż bardzo dobry wybór. Samochody z takim nadwoziem z reguły zapewniają porównywalny z limuzyną komfort, a przy tym oferują znacznie większą funkcjonalność niż chociażby sedany. Niektóre kombi gwarantują jednak znacznie więcej niż tylko połączenie komfortu i użyteczności. Dodatkowo dostarczają tak dużo radości z jazdy, że częściowo mogą nawet zastąpić auto sportowe.

Dwa takie modele to Audi S5 Avant i BMW M340i xDrive Touring. Oba wyposażono w mocne 6-cylindrowe silniki z turbodoładowaniem oraz zapewniający doskonałą przyczepność napęd na wszystkie koła. Dzięki temu równie dobrze sprawdzają się w codziennej jeździe, na wakacjach oraz podczas bardziej emocjonujących przejażdżek po krętych odcinkach. Sprawdziliśmy, które z tych nieprzeciętnych kombi jest lepsze.

Stracone centymetry

Już wcześniejsze testy pokazały, że Audi A5, a tym samym również S5, mimo swoich całkiem imponujących wymiarów nie jest cudem przestronności. Znacznie węższe i krótsze BMW oferuje niewiele mniejszą swobodę ruchów, a przy tym lepiej wykorzystuje atuty nadwozia typu kombi.

Bagażnik M340i jest pojemniejszy, ma niższy próg załadunku i praktyczne miejsce na roletę pod podłogą. Za dopłatą kufer doposażymy też w elementy antypoślizgowe, dzięki którym ciężkie bagaże pozostaną na miejscu nawet podczas dynamicznej jazdy. Osobno otwierana tylna szyba zdecydowanie ułatwia natomiast załadunek w ciasnych miejscach parkingowych.

W samochodzie z Ingolstadt po złożeniu oparć kanapy powierzchnia ładunkowa nie jest płaska, lecz lekko unosi się ku przodowi. Brakuje schowka pod podłogą bagażnika, a wyraźny próg utrudnia wyładowanie nieporęcznych przedmiotów.

Kolejne atuty BMW to łatwiejsza obsługa – poza ekranem dotykowym mamy tu sprawdzone pokrętło wielofunkcyjne, znacznie wygodniejsze klamki i wnętrze wykończone nieco szlachetniejszymi materiałami.

Zupełnie wygodne

Bądźmy szczerzy, Audi z literą S, a BMW z M w nazwie nie kojarzą się raczej z wyjątkowym komfortem. W teście oba sportowe kombi pozytywnie nas jednak zaskoczyły. Już fotele, zwłaszcza opcjonalne siedzenia w S5, pokazują, że sportowe trzymanie boczne i dobrze sprawdzające się w długich trasach wyścielanie nie muszą się wykluczać. Są tak wygodne, że mimo braku regulacji zagłówków powinny trafiać także do bazowej wersji modelu.

Seryjne, dobrze dopasowane sportowe siedzenia BMW też nie powodują nadmiernego zmęczenia mięśni podczas długich podróży. M340i zapewnia wysoki komfort również na pofalowanej nawierzchni. BMW wyciągnęło wnioski z dawnych błędów, a liczne modyfikacje zaowocowały naprawdę udanym zestrojeniem. Ta gwiazda klasy średniej nawet z adaptacyjnym zawieszeniem M (2300 zł) skutecznie tłumi wiele głębszych ubytków w asfalcie, nie pozbawiając przy tym kierowcy wyczucia drogi. A przy maksymalnym obciążeniu zachowuje spore rezerwy.

eprasa.pl 2c76cedf7c

sześciu cylindrów



Audi S5 Avant TFSI 270 kW S tronic
Silnik: benzynowy, turbo + el., **V6, 2995 cm³**
Moc maksymalna: **367 KM**

eprasa.pl 2c76cedf7c

Audi S5 Avant TFSI 270 kW S tronic





Typowo dla Audi starannie wykonany kokpit z imponującymi ekranami (zegary 11,9", centralny 14,5"), ale i sporą ilością czarnego błyszczącego plastiku.

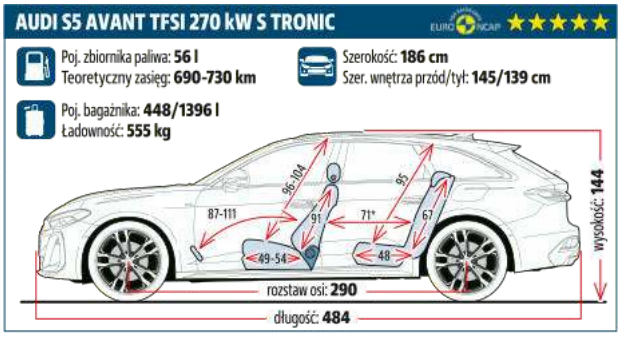
W Audi przewidziano osobny 10,9-calowy wyświetlacz dla pasażera siedzącego obok kierowcy. Wymaga dopłaty w wysokości 4690 zł.



Opcjonalne fotele są komfortowe mimo braku regulacji zagłówków.



W drugim rzędzie przestrzeni nie zabraknie nawet rosłym pasażerom.



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



Turbodoładowane V6 oferuje wysoką moc, silnik elektryczny czasem pracuje dość głośno.



S5 stabilnie utrzymuje kierunek także przy wysokiej prędkości.

Podczas wolniejszej jazdy tył ma jednak tendencję do wpadania w kołysanie, a BMW wyraźnie przechyla się podczas pokonywania jednostronnych nierówności. Dynamiczne i także wyposażone w opcjonalne adaptacyjne amortyzatory S5 Avant też nie wykazuje nadmiernej „nerwowości" na nierównościach. Choć prowadzi się sztywniej i lepiej trzyma się drogi, to z głębokimi wybojami radzi sobie równie dobrze co BMW – zwłaszcza przy wyższym tempie. W bezpośrednim porównaniu S5 brakuje jednak płynnej pracy zawieszenia BMW oraz miękkiego wybierania uskoków i poprzecznych nierówności przy niższych prędkościach.

Równi w sprincie

Przejdźmy do sedna, czyli tego, co zdecydowanie odróżnia testowane modele od ich łagodniejszych wersji: wspaniałych silników. Po zdecydowanym naciśnięciu gazu BMW wydaje z siebie porywającą symfonię, którą może stworzyć tylko sześć ustawionych w jednym rzędzie komór spalania. Następnie, wspierane przez niemal idealnie działającą automatyczną skrzynię biegów ZF, z imponującą swobodą pędzi przed siebie.

Na „sprint" do 100 km/h potrzebuje zaledwie 4,4 s. Ta wspaniała, obecnie 392-konna jednostka z układem mild hybrid zachwyca również niezwykle precyzyjnym dozowaniem

REKLAMA

AUDI S5 AVANT (367 KM)

Audi Financial Services
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

368 300 zł
cena brutto



STAŁA MIESIĘCZNA OPŁATA NAJMU ZAWIERA:

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

OFERTA	AUDI PERFECT RENT DLA FIRM	AUDI PERFECT RENT DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH
Miesięczna opłata	**3533 zł** netto	**4346 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).

SPOKÓJ, WYGODA I KOSZTY POD KONTROLĄ

eprasa.pl/2c70ced7c

mocy i niezrównaną płynnością pracy – nawet przy najwyższych obrotach, które osiąga z wyjątkową łatwością.

Przesiadka do Audi. Jego nie mniej imponujące serce w postaci 367-konnego V6 wspomagają dodatkowe, wytwarzane elektrycznie 24 KM. S5 rusza jeszcze nieco energiczniej, a osiągnięcie „setki" również zajmuje mu 4,4 s. Później Avant musi jednak uznać przewagę M340i, które przy autostradowych prędkościach bardziej zdecydowanie prze do przodu.

Dwusprzęgłowa skrzynia w S5 harmonijnie współpracuje z mocnym układem napędowym, zmienia biegi odpowiednio szybko, choć nie tak płynnie jak automat BMW. Na marginesie, S5 – w przeciwieństwie do BMW – może przejechać kilka metrów na napędzie elektrycznym.

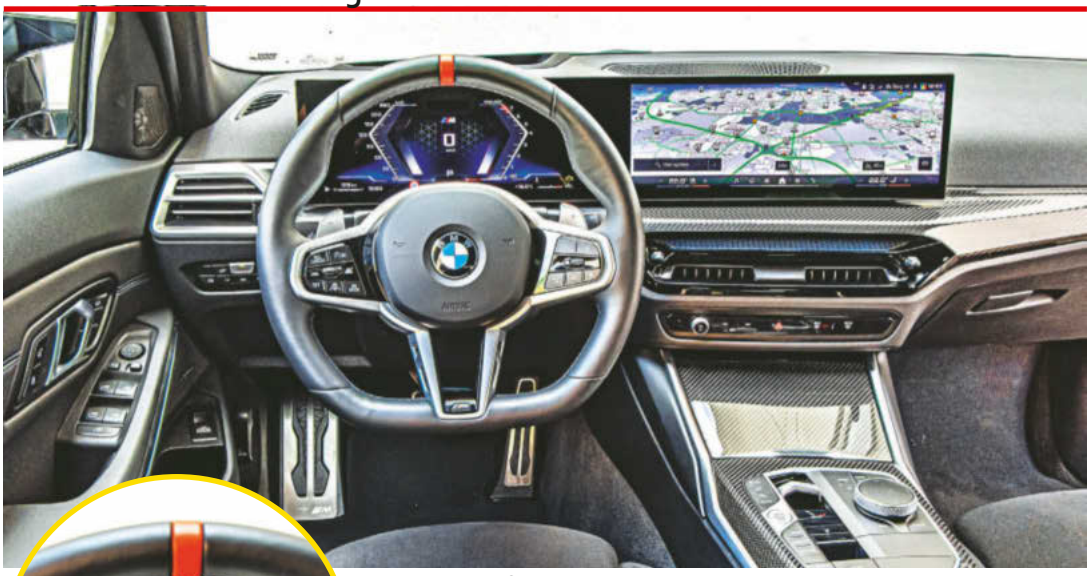
Nie daje mu to jednak przewagi w zakresie oszczędzania paliwa, bo podczas gdy rywal zużył w teście 7,9 l na 100 km, S5 potrzebowało 8,5 l. Tak czy inaczej oba imponują efektywnością – nie tylko w tej klasie mocy.

Stworzone dla emocji

Na torze te dwa kombi nie ustępują sobie pod żadnym względem. W porównaniu z wykazującym dość wyraźną tendencję do podsterowności poprzednikiem (S4) S5 Avant okazuje się niezwykle zwinne i znakomicie sobie radzi z wymagającymi zadaniami z zakresu dynamiki poprzecznej.

Precyzyjny i zapewniający świetne wyczucie progresywny układ kierowniczy pozwala Audi z werwą pokonywać wszelkiego rodzaju zakręty, a szeroki rozstaw kół pomaga wytrzymywać wysokie siły poprzeczne. Aktywny sportowy mechanizm różnicowy optymalnie rozdziela siły napędowe w obszarze granicznym, dzięki czemu pojazd płynnie wpisuje się w łuki. Umożliwia to także efektowne, w pełni kontrolowane drifty.

O 161 kg lżejsze BMW jeszcze energiczniej wchodzi w uślizgi, a przy wyłączonym DSC (ESP) robi wrażenie niemal perfekcyjnie wyważonego samochodu z napędem na tył. Podczas gdy niezwykle przyczepna przednia ▶





Wnętrze BMW oferuje trochę mniej miejsca na szerokość, za to wykończono je wyższej jakości materiałami. 12,3-calowy zestaw wskaźników daje się konfigurować, ale brakuje mu trybu z okrągłymi zegarami.



Panoramiczny centralny wyświetlacz BMW nie wygląda na tak duży jak ten w Audi, ale ma aż 14,9 cala.



Choć klimatyzacją zarządza się dotykowo, są tu też liczne fizyczne przyciski ułatwiające obsługę podstawowych funkcji.





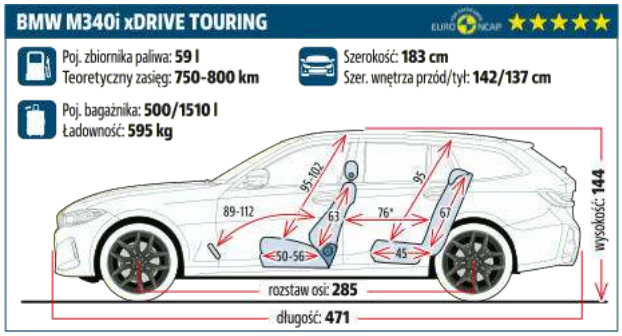
Standardowo oferowany sportowy układ hamulcowy testowanej wersji „trójki" gwarantuje jej znakomite wytracanie prędkości.



Osobno otwierana szyba w pokrywie bagażnika ułatwia załadunek np. na ciasnym miejscu parkingowym.



Bardziej dopasowane fotele zapewniają dobre trzymanie dołu pleców. I tu dorośli mogą liczyć na wygodną podróż z tyłu.





Rzędowa „szóstka" wciąż należy do najwspanialszych silników spalinowych.



M340i z powodzeniem łączy sportowy charakter z komfortem podczas dłuższych podróży.

eprasa.pl 2c76cedf7c

DANE TECHNICZNE	AUDI	BMW
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	**2995 cm³**	**2998 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V6/24	R6/24
Moc maksymalna (benz.)	**367 KM**/5500	**381 KM**/5500
Moc maksymalna (el./syst.)	**24/b.d. KM**	**12/392 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**550 Nm**/1700	**540 Nm**/1900
Maks. moment obr. (el./syst.)	**b.d.**	**200/540 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./7-bieg.	4x4; aut./8-bieg.
Długość/szerokość/wysokość	484/186/144 cm	471/183/144 cm
Rozstaw osi	290 cm	285 cm
Średnica zawracania	12,1 m	12,0 m
Masa własna/ładowność	1965/555 kg	1830/595 kg
Masa przyczepy	1900 kg	1800 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	448/1396 l	500/1510 l
Pojemność zbiornika paliwa	56 l (Pb 95)	59 l (Pb 95)
Opony	245/40 R19	225/45 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	250 km/h	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s	4,5 s
Średnie zużycie paliwa	7,6-8,1 l/100 km	7,3-7,8 l/100 km
Zasięg	690-730 km	750-800 km

m DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**1,6** s ↗	**1,8** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**4,4** s ↗	**4,4** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**8,0** s ↗	**7,8** s ↗
Przyspieszenie 0-200 km/h	**17,6** s ↗	**15,6** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**34,5** m ↗	**32,8** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,4** m ↗	**33,7** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**58,0** dB →	**58,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB →	**64,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:45,4** min	**1:45,1** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**66,3** km/h	**67,0** km/h
Średnie testowe zużycie paliwa	**8,5** l/100 km	**7,9** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**650** km	**740** km

WYPOSAŻENIE/CENY	AUDI	BMW
Model	S5 Avant	serii 3 Touring
Wersja	TFSI 270 kW S tronic	M340i xDrive
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (15 980)[1]	●/○ (4100)[1]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	○ (4100)[1]/●
Asyst. świateł drog./koncentracji	●/●	○ (4100)[1]/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-stref.	–/●/–	–/●/–
Ładowarka indukcyjna	●	○ (5100)[1]
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (5780)	●/○ (13 300)[1]
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (15 980)[1]	●/○ (13 300)[1]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	●/○ (3000)
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (26 420)[1]	●/○ (13 300)[1]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (12 380)/●	○ (7300)/○ (5100)[1]
Tapicer. półskórz./ekoskóra/skóra	●/–/○ (16 680)[1]	–/○ (0)/○ (5900)
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (5660)[1]	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (5660)[1]/○ (2480)	○ (1500)/–
Światła LED/matrycowe	●/●	●/○ (4100)[1]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●	●/●
Felgi aluminiowe 18"/19"/20"	–/●/○ (9190)	●/○ (4100)/–
Lakier metalik	○ (5480)	○ (4800)
Cena wersji podstawowej[2]	368 300 zł	336 500 zł
CENA	**368 300 ZŁ**	**336 500 ZŁ**

U obydwu producentów wybór wielu z dodatków wymusza zakup pakietów, szczególnie kosztownych u Audi, przez co po możliwym zrównaniu wyposażenia testowanych aut M340i Touring kosztuje 356 900 zł, a S5 Avant – aż 400 500 zł.

Wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] z tym samym silnikiem

oś wchodzi niemal w symbiozę z asfaltem, swobodny tył żwawo „surfuje" po łukach. Wyraźna tendencja do nadsterowności zdecydowanie poprawia dynamikę w zakrętach, dostarcza niesamowitej frajdy, a jednocześnie – dzięki bezpośredniemu, ale bardzo precyzyjnemu zmiennemu układowi kierowniczemu – zawsze jest łatwa do opanowania.

BMW jest na torze tylko minimalnie szybsze od Audi, imponuje natomiast seryjnym sportowym układem hamulcowym. Wytraca prędkość na poziomie aut sportowych: ze 100 km/h zatrzymuje się po 32,8 m „na zimno" oraz po 33,7 m po rozgrzaniu hamulców.

Drogo nie tylko na starcie

Czas wspomnieć o pieniądzach. Zacznijmy od złej wiadomości: oba te sportowe samochody w przebraniu kombi są naprawdę drogie. Bazowo M340i Touring kosztuje 336 500 zł, a S5 Avant aż 368 300 zł. Audi na zdjęciach ma opcje za dwadzieścia kilka tysięcy złotych, a BMW – za kilkanaście, ale obie listy dodatków są tak długie, że pozwalają zwiększyć cenę opisywanej wersji „trójki" o ponad 130 tys., a „S-piątki" nawet o przeszło 220 tys. zł.

Audi jest wprawdzie lepiej wyposażone, ale jego doposażanie może się okazać znacznie droższe – wiele opcji występuje wyłącznie w pakietach. A te są droższe niż u BMW.

TEKST: M. KÜHLER, ZDJĘCIA: D. LOOF

m PUNKTACJA: KLASA ŚREDNIA

AUTA KLASY ŚREDNIEJ

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	AUDI	BMW	
NADWOZIE I WNĘTRZE				Mimo wielu dostępnych funkcji ani Audi, ani BMW nie sprawiają problemów w obsłudze. „Trójka", ze swoimi licznymi przyciskami na konsoli, okazuje się jednak przyjaźniejsza.
Wymiary wnętrza	50	27	26	
Wykończenie i ergonomia	10	8	9	
Wyciszenie	10	5	5	
Multimedia i obsługa	10	9	**10**	
Bagażnik	20	10	11	
SUMA	100	59	61	
UKŁAD NAPĘDOWY				Układ napędowy BMW wypada fantastycznie nawet na tle tak dopracowanej konstrukcji, jaka napędza konkurencyjne Audi.
Osiągi	30	25	25	
Praca silnika	10	8	**9**	
Skrzynia biegów	10	8	**9**	
Zużycie paliwa	30	18	19	
SUMA	80	59	62	
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				Choć to samochody o sportowym charakterze, nie należy zapominać, że to także kombi, więc w ich przypadku komfort wcale nie schodzi na dalszy plan. Pod tym względem nowe Audi ustępuje starszemu BMW.
Prowadzenie	30	27	27	
Komfort jazdy	30	**21**	24	
Układ kierowniczy	10	8	9	
Hamulce	20	13	14	
SUMA	90	69	74	
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	187	197	
MIEJSCA		**2**	**1**	
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				S5 jest lepiej wyposażone, ale po dokupieniu do BMW opcji za 31 800 zł (o tyle droższe jest Audi), to „trójka" zaoferuje bogatszą specyfikację.
Cena zakupu	50	20	22	
Poziom wyposażenia	40	**21**	16	
Systemy bezpieczeństwa	30	14	12	
Wyposażenie dodatkowe	10	7	6	
SUMA	130	62	56	
RAZEM	400	249	253	
MIEJSCA		**2**	**1**	



PODSUMOWANIE

S5 Avant czy M340i xDrive Touring – szczęśliwy ten, kto stoi przed takim wyborem! I nieważne, które z tych kombi skradło serce, bo nie sposób tu popełnić błędu. Oba dostarczają ogrom radości z jazdy, wysoką funkcjonalność i solidny komfort. Obiektywnym zwycięzcą jest jednak BMW, które wyróżnia jeszcze wyższa efektywność, lepszy komfort zawieszenia i niezwykle skuteczne hamulce. Na korzyść Audi przemawiają nieco przestronniejszy przód oraz wygodniejsze fotele.

eprasa.pl 2378ca0f7c





Nowy lakier w zależności od światła i kąta widzenia mieni się od zieleni po złoto.

Jeszcze bardziej oryginalny

m motor PIERWSZY TEST

Peugeot 408, jedno z ciekawszych aut na rynku, po face liftingu jeszcze bardziej przyciąga uwagę. Co poza wyglądem zmieniono w tym modelu?

Oryginalny liftback Peugeota ze zwiększonym prześwitem od 4 lat przyciąga spojrzenia na drogach. Po liftingu będzie je przyciągał jeszcze bardziej, m.in. za sprawą nowych świateł czy efektownego lakieru Zielony Flare (na fot.), który zastąpił w ofercie błękit.

Nieznacznie zmodernizowano też wnętrze, a w gamie silnikowej zmiany objęły wersję z napędem plug-in (są też elektryczna i rozbudowana mild hybrid), którą testujemy.

Układ napędowy nadal korzysta z tych samych elementów (180-konny silnik 1.6 turbo, 125-konny elektryczny, dwusprzęgłowy automat o 7 biegach), ale systemowa moc wzrosła z 225 do 240 KM. Osiągi pozostały jednak bez zmian – katalogowe przyspieszenie 0-100 km/h nadal wynosi 7,5 s (nasz pomiar dał wynik 7,6 s), a prędkość maksymalna wciąż jest elektronicznie ograniczona do 233 km/h.

Akumulator 17,2 kWh (użyteczna pojemność 14,6 kWh) pozwala przejechać realnie ok. 75 km „na prądzie", czyniąc eksploatację bardzo opłacalną dla osób mających dostęp np. do gniazdka w garażu. Ładowanie 230 V trwa ok. 7,5 h, ale seryjna w tej wersji ładowarka DC 7,4 kW pozwala skrócić je do ok. 2 h.

Układ jezdny nie potrzebował zmian – wciąż skutecznie łączy bardzo przyzwoity komfort z całkiem przyjemnym prowadzeniem.

408 PHEV po liftingu kosztuje o 3000 zł więcej niż przed nim: od 187 600 zł za bazową wersję po 212 500 zł za testowaną topową. Dużo rozsądniejszym wyborem wciąż wydaje się jednak odmiana Hybrid 145 za 153-177 tys. zł.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Nieznacznie zmodernizowany zestaw wskaźników wciąż nie imponuje czytelnością. Obsługa jest całkiem przyjazna, ale widoczność – słaba.



Wygodny konfigurowalny panel dotykowy. Można tu np. wyłączać asystenta znaków.



Wersje Business i GT Exclusive mają ładowarkę DC 7,4 kW, inne: 3,7 kW (mocniejsza to opcja za 1900 zł).



Bagażnik 408 PHEV mieści tylko 409-415 l (w zależności od obecności subwoofera).

DANE TECHNICZNE	PEUGEOT
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	1598 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	180 KM/5500
Moc maksymalna (el./syst.)	125/240 KM
Maks. moment obrotowy (benz.)	250 Nm/1750
Maks. moment obrotowy (el./syst.)	118/360 Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut/7-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	469/185/148/279 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1696/514/1200 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	409/1477 l
Poj. zbiornika paliwa	40 l (Pb 95)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	233 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,5 s
Śr. zużycie paliwa z rozład. baterią	6,0-6,2 l/100 km
Zasięg/„na prądzie"	640-660/81-85 km
CENA	**212 500 ZŁ**



Bardzo wygodne fotele z szeroką regulacją, masażem i dość słabym podparciem bocznym.



Dużo miejsca na nogi, nad głową – do ok. 180-185 cm wzrostu.



To pierwszy model z podświetlonym napisem PEUGEOT z tyłu. Oświetlenie otrzymało też przednie logo.

m | PODSUMOWANIE

✚ Efektowny design, niezły komfort, pewne prowadzenie, bogate wyposażenie

▬ Kiepska widoczność, dyskusyjna ergonomia, wysoka cena

Po liftingu 408 stał się jeszcze ciekawszą propozycją, nadal jednak dosyć kosztowną w wydaniu plug-in.

eprasa.pl 2676cedf7c

MATERIAŁ PROMOCYJNY **Oferta finansowania Škody**

Elastyczne finansowanie – pełna kontrola kosztów

Klasyczny kredyt oraz Kredyt Niskich Rat



Tej części nie spłaca się w okresie finansowania

Wkład własny: 0-35% | **Okres umowy: 3 lub 4 lata** | **Koniec umowy: zwrot lub wykup auta**



Wkład własny: 30-50% | **Okres umowy: 3 lub 4 lata** | **W trakcie umowy: spłata całego auta**

KREDYT NISKICH RAT

Ten produkt pozwala obniżyć wysokość raty w porównaniu z tradycyjnym finansowaniem. Spłaca się bowiem tylko przewidywaną utratę wartości samochodu w czasie trwania umowy, a nie całą jego wartość. Dopiero na koniec finansowania można zdecydować, czy Škodę wykupić, czy wziąć kolejną w ramach nowej umowy. Przykładowe oferty:

- Fabia 1.0 MPI (80 KM) Essence, cena 75 150 zł: 446 zł/mies. (wkład własny 20%, okres kredytowania 36 m-cy, limit przebiegu 15 000 km/rok)
- Octavia 1.5 TSI (115 KM) Essence, cena 112 300 zł: 468 zł/mies. (wkład własny 20%, okres kredytowania 36 m-cy, limit przebiegu 15 000 km/rok)

KREDYT KLASYCZNY

Na czym polega kredyt klasyczny? Jeździsz nową Škodą i spłacasz w ratach całą jej wartość, a po zakończeniu umowy dalej ją użytkujesz. Przez cały okres finansowania korzystasz z niskich kosztów całkowitych kredytu i okresu spłaty rozłożonego nawet na 4 lata. Wnosząc wkład własny, możesz dodatkowo obniżyć miesięczną ratę. Przykładowe oferty:

- Fabia 1.0 MPI (80 KM) Essence, cena 75 150 zł: 791 zł/mies. (wkład własny 50%, okres kred. 48 m-cy)
- Scala 1.0 TSI (95 KM) Essence, cena 94 250 zł: 992 zł/mies. (wkład własny 50%, okres kred. 48 m-cy)
- Karoq 1.0 TSI (115 KM) Essence, cena 113 000 zł: 1189 zł/mies. (wkład własny 50%, okres kred. 48 m-cy)

eprasa.pl 2c76cedf7c

Oferta finansowa Škody – nowe auto już za kilkaset złotych miesięcznie, bez zamrażania całej kwoty zakupu.



Atrakcyjne warunki dla Elroqa i Enyaqa

Wraz z nową, atrakcyjną ofertą na swoje cenione elektryczne SUV-y Škoda sprawia, że elektromobilność staje się jeszcze bardziej przystępna. Z myślą o tych, którzy poszukują funkcjonalnych „elektryków" z oszczędnym napędem, marka przygotowała ofertę klasycznego leasingu 100% i klasycznego kredytu 0%, która minimalizuje dodatkowe koszty – zarówno dla przedsiębiorców, jak i osób prywatnych. Oto przykładowe raty:

- Elroq 50, cena 162 150 zł: leasing 2976 zł netto/mies. (opłata wstępna 20%, okres 36 m-cy), kredyt 1689 zł brutto/mies. (wkład 50%, okres 48 m-cy)
- Enyaq 85, cena 209 900 zł: leasing 3852 zł netto/mies. (opłata wstępna 20%, okres 36 m-cy), kredyt 2186 zł brutto/mies. (wkład 50%, okres 48 m-cy)

Samochód można dziś finansować na wiele sposobów – nie zawsze trzeba od razu płacić pełną kwotę i wiązać się z autem na wiele lat. Dla wielu kierowców ważniejsza od ceny katalogowej staje się przewidywalna miesięczna rata oraz taki okres finasowania, jakiego potrzebują.

Dlatego Škoda proponuje szeroką gamę usług finansowych, które można elastycznie dopasować do swoich potrzeb. Korzystne warunki pozwalają jeździć nową Škodą przy zaskakująco niskich miesięcznych kosztach, bez znacznego wydatku przy zakupie auta i bez martwienia się o jego ewentualną odsprzedaż.

Osoby, które preferują klasyczne rozwiązania, mogą zdecydować się na tradycyjny kredyt lub leasing. Wybrane modele są nawet oferowane w kredycie 0% lub leasingu 100%. To propozycja dla tych, którzy planują spłacić całą wartość auta i użytkować je przez dłuższy czas.

Alternatywą są dwa popularne produkty: Kredyt Niskich Rat i Leasing Niskich Rat. W tym przypadku miesięczna rata może być niższa niż w tradycyjnym finansowaniu, ponieważ w czasie trwania umowy spłacana jest wyłącznie przewidywana utrata wartości auta. Dzięki temu można wybrać większy, lepiej wyposażony model bez jednorazowego angażowania dużej kwoty na starcie. Na koniec umowy użytkownik decyduje, co dalej: wykupić samochód albo go zwrócić. Może też wybrać nowy w ramach kolejnej umowy.

Osoby, które cenią maksymalną wygodę, mogą wybrać Škoda Najem All Inclusive. To kompleksowa usługa z jedną stałą miesięczną opłatą obejmującą m.in. ubezpieczenie i pełną obsługę serwisową. Po zakończeniu umowy użytkownik zwraca pojazd i może wybrać nowy.

Rata miesięczna pozwala patrzeć na samochód jak na inne codzienne usługi: przez pryzmat realnego kosztu użytkowania, a nie samej ceny zakupu. To istotne zwłaszcza w czasach gospodarczej zmienności. Dzięki temu łatwiej zaplanować budżet, zachować płynność finansową i dopasować swoją Škodę do aktualnego etapu życia oraz potrzeb firmy lub rodziny.

Nowa Škoda Epiq już w ofercie



Na początku lipca Škoda ogłosiła ceny nowego kompaktowego SUV-a Epiq – najbardziej przystępnego cenowo elektrycznego modelu w gamie marki. Dealerzy rozpoczęli już przyjmowanie zamówień. Epiq jest oferowany w trzech wersjach mocy i z dwiema pojemnościami akumulatora. Typowo dla marki, wykracza poza standardy swojego segmentu – przy zwartych wymiarach (417 cm dł.) oferuje wnętrze o przestronności typowej dla aut kompaktowych, wyjątkowo pojemny bagażnik (475 l) oraz inteligentne rozwiązania znane z aut wyższych klas. 1 lipca br. ruszyły zamówienia na topową odmianę Epiq 55 (204 KM, 52 kWh netto) o dużym zasięgu – do 440 km w cyklu mieszanym WLTP. W drugiej połowie września Škoda rozpocznie zbieranie zamówień na pośredni wariant Epiq 40 (135 KM, 37 kWh netto, zasięg WLTP do 310 km), a w pierwszej połowie października – na bazowego Epiqa 35 (115 KM, 37 kWh netto, zasięg WLTP do 310 km). Samochody są dostępne w specjalnej, premierowej ofercie:

- Epiq 55: cena od 139 600 zł, kredyt 0% lub leasing 100%, Leasing Niskich Rat od 1253 zł netto/mies. oraz Kredyt Niskich Rat od 1432 zł brutto/mies. (kwoty dla ceny katalogowej 145 600 zł, opłata wstępna 12 500 zł, finansowanie na 36 miesięcy z limitem 10 000 km/rok)
- Epiq 40: od 122 900 zł, Epiq 35: od 112 900 zł, kredyt 0% lub leasing 100%, Leasing Niskich Rat dla Epiqa 35 od 878 zł netto/mies., Kredyt Niskich Rat dla Epiqa 35 od 991 zł brutto/mies. (kwoty dla ceny katalogowej 117 500 zł, opłata wst. 12 500 zł, finansowanie na 36 m-cy z limitem 10 000 km/rok)

Klasyczny leasing oraz Leasing Niskich Rat





LEASING NISKICH RAT

Ten produkt pozwala uzyskać dużo niższe raty niż w tradycyjnym leasingu, a o tym, czy wykupić samochód czy wziąć nowy w ramach kolejnej umowy, można zdecydować później – dopiero pod koniec finansowania. Korzystając z niskich rat, można wybrać większe lub lepiej wyposażone auto. Przykładowe oferty:

- Kamiq 1.0 TSI (95 KM) Essence, cena 88 300 zł: 642 zł netto/mies. (opłata wstępna 10%, okres leasingu 36 m-cy, limit przebiegu 15 000 km/rok)
- Kodiaq 1.5 TSI mHEV (150 KM) Selection, cena 174 350 zł: 1163 zł netto/mies. (opłata wstępna 10%, okres leasingu 36 m-cy, limit przebiegu 15 000 km/rok)

LEASING KLASYCZNY

Dla tych, którzy chcą jeździć firmową Škodą przez dłuższy czas – tradycyjny leasing z opłatą wstępną i niską końcową wartością wykupu, już do 1%. W ten sposób spłaca się całą wartość auta, aby po zakończeniu umowy dalej je użytkować. Przykładowe oferty:

- Kamiq 1.0 TSI (95 KM) Essence, cena 88 300 zł: 1641 zł netto/mies. (opłata wstępna 20%, okres leasingu 36 m-cy, bez limitu przebiegu)
- Superb 1.5 TSI mHEV (150 KM) Selection, cena 156 000 zł: 2899 zł netto/mies. (opłata wstępna 20%, okres leasingu 36 m-cy, bez limitu przebiegu)

eprasa.pl 2c76cedf7c

Odkurzacz akumulatorowy nie służy do



Test odkurzaczy

Sierść, okruchy czy piasek z obuwia to częsty problem w aucie. W utrzymaniu czystości akumulatorowy. Przetestowaliśmy kilka popularnych modeli i przedstawiamy nasze

Bez względu na to, czy pokonujemy krótkie, czy długie odcinki, jeździmy samochodem sami lub z pasażerami, przewozimy zwierzęta, czy ładunki, jedno nie ulega zmianie – w kabinie i przestrzeni bagażowej sukcesywnie pojawiają się mniejsze oraz większe zanieczyszczenia.

Przywrócenie dawnego blasku plastikom wykończeniowym czy skórzanej tapicerce jest proste – wystarcza do tego zwykle przetarcie powierzchni przeznaczonymi do tego środkami czyszczącymi. Większym wyzwaniem jest doprowadzenie do ładu wykładzin podłogowych. Ich wysokie włosie potrafi skutecznie zatrzymywać duże ilości drobnych zanieczyszczeń. Jest je w stanie wydobyć jedynie odkurzacz o znacznej mocy ssącej. Za niewielką opłatą można skorzystać z odkurzaczy na stacjach paliw.

Postanowiliśmy sprawdzić, czy przenośne urządzenia są dla nich dobrą alternatywą. Za odkurzaczami akumulatorowymi przemawia poręczność – nie mają długiej i ciężkiej rury, która w przypadku odkurzaczy stacyjnych bywa źródłem rys na progach. Wymienne końcówki pozwalają na walkę z różnego typu zanieczyszczeniami. Trzeba mieć jednak na uwadze, że niższa niż w przypadku odkurzaczy przemysłowych moc ssąca oraz ograniczony czas pracy sprawiają, że takie urządzenia nadają się do regularnego sprzątania, a nie okazjonalnych, gruntownych porządków.

TEKST: ŁS, AZ, ZDJĘCIA: AZ

DYSON CAR & BOAT od 980 zł

Odkurzacz firmy Dyson w pełni zasługuje na reputację, jaką cieszy się ta droga marka. Model Car & Boat przekonuje w każdej kategorii naszego testu. Dzięki mocy wynoszącej maksymalnie 115 AW zasysa praktycznie wszystko, co znajdzie się pod jego dyszą. Uzyskał też drugi najlepszy wynik pod względem ilości zebranych zabrudzeń. Poza napędzaną osobnym silnikiem szczotką do wyboru są jeszcze dwie inne dysze. W zestawie znajduje się końcówka szczelinowa, która bez problemu dotrze w trudniej dostępne miejsca. Dobrą wiadomością dla alergików jest fakt, że opróżnianie pojemnika, podobnie jak wymiana filtra HEPA, przebiega bez kontaktu dłoni z zabrudzeniami. Urządzenie otrzymuje ocenę dobrą i zwycięża w teście. Narzekać można jedynie na czas ładowania, bo może on przekroczyć trzy godziny po mocnym rozładowaniu baterii.

Doskonała moc ssania (115 AW), długi czas pracy na jednym ładowaniu (deklarowane 50 min), szeroki wybór końcówek



eprasa.pl 2c76cedf7c

gruntownego sprzątania wnętrza auta



pomaga odkurzacz rekomendacje.

Długi czas ładowania, bez przetwornicy 230 V nie można go ładować w samochodzie, relatywnie wysoka cena



EINHELL AKU TE-HV 18/06 LI–SOLO od 368 zł

Odkurzacz ręczny firmy Einhell przekonuje trzema końcówkami, uchwytem ściennym oraz rurą przedłużającą. Dobrze sobie radzi z niemal każdym rodzajem zanieczyszczeń z wyjątkiem liści, które szybko zatykały końcówkę prawie wszystkich testowanych urządzeń. Poziom mocy wybieramy za pomocą suwaka na uchwycie, do czyszczenia tapicerki wystarczy niższy z dwóch dostępnych trybów. Produkt firmy Einhell zajmuje drugie miejsce i zdobywa ocenę „warty polecenia". Czas pracy jest uzależniony od pojemności akumulatora, który należy kupić osobno wraz z ładowarką (najtańszy, mieszczący 2,0 Ah, w promocji z odkurzaczem jest do kupienia za 69 zł). Z baterią o pojemności 4,0 Ah sprzęt pracował na maksymalnej mocy przez 14 minut, co czyni ten model najwydajniejszym odkurzaczem w teście.

Dobra moc ssania (deklarowane 72 mbar), trzy różne końcówki, wymienny akumulator (2,0-8,0 Ah), który można stosować też w innych urządzeniach

Ze względu na wymienny akumulator urządzenie jest dość ciężkie i ma mniej kompaktowe rozmiary od rywali z wbudowanym akumulatorem.



FANTTIK SLIM V10 APEX od 579 zł

W kartonie znajdujemy bezprzewodowy odkurzacz samochodowy Fanttik Slim V10 Apex wraz z całym zestawem dysz i mini-nasadek, które zapakowano niestety pojedynczo, więc po rozpakowaniu zostaje dużo śmieci. Urządzenie ma całkiem niezłą moc, a dzięki elastycznemu wężowi, do którego podłączona jest ssawka szczelinowa, doskonale nadaje się do czyszczenia trudno dostępnych miejsc i zakamarków w drzwiach. Z kolei gumowe szczotki z łatwością radzą sobie nawet z sierścią. Najmniejszy z prezentowanych odkurzaczy jest jednocześnie drugim najbardziej wytrzymałym urządzeniem w teście: czas pracy na jednym ładowaniu wynosi 13 minut i 30 sekund. Ponadto ma też funkcję dmuchawy, przydatną np. do przedmuchania deski rozdzielczej. Jego wszechstronność warto docenić, choć cena zakupu jest wysoka.

Bardzo kompaktowy, szczególnie skuteczny w usuwaniu sierści, innowacyjna ssawka szczelinowa z wężem, wysoka moc ssąca (deklarowane 190 mbar)

Długi czas ładowania (deklarowane 2,5 godziny), mały pojemnik na brud (tylko 120 ml), przy rozpakowywaniu powstaje dużo śmieci



KÄRCHER CVH 2 od 145 zł

Kompaktowy odkurzacz ręczny firmy Kärcher jest mniej więcej wielkości blendera ręcznego. Nawet z akcesoriami waży 1,2 kg, więc operowanie nim jest bardzo łatwe. Kompaktowość ma jednak swoją cenę. Akumulator mieszczący 2 Ah zapewnia krótki czas pracy. Zbiornik na zanieczyszczenia ma pojemność zaledwie 0,15 l – niektóre z testowanych produktów mieszczą prawie cztery razy więcej. Poza tym model CVH 2 działa bardzo dokładnie. Wymiana dwustopniowego systemu filtrów (drobna stalowa siatka na grubsze zanieczyszczenia i włosy oraz filtr HEPA) przebiega bez problemów. Odkurzacz niemieckiej marki wydaje się przemyślany, ale ze względu na niewielkie rozmiary nadaje się raczej do szybkiego sprzątania między gruntowniejszymi akcjami porządkowymi. Ładowanie odbywa się za pomocą kabla USB-C i trwa 2,5 h.

Zbiera dużo zabrudzeń w krótkim czasie, lekki i poręczny, przemyślany system filtrów, atrakcyjna cena (dodatkowo zmniejszana przez promocje)

Mały pojemnik na zanieczyszczenia (150 ml), długi czas ładowania (deklarowane 4 godziny, w praktyce przebiega sprawniej), krótki czas pracy (do 10 min)



eprasa.pl 2c76cedf7c

ROWENTA X-TOUCH AC9736 od 299 zł

Odkurzacz Rowenta X-Touch AC9736 nie do końca przekonuje. Co prawda dobrze radzi sobie z czyszczeniem dywaników i poziomych powierzchni, ale ze względu na wydłużony kształt nie ma szans dotrzeć do trudno dostępnych miejsc, takich jak np. przestrzeń pod pedałem gazu. Mały pojemnik na kurz zapełnia się już przy pierwszym podejściu. Jego zamknięcie pracuje bardzo opornie, przez co podczas opróżniania zdarza się, że zawartość ląduje na kolanach zamiast w koszu na śmieci, co jest kłopotliwe zwłaszcza w przypadku alergików. W zestawie jest za to stacja ładująca (na pełne naładowanie potrzeba 2:10 h).



+ Zbiera dużo zabrudzeń w krótkim czasie, stacja ładująca w zestawie, niezbyt wygórowana cena

− Mały pojemnik na zanieczyszczenia (200 ml), problem z dotarciem do trudno dostępnych miejsc, skomplikowana wymiana filtra



GENIUS A28178 od 378 zł

W odkurzaczu Genius A28178 genialna jest przede wszystkim... nazwa. We wszystkich testowanych kategoriach wypadł on co najwyżej przeciętnie. Dostępne są tylko dwie końcówki i jeden poziom mocy, wynoszący 90 W. Akumulator wystarcza na 7 min i 30 sekund ciągłej pracy. Podczas próby wymiany filtra z pojemnika na kurz wysypują się zanieczyszczenia. Ładowanie działało wyłącznie po podłączeniu kabla bezpośrednio do gniazda w uchwycie odkurzacza – dołączona stacja dokująca nie spełniła swojej funkcji. To urządzenie robi wrażenie niedopracowanego, otrzymuje ocenę „wystarczający" i zajmuje przedostatnie miejsce w teście.

+ Krótki czas ładowania, gniazdo ładowania zintegrowane z urządzeniem, niezła deklarowana moc ssąca (ponad 130 mbar), niska masa (0,7 kg)

− Problemy z dotarciem do zakamarków, ładowanie za pomocą zewnętrznej stacji dokującej nie działa, niezbyt korzystna relacja ceny do możliwości

SEALIGHT od 125 zł

Ręczny Sealight jest wielkości turystycznej suszarki do włosów. Niestety sprawdza się też niewiele lepiej. W teście urządzenie zebrało z wycieraczek zaledwie 25 g zabrudzeń – to bardzo słaby wynik. Chiński model w miarę dobrze radzi sobie jedynie z luźnym brudem naniesionym z ulicy; przy innych rodzajach zanieczyszczeń całkowicie zawodzi. Czas pracy akumulatora wynosi maksymalnie 5,5 min, nie jest więc wystarczający, by w miarę dokładnie wyczyścić samochód. Ponadto już od drugiego użycia sprzątanie zamieniło się w loterię przez luźny styk we włączniku. W rezultacie produkt otrzymuje ocenę „wadliwy" i ląduje na ostatnim miejscu.



+ Lekki i poręczny, niska cena, pięć różnych końcówek w zestawie

− Niewystarczająca skuteczność, krótki czas pracy akumulatora, luźny styk od drugiego użycia, skomplikowana wymiana filtra, ograniczona dostępność

Tak testowaliśmy

Aby przetestować odkurzacze możliwie obiektywnie i w warunkach zbliżonych do rzeczywistych, cztery dywaniki samochodowe podzieliliśmy za pomocą taśmy klejącej na siedem segmentów. Wszystkie pokryliśmy brudem z ulicy, okruchami pieczywa, granulatem (żwirek dla kota) oraz suchymi liśćmi. Każdy z segmentów odkurzaliśmy jednym ciągiem, a następnie ważyliśmy, ile zanieczyszczeń trafiło do pojemnika. Sprawdziliśmy też, jak urządzenia radzą sobie w trudno dostępnych miejscach, oceniliśmy wygodę obsługi oraz czas pracy akumulatora. W teście posłużyły nam Mazda CX-60 i Volkswagen Transporter T5. Dodatkowo pod uwagę wzięliśmy wygodę wymiany filtrów HEPA, opróżniania pojemników na kurz, czas ładowania oraz czytelność instrukcji obsługi.



Jedną z prób było zbieranie różnych zanieczyszczeń z dywaników.



Sprawdziliśmy też skuteczność czyszczenia szczelin.

Szczegółowe wyniki testu odkurzaczy oraz oceny końcowe

Poszczególnie odkurzacze zbierały punkty w różnych kategoriach – najwięcej mogły otrzymać za użyteczność, która zadecydowała o końcowych lokatach wielu urządzeń. Podajemy najniższą cenę odkurzaczy w sklepach internetowych (bez kosztów przesyłki, która bywa darmowa). Cena nie wpływała na ocenę produktu.

m motor TEST	Dyson Car & Boat	Einhell TE-HV 18/06	Fanttik Slim V10 Apex	Kärcher CVH 2	Rowenta X-Touch AC9736	Genius A28178	Sealight
Użyteczność (50)	43	37	35	30	28	18	18
Jakość (20)	18	16	10	13	8	10	5
Bezpieczeństwo (20)	17	16	16	17	14	15	14
Trwałość (10)	9	8	6	6	7	7	5
Suma punktów (100)	87	77	67	66	57	50	42
Ocena końcowa	Zwycięzca testu	Warty polecenia	Zadowalający	Zadowalający	Wystarczający	Wystarczający	Wadliwy
Cena	od 980 zł	od 368 zł	od 579 zł	od 145 zł	od 299 zł	od 378 zł	od 125 zł

eprasa.pl 2c76cedf7c

Prawo jazdy za granicą

Wyjeżdżając za granicę, warto pamiętać, że polskie prawo jazdy nie zawsze uprawnia do prowadzenia pojazdów.



Ze względów bezpieczeństwa oraz w celu zapewnienia swobody przemieszczania się podstawowe przepisy ruchu drogowego zostały ujednolicone. W 1949 r. niektóre kraje podpisały Konwencję Genewską (obecnie jej stronami jest ponad 100 państw), w 1968 r. kolejne podpisy zostały złożone pod Konwencją Wiedeńską (ponad 90 stron).

Obie konwencje są podstawą do respektowania wydanych w Polsce uprawnień do kierowania pojazdami w różnych zakątkach świata. Nie zawsze wystarczy jednak posiadanie polskiego dokumentu – część krajów oczekuje dodatku w postaci międzynarodowego prawa jazdy, które odpłatnie wydają wydziały komunikacji.

Sekcje informacyjne o lokalnych przepisach nierzadko mają polskie ambasady w wybranych krajach. Wskazówki na temat przepisów obowiązujących w danym kraju można sprawdzić na stronie www.gov.pl/web/austria/informacje-dla-podrozujacych (zamieniając słowo „austria" na nazwę innego kraju, otrzymamy o nim komplet przydatnych informacji).

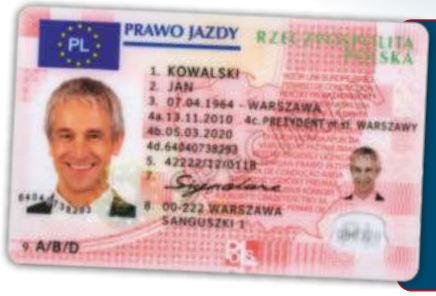
Przypominamy o konieczności zapoznania się z informacjami z wyprzedzeniem – wydanie międzynarodowego prawa jazdy w niektórych wydziałach komunikacji trwa kilka dni.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCHIWUM

MIĘDZYNARODOWE PRAWO JAZDY

Kto wyjeżdża do kraju niebędącego członkiem Unii Europejskiej i zamierza w nim prowadzić samochód, musi sprawdzić, czy nie jest tam wymagane międzynarodowe prawo jazdy (nieraz opisywane jako IDP od International Driving Permit).

- Międzynarodowe prawo jazdy jest ważne wraz z polskim prawem jazdy.
- Do uzyskania dokumentu trzeba złożyć formularz, jedno zdjęcie i zapłacić 35 zł.
- Międzynarodowe prawo jazdy jest wystawiane według Konwencji Wiedeńskiej lub Genewskiej – trzeba ustalić, stroną jakiego porozumienia jest państwo, do którego się wybieramy.



UNIJNE PRAWO JAZDY

Przepisy stanowią, że obywatel Unii Europejskiej może mieć tylko jedno unijne prawo jazdy. W przypadku przeprowadzki do innego kraju wymiana nie jest obligatoryjna. Na swoich stronach internetowych UE informuje, że wymiana staje się konieczna po dwóch latach zwykłego pobytu, jeżeli prawo jazdy jest bezterminowe, a wymiany wymaga dany kraj.

„WSKRZESZENIE" UPRAWNIEŃ

Kto straci w Polsce prawo jazdy, a uzyska je w innym kraju UE, w Polsce jest traktowany jako kierujący bez uprawnień, a za to grozi kara oraz odpowiedzialność finansowa, wynikająca z braku ochrony ubezpieczeniowej. Sądy stoją na stanowisku, że nabycie prawa jazdy za granicą nie spełnia wymogów formalnych, jeśli w Polsce obowiązuje decyzja o cofnięciu uprawnień.



To trzeba wiedzieć

Posiadanie prawa jazdy nie zawsze pozwala na prowadzenie pojazdu – a przynajmniej nie takiego, jakim mogliśmy jeździć w Polsce. Warto sprawdzać lokalne przepisy.

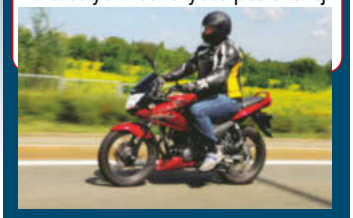
MŁODZI KIEROWCY

W Polsce prawo jazdy kategorii B mogą już zdobywać osoby w wieku 17 lat. Muszą jednak pamiętać, że do uzyskania pełnoletności – i to pod określonymi warunkami – można im poruszać się wyłącznie po terenie kraju. Za granicę tacy kierowcy mogą wyruszyć po skończeniu 18 lat.



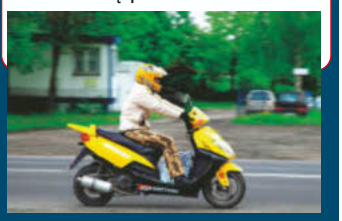
MOTOCYKL 125 CM³

Polskie przepisy osobie mającej od 3 lat prawo jazdy kategorii B pozwalają na jazdę motocyklem z silnikiem do 125 cm³ (do 15 KM). Nie jest to tożsame z motocyklowym prawem jazdy kat. A1. W większości krajów motocyklem jeździć więc nie można – na szali jest mandat czy brak ochrony ubezpieczeniowej.



MOTOROWER

Europejskie przepisy liberalnie traktują motorowery (50 cm³, do 5,4 KM) – do ich prowadzenia nieraz wystarcza pełnoletność. Nie jest to regułą. Np. w Azji nawet do jazdy motorowerem może być wymagane motocyklowe prawo jazdy. Przy wynajmie dokumenty nierzadko nie są sprawdzane.



eprasa.pl 2c76cedf7c



Wybraliśmy japońskie diesle, które albo słyną z dobrych opinii, albo pomimo mieszanych wciąż są warte zakupu, np. ze względu na model, w jakim je oferowano. Dobrym przykładem jest choćby diesel Mitsubishi 3.2 DI-D w Pajero. Pozostaje często jedynym wyborem, bo jednostki benzynowe są rzadko spotykane, zwłaszcza kiedy szuka się samochodu z polskiego salonu. Natomiast zadbane Pajero jest na tyle udanym modelem, że warto się pokusić o zakup nieidealnego diesla. Największy problem wpływający na awaryjność jednostki jest poza nią – to łuszczące się metalowe zbiorniki paliwa. Jeśli na wczesnym etapie eksploatacji zbiornik zostanie wymieniony na plastikowy, z reguły nie ma problemów z silnikiem. Podobnie należy patrzeć na diesla Mazdy 2.2 MZR-CD, który uchodzi za udany i trwały, pod warunkiem że pilnuje się układu smarowania.

Japońskie diesle – które warto kupić, a których unikać

ON

Japońscy producenci aut osobowych nie mieli tak dużego doświadczenia w silnikach Diesla, jak europejscy. Nie zabrakło jednak dobrych konstrukcji.

Japońskie silniki benzynowe uchodzą za jedne z najlepszych na świecie, ale z dieslami jest nieco gorzej. Europejscy producenci przez lata rozwijali jednostki wysokoprężne do aut osobowych, bo właśnie takich samochodów oczekiwali klienci. W Japonii priorytety były inne: benzyna, hybrydy, małe auta miejskie i solidne silniki do pick-upów oraz „terenówek". Efekt? W osobowych dieslach Japończycy byli technicznie krok za Europą, więc często ratowali się jednostkami Renault, Fiata, PSA, a nawet Volkswagena, BMW czy Mercedesa. Nie znaczy to jednak, że każdy japoński diesel jest zły. Niektóre konstrukcje są bardzo udane, inne wymagają ostrożności, a kilka lepiej omijać szerokim łukiem.

Problem z japońskimi dieslami polega na tym, że nie da się ich oceniać przez pryzmat opinii o całych markach, choć wielu nieświadomych kupujących to robi. Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi czy Subaru kojarzą się z trwałością, ale ich diesle nie zawsze są równie udane. Co gorsza, ich naprawy nie są tanie.

W warsztacie nierzadko okazuje się, że części kosztują więcej niż w przypadku znanych z Europy TDI, HDi czy MultiJetów. Do wyraźnie droższych części należą m.in. wtryskiwacze firmy Denso, bardzo popularne w japońskich



Honda 1.6 i-DTEC

Ultraoszczędny diesel Hondy o mocy 120 KM. Trafiał do Civica, CR-V i HR-V. Ma dobre opinie, wysoką kulturę pracy i przyjemną dynamikę, choć niełatwo o zamienniki do napraw. Jednak zakup wersji biturbo rozwijającej moc 160 KM, dostępnej wyłącznie w CR-V, odradzamy. Często pęka w niej głowica, a używane jednostki osiągają już bardzo wysokie ceny, nierzadko o 10 tys. zł wyższe od wersji 120-konnej. Wynika to z awaryjności i niskiej podaży.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

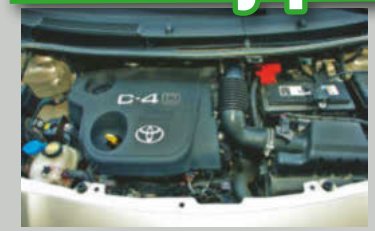
› **HONDA:** Civic IX i X, CR-V IV, HR-V



Z silnikiem 1.6 i-DTEC nawet duża Honda CR-V jest superoszczędna.

eprasa.pl 2c76cedf7c

Dobre japońskie diesle, choć nie zawsze idealne



Toyota 1.4 D-4D

Silnik trafiał pod maskę mniejszych modeli Toyoty oraz pierwszej generacji Mini. To bardzo trwała i tania w naprawach konstrukcja, oparta na prostych i trwałych rozwiązaniach, m.in. układzie wtryskowym Boscha. W większości modeli nie ma koła dwumasowego (Mini je ma), a w starszych filtra DPF. Początkowo silnik rozwijał moc 75 KM, a później 90 KM (w Mini One D – 88 KM).

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **TOYOTA:** Auris, Yaris II i III, Urban Cruiser
› **MINI:** One D R50



90-konna odmiana 1.4 D-4D sprawnie napędza kompaktowego Aurisa.



Toyota 3.0 D-4D

Wbrew obiegowym opiniom to bardzo dobry, sprawdzony w „boju" silnik. Wiele osób narzekało na wtryskiwacze, ale zwykle wymienia się je raz. Jednostki poddane chiptuningowi są mocniej narażone na usterki, ale zwykle bez większych napraw wytrzymują 300-400 tys. km przebiegu. Łączono je z solidnymi skrzyniami automatycznymi. Zaletą jest brak koła dwumasowego, również ze skrzynią manualną. Moc zależy od roczników: 163-190 KM.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **TOYOTA:** Land Cruiser 120 i 150, Hilux VII



W Land Cruiserze montowano 3.0 do 2015 r. Jego miejsce zajął 2.8 D-4D.



Toyota 2.4/2.8 D-4D

Następcy silnika 3.0 D-4D, czyli jednostki, które zadebiutowały w Hiluxie VIII. Wariant 2.4 o mocy 150 KM był bazową odmianą łączoną ze skrzynią manualną. 204-konną wersję 2.8 łączono ze skrzynią automatyczną, zarówno w Hiluxie, jak i Land Cruiserze. Użytkownicy narzekają głównie na szybko ubywające AdBlue i często wypalający się DPF, a także na nieco zbyt słabe osiągi obu jednostek.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **TOYOTA:** Land Cruiser 150 i 250, Hilux VIII i IX



Hilux z silnikiem 2.8 i automatyczną skrzynią to bardzo solidny zestaw.



Honda 2.2 i-CTDi/i-DTEC

Te dwie spokrewnione ze sobą jednostki uchodzą za jedne z najlepszych diesli ery common rail. Wczesny i-CTDi rozwijał moc 140 KM i miewał pewne drobne problemy. Późniejszy i-DTEC (od 2008 r.) był dostępny w wersjach o mocy 150 i 180 KM. Miał seryjny filtr DPF. Niezwykła jest trwałość jednostek, ale i dobry dostęp do części, które zwykle w dieslach bywają drogie. Wyzwaniem finansowym może być tylko wymiana napędu rozrządu.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **HONDA:** Accord VII i VIII, Civic VIII i IX, CR-V II i III



Accord VIII – jedyny model oferowany z 2.2 i-DTEC w wersji o mocy 180 KM.



Mazda 2.2 MZR-CD

Debiutujący w 2008 r. diesel Mazdy jest bardziej dopracowany od starszego 2.0 MZR-CD. Rozwija moc od 125 do 185 KM. Jest trwały mechanicznie, ale trzeba pilnować filtra DPF, poziomu oleju i drożności smoka olejowego oraz regularnie wymieniać podkładki pod wtryskiwaczami. Zaniedbania mogą skończyć się zatarciem, dlatego to diesel dla kogoś, kto serwisuje auto świadomie. Jest dużo tańszy w naprawach od nowszego Skyactiv-D.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **MAZDA:** 3 II, 6 II i CX-7



W Maździe 6 drugiej generacji diesel 2.2 sprawdza się znakomicie.



Mitsubishi 1.8/2.2/2.4 DI-D

To nowoczesna rodzina diesli Mitsubishi, obejmująca silniki montowane w ASX-ie, Lancerze, Outlanderze i L200 (tylko 2.4). Mają zmienne fazy rozrządu MIVEC, ale nie jest to system przekombinowany. Przy dobrym serwisie jednostki okazują się trwałe i mało usterkowe. Warianty 1.8 (150 KM) i 2.2 (150/177 KM) są cenione za kulturę pracy, a 2.4 w L200 (154/181 KM) za dobre osiągi, zwłaszcza w mocniejszej wersji.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **MITSUBISHI:** ASX I, Outlander II i III, L200 V



Mitsubishi ASX miało zarówno oszczędny silnik 1.8, jak i 2.2 DI-D.



Mitsubishi 2.5 DI-D

To starszy diesel znany przede wszystkim z L200, ale właśnie dlatego dobrze pasuje do roboczego charakteru pick-upa. Nie jest szczególnie nowoczesny ani wysilony (136/167 KM), ale znosi ciężką eksploatację, także na wymagających rynkach poza Europą, np. w Afryce. Trzeba pilnować układu chłodzenia, bo zaniedbania szybko kończą się drogimi naprawami. Wariant o mocy 178 KM napędzał też rzadziej spotykane Mitsubishi Pajero Sport II.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **MITSUBISHI:** L200 IV i Pajero Sport II



Cenione za stały napęd na cztery koła L200 IV ma też świetny silnik.



Mitsubishi 3.2 DI-D

Opinie o tym silniku są mieszane, ale ogólnie to udana jednostka. Problemy pojawiają się głównie przy oszczędnościach na serwisie. Elektronika powinna pracować na częściach oryginalnych, niestety drogich. Montowano go właściwie w jednym modelu, ale za to bardzo udanym i przez 18 lat, w dwóch generacjach. Nie jest to silnik idealny, ale na pewno warty uwagi. W Pajero III rozwijał moc 160/165 KM, natomiast w Pajero IV 160-200 KM.

POLECANE MODELE Z TYM SILNIKIEM

› **MITSUBISHI:** Pajero III i IV



Pajero IV jest świetne i choćby z tego powodu nie należy skreślać 3.2 DI-D.

eprasa.pl 2c76cedf7c

jednostkach, turbosprężarki czy koła dwumasowe, do których nie zawsze łatwo o dobre zamienniki. Warto zauważyć, że w przeciwieństwie do europejskich silników diesle z Japonii są stosowane niemal wyłącznie w obrębie jednej marki. Honda, Mitsubishi czy Toyota niechętnie dzieliły się swoimi konstrukcjami z innymi producentami. To z kolei przekłada się na ograniczoną ofertę rynku zamienników, która jest znacznie skromniejsza niż do diesli z Niemiec, Francji czy Włoch.

Podsumowanie

Z wymienionych w tym materiale silników spora część udanych konstrukcji to diesle do aut terenowych. Pod tym względem japońscy producenci nie mają się czego wstydzić, a i tak nie opisaliśmy tu znakomitych silników roboczych Isuzu, bo znamy je głównie z mało popularnego modelu D-Max. Na szczęście do grupy nieudanych należą w większości silniki raczej mało popularne w skali całego rynku. Niemniej można i tak wyciągnąć wniosek, że najbezpieczniej mieć

Na te uważaj, nawet jeśli słyszysz o nich dobre

Ktoś może słusznie powiedzieć: „mam taki i jeżdżę bez problemu". Jednak czym innym jest posiadać auto z danym silnikiem, a czym innym jest ryzyko zakupu samochodu z jednostką, która albo miewa poważne awarie, albo części do niej są tak drogie, że nie opłaca się ją naprawiać. Tym bardziej, kiedy w danym modelu do wyboru są inne, bardziej udane silniki, nawet jeśli są benzynowe.

Japońskie diesle, nawet jeśli udane, są zwykle droższe w naprawach od europejskich

europejskiego diesla w japońskim samochodzie. Dobrym przykładem są modele opisane w tym materiale, choć i tu nie ma jednej złotej reguły.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Toyota 2.0/2.2 D-4D

Rodzina silników AD (2005-2015) była dużą wpadką Toyoty. Wariant 2.0 rozwijał 124-126 KM, a 2.2 – 136-177 KM. Problemy dotyczą uszczelki pod głowicą, wżerów w aluminiowym bloku silnika, przegrzewania, ubywania płynu chłodniczego, zużycia oleju oraz zapchania filtra DPF. To dobry przykład, że diesel Toyoty nie zawsze jest bezpiecznym zakupem.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

- **TOYOTA:** Avensis II/III, Auris I/II, Corolla X/XI, Corolla Verso III, Verso I, RAV4 III/IV
- **LEXUS:** IS II



Ostatnia generacja Avensisa przyjemnie jeździ z dieslem, ale może być drogo.



Subaru 2.0 Boxer Diesel

Pierwszy diesel Subaru typu bokser, niski środek ciężkości i moc 147/150 KM. Niestety auta z tym silnikiem są ryzykownym wyborem. Zwłaszcza w rocznikach 2008-2010 zdarzały się poważne awarie wału korbowego i panewek, a naprawy są drogie. Późniejsze wersje poprawiono, ale zła opinia zdążyła już przylgnąć do tej konstrukcji. Niezależnie od rocznika to diesel niewarty ryzyka.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

- **SUBARU:** Legacy IV/V, Outback III/IV, Forester III/IV, Impreza III, Impreza XV i XV I



Do uterenowionego Forestera diesel pasuje idealnie, choć wyszło to średnio.

Europejskie diesle w samochodach japońskich marek

Japońscy producenci chętnie korzystali z silników Diesla europejskich producentów, którzy mieli w tym dużo większe doświadczenie. Dotyczy to w szczególności samochodów osobowych, bo do aut terenowych japońscy inżynierowie z reguły tworzyli dobre konstrukcje. Nie każdy może się orientować, że w japońskim aucie pracuje francuski, włoski czy niemiecki diesel.



Nissan

W erze common rail Nissan tworzył już alians z Renault, dlatego w jego europejskich modelach pojawiło się wiele silników tworzonych wspólnie przez obie marki. Dotyczy to przede wszystkim mniejszych jednostek: 1.5 dCi, 1.6 dCi, 1.7 dCi i 2.0 dCi, które kojarzymy głównie z Renault. Większe diesle, takie jak 2.3 dCi, 2.5 dCi oraz 3.0 dCi V6, także były tworzone wspólnie, ale część z nich spotkamy w użytkowych modelach Renault czy większych, flagowych modelach Nissana.



Infiniti

Infiniti naturalnie korzystało z diesli aliansu Renault-Nissan, do którego należało. Pod maską znajdziemy więc zarówno typowo francuskie jednostki, np. 1.5 dCi, jak i wspólne. Jednak w niektórych modelach instalowano także diesla Mercedesa 2.2d o oznaczeniu OM651. Napędzał takie modele jak Q30, QX30, Q50, Q70.



Suzuki

Suzuki nigdy nie opracowało własnego diesla do auta osobowego, dlatego korzystało z jednostek europejskich producentów. Były wśród nich silniki Renault – 1.9 D, 1.9 dCi i 1.5 dCi – diesle Fiata z rodziny JTD/MultiJet – oznaczone jako 1.3/1.6/1.9/2.0 DDiS – a także silniki koncernu PSA – m.in. 1.4/1.6/2.0 HDi. Pierwsze obce diesle montowano już w Suzuki Samuraiu (1.9D/TD od Peugeota), a ostatnim był fiatowski 1.6 MultiJet w Vitarze w latach 2015-2018. Ciekawostką może być też fakt, że w Grand Vitarze I montowano jednostkę 2.0 TD od Mazdy.



Toyota

Jeśli mówimy o współczesnej motoryzacji, to były tylko dwa odstępstwa od reguły, że Toyota używa wyłącznie własnych silników. W Aygo I montowano diesla 1.4 HDi, a w Aurisie II, Avensisie III i RAV4 IV w okresie 2015-2018 r. montowano diesla 1.6/2.0 od BMW z serii N47.



Mazda

Mazda projektowała własne diesle i jest jednym z ostatnich japońskich producentów, który wciąż ma takie w europejskiej ofercie. Jednak były to zwykle większe jednostki. Mniejsze zapożyczyła od Forda, z którym współpracowała, a te były budowane wspólnie z PSA. Mowa o 1.4/1.6 HDi, których używano w modelach Mazda 2, 3 i 5. Od 2015 r. oferowano już wyłącznie diesle Mazdy.

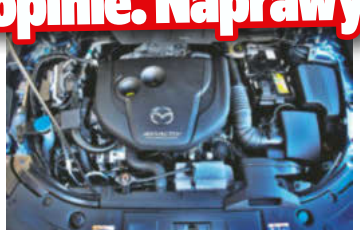


Mitsubishi

Mitsubishi przez lata korzystało z cudzych diesli w modelach osobowych, choć w terenowych miało zawsze własne. Były to silniki Renault 1.9, Mercedesa 1.5, PSA 1.6/2.2, a nawet 2.0 TDI od Volkswagena. Później marka przeszła na własne diesle z rodziny 4N1, która zadebiutowała w 2010 r. w postaci silnika 1.8 DI-D. Potem dołączyły jednostki 2.2 oraz 2.4 DI-D.

eprasa.pl 2c76cedf7c

opinie. Naprawy mogą być nieopłacalne



Mazda 2.2 Skyactiv-D

Dostępny od 2012 r. silnik 2.2 Skyactiv-D jest dużo bardziej ryzykownym wyborem niż wcześniejszy MZR-CD, zwłaszcza w starszych autach. Oferowano go w wariantach mocy od 150 do 184 KM. Zdarzają się zużycie wałków rozrządu, zapychanie smoka oleju, problemy z wypalaniem DPF-u i uszkodzenia turbosprężarki. Układ wtryskowy uchodzi za trwały, ale części do tej jednostki są drogie i trudno dostępne. To silnik za drogi w naprawach, by ryzykować.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

› **MAZDA:** 3 III, 6 III, CX-5 I i II



Dobrą alternatywą dla diesla jest benzynowa jednostka 2.5 Skyactiv-G.



Nissan 2.5 dCi

Diesel o oznaczeniu YD25 nie był konstrukcją Renault, w przeciwieństwie do 2.5 dCi G9U ze starszych, użytkowych modeli. Nissanowski rozwijał 133 KM w użytkowym NP300 oraz 174/190 KM w Navarze i Pathfinderze. Problemami są trwałość napędu rozrządu, układu wtryskowego, awarie układu smarowania i pękające głowice. To diesel, którego nie kupuje się bez dokładnego sprawdzenia historii i dobrego zaplecza serwisowego.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

› **NISSAN:** Navara III, NP300 III, Pathfinder III



Kuszący Pathfinder z 2.5 dCi jest przyjemny, póki silnik dobrze działa.



Nissan 3.0 dCi

Silnik V9X był wspólną konstrukcją Aliansu Renault-Nissan, ale przygotowaną z myślą o japońskich autach. Rozwijał moc 231-241 KM i był prestiżową alternatywą dla 2.5 dCi. Główne problemy to rozciągający się łańcuch rozrządu, awarie osprzętu i wysokie koszty napraw. Nie mylić ze starszym silnikiem P9X opracowanym na bazie jednostki Isuzu.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

› **NISSAN:** Navara III, Pathfinder III
› **INFINITI:** EX I/QX50 I, FX II/QX70 I, M IV/Q70 I
› **RENAULT:** Laguna III, Latitude



Laguna to jedyny typowo europejski model wyposażony w silnik 3.0 dCi.



Isuzu 3.0 diesel

Silnik Isuzu 6DE1 był projektowany głównie z myślą o europejskich markach General Motors, ale kupiło go też Renault (wspomniane obok P9X). Prędzej znajdziemy go w europejskim samochodzie niż japońskim. Rozwijał moc od 177 do 184 KM. Niestety często się przegrzewał, co powodowało opadanie tulei cylindrowych. Był oferowany do 2010 r.

MODELE, NA KTÓRE TRZEBA UWAŻAĆ

› **OPEL:** Vectra C, Signum
› **RENAULT:** Espace IV, Vel Satis
› **SAAB:** 9-5 I



W Espace naprawa tego silnika to koszmar ze względu na jego umiejscowienie.

REKLAMA



SERCE LUBI GŁÓG! *Głóg stosowały nasze babcie – poznajmy go i my.*

Dbaj o serce i miej pod ręką Cukierki Głogowe firmy Reutter zawierające wysokiej jakości naturalny ekstrakt głogu. Producentem ich jest znana z wysokiej jakości i solidności renomowana niemiecka firma Reutter. Reutter jest pionierem wielu ziołowych cukierków zawierających naturalne wyciągi, m.in. cukierków głogowych, pokrzywowych, szałwiowych, aloesowych i wielu innych. Specjaliści z Fabryki Reutter już od ponad stu lat dostarczają produkty powstające na bazie oryginalnych, sprawdzonych receptur opartych na naturalnych składnikach. Ich dobroczynne wspomaganie wynika z połączenia doświadczenia ekspertów, dbałości o najwyższą jakość oraz wykorzystania roślinnych wyciągów. Cukierki Głogowe-Reutter to oryginały, a nie kopie. Wielokrotnie wyróżniane, renomowane wyroby spod znaku Reutter są polecane przez farmaceutów i dostępne w aptekach oraz sklepach zielarsko-medycznych.

eprasa.pl 2c76cedf7c



Myjnia parowa pod domem

Gorąca para wodna ma własności czyszczące i dezynfekcyjne. Sprawdzamy, czy niedrogie urządzenie z chińskiego sklepu internetowego sprawdzi się podczas konserwacji samochodu.

Chińska myjka parowa 2500 W

- Generuje gorącą parę wodną
- Ma różne końcówki ułatwiające czyszczenie
- Zużywa 30-50 ml wody na minutę pracy

Zamówiony w chińskim sklepie internetowym produkt został doręczony w kilka dni i był zgodny z opisem. Paczka zawierała generator pary wodnej i akcesoria ułatwiające czyszczenie różnych powierzchni. W opakowaniu znajdowała się instrukcja, w której wyjaśniono, jak w bezpieczny sposób posługiwać się myjką. Znalazły się tam też wskazówki dotyczące czyszczenia maszyny wodą z kwaskiem cytrynowym.

Eksploatacja samochodu wiąże się z powstawaniem zabrudzeń na jego elementach. Nawet najbardziej ostrożni użytkownicy pedantycznie dbający o czystość swoich pojazdów nie są w stanie uniknąć np. zabrudzenia karoserii ptasimi odchodami. Z kolei rodzice przewożący dzieci najlepiej wiedzą, jakie zabrudzenia mogą pojawić się na tapicerce czy innych elementach wnętrza samochodu. Guma do żucia, plamy z jedzenia czy ślady po flamastrach to tylko niektóre z nich.

Uciążliwe zabrudzenia pojawiają się także na nadwoziu. Mowa m.in. o osadach z drzew, ptasich odchodach czy pozostałościach kleju po oderwanych nalepkach.

W większości przypadków podobne zabrudzenia są ciężkie do usunięcia podczas zwykłej wizyty w myjni. Aby się ich pozbyć, trzeba zastosować specjalne metody.

Bez środków chemicznych

W sklepach motoryzacyjnych można znaleźć wiele specjalistycznych preparatów chemicznych przeznaczonych do usuwania konkretnych zabrudzeń. Wiele z nich rzeczywiście się sprawdza, ale kupowanie osobnych produktów do różnych zastosowań może być kosztowne i uciążliwe. Tym bardziej, że często do usunięcia niedużej plamy czy wymycia małego elementu zużywa się niedużą część kupionego preparatu, a pozostałą w opakowaniu resztę produktu trzeba przechowywać. Wiele ze środków chemicznych z czasem traci swoje właściwości i trzeba je wtedy utylizować.

Okazuje się, że istnieje uniwersalny sposób umożliwiający usuwanie wielu rodzajów zabrudzeń z różnych powierzchni. Jest to czyszczenie gorącą parą wodną. Taka metoda stosowana jest na skalę przemysłową, ale coraz częściej spotyka się ją także w zastosowaniach indywidualnych. W wielu przypadkach tradycyjne myjnie samochodowe zastępowane są urządzeniami parowymi. Także firmy zajmujące się usługami mobilnymi często wybierają maszyny do czyszczenia parą wodną.

Sprawdzamy działanie chińskiej myjki parowej



1 OCENA JAKOŚCI URZĄDZENIA

Test przeprowadziliśmy na 19-letnim Fiacie Stradzie, który od nowości był eksploatowany w trudnych warunkach, co sprzyjało powstawaniu zabrudzeń. Zarówno wnętrze, jak i karoseria auta stanowiły doskonały poligon doświadczalny do testu myjki parowej. Po rozpakowaniu oceniliśmy parametry urządzenia. Przewód doprowadzający parę miał około 2 metrów, a zbiornik na wodę – ponad litr. Zwinięty wąż był dość sztywny.



2 CZYSZCZENIE WNĘTRZA

W przypadku większości powierzchni do czyszczenia parą przydadzą się dodatkowy pędzel detailingowy oraz chłonne szmatki z mikrofibry. Test rozpoczęliśmy od mycia obicia drzwi za pomocą końcówki ze szczotką. Po rozmiękczeniu brudu parą i wzruszeniu pędzlem wycieraliśmy powierzchnię szmatką. Metoda sprawdziła się w przypadku twardych elementów z tworzywa i miękkich obić tapicerskich. Po rozgrzaniu wąż stał się elastyczny.



3 MYCIE SZYB

Na wyposażeniu urządzenia znajduje się końcówka przeznaczona do mycia szyb. Po zamontowaniu materiałowego pokrowca można nią szorować silnie zabrudzone szyby. W przypadku niedużego brudu dobrze zadziałała końcówka wyposażona w ściągaczkę do wilgoci. Rozmiękczone gorącą parą zanieczyszczenia usuwane były razem z wodą. Uwaga! Należy pamiętać, aby nie myć w ten sposób szyb przy ujemnych temperaturach.

eprasa.pl 2c76cedf7c

Coraz większą popularnością cieszą się też nieduże generatory pary przeznaczone dla klientów indywidualnych. Takie urządzenia dostępne są w sklepach internetowych i można je kupić już za niewiele ponad 100 zł. A jak sprawdzają się w praktyce?

Wiele zastosowań

Postanowiliśmy to sprawdzić. Zamówiliśmy w chińskim sklepie internetowym myjkę parową o mocy 2500 W z końcówkami do usuwania różnego rodzaju zabrudzeń.

Okazało się, że urządzenie może być niezwykle przydatne podczas czyszczenia samochodu. Dzięki generatorowi pary udało nam się rozmiękczyć zaschnięte zabrudzenia na tapicerce we wnętrzu auta. Ponadto gorąca para doskonale sprawdziła się podczas usuwania z nadwozia stwardniałych naklejek wykonanych z folii. W łatwy sposób udało nam się także pozbyć ptasich odchodów. Niewielkie urządzenie okazało się też skuteczne w rozpuszczaniu osadów olejowych w komorze silnika.

Warto wiedzieć, że myjka parowa sprawdzi się też podczas czyszczenia tłustych osadów w kuchni czy sprzątania łazienki w domu. Urządzenie nadaje się też do dezynfekcji, np. naczyń czy smoczków dla dzieci.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO





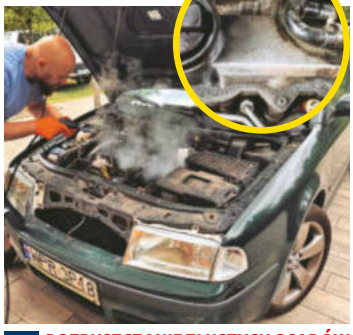
4 USUWANIE NAKLEJEK

Na testowym Fiacie znajdowały się naklejone prawie 20 lat temu nalepki. Wykonane z folii litery po czasie straciły elastyczność i rwały się na kawałki podczas próby odklejenia. Po zamontowaniu specjalnej końcówki okazało się, że gorąca para doskonale uelastycznia starą folię. Myjka umożliwiła sprawne usunięcie nalepek.



5 ZMYWANIE PTASICH ODCHODÓW

Zwężana końcówka o małej średnicy wylotu umożliwia precyzyjną aplikację pary wodnej. Sprawdza się podczas czyszczenia trudno dostępnych miejsc i zakamarków. Dzięki niej udało się też miejscowo wyczyścić zaschnięte na lakierze ptasie odchody. Usunęliśmy zabrudzenia bez konieczności mycia całego nadwozia.



6 ROZPUSZCZANIE TŁUSTYCH OSADÓW

Materiały reklamowe producentów myjek parowych zachwalają wysoką skuteczność tych urządzeń w rozpuszczaniu tłustych osadów. Sprawdziliśmy to, myjąc pokrytą czarnym brudem olejowym pokrywę zaworów 20-letniej Skody Octavii. Rezultat był bardzo dobry – po aplikacji pary osad wystarczyło wytrzeć szmatką.

To warto wiedzieć

RÓŻNE KOŃCÓWKI



Wybierając myjkę parową, warto zwrócić uwagę na wyposażenie urządzenia. Lepiej kupić produkt, który w zestawie ma różnego kształtu końcówki przeznaczone do czyszczenia innych powierzchni. Przydatna jest też rurka umożliwiająca aplikację pary na odległość.

UWAGA ZIMĄ

Szczególną ostrożność należy zachować w trakcie czyszczenia samochodu przy niskich temperaturach otoczenia. Na uszkodzenie w wyniku szoku termicznego najbardziej narażone są szyby, ale uważać trzeba także w przypadku powłok lakierniczych.

NIE TYLKO W SAMOCHODZIE



Warto wiedzieć, że myjki parowe mają szerokie zastosowanie także poza motoryzacją. Takie urządzenie doskonale sprawdzi się w gospodarstwie domowym. Gorącą parą dobrze usuwa się m.in. osady w kuchni czy łazience. Taka metoda sprawdza się też w przypadku czyszczenia płytek ceramicznych i fug.

PODSUMOWANIE

m motor

Przeprowadzony przez nas test potwierdził skuteczność myjki parowej. Zamówiony w chińskim sklepie internetowym produkt okazał się zgodny z opisem i skuteczny. Generator pary z sześciostopniową regulacją umożliwiał dobór strumienia do czyszczonego brudu. Dwumetrowy wąż okazał się wystarczający do prac przy aucie osobowym. Na początku plastikowa rura była sztywna i niewygodna w obsłudze, jednak po nagrzaniu gorącą parą zmiękła i stała się elastyczna. Dołączone do urządzenia końcówki sprawdziły się podczas mycia różnego rodzaju zabrudzeń. Maszyna okazała się doskonała do zdejmowania starych naklejek.

eprasa.pl 2c76cedf7c

UŻYWANE

DO REDAKCJI

Najlepsze do miasta



Jaki niedrogi model auta będzie najlepszy do codziennej jazdy po mieście?

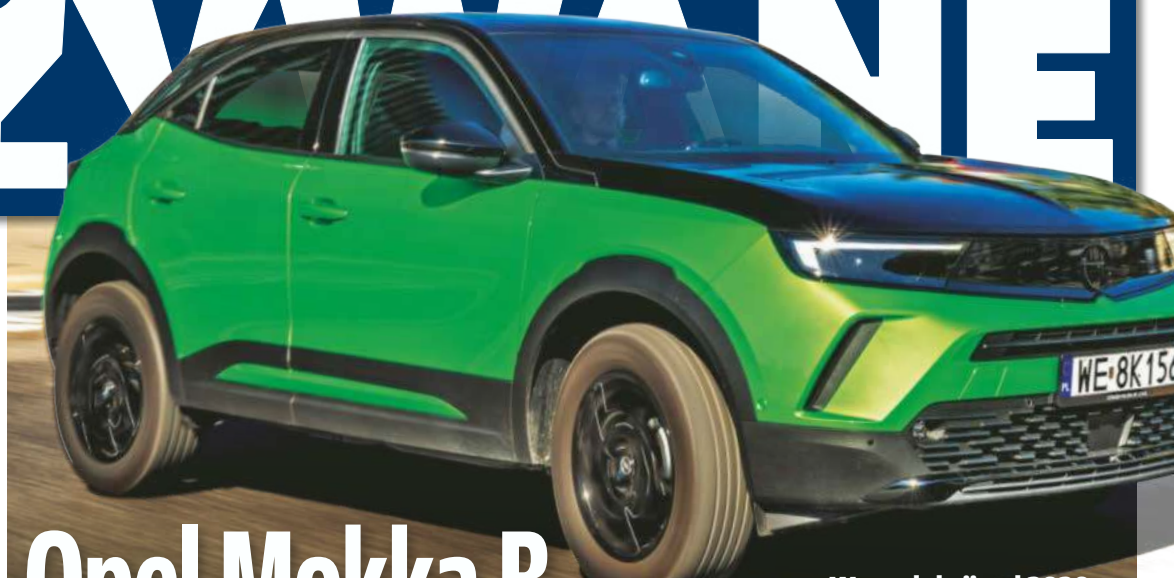
Polskie miasta są coraz bardziej zatłoczone, więc warto rozejrzeć się za niewielkim autem. W budżecie do kilkunastu tysięcy złotych świetną propozycją są tzw. trojaczki z Kolina, czyli Citroen C1, Peugeot 107 i Toyota Aygo. Są niezwykle łatwe w manewrowaniu i parkowaniu. Opracowany przez Toyotę, a stosowany we wszystkich modelach silnik 1.0 zapewnia dobre osiągi, a do tego okazuje się bardzo trwały i oszczędny. Ogólna trwałość mechaniczna też stoi na wysokim poziomie. Polecamy egzemplarz wyposażony w klimatyzację i wspomaganie kierownicy – auta bez tych dodatków mogą okazać się trudne do odsprzedania.

Olej w napędach



Z jaką częstotliwością należy wymieniać olej w skrzyni, przekładni kątowej i tylnym moście?

Wielu producentów aut w ogóle nie sugeruje takich czynności serwisowych. Z praktyki warsztatowej wynika jednak, że po ok. 60 tysiącach km przebiegu oleje przekładniowe bywają już mocno zanieczyszczone. Dlatego taki przebieg warto traktować jako graniczny z punktu widzenia wymiany. Jeżeli auto nie jest intensywnie używane, to wymianę warto rozważyć co pięć, a najdalej co 10 lat. Płyny eksploatacyjne tracą bowiem parametry także na skutek procesów starzenia.



Opel Mokka B

W produkcji: od 2020 r.
Ceny: od 53 tys. zł

Mokka B zyskała na wyglądzie, ale kosztem praktyczności i ogólnej jakości. Na co trzeba uważać w samochodach z drugiej ręki?

Opel pozycjonował Mokkę B w klasie miejskich crossoverów. Przy długości 4,15 m i szerokości 1,79 m trudno spodziewać się po niej przestronnej kabiny: akceptowalnie jest jedynie z przodu. Ponadto wielu właścicieli krytykuje szerokie, utrudniające wsiadanie i wysiadanie progi. Ustawny, choć głęboki bagażnik zmieści 350 l (310 l w odmianie elektrycznej). W 2025 r. Mokka przeszła subtelny lifting wizualny: najłatwiej rozpoznać ją po nowej kierownicy.

W palecie silników brylowały jednostki 1.2 Turbo (100/130/136 KM), czyli francuskie 1.2 PureTech z paskiem rozrządu w oleju. Stellantis obecnie wydłuża gwarancję na te silniki do 10 lat lub 180 tys. km (warto zapoznać się z warunkami, jakie trzeba spełnić). W 2024 r. wprowadzono odmiany hybrydowe (136/145 KM) z łańcuchem rozrządu. Krótko oferowano diesla (1.5/110 KM; ma awaryjny łańcuch spinający wałki rozrządu), a od 2021 r. Mokka występuje z napędem elektrycznym (136/156 KM).

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 Opli Mokka?

Zalety

„Bardzo zwrotny i poręczny miejski crossover. Bez problemu wjeżdża na wysokie krawężniki"

„Kierownica chodzi bardzo lekko. Jak na samochód tej klasy nie mam zastrzeżeń do właściwości jezdnych"

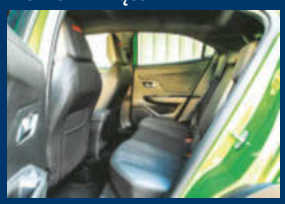
„Polecam światła IntelliLux LED – o wiele lepiej jeździ się nocą po nieoświetlonych drogach"



„130 KM to już sporo w aucie tej wielkości. Silnik ma dużo wigoru i bez problemu radzi sobie na autostradach"

Wady

„Drugi rząd siedzeń – dość ciasny. Małe drzwi otwierają się pod niewielkim kątem"



„Słaba widoczność w tylnej części samochodu. Bez kamer lub czujników ciężko zaparkować"

„Lepiej nie polegać na tym, co mówi system rozpoznawania znaków – myli się w zasadzie co chwilę"

„Silnik 1.2 wydaje nieprzyjemne, wręcz irytujące odgłosy podczas przyspieszania z niskich obrotów"

eprasa.pl 2c76cedf7c

motor ANALIZA

Liderzy rynku

- Średnia cena sprzedawanego w Polsce używanego samochodu przekracza 50 tys. zł
- Statystyczne używane auto w momencie sprzedaży ma 12 lat i blisko 170 tys. km przebiegu

Miesięcznie w Polsce zmienia właściciela około ćwierć miliona używanych samochodów. Z danych sieci sprzedaży AAA Auto wynika, że najwięcej transakcji dotyczy pojazdów o wartości 20-40 tys. zł – w kwietniu sprzedano ich 64 tysiące. Praktycznie łeb w łeb idą segmenty z cenami do 10 tys. zł oraz 10-20 tys. zł (sprzedaż na poziomie 45 tys. samochodów).

Znacząco maleje liczba transakcji dotyczących najdroższych aut. W przypadku tych o wartości 99-120 oraz 120-150 tys. zł nie przekracza kilku tysięcy w skali miesiąca. Sprzedający musi też uzbroić się w cierpliwość. Auto trafia w kolejne ręce po statystycznie 50 dniach. Auta wyceniane na niecałe 20 tys. zł sprzedają się średnio w ciągu miesiąca.

Średnie przebiegi oraz wiek sprzedawanych pojazdów maleją odwrotnie proporcjonalnie do cen ofertowych.

Top 10 najpopularniejszych modeli używanych samochodów

Prezentujemy uśrednione parametry sprzedażowe przebojów rynku wtórnego za kwiecień 2026 r., ale warto pamiętać, że układ sił czy ceny na przestrzeni kolejnych miesięcy nie zmieniają się istotnie – ewentualne spadki sprzedaży najczęściej wynikają z mniejszej liczby dni roboczych w danym miesiącu.



ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 34 DNI

Opel Astra

Od lat Astra jest przebojem rynku wtórnego (także w kwestii importu używanych egzemplarzy z Zachodu). Kompaktowy Opel przekonuje nabywców korzystną relacją ceny do wieku i komfortu jazdy, relatywnie prostą budową, która wraz z ogromną bazą zamienników i używanych części ogranicza koszty serwisowania i napraw.

CENA:	21 295 ZŁ
PRZEBIEG:	185 136 KM
WIEK:	13 LAT

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 32 DNI



CENA:	37 578 ZŁ
PRZEBIEG:	183 911 KM
WIEK:	13 LAT

Volkswagen Golf

Odwieczny rywal Astry jest znacznie bardziej ceniony przez rynek – mimo zbliżonych przebiegów i wieku kosztuje statystycznie sporo drożej.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 34 DNI



CENA:	46 349 ZŁ
PRZEBIEG:	208 239 KM
WIEK:	14 LAT

BMW serii 3

Cena wejścia do świata aut premium jest znaczna – BMW serii 3 kosztuje wyraźnie więcej od popularnych modeli, a do tego ma wyższy przebieg.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 37 DNI



CENA:	34 340 ZŁ
PRZEBIEG:	232 723 KM
WIEK:	15 LAT

Audi A4

Konkurent BMW serii 3 kusi niższymi cenami. Wpływ na nie mają nie tylko wyższe przebiegi A4, ale również mniej atrakcyjne kompletacje aut.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 34 DNI



CENA:	49 431 ZŁ
PRZEBIEG:	190 531 KM
WIEK:	10 LAT

Skoda Octavia

O tym, że Octavia jest wciąż lubiana przez floty, świadczą wysokie średnie przebiegi przy niezbyt zaawansowanym średnim wieku. Ceny są dość wysokie.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 36 DNI



CENA:	42 950 ZŁ
PRZEBIEG:	216 946 KM
WIEK:	12 LAT

Volkswagen Passat

W wielu aspektach Passat zbliżył się do półki premium. Niestety dla kupujących okazuje się, że dotyczy to także relacji ceny do wieku i przebiegu.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 36 DNI



CENA:	26 912 ZŁ
PRZEBIEG:	180 581 KM
WIEK:	12 LAT

Ford Focus

Statystycznie rzecz biorąc, to najlepsza propozycja wśród najpopularniejszych modeli – Focus jest przystępny cenowo, a niezbyt leciwy.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 43 DNI



CENA:	69 413 ZŁ
PRZEBIEG:	218 748 KM
WIEK:	13 LAT

BMW serii 5

Na zakup bawarskiej limuzyny klasy wyższej trzeba przeznaczyć dużą kwotę. Koniecznie trzeba mieć też bufor finansowy na jej serwisowanie.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 39 DNI



CENA:	68 642 ZŁ
PRZEBIEG:	106 458 KM
WIEK:	7 LAT

Toyota Corolla

Sukces kompaktowej Toyoty na rynku pierwotnym przekłada się teraz na rynek wtórny – wybór aut rośnie, a ich przebiegi nie są wielkie.

ŚREDNI CZAS SPRZEDAŻY: 46 DNI



CENA:	88 712 ZŁ
PRZEBIEG:	205 810 KM
WIEK:	12 LAT

Audi A6

Sytuacja odwrotna niż w przypadku Audi A4 oraz BMW serii 3. Tym razem w konfrontacji A6 i „piątki" dużo droższe okazuje się Audi.

eprasa.pl 2c76cedf7c

ABARTH Punto 2008-2014

DANE TECHNICZNE:
1.4 MultiAir: poj.: 1368 cm³, moc: 180 KM, maks. moment obr.: 270 Nm, prędkość maks.: 216 km/h, 0-100 km/h: 7,5 s, spal.: 6,1 l/100 km

Ceny ofertowe: 27-43 tys. zł

W 2008 r. zadebiutował Abarth bazujący na trzeciej odsłonie Punto. Sztywne zawieszenie i 155 KM zapewniały wiele wrażeń z jazdy. Kolejne lata przyniosły zarówno pakiety wzmacniające esseesse, jak i zmodernizowany wariant Evo, dostępny także w odmianie SuperSport (na fot.). Do 2010 r. źródłem mocy był silnik 1.4 T-Jet. Później jego miejsce zajął 1.4 MultiAir z elektrohydraulicznym układem sterowania zaworami dolotowymi – jeżeli olej jest rzadko wymieniany, może on sprawiać problemy. Podczas jazdy próbnej trzeba zwrócić uwagę na pracę skrzyni biegów – hałasy czy ruchy lewarka przy dodawaniu oraz odejmowaniu gazu mogą świadczyć o zużyciu łożysk. Remont kosztuje kilka tysięcy złotych. Bieżące serwisowanie auta nie jest wyzwaniem – części na rynku nie brakuje. Abarth Punto jest jedną z najlepszych propozycji, gdy uwzględni się relację wieku auta i wrażeń z jazdy do ceny zakupu.





Wzmocnione silniki i hamulce oraz utwardzone zawieszenia

Sportowe auta popu

Efektownie wyglądające, bogato wyposażone, precyzyjne w prowadzeniu, sprawnie hamujące, zrywne i nieprzesadnie drogie w utrzymaniu. Sportowe auta popularnych marek mają wiele zalet, ale niestety stają się ginącym gatunkiem.

HYUNDAI Veloster I 2011-2018



Ceny ofertowe: 21-54 tys. zł

Jedno z nielicznych na rynku aut z niesymetrycznym nadwoziem. Po stronie kierowcy Veloster ma jedno skrzydło drzwiowe – projektanci założyli, że dzięki temu podchodząc do Velostera, kierowca będzie mógł cieszyć się jego atrakcyjnym wyglądem. Aby nie odbierać mu funkcjonalności, po prawej stronie zamontowano dwa skrzydła drzwiowe. Mimo tego drugi rząd siedzeń warto traktować w kategorii awaryjnego lub przeznaczonego do przewożenia dzieci – opadający dach ogranicza ilość miejsca na głowy. Polecamy wersję 1.6 Turbo (na fot.). Wolnossące 1.6 GDI (140 KM) nie pali znacząco mniej, ale ze względu na dużo niższy moment obrotowy brakuje mu elastyczności. Dochodzą do tego doniesienia o ryzyku zatarcia na panewce. Nadwozie należy obejrzeć pod kątem korozji. Warto zwrócić uwagę, czy zimny silnik po uruchomieniu nie hałasuje – może to świadczyć o zużyciu łańcucha rozrządu.

DANE TECHNICZNE:
1.6 Turbo: poj.: 1591 cm³, moc: 186 KM, maks. moment obr.: 265 Nm, prędkość maks.: 214 km/h, 0-100 km/h: 8,4 s, spal.: 6,9 l/100 km

eprasa.pl 2c76cedf7c



Aktualnie producenci samochodów za punkt honoru stawiają sobie wprowadzenie do oferty kolejnych crossoverów oraz SUV-ów. Jeszcze kilkanaście lat temu dla koncernów motoryzacyjnych priorytetem była możliwość zaoferowania kilku sportowych aut, osadzonych w różnych segmentach rynku. Nierzadko takie wersje były nie tylko budzącymi emocje ozdobnikami gamy. Wiele marek w oparciu o sportowe samochody homologowało auta rajdowe i wyścigowe. Na rynku wtórnym nie brakuje używanych sportowych aut. Warto się nimi zainteresować nie tylko ze względu na osiągi i wyposażenie znacznie lepsze niż w słabszych odmianach. Z generacji na generację rozmiary samochodów rosną. Towarzyszy temu wzrost ciężaru, wynikający nie tylko z powiększania aut, ale również z montowania do nich systemów umożliwiających spełnianie coraz bardziej surowych norm bezpieczeństwa czy toksyczności spalin. Nie można przy tym zapominać, że masa pojazdu ma bezpośredni wpływ na właściwości jezdne – im wyższa, tym auto staje się mniej zwinne. Niestety nawet najdoskonalszymi nastawami zawieszenia czy układu kierowniczego nadwagi w pełni zatuszować nie sposób. Na kolejnych stronach prezentujemy nie tylko lekkie, sportowe auta popularnych marek, ale również większe, cięższe i bardziej przestronne modele, które zdadzą egzamin nawet na długich trasach.

TEKST: ADAM TOMASZCZUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

miały auta różnych klas

larnych marek



Ceny ofertowe: 65-245 tys. zł

Koreańska marka postanowiła wejść w rewiry obsadzone przez niemieckie auta klasy gran turismo. Na ich tle Stinger nie rozczarowywał designem nadwozia, wykończeniem wnętrza, prowadzeniem, komfortem i osiągami. Był jednak zauważalnie tańszy, a do tego objęty 7-letnią gwarancją. W Europie do wyboru były benzynowe silniki 2.0 (245/255 KM) i 3.3 V6 (366/370 KM), a także diesel 2.2 (200 KM).

KIA Stinger 2017-2023

0-100 km/h 4,9 s

Ogólna trwałość Stingera stoi na wysokim poziomie. Niektórzy kierowcy narzekają na szarpanie skrzyni biegów. Zdarzają się problemy z elektroniką, pojawiają się drobne ogniska rdzy. Egzemplarze z Ameryki mają wypadkową historię.

DANE TECHNICZNE:

3.3 T-GDi: poj.: 3342 cm³, moc: 370 KM, maks. moment obr.: 510 Nm, prędkość maks.: 270 km/h, 0-100 km/h: 4,9 s, spal.: 10,6 l/100 km



0-100 km/h 6,8 s

Ford Focus II ST 2005-2010

Ceny ofertowe: 24-62 tys. zł

Bez względu na wersję Focus II był przyjemny w prowadzeniu. Z precyzją układu kierowniczego oraz charakterystyką zawieszenia z wielowahaczowym układem z tyłu dobrze współgra silnik 2.5 R5 od Volvo – trafiał do wersji ST (226 KM, na fot.) oraz rzadszej i dużo droższej RS (305/350 KM). W przypadku Focusa ST największy potencjał kolekcjonerski, a więc i szansę na wzrost wartości, ma trzydrzwiowa wersja w pomarańczowym kolorze. Głównym problemem jest korozja, zdarza się pękanie tulei cylindrowych.



0-100 km/h 5,7 s

Honda Civic IX Type R 2015-2017

Ceny ofertowe: 88-116 tys. zł

W przeciwieństwie do poprzednika auto nie było już dostępne w trzydrzwiowym nadwoziu i wolnossącym silnikiem. Turbo sprawiło jednak, że Type R nabrał elastyczności i stał się dużo przyjemniejszy podczas codziennej eksploatacji. Silnik 2.0 (310 KM, 400 Nm) jest trwały. Problemy sprawia natomiast przegrzewający się wysprzęglik, co skutkuje niszczeniem synchronizatorów w skrzyni biegów. Użytkownicy ograniczają skalę problemów poprzez montaż osłony termicznej i wymianę płynu w układzie wysprzęglika.



0-100 km/h 6,4 s

Hyundai i30 N 2017-2024

Ceny ofertowe: 64-158 tys. zł

Nie brakuje głosów, że to najlepsze auto klasy GTI ostatnich lat – najwyraźniej zaprocentowało przejęcie przez Hyundaia Alberta Biermanna, który wcześniej stał na czele BMW. Hyundai i30 N jest przy tym wszystkim zaskakująco zachowawczy – nie ma ani krzykliwego pakietu stylistycznego, a od wielu rywali odstaje mocą (250-280 KM). Trwałość auta stoi na wysokim poziomie, ale pojawiły się pierwsze doniesienia o problemach z dwusprzęgłową skrzynią. Warto więc celować w auto z ręczną przekładnią.

eprasa.pl 2c76cedf7c



Kia Cee'd II GT 2013-2018

Ceny ofertowe: 33-55 tys. zł

Druga odsłona Cee'da wykonała nie tylko duży krok naprzód w kwestii designu czy wykończenia. Doczekała się również wersji ze sportowym zacięciem – na tle rywali 204 KM nie wyglądały specjalnie imponująco, jednak wystarczały do dynamicznej jazdy. Tuningiem elektronicznym można uzyskać w granicach 240 KM, czego jednak nie polecamy – zdarzały się pęknięcia lub przepalenia bloku (zwłaszcza w autach z początku produkcji). Pozostałe komponenty auta zwykle nie sprawiają większych problemów.



Renault Sport Clio IV 2013-2018

Ceny ofertowe: 40-71 tys. zł

Efektowne, mocne i przyjemne w prowadzeniu auto, które do tego nie odstrasza zaporową ceną. Bazowa wersja rozwija 200 KM, a Trophy została wzmocniona o 20 KM. Potencjalni nabywcy Clio powinni mieć na uwadze, że wariant R.S. był dostępny tylko z dwusprzęgłową skrzynią, która w przypadku zużycia eksploatacyjnego lub awarii będzie droga w serwisowaniu. Z kolei silniki 1.6 TCe nie palą oleju w tempie znanym z jednostek 1.2 TCe (montowanych w Clio GT), ale mają niezbyt trwały łańcuch rozrządu.



Seat Leon III Cupra 2014-2020

Ceny ofertowe: 68-140 tys. zł

Pomysł na najmocniejszą wersję Leona szybko ewoluował – najpierw był to mocny hatchback z napędem na przód. Później pojawiło się kombi, zaoferowano napęd na przód i dodano mocniejsze silniki. Spektrum mocy rozciąga się od 265 do 310 KM. Ogólna trwałość auta stoi na wysokim poziomie. Używany egzemplarz trzeba prześwietlić pod kątem wypadkowej przeszłości oraz zużycia wynikającego z agresywnej eksploatacji. Udoskonalone silniki 2.0 TSI nie palą ogromnych ilości oleju.



MAZDA RX-8 2003-2012

Ceny ofertowe: 22-80 tys. zł

Wszystko wskazuje, że to ostatni seryjnie produkowany samochód z silnikiem Wankla (w Maździe CX-30 pełni on rolę jedynie generatora energii). Uwielbiające pracę na wysokich obrotach źródło mocy (231-konna wersja kręci się do 9000 obr./min) w połączeniu z niską masą, perfekcyjnym wyważeniem i napędem na tył czynią z RX-8 samochód bardzo przyjemny w prowadzeniu. Design nadwozia i wnętrza wytrzymał próbę czasu. Mimo tego zakup Mazdy RX-8 jest wielkim wyzwaniem. Model ma dwa punkty zapalne – tracący kompresję silnik z dwoma wirującymi tłokami oraz korodujące podwozie. Remonty są możliwe, ale walka z rdzą jest kosztowna. Dokładnie to samo można powiedzieć o usprawnianiu silników – nie brakuje osób, które wybierają drogę na skróty i montują pod maską rzędowe jednostki innych marek (np. 1.8T koncernu VAG). Dobrze zachowane RX-8 w oryginalnym stanie będzie zyskiwało na wartości.

DANE TECHNICZNE:
Renesis: poj.: 2×654 cm³, moc: 231 KM, maks. moment obr.: 211 Nm, prędkość maks.: 235 km/h, 0-100 km/h: 6,4 s, spal.: 11,2 l/100 km

MITSUBISHI Lancer Evolution X 2008-2016

DANE TECHNICZNE:
2.0 MIVEC Turbo: poj.: 1998 cm³, moc: 295 KM, maks. moment obr.: 366 Nm, prędkość maks.: 240 km/h, 0-100 km/h: 5,4 s, spal.: 10,5 l/100 km

Ceny ofertowe: 93-200 tys. zł

Przez lata stał w cieniu bezkompromisowych poprzedników, które serwowały wrażenia z jazdy na miarę aut rajdowych. Mitsubishi widziało 10. odsłonę Lancera Evolution w roli alternatywy dla Audi S4 czy BMW M3. Została lepiej wyciszona i doposażona, przez co waży ponad 1,6 t. Kiedy ceny starszych Evolution stały się obłędnie wysokie (do stanu seryjnego opłaca się przywracać nawet „rajdówki"), wiele osób przypomniało sobie o Evo X. Popyt zatrzymał spadki cen. Lancer zasługuje na zainteresowanie. To wciąż bardzo szybki i precyzyjny w prowadzeniu samochód ze świetnym napędem na obie osie, który może być tuningowany na wiele sposobów. Polecamy auta z ręczną skrzynią. Dwusprzęgłowy automat tłumi wrażenia z jazdy.





OPEL Vectra C OPC 2005-2008

Ceny ofertowe: 35-55 tys. zł

Od końca lat 90. najmocniejsze wersje Opli otrzymują oznaczenie OPC (od Opel Performance Center). Ich znakami rozpoznawczymi były dobrze brzmiące wydechy z dwoma rurami, kubełkowe fotele Recaro i dostępność charakterystycznego niebieskiego lakieru. Według tej receptury przygotowano Vectrę C OPC. Jej silnik 2.8 V6 (255/280 KM) jest drogi w serwisowaniu. Adaptacyjne amortyzatory można regenerować.

DANE TECHNICZNE:
2.8 V6: poj.: 2792 cm³, moc: 280 KM, maks. moment obr.: 355 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 6,3 s, spal.: 10,4 l/100 km

PEUGEOT 207 RC 2007-2010

Ceny ofertowe: 12-18 tys. zł

Mini Cooper S jest jednym z najbardziej rozpoznawanych sportowych aut miejskich. Pracujący w nim turbodoładowany silnik 1.6 z rodziny Prince jest też sercem Peugeota 207 w odmianie RC. Ciekawostką jest fakt, że w takiej konfiguracji oferowano także wersję kombi, która trafiła na rynek w liczbie kilkuset egzemplarzy. W Peugeocie 207 problemy sprawia elektronika. Silnik 1.6 THP ma niezbyt trwały łańcuch rozrządu, w dolocie odkłada się nagar.

DANE TECHNICZNE:
1.6 THP: poj.: 1598 cm³, moc: 174 KM, maks. moment obr.: 260 Nm, prędkość maks.: 220 km/h, 0-100 km/h: 7,1 s, spal.: 7,2 l/100 km



eprasa.pl 2c76cedf7c

SKODA Octavia III RS 2013-2020



Ceny ofertowe: 30-88 tys. zł

Wersja RS towarzyszy Octavii od jej pierwszej generacji. W trzeciej do wyboru były odmiany benzynowe (2.0 TSI, 220-245 KM) oraz 184-konny diesel, dostępny także z napędem na obie osie. Silnik 2.0 TDI polecamy, bo łączy niewielkie zapotrzebowanie na paliwo z dobrymi osiągami. Przykładem idealnego kompromisu jest zresztą cała Octavia RS. Jej twórcy dołożyli starań, by wyostrzenie charakteru auta nie było okupione ograniczeniem użyteczności czy znaczącym spadkiem komfortu. Podaż używanych egzemplarzy jest duża. Jeżeli auto pochodzi z firmy, to częściej z jednoosobowej działalności, a nie wielkiej floty. Ogólna trwałość stoi na wysokim poziomie.

0-100 km/h 7,9 s

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 184 KM, maks. moment obr.: 380 Nm, prędkość maks.: 232 km/h, 0-100 km/h: 7,9 s, spal.: 4,5 l/100 km



0-100 km/h 7,6 s

Toyota GT86 2012-2020

Ceny ofertowe: 40-95 tys. zł

Produkowany przez Subaru „bliźniak" oferowanego przez markę spod znaku Plejad modelu BRZ. W obu modelach od czasów „sprintu do setki" czy mocy maksymalnej ważniejsze są precyzja prowadzenia, wzorowe wyważenie i nisko położony środek ciężkości. Ta kombinacja na torach wyścigowych pozwala na uzyskiwanie dużo lepszych czasów okrążeń, niż można by się spodziewać po 200-konnym coupe. Zadbane egzemplarze mają potencjał kolekcjonerski. Słabym punktem auta okazuje się jednostka napędowa – zdarza się, że pali olej, awarii potrafią ulec sprężyny zaworowe, a nawet pęknąć wały korbowe. Przeciętne zabezpieczenie przed korozją.

DANE TECHNICZNE:
1.6: poj.: 1586 cm³, moc: 136 KM, maks. moment obr.: 160 Nm, prędkość maks.: 195 km/h, 0-100 km/h: 8,7 s, spal.: 6,4 l/100 km



SUZUKI Swift V Sport 2013-2017

0-100 km/h 8,7 s

Ceny ofertowe: 23-37 tys. zł

Nawet bazowe wersje Swifta za sprawą lekkości i precyzji prowadzenia oraz chętnie wkręcającego się na obroty silnika 1.2 potrafią dać sporo radości z jazdy. W odmianie Sport wrażenia są bardziej intensywne – dodatkowo potęguje je przeciętne wyciszenie niezbyt przestronnego wnętrza. By pojechać dynamicznie Swiftem, kierowca musi często sięgać do lewarka skrzyni – pełna moc jest dostępna dopiero przy 6900 obr./min. Problemy – podobnie jak w innych modelach Suzuki – są związane z korozją, sprzęgłem czy zużyciem skrzyni biegów.

VOLKSWAGEN Passat B6 R36 2008-2010



0-100 km/h 5,8 s

Ceny ofertowe: 45-140 tys. zł

Aktualnie koncern VAG stara się maksymalnie upraszczać paletę silników, a sportowe wersje aut bazują na turbodoładowaniu. Kiedyś było inaczej, czego świetnym przykładem jest Passat B6 w odmianie R36 wyprodukowanej w liczbie jedynie 6792 egzemplarzy. Nie ograniczono się w niej do montażu pakietu stylistycznego czy kubełkowych foteli. Pod maskę trafił 299-konny silnik 3.6 V6 – wraz z generacją B7 z tą samą jednostką to najmocniejsze Passaty w historii. R36 otrzymywał w standardzie skrzynię DSG oraz napęd 4Motion. Auto jest chwalone za dobre połączenie osiągów, komfortu jazdy i prowadzenia. Podobnie jak w innych Passatach B6 problemy może sprawiać rozbudowana elektronika. Podwozie trzeba obejrzeć pod kątem korozji.

DANE TECHNICZNE:
3.6 VR6 FSI: poj.: 3597 cm³, moc: 299 KM, maks. moment obr.: 360 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 5,8 s, spal.: 10,5 l/100 km

VOLVO V70 II R AWD 2003-2007



0-100 km/h 5,9 s

Ceny ofertowe: 42-110 tys. zł

Dla wielu osób pierwszym skojarzeniem z Volvo jest praktyczne kombi z oszczędnym dieslem. Auta w takiej specyfikacji rzeczywiście dominują na rynku wtórnym. Ale marka będąca jednym z prekursorów tworzenia benzynowych silników z turbo miała też w swojej gamie inne propozycje. Jedną z najmniej oczywistych jest V70 R, czyli 300-konne kombi z napędem na obie osie i adaptacyjnym zawieszeniem. Z zewnątrz wygląda podobnie do słabszych odmian, ale otrzymało inne zderzaki czy grill, specjalnie zaprojektowane felgi oraz wzmocnione hamulce z 330-milimetrowymi tarczami i czterotłoczkowymi zaciskami Brembo na przedniej osi. Polecamy egzemplarze z ręczną skrzynią. Mają o 50 Nm więcej, co przekłada się na lepszą dynamikę. Auto trzeba sprawdzić pod kątem ogólnego zużycia. Do rzadkości nie należą już luzy w zawieszeniu, nadmierne zużycie hamulców czy awaria układu przeniesienia napędu na tylną oś. Szczególnie kosztowne mogą okazać się wymiany uszkodzonych amortyzatorów systemu Four-C.

DANE TECHNICZNE:
2.5 R5: poj.: 2521 cm³, moc: 300 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 5,9 s, spal.: 10,9 l/100 km

PODSUMOWANIE

Na rynku nie brakuje aut ze sportowym zacięciem. Praktycznie każdy jest w stanie dopasować model do własnych preferencji. Do kwestii zakupu warto podejść świadomie. I nie mamy tu na myśli wyłącznie sprawdzenia kondycji danego auta czy jego bezwypadkowości, która ogranicza utratę wartości. Warto poczytać archiwalne testy danego modelu oraz zapoznać się z opiniami na jego temat (chociażby z internetowych forów) – może okazać się, że nie będziemy w stanie zaakceptować typowych wad czy nawet charakterystyki danego samochodu.

» Przez zakupem konieczna jest wnikliwa kontrola aktualnego stanu technicznego auta

eprasa.pl 2c76cedf7c

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

FIAT DOBLO KOMBI MAXI 1.6 MULTIJET › obecny przebieg: **177 tys. km** › rok › szczegółowy raport ze **177 tys. km** › start: **0 km** › meta: **177 tys. km** › obecna wartość:



Komfort dostawczo-

Kombivan Fiata może być niezwykle pojemny, a jednocześnie nie męczy nadmiernie typowo użytkowym charakterem. Jak sprawdził się podczas ośmiu lat eksploatacji?

Włosi do drugiej generacji Doblo podeszli po swojemu. W kilku kwestiach ten kombivan znacząco różni się od konkurencji, co ma swoje wady i zalety. Trzeba przyznać, że produkowany przez dwanaście lat model wciąż nieźle się broni. Zaskoczeniem dla niektórych może być fakt, że pracami nad jego stylistyką kierował projektant nadwozia Multipli – Roberto Giolito. Ale warto też pamiętać, że odpowiada on za stylistykę modeli, które nie budzą żadnych kontrowersji, jak np. Fiat 500 z 2007 roku czy Panda z 2011 roku. Autorzy nadwozia Doblo II już na etapie projektu uwzględnili odmianę przedłużoną (Maxi, taki egzemplarz opisujemy). U konkurentów nierzadko przedłużone wersje kombivanów wyglądają jakby ktoś „robił je na kolanie". Doblo Maxi najbardziej urodziwe nie jest, ale też nie odstrasza.

Dobre doświadczenia

Użytkownik tego Doblo zdecydował się na kombivana, gdy zaczął własną działalność gospodarczą. W poprzedniej pracy jeździł służbowo właśnie tym modelem, wczesnym egzemplarzem ze 105-konnym dieslem 1.6 i doświadczenia z kilkuletniej eksploatacji miał raczej dobre.

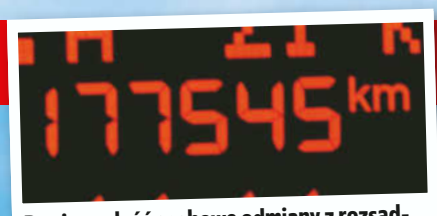
Nie planowano zakupu wydłużonej wersji Maxi, ale po pierwsze, czasami auto miało wozić dłuższe przedmioty. A po drugie, zachwyciły możliwości przewozowe. Po złożeniu części kanapy da się tu wstawić trzy rowery bez żadnego ich składania czy rozkręcania. Wprawdzie podawane przez producenta dane odnośnie pojemności bagażnika do linii okien (1050 l w Maxi, 790 l w zwykłym Doblo) wydają się trochę przesadzone, ale i tak pojemność jest imponująca. Nie bez znaczenia była też dość korzystna cena. Wprawdzie w momencie zakupu tego auta na rynku pojawiły się nowe generacje kombibanów Citroena i Peugeota, również dostępne z przedłużonym rozstawem osi, ale były pewną niewiadomą. Wybrano sprawdzony model.

Inaczej niż konkurencja

Fiat poszedł swoją drogą i nie zastosował w tylnym zawieszeniu Doblo belki skrętnej jak Francuzi w autach tego typu. Ani też

eprasa.pl 2c76cedf7c

produkcji: **2018**
39 tys. zł



Da się znaleźć osobowe odmiany z rozsądnymi przebiegami, trudniej o dostawcze.

O MODELU

Fiat Doblo (Typ 263)
W produkcji: **2010-2022 r.**
Silniki benzynowe: **1.4 (95-120 KM)**
Silniki Diesla: **1.3-2.0 (80-135 KM)**

Mijają dekady, a producenci wciąż nie potrafią zrobić niekorodujących szyn do drzwi przesuwnych w kombivanach.

osobowy

sztywnej osi na resorach piórowych jak Volkswagen przez lata w Caddy czy sam Fiat w pierwszym Doblo. Zdecydowano się na wielowahaczowe zawieszenie. Plusy są oczywiste – auto prowadzi się pewnie, zaskakująco precyzyjnie, przyjemniej niż konkurenci. Do tego gdy Doblo jest puste, tylna oś świetnie i cicho wybiera nierówności (u części konkurentów zaczyna być akceptowalnie dopiero po częściowym załadowaniu auta).

Oczywiście taki układ jezdny nie jest tak odporny na większe obciążenie jak belka, a szczególnie jak sztywna oś. Ale dotąd w opisywanym aucie jeszcze się tylnym zawieszeniem nie zajmowano. A warto dodać, że przez pierwsze cztery lata Doblo regularnie podróżowało z ważącą 1100 kg przyczepą kempingową. Później właściciele pozbyli się przyczepy i zdemontowano hak z Doblo, ale też wiele razy je dość znacznie obciążano.

Można było lepiej

Niestety aktualnie w tylnym zawieszeniu można zapomnieć o wymianie śrub. Dopóki tuleje są w dobrym stanie, da się tak jeździć, ale wymiana wahaczy będzie wymagała podgrzewania indukcyjnego lub użycia palnika. Korozję zawieszenia można jednak wybaczyć. Gorzej, że korodują też progi w miejscu ich łączenia (charakterystyczne dla wersji Maxi), zawiasy tylnych drzwi, a od spodu w kilku



ERGONOMIA miło zaskakuje, lewarek skrzyni sam wpada w rękę. Naprawdę niezłe spasowanie.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

To dość bogata odmiana, więc np. kierownica została nieźle wykończona. Widoczność dzięki sporym szybom jest zaskakująca, ale czasami przeszkadzają grube na dole przednie słupki, warto być uważnym na przejściach i skrzyżowaniach. W trasach nie zachwycają fotele Doblo, tak samo jak podłokietniki. Z tyłu miejsca jest bardzo dużo, nawet dla trzech osób. Jednak kanapie brak komfortu. Brakuje też miejsca na kubki. Ta odmiana ma potężny bagażnik, a wiele osób doceni otwierane na boki niesymetrycznie dzielone drzwi zamiast wielkiej klapy, często oferowanej w wersjach osobowych kombivanów u konkurencji. Do 130 km/h wygłuszenie nieźle zdaje egzamin.



WYSOKO zamontowane fotele, wyżsi kierowcy mogą trochę narzekać.



OGROMNY BAGAŻNIK, według producenta do linii okien mieści 1050 l.



MNÓSTWO MIEJSCA nad głową, na szerokość, ale zbyt pionowe oparcia.

Potężne możliwości przewozowe, ale w kwestii komfortu Doblo odstaje od typowych minivanów. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

To jednostka wywodząca się z tej samej rodziny co znane i dość cenione diesle 1.9 i 2.0. 120-konna odmiana zastąpiła w pewnym stopniu 135-konną wersję 2.0 MultiJet, która miała już problem ze spełnieniem norm emisji spalin. Ale co ciekawe, mniejszy diesel obchodził się przez jakiś czas bez układu AdBlue. Dynamika jest niezła, nawet załadowana dłuższa wersja Maxi wyprzedza akceptowalnie. Jest też wyraźnie oszczędniejsza w miejskich korkach niż 2.0, ale niekoniecznie na autostradach, zwłaszcza gdy kierowca ma ciężką nogę. Tylko zimna może drażnić swoim dźwiękiem.



SPRAWDZONY SILNIK, ceny części są rozsądne, mechanicy go znają.

DANE TECHNICZNE	1.6 M-Jet
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1598 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	120 KM/3750
Maks. moment obrotowy	320 Nm/1750
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	176 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,1 s
Średnie zużycie paliwa	5,4-6,1 l/100 km

* dane fabryczne

Niezły jak na swoją pojemność, bez AdBlue. Do wersji Maxi polecamy tę wersję, nie 105-konną. **ocena: 4/5**

eprasa.pl 2c76cedf7c

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Jak na ośmioletnie auto Doblo nie zasługuje na szczególnie wysoką ocenę w kwestii zabezpieczenia przed korozją, ale problem dotyczy głównie elementów zawieszenia i układu wydechowego. Niestety w kilku miejscach (wokół fabrycznych otworów progów, płyty podłogowej) odchodzi fabryczna warstwa konserwacji i widać korozję. Pojawia się też na fabrycznych łączeniach progów. Aktualnie nie ma wycieków. Śruby tylnych wahaczy są już raczej na pewno nie do odkręcenia.



Co ciekawe, tłumik końcowy już wymieniano (na gwarancji, auto miało dwa lata). Bardzo niska trwałość jak na diesla.



Styki przesuwnych drzwi są nietrwałe. Na szczęście są też niedrogie i proste w wymianie.



WAHACZE i ich śruby, podstawy sprężyn robią słabe wrażenie, ale to wciąż gruby nalot, a nie perforacja.



ELASTYCZNA POWŁOKA fabrycznej konserwacji niestety pęka i się łuszczy, wilgoć może pod nią wchodzić.



PRZEDNI WAHACZ już wymieniano. Elementy zawieszenia do Doblo są na szczęście wyceniane dość rozsądnie.



USZCZELNIANO PODSTAWĘ filtra oleju i bagnetu, początkowo wydawało się, że olej wydostaje się z samej miski.



PRZEDNIE HAMULCE Doblo mają sporo do roboty, gdy auto jest załadowane. Wówczas trwałość mocno spada.

W przypadku innych modeli Fiat już dawno temu poczynił spore postępy w kwestii zabezpieczenia antykorozyjnego. Ale Doblo wypada tutaj przeciętnie. Za to nie ma uwag do stanu jednostki napędowej, osprzętu, a nawet układów DPF i EGR. **ocena: 4/5**

miejscach odpadły oryginalne mastyki i masa uszczelniająca z płyty podłogowej (w okolicach otworów technicznych). Podobne problemy spotkaliśmy np. w Tipo pochodzących z tureckich fabryk Fiata.

Od początku eksploatacji właściciel narzekał na nieprecyzyjną skrzynię (głównie kłopoty z wrzuceniem pierwszego biegu) i specyficznie działające sprzęgło. Zachowywało się ono tak, jakby było już zużyte, ale w ASO stwierdzono, że taki jego urok, że bierze bardzo nisko. Sprzęgło wymieniono finalnie przy ok. 140 tys. km i okazało się, że z nowym zestawem jeździ się znacznie przyjemniej niż z fabrycznym sprzęgłem, nawet gdy było nowe. Na szczęście w Doblo nie pracuje już owiana złą sławą przekładnia M32, a skonstruowana przez Fiata C635. Gdy zmienia się w niej olej, jest z reguły bezproblemowa. W tym Doblo pracuje zupełnie cicho do dzisiaj.

Silniki 1.6 Multijet, tak jak starsze jednostki 1.9 i 2.0, mają problemy z uszczelką smoka oleju. Gdy uszczelka przestaje spełniać swoją funkcję, pompa oleju przy rozruchu zamiast zasysać olej, zasysa powietrze. Przez to ciśnienie oleju wzrasta zbyt wolno. W tym aucie kontrolka ciśnienia oleju straszyła, gasnąc z opóźnieniem. Jednak problem ustał po wymianie filtra oleju na oryginalny. Mimo to właściciel zlecił profilaktyczną wymianę uszczelki smoka przy 109 tys. km. Nie była jeszcze w złym stanie, ale pamiętał on, że zmagano się z tym też w użytkowanym przez niego wcześniej służbowym Doblo.

Wytrzymał zaniedbanie

Za to właściciel przeciągnął niechcący dość wyraźnie interwal wymiany napędu rozrządu. Fabryczny pasek powinno się wymienić po pięciu latach lub 140 tys. km przebiegu. Wymieniono go jednak po siedmiu latach oraz 142 tys. km. I jak wspomina właściciel – tylko dlatego, że zaczęła cieknąć pompa wody.

Większych problemów nie sprawił DPF. W tym roczniku Doblo nie ma jeszcze układu AdBlue. Jest za to bardzo rozbudowany układ EGR. Sporo użytkowników na niego narzeka, a jego problemy mogą dawać bardzo różne objawy. Wskazana jest bardzo wysoka dbałość o drożność układu DPF.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



CITROEN BERLINGO **od 2018 r.**
Ceny: **od 30 tys. zł**

Ceniona jest poprzednia generacja Berlingo (oraz Partnera), w znacznym stopniu za udany silnik 1.6 HDi. Ale nie oferowano odmiany z dłuższym rozstawem osi. Generacja od 2018 roku ma taką wersję. I okazuje się bardzo komfortowa jak na kombivana. Ale diesle 1.5 tak udane nie są. Choć i tak o wiele lepsze od benzynowych 1.2 PureTech. Auto występuje też jako Peugeot, Fiat (nowe Doblo), Opel oraz Toyota.



VOLKSWAGEN CADDY **2015-2020 r.**
Ceny: **od 26 tys. zł**

Przedłużona wersja to Maxi. Czuć wiek konstrukcji, to w rzeczywistości zmodyfikowana generacja znana od 2003 roku. Ale sprawdzona, całkiem solidna. Spora zaleta – po 2015 roku montowano tylko udanego diesla 2.0 (EA288), sporadycznie można spotkać też dobre 1.4 TSI (EA211). Komfort jest taki sobie, z tyłu pracuje sztywna oś na resorach piórowych. Ale poprawiono tutaj blachy. W opcji 4x4.



Doblo jak na kombivana prowadzi się zaskakująco pewnie. Komfort też okazuje się niezły, niezależnie od obciążenia. Tylne zawieszenie jest niezależne.

eprasa.pl 2c76cedf7c

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Nie wystąpiły żadne poważne i bardzo kosztowne awarie, ale trochę mniejszych trapiło to Doblo. Mimo pewnego zaniedbania problemów nie sprawił napęd rozrządu. W odmianie 120-konnej dość przeciętną trwałość mają koło dwumasowe i samo sprzęgło, niezbyt odporne są też przednie hamulce. Psują się łożyska kolumn MacPhersona, ciężko odkręcić tylne wahacze. Zdecydowanie warto dbać o stan uszczelki smoka oleju. Zdarzają się wycieki z silnika.



TO FABRYCZNE SPAWY. Korozja w tak relatywnie młodym aucie nie wróży najlepiej.



USZCZELKA SMOKA pompy oleju jest tutaj newralgiczna.



PRZECIĘTNA PRECYZJA, ale ta skrzynia i tak jest dużo lepsza niż sławna M32.



ROZRZĄD napędza tutaj zwykły pasek. Warto go zmieniać co maksymalnie 120 tys. km. Najsłabszym ogniwem jest pompa wody.

Niezła trwałość osprzętu oraz rozsądne ceny części i napraw. Da się żyć z układem DPF. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Diesel 1.6 radzi sobie nawet z niezbyt lekką przyczepą
- Duże lusterka, niezła widoczność

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Niska precyzja skrzyni
- Małe osłony przeciwsłoneczne
- Tylne zawieszenie mniej odporne niż u konkurentów



Wyższa kultura jazdy, niezłe maniery na drodze. Trochę mniej w Doblo surowego „dostawczaka”. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
10 000-15 000	Raczej przeciętne wyposażenie, wczesne roczniki, diesle 1.3 i 1.6 ze sporymi przebiegami.
25 000-30 000	1.6 po liftingu, czasami wersje Lounge, sporadycznie odmiany benzynowe 1.4 (95 KM).
45 000-50 000	Można kupić diesla 1.6 nawet z 2020 roku, czasami zdarzają się poszukiwane 1.4 T-Jet.

„Blaszaki” są sporo tańsze niż wersje osobowe (i najczęściej mocniej wyeksploatowane). Jeśli nie pokonuje się dużych dystansów, warto spojrzeć na benzynowe odmiany 1.4 (wolnossąca jest raczej tylko do miasta). Część z nich użytkowano prywatnie. Popyt na diesle 1.3 jest niski.

Duży wybór silników, ale znacznie mniejszy niż u konkurencji wybór samych aut na rynku. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY			
Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2018-2026			**24 900 zł**
2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE			
Data	**Przebieg**	**Opis czynności**	**Koszt**
12.2018	**6000 km**	Wymiana mechanizmu szyby pasażera, nie działał prawidłowo (naprawa na gwarancji).	0 zł
05.2020	**39 000 km**	Pod koniec gwarancji właściciel wywalczył, aby wymieniono tłumik końcowy, bo nosił już wyraźne ślady korozji. Zgłaszał też problemy z precyzją skrzyni, ale stwierdzono, że „ten typ tak ma”, wymieniono jedynie profilaktycznie olej. Zmagano się też z zawieszającym się radiem (kilka aktualizacji).	0 zł
06.2022	**80 000 km**	Wymiana linek hamulca ręcznego (poza ASO).	460 zł
12.2022	**91 000 km**	Problem ze stycznikiem przesuwnych drzwi. Właściciel zakupił nową oryginalną część (poza ASO było taniej) i wymienił ją samodzielnie.	280 zł
08.2023	**109 000 km**	Po odpaleniu auta świeciła się chwilę kontrolka ciśnienia oleju. Zaczęto od wymiany filtra oleju na oryginał. Problem zniknął, ale opiekujący się autem mechanik dla pewności (dobrze znał problemy z uszczelką smoka oleju) postanowił zdjąć miskę i profilaktycznie uszczelkę wymienić. Nie była jeszcze stwardniała. Wymieniono od razu olej silnikowy, wypalono wcześniej serwisowo filtr DPF (był prawie zapełniony).	1440 zł
02.2024	**122 000 km**	Wymiana górnych łożysk kolumn MacPhersona (chrupały, trzeszczały – to typowa usterka w Doblo).	900 zł
01.2025	**142 000 km**	Znikał płyn chłodniczy. Okazało się, że winna była pompa. Przy okazji właściciel przypomniał sobie, że już dawno temu miał wymienić napęd rozrządu. Na szczęście okazało się, że po ponad sześciu latach i sporym przebiegu pasek jest w niezłej formie. Wymieniono również pasek osprzętu, ponownie wypalono serwisowo DPF, wymieniono olej.	2150 zł
12.2025	**166 000 km**	Wymiana uszczelek bagnetu, podstawy filtra oleju. Przy okazji przegląd, wymiana oleju i filtrów.	1320 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**6550 zł**
3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH			
Przeglądy olejowe wykonywano co 15 tys. km, często zmieniano olej w skrzyni, niezbyt trwałe były przednie tarcze i klocki. Wymieniano też sprzęgło z kołem dwumasowym (lekko było słychać „dwumasę”) oraz akumulator.			**14 400 zł**
4. KOSZTY PALIWA			
Na dystansie 177 tys. km średnie spalanie wyniosło 7,1 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 12 567 l ON, cena uśredniona 6,58 za litr ON.			**82 691 zł**
PODSUMOWANIE KOSZTÓW			
Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)			**128 541 zł**
Utrata wartości (zakup: 83 tys. zł, obecna wartość: 39 tys. zł)			**44 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 177 tys. km			**172 541 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości			**0,73 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*			**0,97 zł**

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

PODSUMOWANIE

nasza ocena: 4/5

Doblo może przypaść do gustu chcącym kombivana o trochę mniej użytkowym charakterze. Szukającym typowego „woła roboczego” polecamy zainteresować się popularniejszymi konkurentami. W kwestii pojemności wnętrza i funkcjonalności niewiele można mu zarzucić. Miło zaskakuje też mocniejsza odmiana popularnego wysokoprężnego silnika 1.6, ale wymaga dbałości.



eprasa.pl 2676cedf7c

„Oponki” mają niedzisiejszy rozmiar 175/70 R13, ale mimo to Golf I GTI skutecznie opiera się podsterowności.

m motor MOTOPASJE

50 lat VW Golf

oprasa.pl 2c78ceuf7c





fa GTI

„Ósemka” GTI mocno urosła, ale jak na standardy dzisiejszych kompaktów jest nieduża – co pozytywnie odbija się na prowadzeniu.

Pół wieku na karku, a on wciąż w formie! Okrągłe urodziny Golfa GTI uczciliśmy spotkaniem dwóch pokoleń: jubileuszowy GTI Edition 50 stanął obok swojego pierwowzoru.

Nie zliczymy, ile testowych aut przewinęło się przez redakcję „Motoru” – a wśród nich samochody horrendalnie drogie, jak Rolls-Royce Phantom za ponad 4 mln zł. W historii naszego tygodnika nie było jednak cenniejszej „testówki” od prezentowanego srebrnego Golfa GTI. Egzemplarz, kompleksowo odrestaurowany przez polski oddział Volkswagena, został ostatnio odznaczony platynowym certyfikatem międzynarodowej federacji pojazdów zabytkowych FIVA za najwyższy stopień oryginalności.

Kupić można wiele, ale taki wóz jest niemal bezcenny. Wie o tym każdy posiadacz zadbanego klasyka. Trudno wynagrodzić żmudne poszukiwania specjalistów i części, prace remontowe oraz poprawki. A „nasz” Golf – szczególnie ceniony, z początku produkcji – jest w dużej mierze odnowiony i ma 1500 km przebiegu.

Sport bardziej demokratyczny

Żeby zrozumieć fenomen VW Golfa GTI, warto spojrzeć na niego przez pryzmat tamtych czasów. Zwyczajnie nie było wtedy takich aut – relatywnie mocnych i przystępnych usportowionych hatchbacków (choć, gwoli ścisłości, chwilę przed GTI do sprzedaży trafiło znacznie mniejsze, koncepcyjnie zbliżone Renault 5 Alpine). Prace nad sportowym Golfem ruszyły w 1973 roku... w tajemnicy przed szefostwem, które m.in. z uwagi na ryzyko prawne nie zgadzało się na budowanie wersji o podwyższonych osiągach. Inżynierowie nie dali jednak za wygraną i postanowili zrealizować projekt na własną rękę. Było warto: widząc efekt, w 1975 r. zarząd firmy dopuścił do produkcji małą serię 5000 Golfów GTI (skrótowiec od Gran Turismo Injection). Popyt przerósł najśmielsze oczekiwania. Dość wspomnieć, że I generacja doczekała się 462 tys. wyprodukowanych aut, a wszystkie dotychczasowe – ok. 2,5 mln.

Lekkoatleta starej daty

110-konny silnik 1.6 z Audi 80, połączony z 4-biegową skrzynią, rozpędzał leciutkiego (840 kg) hatchbacka do 100 km/h w niespełna 10 s. Dla porównania, ówczesny Polonez potrzebował na to blisko 19 s. Aby „obsłużyć” taką moc, obniżono zawieszenie i dołożono stabilizatory oraz wentylowane przednie tarcze.

Dziś 50-letni Golf GTI wciąż robi wrażenie, choć już nie osiągami. To nostalgiczna podróż w przeszłość, zwłaszcza dla tych, którzy pamiętają dawne czasy. Do bólu proste wskaźniki (z obrotomierzem!) i minimum wyposażenia pozwalają totalnie skupić się na jeździe, nieregulowana kierownica przypomina, jak wiele zmieniło się na polu ergonomii, a wielka tylna szyba sprawia, że nie potrzeba ani czujników, ani kamery cofania. To zresztą typowy VW: wszystko jest przejrzyste i pod ręką. Silnik odpala błyskawicznie, a jego praca stabilizuje się po paru krótkich „chrząknięciach”. Skrzyni daleko do precyzji, ale biegi – mimo braku oznaczeń na gałce – odnajduje się bez problemu.

Już kilka przyspieszeń pokazuje, że Golf jest całkiem blisko współczesności. Krótkie dwa pierwsze biegi dają poczucie zrywności, a silnik na wysokich obrotach pokazuje swoje temperamentne oblicze. Z zapałem wkręca się na ponad 6 tys. obr./min, co w połączeniu z ochrypłym tonem daje poczucie, że jedziemy szybciej, niż wskazuje licznik. Kolejne zaskoczenie: podwozie „nadąża” za dynamiką. Owszem, układ kierowniczy ma luz w środkowym położeniu, ale zapewnia czytelne wyczucie kół i jest całkiem bezpośredni (2,75 obr. między skrajnymi położeniami), a brak wspomagania tylko „podkręca” wrażenie sportowej maszyny. Na łukach, ze świeżymi oponami Pirelli, Golf wykazuje się solidną przyczepnością przedniej osi, zadziwiającą neutralnością i skromnymi przechyłami.

To właśnie kwintesencja frajdy z jazdy „jedynką” GTI: połączenie całej analogowej namacalności z przystępnym charakterem. Ten samochód nie onieśmiela, on zaprasza

eprasa.pl 2c76cedf7c

Volkswagen Golf I GTI





Instrumentarium uzupełniają dodatkowe wskaźniki, w tym temperatury oleju.



Jedna z wizytówek GTI: gałka biegów niczym piłka golfowa.

Przełączniki tuż pod ręką, jest nawet obrotomierz i półeczka, w sam raz na... smartfon. Znak czasów: wysoko umieszczona, duża popielniczka. Mięsisty wieniec, logo na kierownicy nawiązuje do Wolfsburga.

Volkswagen Golf VIII GTI



Cyfryzacja na całego: wirtualne wska obszyta materiałem z mikrowłókien



Bardzo wygodne fotele z długim siedziskiem, mały zakres regulacji, wąziutkie wnętrze (132 cm, dziś 142 cm).



Mało miejsca na nogi, ale obszerna kanapa i sporo przestrzeni nad głową za sprawą pudełkowatej karoserii.



Stare dzieje: wysoka krawędź załadunku zwiększa sztywność.

Wczesne GTI w dobrym stanie to białe kruki w cenie ponad 40-50 tys. euro.





Tu zmieniło się wiele: doskonałe, otulające fotele, rozległy zakres regulacji (kierownicy i podłokietnika też).

DANE TECH.	GOLF I GTI
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	1588 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/8
Moc maksymalna	110 KM/6100
Maks. moment obrotowy	140 Nm/5000
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	man./4-biegowa
Długość/szerokość/wys.	373/163/140 cm
Rozstaw osi	240 cm
Masa własna	840 kg
Opony	175/70 R13
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	177 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	ok. 9,9 s
Średnie zużycie paliwa	7,5 l/100 km



Wolnossące 1.6 ma dużo rzeskości na wysokich obrotach i przyjemnie brzmi.

eprasa.pl 2c76cedf7c

Edition 50



Na szczęście przycisk świateł awaryjnych ma tradycyjną formę, a nie panelu dotykowego.

Wśród trybów: łagodne Eco i Comfort oraz ostry program torowy.

źniki i duży wyświetlacz z rozbudowanym, choć czytelnym menu. Kierownica doskonale leży w dłoniach. Zdecydowanie za dużo fortepianowej czerni.



Kompakt Volkswagena umiejętnie wykorzystuje przestrzeń – niezła wygoda jak na niedługie auto.



Golf jak Golf: foremny, funkcjonalny i całkiem pojemny bagażnik (374 l).



Jubileuszowy Golf GTI otrzymał lżejsze felgi i specjalne opony Bridgestone.



Mocny 2-litrowy silnik w mieście zużywa 11-13 l na 100 km.

DANE TECH.	EDITION 50
Silnik	benz., turbo
Pojemność skokowa	1984 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	325 KM/b.d.
Maks. moment obrotowy	420 Nm/2000
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wys.	429/179/146 cm
Rozstaw osi	263 cm
Masa własna	1470 kg
Opony	235/35 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	270 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,3 s
Średnie zużycie paliwa	7,6 l/100 km

do zabawy. Przy redukcji kierowca nie zastanawia się, który bieg wybrać, bo nie ma ich tu zbyt wiele, tylko z radością chwyta za dźwignię. Pedał gazu daje się traktować niczym sprzęgło, w pozycji 0-1, a atakowanie zakrętów budzi uśmiech, bo można jechać niemal „na maksa" – czerpiąc satysfakcję z lekkości, balansu, własnych umiejętności. Zgodnie ze starym motoryzacyjnym powiedzeniem: „Przyjemniej jest szybko jechać wolniejszym samochodem, niż wolno szybszym".

Niestety Golfa GTI trzeba też zatrzymać – i tutaj najbardziej czuć postęp, jaki dokonał się w ciągu ostatniego półwiecza. Pedał hamulca nie zapewnia dobrego wyczucia, ABS-u brak, a drogi hamowania... nie sprawdzaliśmy. Z dziennikarskiego obowiązku postanowiliśmy jednak poddać naszego ledwie dotartego seniora innym próbom. Sprint do „setki" przy kulturalnym traktowaniu auta zajął przyzwoite 11,0 s. Poziom hałasu przy 50 km/h wyniósł 69 dB, a przy 100 – 72 dB. Subiektywnie jest jednak ciszej, a dźwięki należą do tych przyjemnych. No i zapach... po skończonej jeździe i zaparkowaniu w garażu Golf żegna kierowcę słodką, niemal odurzającą wonią paliwa i spalin – jak przystało na w pełni mechaniczny wóz z lat 70.

Ale nie tylko sprinterskie walory i zwinne prowadzenie zapewniły pierwszemu GTI powodzenie u klientów. Mimo usztywnionego zawieszenia o dość krótkim skoku to komfortowy samochód, którym ze spokojem można jechać również po dziurawej drodze.

Zderzenie epok

Przesiadka do współczesnego Golfa GTI uświadamia, jak wiele się zmieniło – nie tylko w Golfie i w dziedzinie cyfryzacji. Współczesne sportowe samochody imponują efektowną muskulaturą i równie wyśrubowanymi parametrami. Jubileuszowa edycja na 50-lecie ma 325 koni i rozpędza się od 0 do 100 km/h w 5,3 s, a w naszym teście nawet w 5,2 s. W przednionapędowym samochodzie!

Dziś Golfa jest zdecydowanie więcej (4,29 m wobec 3,73 m długości oraz 1,79 m wobec 1,63 m szerokości), a wskazówka jego wagi zatrzymuje się na 1470 kg (+630 kg, czyli jakieś 2/3 „jedynki"). Z pierwowzorem nie łączy go już niemal nic poza nazwą i koncepcją – mocnego kompaktu z przednim napędem. Ale kontekst jest podobny, bo historia zatacza koło: aktualny Golf GTI ma już bardzo niewielu bezpośrednich konkurentów. Zdarza się, że bywają ostrzejsi, mają precyzyjne jak brzytwa ręczne przekładnie, ale w kategorii kompletności „ósemka" wciąż pozostaje punktem odniesienia w swojej klasie.

Przypomina o tym testowany wariant „urodzinowy". Zespół rozwojowy GTI najwyraźniej dostał przy nim wyjątkowo dużo swobody. Potężny zastrzyk mocy i momentu (+60 KM i 50 Nm) idzie tu w parze z szeregiem odczuwalnych zmian w podwoziu: obniżone, utwardzone zawieszenie, zwiększony „negatyw" przednich kół (-2°), do tego lżejsze felgi. Jeśli ktoś postrzega Golfa GTI jako usportowiony, ale „grzeczny" kompakt, ta wersja wyprowadzi go z błędu. Bez ukrywania zachwytu – jeździ po prostu fenomenalnie! Jest napięta, skupiona, reaktywna i ma niesamowite pokłady trakcji, które sprawiają, że po rozgrzaniu opon przednie koła wgryzają się w asfalt. Mocy jest tu aż za dużo – przyczepność na prostej można zgubić nawet przy ponad 80 km/h, tylna oś bywa nerwowa podczas hamowania, ale moment obrotowy nie zmusza do „siłowania się" z kierownicą. Przy umiejętnym dozowaniu gazu można nawet pokonać łuk „bokiem". Pedał hamulca daje doskonałe wyczucie i nawet układ kierowniczy jest mało volkswagenowski i syntetyczny, zyskał więcej szczerości.

To odważna teza, ale ze swoim zawadiackim charakterem Golf GTI Edition 50 może zapewnić więcej frajdy niż niezwykle skuteczna „erka" z jej napędem 4x4. Każdy jego nabywca będzie szczęściarzem – szczególnie ci, których pierwsze kontakty z usportowionymi autami przypadały właśnie na mocne przednionapędowe hatchbacki. Którzy do „kultury GTI" mają głęboki sentyment. A przy tym nie kosztuje majątku (od 196 tys. zł).

Z drugiej strony to wciąż Golf, jakich miliony. Zwarty jak na kompakt, ale relatywnie przestronny, funkcjonalny i przystępny w obsłudze. Oraz komfortowy – zawieszenie DCC z adaptacyjnymi amortyzatorami imponuje rozpiętością i w łagodnym trybie niezwykle gładko tłumi nierówności. Hałas też jest w normie. Nawet z opcjonalnym wydechem Akrapovica Golf „nie gada" za głośno – choć to pokłosie obecnych norm, a nie ciasnych kołnierzyków projektantów.

Senior może być dumny: GTI miewał w swojej karierze różne momenty, ale dziś jest w godnej formie. W jubileuszowej „ósemce" – jak w „jedynce" – zaangażowanie kierowcy znaczy więcej niż same osiągi. 100 lat!

TEKST: MARCIN SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

eprasa.pl 2c76cedf7c

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 18 lipca 1976 roku

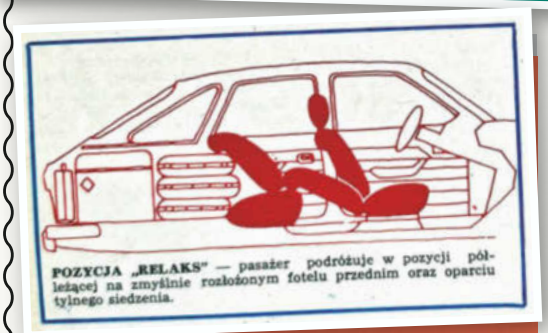
Na okładce świętowano 22 lipca, ale na łamach pojawił się ciekawszy temat. Oto bowiem do Polski przyjechała ekipa filmowa niemieckiego telewizyjnego programu „7. zmysł", będącego najbardziej znanym tego typu widowiskiem na świecie, emitowanym w 47 krajach. Celem tej wizyty było nakręcenie filmu o ruchu drogowym w naszym kraju. W 1975 roku Polskę odwiedziło bowiem aż 260 tys. turystów z RFN. A jak naszych kierowców oceniali twórcy programu? Szef ekipy telewizji WDR twierdził, że jeździ się u nas bardzo dobrze, Warszawa ma udany system ruchu ulicznego z niemal rewelacyjnie oznakowanymi jezdniami, a uczestnicy ruchu są zdyscyplinowani i za kierownicą można się tu czuć bezpiecznie.



Nowość: Vauxhall Chevette



To mogło być trochę... skomplikowane. Brytyjska marka, będąca filią amerykańskiego koncernu GM, wprowadziła do oferty model produkowany w Austrii, który w Polsce dostępny był za dewizy w tzw. „eksporcie wewnętrznym". Ten mierzący 394 cm pojazd napędzał umieszczony z przodu silnik o pojemności 1256 cm^3 i mocy 49,5 KM. Napęd trafiał na tylną oś za pośrednictwem 4-biegowej skrzyni. Wnętrze, którego wystój określano jako skromny, przeznaczone było dla czterech osób, choć z tyłu zostawało niezbyt wiele miejsca nad głowami. Chevette uznano za samochód ekonomiczny w eksploatacji, o dość nowoczesnych rozwiązaniach i wyższym niż przeciętny poziomie wyposażenia.



POZYCJA „RELAKS" — pasażer podróżuje w pozycji półleżącej na zmyślnie rozłożonym fotelu przednim oraz oparciu tylnego siedzenia.

DLA WYGODY PASAŻERÓW

Z dzisiejszej perspektywy to żadne zaskoczenie, ale w latach 70. debiutowało wiele 5-drzwiowych pojazdów, które dawały spore możliwości dostosowania kabiny do potrzeb użytkowników. „Motor" zamieścił 7 grafik ilustrujących nowe metody regulacji siedzeń przednich i tylnych. Prezentujemy dwie, naszym zdaniem najciekawsze. W roli nowoczesnego auta pięciodrzwiowego wystąpiło Renault 30 TS. Pozycja dziecinna, jak widać, daleko odbiega od współczesnych standardów bezpieczeństwa.



POZYCJA DZIECINNA — przedni fotel pasażera cofnięty do styku z poduszką tylnego siedzenia — tworzy się doskonale zabezpieczone miejsce do przewozu dziecka.

Reklama Pol-Mot z 1976 roku



Takim letnim kadrem Biuro Eksportu Wewnętrznego zachęca do zakupu Polskiego Fiata 125p 1500. Wpłaty w walutach wymienialnych i bonach towarowych.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

eprasa.pl 2c76cedf7c

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

YOUNGTIMERY



a w nim m.in.:

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

sprzedaż.pl/2676c



Nowy Nissan X-Trail

Japoński patent na niezawodną hybrydę

Cisza w standardzie dzięki e-POWER

Wartość zużycia paliwa dla Nissana X-Trail MY26, w zależności od wariantu i wersji, wynosi w cyklu mieszanym od 5,8 do 6,7 l/100 km, a emisja CO_2 od 132 do 152 g/km (dane na podstawie świadectwa homologacji typu). Zużycie i emisja CO_2 zostały określone zgodnie z procedurą WLTP. Podane wartości mogą się różnić od rzeczywistych, na które wpływają m.in. styl i warunki jazdy, dodatkowe wyposażenie samochodu zainstalowane po jego rejestracji oraz stan techniczny samochodu. Informacje dotyczące odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji znajdują się na stronie www.nissan.pl.

eprasa.pl 2c76cedf7c