UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 18-19/2026 (3801-3802) 27•04•2026
cena 6,49 zł w tym 8% VAT

motor

WYDANIE PODWÓJNE 72 STRONY

NOW • UŻYWANE • T



Powrót Freelandera
i inne chińskie premiery

s. 4

m motor NOWOŚCI

Leapmotor B05



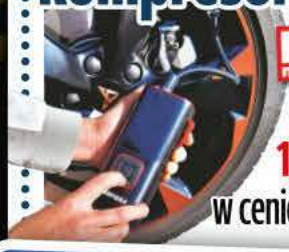
MG S9 PHEV



PORADY

Test przenośnych kompresorów

s. 36



m motor TEST

Sprawdzamy 11 urządzeń w cenie już od 69 zł

PORADY

s. 44

Wypożyczanie kampera od A do Z



» Jakich błędów unikać?
» Na co zwracać szczególną uwagę?

UŻYWANE

s. 62



Peugeot 508
2.0 BlueHDi
z przebiegiem
278 666 km

UŻYWANE AUTA Z CHARAKTEREM

s. 56



TO BĘDĄ PRZYSZŁE KLASYKI

18 modeli

» Dają radość z jazdy i mogą zyskiwać na wartości

UŻYWANE

s. 52

(2011-2018)



Ford Focus kontra Skoda Octavia

(2012-2020)



Rodzinne, funkcjonalne kombi z licznymi zaletami

Mazda CX-5 2.5 AWD



m motor PIERWSZY TEST

s. 14



PORÓWNANIE

Nowe Renault Clio kontra Toyota Yaris • Seat Ibiza • Opel Corsa

s. 20

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 10.05.2026

AKUMULATOROWA, BEZPRZEWODOWA, PRZENOŚNA MYJKA WYSOKOCIŚNIENIOWA

REKLAMA

TURBOJET CLEANER

TURBOJET CLEANER

NOWOŚĆ! ZAMÓW ZA 199 ZŁ!



Działa z wężem, kranem lub wiadrem!

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

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

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

PRECYZYJNE DYSZE

- Strumień bezpośredni
- Myjka wachlarzowa
- Myjka pianowa



DZIAŁA Z WIADREM!



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

ZASIĘG DO 10 METRÓW!



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

W ZESTAWIE OTRZYMASZ:

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



NOWOŚĆ!

ZADZWOŃ I ZŁÓŻ ZAMÓWIENIE!

Masz szansę otrzymać oryginalną myjkę TurboJet Cleaner

w cenie 199 ZŁ!

Oferta obowiązuje do wyczerpania zapasów

Zadzwoń teraz:

42 300 35 43

Pon.-pt. 8:00-20:00, sob. i niedz. 9:00-20:00; Standardowy koszt połączenia telefonicznego dla danego operatora.

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

eprasa.pl 2e6623aac5

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

Motor 18-19/2026 27 kwietnia

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



AUDI RS 5
Pierwszy model Audi Sport z napędem hybrydowym typu plug-in. Jego sercem jest znakomite benzynowe 2.9 V6 biturbo, a moc systemowa wynosi 639 KM. Czy to wystarczy, żeby poradzić sobie z masą 2370 kg?

12



66

FIAT PANDA 4x4
Sentymentalna podróż dwoma dzielnymi Fiatami, kupionymi... przez przypadek za 5000 euro. Jak zniosą wymagającą przeprawę przez Pireneje?

NOWOŚCI

4 Freelander i inne chińskie nowości
Freelander powróci, ale nie jako model, tylko nowa marka, za którą stoją Jaguar Land Rover i chiński koncern Chery Automobile. A to niejedyna nadchodząca nowość z Azji.

8 Mercedes klasy C
Chwilę po premierze BMW i3 debiutuje jego największy rywal, czyli nowy Mercedes klasy C. Ten elektryczny sedan klasy średniej pojawi się w salonach jeszcze w tym roku.

PIERWSZA JAZDA

12 Audi RS 5

PORÓWNANIA, TESTY

14 Mazda CX-5 2.5 e-Skyactiv G AWD
Trzecia generacja kompaktowego SUV-a Mazdy jest większa, nowocześniejsza, a do tego wyraźnie tańsza. Może nie imponuje osiągami, ale nie brakuje jej zalet.

20 Nowe Renault Clio kontra rywale
Francuska nowość walczy o tytuł najlepszego auta miejskiego. W pierwszym starciu rywalami Clio są popularna Toyota Yaris, zmodernizowany właśnie Seat Ibiza oraz doświadczony gracz, czyli Opel Corsa.

30 BYD Sealion 7 Excellence AWD
Ten 4,8-metrowy elektryczny SUV z napędem na obie osie imponuje osiągami i mocą 530 KM, ale to wcale nie znaczy, że ma sportową naturę.

32 Volkswagen Passat 1.5 eHybrid 272
Niemieckie kombi dostępne jest w wielu wersjach silnikowych. Sprawdzamy, czy najmocniejsza hybrydowa odmiana Passata to sensowny wybór.

PORADY

36 Przenośne kompresory
Podręczna mobilna sprężarka przydaje się nie tylko w samochodzie. Testujemy 11 kompresorów z różnych półek cenowych.

40 Dodatkowe koszty wygody
Przelew za nowe auto to nie zawsze koniec wydatków. Producenci coraz częściej proponują dodatkowe płatne funkcje i model subskrypcji usług. Oto przykłady.

42 Mycie zautomatyzowane
Automatyczne myjnie nie mają najlepszej opinii, jeśli chodzi o wpływ na stan lakieru. Trudno jednak odmówić im przydatnych zalet. Jak z nich korzystać, żeby nie żałować.

44 Wynajem kampera od A do Z
Zakup kampera to ogromny wydatek, więc na tym rynku dominuje wynajem. Wypożyczalni jest sporo i każda z nich ma własne zasady. Warto dobrze przygotować się przed skorzystaniem z takiej usługi.

48 Zderzenie z czasem

UŻYWANE

50 Jaguar F-Pace
Ten model zakończył epokę spalinowych Jaguarów. F-Pace to duży SUV, który był produkowany przez 10 lat. Zbieramy opinie użytkowników na jego temat.

51 Silnik Diesla 2.2 Skyactiv-D

52 Ford Focus kontra Skoda Octavia
Rządzą we flotach, ale klienci indywidualni także doceniają ich zalety. Porównujemy używane kompaktowe modele Forda i Skody.

56 Przyszłe klasyki
Na rynku wtórnym wciąż można znaleźć auta, które za kilka lat mogą stać się cenione i poszukiwane, a dziś dostarczają przyjemności z jazdy. Prezentujemy ciekawe propozycje z potencjałem na klasyka.

62 Peugeot 508 2.0 BlueHDi
Ten Peugeot klasy średniej pozostaje nieco w cieniu Passata, Superba czy Avensisa, ale 508, zwłaszcza z silnikiem Diesla, to bardzo rozsądna propozycja.

MOTOPASJE

66 Fiat Panda 4x4

STAŁE DZIAŁY

10 Wiadomości
70 Motor Retro

Auta w numerze

Audi RS 5	12
BYD Sealion 7 AWD	30
Fiat Panda 4x4	66
Ford Focus III	52
Freelander	4
Hyundai Ioniq 3	10
Jaguar F-Pace	50
Mazda CX-5 2.5 e-Skyactiv G 6AT AWD	14
Mercedes klasy C	8
MG S9 PHEV	6
Opel Corsa Turbo M6	20
Peugeot 508 SW 2.0 BlueHDi	62
Renault Clio TCe 115	20
Seat Ibiza 1.0 TSI	20
Skoda Octavia III	52
Toyota Yaris 1.5 Hybrid 130	20
Volkswagen Passat 1.5 TSI eHybrid 272	32



ZDERZENIE Z CZASEM **Starsze auta mogą zapewniać przyzwoitą ochronę przed skutkami zderzeń, ale często od tych współczesnych dzieli je przepaść.**

48

51



SILNIK DIESLA 2.2 SKYACTIV-D
Ta japońska jednostka debiutowała w 2012 roku w modelu CX-5. Trafiła też do innych modeli Mazdy. Opinie na jej temat są podzielone.

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



Freelander

Freelander pokazał prototyp Concept97, którego wnętrze prezentujemy powyżej. Firma planuje wprowadzenie kilku aut oraz ekspansję na rynki międzynarodowe. Na wizualizacji obok pokazujemy, jak może wyglądać pierwszy seryjny model nowej marki.

Ekspansja i współpraca





Concept97 to wizja nadchodzącego pierwszego seryjnego modelu nowej marki Freelander.

Kooperacja z chińskimi firmami motoryzacyjnymi przyjmuje różne formy i może jak choćby odrodzenie Freelandera nie jako modelu, ale osobnej marki, która

Czy się to komuś podoba, czy nie, chińskie firmy stały się nieodłącznym elementem naszego motoryzacyjnego krajobrazu. Jak dużą rolę obecnie odgrywają na polskim rynku? W pierwszym kwartale br. samochodów z Państwa Środka sprzedało się 16 971 szt. (więcej o 140% niż w okresie I-III 2025 r.), co przekłada się na 11,19 procent udziału w całym rynku. W praktyce oznacza to, że jest on wyższy niż drugiej najpopularniejszej marki w Polsce, czyli Skody (10,74%), a także firm koreańskich (Kia, Hyundai, KGM: 8,72%), wszystkich japońskich poza Toyotą (9,07%) czy choćby całego koncernu Stellantis (6,41%). Jeśli zaś chodzi o poszczególne marki chińskie, to ich lider, czyli MG, sprzedaje u nas obecnie więcej aut niż tacy mocni europejscy gracze jak Renault, Ford czy Cupra. Ale Chińczycy rosną w siłę także w skali całego europejskiego kontynentu. Według danych firmy DataForce w lutym br. ich rynkowy udział wyniósł 8% (choć rekord padł w grudniu ub.r.: 9,5%), a wspomniane wyżej MG, czyli najpopularniejsza marka, sprzedało w ciągu dwóch miesięcy ponad 40 tys. aut – to wynik na poziomie Volvo i Nissana, a większy niż np. Cupry, Seata czy kilku „japończyków".

Nie tylko sprzedaż

Ekspansja chińskich firm to jednak nie tylko wyrastające jak grzyby po deszczu salony i w błyskawicznym tempie zyskujące na popularności samochody, ale także coraz mocniejsze zakorzenienie w Europie, manifestujące się np. otwieraniem fabryk (jak np. BYD-a na Węgrzech i Ebro/Chery w Hiszpanii), lokalnych zapleczy logistyczno-szkoleniowych (np. Chery w Polsce) czy centrów badawczo-rozwojowych (np. Geely właśnie połączyło ośrodki w Szwecji oraz Niemczech w jeden organizm). Kolejnym, zresztą funkcjonującym już od lat, elementem tej układanki jest nawiązywanie bliskiej współpracy

eprasa.pl 2e6623aac5

motor TYLKO U NAS WIZUALIZACJA

Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę

przynosić nieco zaskakujące rezultaty, będzie oferować gamę SUV-ów.

pomiędzy chińskimi koncernami a tymi pochodzącymi z innych krajów. Dotyczą one w dużym stopniu funkcjonowania na rynku Państwa Środka (np. lokalnej produkcji wybranych modeli), ale samochody tworzone w ramach takich spółek trafiają także choćby do Europy. I tak np. dzięki współpracy Mazdy z Changanem można także u nas kupić najnowsze elektryczne modele 6e oraz SUV-a CX-6e, natomiast kooperacja Forda z JMC zaowocowała wprowadzeniem do oferty kolejnego pojazdu z szerokiej rodziny Transita – City.

Freelander powraca

Podobne efekty powinno przynieść współdziałanie koncernów Jaguar Land Rover (JLR) z Chery Automobile (trwa ono już od 2012 r., w formie spółki joint-venture o nazwie CJLR). Jego nowy etap ogłoszono w połowie 2024 r. W ramach tej umowy do życia powraca Freelander. Nie będzie to jednak ani Land Rover, ani pojedynczy model. Pierwszego kwietnia zadebiutowała bowiem osobna marka, właśnie o nazwie Freelander. Jej siedziba i biuro projektowe znajdują się w Szanghaju, dział rozwoju w Suzhou, zaś produkcja będzie się odbywać w fabryce w Changshu.

W ciągu najbliższych pięciu lat ma powstać cała gama pojazdów. Będą one wykorzystywać rozwiązania techniczne koncernu Chery i wszystkie mają być zelektryfikowane. Oznacza to, że powinny otrzymać przede wszystkim

Na nowym terenie

Freelander był samochodem, przy pomocy którego Land Rover wszedł do klasy mniejszych SUV-ów, przeznaczonych dla znacznie szerszej grupy odbiorców niż np. Discvovery. Freelander zadebiutował w 1997 r. (stąd 97 w nazwie konceptu nowej marki) i ma nadwozie samonośne.



LAND ROVER FREELANDER I
Produkowany od 1997 do 2006 roku w wersjach 3- oraz 5-drzwiowej.



LAND ROVER FREELANDER II
Ten SUV powstawał w latach 2006--2014. Zastąpiło go Discovery Sport.

eprasa.pl 2e6623aac5

napęd w pełni elektryczny, ale także odmiany o wydłużonym zasięgu (z silnikiem benzynowym pełniącym rolę generatora prądu) oraz warianty hybrydowe typu plug-in. Podano, że w pojazdach znajdą zastosowanie technologie uznanych firm, m.in. Huawei, Qualcomm oraz CATL (producent baterii).

Pierwsze auto Freelandera może zadebiutować jeszcze w tym roku, bo firma już ujawniła film z prób zakamuflowanego prototypu, który wydaje się być w zaawansowanym stadium rozwoju. To spory SUV o proporcjach charakterystycznych dla modeli Land Rovera.

Początkowo Freelander skupi się na obecności na chińskim rynku (w tym roku ma powstać sieć stu punktów sprzedaży w 60 miastach), ale już zapowiedziano, że z czasem jego pojazdy trafią także do innych krajów.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: PRODUCENCI, ARCHIWUM, WIZUALIZACJA: AVARVARII



JAECOO 7 HYBRID Najnowsza wersja HEV z silnikami 1.5 turbo i elektrycznym (systemowe 224 KM). Cena: od 139 900 zł.



Akumulator trakcyjny 34,5 kWh można ładować prądem zmiennym do 6,6 kW lub stałym do 70 kW.

Jaecoo 8 SH

Należące do koncernu Chery Jaecoo wzmacnia gamę topowym SUV-em – 8 Super Hybrid. To samochód o długości 482 cm, z rozstawem osi 282 cm i bagażnikiem o pojemności 488-2021 l. W napędzie wykorzystano silniki benzynowy 1.5 turbo, elektryczne (układ 4x4), automatyczną przekładnię oraz baterię o pojemności 34,5 kWh (zasięg w trybie EV: 134 km). Moc systemowa wynosi 428 KM, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h 5,8 s. Polska premiera: na Poznań Motor Show. Cena: od 219 900 zł (5 os.) i 224 900 zł (7 os.).



Chery Tiggo 7 HEV

Do wersji benzynowej i PHEV dołącza klasyczna hybryda. Nowa odmiana kompaktowego SUV-a Tiggo 7 ma przedni napęd, silniki benzynowy 1.5 turbo i elektryczny, skrzynię automatyczną i baterię 1,83 kWh. Moc systemowa to 224 KM. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,7 s, średnie zużycie paliwa 5,7 l/100 km. Ceny: 124 900 zł (Select) lub 134 900 zł (Premium).



Chińska klasyka: telefony pod ręką i wielki centralny ekran (17,3 cala).





Leapmotor B05 to elektryczny kompakt o długości 443 cm. Auto ma napęd na tylne koła i silnik rozwijający 218 KM i 240 Nm (0-100 km/h: 6,7 s). Do wyboru przewidziano akumulatory trakcyjne o pojemności 56,2 kWh (zasięg 401 km) oraz 67,1 kWh (zasięg 482 km). Uzupełnienie energii prądem stałym może się odbywać z mocą do 174 kW. Promocyjna cena: od 106 900 zł.

MGS9 PHEV







B10 HYBRID EV debiutuje w salonach w maju z silnikami elektrycznym 218 KM i range extenderem (1.5 88 KM). Cena prom.: od 109 900 zł.

Leapmotor B05



Cyfrowe wskaźniki są 8,8-calowe, zaś centralny ekran ma 14,6 cala. Tapicerka – ze skóry ekologicznej.

eprasa.pl/6623aac5





Jaecoo 8 otrzymało m.in. wyświetlacz przezierny. Obsługa Apple CarPlay oraz Android Auto jest bezprzewodowa.

Changan Deepal S07

Changan to kolejna chińska marka, która zadebiutuje w Polsce, już w maju br. Za sprzedaż i obsługę będą odpowiadać grupy Bemo, PGD i Matsuoka. Gama ma się składać z czterech modeli, w tym już potwierdzonych dwóch elektrycznych SUV-ów. Mniejszy z nich, Deepal S05, mierzy 460 cm i ma dwie wersje, o mocy 272 KM (zasięg 485 km) i 435 KM (AWD; zasięg 445 km). Z kolei Deepal S07 to auto o długości 475 cm z silnikiem 218 KM (zasięg 475 km) i napędem tylko na tylne koła.



DENZA (koncern BYD) trafi do sprzedaży w Polsce w czerwcu. Pojawią się minivan D9 i auto klasy wyższej Z9GT (fot.). Ma ono dwie wersje: elektryczną 1156 KM (511 700 zł) i hybrydową 776 KM (447 200 zł). W Z9GT zastosowano zaawansowane zawieszenie pneumatyczne oraz układ czterech kół skrętnych.



Denza Z9GT

Xpeng P7+

Xpeng wprowadził do oferty elektrycznego liftbacka P7+. Auto ma imponujące rozmiary – 507 cm długości i 3-metrowy rozstaw osi. W ofercie znajdują się trzy wersje: 245 KM (RWD, bateria 61,7 kWh, ładowanie 350 kW, zasięg 455 km), 313 KM (RWD) oraz 503 KM (4x4). Obie mocniejsze korzystają z akumulatora 74,9 kWh, w którym energię można uzupełniać z mocą do 446 kW. Zasięg wynosi w nich, odpowiednio, 530 i 500 km. Ceny: 197 900, 218 900 oraz 239 900 zł.





Minimalistyczne wnętrze P7+ z ekranem 15,6". Bazowa odmiana ma skórę ekologiczną, a mocniejsze – Nappa.

Przez długi czas flagowym SUV-em MG (koncern SAIC) był HS, teraz to się zmienia. Właśnie ruszyła u nas przedsprzedaż modelu MGS9 (cena od 172 900 zł). Ma on następujące rozmiary: długość 498,3 cm, szerokość 197 cm, wysokość 177,8 cm, rozstaw osi 291,5 cm. MGS9 jest pierwszym 7-osobowym SUV-em tej marki. W układzie napędowym zastosowano silniki benzynowy 1.5 turbo i elektryczny (moc systemowa 220 KM) oraz akumulator trakcyjny 24,7 kWh (23,2 kWh netto; zasięg w trybie jazdy elektrycznej: 100 km), który można ładować tylko prądem zmiennym (do 11 kW). Osiągi: 0-100 km/h 9,6 s, prędkość maksymalna 200 km/h.



MG4 EV Urban to nowy kompaktowy BEV (149 i 160 KM, 42,8 i 53,9 kWh, zasięg 325-416 km). W Polsce jeszcze się nie pojawił.



Zarówno wskaźniki, jak i centralny ekran mają przekątną 12,3". W standardzie są m.in. nawigacja i kamery 360 stopni.

eprasa.pl 2e6623aac5

Rywalizacja się zaostrza

Mercedes klasy C

Dwaj wielcy konkurenci, czyli BMW i Mercedes, w przeciągu zaledwie miesiąca zaprezentowali najnowszej generacji elektryczne sedany klasy średniej – najpierw debiutowało i3, a teraz klasa C. Oba auta startują w mocnych wersjach z napędem na cztery koła.



Panoramiczny dach ma 162 podświetlone gwiazdki. Można przyciemniać segmenty lub całą powierzchnię.

W gamach samochodów elektrycznych wielu producentów coraz ważniejsze stają się tradycyjne modele, a nie tylko SUV-y. Najnowszy dowód pochodzi ze stajni Mercedesa – to klasa C na prąd. O ile wyglądu jej przodu można się było spodziewać (nowy wzór podświetlanej atrapy i reflektory z motywem gwiazdy), o tyle tył prezentuje się zaskakująco, by nie powiedzieć – kontrowersyjnie. Mimo wszystko ciekawsze jest to, co skrywa się pod karoserią.

Prawie 500 KM

Elektryczna klasa C jest wyraźnie większa od pozostającej w ofercie spalinowej odmiany, mierzy bowiem 488,3 cm i ma 296,2 cm rozstawu osi (więcej o, odpowiednio, 13 i 9,7 cm). Przerasta też przy okazji głównego rywala, czyli BMW i3 (dł. 476 cm, r. osi 289,7 cm). Auto Na pewno nie należy do lekkich, bo masa własna wynosi 2460 kg.

Na początek klasa C będzie dostępna w jednej mocnej wersji 4x4 o oznaczeniu 400 4Matic electric. Zastosowano w niej dwa silniki generujące systemowe 490 KM i 800 Nm. Napęd może być przekazywany na cztery koła, ale gdy nie ma takiej potrzeby, przedni silnik jest odłączany, by zminimalizować straty energii. Zastosowano ponadto dwubiegową przekładnię (drugie przełożenie zostaje wykorzystane głównie przy dużych prędkościach).

Instalacja elektryczna jest 800-woltowa (na szczęście opcjonalny konwerter umożliwi też korzystanie z ładowarek 400 V), a akumulator trakcyjny ma pojemność 94 kWh netto. Szczytowa moc ładowania AC wynosi 22 kW, zaś prądem stałym – 330 kW (w 10 min da się uzupełnić energię do poziomu umożliwiającego pokonanie 325 km). Mercedes określa zasięg klasy C wg WLTP w przedziale od 592 do 762 km. C 400 4Matic przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,0 s, uzyskuje prędkość 210 km/h, natomiast średnie zużycie energii to 14,1-18,5 kWh/100 km. Poziom rekuperacji reguluje się łopatkami (istnieje możliwość pełnego zatrzymania), a jej maksymalna wartość sięga 300 kW.

Warto w tym miejscu przypomnieć podstawowe parametry najważniejszego konkurenta, czyli BMW i3 50 xDrive. Rozwija ono 469 KM, ma akumulator 108,7 kWh (ładowanie do 400 kW) i zasięg do 900 km.

Mercedes zapowiada, że elektryczna klasa C zapewnia najbardziej sportowe doznania ze wszystkich dotychczasowych aut tej serii modelowej. Auto ma czterowahaczowe zawieszenie przednie i układ wielowahaczowy z tyłu. Bazowo zastosowano amortyzatory o tłumieniu zależnym od częstotliwości, a opcjonalnie oferowane będą układ pneumatyczny Airmatic, wspomagany przez informacje z nawigacji i innych aut Mercedesa (Car-to-X), a także system tylnych kół skrętnych (maksymalnie o 4,5 stopnia, co zmniejsza średnic zawracania o 90 cm, do 11,2 m).

Metrowy wyświetlacz

Typowo dla wszystkich nowych Mercedesów na desce rozdzielczej królują ekrany pod jedną taflą szkła. Tym razem przewidziano trzy wersje: podstawową (wskaźniki 10,3", centralny wyświetlacz 14" i animacja przed pasażerem), Superscreen (j.w. plus ekran 14" dla pasażera) i topową o nazwie Hyperscreen, czyli jeden wielki ekran o przekątnej 39,1 cala. System multimedialny MBUX korzysta ze wsparcia AI trzech firm (ChatGPT4o, Microsoft Bing oraz Google Gemini), natomiast nawigację opracowano wspólnie z Google.

TEKST: ADAM SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MERCEDES

Przedni bagażnik elektrycznej klasy C ma 101 litrów, natomiast tylny 470 l. Auto może holować przyczepę o masie do 1,8 t.



eprasa.pl 2e662

Elektryczna klasa C trafi do sprzedaży jeszcze w tym roku. Nie podano jej ceny, ale można zakładać, że będzie tańsza od odpowiednika w odmianie SUV, czyli GLC, który w tej samej wersji napędowej kosztuje od 319 900 zł. Na pewno pojawią się też słabsze warianty (w tym RWD).



Ekran w topowym wariancie (MBUX Hyperscreen) ma jedną powierzchnię wyświetlania o przekątnej 39,1 cala.

Klasa C w wersji elektrycznej pozostała sedanem. Obręcze mają 18, 19 lub 20 cali. Za dopłatą będą oferowane pneumatyczne zawieszenie i tylne koła skrętne.

REKLAMA



eprasa.pl 2e6628aac5

W SKRÓCIE

Nowy odcinek S6



GDDKiA zawarła umowę na realizację drugiego z trzech odcinków drogi ekspresowej S6 Szczecin Zachód (Dołuje)--Police w ciągu Zachodniej Obwodnicy Szczecina (ZOS). Kontrakt przewiduje ukończenie inwestycji o długości 11,9 km w 2029 r. Umowę na pierwszy z fragmentów ZOS podpisano w połowie stycznia br., a na ostatni ma się to odbyć jeszcze przed wakacjami. Po zakończeniu prac Szczecin zyska pełen „ring" trasami szybkiego ruchu.

Tania Pandina



Fiat Pandina (obecna nazwa Pandy) w podstawowej wersji Pop z benzynowym wolnossącym silnikiem 1.0 R3 MHEV rozwijającym 65 KM (0-100 km/h w 14,1 s) jest teraz oferowana w atrakcyjnej promocji. Dotychczas auto było wycenione na 64 100 zł, zaś obecnie można je kupić za 54 900 zł. W wyposażeniu znajdują się m.in. manualna klimatyzacja, wspomaganie kierownicy, sześć airbagów, czujniki cofania czy elektrycznie sterowane przednie szyby.

Powrót sedana



Audi prowadzi zaawansowane próby drogowe topowego wariantu A6. Nowe RS 6 z nadwoziem kombi przyłapano już wcześniej kilkakrotnie, ale teraz przed obiektywami fotografów-szpiegów pojawił się sedan. A to oznacza, że niemiecka firma powróci do oferowania flagowego A6 z tym nadwoziem po ponad 15 latach przerwy. Na razie nie ma potwierdzenia odnośnie układu napędowego RS 6, ale niewykluczone, że będzie to hybryda typu plug-in, tak jak w RS 5.

Zdjęcia: producenci, SH Proshots

Hyundai Ioniq 3



Siedzenia mogą być zarówno podgrzewane, jak i wentylowane.



- **Elektryczny miejski hatchback o stylistyce nawiązującej do konceptu**
- **Do wyboru z dwoma silnikami oraz akumulatorami trakcyjnymi**

We wrześniu ubiegłego roku Hyundai pokazał Concept Three, zapowiadający kolejnego członka rodziny Ioniq. Wiadomo było, że jego nietypowa stylizacja znajdzie odzwierciedlenie w aucie seryjnym, które teraz właśnie pokazano (oczywiście nie zastosowano wszystkich rozwiązań, jak choćby otwieranych „pod wiatr" tylnych drzwi). Okazało się, też iż jego długość jest wyraźnie mniejsza (416 do 428 cm), co sprawia, że Ioniqowi 3 bliżej do aut miejskich niż kompaktów (a w zasadzie miejskich crossoverów, choćby ze względu na pokaźne koła z oponami np. 215/55 R17). Auto powstało na platformie E-GMP i otrzymało 400-woltową architekturę elektryczną. Ioniq 3 ma napęd na przednie koła i będzie oferowany z silnikami o mocy 135 lub 147 KM oraz akumulatorami trakcyjnymi o pojemności 42,2 kWh lub 61 kWh. Zasięg ma wynosić, odpowiednio, 344 km lub 496 km. W polskich salonach auto pojawi się jesienią, a wkrótce mają być znane jego ceny.





Mimo ekranu 12,9 lub 14,6" pozostawiono normalny panel klimatyzacji. System multimedialny oparto na Android Automotive OS.



Hyundai Ioniq 3 będzie produkowany w tureckiej fabryce koncernu, w mieście Izmit (na zdjęciu).

Pierwsze 911 GT3 kabriolet

Porsche wprowadziło do oferty kolejną odmianę modelu 911. To dwuosobowe GT3 S/C z elektrycznie sterowanym miękkim dachem. Auto ma m.in. karbonowe przednią maskę, błotniki i drzwi, magnezowe felgi oraz ceramiczne tarcze hamulcowe i waży 1497 kg (GT3 coupe: 1479 kg). Do napędu zastosowano wolnossący silnik 4.0 B6 o mocy 510 KM połączony z manualną 6-biegową przekładnią (0-100 km/h w 3,9 s, prędkość maks. 313 km/h). Cena: 1 433 000 zł.



Auto na zdjęciach ma opcjonalny pakiet Street Style, m.in. z tak efektowną tapicerką.



eprasa.pl 2e6623a4c5

www.modifikator.pl



JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

NOWA MŁODOŚĆ TWOJEGO SAMOCHODU
NANO TECHNOLOGIA



GWARANTOWANE:
- ✓ Przedłuża się wiek roboczy silnika przynajmniej 2 razy
- ✓ Zmniejsza zużycie paliwa **od 8 do 12%**
- ✓ Zwiększa moc silnika **do 15%**
- ✓ Całkowicie eliminuje „zimny start silnika" (suchy start)
- ✓ Ułatwia start silnika podczas niskich temperatur (nawet do – 40°C)
- ✓ Zabezpiecza spokojniejszą i cichszą pracę silnika
- ✓ Zapewnia całkowitą ochronę silnika do tego stopnia, że w przypadku **całkowitej utraty oleju** w silniku umożliwia przejechanie nie mniej niż 50 km, **bez najmniejszego uszkodzenia silnika**
- ✓ Długotrwała ochrona w silniku – **50 000 km**

UWAGA: Modyfikator Plus **NIE ZAWIERA** *w swoim składzie* **teflonu, cząstek metalu, ceramiki** *ani żadnych innych substancji, które mogłyby doprowadzić do uszkodzenia silnika w trakcie eksploatacji.*

Modyfikator Plus posiada **patenty i certyfikaty** w Europie, Rosji, USA, także TUV – niemiecki certyfikat bezpieczeństwa i jakości.
To **produkt jedyny** w swoim rodzaju, **wielokrotnie testowany** w ekstremalnych warunkach na oczach publiczności międzynarodowej.



Informacje i zamówienia:
22 859 10 30, 22 40 10 616

Produkt do nabycia w sieci sklepów:
petrostar.pl

REKLAMA

Toyota Yaris Cross FL



Popularny crossover Toyoty (europejski bestseller marki) został poddany modernizacji. Problemów z rozpoznaniem auta po liftingu nie będzie, bo przód zmienił się dość mocno – całkiem inny jest bowiem grill, zmodyfikowano także reflektory. Dodano też dwa nowe kolory lakieru (brązowy i szary) oraz wzory felg. W kabinie zmiany są minimalne i obejmują m.in. tapicerki i zastosowanie w odmianie Style lepszych siedzeń pochodzących z Executive. Yaris Cross nadal ma napęd hybrydowy 1.5 (116 lub 130 KM, w tym AWD).



Przedsprzedaż zmodernizowanego Yarisa Crossa rozpocznie się w Polsce w maju br.

Nowy Nissan Juke





Juke nie jest tak popularny jak Qashqai, ale mimo wszystko stanowi mocny punkt oferty Nissana (drugi pod względem sprzedaży). Jego siłą zawsze był nietuzinkowy, polaryzujący opinie design i nie inaczej jest w przypadku właśnie zaprezentowanej trzeciej generacji. Nowy Juke został zbudowany na platformie CMF-EV (na razie nie ujawniono innych danych technicznych) i będzie oferowany z napędem elektrycznym, ale na rynek trafi dopiero wiosną 2027 r.

Problemy Toru Poznań

Tor Poznań to obiekt szczególny, dla wielu osób pierwszy i jedyny, na którym miały styczność ze sportem motorowym. To m.in. dlatego informacja o jego zamknięciu, wynikającym z decyzji Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (przekroczenie norm hałasu na sąsiadujących z torem ulicach), odbiła się takim echem. Na szczęście wstrzymano jej wykonanie i tor znowu działa, ale niestety to tylko tymczasowe rozwiązanie, w oczekiwaniu na rozstrzygnięcie sprawy przez sąd.



Dostawcze na sporym plusie

W pierwszym kwartale 2026 roku zarejestrowano w Polsce 18 113 nowych samochodów użytkowych o masie do 3,5 t. To więcej o 11,2 procent niż w okresie styczeń-marzec 2025. Na pierwsze miejsce w zestawieniu marek powróciło Renault (awans o dwie pozycje w stosunku do I kw. ub.r.). O jedno miejsce spadły z kolei Ford oraz Toyota. Przeważająca większość marek zwiększyła sprzedaż w ciągu trzech miesięcy br. Na liście top 20 tylko trzy zanotowały spadek popytu. Są to Mercedes (-14,5% rok do roku), Iveco (-10,2%) oraz Isuzu (-38,8%). Na 12. miejscu zestawienia znajduje się pierwsza z marek chińskich, czyli Maxus, ze 184 zarejestrowanymi pojazdami.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-III 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-III 2025 r.) [proc.]	
1	Renault	3209	+29,2	↑
2	Ford	2742	+0,5	↑
3	Toyota	2695	+4,7	↑
4	Volkswagen	2178	+17,6	↑
5	Fiat	2000	+19,7	↑
6	Mercedes	1177	-14,5	↓
7	Opel	904	+0,1	↑
8	Iveco	791	-10,2	↓
9	Citroen	545	+10,1	↑
10	Peugeot	518	+1,2	↑

Źródło: PZPM

eprasa.pl 2e6623aac5

Audi RS 5



- Audi RS 5 to teraz hybryda plug-in, ale sercem układu jest tu 2.9 V6 biturbo
- Wysoka masa nie okazuje się przeszkodą dla właściwości jezdnych

Miłośnicy motoryzacji są bezlitośni. Jeszcze przed premierą najnowszego RS 5 dyskusję zdominował właściwie jeden temat. I wcale nie chodzi o kunszt inżynierów, którym udało się połączyć dwa układy napędowe w jedną całość o imponującej mocy 639 KM, ani o radykalną, niezwykle sportową stylistykę... Nie, gdy mowa o tym szybkim samochodzie klasy średniej, wszyscy zdają się dyskutować tylko o jednej liczbie: 2370. Tyle właśnie waży RS 5 Avant. Ale czy ta – bez wątpienia niemała – masa rzeczywiście odgrywa tak znaczącą rolę, jak sugerują krytycy? Z dynamicznymi możliwościami tego kombi mieliśmy się okazję zapoznać na zamkniętym torze. I już na wstępie możemy zdradzić, że zrobiło ono na nas piorunujące wrażenie.

Trzeba przyznać, że nawet w naszej redakcji pojawiły się sceptyczne głosy – ogromna masa RS 5 była dla niektórych wręcz zwiastunem zmierzchu zachodniej motoryzacji. Wystarczy jednak kilka dynamicznych manewrów między pachołkami, by zmienić zdanie. To mocne kombi pokonuje zakręty z taką zwinnością, że może zawstydzić niejeden znacznie lżejszy samochód sportowy.

Wyjątkowo bezpośredni, a przy tym dostarczający mnóstwa informacji zwrotnych, progresywny układ kierowniczy pozwala precyzyjnie prowadzić to potężne auto po idealnej linii. Na długich szybkich zakrętach kombi generuje jednak tak duże przeciążenia poprzeczne, że wpatrzonemu w ekran smartfona dziecku może się szybko zrobić niedobrze. Jeśli więc zamierzamy testować granice możliwości RS 5, wówczas powinniśmy zabierać na pokład wyłącznie pasażerów gotowych na takie doznania...

My za pomocą czerwonego przycisku z oznaczeniem RS wybieramy właśnie najwyższy poziom emocji: tryb RS torque rear. Co się kryje za tą nieco zawiłą nazwą? Po prostu absolutnie nieskrępowana radość z jazdy!

W porównaniu z trybem RS, który z pewnością pozwala na osiąganie świetnych czasów okrążeń, w ustawieniu RS torque rear systemy Audi ingerują bardziej subtelnie, pozwalając kierowcy swobodnie poszaleć na torze. Najbardziej cierpią na tym opony oraz owady rozbijające się o boczne szyby kombi. W tym najbardziej agresywnym trybie jazdy RS 5 Avant staje się prawdziwą maszyną do driftu, którą – przy pewnych umiejętnościach – można z łatwością i precyzją poprowadzić bokiem przez zakręt wyłącznie za pomocą pedału gazu. Seryjne adaptacyjne amortyzatory dwuzaworowe na bieżąco regulują tłumienie odbicia oraz dobicia, do minimum redukują przechyły i gwarantują wyjątkową stabilność prowadzenia.

Avant ma przyspieszać od 0 do 100 km/h w zaledwie 3,7 s. W praktyce napęd zachwyca precyzyjnym dozowaniem mocy i brzmieniem, które przyprawia o gęsią skórkę i na zawsze zapada w pamięć.

Jeśli kogoś to interesuje, to zgodnie z WLTP nowość zużywa 3,9 l benzyny oraz 17,9 kWh energii elektrycznej na 100 km. Oczywiście pod warunkiem, że nie używamy trybu RS torque rear...

TEKST: MARCEL KÜHLER, ZDJĘCIA: AUDI



eprasa.pl 2e6623aac5



Mimo ogromnej masy sportowe kombi prowadzi się niezwykle zwinnie i z łatwością pokonuje wszelkiego rodzaju zakręty.



Specyficzne dla wariantu RS przyciski i elementy stylistyczne wyraźnie odróżniają kokpit od tego w łagodniejszych modelach A5. Trend mnożenia ekranów można akceptować lub nie, ale akurat w takim samochodzie jak RS 5 marzą nam się analogowe zegary.



Potężny napęd

RS 5 jest pierwszym modelem Audi Sport z napędem hybrydowym typu plug-in. Jego sercem jest znakomite 2,9-litrowe V6 z podwójnym turbodoładowaniem, które dostarcza 510 KM. Generujący dodatkowe 95 KM silnik elektryczny zaprojektowano jako jednostkę z wirnikiem zewnętrznym, który obraca się wokół umieszczonego wewnątrz stojana, co przekłada się na większą sprawność i lepsze chłodzenie. W sumie kierowca ma do dyspozycji nawet 639 KM, które zapewniają ciężkiemu autu z napędem na wszystkie koła absolutnie fenomenalne osiągi.

Dla porównania BMW M3 Touring z silnikiem biturbo zapewnia 530 KM, a Mercedes-AMG (hybryda plug-in z silnikiem 2.0) daje kierowcy do dyspozycji 680 koni.



Fotele są niezwykle wygodne i zapewniają doskonałe trzymanie boczne. Sprawdzą się zarówno w długiej trasie, jak i na torze wyścigowym.



RS 5 to nadal funkcjonalne kombi, które zapewnia wystarczającą przestrzeń dla pasażerów kanapy.



Akumulator wysokonapięciowy o pojemności wynoszącej 22 kWh (netto) przyjmuje prąd przemienny z mocą do 11 kW.



Cudów nie ma, bo mocno ścięta linia dachu i technologia plug-in ograniczają miejsce w bagażniku. Jego pojemność to skromne 361-1302 l.

DANE TECHNICZNE	RS 5 AVANT
Silnik	benz., biturbo + elektr.
Pojemność/układ	2894 cm^3/V6
Moc maksymalna	639 KM
Maksymalny moment obrotowy	825 Nm
Pojemność akumulatora (netto/brutto)	22,0/25,9 kWh
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	250/285* km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,7 s
Średnie zużycie paliwa + energii	3,9 l + 17,8 kWh/100 km
CENA	515 600 ZŁ

* opcjonalnie

NASZYM ZDANIEM

Trzeba przyznać, że masa nowego Audi RS 5 Avant prowokuje zagorzałe dyskusje. Czy ważące 2370 kg kombi w ogóle można nazywać samochodem sportowym? Odpowiedź jest jednak jednoznaczna: zdecydowanie tak!

RS 5 to arcydzieło inżynierii, które zapewnia nieograniczoną radość z jazdy, a jednocześnie spełnia współczesne wymagania z zakresu efektywności.

Marcel Kühler, „Auto Zeitung”

OCENA ★★★★★

eprasa.pl 2e6623aac5

Zaskakująco przy



Jest większa i nowocześniejsza, a do tego tańsza niż dotąd. Ale czy za niższą ceną nie kryją się nowe wady modelu?

Kompaktowy SUV CX-5 zadebiutował w 2011 r. i z marszu stał się światowym przebojem Mazdy (5 mln egz. wyprodukowanych do końca 2025 r.; lepsze wyniki w historii marki osiągnęły tylko modele 323 i 3), a także fundamentem jej europejskiej sprzedaży. Kluczem do sukcesu było połączenie wielu zalet, jak przestronne wnętrze, dopracowany układ jezdny czy dobre wyposażenie, z oryginalną technologią i wykończeniem pozwalającym wielu osobom plasować Mazdę bliżej klasy premium niż popularnych rywali.

Dziś, gdy na nasze drogi wyjeżdża trzecia generacja CX-5, sytuacja jest jednak inna niż w 2011 r. Wówczas SUV-y dopiero zaczynały budować swoją popularność, dziś są podstawą oferty większości marek, a w dodatku rynek zalały ostatnio wyjątkowo korzystnie wycenione auta z Chin. W efekcie niejeden producent zrewidował ceny swoich modeli.

Jednym z przykładów jest najnowsza Mazda CX-5, która zrobiła wrażenie, jeszcze zanim pojawiła się w salonach – właśnie swoim cennikiem, startującym niżej niż dotychczas, bo od zaledwie 139 900 zł (za 141-konną wersję z automatem). Czyli od kwoty, która nie wystarczy na zakup porównywalnych wydań Kii Sportage, Renault Australa czy Seata Ateki.

Sprawdziliśmy, czy obniżenie ceny SUV-a Mazdy nie wiązało się ze zbyt dużymi oszczędnościami.

Urosła w każdą stronę

CX-5 było pierwszym modelem zaprojektowanym zgodnie z panującą do dziś w dziale projektowym Mazdy filozofią Kodo. W najnowszej odsłonie nadal podąża tą drogą, dzięki czemu jest momentalnie rozpoznawalny, a jednocześnie za sprawą delikatnego „wyostrzenia" designu od razu widać, że to nowy model. Wątpliwości budzi jedynie to, że koła – ginące dość głęboko w dużych, podkreślonych czarnymi listwami nadkolach – wydają się nieco za małe.

Wprawdzie mają ten sam rozmiar co w poprzednim CX-5 (225/65 R17 w bazowych wersjach, 225/55 R19 w pozostałych), ale samo auto zauważalnie urosło. Jego długość to teraz 469 cm, a rozstaw osi 281,5 cm (w obu przypadkach +11,5 cm), przy szerokości 186 cm (+1,5 cm) i wysokości 169,5 cm (+1 cm).

Przełożyło się to na minimalnie większą przestrzeń w pierwszym rzędzie, gdzie wysokiemu kierowcy

eprasa.pl 2e6623aac5

stępna

m motor PIERWSZY TEST



Sylwetka auta bardzo się nie zmieniła – od razu widać, co to za model. Szary lakier na fot.: 2900 zł.



Nową odsłonę CX-5 łatwo rozpoznać po czarnym elemencie pod grillem. Prześwit: 20 cm.



Modne obecnie smukłe tylne światła oraz nazwa marki zamiast jej znaczka.

może przeszkadzać co najwyżej nie za długie siedzisko, a także na dużo przestronniejszy tył kabiny – przed kolanami jadących na kanapie przybyło aż 7 cm miejsca.

Cena nowoczesności

Istotne zmiany przeszedł kokpit. Wcześniej był klasyczny, z licznymi przyciskami, częściowo analogowymi zegarami i niedużym ekranem centralnym obsługiwanym wygodnie za pomocą sterownika między fotelami. Teraz stał się nowoczesny. Wprawdzie zachowano dużą dźwignię automatu, a wskaźniki nadal kryją się pod daszkiem, ale są już w pełni cyfrowe (i mniej czytelne), zniknęła większość fizycznych przełączników, łącznie z osobnym panelem klimatyzacji, a zarządzanie gros funkcji i ustawień przejął wielki ekran centralny (w testowanej, topowej wersji Homura ma aż 15,6 cala, w pozostałych: 12,9). Jak na tak nowoczesne wnętrze obsługa okazuje się jednak przyjazna – zmiana temperatury jest zawsze „na wierzchu”, tak jak włączanie kamer, wywołania odpowiedniego menu wymagają dopiero bardziej zaawansowane funkcje klimatyzacji czy... regulacja głośności przez pasażera.

O ile w designie czy rozmiarach CX-5 nie widać oszczędności, o tyle jakość wykończenia nieznacznie się pogorszyła. Generalnie tworzywa użyte do wykończenia wnętrza robią dobre wrażenie, ale nie zabrakło też twardych plastików. Wykonano



1



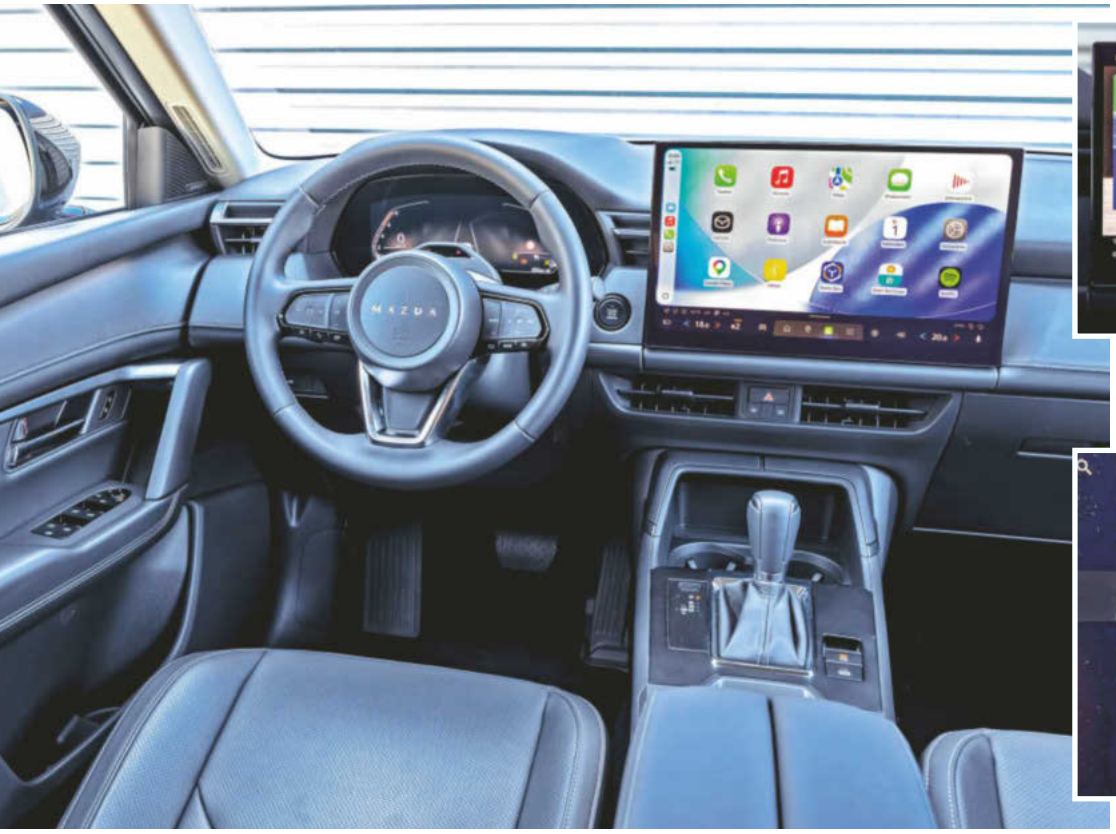
3



2

1 Dzięki delikatnemu wsparciu „elektryki” silnik Mazdy bardzo gładko odpala i gaśnie. 2 Jednostka donośnie hałasuje na wysokich obrotach, ale przy stałym tempie jest cicha. 3 Koła z czarnymi felgami 19" nikną dosyć głęboko w rozbudowanych nadkolach Mazdy.

eprasa.pl 2e6623aac5



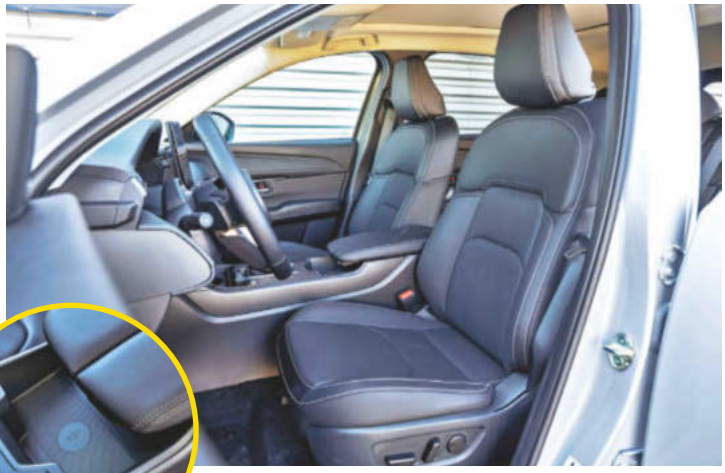
Zegary (czytelne, ale mniej niż w poprzedniku) mają 10,25 cala, ekran centralny z systemem Google – 15,6 cala (w niższych wersjach 12,9''). Przyzwoita obsługa, dobra widoczność, świetnie leżąca w dłoniach kierownica.



Ekran główny mógłby być bardziej konfigurowalny. Auto na tapecie zapala światła i otwiera drzwi jak to prawdziwe.

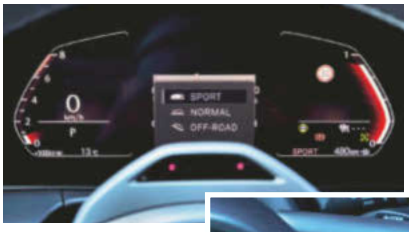


Mazda rozpoznaje twarz kierowcy i automatycznie przywołuje przypisane do niego ustawienia fotela, radia itp.



Seryjne elektryczne sterowanie fotela (regulacja lędźwiowa, jednopłaszczyznowa – tylko w lewym). Można usiąść dosyć nisko, co pomaga „zintegrować się" z autem.

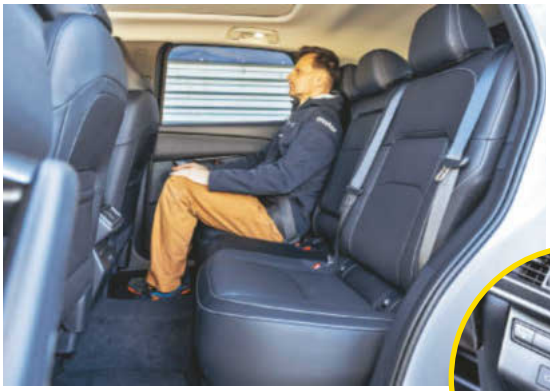
Ładowarkę indukcyjną umieszczono we wnęce przed podłokietnikiem, więc telefon jest zawsze pod ręką. Jego wyjmowanie nie jest jednak najwygodniejsze.



Są trzy tryby jazdy do wyboru, w takim samochodzie więcej nie potrzeba.



Przyciski na kierownicy (na fot. – zmiana trybu jazdy) można wciskać lub „gładzić".



Z tyłu – dużo miejsca, podgrzewanie kanapy, dwa dodatkowe wejścia USB-C, ale i pokaźny tunel centralny.



z nich np. całą lewą część deski rozdzielczej (miękkawa jest tylko przed pasażerem). Co najgorsze – także elementy tuż pod szybami drzwi, na których wiele osób lubi oprzeć łokieć, i z boku konsoli, gdzie trafia kolano wyższego kierowcy.

Docenić należy za to dopracowane szczegóły, jak regulacja głośności kierunkowskazów, zmiana wielkości opisu skali prędkościomierza i obrotomierza, dioda na dźwigience potwierdzająca włączenie trybu auto wycieraczek czy spryskiwacze zintegrowane z ich ramionami.

Dobre połączenie

Na pozytywną ocenę zasługuje także układ jezdny Mazdy. Dosyć sprężyście zestrojone zawieszenie przywodzi na myśl auta klasy premium tym, jak skutecznie łączy komfort z dynamiką. Nie pozwala na nadmierne przechyły w łukach czy niestabilność przy gwałtownych manewrach, zapewnia niezłą zwinność i niedużą podsterowność, łatwą do zamiany ujęciem gazu w lekką nadsterowność.

A jednocześnie szybko i cicho wygasza ruchy nadwozia na wybojach (nawet sporych), progi zwalniające pokonuje dość miękko, ale bez „dobijania", a na zniszczonym bruku nic tu nie tłucze i nie rezonuje. Tylko drobne nierówności Mazda mogłaby pokonywać nieco subtelniej.

Całkiem szlachetne wrażenie robi też wygłuszenie wnętrza – z jednym zastrzeżeniem: przy zamkniętym

eprasa.pl 2e6623aac5



Bagażnik mieści niezłe 583 l, wliczając 117 l przestrzeni pod dnem. Na wykończonych wykładziną burtach nie przewidziano haków.



Trójdzielne oparcie kanapy CX-5 można składać tradycyjnie, dźwigienką na nim, lub zdalnie, używając klamek na burtach bagażnika.

Schowek pod podłogą bagażnika wypełnia wytłoczka z kilkoma sporymi wnękami na przydatne rzeczy.

szyberdachu. Gdy uchyli się jego przednią część, w kabinie robi się tylko trochę głośniej, ale przy otwieraniu wysuwa się ona skośnie nad tylną, powodując donośny huk przy pozamiejskich prędkościach.

Przeciętniak

Do napędu CX-5 służy obecnie jeden silnik, o pojemności 2,5 l, oferujący niezbyt imponujące 141 KM i 238 Nm, połączony z automatyczną skrzynią i napędzający przednie, lub – jak w opisywanym aucie – wszystkie koła. Typowo dla konstrukcji Mazdy w technologii Skyactiv (m.in. brak turbo, podwyższony stopień sprężania) jednostka nie zachwyca siłą przy niskich obrotach, ale chętnie wkręca się na wyższe, trochę za mocno przy tym hałasując.

Osiągi są lepsze, niż twierdzi producent („setka" w 9,8 s zamiast 10,9 s), ale i tak co najwyżej wystarczające, a zużycie paliwa nie odbiega zbytnio od katalogowego (średnio 7,9 vs 7,7 l/100 km), ale od najoszczędniejszych rywali – już tak, zwłaszcza w miejskich korkach i na autostradzie (9-10 litrów). W czasie testu Mazda miała jednak znikomy przebieg, możliwe, że z czasem spalanie nieznacznie spadnie.

Ale nawet jeśli nie, to bilans zalet i wad tego produkowanego w japońskiej Hiroszimie SUV-a pozostaje zdecydowanie korzystny.

TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

DANE TECHNICZNE	MAZDA
Silnik	benzynowy + el.
Pojemność skokowa	**2488 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**141 KM**/4500
Maks. moment obrotowy	**238 Nm**/3500
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./6-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	469/186/170/282 cm
Średnica zawracania/prześwit	12,0 m/20,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1711/561/2000 kg
Pojemność bagażnika	583/2019 l
Pojemność zbiornika paliwa	58 l (Pb 95)
Opony	225/55 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	185 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,9 s
Średnie zużycie paliwa	7,7 l/100 km
Zasięg	750 km

m | DANE TESTOWE[1]	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,5** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**9,8** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**20,2** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**42,2** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**42,6** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**49,1** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,7** dB ↗
Rzeczywista prędkość[2]	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**
Testowe zużycie paliwa[3]	**9,2/6,5/7,9**
Rzeczywisty zasięg	**730** km

WYPOSAŻENIE/CENY	MAZDA
Model	CX-5
Wersja	2.5 e-S. G 6AT AWD Hom.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-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.	○ (6500)/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●
Fotele półskórzane/skórzane	–/●
Fotele z masażem/wentylowane	–/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	–/○ (7740)
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/●/–
Lakier metalik	○ (2900)
Cena wersji podstawowej[4]	139 900 zł
CENA	**187 600 ZŁ**

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

m | PODSUMOWANIE — MAZDA CX-5 2.5 e-SKYACTIV G 6AT AWD

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronna kabina i duży bagażnik, nieskomplikowana obsługa jak na współczesne auto, dobra widoczność
- ➖ trochę twardych plastików w środku, huk po otwarciu okna dachowego

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ płynne rozwijanie mocy, udany automat, sprawny tryb ręczny, dobra trakcja
- ➖ nie za dużo siły przy niskich obrotach i znaczny hałas na wysokich, nienajniższe spalanie

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ kulturalna, cicha praca zawieszenia, bardzo przyzwoity komfort jazdy, dobre prowadzenie, niezły układ kierowniczy
- ➖ trochę zbyt odczuwalne najmniejsze wyboje

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bardzo korzystna cena zakupu jak na tej wielkości SUV-a z Japonii, bogate wyposażenie standardowe, także z zakresu bezpieczeństwa
- ➖ niewielki wybór opcji

Mazda CX-5 to bardzo atrakcyjna propozycja. Zachowała najważniejsze atuty poprzedniczki, jak ciekawy design, dobre prowadzenie czy japońska produkcja, ale zyskała kilka nowych. Co prawda ma też nowe słabsze strony, ale pogodzenie się z nimi ułatwia cena ustalona na poziomie droższych wersji miejskich crossoverów.



Nowa Mazda CX-5 w większości kategorii wygrywa z poprzednią, zwłaszcza ceną.

eprasa.pl 2e6623aac5

CENA NA TLE KONKURENTÓW



187 600 zł
Mazda CX-5
2.5 e-S. G 6AT AWD H.
141 KM, 0-100: 10,9 s



188 090 zł
VW Tiguan
1.5 eTSI DSG R-Line Pl.
150 KM, 0-100: 9,1 s



197 700 zł
Kia Sportage
1.6T-GDI 7DCT AWD GT-L.
180 KM, 0-100: 9,8 s

Testowana Mazda CX-5 jest słabsza od swoich głównych rywali, ale okazuje się przy tym tańsza od ich topowych wersji wyposażeniowych (Tiguan ma napęd na przód).

MATERIAŁ PROMOCYJNY **Volvo For Safety**

Filozofia, która

Mówisz Volvo, myślisz bezpieczeństwo. To bynajmniej nie dzieło przypadku, a dekad konsekwentnej pracy szwedzkiej marki.

Bezpieczeństwo nie jest po prostu jednym z filarów marki Volvo. To jej fundament, a zarazem punkt wyjścia dla wszystkich decyzji projektowych, technologicznych i komunikacyjnych. Od momentu powstania firmy w 1927 roku nadrzędną zasadą pozostaje przekonanie, że samochody powstają z myślą o ludziach, a ich najważniejszym zadaniem jest ochrona życia i zdrowia.

Przełomowym momentem w historii motoryzacji było wprowadzenie w 1959 roku trzypunktowych pasów bezpieczeństwa. Volvo podjęło wówczas bezprecedensową decyzję o udostępnieniu patentu innym producentom – uznając, że bezpieczeństwo powinno być wartością wspólną, a nie przewagą konkurencyjną. Szacuje się, że rozwiązanie stworzone przez inżyniera Nilsa Bohlina uratowało już ponad milion istnień ludzkich.

Nie każdy wie, że Volvo od lat prowadzi zaawansowane badania oparte na rzeczywistych zdarzeniach drogowych, tworząc własne standardy bezpieczeństwa, często wykraczające poza obowiązujące regulacje.

Na tym wciąż nie koniec. Firma prowadzi też działania edukacyjne. Jednym z takich projektów jest cykl imprez Volvo For Safety.





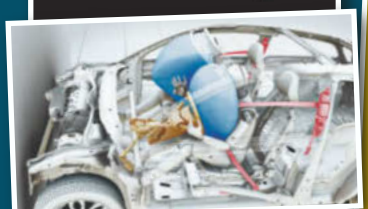


VOLVO ZNACZY BEZPIECZEŃSTWO

Na przestrzeni lat Volvo zaprojektowało i wdrożyło do produkcji wiele systemów ratujących zdrowie i życie – osób jadących autem oraz innych użytkowników drogi. Kamienie milowe prezentujemy poniżej. Kulminacją prac jest wieloadaptacyjny pas bezpieczeństwa, który zadebiutował wraz z premierą modelu Volvo EX60.

- systemy ochrony przy uderzeniach bocznych (SIPS)
- boczne poduszki powietrzne i kurtyny powietrzne
- chroniący kręgosłup szyjny system WHIPS
- systemy zapobiegające dachowaniu
- technologie monitorowania martwego pola (BLIS)
- autonomiczne hamowanie awaryjne (City Safety)
- wykrywanie pieszych i rowerzystów
- systemy monitorujące stan kierowcy (Driver Understanding)
- rozwiązania zapobiegające pozostawieniu dzieci lub zwierząt w aucie (Occupant Sensing)
- wieloadaptacyjne pasy bezpieczeństwa





Od dekad Volvo dąży do produkcji jak najbezpieczniejszych aut.



Symulowane wypadki

Zdecydowana większość kierowców nie będzie uczestniczyła nawet w stłuczce. Volvo ma to na uwadze i w miasteczku bezpieczeństwa udostępnia symulator dachowania. Kilka sekund po zajęciu miejsca w kabinie wszyscy zainteresowani przekonują się, jak ważne było zapięcie pasów bezpieczeństwa oraz schowanie wszystkich luźnych przedmiotów do bagażnika czy schowków.

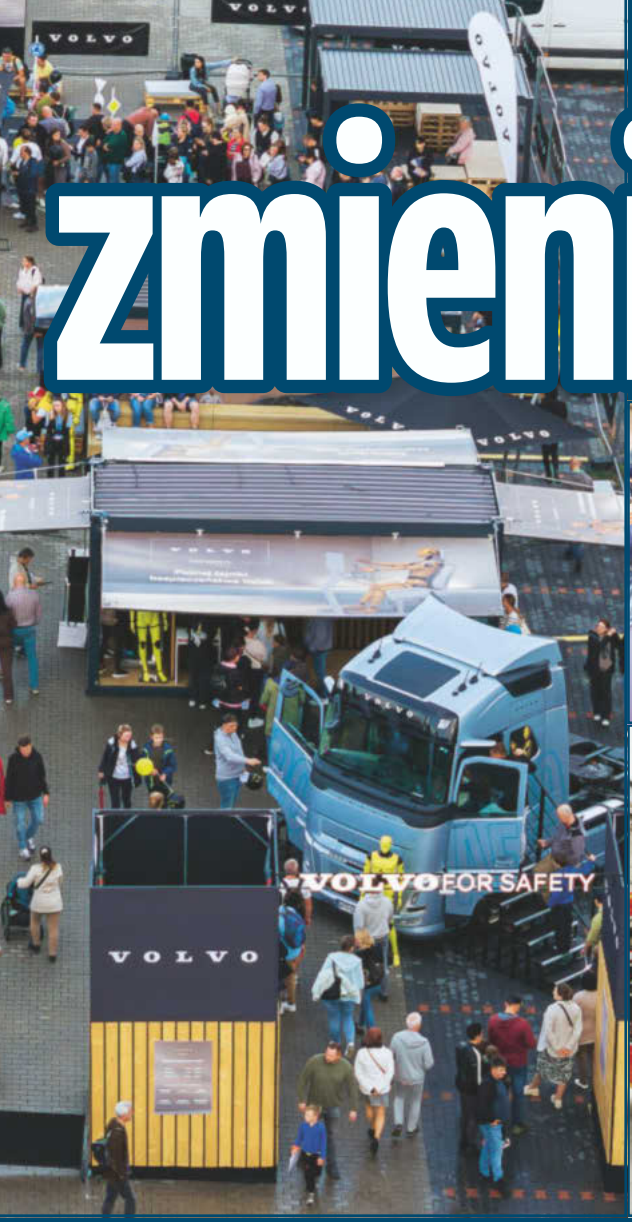


Strefa pokazów

Kampania Volvo For Safety ma formułę interaktywnego miasteczka bezpieczeństwa, które odwiedza miasta, wydarzenia i festiwale w całej Polsce. Postawiono na naukę przez doświadczenie – uczestnicy zdobywają wiedzę, a wszystko mogą odczuć i zrozumieć w praktyce. Przewidziano też warsztaty pierwszej pomocy i edukację dotyczącą bezpiecznego przewożenia dzieci i zwierząt.

eprasa.pl 2e6623aac5

zmienia branżę













Strefa dla dzieci

Edukację w zakresie bezpieczeństwa najlepiej zaczynać od najmłodszych lat. W Volvo For Safety postawiono nie tylko na teorię. Równie ważna jest praktyka. To właśnie dzięki nim młodzi mogą w bezpiecznych warunkach zobaczyć, jak wyglądają niebezpieczne sytuacje na drodze i lepiej zrozumieć, dlaczego ostrożność ma tak duże znaczenie. W końcu każdy z nas jest uczestnikiem ruchu drogowego.



Zrozumieć ciężarówkę

Nie każdy zdaje sobie sprawę, jak duże martwe strefy znajdują się wokół auta ciężarowego – mogą w niej zniknąć nie tylko osoby, ale nawet samochody osobowe. W ramach Volvo for Safety można zająć miejsce za sterami ciągnika siodłowego, by na własne oczy przekonać się, że wysoka pozycja za kierownicą to nie tylko świetna widoczność do przodu, ale i różne ograniczenia w polu widzenia.



Sukces pierwszej edycji

Ubiegłoroczna, pierwsza odsłona Volvo For Safety spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem. Edukacyjny projekt szwedzkiej marki odwiedził dziewięć miast w Polsce, przyciągnął ponad 81 000 uczestników, cieszył się ich dużym zaangażowaniem i był pozytywnie odbierany. Szczególnie często rodzice dziękowali za możliwość udziału młodzieży w symulatorach.

GDZIE I KIEDY

Doskonały odbiór pierwszej edycji Volvo For Safety sprawił, że podjęto decyzję o znaczącym rozszerzeniu kampanii na rzecz bezpieczeństwa w 2026 roku. Trasa obejmie 11 miast znajdujących się w różnych częściach kraju. Tegoroczna inauguracja miała miejsce w Poznaniu (24-26.04), a kolejne terminy prezentujemy poniżej.

- **RZESZÓW (1-3.05)**
  Rynek 3
- **SZCZECIN (9-10.05)**
  ul. Szczerbcowa
  przy Wałach Chrobrego
- **PŁOCK (29-31.05)**
  ul. Stary Rynek
- **OPOLE (5-7.06)**
  ul. Krakowska 31
- **LUBIN (19-21.06)**
  ul. Paderewskiego 101
- **KIELCE (26-28.06)**
  Plac Stanisława Moniuszki
- **LUBLIN (24-26.07)**
  plac Teatralny 1
- **OLSZTYN (31.07-2.08)**
  Plaża miejska
- **BIELSKO-BIAŁA (28-30.08)**
  ul. Rynek 28
- **BIAŁYSTOK (3-5.09)**
  Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego

eprasa.pl 2e6623aac5

Nowe Clio kontra rywale: cztery auta miejskie w wersj

Awangarda jedynie

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

Opel Corsa Turbo M6
Silnik: benz., turbo, R3, 1199 cm³
Moc maksymalna: **100 KM**



Czy Renault aby nie przesadza? O ile w swoich elektrycznych modelach Francuzi zarówno w stylistyce, jak i w nazewnictwie konsekwentnie nawiązują do przeszłości, o tyle w przypadku szóstej generacji Clio postawiono na progresywny design. Nic dziwnego, że najnowsza odsłona modelu – według danych producenta najlepiej sprzedającego się francuskiego samochodu wszech czasów – robi tak duże wrażenie.

My w każdym razie nie pamiętamy, żeby mały samochód cieszył się takim zainteresowaniem przechodniów, jak miało to miejsce podczas pierwszych przejażdżek nowym Clio. Czy nowość spełni oczekiwania, jakie zdaje się budzić jego przyciągający uwagę wygląd?

Aby to sprawdzić, podstawowy wariant ze 115-konnym 1.2 R3 turbo i 6-biegową skrzynią manualną zestawiliśmy z trzema uznanymi rywalami. W Corsie pracuje 100-konna jednostka o tej samej pojemności, natomiast 1-litowy silnik Ibizy generuje 116 KM. Oba te modele również korzystają z 6-biegowych skrzyń manualnych. Stawkę uzupełnia Toyota Yaris z hybrydowym napędem i bezstopniową przekładnią. Ze względu na dostępność w teście występuje w wersji o mocy 130, a nie 116 KM.

Pakowny Seat

Choć nowe Clio jest o 6 cm dłuższe od poprzednika, to rozstaw osi wzrósł o zaledwie 8 mm. Na szerokość nowość „skurczyła się” natomiast o 3 cm. Ale przynajmniej siedzący z tyłu mają o 1 cm więcej miejsca na kolana. W porównaniu z innymi modelami tego segmentu wnętrze jest zatem jedynie przeciętnie przestronne.

Opel jest nieco przewiewniejszy w pierwszym rzędzie, za to z tyłu okazuje się węższy od francuskiego rywala. Najwięcej przestrzeni swoim podróżującym oferuje Seat.

eprasa.pl 2e6623aac5

ach benzynowych i hybrydowych o mocy 100-130 KM

z zewnątrz

Co kryje wyrazista stylistyka nowego Renault Clio? Bazowy wariant o mocy 115 KM zestawiliśmy z silną konkurencją w postaci Opla Corsy, Seata Ibizy i Toyoty Yaris.

Toyota Yaris 1.5 Hybrid 130 e-CVT
Silnik: benz. + elektr., **R3, 1490 cm³**
Moc systemowa: **130 KM**

Seat Ibiza 1.0 TSI
Silnik: benz., turbo, **R3, 999 cm³**
Moc maksymalna: **116 KM**

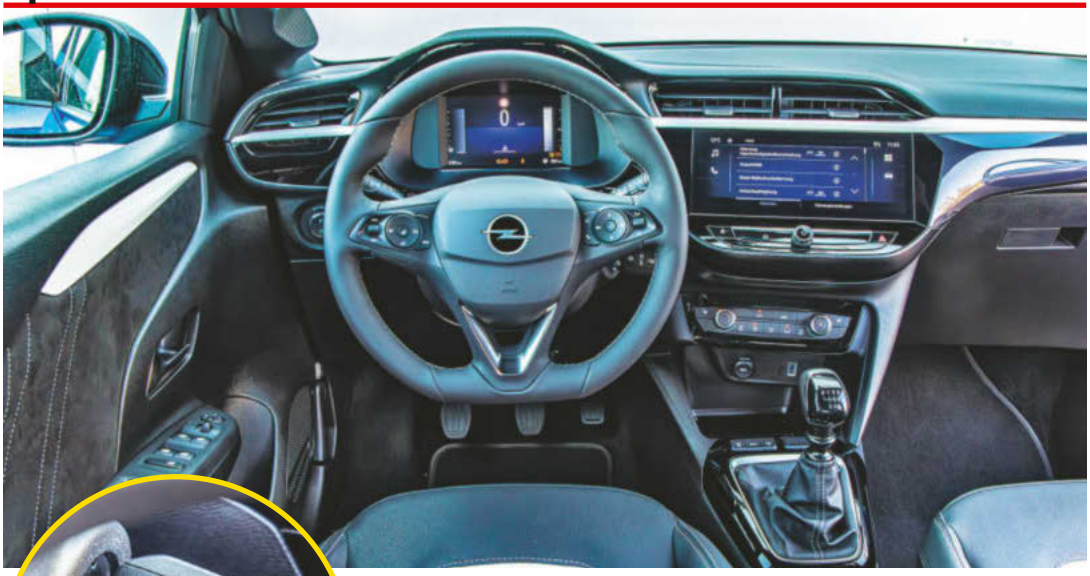




Świeżutkie Clio jest najdłuższe, a Yaris (debiut w 2021 r.) – najkrótszy. Ibiza (premiera w 2017 r.) i Corsa (w produkcji od 2019) pod względem długości mieszczą się pomiędzy.

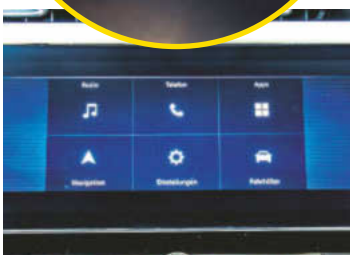
eprasa.pl.2e6623aac5

Opel Corsa Turbo M6 GS





Kokpit z prostymi instrumentami sprawia nieco przestarzałe wrażenie. Zmarnowany potencjał cyfrowych wskaźników, mroczna kolorystyka, dogodnie zlokalizowane nawiewy. Corsę jako jedyną uruchamia się klasycznym kluczykiem.



Niespiesznie pracujący system, bezprzewodowa integracja smartfonów Apple i Android jest seryjna.



Wygodne przednie fotele, siedzenie kierowcy można doposażyć w prostą funkcję masażu (pakiet za 3500 zł).



W drugim rzędzie siedzi się dość komfortowo, ale ilość miejsca jest ograniczona. Niewielkie drzwi.



Trzycylindrowy, turbodoładowany silnik o mocy zaledwie 100 KM okazuje się dość paliwożerny.

Nieduży bagażnik ma jedynie 309 l (mniejszy oferuje jedynie Yaris). Nie zabrakło haka na torbę, największy uciąg (1200 kg).



Zwłaszcza w drugim rzędzie – łatwiej niż w przypadku konkurentów wyobrazić sobie, że będą tam podróżować trzy dorosłe osoby. Mierząca 394 cm Toyota jako jedyna w zestawieniu nie przekracza 4 m długości. W rezultacie jej wnętrze jest dość ciasne.

Yaris oferuje także mniejszy bagażnik (286 l; Clio: 327 l, Corsa: 309 l, Ibiza: 355 l) i niższą ładowność niż rywale. W przypadku testowanego egzemplarza o masie 1180 kg wynosi ona 435 kg (Clio: 1203 i 452 kg, Corsa: 1134 oraz 486 kg, Ibiza: 1093 i 446 kg). Japoński model zapewnia też gorszą widoczność, na co wpływają mocno wznosząca się linia okien i pokaźne tylne zagłówki, które przysłaniają (sporą) tylną szybę. Pozostała trójka ma większe boczne okna. W Oplu kamera cofania prezentuje obraz marnej jakości, a w Renault przeszkadza niewielka tylna szyba z małą wycieraczką.

Nowe Clio prezentuje natomiast istotny postęp w zakresie intuicyjności obsługi. Architektura i główne elementy kokpitu są już znane z elektrycznych modeli 4 i 5 E-Tech. Przemyślane schowki pozwalają zachować porządek w kabinie, choć usytuowane jeden za drugim na konsoli środkowej uchwyty na kubki w autach z manualną przekładnią nie sprawdzają się zbyt dobrze – umieszczone w nich napoje przeszkadzają kierowcy podczas zmiany biegów. W Renault wyjątkowo łatwo aktywować nawet własną konfigurację systemów wspomagających.

Także przyjazne „miejsce pracy" w Seacie nie stawia przed kierowcą żadnych zagadek. Kokpit Opla sprawia nieco przestarzałe wrażenie i nie jest już tak przejrzysty. Jeszcze więcej czasu na zaznajomienie się z obsługą wymaga Toyota.

Clio nie zawodzi także w kwestii wyposażenia z zakresu bezpieczeństwa. W standardzie zamontowano tu m.in. adaptacyjny tempomat, który w Oplu i Seacie występuje jako opcja, Toyota oferuje go seryjnie.

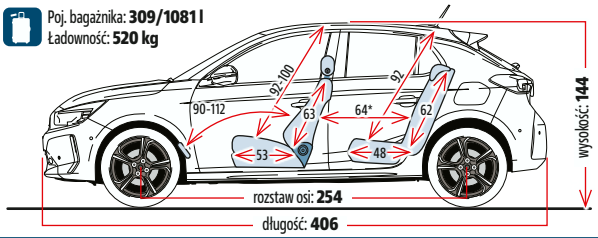
OPEL CORSA TURBO M6

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **44 l**
Teoretyczny zasięg: **860 km**

Poj. bagażnika: **309/1081 l**
Ładowność: **520 kg**

Szerokość: **176 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **138/134 cm**





eprasa.pl 2e6623aac5

Japoński model jako jedyny na życzenie może być wyposażony w wyświetlacz head-up.

Dwa oblicza Yarisa

Już w bazowej wersji Renault Clio fotele są obszerne, wyraźnie wyprofilowane i dobrze podpierają ciało. Siedzenia w Corsie, choć podobnej wielkości, mają łagodniej zarysowane kontury, przez co zapewniają mniejszą stabilność – dotyczy to również foteli sportowych ze zintegrowanymi zagłówkami. Najwygodniejszą kanapę oferuje z kolei Seat. W Clio siedzenia są zbyt krótkie, a w Yarisie – oparcie zbyt strome.

Japoński samochód w standardzie wyposażono za to w automatyczną klimatyzację, w droższych wersjach dwustrefową. W tym zestawieniu poza Toyotą taką opcję oferuje tylko Seat. Yaris przekonuje też najwyższym komfortem tłumienia, choć w testowanej odmianie GR Sport ma 18-calowe obręcze. Wnętrze wyizolowano jednak na tyle skutecznie, że nierówności nawierzchni tylko niewielkim stopniu przenikają do kabiny.

Pod względem komfortu akustycznego Toyota pokazuje dwa oblicza. O ile przy niskich prędkościach zachwyca niemal bezgłośnym czysto elektrycznym napędem (który można aktywować również za pomocą przycisku), to przy pełnym obciążeniu irytuje wyraźnie słyszalnymi wysokimi obrotami, typowymi dla skrzyni bezstopniowej.

Podobnie sportowo-sztywno zestrojone Clio radzi sobie z tłumieniem ruchów nadwozia niewiele gorzej, choć wraz ze wzrostem obciążenia sytuacja się poprawia. Corsa, jako jedyna w tym zestawieniu wyposażona w 17-calowe koła, bez załadunku zachowuje się podobnie. Po dociążeniu sytuacja ulega jednak pogorszeniu, a sporadyczne skrzypienia sugerują ograniczoną sztywność nadwozia.

Ibiza tłumi wyboje i nierówności gorzej od reszty stawki. Choć przednia oś reaguje z wyczuciem,



Przyjazna dla użytkownika, znana z Renault 4 i Renault 5 architektura kokpitu, estetyczne wykończenie i świetny system operacyjny z usługami Google. Hacząca, 6-biegowa skrzynia z nieoptymalnie umiejscowionym lewarkiem.



Praktyczny przycisk po lewej stronie kierownicy służy do aktywacji własnych ustawień systemów wsparcia.



Wygodne fotele zapewniają porządne trzymanie boczne i wysoki komfort podczas długich podróży.



Drugi rząd jest przestronny, ale komfort ogranicza nieco zbyt krótkie siedzisko kanapy.



Clio jest dość zrywne, a do tego imponuje spalaniem – w teście zużyło średnio tyle, co Yaris.



Spory (327 l) bagażnik francuskiego hatchbacka z kilkoma hakami na torby, ale i z najwyższym w teście progiem załadunku (73 cm).



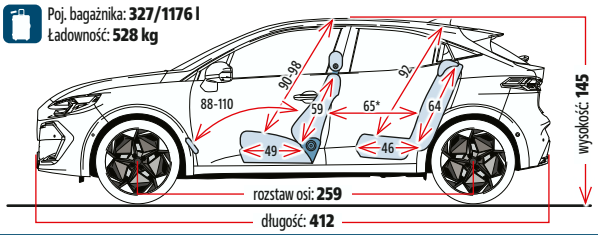
RENAULT CLIO TCE 115

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **39 l**
Teoretyczny zasięg: **760 km**

Szerokość: **177 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **138/136 cm**

Poj. bagażnika: **327/1176 l**
Ładowność: **528 kg**



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

eprasa.pl 2e6623aac5

to ogólnie zawieszenie przeciętnie skutecznie filtruje niedoskonałości nawierzchni. Do tej „nerwowości" dochodzą jeszcze słyszalne dźwięki pracy podwozia z okolic nadkoli.

Dobra baza

Bazowe wersje nowego Renault Clio i Opla Corsy wyposażono w konwencjonalne silniki benzynowe. Alternatywnie oba auta są też dostępne z napędem hybrydowym, a model z Rüsselsheim – także jako pojazd w pełni elektryczny. Seat Ibiza w żadnej wersji silnikowej nie korzysta ze wsparcia elektrycznego, natomiast Toyota Yaris jest oferowana wyłącznie jako pełna hybryda.

Toyota udostępniła nam do tego porównania mocniejszą odmianę Yarisa (130 KM), ale przewagę mocy widać właściwie tylko podczas przyspieszania. Japoński model w razie potrzeby rozpędzi się do 100 km/h w jedynie 9,4 s. Po osiągnięciu tego tempa impet jednak wyraźnie słabnie, a nabieranie prędkości kończy się przy 175 km/h.

Dysponujący 116 KM Seat Ibiza osiąga „setkę" zaledwie cztery dziesiąte sekundy później i jako jedyny z testowanej czwórki przekracza 200 km/h. Ze zużyciem na poziomie 5,5 l/100 km potrzebuje tylko o 0,2 l więcej niż Toyota. Clio, tak jak Yaris, zadowala się 5,3 l/100 km, a dzięki 39-litrowemu zbiornikowi na jednym tankowaniu przejedzie ponad 700 km.

Francuski model oferuje nieco gorsze osiągi: z 0 do 100 km/h przyspiesza w 10,6 s i osiąga maksymalnie 180 km/h. Do tego dochodzi jeszcze hacząca skrzynia biegów i wyraźna zwłoka przy ruszaniu.

Opel Corsa ma najsłabszy w tym zestawieniu, bo jedynie 100-konny silnik. W porównaniu z konkurencją deficyt mocy wynosi co najmniej 15 KM, co czuć między innymi podczas przyspieszania. Wskazówka prędkościomierza mija 100 km/h po 10,8 s, a więc o 0,2 s później niż w przypadku Clio.

Za to – po dłuższym przyspieszaniu – Opel osiąga 194 km/h. Mimo najniższej masy, wynoszącej jedynie nieco ponad 1,1 t, zużywa około litr paliwa więcej niż konkurenci (6,4 l/100 km). Choć ma największy zbiornik (44 l), to oferuje zasięg poniżej 700 km, podobnie jak Yaris.

Stoicki spokój Opla

Niższa moc oraz niezbyt bezpośredni i mało komunikatywny układ kierowniczy nie prze-

Seat Ibiza 1.0 TSI FR

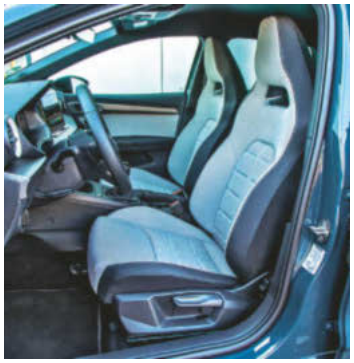


Przestronny i przejrzysty kokpit, łatwa obsługa, przyzwoite wykonanie. W pełni cyfrowy zestaw wskaźników o przekątnej 10,25 cala wymaga 1523 zł dopłaty, ale oferuje szereg czytelnych widoków. Bardzo dobra widoczność w przód.

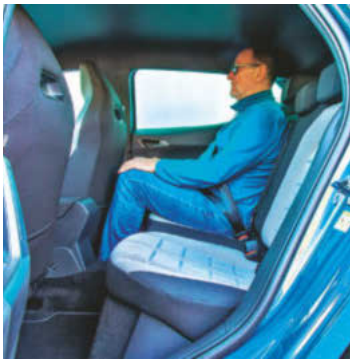




Tylko w Ibizie mamy klasyczny hamulec ręczny zamiast elektrycznego, obsługiwanego przyciskiem.



Sportowe fotele wersji FR ze zintegrowanymi zagłówkami zapewniają bardzo dobre podparcie boczne.



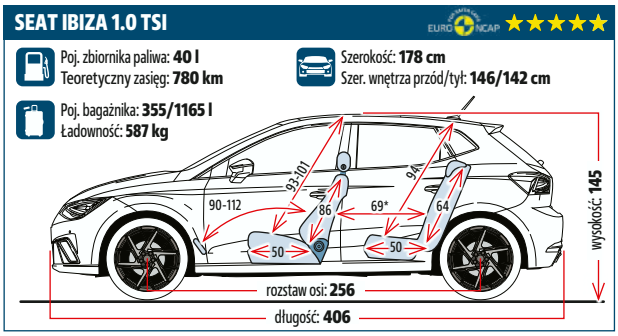
W drugim rzędzie nie brakuje miejsca w żadnym kierunku, a kanapa jest wygodna. Wysoki tunel.



Trzycylindrowy silnik TSI pracuje kulturalnie i jest dobrze wygłuszony. Zużywa niewiele benzyny.



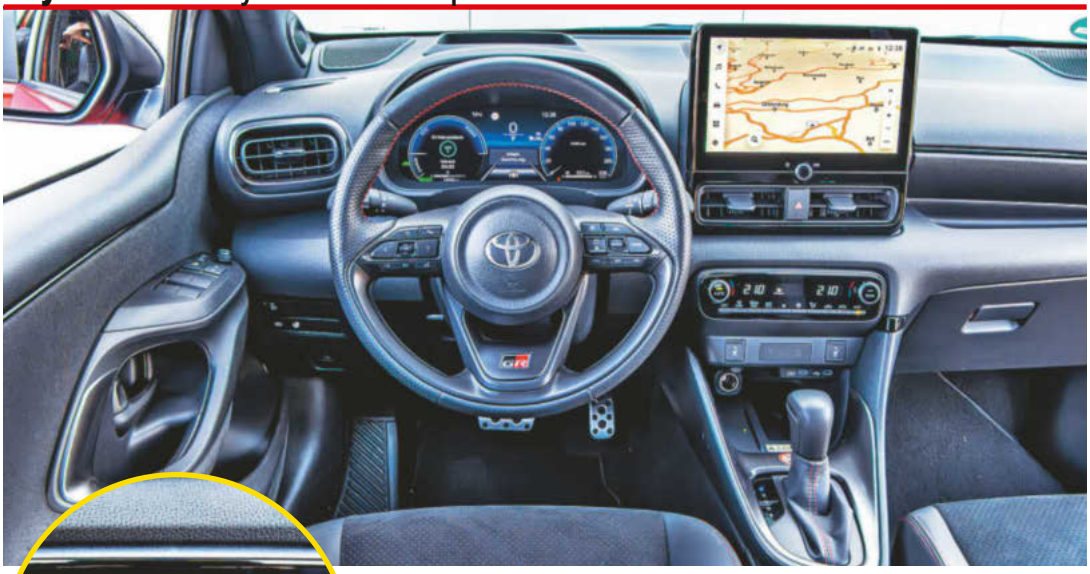
Największy bagażnik w zestawieniu, zahaczający o standard kompaktowych hatchbacków (355 l). Są haki na torby.





eprasa.pl 2e6623aac5

Toyota Yaris 1.5 Hybrid e-CVT GR Sport





Ciasnawy kokpit, obsługa wymaga przyzwyczajenia – dużo małych klawiszy, wymagające w konfiguracji cyfrowe zegary. W oczy rzucają się budżetowe plastiki. Plus za dostępność dwustrefowej klimatyzacji (jak w Seacie).



W pełni elektryczny napęd można aktywować za pomocą przycisku EV w konsoli środkowej.



Seryjnie ogrzewane fotele zapewniają przyzwoite podparcie ciała. Twardy podłokietnik.



Zważywszy na wymiary, tył jest całkiem przestronny, jednak niewielkie drzwi utrudniają wsiadanie.



Napęd z silnikiem 1.5 R3 ma niezbyt przyjemną akustykę, ale jest bardzo oszczędny w mieście.

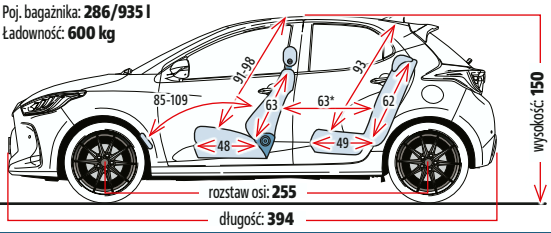
Niewielki, 286-litrowy bagażnik Yarisa, za to z najniżej położonym progiem załadunku (67 cm). Najmniejsza efektywna ładowność.





TOYOTA YARIS 1.5 HYBRID E-CVT EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **36 l**
Teoretyczny zasięg: **850 km**
Poj. bagażnika: **286/935 l**
Ładowność: **600 kg**
Szerokość: **175 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **142/138 cm**



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

szkadzają jednak Corsie w ustanowieniu najlepszego czasu. Opel pokonuje tor spokojnie i absolutnie przewidywalnie, a z wynikiem 1:51,31 min wyprzedza konkurentów o ponad 1 s (Seat) lub prawie 2 s (Renault i Toyota). Do wysokiego bezpieczeństwa jazdy przyczyniają się także bardzo dobre hamulce: tylko Corsa na wytracenie prędkości 100 km/h potrzebuje poniżej 35 m, zarówno z zimnym, jak i z rozgrzanym układem.

Najwięcej radości z jazdy po zakrętach w testowanym gronie dostarcza jednak inny model – Ibiza. Jej układ kierowniczy jest wyjątkowo precyzyjny jak na samochód tego segmentu, nadwozie przechyla się jedynie minimalnie, a tylna oś wspiera prowadzenie po łuku, do czego niektórzy będą się jednak musieli przyzwyczaić. Seat okrąża tor w czasie 1:52,79 min, a na zatrzymanie się ze 100 km/h potrzebuje około dwóch metrów więcej niż Opel.

Clio na zimnym układzie wyhamowuje tuż przed Ibizą, a przy rozgrzanych tarczach radzi sobie lepiej, ale nie udaje mu się pobić wyniku Corsy. Francuski model jest wyjątkowo łatwy i przewidywalny w prowadzeniu na torze, wykazuje najmniejszą z całej czwórki tendencję do podsterowności, a na łukach przechyla się równie nieznacznie jak Seat. Z powodu najwyższej masy własnej notuje jednak najdłuższy czas okrążenia, 1:53,41 min, do czego przyczyniają się też niezbyt czuły w środkowym położeniu układ kierowniczy oraz hacząca skrzynia.

Choć Yaris w wersji GR Sport ma bezpośredni układ kierowniczy, a do tego dysponuje mocniejszym napędem przy niższej masie, to okrąża tor tylko o włos przed Clio. Droga hamowania ze 100 km/h „na zimno" wynosi 35 m, co nie świadczy najlepiej o skuteczności układu hamulcowego Toyoty. Dodatkowo zbyt miękki pedał utrudnia precyzyjne dozowanie siły hamowania przed zakrętami. Uzyskanie lepszego czasu uniemożliwiają też pogarszające się wraz ze wzrostem tempa przyspieszanie oraz zamaszyste reakcje tylnej osi na zmianę obciążenia.

Pokaźny rozstrzał

Różnice między testowanymi autami dodatkowo pogłębia bilans kosztów – Opel jest zdecydowanie najtańszy, a za bogato wyposażoną Toyotę trzeba zapłacić najwięcej.

TEKST: CARSTEN VAN ZANTEN, ZDJĘCIA: AZ

eprasa.pl 2e6623aac5

Cztery miejskie hatchbacki

DANE TECHNICZNE	OPEL	RENAULT	SEAT	TOYOTA
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy + elektr.
Pojemność skokowa	**1199 cm³**	**1199 cm³**	**999 cm³**	**1490 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12	R3/12	R3/12
Moc maksymalna (benz.)	**100 KM**/5500	**115 KM**/4350	**116 KM**/5500	**92 KM**/5500
Moc maksymalna (el./syst.)	**–/–**	**–/–**	**–/–**	**84/130 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**205 Nm**/1750	**190 Nm**/1750	**200 Nm**/2000	**120 Nm**/3600
Maks. moment obr. (el./syst.)	**–/–**	**–/–**	**–/–**	**185 Nm/b.d.**
Napęd	przedni	przedni	przedni	przedni
Skrzynia biegów	man./6-biegowa	man./6-biegowa	man./6-biegowa	aut./bezstopniowa
Długość/szerokość/wysokość	406/176/144 cm	412/177/145 cm	406/178/145 cm	394/175/150 cm
Rozstaw osi	254 cm	259 cm	256 cm	255 cm
Średnica zawracania	10,8 m	10,8 m	10,9 m	11,0 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1100/520/1200 kg	1127/528/900 kg	1093/587/1100 kg	1015/600/450 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	309/1081 l	327/1176 l	355/1165 l	286/935 l
Poj. zbiornika paliwa	44 l (Pb 95)	39 l (Pb 95)	40 l (Pb 95)	36 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	205/45 R17	205/45 R18	215/40 R18	215/40 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)				
Prędkość maksymalna	194 km/h	180 km/h	200 km/h	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,9 s	10,3 s	9,9 s	9,2 s
Średnie zużycie paliwa	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km	4,2 l/100 km
Zasięg	860 km	760 km	780 km	850 km
m DANE TESTOWE				
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,6** s →	**4,4** s ↘	**3,7** s →	**3,0** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,8** s →	**10,6** s →	**9,8** s ↗	**9,4** s ↗
Przyspieszenie 0-160 km/h	**30,5** s ↘	**26,7** s →	**25,9** s →	**26,3** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**34,6** m ↗	**36,4** m →	**36,5** m →	**35,0** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,8** m ↗	**34,9** m ↗	**36,6** m →	**34,7** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**62,0** dB →	**60,0** dB ↗	**60,0** dB ↗	**60,0** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**69,0** dB →	**65,0** dB ↗	**67,0** dB →	**68,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:51,3** min	**1:53,4** min	**1:52,8** min	**1:53,3** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**63,0** km/h	**62,3** km/h	**62,1** km/h	**63,5** km/h
Śr. testowe zużycie paliwa	**6,4** l/100 km	**5,3** l/100 km	**5,5** l/100 km	**5,3** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**680** km	**730** km	**720** km	**670** km

WYPOSAŻENIE/CENY	OPEL	RENAULT	SEAT	TOYOTA
Model	Corsa	Clio	Ibiza	Yaris
Wersja	Turbo M6 GS	TCe 115 techno	1.0 TSI FR	1.5 H. e-CVT GR Sport
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–	●/●/●/–	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (8500)[1]	●/○ (2000)[1]	●/○ (3504)[1]	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●	●/●	●/●
Asyst. świateł drog./koncentr.	●/●	●/●	○ (1138)[1]/●	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-stref.	●/–	●/–	–/●	–/●
Ekran zegarów/head-up	●/–	●/–	●/–	●/○ (4500)[1]
Nawigacja/ładowarka indukc.	○ (8500)[1]/○ (8500)[1]	●/○ (700)	○ (4687)[1]/●	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	○ (8500)[1]/–	●/○ (4000)[1]	●/–	●/–
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (3000)[1]	–/●	●/○ (1138)[1]	–/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	●/○ (2000)[1]	–/●	–/●
Asystent parkowania	–	○ (4000)[1]	–	–
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	–/–	–/●	○ (4095)/○ (1365)[1]	○ (3000)/●
Tapicerka półskórzana	●	●	–	●
Podgrzewane fotele	○ (1400)[1]	○ (1700)	○ (1138)	●
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (1400)[1]/–	–[2]/–	–/–	●/–
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	●/○ (1600)/–	●/–/–[2]	–/●/○ (1183)	–/–/●
Lakier metalik	○ (2400)	○ (2400)	○ (3117)	○ (2500)
Cena wersji podstawowej[3]	75 500 zł	84 900 zł	98 600 zł	116 100 zł
CENA	**84 500 ZŁ**	**92 900 ZŁ**	**104 400 ZŁ**	**124 000 ZŁ**

Ceny z uwzględnieniem aktualnych rabatów (-8000 zł na Corsę, -6000 zł na Yarisa). Najdroższa Toyota jest niemal kompleksowo wyposażona, Seat oferuje tanie pakiety, Corsa kusi najniższą ceną zakupu. Po możliwym zrównaniu specyfikacji cena Opla rośnie do ok. 98 500 zł, Clio – do 99 300 zł (ewentualnie za 108 900 zł jest dostępny wariant TCe 115 z automatem, w hojnie wyposażonej odmianie esprt Alpine), a Toyoty pozostaje bez zmian (124 000 zł).

Wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] elementy dostępne w droższej wersji (seryjnie lub opcjonlanie); [3] z tym samym silnikiem

m PUNKTACJA - SEGMENT: AUTA MIEJSKIE



AUTA MAŁE I MIEJSKIE

	maks. liczba pkt	OPEL	RENAULT	SEAT	TOYOTA
NADWOZIE I WNĘTRZE					
Wymiary wnętrza	50	32	32	**40**	33
Wykończenie i ergonomia	10	6	8	8	6
Wyciszenie	10	5	7	6	6
Multimedia i obsługa	10	6	9	8	7
Bagażnik	20	8	9	10	7
SUMA	100	57	65	72	59
UKŁAD NAPĘDOWY					
Osiągi	30	14	15	16	17
Praca silnika	10	7	8	9	8
Skrzynia biegów	10	7	6	8	7
Zużycie paliwa	30	22	**25**	**24**	**25**
SUMA	80	50	54	57	57
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE					
Prowadzenie	30	**24**	24	24	**21**
Komfort jazdy	30	**21**	24	21	**24**
Układ kierowniczy	10	6	7	7	7
Hamulce	20	13	12	11	13
SUMA	90	64	67	63	65
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	171	186	192	181
MIEJSCA		4	2	1	3
WYPOSAŻENIE I KOSZTY					
Cena zakupu	50	33	29	24	17
Poziom wyposażenia	40	12	**17**	14	21
Systemy bezpieczeństwa	30	14	**14**	14	17
Wyposażenie dodatkowe	10	3	5	4	4
SUMA	130	62	65	56	59
RAZEM	400	233	251	248	240
MIEJSCA		4	1	2	3

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Przestronny Seat nie dał szans rywalom – zapewnia zdecydowanie więcej miejsca w każdym kierunku. Do tego ma największy w porównaniu bagażnik. A wcale nie jest najdłuższy!

Napęd Yarisa jest bardzo oszczędny w mieście i poniżej 100 km/h, ale w cyklu obejmującym drogi szybkiego ruchu zbliża się do „zwykłych" silników turbo.

Stonowany, lekki Opel książkowo mija tor – ale bez emocji. Yaris jest zwinny, jednak trzeba przywyknąć do jego „skocznej" tylnej osi. Japoński hatchback wyróżnia się wysokiej jakości tłumieniem, podobnie jak Renault. Seat wypada nieco gorzej.

Clio ma sensownie skalkulowaną cenę przy niezłym wyposażeniu. Oferuje też szereg korzystnie wycenionych pakietów i, podobnie jak Toyota, wersję usportowioną.

m motor PODSUMOWANIE

Za nowym Clio przemawiają komfort, napęd i dynamika. Nowość robi bardzo zrównoważone wrażenie i nie pozwala sobie na prawie żadne słabości. Zwycięstwo nad rywalami w dużej mierze zawdzięcza jednak korzystnej cenie. W klasyfikacji technicznej wygrywa przestronna Ibiza, która – podobnie jak Yaris – ostatecznie okazuje się zbyt droga. Oszczędna Toyota to bogato wyposażony samochód do miasta. Niedrogi Opel Corsa przegrywa m.in. z powodu zbyt paliwożernego silnika.



eprasa.pl 2e6623aac5

SUV na co dzień



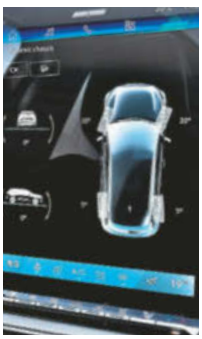
Austral w hybrydowej wersji wyróżnia się oszczędnym napędem, przyjemnością z jazdy i doskonałym systemem multimedialnym.

Kompaktowe SUV-y to dziś ulubiony segment większości klientów. W szerokiej gamie modeli reprezentantem Renault jest w tym przypadku Austral. Ma on wszystkie cechy, które są doceniane i poszukiwane przez kierowców. Począwszy od atrakcyjnego wyglądu przez funkcjonalne, przestronne wnętrze po wysokiej próby komfort jazdy.

Ale to nie wszystkie zalety tego francuskiego SUV-a. Na pierwszy plan wysuwa się hybrydowy napęd wersji full hybrid E-Tech, który łączy płynność pracy z dynamiką (przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,4 s) oraz niskim zużyciem paliwa (śr. 4,6-4,8 l/100 km). Dzięki temu zasięg Australa wynosi nawet 1100 km. Kolejnym argumentem, który przemawia za Australem, są reflektory LED Matrix vision, zapewniające maksymalne oświetlenie drogi, niezależnie od natężenia ruchu. Zastosowana zaawansowana technologia zapobiega bowiem oślepianiu innych kierowców dzięki diodom z możliwością zmiany geometrii wiązki światła.

Nie tylko oświetlenie ma wpływ na kluczową przewagę Australa, jaką jest poziom bezpieczeństwa. O najwyższe standardy w tej dziedzinie dbają bowiem aż 33 systemy wspomagania prowadzenia, które wyróżniają się przyjaznym działaniem.

Podobnie jak niemający sobie równych w tej klasie system multimedialny openR link z wbudowanymi usługami Google, który charakteryzuje się wysoką funkcjonalnością i stabilną pracą.



Tego nie mają rywale: system 4control advanced (4 skrętne koła) zapewnia SUV-owi Renault wyjątkową zwrotność oraz stabilność w zakrętach.



Ergonomiczny kokpit, łączący obsługę dotykową z fizycznymi przyciskami, to atut Australa. Tak jak system openR link z wbudowanymi usługami Google.



Przy okazji liftingu fotele zyskały jeszcze lepsze podparcie boczne.



Ładowarka indukcyjna w najlepszym miejscu, tuż pod ręką kierowcy.



Kanapa jest przesuwana, co istotnie podnosi funkcjonalność wnętrza.



Zużycie paliwa wynosi zaledwie 4,6-4,8 l/100 km, co przy zbiorniku paliwa o pojemności 55 l zapewnia nawet do 1100 km zasięgu.

Technologia hybrydowa Renault

Zespół napędowy full hybrid E-Tech 200 składa się z turbodoładowanego silnika benzynowego o mocy 130 KM i momencie obrotowym 205 Nm oraz dwóch silników elektrycznych: głównego (68 KM i 205 Nm), zasilanego z akumulatora litowo-jonowego (2 kWh), który zapewnia napęd podczas jazdy w trybie elektrycznym, oraz dodatkowego silnika elektrycznego, tzw. rozrusznika wysokonapięciowego, o mocy 34 KM i momencie obrotowym 50 Nm. Akumulator doładowywany jest podczas jazdy oraz w fazach zwalniania/hamowania i nie podłącza się go do gniazdka.



eprasa.pl 2e6623aac5



Twoja nowa Škoda za kilk

Korzystne finansowanie pozwala jeździć nową Škodą w bogato wyposażonej wersji Drive przy zaskakująco niskich kosztach – już poniżej 1000 zł miesięcznie.

Marka łączy swoją przebojową ofertę finansowania, opartą na wysokiej wartości rezydualnej, z nowymi wersjami wyposażenia Drive, które oferują bogate wyposażenie w korzystnej cenie. Do wyboru jest szereg produktów kredytowych i leasingowych, w tym Kredyt i Leasing Niskich Rat – adresowane zarówno do nabywców indywidualnych, jak i biznesowych. Większość modeli Škody jest dostępna już za kilkaset złotych miesięcznie.

Liczy się nie tylko cena bazowa

Wybór nowego auta często skupia się na cenie bazowej – ale to dopiero początek, ponieważ samochód trzeba jeszcze doposażyć. Kolejną kwestią są warunki finansowania, które nierzadko stanowią istotną barierę w finalizacji decyzji.

Škoda przygotowała rzetelną ofertę, dzięki której użytkowanie nowego samochodu staje się wyjątkowo osiągalne: dobrze wyposażone, przystępnie wycenione auta w wersji Drive oferuje w atrakcyjnym finansowaniu z niską miesięczną ratą.

Taniej niż myślisz

Decyzja o zakupie nowego samochodu wymaga wnikliwej analizy dostępnych ofert: odwiedzania wielu stron internetowych i salonów w poszukiwaniu indywidualnych rabatów oraz skonfigurowania auta, w tym dopłaty za przydatne elementy wyposażenia. Nierzadko potencjalny nabywca jest skuszony ceną bazową, ale po uwzględnieniu opcji i finansowania oferta przestaje być atrakcyjna – pozostaje dylemat i stres związany z podjęciem decyzji o nadmiernym obciążeniu budżetu.

Škoda zachęca kierowców do szerszego spojrzenia na całkowite koszty i upraszcza cały proces, oferując przejrzyste finansowanie na pojazdy w specyfikacji, która spełnia wiele codziennych potrzeb. Bez dopłaty za liczne opcje, wysokich kosztów leasingu czy drogiego kredytu.

Marka od lat buduje zaufanie poprzez przejrzystość i pozycjonowanie swoich modeli jako stabilnego wyboru. Sprawdzona jakość samochodów Škody zapewnia im wysoką wartość rezydualną, która przekłada się na wyjątkowo atrakcyjne oferty finansowe. Transparentne finansowanie dla wielu nabywców stanowi wygodną formę wejścia w posiadanie nowego samochodu bez nadmiernego obciążania budżetu. Biorąc pod uwagę miesięczny koszt kilkuset złotych, okazuje się, że nową Škodą można jeździć taniej,



Nowa oferta obejmuje także hybrydy plug-in (PHEV) Škody o ponad 100-kilometrowym zasięgu „na prądzie".

eprasa.pl 2e6623aac5



aset złotych miesięcznie

niż wynosi utrata wartości tańszego samochodu używanego.

Szeroki wybór

Różnorodność gamy modelowej Škody pozwala na idealne dopasowanie samochodu do indywidualnych potrzeb – niezależnie od tego, czy kierowca szuka zwinnego auta miejskiego, czy przestronnego, rodzinnego SUV-a. Modele Drive są oferowane z szeroką paletą napędów spalinowych, w tym także jako hybrydy typu plug-in (PHEV) o dużym zasięgu w trybie elektrycznym.

Ile to kosztuje? Przykładowe kwoty dla poszczególnych modeli Škody w ofercie Kredytu i Leasingu Niskich Rat znajdują się w poniższej ramce. Ze szczegółami można zapoznać się na stronie drive.skoda.pl.

Poza kredytem i leasingiem klienci Škody mają do wyboru szereg innych produktów, w tym klasyczny kredyt i leasing oraz kompleksowy produkt Najem All Inclusive, który w ramach comiesięcznej raty obejmuje praktycznie wszystkie wydatki związane z samochodem poza paliwem.

Koszt jazdy nową Škodą bywa niższy od utraty wartości tańszego samochodu używanego

Ile to kosztuje?

W tabeli obok prezentujemy miesięczne koszty modeli Škody z bazowymi silnikami w specjalnej wersji wyposażenia Drive: w ofercie „Niskich Rat na 36 miesięcy" z rocznym limitem przebiegu do 15 tys. km i wpłatą własną 20% dla kredytu oraz wpłatą własną 10% dla leasingu. Ze szczegółami oferty można zapoznać się na stronie internetowej drive.skoda.pl, gdzie znajdują się kalkulatory dla poszczególnych produktów.

MODEL	KREDYT	LEASING
Fabia 1.0 TSI 95 KM	od 595 zł brutto	od 635 zł netto
Scala 1.0 TSI 95 KM	od 656 zł brutto	od 710 zł netto
Octavia 1.5 TSI 115 KM	Essence: od 609 zł brutto Selection: od 757 zł brutto	Essence: od 727 zł netto Selection: od 905 zł netto
Superb 1.5 TSI 150 KM	od 1147 zł brutto	od 1256 zł netto
Kamiq 1.0 TSI 95 KM	od 702 zł brutto	od 759 zł netto
Karoq 1.0 TSI 115 KM	od 894 zł brutto	od 963 zł netto
Kodiaq 1.5 TSI 150 KM	od 1094 zł brutto	od 1230 zł netto

Komfort bez wyrzeczeń



W zależności od modelu i specyfikacji wersje Drive oferują np. matrycowe lampy.

Škoda łączy przystępne finansowanie z ofertą wersji wyposażenia Drive, która powstała, aby maksymalnie ułatwić wybór optymalnego auta. Klienci nie muszą analizować rozbudowanych cenników, zastanawiając się, które pakiety warto wybrać. Wersja Drive to propozycja dla osób oczekujących bogatego standardu wyposażenia bez konieczności dobierania wielu płatnych opcji. Kierowcy zyskują gotowe rozwiązania podnoszące bezpieczeństwo i komfort codziennej jazdy, i to w atrakcyjnej cenie – z korzyścią od 6200 do 15 000 zł. W zależności od modelu specyfikacja obejmuje zaawansowane technologie, m.in. inteligentne reflektory LED Matrix zapewniające doskonałą widoczność po zmroku bez oślepiania innych, systemy wspierające kierowcę czy pakiet Winter Premium dbający o komfort termiczny zimą. Nie zabrakło również sprawdzonych, praktycznych detali, z których słynie marka, dodatkowych gniazd USB-C czy asystenta świateł i deszczu.

eprasa.pl 2e6623aac5

W doborowym towarzystwie

m motor PIERWSZY TEST



Duży elektryczny SUV marki BYD musi się mierzyć z silną konkurencją, w tym ze strony marek premium. Jak ten chiński model jest do tego starcia przygotowany?



Generalnie jakość wykonania stoi na bardzo dobrym poziomie. Jedyny minus to spasowanie klamki drzwi.

Wskaźniki mają 10,25 cala, natomiast Typowo dla chińskich aut ładowarka jest to, że auto zapamiętuje wybrane

Wśród elektrycznych SUV-ów klasy średniej rywalizacja jest całkiem zacięta. Konkurentami mierzącego 483 cm, stylizowanego na coupe BYD-a Sealiona 7 mogą być, nieco mniejsze, Skoda Enyaq Coupe i Ford Mustang Mach-E, a z chińskich modeli np. Xpeng G6. Segment ten zdominowały jednak marki premium, i to bardziej z ich autami, np. Audi Q6 Sportbackiem e-tron, BMW iX3, Mercedesem GLC EQ czy Volvo EX60, przyjdzie się mierzyć BYD-owi (choć poza Audi żaden nie ma nadwozia a la coupe).

Nietuzinkowy

Na tle wielu aut (w tym innych SUV-ów BYD-a) Sealion 7 prezentuje się wyjątkowo interesująco, m.in. za sprawą mocno pochylonej tylnej szyby czy charakterystycznie zaprojektowanych nadkoli.

W sumie jednak większe wrażenie niż design karoserii robi kabina chińskiego modelu. Tym, co jest ewidentne od pierwszego kontaktu z autem, są naprawdę przyjemne materiały wykończeniowe. Większość z nich jest miła w dotyku (dotyczy to także tapicerki), a o dbałości o szczegóły świadczy np. to, że nie tylko przednie, ale i tylne drzwi wyłożono miękkimi tworzywami (co obecnie wcale nie stanowi reguły). Montaż też jest solidny i precyzyjny, jedyny dysonans wprowadza nierówne spasowanie klamek drzwi i listew do nich dochodzących.

Na uznanie zasługuje także przestronność. Miejsca jest dużo zarówno z przodu (choć można by sobie życzyć możliwości niższego opuszczenia foteli), jak i z tyłu. Mimo opadającej linii dachu nawet wyższe osoby zasiadające na kanapie o regulowanych oparciach nie będą ocierać głowami o podsufitkę.

W dobie powszechnego ustawiania wszystkiego, co możliwe poprzez ekran BYD-owi należą się brawa za sensowne połączenie sterowania analogowego z cyfrowym. W efekcie obsługa okazuje się łatwa (do pełni szczęścia brakuje tradycyjnego panelu klimatyzacji), a menu w systemie multimedialnym, choć rozbudowane, pozwalają na tworzenie skrótów do często używanych funkcji.

Jest moc, dużo mocy

BYD Sealion 7 w topowej odmianie Excellence AWD korzysta z dwóch silników generujących systemowe 530 KM i 690 Nm. Efekt: znakomita dynamika i bardzo dobra trakcja nawet przy ostrym starcie (po mocnym dodaniu gazu na wyjściu z łuku tył potrafi lekko zarzucić, ale elektronika sprawnie sobie z tym radzi). Dzięki pojemnemu akumulatorowi 91,3 kWh i umiarkowanemu zużyciu energii realny zasięg, nawet w niezbyt sprzyjających warunkach atmosferycznych, może przekroczyć 400 km.

Sealion 7 to samochód, który na pierwszym miejscu stawia spokojne, pewne właściwości jezdne i komfort tłumienia nierówności (na tych większych odczuwa się jednak pewne wstrząsy), a nie quasi-sportowe doznania z jazdy. Jest duży i naprawdę ciężki (2,5 tony), zatem pokonywanie z werwą ciasnych zakrętów nie jest jego ulubionym zajęciem. Przechyły są wyraźne (ale nie nadmierne), a układ kierowniczy pracuje poprawnie, choć nieco sztucznie i nie daje wielkiego wyczucia tego, co dzieje się z kołami. Na tym polu rywale pokroju BMW czy Audi są lepsi.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA





Baterię w topowej wersji można ładować z mocą do 230 kW.

eprasa.pl 2e6623aac5



Ekran można ustawić pionowo (łatwiej wtedy obserwować trasę na mapie). Funkcja nie działa z włączonymi Apple CarPlay i Android Auto.

Seryjne kamery 360 stopni są wysokiej jakości, choć tylna łatwo się brudzi.

sprawnie działający ekran aż 15,6". do smartfonów jest pod ręką. Plusem tryby jazdy oraz rekuperacji.



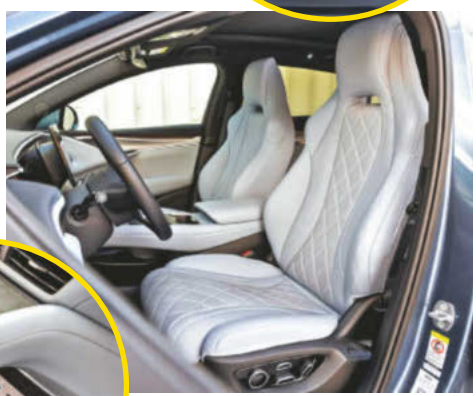
Sporo fizycznych przycisków i regulatorów ułatwia bieżącą obsługę.



We frunku łatwiej zmieścić kable niż w schowku pod podłogą bagażnika.

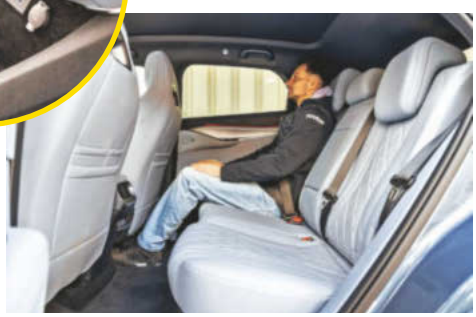


Dla niektórych osób pozycja na bardzo wygodnych fotelach może być nieco za wysoka. Pod konsolą jest spora półka.





Przestronny tył kabiny. Oparcia są regulowane w szerokim zakresie. Brak trzystrefowej klimatyzacji.





Zamiast półki zastosowano roletę. Po obu stronach są lampki, ale haczyk na torby – tylko jeden. Porządne wykończenie.

DANE TECHNICZNE	BYD
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	530 KM
Systemowy moment obrotowy	690 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./1-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	483/193/162/293 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,7 m/16,0 cm
Masa/ładowność	2435/410 kg
Poj. bagażnika przód; tył (min./maks.)	58; 520/1789 l
Pojemność akumulatora	91,3 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11/230 kW
Opony	245/45 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	215 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,5 s
Średnie zużycie energii	17,9 kWh/100 km
Zasięg	502 km

m | DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	1,9 s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,4 s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	8,2 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	46,2 m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	45,8 m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	55,2 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,8 dB	↗
Rzeczywista prędkość[2]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,5	
Zużycie energii[3]	20,2/22,8/21,5	
Rzeczywisty zasięg	420 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	BYD
Model	Sealion 7
Wersja	Excellence AWD
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●/–
Nawigacja/ładowarka indukcyjna	●/●
Kamery 360°/czujniki park. p. i t.	●/●
Fotele podgrzewane/wentylowane	●/●
Elektrycznie sterowane fotele	●
Aluminiowe felgi 19"/20"	–/●
Lakier inny niż szary	○ (5000)
Cena wersji podstawowej[4]	247 900 zł
CENA	**247 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



234 990 zł
Tesla Model Y Premium Long R. 4x4
440 KM, 0-100: 4,8 s



247 900 zł
BYD Sealion 7 Excellence AWD
530 KM, 0-100: 4,5 s



365 100 zł
Audi Q6 Sportback e-tron quattro Advan.
428 KM, 0-100: 5,4 s

BYD ma najmniejszy teoretyczny zasięg (502 km; Tesla podaje 600 km, zaś Audi – 571-653 km). Wszystkie powyższe modele mają napęd na cztery koła.

m | PODSUMOWANIE

➕ Dużo miejsca, świetne osiągi, niezły zasięg, łatwa obsługa, wykończenie

➖ Nienajlepsza widoczność do tyłu, tylko dwa tryby rekuperacji

Mocny, szybki i wygodny SUV o konkurencyjnej cenie, ale o zdecydowanie łagodnej, a nie sportowej naturze.

eprasa.pl 2e6623aac5

Passat trochę elektry

Passat z mocnym hybrydowym napędem plug-in potrafi być bardzo efektywny, ale to zdecydowanie niszowa propozycja.



Obecna generacja Passata jest oferowana aż z dwoma hybrydowymi zespołami plug-in do wyboru. Oba bazują na benzynowej jednostce 1.5 TSI i mają przedni napęd; słabszy generuje moc systemową 204 KM, a testowany – aż 272 KM (baterie są te same).

Kwestia potrzeb

Czy różnica w mocy jest warta aż 11 tys. zł dopłaty? Spieszymy z konkretną odpowiedzią: nie. Sam Passat jako hybryda plug-in może mieć sens, gdy jeździmy głównie lokalnie i mamy w miejscu postoju samochodu choćby domowe gniazdko. Duży akumulator (19,7 kWh netto) można zresztą ładować nie tylko prądem przemiennym (AC), z mocą do 11 kW, ale także stałym (DC, do 50 kW), co pozwala napełnić go na odpowiedniej stacji od 10 do 80% w 26 min. Niestety, przy obecnych cenach energii w punktach DC to kosztowna opcja (gościnnie ponad 60 zł za 100 km), dlatego lepiej pozostać przy ładowaniu AC. Wtedy 100 km może kosztować ok. 30 zł.

VW obiecuje ponad 120 km zasięgu WLTP „na prądzie", my we wczesnowiosennych temperaturach (5-15°C), jeżdżąc po Warszawie i arteriach, pokonaliśmy 70 km.

Na silniku elektrycznym auto jest na tyle dynamiczne, że nie ma potrzeby „budzenia" jednostki spalinowej (plus za wyczuwalny moment jej aktywacji, gdy potrzeba pełnego przyspieszenia). Kierowca ma do wyboru trzy tryby rekuperacji (słaba, silna i automatyczna, oparta na radarze). Po rozładowaniu Passat pozostaje całkiem oszczędny (6,7 l na 100 km w mieście, ze średnią ok. 30 km/h, 8,2 l na autostradzie i poniżej 5 l na lokalnych drogach do 90 km/h). Inżynierowie koncernu najwyraźniej „doszlifowali" kulturę pracy napędu, bo po drobnych drganiach z wczesnych Passatów, Superbów i Kodiaqów PHEV nie ma śladu. Benzynowy silnik jest przeważnie cichy, choć przy agresywnej jeździe z wyczerpaną baterią momentami słychać i czuć, że mocno się wysila. Ponadto, z uwagi na wysoki moment na przedniej osi, zbyt łatwo doprowadzić do uślizgu kół.

Wiele opcji

Aktualny Passat – swoją drogą, samochód bardzo dopracowany, funkcjonalny i przyjazny na co dzień – występuje jednak w wielu innych sensownych wersjach: do mieszanej eksploatacji bez większych obciążeń i przebiegów wystarczy miękka hybryda 1.5 TSI, na dalsze dystanse dobry będzie diesel 2.0 TDI (150 KM). Jest jeszcze „benzyniak" 2.0 TSI (204 KM), no i są doskonałe opcje 4x4 dla wymagających i dysponujących większym budżetem: 2.0 TDI (193 KM) i 2.0 TSI (265 KM). Hybrydy plug-in cenowo plasują się pomiędzy wersjami przednio- i czteronapędowymi. Nasza rada: słabszy plug-in, ewentualnie benzyna lub diesel 150 KM albo dopłata do 4x4.

TEKST: M. SOBOLEWSKI
ZDJ.: K. SZCZEPAŃSKI



Halo, tu Skoda: parasol w drzwiach – jak w Superbie, z którym obecny Passat dzieli konstrukcję.



Zawieszenie DCC (opcja za 6220 zł) ma szeroką rozpiętość charakterystyki i starannie tłumi nierówności.



Porządność: miękko wykończone, pojemne kieszenie drzwi (także tylnych).



Estetycznie wykończony (miękkie sekcje, podświetlenia) kokpit, solidny montaż, duże możliwości konfiguracji zegarów, ergonomiczne rozplanowanie – pomijając nisko umieszczone centralne nawiewy. Wyświetlacz 15" (opcja za 4680 zł) jest aż za duży. Mimo czytelnego menu mniej cyfrowo obeznane osoby mogą gubić się w gąszczu ikon.



Menu skrótów, otwierane ruchem palca – jak w smartfonie, pozwala szybko „uśpić" asystenta znaków.



Pod podłogą bagażnika znalazł się niewielki schowek. Po złożeniu oparć powstaje równa powierzchnia.

eprasa.pl 2e6623aac5

czny

m motor PIERWSZY TEST



Dwie końcówki układu wydechowego są schowane pod zderzakiem.

Passat ma całkiem urozmaiconą paletę lakierów: poza szarym, srebrnym, białym i czarnym są jasnozielony, niebieski i czerwony.



Wyśmienite fotele ergoActive są seryjne, a w wersji Elegance mają masaż i wentylację.



Klasa wyższa – dużo swobody, wygodna pozycja, tylko tunel dość masywny.



Funkcjonalny, foremny kufer z hakami, mniejszy niż w nieplug-inach (510 vs 690 l), solidne ładowność i uciąg.



W chłodzie Passat zrobi „na prądzie” 60-70, latem – ponad 100 km. Ładowanie DC jest dostępne, ale słono kosztuje.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	benz., turbo + elektr.
Pojemność skokowa	**1498 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (silnik benz.)	**177 KM**/5500
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**115/272 KM**
Maks. moment obr. (silnik benz.)	**250 Nm**/1500
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**330/400 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	491/185/152 cm
Rozstaw osi	284 cm
Średnica zawracania	12,0 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1780/580/2000 kg
Pojemność bagażnika	510/1770 l
Pojemność zbiornika paliwa	45 l (Pb 95)
Opony	235/45 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	225 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,1 s
Średnie zużycie paliwa (z rozł. akum.)	5,4-5,9 l/100 km
Zasięg (benz./elektr.)	760-830/132 km

m DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,3** s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,7** s	→
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**40,9** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**41,0** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**59,0** dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	**68,6** dB	→
Rzeczywista prędkość[2]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,2**	
Testowe zużycie paliwa[3]	**6,7/4,8/5,8**	
Rzeczywisty zasięg (benz./elektr.)	**770/70** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	VOLKSWAGEN
Model	**Passat**
Wersja	**1.5 TSI eHybrid 272 El.**
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Klimatyzacja aut. 3-strefowa	●
Nawigacja/ekran head-up	●/❍ (4680)[4]
Szklany dach/ładowarka ind.	❍ (6660)/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/❍ (2620)[4]
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Skórzana tapicerka	❍ (3630)[4]
Aluminiowe felgi 17"/18"	●/❍ (3010)
Lakier metalik	❍ (3640)
Cena wersji podstawowej[5]	**203 890 zł**
CENA	**218 690 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



182 800 zł
BYD Seal 6 DM-i Touring Comf. Lite
212 KM, 0-100: 8,5 s



218 690 zł
Volkswagen Passat 1.5 TSI eHybr. Elegance
272 KM, 0-100: 7,1 s



222 850 zł
Skoda Superb Combi PHEV L&K
204 KM, 0-100: 8,1 s

Sowity rabat (-21 tys. zł) sprawia, że Passat jest tańszy od słabszego, ale lepiej wyposażonego Superba z tym samym napędem. BYD – mniej dopracowany, ale i sporo tańszy.

m PODSUMOWANIE

✚ przestronność, wykonanie, komfort, płynność pracy napędu, zasięg EV

➖ problemy z trakcją, jest w gamie szereg sensowniejszych wersji

Hybryda plug-in w Passacie – tak, ale słabsza. Poza tym – książkowo zrobione kombi o wysokich kompetencjach.

eprasa.pl 2e6623aac5

Dobrodziejstwo

GWARANCJA 7 LAT 150 000 km
Gwarancja na komponenty wysokonapięciowe: 8 lat/160 000 km





Silnik 1.5 T-GDi

Wszystkie samochody OMODA & JAECOO z zaawansowanym napędem Super Hybrid System wykorzystują nowoczesny spalinowy silnik o pojemności 1,5 litra z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem benzyny, rozwijający 143 KM oraz 215 Nm. Został on w pełni przystosowany do współpracy z elektrycznymi komponentami układu, pracuje w oszczędnym cyklu Millera i ma sprawność cieplną przekraczającą 44,5%.



Przekładnia DHT

Skrzynia DHT łączy dwa silniki elektryczne – trakcyjny i działający jako generator. Zapewnia napędowi Super Hybrid System różne tryby pracy: elektryczny, szeregowy (silnik spalinowy ładuje baterię, elektryczny napędza auto), równoległy (oba silniki wprawiają w ruch koła), spalinowy i odzysku energii. W wersji 1-DHT (OMODA 5, OMODA 7, JAECOO 7) ma jedno przełożenie, a w 3-DHT (OMODA 9, nowe JAECOO 8) trzy i dodatkowy silnik z tyłu, zapewniający napęd 4x4.



Akumulator

W OMODZIE 5 z układem akumulator trakcyjny ma z układem Super Hybrid i OMODA 7 wykorzystują i 18,4 kWh zapewniające JAECOO 8 mają akumulator

eprasa.pl 2e6623aac5

technologii

Nowoczesne technologie, jakie OMODA & JAECOO wykorzystuje w swoich modelach z napędem Super Hybrid System, niosą za sobą mnóstwo korzyści, w tym tę najważniejszą – wyjątkowo oszczędną jazdę.

Samochody OMODA & JAECOO przekonują licznymi walorami – efektownie wyglądają, mają przyjemne wnętrza, bogate wyposażenie i korzystne ceny. Dla wielu osób ich głównym atutem jest jednak dostępny w większości modeli zaawansowany napęd Super Hybrid System.

Występuje on w wersji w pełni hybrydowej i jako hybryda plug-in. Ta pierwsza napędza OMODĘ 5 Hybrid – 224-konnego kompaktowego SUV-a zużywającego średnio 5,3 l/100 km (przy benzynie za 6,19 zł pokonanie nim 100 km kosztuje więc 32,81 zł).

Ale pełnię talentu ten wyjątkowy napęd pokazuje w wydaniu plug-in. Wyposażone w nie większe SUV-y OMODA 7 Super Hybrid i JAECOO 7 Super Hybrid mają po 279 KM, a w hybrydowym trybie po rozładowaniu akumulatora palą tylko 6 l benzyny (za 37,14 zł) na 100 km. Jeśli jednak ładuje się ich baterie, np. z garażowego gniazdka prądem w cenie 1,19 zł/kWh, wówczas cena przejazdu tego dystansu (24 zł) odpowiada kosztowi pokonania go benzynowym autem zużywającym niecałe 3,9 l na 100 km.

Z kolei największa OMODA 9 Super Hybrid, z mocą 537 KM i napędem 4x4, do której wkrótce dołączy nowe JAECOO 8, bez doładowywania akumulatora zużywa średnio 7 l/100 km (43,33 zł), a przy ładowaniu go w garażu pokonuje się 100 km za 28 zł, jak w aucie palącym średnio 4,5 l benzyny.



Super Hybrid System w wersji full hybrid pojemność 1,83 kWh. Z kolei wśród modeli System w wydaniu plug-in hybrid JAECOO 7 baterie o pojemności, odpowiednio, 18,3 90 km zasięgu, a OMODA 9 i nadchodzące 34,5 kWh i zasięg, odpowiednio, 145 i 134 km.

Modele z napędem Super Hybrid System



OMODA 5 HYBRID
Ten mierzący 444,7 cm SUV od stycznia do marca tego roku był czternastym najchętniej kupowanym autem w Polsce, a wśród klientów indywidualnych dziewiątym. Obok wersji elektrycznej i benzynowej (211/147 KM) jest ta z układem Super Hybrid System jako pełna hybryda.

- 224 KM, 295 Nm, akumulator 1,83 kWh.
- 0-100 km/h w 7,9 s, śr. spalanie 5,3 l/100 km



OMODA 7 SUPER HYBRID
Najnowszy model w gamie OMODY to SUV o długości 466 cm wyposażony w napęd plug-in Super Hybrid System.

- 279 KM, 365 Nm, akumulator 18,4 kWh, zasięg w trybie elektrycznym 90 km, maks. moc ładowania 6,6 kW AC/40 kW DC.
- 0-100 km/h w 8,5 s, średnie zużycie paliwa przy rozładowanej baterii 6 l/100 km.



OMODA 9 SUPER HYBRID
Duży SUV (477,5 cm długości), mimo krótkiego stażu rynkowego w 2025 r. był czwarty w rankingu sprzedaży samochodów plug-in w Polsce.

- 537 KM, 650 Nm, napęd 4x4, akumulator 34,5 kWh, zasięg EV 145 km, maksymalna moc ładowania 6,6 kW AC/70 kW DC.
- 0-100 km/h w 4,9 s, średnie spalanie z rozładowanym akumulatorem 7 l/100 km.



JAECOO 7 SUPER HYBRID
Ten mierzący 4,5 m SUV w ubiegłym roku był drugim najchętniej kupowanym autem typu PHEV w Polsce. Poza wersją z Super Hybrid System w gamie jest też benzynowa.

- 279 KM, 365 Nm, bateria 18,3 kWh, zasięg EV 90 km, ładowanie AC do 6,6 kW/DC do 40 kW.
- 0-100 km/h w 8,5 s, średnie zużycie benzyny po rozładowaniu akumulatora 6 l/100 km.



JAECOO 8 SUPER HYBRID
Już wkrótce do oferty dołączy największy SUV JAECOO, mierzący 482 cm długości.

- 428 KM, 580 Nm, napęd 4x4, akumulator 34,5 kWh, zasięg na prądzie 134 km.
- 0-100 km/h w 5,8 s.

eprasa.pl 2e6623aac5

Przenośny kompresor przydaje się



m motor TEST

Przenośne kompresory

W ofertach sklepów nie brakuje mobilnych sprężarek. Istotnie różnią się ceną. Sprawdzamy, czy droższe urządzenia są lepsze.

Dostęp do sprzężonego powietrza bywa niezbędny. Wie o tym każdy, kto musiał dopompować oponę. Można to zrobić kompresorem na stacji lub korzystając ze sprężarki zestawu naprawczego. Nie są to jednak rozwiązania idealne. Stacji trzeba poszukać, a zdarza się, że znajdujący się na niej kompresor nie działa lub pompuje koła do niewłaściwego ciśnienia. W samochodach z zestawem naprawczym sprężarkę wyciąga się z bagażnika, rozwija przewód zasilający, podłącza go do gniazda 12 V, a później zwija kabel.

Wygodniejszym rozwiązaniem są kompresory akumulatorowe, które można przewozić w schowku każdego pojazdu. Te bezprzewodowe pompki są nie tylko praktyczne, ale też wszechstronne, bo wiele z nich może jednocześnie pełnić funkcję latarki i powerbanku. Dodatkowe funkcje sprawiają, że ich cenę można uznać za atrakcyjną. Pozwalają uniezależnić się od wyposażenia stacji benzynowej, a przy tym wiele takich urządzeń nadaje się także do innych zastosowań, np. do napompowania piłki nożnej lub opon rowerowych. Nie wszystkie są jednak równie użyteczne. Przetestowaliśmy jedenaście modeli i sprawdziliśmy, co je różni.

TEKST: AZ, ŁS, ZDJĘCIA: AZ

ETENWOLF ZEPHYR S3 — od 298 zł

Ze względu na spore rozmiary Zephyr S3 nie zmieści się do schowków wielu samochodów. Swoje duże gabaryty rekompensuje jednak innymi zaletami. W zestawie, oprócz kabla USB, jest też złączka dźwigniowa. Do korpusu zamocowano trzy dodatkowe adaptery (np. do pompowania materaca) oraz wąż ciśnieniowy. Wbudowana lampa jest doskonała, obsługa intuicyjna, a sporych rozmiarów wyświetlacz – bardzo czytelny. Produkt Etenwolf nie traci czasu podczas pracy: napompowanie pierwszej opony do pożądanego ciśnienia zajęło mu zaledwie 98 sekund. Akumulator nie zawiódł także podczas kolejnych cykli pompowania. Zephyr S3 pracuje przy tym dość cicho i nagrzewa się co najwyżej do temperatury dłoni. To dobry sprzęt, choć mógłby się ładować szybciej, a w zestawie brakuje adaptera do ładowania z gniazda zapalniczki.



Większe urządzenie okazało się bardziej wydajne od konkurentów, a do tego cichsze i mniej nagrzewające się.

+ Wysoka i stała wydajność pompowania, długi wąż ciśnieniowy, bardzo łatwa obsługa, funkcja powerbanku, dodatkowe adaptery do pompowania, długa gwarancja

– Duży i ciężki model, długi czas ładowania, brak adaptera do gniazda zapalniczki, pokaźna cena

eprasa.pl 2e6623aac5

w aucie i podczas wakacyjnego wyjazdu



Adaptery do pompowania różnych przedmiotów osadzono pod przesuwną osłoną. Zawsze są więc pod ręką.

BOSCH EASYPUMP od 200 zł

Kompresor EasyPump jest łatwy w obsłudze, a do tego okazuje się bardzo poręczny. Ma 26,5 cm długości, co przy podłużnym kształcie obudowy ułatwia ukrycie sprzętu w kabinie auta czy bagażniku. Kompresor Boscha ma też przemyślane wyposażenie: w uchwycie znajduje się schowek na trzy dodatkowe adaptery. Lampa LED zapewnia wystarczające oświetlenie zaworu. W zestawie otrzymujemy też torbę oraz kabel do ładowania. Wąż ciśnieniowy ma jedynie 27 cm długości, przez co urządzenie podczas pracy trzeba zazwyczaj trzymać w ręku. Szkoda, bo ma programowalną funkcję automatycznego wyłączania po osiągnięciu żądanego ciśnienia, więc nie wymaga kontroli i mogłoby w trakcie pracy stać na ziemi. Akumulator ma raczej przeciętną pojemność (3000 mAh), a ponadto trzeba się obyć bez funkcji powerbanku i adaptera do gniazda zapalniczki.

- **Poręczny format, bardzo łatwa obsługa, funkcja wyłączania po osiągnięciu zadanego ciśnienia, zintegrowany schowek na przejściówki, nieprzesadnie wysoka cena**
- **Krótki wąż, przeciętna wydajność pompowania, brak funkcji powerbanku, brak adaptera do gniazda zapalniczki**



OSRAM TYREINFLATE 4000 od 248 zł

W dość dużym etui poza kompresorem znajdziemy dwa kable do ładowania i instrukcję. W obudowie znajdują się trzy adaptery do wentyli i wąż ciśnieniowy o długości 66 cm. Rozmiary i waga wynikają też z dużej pojemności akumulatora (5000 mAh), który zapewnia wysoką wydajność podczas pompowania. Urządzenie w trakcie pracy pozostaje chłodne, a dzięki gumowanym nóżkom również stabilne. Wyświetlacz jest niewielki, ale czytelny nawet przy silnym nasłonecznieniu. W czasie testu obudowa uchyliła pod wpływem wibracji, co wpłynęło na ocenę trwałości.

- **Wysoka i stała wydajność pompowania, łatwa obsługa, czytelny wyświetlacz**
- **Bardzo głośna praca, brak funkcji powerbanku, podczas testu otworzyła się obudowa**

NEAKHMER 101-2 LUFTKOMPRESSOR MINI od 162 zł

Duży wyświetlacz o zaokrąglonych krawędziach przypomina wysokiej klasy smartfon. Duża masa, częściowo wynikająca z pojemności akumulatora, sprawia, że produkt robi wrażenie wysokiej jakości. Pompowanie przebiega szybko, ale też głośno. Kompresor Neakhmer ma bardzo dobre wyposażenie: cztery adaptery do zaworów, kabel do ładowania, ładowarkę i złączkę dźwigniową. Sprawdzi się także jako latarka i powerbank. Ładowanie akumulatora trwa jednak bardzo długo.



- **Bardzo dobre wyposażenie, łatwa obsługa, wysoka wydajność pompowania, funkcja powerbanku, wysoka estetyka wykonania**
- **Długi czas ładowania, głośna praca, spora masa**



DELGEO MI MIJIA od 169 zł

Kompresor Delgeo Mi Mijia w pozycji spoczynkowej wygląda jak duża kłódka. Po wyciągnięciu węża ciśnieniowego włącza się wyświetlacz. Sam wąż jest bardzo krótki, mierzy zaledwie 19 cm. Plusy to czytelny wyświetlacz i pamięć ciśnienia docelowego, minusy – przeciętna wydajność pompowania i skromne wyposażenie. W zestawie nie ma kabla do ładowania, urządzenie nie oferuje funkcji powerbanku, która niespecjalnie ma sens ze względu na małą baterię (2000 mAh). Wbudowana lampa daje słabe światło.

- **Poręczny format, prosta obsługa mimo chińskiej instrukcji, atrakcyjna cena**
- **Krótki wąż ciśnieniowy, ledwie wystarczająca wydajność ładowania, brak funkcji powerbanku**

OASSER LS4012 TIRE INFLATOR od 65 zł

Niska cena i kompaktowe wymiary to za mało, by rekomendować ten produkt. Choć podczas testu udało się go zaprogramować, to odmówi współpracy. Manometr wskazywał absurdalne, znacznie zawyżone wartości. A ponieważ kompresor Oasser jest przeznaczony wyłącznie do pompowania, a nie do redukcji ciśnienia, to urządzenie w ogóle nie rozpoczęło pracy. Udało nam się przeprowadzić zaledwie dwa cykle, żaden nie pozwolił jednak uzyskać pożądanego ciśnienia. Przyczyną był prawdopodobnie uszkodzony pierścień uszczelniający.



- **Bardzo atrakcyjna cena, poręczny format, funkcja powerbanku**
- **Krótki wąż ciśnieniowy, słaba latarka, uszkodzony manometr, brak funkcji obniżania ciśnienia w oponach**

FANTTIK X9 APEX od 199 zł

Wyświetlacz kompresora Fanttik X9 Apex jest duży, bardzo czytelny, a do tego ma wbudowany wskaźnik przegrzania. W teście nie odnotowaliśmy jednak żadnych problemów z przegrzewaniem się urządzenia, mimo że Fanttik X9 pracował na pełnych obrotach, przy których poziom hałasu był niestety dosyć wysoki. Zintegrowana latarka zapewnia bardzo mocne światło. Żółty przewód, który wygląda jak uchwyt do noszenia czy mocowania urządzenia, to w rzeczywistości kabel USB-C, pozwalający zarówno na ładowanie akumulatora kompresora, jak i czerpanie z niego prądu. Dzięki dodatkowemu, seryjnie dostarczanemu przewodowi oraz drugiemu złączu USB-C możliwe jest też ładowanie dwóch urządzeń jednocześnie. Producent zapewnia, że pojemność akumulatora wystarczy na 27 pompowań opon w zakresie od 1,93 do 2,28 bara. W podstawie urządzenia, pod klapką, schowano dwa adaptery.



Znaczenie ma nie tylko rozmiar wyświetlacza, ale i jego czytelność w mocnym świetle dziennym.

- **Wysoka wydajność ładowania, łatwa obsługa, bardzo dobry wyświetlacz, funkcja powerbanku, która umożliwia jednoczesne ładowanie dwóch urządzeń, rozsądna cena**
- **Głośny, duży i ciężki, brak adaptera do gniazda zapalniczki**

eprasa.pl 2e6623aac5

Tak testowaliśmy

Podręczne kompresory akumulatorowe nie są przeznaczone dla profesjonalistów, którzy na co dzień pompują puste opony. Służą one przede wszystkim do okazjonalnej kontroli i korekty ciśnienia, które warto przeprowadzać raz w miesiącu. W naszym teście zasymulowaliśmy typowe warunki użytkowania. Cztery razy pompowaliśmy oponę w rozmiarze 225/55 R17 z ciśnienia 2,0 do 2,4 bara.

Przed rozpoczęciem testu wszystkie akumulatory całkowicie rozładowaliśmy, a następnie naładowaliśmy do pełna. Najwyżej oceniliśmy urządzenia, które pompowały szybko oraz istotnie nie zwalniały tempa pracy między kolejnymi cyklami. Dodatkowe punkty przyznaliśmy za krótki czas ładowania akumulatora.

Oceniliśmy także poziom hałasu (bywa nieprzyjemnie wysoki) oraz podatność urządzenia na nagrzewanie się w trakcie pracy. Najwięcej punktów otrzymały pompki, które pozostawały ciche i chłodne. Punktowaliśmy też łatwość obsługi, liczbę dołączonych adapterów oraz funkcje dodatkowe, takie jak wbudowana lampka (niezbędna podczas pompowania w nocy) czy funkcja powerbanku. W ocenie uwzględniliśmy też czytelność wyświetlacza, jego menu oraz wygodę przenoszenia kompresora. Ceny, które niekiedy podlegają znacznym wahaniom, jak zwykle nie zostały uwzględnione w punktacji.



Stopień napompowania opon sprawdzaliśmy manometrem.

YUGUANG PR-625 od 69 zł

Tani Yuguang PR-625 jest funkcjonalny. Proces pompowania trzeba jednak kontrolować, bo kompresor nie wyłącza się samoczynnie po osiągnięciu żądanego ciśnienia. Obsługę utrudniają przyciski dotykowe, które sygnalizują działanie wyłącznie dźwiękiem. Wyświetlacz tego kompresora jest również mało czytelny w dziennym świetle. Choć wydajność pompowania jest raczej przeciętna, to urządzenie podczas pracy bardzo się nagrzewa. Akumulator długo się ładuje.



+ Niska cena, bardzo dobre wyposażenie, funkcja powerbanku

− Nieprzydatna instrukcja, brak możliwości programowania docelowych ciśnień, wyświetlacz o słabym kontraście, temperatura pracy



BLAUPUNKT TPM 124 od 319 zł

Sprzęt Blaupunkta ma akumulator o sporej pojemności, co nie ma jednak większego znaczenia podczas pompowania – już trzeci cykl pracy trwa znacznie dłużej od pierwszego. Wąż ciśnieniowy jest bardzo krótki (16 cm). Wyświetlacz jest bardziej czytelny w nocy, w świetle dziennym brakuje mu kontrastu. Rekompensuje to prosta obsługa oraz funkcja powerbanku – niezbędny kabel znajduje się w zestawie. Wbudowana latarka okazuje się skuteczna, ale mogłaby mieć korzystniejsze umiejscowienie.

+ Poręczność i lekkość, cicha praca, nieznaczne rozgrzewanie się, łatwość obsługi, funkcja powerbanku.

− Krótki wąż, tylko wystarczająca wydajność pompowania, wyświetlacz o zbyt niskim kontraście

MICHELIN MINI KOMPRESSOR od 220 zł

Urządzenie typu „wszystko w jednym". Dwa dodatkowe adaptery zamocowano bezpośrednio na wężu, który pełni również funkcję włącznika. Po przekręceniu go do góry zapala się niedużo, ale jasny wyświetlacz i można zaczynać. W ciemności pracę ułatwia mała dioda. Obsługa jest łatwa, utrudnia ją jedynie wąż o długości zaledwie 17 cm. Ze względu na najniższą wydajność ze wszystkich testowanych produktów pompowanie trwa dość długo. Niewielki akumulator wystarcza mniej więcej na cztery cykle pompowania.



+ Niewielkie rozmiary – nieznacznie większe od małej pompki rowerowej, prosta obsługa

− Przeciętna wydajność pompowania, krótki wąż ciśnieniowy, skromne wyposażenie

NAPASA CAR AIR PUMP ATJ-6988 od 99 zł

Sprzęt, mimo że niedrogi, przekonuje jakością materiałów, jego wyświetlacz jest bardzo czytelny, a duże otwory wentylacyjne utrzymują temperaturę na odpowiednim poziomie. Urządzenie pompuje wydajnie, choć pracuje dość głośno. Przekonuje natomiast dodatkowymi funkcjami, ma wbudowaną lampkę, a akumulator o pojemności 6000 mAh może służyć jako powerbank. W zestawie nie zabrakło nawet adaptera do gniazda zapalniczki. Zestaw przejściówek też jest w zasadzie kompletny. Niedroga pompka akumulatorowa, dostępna też pod innymi markami, ale z oznaczeniem ATJ-6988, wygrywa pod względem relacji ceny do jakości.



+ Atrakcyjna cena, solidność wykonania obudowy, łatwa obsługa, wysoka wydajność pompowania, dobre wyposażenie, funkcja powerbanku

− Głośna praca, wąż ciśnieniowy o długości zaledwie 29 cm ogranicza wygodę użytkowania

Ceny urządzeń oraz wyniki testu przenośnych kompresorów

W tabeli prezentujemy szczegółowe wynik testu. Cena (podajemy najniższą ze sklepów internetowych) nie była punktowana.

	ETENWOLF ZEPHYR S3	OSRAM TYREINFLATE 4000	NEAKHMER 101-2 LUFT-KOMPRESSOR MINI	BOSCH EASYPUMP	FANTTIK X9 APEX	NAPASA CAR AIR PUMP ATJ-6988	BLAUPUNKT TPM 124	YUGUANG PR-625	MICHELIN MINI KOMPRESSOR	DELGEO MI MIJIA	OASSER LS4012 TIRE INFLATOR
Cena	od 298 zł	od 248 zł	od 162 zł	od 200 zł	od 199 zł	od 99 zł	od 319 zł	od 69 zł	od 220 zł	od 169 zł	od 65 zł
Funkcjonalność (50)	38	38	35	32	33	35	26	32	20	20	21
Jakość (20)	15	10	17	17	14	12	13	9	13	13	6
Bezpieczeństwo (20)	20	20	13	15	14	9	10	7	12	8	7
Trwałość (10)	10	8	10	10	10	10	10	10	10	10	2
Suma punktów (100)	**83**	**76**	**75**	**74**	**71**	**66**	**59**	**58**	**55**	**51**	**36**
Ocena końcowa	Zwycięzca testu	Warty polecenia	Warty polecenia	Warty polecenia	Warty polecenia	Dobra cena do jakości	Wystarczający	Wystarczający	Wystarczający	Wystarczający	Wadliwy

eprasa.pl 2e6623aac5



JBL

ZESKANUJ KOD
ABY UZYSKAĆ
WIĘCEJ
INFORMACJI

EKSTREMALNE BRZMIENIE WSPÓLNYCH CHWIL!

PODKRĘĆ NASTRÓJ GDZIEKOLWIEK JESTEŚ.

eprasa.pl 2e6623aac5

Dodatkowe koszty wygody

Nowoczesne auto może wymagać kupienia abonamentów na wybrane usługi

W nowoczesnych autach można odblokować wiele elementów wyposażenia. Oznacza to jednak dodatkowe koszty.



Jeszcze kilkanaście lat temu sytuacja była przejrzysta – auto opuszczało fabrykę z wyposażeniem, które zostało do niego zamówione. Okazało się jednak, że na pojeździe można zarobić na wiele sposobów, egzemplarze w różnych specyfikacjach tylko komplikują proces produkcji, a oczekiwania pierwszego i kolejnych właścicieli w zakresie wyposażenia pojazdu, które w oczywisty sposób wpływa na cenę, mogą być różne. A stąd już krótka droga do modelu subskrypcji, szczególnie widocznego w przypadku niemieckich marek. Każdy z koncernów ma w tym zakresie inne podejście. Do tego subskrypcje mogą być okresowe lub dożywotnie. Polityka w ich zakresie także ewoluuje. Dlatego informacje w ramkach to przede wszystkim próba zaznaczenia trendu, który może jednak ulec zmianom.

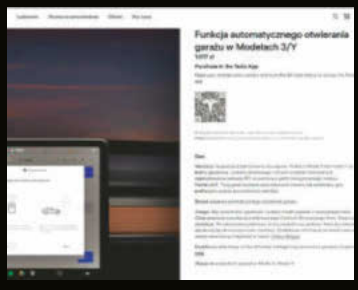
TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCH., PRODUCENCI

Przykładowe płatne

Założenia odpłatnych dodatków są proste – auto wyjeżdża w bogatej konfiguracji z fabryki, jednak nie wszystkie udogodnienia są aktywne. By się nimi cieszyć – trzeba zapłacić. Ile? Często trudno z góry ustalić, bo w przypadku wielu marek ceny w sklepach z dodatkami stają się widoczne po zalogowaniu do sklepu. Pozostają oczywiście uzależnione także od modelu. Sama kompletacja pojazdu musi być wynikiem chłodnej kalkulacji. Jeżeli do danego modelu trafiają opcje w postaci abonamentu na podgrzewane fotele lub aktywne reflektory, to muszą być one na tyle często zamawiane na etapie konfigurowania pojazdu lub dokupywane później, by rozwiązanie opłacało się montować także do aut, w których nigdy nie będzie ono aktywowane.

PILOT DO BRAMY

Właściciele Tesli po zakupie auta mogą – korzystając z oficjalnego sklepu – modyfikować pojazd na różne sposoby. Nic nie stoi na przeszkodzie, by zamówić pilota do bramy, która zostanie automatycznie otwarta, gdy samochód do niej podjedzie. A jeżeli kogoś irytuje obsługa kierunkowskazu przełącznikiem na kierownicy, może zamówić... nową kierownicę i klasyczną manetkę.



Dodatkowe wydatki związane z eksploatacją pojazdu



OBOWIĄZKOWE UBEZPIECZENIE AC

Jeżeli pojazd nie jest własnością kierowcy – a tak jest w przypadku leasingu czy finansowania – to jego właściciel zwykle oczekuje wykupienia polisy autocasco. Przy wysokiej wartości auta to zupełnie zrozumiałe, ale trzeba pamiętać, że polisa musi spełniać wymogi leasingodawcy (np. w zakresie standardów napraw), a płaci za nią leasingobiorca. Trzeba być przygotowanym na znaczne składki.

UBEZPIECZENIE GAP

W trakcie leasingu może dojść do szkody całkowitej auta. Leasingobiorca uniknie związanych z nią strat finansowych, jeśli wykupi ubezpieczenie GAP. Pokrywa ono różnicę między kwotą ubezpieczenia uzyskanego z AC lub OC sprawcy (wartością pojazdu na dzień szkody) a sumą nieuregulowanych przez leasingobiorcę należności na rzecz firmy leasingowej. To jednak kolejny wydatek.





KOSZTY FINANSOWANIA

Jeżeli podpisujemy jakąkolwiek umowę na finansowanie, warto zwracać uwagę na całkowity koszt tej usługi, opłaty dodatkowe, warunki zakończenia umowy, a także model oprocentowania, które może być stałe lub zmienne. Niekoniecznie rozwiązanie, które z pozoru wyglądało na bardziej korzystne, okaże się takim po bardziej wnikliwej analizie.

PŁATNOŚCI ZA TRANSFER DANYCH

Współczesne auta mają na pokładzie kartę eSIM, która odpowiada nie tylko za wzywanie pomocy, ale i transfer danych (np. dla nawigacji czy do aktualizacji oprogramowania). Po początkowym okresie dalsze korzystanie z usług cyfrowych wymaga zakupu abonamentu – koszt może sięgać setek złotych w skali roku. Zwykle nie można też samodzielnie wybierać dostawcy danych dla pojazdu.



eprasa.pl 2e6623aac5

funkcje



MOTYWY ŚWIETLNE

Diodowe lampy składają się z wielu pojedynczych punktów świetlnych. Czy mogą pracować w różnych trybach lub mieć różne układy? Mogą. Czy producent pojazdu może na tym zarobić? Oczywiście. A czy warto wyciągnąć z portfela kilkaset złotych? To już kwestia indywidualnej oceny. Raczej nie warto decydować w oparciu o zdjęcia ze sklepów marek, tylko udać się do salonu i poprosić dealera o prezentację funkcji czy motywów świetlnych na konkretnym aucie.



ASYSTENT PARKOWANIA

Dla części osób systemy automatycznego parkowania to zbędny gadżet – dysponując czujnikami i kamerą (lub ich systemem), szybciej wpasują swój pojazd w lukę między innymi samochodami. Nie każdy czuje się jednak na tyle pewnie za kierownicą. Cieszy więc, że eksploatowane już pojazdy można doposażyć w udogodnienia parkingowe.

SYSTEMY WSPARCIA KIEROWCY

Funkcja rozpoznawania znaków jest już wymagana prawem. Euro NCAP dodatkowo punktuje obecność niewymaganych prawem systemów wsparcia. Oznacza to, że wiele pojazdów ma na wyposażeniu kamerę, radar oraz inne czujniki. Nic nie stoi więc na przeszkodzie, by za dopłatą wprowadzić dodatkowe funkcje, które swoje działanie opierają na znajdujących się w autach elementach (np. aktywny tempomat).



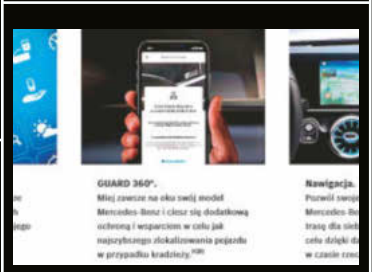
PODGRZEWANE FOTELE

W naszej strefie klimatycznej podgrzewanie foteli nie jest gadżetem, a rozwiązaniem istotnie podnoszącym komfort jazdy. Volkswagen w niektórych modelach oferuje upgrade o nazwie „Ogrzewane siedzenia". To doskonała informacja w sytuacji, gdy pierwszy użytkownik pojazdu nie zdecydował się na ich zamówienie. W ramach cyfrowych dodatków dostępna jest także m.in. dwustrefowa klimatyzacja Air Care Climatronic.



DODATKOWE FUNKCJE CYFROWE

Nowoczesne pojazdy coraz częściej pozwalają także na instalowanie w systemie multimedialnym zatwierdzonych przez producenta auta aplikacji zewnętrznych firm. Nie wszystkie są bezpłatne. A to oznacza, że jeżeli w samochodzie chcemy słuchać muzyki czy audiobooków, możemy być zmuszeni do ponoszenia dodatkowych opłat.



LOKALIZACJA AUTA

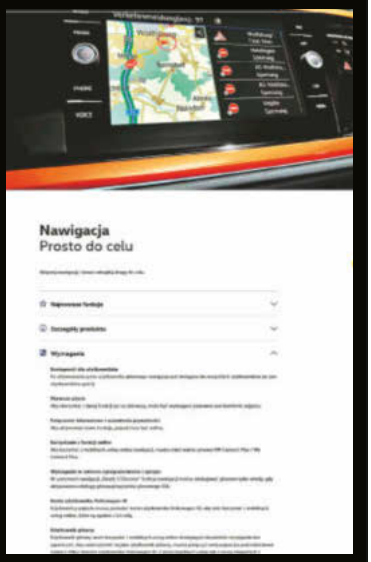
Skoro auto jest wyposażone w kartę eSIM oraz zaawansowaną elektronikę, nic nie stoi na przeszkodzie, by je monitorować bez montowania systemów zewnętrznych dostawców. Mercedes oferuje lokalizację jako usługę Guard 360°. Dostępne jest też odblokowanie rejestratora obrazu.

SPORTOWE WRAŻENIA

Wpływ na wrażenia z jazdy ma charakterystyka zawieszenia czy odgłos pracy jednostki napędowej. Kto czuje potrzebę „podrasowania" własnego BMW, może zamówić „Adaptacyjny układ jezdny M" oraz „BMW Iconic Sounds Sport". Zmienione nastawy adaptacyjnych amortyzatorów można także bezpłatnie wypróbować.

NAWIGACJA

Jeżeli auto ma wbudowany ekran systemu multimedialnego, to udostępnienie na niej jakiejkolwiek nawigacji jest formalnością. W wybranych modelach Volkswagen oferuje możliwość aktywowania nawigacji. Inną sprawą jest sensowność jej zamówienia, gdy można korzystać z własnej przez Apple CarPlay lub Android Auto.





ZMIANA POLITYKI

W 2018 roku dosyć głośno – i to w negatywny sposób – zrobiło się o pomyśle BMW, które na wyposażenie aut wprowadziło Apple CarPlay, jednak po pierwszym roku na zasadach okresowej subskrypcji lub – odpowiednio droższego – pakietu dożywotniego. W 2019 r. ogłoszono, że funkcja nie będzie wymagała wnoszenia dodatkowych opłat.

NIEAUTORYZOWANA AKTYWACJA

W starszych pojazdach odpowiednie oprogramowanie pozwalało na aktywowanie różnych fabrycznie niedostępnych funkcji. Nowe auta są nieźle zabezpieczone, a do tego stale połączone z siecią, a więc i potencjalnie – serwerami producenta. Utrudnia to aktywowanie funkcji na własną rękę. Po aktualizacji oprogramowania czy wizycie w ASO i tak zostałyby wygaszone.





BEZPŁATNE DODATKI

Jeżeli nasze auto pozwala na zakup dodatkowych funkcji, warto zajrzeć do sklepu w poszukiwaniu promocji. Może okazać się, że ciekawe funkcje uda się kupić za małą kwotę lub otrzymać bezpłatnie. Np. Kia do modelu EV9 proponuje 12-miesięczny darmowy okres próbny asystenta zdalnego parkowania. Wartość takiego udogodnienia to 544 zł.

PODSUMOWANIE

Nic nie wskazuje, by trend z dodatkowymi płatnościami we współczesnych pojazdach miał się zmniejszać. Wręcz przeciwnie. Nabywcom flotowym często zależy na niskiej cenie zakupu auta, z kolei późniejszy właściciel może oczekiwać wyższego poziomu komfortu. Kupując nowy albo używany samochód, trzeba koniecznie sprawdzić, a najlepiej żądać wydania na piśmie zestawienia funkcjonalności dostępnych dożywotnio, a także wymagających okresowego przedłużania. W drugim przypadku istotne jest ustalenie terminów wygasania poszczególnych pakietów oraz kosztów wykupienia kolejnych subskrypcji.

eprasa.pl 2e6623aac5

Bywają omijane, ale myjnie

Mycie zautomatyzowane

Wizyta na myjni automatycznej to prosty sposób na czyste nadwozie auta. Nie jest jednak pozbawiona wad.

W Polsce myjnie bezdotykowe znajdziemy niemal wszędzie. Uchodzą za bezpieczniejsze od mycia automatycznego. Odstawienie pojazdu na tzw. szczoty ma jednak niepodważalne zalety – lakier zostanie dobrze umyty, a pojazd wysuszony, co przeciwdziała powstawaniu zacieków czy szybkiemu ponownemu brudzeniu się. Regularne mycie automatyczne da się we znaki lakierowi, który z czasem pokryje się siecią mikrozasyrowań. Takie skazy ma jednak większość aut – nawet mycie ręcznie nie jest w pełni obojętne dla lakieru. Kto jest przekonany, że jedyną słuszną metodą czyszczenia pojazdów są myjnie bezdotykowe, powinien wiedzieć, że proces może być realizowany w oparciu o chemię płynną lub tzw. mikroproszek. Producenci tego drugiego deklarują, że jest on bezpieczny dla lakieru, ale czy mamy gwarancję, że faktycznie będzie, kiedy lancą zbliżoną na odległość inną niż w instrukcji obsługi myjni ktoś próbuje usunąć np. resztki owadów czy inne zanieczyszczenia? Niedokładnie spłukany mikroproszek może być źródłem białych plamek i zacieków. Jak to zwykle bywa – wszystko ma wady i zalety.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: Ł. CHYCZEWSKI

WSTĘPNE MYCIE BEZDOTYKOWE

Samochód warto przygotować do wizyty na myjni automatycznej. Co prawda wiele z nich rozpoczyna działanie od wstępnego zroszenia karoserii, ale znacznie lepszym sposobem na zmycie drobin piasku czy soli, a więc bardzo skutecznego i agresywnego ścierniwa, jest skorzystanie z lancy na myjni bezdotykowej. Można do tego użyć dowolnego programu, także do spłukiwania nadwozia – celem nie jest dokładne mycie karoserii, a namoczenie osadów oraz ich późniejsze spłukanie z karoserii. Takie działanie ułatwi też usunięcie owadów rozbitych o pas przedni.

› Dodatkowo warto umyć miejsca, z którymi na pewno nie poradzi sobie myjnia automatyczna – to m.in. nadkola (na fot.), różne skomplikowane załamania karoserii oraz zderzaków czy przestrzeń pod spojlerem klapy bagażnika.





Każda myjnia ma instrukcję obsługi, której zaleceń trzeba przestrzegać.

BEZPIECZEŃSTWO

Jak każde urządzenie, także myjnia automatyczna ma instrukcję obsługi. Kluczowe aspekty to m.in. maksymalna wysokość pojazdu (zwykle 2-2,5 m) czy konieczność złożenia lusterek i demontaż anteny prętowej. Myjnie automatyczne nie są przystosowane do mycia pick-upów, quadów czy motocykli. Czasami ograniczenia dotyczą też kabrioletów. Instrukcje zakazują także mycia pojazdów z dodatkowym ospojlerowaniem, bagażnikiem dachowym, kołem zapasowym, a nieraz i niezdemontowanym hakiem.

› Jeżeli nieprzestrzeganie zaleceń z instrukcji użytkowania myjni spowoduje uszkodzenia pojazdu, nie należy liczyć, że zostaną one usunięte na koszt właściciela myjni. Problem będziemy natomiast mieli my, gdy zlekceważenie wytycznych spowoduje uszkodzenie myjni.

KORZYŚCI

Podstawową wadą mycia bezdotykowego jest ograniczona skuteczność. Chemia i strumień piany nie zawsze radzą sobie z tzw. mikrofilmem drogowym, brudem mocno przywierającym do karoserii czy resztkami owadów. Efekt mycia automatycznego jest zwykle dużo lepszy.

› W przypadku myjni automatycznej procentuje fakt, że mamy do czynienia ze szczotkami, które mechanicznie usuwają brud. Z kolei osuszanie po myciu zapobiega powstawaniu nieestetycznych zacieków.



Nawet podstawowe programy często zawierają mycie szamponem, a także czyszczenie kół i suszenie auta.

eprasa.pl 2e6623aac5

automatyczne także mają wiele zalet

ZAGROŻENIA DLA LAKIERU

Do umycia lakieru potrzebne są trzy główne czynniki – woda, odpowiednie środki myjące oraz nacisk, który dosłownie ściąga brud z powierzchni, co zresztą doskonale znamy choćby z mycia naczyń płynem i gąbką. W przypadku myjni automatycznej rolę gąbki pełnią kręcące się szczotki. Te ostatnie różnią się budową. Aby ograniczyć rysowanie lakieru, zostały opracowane tzw. miękkie szczotki, których gąbkowe włosie jest wykonywane ze spienionego polietylenu. Ich nacisk pozostaje jednak znaczy, żeby mycie było skuteczne.

› Nacisk szczotek powoduje powstawanie na lakierze mikrozarysowań, które są szczególnie dobrze widoczne w mocnym świetle. Można je usunąć poprzez polerowanie.



Sporadyczne wizyty na myjni automatycznej na pewno nie zaszkodzą – lakier podlega także różnym innym procesom uszkadzania i starzenia w trakcie eksploatacji pojazdu.



BEZ SZANS NA MYCIE

Nie ma co liczyć, że auto na myjni automatycznej zostanie perfekcyjnie doczyszczone. Brud na pewno zostanie w szczelinach nadwozia czy na elementach, do których szczotki nie są w stanie dotrzeć, czyli np. wnękach drzwiowych, obramowaniu otworu załadunkowego bagażnika, na podszybiu, lusterkach czy pod spojlerem klapy bagażnika. Kto zna budowę swojego auta oraz sposób pracy myjni, jest w stanie wstępnie przemyć te przestrzenie przed wjechaniem na myjnię. Trzeba jednak uważać na piasek, którym można porysować lakier.

› Jeżeli chcemy cieszyć się naprawdę dokładnie umytym autem, pozostaje zlecenie mycia ręcznego. Tylko człowiek jest w stanie zauważyć brud w różnych zakamarkach nadwozia, a następnie usunąć go, korzystając z odpowiednich technik, narzędzi czy środków myjących.



Program mycia kół nie usunie brudu i błota z wnętrza nadkoli. Najlepiej wcześniej wymyć je na myjni bezdotykowej.

MYCIE KÓŁ

Cześć myjni ma dodatkowy program mycia kół. Często jest on realizowany przez okrągłe szczotki, które odpowiadają za czyszczenie zewnętrznej części koła. Rozwiązanie działa, ale ma ograniczoną skuteczność – felga nie jest myta od wewnątrz, raczej nie ma co liczyć także na dokładne usunięcie metalicznych osadów z hamulców.

› By zwiększyć skuteczność mycia kół, przed wjechaniem na myjnię można spryskać je deironizerami, czyli preparatami znanymi jako „krwawa felga", które są w stanie zmyć z powierzchni kół metaliczne osady.

› Myjnie automatycznie nie doczyszczą wnętrz nadkoli, co jest istotne – zbierające się tam błoto czy liście sprzyjają rozwojowi korozji karoserii. Te przestrzenie warto samodzielnie umyć na myjni bezdotykowej lub po zimie zlecić mycie ręczne.



CENY MYCIA

Koszt podstawowego mycia automatycznego zwykle nieznacznie przekracza 20 zł – podobną kwotę często wydaje się na myjniach bezdotykowych. Kwotę na rachunku za pracę myjni automatycznej podnoszą usługi dodatkowe – jedną z nich jest woskowanie. Czy warto się na nie zdecydować? Niekoniecznie. Tańsze może być samodzielnie zabezpieczenie lakieru tuż po myciu płynnym woskiem czy produktem typu quick detailer.

› Usługi mycia automatycznego bywają oferowane na promocyjnych zasadach. Koszt mycia można zredukować, np. kupując określoną ilość paliwa czy wykupując karnet na kilka myć, gdzie np. piąte mycie jest dodawane gratis (w takich przypadkach trzeba zwrócić uwagę na termin ważności danego karnetu).

MYCIE PODWOZIA

Część myjni automatycznych pozwala na zakup programu obejmującego mycie podwozia. Warto z tego skorzystać – myjnia umyje nie tylko progi, ale także centralną część spodniej części pojazdu, czego na myjni bezdotykowej raczej nie uda się nam zrobić.

› Mycie podwozia na myjni automatycznej nie będzie tak dokładne, jak zlecenie dużo droższej usługi mycia podwozia – dysze kierują środek myjący oraz wodę w określone przez producenta czy obsługę myjni kierunki, a nie tam, gdzie w danym pojeździe mogą być rzeczywiście potrzebne.

Umycie podwozia z zalegającego piasku oraz skrystalizowanej soli jest szczególnie ważne po okresie zimowym – ogranicza rozwój korozji.

PODSUMOWANIE

Myjnia automatyczna nie jest pozbawiona wad, ale nie należy także jej skreślać. Jest w stanie porządnie, szybko i niedrogo umyć auto. Mikrozarysowania? Odpowiedzmy sobie z ręką na sercu, czy nasze auto faktycznie ich nie ma oraz czy naprawdę nam przeszkadzają. Kto ceni estetykę, powinien pamiętać, że drobne skazy są najbardziej widoczne na ciemnych lakierach – także metalizowanych, których zewnętrzna warstwa jest bezbarwna, a ryska to jaśniejszy element. Ryzyko zarysowań można zmniejszyć wstępnym spłukaniem zanieczyszczeń. Mycie automatyczne będzie też dużo lepsze dla lakieru, niż pozostawianie na nim agresywnych zanieczyszczeń (np. ptasich odchodów.).

eprasa.pl 2e6623aac5

Wynajem kampera od A do Z

Najem kampera jest bardziej skomplikowany niż np. samochodu osobowego

Kampery są drogimi pojazdami, więc na rynku dominuje wynajem. Wypożyczalni jest sporo i każda ma własne zasady. Podpowiadamy, jak podejść do tego tematu.



Wynajem kampera to nie to samo, co wypożyczenie na wakacjach auta osobowego. Jest to pojazd specjalistyczny, o nietypowej budowie, cechach szczególnych, ponadprzeciętnych rozmiarów. Ma to znaczenie zwłaszcza dla osób, które kamperem nigdy nie jeździły. A jeśli nigdy go nie wypożyczały, to już samo znalezienie i wynajęcie kampera może być zaskakująco skomplikowanym procesem.

Znalezienie wypożyczalni kamperów nie jest trudne – trudność sprawia wybór odpowiedniej. Należy jednak przeprowadzić wstępną selekcję. Zaufać dużym firmom z doświadczeniem na rynku, a nie osobom, które mają np. dwa kampery „doklejone" do innego biznesu, choć i tak kluczowe są opinie. Jeśli jest ich w internecie dużo, w większości pozytywnych, nic nie stoi na przeszkodzie, by skorzystać z usług małej, lokalnej wypożyczalni. Opinie są o tyle istotne, że na rynku nie brakuje firm działających na wpół legalnie, z którymi później będą tylko problemy. Ukryte koszty, którymi zaskakują przed samym wyjazdem, czy utrata części kaucji za szkody, których nie spowodowaliśmy, to najczęstsze pułapki czyhające na niedoświadczone osoby.

Wybierając wypożyczalnię, warto zwrócić uwagę na liczbę i rodzaje kamperów, które można wynająć. Szeroka oferta pozwoli dopasować pojazd do własnych preferencji, czyli m.in. celu podróży, liczby osób i sposobu samego nocowania („na dziko" czy na kempingach) oraz spędzania czasu za dnia (np. gotowanie wewnątrz czy jedzenie w restauracjach). Takie niby mało istotne rzeczy potrafią znacząco rzutować na model pojazdu. Istotne może być nie to, ile jest miejsc do spania w kamperze, ale liczba pojedynczych łóżek, bo nastoletni brat z siostrą raczej nie chcą spać, tak samo jak dwójka 5-latków. Jeśli kamper wieczorem ma stać zawsze na kempingu, to mniej istotna jest np. wielkość łazienki, bo i tak prysznic będziemy brać w łazience kempingu. Im mniejszy pojazd, tym łatwiej się nim jeździ, ale im

eprasa.pl 2e6623aac5

Przygotowanie do najmu kampera

Wybór odpowiedniego kampera i wypożyczalni są kluczowe dla zadowolenia z podróży. Różnice w cenach pomiędzy wypożyczalniami nie są tak duże, by z czegokolwiek rezygnować. Nie zawsze jednak warto brać najdroższą opcję.



Gdzie szukać kampera?

Coraz więcej osób szuka kampera za granicą, nie tracąc czasu na dojazd z kraju. Zamiast jechać kilka dni w tę i z powrotem, do miejsca docelowego można polecieć samolotem i tam skorzystać z pojazdu wynajętego przez pośrednika. Oszczędza to sporo czasu z urlopu. Wynajmu w Polsce warto dokonać blisko miejsca zamieszkania lub znaleźć punkt po drodze. Oferty są w sieci. Warto pamiętać, że sam proces wynajmu pojazdu i później jego zwrotu może trwać kilka godzin. Ważne są też opinie na temat danej wypożyczalni.

› Jeśli jedziesz dalej za granicę, warto przemyśleć wynajem w kraju docelowym.

Jakiego kampera wybrać?

Jeśli nie ma się doświadczenia w kierowaniu długim pojazdem, to lepiej wybrać w miarę kompaktowego kampera. Wiele wypożyczalni ma zasadę, że kierowca musi mieć prawo jazdy od kilku lat i ukończony wiek, np. 25 lat. Niektóre pojazdy mają po 7 m długości, co może przerosnąć nawet osobę, która jeździła już autami dostawczymi, ale znacznie krótszymi. Długi tył powoduje problemy, jeśli o nim nie pamiętamy. Równie istotna jest wysokość. Jadąc alkową (podwyższony dach, jak na zdjęciu niżej pośrodku) warto pamiętać, że nie wszędzie da się wjechać. Istotne jest miejsce, do jakiego jedziemy. Jeśli mamy zamiar zwiedzać niedużе miasteczka, np. we Włoszech, albo jeździć po górach, warto wybrać krótsze auto. Kampervan jest najwęższy, sprawdzi się w mieście, a integra najszersza.

› Dopasuj rodzaj pojazdu nie tylko do własnych potrzeb, ale także do miejsca docelowego oraz swojego doświadczenia z dużymi pojazdami.



Kampervan – najtaniej i najprościej

W praktyce kamper dwuosobowy dla podróżujących w sposób aktywny, uprawiających sporty. Zmieści się wszędzie tam, gdzie nie zmieszczą się inne kampery. Jeździ się nim bez kompromisów, bo ma budowę zwykłego auta dostawczego. Przestrzeni wewnątrz jest najmniej, więc para z dwójką dzieci mieści się tylko teoretycznie. W praktyce będzie ciasno na wyjazdach dłuższych niż weekendowe.



Półintegra – optymalna opcja

Optymalny, dlatego najpopularniejszy kamper. Dużo przestrzeni za kabiną, a poczucie prowadzenia zwykłego auta dostawczego. Może być ono złudne, jeśli auto jest długie. Idealny dla rodziny 2+2, najlepiej z opuszczanym łóżkiem. Alkowa (jak na zdjęciu) jest wygodniejsza, pomieści więcej osób, np. starsze dzieci, które chcą spać oddzielnie, ale więcej pali i trzeba uważać w niskich miejscach (wiadukty).



Integra – drogo i luksusowo

Najbardziej obszerny i najwygodniejszy kamper z dużą przednią szybą, która pozwala obserwować widoki. Prowadzi się jak autobus, widoczność jest znakomita. Szeroka jest nie tylko część mieszkalna, ale także kabina, która się w nią włącza, w przeciwieństwie do półintegry, gdzie kabina jest jedynie szoferką. Integra oferuje więcej światła i lepszą izolację, nierzadko też więcej przestrzeni na bagaże.



Ile kosztuje najem kampera?

Ceny najmu są ściśle uzależnione od sezonu. W tzw. sezonie wysokim (od połowy czerwca do końca sierpnia) jest niemal dwukrotnie drożej niż w sezonie niskim (pozostałe dni). Długie weekendy i święta są zaliczane do sezonu wysokiego. Do najmu należy doliczyć kaucję, z reguły 4000-6000 zł. Wiele firm bierze 200-500 zł opłaty serwisowej i nierzadko ok. 300 zł za sprzątanie.

› W sezonie wysokim półintegra kosztuje ok. 700-800 zł za dobę, w niskim ok. 400-500 zł za dobę.
› Kampervan może kosztować o ok. 100 zł mniej od półintegry, natomiast integra o ok. 200-400 zł więcej.

Minimalny i maksymalny okres najmu

Kampery są wypożyczane z reguły na minimum 7 dni lub na weekendy. Niektóre wypożyczalnie robią chętnie najmy weekendowe, zwłaszcza w sezonie niskim. Na weekend dobry jest kampervan – tańszy, nie za duży, zwrotny, idealny na krótki wypad. Maksymalny okres najmu jest do ustalenia z wypożyczalnią. Niektóre wynajmują kampery na 50-60 dni, a nawet kilka miesięcy. Dla wypożyczalni wygodny jest najem na długi okres w sezonie niskim, kiedy kamper nie zarabia na krótszych najmach.

› Z reguły minimum 7 dni wynajmu – maksimum do ustalenia z wypożyczalnią. Na bardzo długie najmy mogą liczyć zaufani klienci.

Najem kampera w praktyce

Największym błędem przy wypożyczaniu kampera jest założenie, że mamy na to mało czasu, bo moglibyśmy być już w drodze. Im więcej czasu poświęci się na oglądanie pojazdu i jego poznanie, tym mniej się straci w podróży i tym spokojniej będzie później przy zwrocie.

Oglądanie pojazdu przy odbiorze

Dokładne oględziny kampera przy odbiorze są kluczem do zadowolenia z wypożyczenia. Wszystko kończy się nie po zdaniu pojazdu, lecz w dniu zwrotu kaucji. Im przedstawiciel wypożyczalni będzie miał do nas mniej zastrzeżeń, tym będziemy mieli więcej spokoju. Dlatego tak istotne jest udokumentowanie stanu pojazdu dla siebie – najlepiej zrobić dokładne zdjęcia lub nagrać wideo. To będzie dowód w sprawie szkód, których nie wyrządziliśmy. Informacje o usterkach muszą być też wpisane do protokołu odbioru. Niektóre wypożyczalnie zarabiają na nieuważnych klientach, wmawiając im szkody, których nie zrobili.

› Protokół i zdjęcia kampera z chwili odbioru będą dowodem przy ewentualnych sporach.





Sprawdzenie wyposażenia

Podobnie jak oględziny pojazdu, ważne jest sprawdzenie całego wyposażenia kampera. Każda wypożyczalnia powinna prowadzić szkolenie z obsługi poszczególnych elementów wyposażenia i jest to okazja do sprawdzenia ich działania w praktyce. Jeśli coś działa nie do końca prawidłowo, ale jest sprawne, powinno być to odnotowane w protokole. Można też nagrać wideo. Przy zwrocie pojazdu może być inna osoba, która stwierdzi, że coś zepsuliśmy.

› Początkujący powinni nagrać sobie wideo z przeszkolenia w zakresie obsługi kampera. Przydatne, jak się o czymś zapomni.



eprasa.pl 2e6623aac5

Sytuacje nietypowe

Podczas wakacji z kamperem mogą się zdarzyć sytuacje, na które nie zawsze mamy wpływ. Warto o nie dopytać podczas spotkania z przedstawicielem wypożyczalni, ale niektóre odpowiedzi i rozwiązania mają charakter uniwersalny. Nie wszystko jesteśmy w stanie przewidzieć, ale zawsze warto mieć stały kontakt z wypożyczalnią.

Szkoda kamperem

Kampery są ubezpieczone w każdym możliwym zakresie, ale wypożyczalnie zazwyczaj potrącą jakąś kwotę z kaucji, jeśli wina za szkodę leży po naszej stronie. W czasie naprawy lub zakupu nowego kampera wypożyczalnia traci potencjalny dochód z jego najmu. Dlatego warto mieć również własne ubezpieczenie OC na szkody wyrządzone przez nas. Kaucja będzie też potrącona, jeśli uszkodzimy wyposażenie kampera. Często zniszczeniu ulega rozłożona markiza, zostawiona na kempingu, kiedy przychodzi silny wiatr. Zdarzają się także zalania, gdy zostawimy otwarte okno dachowe i pod naszą nieobecność zacznie padać.





Opóźniony zwrot

Może się zdarzyć, że nie wrócimy kamperem na czas, lecz dzień lub dwa później. Korki na drodze, zatory na granicach, nieprzewidziane wydarzenia polityczne, itp. W takim przypadku należy możliwie najwcześniej zawiadomić wypożyczalnię o danej sytuacji, nawet jeśli spóźnienie ze zwrotem jest jedynie prawdopodobne, a niekoniecznie pewne. W dobrze zarządzanej wypożyczalni nawet w sezonie wysokim kampery nie są poumawiane „na zakładkę", więc dzień spóźnienia nie spowoduje, że następny klient straci swoją rezerwację. Natomiast wypożyczalnia może się do tego dostosować, planując odpowiednią logistykę, by przygotować pojazd na następny najem w szybszym tempie niż zwykle.

Awaria kampera

W kamperach zdarzają się awarie tak samo jak w każdym innym pojeździe. Może to być zarówno awaria samego auta, jak i wyposażenia kempingowego. W przypadku awarii pojazdu korzystamy ze zwykłego assistance, ale wcześniej warto powiadomić wypożyczalnię, bo być może ma na to inny pomysł. W razie usterki wyposażenia kempingowego trzeba się skontaktować z wypożyczalnią. Być może problem da się rozwiązać zdalnie, po konsultacji, a jeśli nie, to zostaniemy odesłani do serwisu kamperów. Nie należy niczego naprawiać bez zgody wypożyczalni. Jeśli coś się zepsuło, a nie sami zepsuliśmy, koszt naprawy pokrywa wypożyczalnia.





Limity kilometrów

W kwestii limitu kilometrów wypożyczalnie dzielą się na takie, które w ogóle tego nie ograniczają i te, które ściśle tego pilnują. Pozwala to lepiej zarządzać flotą, planować serwis pojazdu z wyprzedzeniem. Są wypożyczalnie, które ustalają limity dzienne lub tygodniowe. Za dodatkowo przejechane kilometry płacimy ekstra, np. 1-2 zł/km. Warto dopytać o to przed wypożyczeniem, jeśli podróż nie jest ściśle zaplanowana, a bardziej spontaniczna. Trzymanie się limitu może być zwyczajnie męczące. Nawet jeśli wypożyczalnia wprowadza w tej kwestii ograniczenia, lepiej negocjować wyższy limit przed najmem, niż dopłacać po jego zakończeniu.

Nieuczciwe wypożyczalnie „żerują" na nieuważnych klientach, przypisując im uszkodzenia, których nie zrobili

większy, tym więcej swobody podczas spędzania czasu w kamperze.

– Najczęściej popełnianym błędem niedoświadczonych osób jest wybór nieodpowiedniego kampera do potrzeb. Warto zasięgnąć języka u specjalistów. Im wcześniej zarezerwujemy kampera, tym większa szansa na lepsze dopasowanie – wyjaśnia Michał Wnuk, ekspert branży karawaningowej.

Na przeczytanie umowy najmu kampera warto poświęcić czas. Najlepiej poprosić wcześniej o wysłanie szkicu umowy. Są w niej zawarte wszystkie opłaty oraz zakres odpowiedzialności, którymi nie będziemy zaskoczeni przed samym wyjazdem lub przy zwrocie. Są firmy, które żądają opłat za sprzątanie, ale tylko wtedy, kiedy sami nie posprzątamy przed zwrotem. Niektóre wymagają od klienta rachunków za paliwo, by w razie awarii silnika, spowodowanej złej jakości paliwem, móc dochodzić roszczeń od właściciela stacji paliw. Trzeba pamiętać, że kamper to kosztowny pojazd, którego najem jest źródłem dochodu wypożyczalni, więc odpowiedzialność jest tu znacznie większa niż w przypadku najmu auta osobowego za kilkadziesiąt tysięcy złotych, które można szybko kupić lub wymienić.

Wybór odpowiedniego kampera, dopasowanego do potrzeb, to klucz do udanych wakacji



TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA, ARCHIWUM

PODSUMOWANIE

Znalezienie dobrej wypożyczalni z dobrymi opiniami, dopasowanie kampera do potrzeb, dokładne przeczytanie umowy, aktywny udział w szkoleniu, dokładne oględziny przed odbiorem i ostrożność w czasie jazdy – oto recepta na udane wakacje na kołach. Wynajem kampera nie jest już wyłącznie ekonomiczną alternatywą dla hotelu, który nierzadko da się wynająć taniej, ale pozostaje odmiennym sposobem na podróżowanie i spędzanie wolnego czasu. Udany najem na długo pozostaje w pamięci. Konflikt z wypożyczalnią może na zawsze do tego zniechęcić.

» Dobra wypożyczalnia to taka, w której jesteśmy zaopiekowani od momentu zainteresowania się najmem kampera aż do zwrotu kaucji

eprasa.pl 2e6623aac5

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

CARAVANING



a w nim m.in.:

- Nowości, premiery i trendy w branży caravaningowej
- Prezentacje i testy najciekawszych kamperów i przyczep
- Porady, produkty i akcesoria przydatne dla miłośników biwakowania
- Przegląd rynku używanych kamperów i wskazówki dla kupujących

prasa.pl 266623a1c5



Przed erą badań Euro NCAP każdy koncern testował własne produkty samodzielnie. Brak ujednoliconych standardów i łatwo dostępnej bazy nie pozwalał na porównywanie poziomu ochrony.

Zderzenie z czasem

Starszy pojazd może zapewniać przyzwoitą ochronę przed skutkami zderzeń, ale nigdy nie osiągnie poziomu najnowszych modeli.

Moda na klasyki czy youngtimery przybiera na sile. Nie każdy jednak zdecyduje się na zakup takiego auta. Powodów jest przynajmniej kilka. Jednym z nich są aspekty związane z bezpieczeństwem.

Na temat kierunku ewolucji motoryzacji można powiedzieć wiele złego, ale kluczowego aspektu podważyć nie sposób – wyposażenie i rozwiązania mające podnosić poziom bezpieczeństwa czynnego (możliwość uniknięcia zdarzenia) oraz biernego (ochrona przed skutkami uderzenia) przestały być luksusem zarezerwowanym dla nabywców najdroższych modeli. W 2020 r. Dekra przeprowadziła testy zderzeniowe Golfów II i VIII, które symulowały czołowe zderzenie aut jadących z prędkością 50-55 km/h. Jadący „osemką" wyszliby z niego z niewielkimi obrażeniami, natomiast podróżujący Golfem II najprawdopodobniej nie przeżyliby tego zdarzenia. Do tego mieliby mniejsze szanse na uniknięcie zdarzenia, bo droga hamowania Golfa II była o 30% dłuższa, a auto pokonywało test łosia z prędkością jedynie 65 km/h (Golf VIII – 75 km/h). Nie można też zapominać o gorszej precyzji prowadzenia czy mniej skutecznym oświetleniu drogi przez lampy starszego pojazdu.

Ten, kto planuje w miarę regularne użytkowanie klasyka czy youngtimera, po-

Ewolucja aut

Zmiany w sposobie projektowania pojazdów czy działania ich systemów bezpieczeństwa nie zawsze są łatwo dostrzegalne. Modele ewoluowały z generacji na generację, co przekładało się na coraz wyższy poziom ochrony osób w kabinie. Pod tym względem stwierdzenie, że im nowsze auto, tym lepsze, na pewno nie będzie chybione. W ramach obok prezentujemy niektóre ze zmian. Przybyło także systemów zapobiegającym zderzeniom, niegdyś znanych z limuzyn.



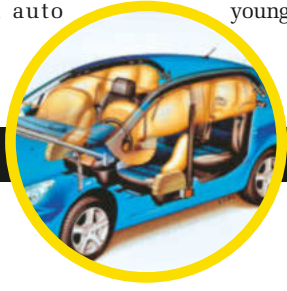
Sztywność nadwozia

Wnętrza wielu starszych aut skrzypią podczas jazdy po nierównościach czy podjeżdżania pod krawężniki. To efekt niskiej sztywności karoserii, która stale „pracuje". W nowszych modelach nadwozia zostały istotnie usztywnione.



Optymalizacja systemów

Poduszki powietrzne czy napinacze pasów są w użyciu od dekad. Okazało się, że ich działanie można udoskonalić. Z czasem pojawiły się airbagi o dwóch poziomach napełnienia czy pasy z funkcją ograniczenia napięcia, która chroni klatkę piersiową.



Liczba poduszek powietrznych

Jeszcze w latach 90. luksusem na wielu rynkach była poduszka powietrzna dla kierowcy. Dekadę później wiele aut otrzymywało dwie czołowe i dwie boczne poduszki, a z czasem także kurtyny. Poprawiło to ochronę podróżnych.



Udoskonalone symulacje

Rozwój komputerów i oprogramowania, a także coraz większe bazy danych ułatwiają symulowanie testów zderzeniowych. Obecnie prace projektowe zaczyna się od rozbijania czy poprawiania modeli pojazdów w wirtualnej rzeczywistości.

eprasa.pl 2e6623aac5

Testy Euro NCAP

Od 1997 r. auta są rozbijane i oceniane pod egidą Euro NCAP. To kluczowa data. Żaden z producentów nie chciał zaliczyć spektakularnej wpadki w testach zderzeniowych, więc modele projektowane do sprzedaży po tej dacie były zwykle istotnie poprawione wobec poprzedników w kwestii ochrony kierowcy i pasażerów. Poniżej prezentujemy wyniki testów Euro NCAP wybranych modeli, które mogą już uchodzić za youngtimery. Obszerną bazę ocen starszych aut ma szwedzka ubezpieczalnia Folksam. By znaleźć raport, wystarczy wpisać w wyszukiwarce frazę „Hur säker är bilen".



Problemem wielu starszych aut jest niska sztywność nadwozia – dochodzi np. do przełamania słupków dachu.



Kilkunastoletnie auta, o ile nie były niedbale naprawione po wypadku, dobrze znoszą uderzenie.



Niewielkie, ale dobrze zaprojektowane modele są w stanie skutecznie chronić kierowcę i pasażera.

Marka/model	Ocena
Alfa Romeo 147 (2001-2009)	★★★☆☆
Audi A2 (1999-2005)	★★★★☆
Audi A4 B5 (1995-2000)	★★★☆☆
Audi TT I (1998-2002)	★★★★☆
BMW serii 3 E36 (1991-1997)	★☆☆☆☆
BMW serii 3 E46 (1998-2005)	★★★★☆
BMW serii 5 E39 (1996-2003)	★★★★☆
BMW X5 E53 (2000-2007)	★★★★★
BMW Z4 E85 (2003-2008)	★★★★☆
Chrysler PT Cruiser (1999-2010)	★★★☆☆
Chrysler Voyager III/IV (1999-2007)	★★☆☆☆
Citroen C6 (2006-2012)	★★★★★
Citroen Xantia (1994-2001)	★★☆☆☆
Citroen Xsara (1998-2004)	★★★☆☆
Daewoo Matiz (1998-2005)	★★★☆☆
Daewoo Lanos (1998-2000)	★★★☆☆
Fiat Panda II (2004-2012)	★★★☆☆
Fiat Seicento (1998-2010)	★☆☆☆☆
Fiat Punto I (1994-1999)	★★☆☆☆
Fiat Stilo (2002-2007)	★★★★☆
Ford Escort Mk7 (1996-2001)	★★☆☆☆
Ford Focus I (1999-2005)	★★★★☆

Marka/model	Ocena
Ford Ka I (1997-2008)	★★★☆☆
Ford Sierra (1983-1993)	★★☆☆☆
Honda Civic VI (1996-2000)	★★★☆☆
Honda CR-Z (2010-2016)	★★★★★
Honda S2000 (2000-2010)	★★★★☆
Jaguar X-Type (2001-2009)	★★★★☆
Jeep Cherokee KJ (2002-2007)	★★★★☆
Jeep Grand Cherokee WK (2005-10)	★★★★☆
Land Rover Freelander I (1999-2006)	★★★☆☆
Land Rover Discovery III/IV (04-16)	★★★★☆
Lexus GS III (2005-2011)	★★★★★
Mazda MX-5 NC (2006-2015)	★★★★☆
Mercedes klasy C W202 (1993-2001)	★★☆☆☆
Mercedes klasy C W203 (2000-2006)	★★★★★
Mercedes klasy E W210 (1996-2001)	★★★★☆
Mercedes SLK R170 (1996-2004)	★★★★☆
Mercedes SLK R171 (2004-2010)	★★★★☆
Mercedes ML W163 (1998-2005)	★★★★☆
MG TF (2003-2005)	★★★★☆
Mini R50 (2001-2007)	★★★★☆
Mini R56 (2007-2013)	★★★★★
Mitsubishi Pajero Pinin (1999-2006)	★★★☆☆

Marka/model	Ocena
Opel Corsa B (1993-1999)	★★☆☆☆
Opel Tigra B (2004-2009)	★★★★☆
Opel Omega B (1994-2003)	★★★☆☆
Opel Frontera B (1999-2004)	★★★☆☆
Peugeot 206 (1998-2005)	★★★★☆
Peugeot 306 (1993-2001)	★★★☆☆
Renault Twingo I (1994-2002)	★★★☆☆
Renault Clio I (1991-1998)	★★☆☆☆
Renault Clio II (1998-2006)	★★★★☆
Saab 900 NG (1994-1998)	★☆☆☆☆
Saab 9-3 I (1998-2002)	★★★★☆
Saab 9-3 II (2003-2012)	★★★★★
Saab 9-5 I (1998-2009)	★★★★★
Seat Ibiza II FL (1999-2002)	★★★☆☆
Smart Fortwo I (2003-2004)	★★★☆☆
Volkswagen Polo III (1995-2001)	★★★☆☆
Volkswagen Lupo (1999-2005)	★★★★☆
Volkswagen Golf IV (1998-2004)	★★★★☆
Volkswagen New Beetle (1998-2005)	★★★★☆
Volvo S80 I (1998-2006)	★★★★☆

Przekreślona gwiazdka oznacza ryzyko odniesienia śmiertelnych obrażeń. System ocen był zaostrzany – komplet gwiazdek sprzed lat nie jest odpowiednikiem aktualnego.

winien celować w świeższe modele – najlepiej z przełomu wieków, który upłynął pod znakiem skoku w zakresie poziomu bezpieczeństwa. Polecamy zakup pojazdu wyposażonego w ABS i ESP. Licho nie śpi, a z badań wynika, że pierwszy układ zmniejsza ryzyko śmiertelnego wypadku nawet o 37%, natomiast drugi o 42%.

Warto pamiętać, że wpływ na poziom ochrony kierowcy i pasażerów ma wiele czynników. Jednym z nich są masy pojazdów – w kolizji cięższego auta z lekkim większe szanse na odniesienie mniejszych obrażeń zwykle mają osoby jadące bardziej masywnym pojazdem. Wysoka ocena w testach Euro NCAP nie jest przepisem na nieśmiertelność, ale ma znaczenie. Z analiz wynika, że różnica w prawdopodobieństwie odniesienia ciężkich obrażeń przez osobę jadącą samochodem ocenionym na dwie gwiazdki jest o ok. 23% wyższa niż w przypadku modelu z notą pięciu gwiazdek, a śmiertelnych – nawet o 68%. Nawet wysoko ocenione auta nie zwalniają nikogo z obowiązku prowadzenia pojazdu w sposób przepisowy oraz z zachowaniem reguł zdrowego rozsądku.

Przypominamy, że w przypadku wielu klasyków i youngtimerów nawet drobna stłuczka może okazać się problemem, gdy części zamienne nie będą dostępne lub ich ceny są abstrakcyjnie wysokie. Z tego powodu warto prowadzić z większym marginesem bezpieczeństwa i starać się przewidywać zachowania innych użytkowników drogi, by być gotowym na manewr chroniący przed kolizją.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: MERCEDES, EURO NCAP, FOLKSAM, DEKRA

Korozja nadwozia a poziom ochrony

Szwedzka ubezpieczalnia Folksam postanowiła sprawdzić, jak mocno korozja wpływa na bezpieczeństwo. Kontrolnie rozbito Mazdę 6 i Volkswagena Golfa V, stosując metodologię Euro NCAP. Używany Golf z powierzchowną korozją zachował się praktycznie jak auto z salonu – ostateczna ocena została obniżona ze słabych pięciu gwiazdek na mocne cztery (odnotowano niewielki spadek bezpieczeństwa przy zderzeniu czołowym). Skorodowana Mazda w znacznie mniejszym stopniu chroniła pasażerów – zamiast czterech gwiazdek zasłużyła tylko na trzy.



PODSUMOWANIE

Pośród starszych aut nie brakuje modeli, które w przypadku kolizji nie zapewniają należytej ochrony. Wśród youngtimerów, a stają się nimi pojazdy produkowane po 2000 r., nie brakuje już solidnych propozycji. Polecamy zakup modeli, które poza poduszkami powietrznymi mają przynajmniej system ABS – nie tylko zapewnia stabilność i kontrolę podczas hamowania awaryjnego, ale także skraca drogę hamowania. Nie ulegajmy również pokusie oszczędzania na oponach czy elementach układu hamulcowego, które odpowiadają za bezpieczeństwo czynne.



eprasa.pl 2e6623aac5

UŻYWANE



Jaguar F-Pace

Lata produkcji: 2016-2025
Ceny: od 55 tys. zł

F-Pace zakończył historię spalinowych modeli Jaguara. Poznajmy opinie na temat tych samochodów z drugiej ręki.

Jaguar odciął się grubą kreską od przeszłości, kończąc produkcję wszystkich dotychczasowych aut. F-Pace pozostał w gamie najdłużej, bo do końca 2025 r. Dał się poznać jako SUV, którego odważne linie nadwozia nie zaburzyły funkcjonalności wnętrza. Miejsca jest naprawdę sporo w obydwu rzędach siedzeń (nie oferowano konfiguracji 7-osobowych). Bagażnik pomieści aż 650 l (z kołem zapasowym – trochę mniej, z uwagi na podwyższoną podłogę). Lifting z 2020 r. mocno odmienił kokpit: pojawiły się wówczas nowe wskaźniki i odświeżony ekran.

Właściciele Jaguarów często skarżą się na 2-litrowe silniki wysokoprężne (palą olej, mają nietrwałe turbosprężarki i łańcuchy rozrządu). Do tego dochodzą awarie DPF-u (również w 3.0 V6/R6). Benzynowe jednostki (2.0 R4, 3.0 V6/R6, 5.0 V8) rzadko, ale miewają kłopoty z chłodzeniem. F-Pace nie zachwyca poziomem montażu elementów wnętrza i karoserii, płynnością pracy systemu multimedialnego oraz trwałością hamulców.

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Oceny użytkowników

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

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

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

Opinie użytkowników

Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Jaguarów

Zalety

„Przyjemnie i bezpiecznie się nim jeździ w każdych warunkach drogowych. Asystenci jazdy realnie pomagają"

„Można śmiało jechać w pięć dorosłych osób w daleką trasę. Wygodna kanapa oraz mnóstwo miejsca"

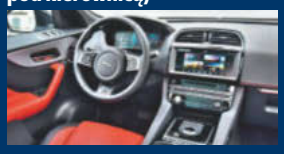
„Bagażnik jest duży jak na auto o takiej linii nadwozia. Zmieści się wszystko, czego potrzeba"



„Wielki SUV, a bardzo dobrze wyciszony. Jeżdżąc autostradą, praktycznie nic nie słychać"

Wady

„Niektóre przyciski (m.in. asystenta pasa ruchu) umieszczono w niewygodnym miejscu (np. pod kierownicą)"



„Drobne usterki są na porządku dziennym. Resetuje się wyświetlacz, nie działają czujniki i wiele, wiele innych"

„Oczekiwałem szybszej zmiany biegów przez skrzynię. Pracuje jak automat starej daty"

„Bez kamery cofania ciężko parkować F-Pace'em. To duży samochód bardzo szerokimi słupkami"

DO REDAKCJI

Odprysk z OC



Za powstawanie odprysków na szybach odpowiadają kamienie wypadające spod kół innych aut. Czy można je więc naprawić z polisy OC ich użytkowników?

Najczęściej koszt naprawy lub wymiany szyby bierze na siebie właściciel uszkodzonego auta lub jego ubezpieczyciel (w ramach polisy na szyby czy auto casco). Mając nagranie, które dowodzi, że szybę uszkodził kamień wypadający spod kół innego pojazdu lub wyrzucony z przestrzeni między oponami ciężarówki, można próbować dochodzić swoich praw. W takich sprawach zapadały nawet wyroki sądowe na korzyść poszkodowanych. Oskarżony może bronić się, że winę ponosi nie on, lecz utrzymana w złym stanie droga.

Używany Genesis



Czy dość rzadki Hyundai Genesis zasługuje na zainteresowanie?

Genesis (2014-2017) był Hyundaiem klasy wyższej, a jednocześnie próbą nawiązania rywalizacji z Lexusem (z czasem Genesis stał się należącą do Hyundaia marką premium). Limuzyna jest dobrze wykończona, bogato wyposażona, a w Europie oferowano ją z benzynowym silnikiem 3.8 V6 GDI (315 KM). Decydując się na zakup, trzeba być przygotowanym na trudności z serwisowaniem czy zakupem części (zwłaszcza używanych lub zamienników). Egzotyczne samochody nie są też łatwe do sprzedania.

eprasa.pl 2e6623aac5

Silnik Diesla 2.2 Skyactiv-D

Diesel nowej generacji Mazdy zadebiutował w 2012 r. w modelu CX-5

Zastosowano tu kilka sprytnych rozwiązań, by uniknąć stosowania SCR

Mazda w 2012 r. wprowadziła nową rodzinę silników Diesla Skyactiv-D. Najpopularniejszy, o pojemności 2,2 litra (oznaczenia SH-VPTS i SH-VPTR), trafił do modelu CX-5, później do Mazd 3 oraz 6. Producent chwalił się spełnieniem normy Euro 6 jeszcze przed jej wejściem – i to bez systemu SCR (AdBlue). Emisję NOx ograniczono m.in. dzięki niskiemu stopniowi sprężania (14,0). Brak SCR wywołał kontrowersje, głównie w Niemczech. W 2018 r. (Euro 6d-Temp) Mazda wprowadziła ten system (choć w 1.5 Sky-D nadal go nie stosowano). Silnik wyróżnia się m.in. doładowaniem biturbo oraz zmiennym wzniosem zaworów wydechowych, które przy rozruchu pozostają lekko uchylone w fazie ssania, co wspomaga zapłon przy niskiej temperaturze. Opinie o jednostce są podzielone – część użytkowników bezproblemowo pokonuje po 300 tys. km, inni w tym czasie ponoszą wysokie koszty napraw. W starszych autach zdarza się zużycie wałków rozrządu (głównie wydechowych), co jest częstą przyczyną remontu silnika. Zdarzają się też zapychanie smoka oleju oraz awarie turbosprężarek w wyniku urwania nitu z mechanizmu klapy umieszczonej w kanale dolotowym przed mniejszą turbosprężarką. Sporo problemów spowodowanych jest zaniedbaniami wynikającymi z eksploatacji filtra DPF. Trzeba dość często wymieniać olej.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 2191 cm^3, **Moc:** 150-184 KM
Moment obrotowy: 380-445 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Mazda 3, 6, CX-5, lecz tylko pod warunkiem świadomości wysokiego ryzyka kosztownej naprawy. Lepszym wyborem jest zawsze silnik benzynowy.

ON



Do Mazdy CX-5 pasuje idealnie

Technicznie diesel jest idealny do napędzania SUV-a, choć na rynku jest tylko ok. 40% ofert z takim silnikiem. Kierowca dostaje odpowiedni moment obrotowy (m.in. do ciągnięcia przyczep) i przyzwoite zużycie paliwa. Pierwsza generacja modelu otrzymała dwie wersje mocy (150 i 175 KM), była dostępna również z napędem 4x4 i automatyczną skrzynią biegów. Drugą generację oferowano dodatkowo od 2018 r. w wersji 184-konnej, natomiast wariant o mocy 175 KM był dostępny krótko, w latach 2017-2018.

1. CENY CZĘŚCI

napęd rozrządu	800 zł
wtryskiwacz (oryg.)	4250 zł
turbosprężarka (reg.)	2300 zł
wałek rozrz. wydech.	1300 zł
sprzęgło	1000 zł
koło dwumasowe	2500 zł

2. TYPOWE USTERKI

- wycierające się wałki rozrządu
- uszkodzenia turbosprężarki
- problemy z wypalaniem DPF-u
- duże ilości nagaru
- zanieczyszczenie smoka oleju

1 Dostępność części jest mocno ograniczona poza ASO. Niełatwo znaleźć nowe zamienniki, części po regeneracji też jest niewiele. Oryginalne turbosprężarki kosztują ponad 7000 zł. **2** Po zakupie auta warto sprawdzić smok olejowy, pracę łańcucha rozrządu i klapę w układzie dolotowym przed turbosprężarką. Luzujący się nit mechanizmu może uszkodzić wirnik. Większym problemem są wycierające się wałki rozrządu i dźwigienki zaworowe. Tego nie da się tak łatwo zweryfikować. **3** Konstrukcja silnika nie jest nadmiernie skomplikowana, a jedynym „udziwnieniem" pozostaje system uchylania zaworów wylotowych przy zimnym rozruchu, który akurat jest bezproblemowy.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	common rail, wtryskiwacze piezoelektryczne
rodzaj doładowania	dwie turbosprężarki, szeregowo
napęd rozrządu	łańcuch, dożywotni
zmienne fazy zaworowe	regulacja otwarcia zaworów wydechowych
regulacja zaworów	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania	DPF, od 2018 r. system SCR (wymaga AdBlue)



PRZYGOTOWANIE POD SCR
Już przed 2018 r. auta były technicznie przygotowane do systemu SCR z miejscem na wlew AdBlue.



Mazdę 6 najprędzej znajdziemy z silnikiem benzynowym (około 70% ofert) – i to jest słuszny wybór. Opływowe nadwozie pozwala na oszczędności paliwowe nawet na benzynie, a alternatywnie można założyć LPG, co działa całkiem dobrze. Wariant 2,5 litra o mocy 192-194 KM daje też lepsze osiągi od diesla. Jedyną przewagą Sky-D jest napęd na cztery koła, i to tylko w wersji kombi. Takich aut jest na sprzedaż garstka.



UKŁAD BITURBO
Standardowo stosowano podwójne doładowanie, stąd wysoki moment obrotowy na niskich obrotach.



Zalecany olej:
0W-30, ACEA C3 JASO DL-1
Objętość przy wymianie: 5,1 l

eprasa.pl 2e6623aac5

Ford Focus VS Skoda Octavia

Kombi trzeciej generacji

Używane kompakty z nadwoziami typu kombi wciąż cieszą się wzięciem. Mają przestronne wnętrza, duże bagażniki, można też je dostać z mocnymi silnikami. Na co uważać, stawiając na Forda Focusa czy Skodę Octavię?



Ford Focus (2011-2018)
Ceny: **7-65 tys. zł**
Silniki benzynowe: **1.0-2.0 (100-250 KM)**
Silniki Diesla: **1.5-2.0 (95-185 KM)**

Ford Focus III (2011-2018)

Trzecie wcielenie Focusa zaczęło opuszczać fabryki pod koniec 2010 roku, ale do salonów auto dotarło na początku 2011 roku. Zaoferowano trzy wersje nadwoziowe: hatchbacka, kombi oraz sedana. Benzynowymi źródłami mocy są wolnossący silnik 1.6 Duratec oraz cały zestaw doładowanych jednostek EcoBoost. Niestety cierpią na szereg problemów. Diesle to silniki aliansu Ford-PSA, które cieszą się dobrymi opiniami.

Skoda Octavia III (2012-2020)

Trzecia generacja Octavii zadebiutowała na rynku pod sam koniec 2012 roku. W ofercie były – tak jak poprzednio – dwie odmiany nadwoziowe: liftback i kombi. Ponownie wykorzystano platformę z Golfa, tym razem VII. Była to już więc płyta podłogowa MQB. Pod maskę trafiły jednostki benzynowe i wysokoprężne nowej generacji, w których wyeliminowano wady trapiące silniki Octavii II. Dzięki temu Octavia III cieszy się dobrą opinią i nieźle trzyma cenę.



Skoda Octavia (2012-2020)
Ceny: **14-96 tys. zł**
Silniki benzynowe: **1.0-2.0 (86-245 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.0 (90-184 KM)**

eprasa.pl 2e6623aac5

Kompaktowe kombi to wciąż obiekt pożądania na rynku wtórnym. Łączą dobre maniery na drodze, przestronną kabinę z rozsądnymi kosztami eksploatacji, a można je nabyć z silnikami o stosunkowo dużej pojemności i z czterema cylindrami.

Focus Turnier

Kompaktowy model Forda od debiutu pierwszej generacji w 1999 roku miał ugruntowaną pozycję na rynku i opinię dobrze prowadzącego się samochodu. Trzecia generacja z 2011 roku korzystała z dziedzictwa przodków, choć akurat modele przed liftingiem prowadziły się dość przeciętnie (jak na Focusa). Focus kombi zaoferował klientom względnie obszerne nadwozie o długości 456 cm, szerokości 182 cm i wysokości 150 cm, a wszystko osadzone na platformie z 265-centymetrowym rozstawem osi. Bagażnik mieści 476-490 l, a po złożeniu kanapy rośnie do 1502-1512 l. W 2014 roku przeprowadzono face lifting. Zmieniono wygląd, poprawiono jakość wykończenia i materiały, ale też dopracowano zawieszenie – ograniczono nerwowe zachowania tylnej osi przy nagłych manewrach (np. szybkim omijaniu przeszkody).

Do napędu użyto szeregu silników benzynowych. Jedynym wolnossącym jest 1.6 Duratec Ti-VCT dostępny w kombi w wersjach o mocy 105 i 125 KM. Po dwóch latach zaoferowano 1.0 EcoBoost (100-125 KM; R3). Niestety standardowo obie jednostki łączono z 5-biegowymi skrzyniami ręcznymi, M6 były zarezerwowane dla większych silników. Od początku oferowano 1.6 EcoBoost (150--182 KM), który po modernizacji zastąpiono nieco mniejszym, ale wciąż czterocylindrowym 1.5 EcoBoost (150-182 KM). Obie jednostki radzą sobie bardzo sprawnie z kombi Forda, jednak ich zakup jest obciążony pewnym ryzykiem. Silniki miały wady układu chłodzącego, które Ford usuwał w ramach akcji naprawczych. Kluczowe jest przeprowadzenie tych napraw oraz regularny serwis. Dodatkowo trzeba mieć na względzie, że wyżej wymienione wszystkie silniki EcoBoost (1.0, 1.6 i 1.5) mają rozrząd napędzany paskiem pracującym w kąpieli olejowej. To oznacza ryzyko degradacji gumy, co może prowadzić do zatykania

1 zł Oba modele nie są drogie w serwisie, ale Skoda przez dopracowane silniki ma szansę wygenerować niższe koszty.

FORD Focus

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2014 to 150-233 tys. km

Jeśli dany egzemplarz Focusa nie sprawia kłopotów, to utrzymanie go można uznać za umiarkowane cenowo. Składają się na to dwa czynniki. Z jednej strony mamy szeroki wybór części, od oryginalnych po niedrogie zamienniki, oraz prostą konstrukcję, z drugiej – wyższe niż w Octavii koszty serwisu przez konieczność częstej wymiany oleju lub napędu rozrządu.

GIEŁDOWE FAKTY:

- 60% Focusów III z nadwoziem kombi w ogłoszeniach ma silnik Diesla.
- Skrzynie automatyczne, w tym dwusprzęgłowy PowerShift, to zaledwie 15% ofert.
- Na sportową wersję ST musimy przygotować 30-65 tys. zł.

SKODA Octavia

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2016 to 131-208 tys. km

Popularność Skody jest w Polsce niekwestionowana. Samochód można naprawiać w ASO, serwisach markowych lub indywidualnych. Octavia jest bardzo popularna, łatwa w serwisowaniu (nawet wersje 4x4, w tym Scout) – ma prostą konstrukcję, a ogrom części oryginalnych, jak i zamienników daje spory wybór co do jakości i ceny.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Diesle dominują w ogłoszeniach, stanowiąc 75% oferty dla Octavii Combi.
- Popularność skrzyń ręcznych i DSG rozkłada się mniej więcej po równo.
- Najmocniejsze wersje RS to wydatek 30-96 tys. zł. Sporo aut z pierwszej ręki.

Nowoczesne wnętrze Forda zdążyło się już opatrzyć, zaś klasyczne linie Skody są o wiele bardziej ponadczasowe.



PUNKTY: 7/10

FORD Focus

Wnętrze Focusa zdążyło się już zestarzeć. Choć samo wykonanie i montaż należy ocenić dobrze, to jakość materiałów jest mocno zróżnicowana. Są miękkie i przyjemne tworzywa, ale też łatwo rysujące się tanie plastiki. Przed





modernizacją kokpit zalany był morzem przycisków, po liftingu obsługę radia/multimediów nieco skompresowano, a ich obsługa stała się łatwiejsza dzięki większym ekranom. Zegary są dość czytelne, a ergonomia akceptowalna, choć lepiej wypadają wersje po liftingu. Fotele są względnie wygodne, a do tego można je ustawić nisko. Rozczarowuje ilość miejsca na nogi w drugim rzędzie i wysoki tunel centralny. Widoczność to tyłu w kombi nie jest zła, ale nieco gorsza niż w Octavii.



PUNKTY: 9/10

SKODA Octavia

Wnętrze kompaktowej Skody jest zaprojektowane na sposób znany z modeli VW. Proste, czyste linie i duża doza funkcjonalności. Jakość montażu jest dobra, a materiały przyzwoite, ale nie z wyższej półki. Jeśli są dla nas ważne, wybierzmy bogatsze wersje. Po modernizacji zmieniono multimedia i dodano opcję elektronicznych wskaźników. Fotele uznawane są za bardzo wygodne, miejsca w drugim rzędzie jest bardzo dużo. Na tle poprzednika to ogromny postęp. Oparcie jest dzielone, jest też podłokietnik z oknem na narty (opcja). Jedyne zastrzeżenia można mieć do wysokiego tunelu środkowego – zabierającego miejsce na nogi środkowego pasażera. Widoczność do tyłu jest całkiem niezła.





eprasa.pl 2e6623aac5

Wyposażenie, wersje



FORD Focus

W testach zderzeniowych Euro NCAP Focus uzyskał maksymalną ocenę 5 gwiazdek (dorośli: 92%; dzieci: 82%). Oprócz układów typu ABS/ESP/EBD/EBA Focus oferował standardowo system rozdziału momentu TVC poprawiający stabilność w zakrętach, TPMS czy asystenta ruszania pod wzniesienie. System City Stop był płatną opcją.

Warto wiedzieć

- Focus III z nadwoziem kombi oferował kilka specyfikacji: Trend, Trend Sport, Business, Titanium, usportowioną z wyglądu ST-Line (w tym limitowane Red/Black) oraz sportowe ST i ST2.
- Podczas modernizacji w 2014 roku zmieniono kokpit, zastosowano nowszy system multimedialny SYNC2, dodano wspomaganie parkowania równoległego, poprawiono Active City Stop.
- Dobra wiadomość dla zmarzluchów. Focus może mieć grzanie foteli, kierownicy, przedniej szyby i żaluzję chłodnicy przyspieszającą nagrzewanie silnika i wnętrza.
- Najszybszą wersją w nadwoziu kombi był oferowany od 2014 roku Focus ST. Napędzała go benzynowa jednostka 2.0 EcoBoost (250 KM) lub wysokoprężne 2.0 TDCi (184 KM).



Panel wskaźników jest czytelny, a komputer – prosty w obsłudze.



Focus ma mniejszy bagażnik od Octavii, co nie oznacza, że jest on mały.

PUNKTY: 8/10

SKODA Octavia



Nie powinno dziwić, że Octavia zdobyła pełne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP (dorośli: 93%; dzieci: 86%). W standardzie można było liczyć na systemy elektroniczne dbające o trakcję czy hamulec antykolizyjny. Pozostałe systemy, jak asystenci ruszania pod górę, wykrywania zmęczenia kierowcy, pasa ruchu czy monitorowania otoczenia, wymagały dopłaty.

Warto wiedzieć

- Specyfikacje oferowane w salonie obejmowały: Active, Ambition, Clever/Drive i Elegance/Style, dla każdej z nich oferowano dodatkowe pakiety. Oddzielnie traktowano modele sportowe RS, które miały własną dość bogatą specyfikację, podobnie jak uterenowiona odmiana Scout.
- Scout to uterenowiona odmiana Octavii. Dysponuje standardowym napędem 4x4 (Haldex), zwiększonym prześwitem (o ok. 3 cm), bogatym wyposażeniem i mocnymi silnikami: 1.8 TSI (180 KM), 1.6 TDI (110 KM), 2.0 TDI (150-184 KM).
- Odmiana sportowa nosiła nazwę RS. Była napędzana silnikiem benzynowym 2.0 TSI (220-245 KM), znanym doskonale m.in. z Golfa GTI, ale też dieslem 2.0 TDI (184 KM).



Nawigację Columbus oferowano w pakiecie z systemami bezpieczeństwa.



Bagażnik jest rekordowo duży i może się pochwalić regularnym kształtem.

PUNKTY: 8/10

się kanałów olejowych i w konsekwencji do zatarcia się silnika. Należy więc regularnie wymieniać olej, najlepiej nie rzadziej niż co 10 tys. km, oraz kontrolować stan paska rozrządu, który nawet już po 60 tys. km przebiegu może wymagać pilnej wymiany. Nieco mniej problematyczny jest topowy silnik stosowany w Focusie ST kombi, czyli 2.0 EcoBoost (250 KM). To jednostka Forda korzystająca z konstrukcji Mazdy (seria L), z doładowaniem i łańcuchowym napędem rozrządu, który jest trwały. Niestety i tu mogą zdarzać się awarie układu chłodzenia prowadzące do pęknięcia bloku, czy awarie w układzie doładowania. Uważać też trzeba na dwusprzęgłowe skrzynie PowerShift (DPS6), które są bardzo wrażliwe na warunki eksploatacji i serwis. Ford kilka razy wzywał do serwisów i poprawiał, co mógł, niestety mimo to zdarzają się bardzo drogie awarie objawiające się szarpaniem, zwłoką przy zmianie biegów czy dziwnymi dźwiękami. Mocniejsze silniki oferowane były z klasycznymi automatami Getraga, które są dużo pewniejszym wyborem.

Focus i Octavia to ulubieńcy flot, należy więc uważać na wysłużone egzemplarze, zwłaszcza białe z podstawowymi dieslami i dużymi przebiegami – mogą oznaczać spore wydatki

Po jaśniejszej stronie mocy są jednostki wysokoprężne, skonstruowane wspólnie z koncernem PSA (dziś Stellantis). Stosowane w Focusach odmiany to już te dopracowane, które nie wykazują wielu wad. 1.6 TDCi (95-115 KM) wyróżnia się niskim spalaniem i małą awaryjnością. Duże rachunki mogą pojawić się dopiero przy wyższych przebiegach. Większy 2.0 TDCi (115-185 KM) jest uważany za najlepszy silnik w Focusie trzeciej generacji, jednak przy dużych przebiegach może wymagać typowych inwestycji serwisowych (turbo, „dwumasa", wtryskiwacze).

Octavia Combi

W tym roku współczesna Octavia kończy 30 lat. Sukces model czeskiej marki zawdzięcza prostej recepturze: wykorzystać platformę oraz silniki z Volkswagena Golfa, opakowując wszystko przestronnym nadwoziem z ogromnym bagażnikiem. Trzecie wcielenie Octavii, debiutujące w 2012 roku, nie było wyjątkiem. Mierzące 466 cm długości, 181 cm szerokości i 147 cm wysokości kombi oferuje rekordowo duży bagażnik (od 610 do 1740 litrów), zaś sama kabina zapewnia całkiem przyzwoite warunki podróży, dzięki rozstawowi osi wynoszącemu 267 cm.

Na naszym rynku oferowano już wyłącznie silniki doładowane. Benzynowe 1.0 TSI (115 KM) i 1.2 TSI (85-110 KM) należą do serii EA211 i są pozbawione większości wad poprzedników. Zastosowano w nich bezproblemowy napęd rozrządu z suchym paskiem. Podobnie jest z 1.4 TSI (140--150 KM), który może okazać się złotym środkiem pomiędzy osiągami a ekonomią. Za równie dopracowany (o ile nie bardziej) uchodzi też nowszy 1.5 TSI (150 KM) serii EA211 evo. Nieco inaczej jest z największymi silnikami 1.8 TSI (180 KM) i 2.0 TSI (190-245 KM). To jednostki EA888 evo3. Zostały poprawione względem poprzedników, ale i tak potrafią palić spore ilości oleju. Zwykle pobór środka smarnego jest akceptowalny, choć raportowane są przypadki silników „wciągających" olej jak smok.

Trzecia generacja Octavii dostała serię diesli EA288, więc zarówno 1.6 TDI (90-110 KM), jak i 2.0 TDI (150-184 KM). Są godne polecenia, o ile ich stopień wyeksploatowania nie jest nadmierny. Jednak są trwałe i można spotkać w ogłoszeniach przebiegi rzędu 400 tys. km. Zarówno silniki benzynowe, jak i Diesla oferowane były opcjonalnie z dwusprzęgłowymi skrzyniami DSG o sześciu lub siedmiu biegach. Są mniej zawodne od skrzyń PowerShift Forda, ale zazwyczaj po pokonaniu ok. 200-250 tys. km i tak wymagają kosztownego remontu. Typowe objawy awarii to szarpanie, stuki, wibracje czy błędy wyświetlane za pomocą migających kontrolek. Nawet przy ich braku przed zakupem najlepiej wykonać diagnostykę komputerową.

TEKST: M. LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

eprasa.pl 2e6623aac5

Silniki

FORD Focus

- Silnik 1.6 Duratec (105-125 KM) jest wolnossący, wymaga wysokich obrotów do dynamicznej jazdy. Nie lubi LPG.
- 1.0 EcoBoost (100-140 KM) ma trzy cylindry, ale dynamika i kultura pracy są tu na wysokim poziomie.
- Silniki 1.6 EcoBoost (150-182 KM) i nowszy 1.5 EcoBoost (150-182 KM) to bardzo sprawne źródła napędu Focusa.
- Diesle 1.6 (95-115 KM) oraz 2.0 TDCi (115--163 KM) serii Duratorq to sprawdzone konstrukcje o niskim spalaniu.
- Po modernizacji zastosowano nowe diesle 1.5 TDCi ECOnetic (95-120 KM) – spokrewnione z 1.6 TDCi, ale oszczędniejsze.

PUNKTY: 8/10



Diesel 1.6 TDCi to udana konstrukcja o niskim spalaniu (4,2 l/100 km).

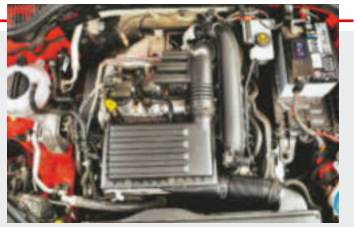


Benzynowy 1.6 EcoBoost jest mocny, zapewnia dobrą dynamikę, a średnie spalanie to 5,9-6,0 l/100 km.

SKODA Octavia

- Podstawowy 1.2 TSI (86-110 KM; R4) po liftingu został częściowo zastąpiony przez 1.0 TSI (115 KM, R3).
- 1.4 TSI (140-150 KM) należy do udanej rodziny EA211. Ma dobre opinie i osiągi, tak jak nowszy 1.5 TSI (150 KM).
- Największe silniki benzynowe – 1.8 TSI (180 KM) i 2.0 TSI (190-245 KM) – oferują świetną dynamikę.
- Mniejszy diesel 1.6 TDI (90-115 KM), zwłaszcza w wersji 110-konnej, to mistrz oszczędzania paliwa.
- Duży silnik 2.0 TDI (150-184 KM) jest bardzo dynamiczny, a przy tym wciąż potrafi być oszczędny.

PUNKTY: 9/10



1.4 TSI to dynamiczne źródło napędu. Spalanie: 5,0-5,3 l/100 km.



2.0 TDI jest mocny i trwały. Średnio pali zaledwie 4,6-4,9 l/100 km.

Usterki

FORD Focus

PUNKTY: 6/10

Silniki 1.0 i część 1.5 EcoBoost mają rozrząd napędzany paskiem pracującym w oleju. Wymagają częstych wymian oleju, inaczej może dojść do zatarcia silnika. Zdarzają się problemy z elektroniką, w tym sterowania zapłonem silnika, połączeniami USB, działaniem wskaźników. Podwozie należy sprawdzić pod kątem korozji.



1 Silniki 1.6 i 1.5 EcoBoost miały wadliwe uszczelki pod głowicą. Zdarzają się pęknięcia głowicy, w 1.5 także tulei.

2 Awarie osprzętu w 1.6 Duratec; problemy z układem chłodzenia w 1.0 EcoBoost; awarie pompy wody w 2.0 TDCi.

3 Dwusprzęgłowe skrzynie PowerShift są wolne (jak na DCT), bardzo awaryjne i drogie w naprawach.

SKODA Octavia

PUNKTY: 8/10

Silniki Octavii nie sprawiają dużych problemów (poprawiono je względem jednostek z Octavii II). Oczywiście wciąż można spotkać się z drobnymi usterkami, jak awarie turbosprężarki w 1.2 TSI czy pompy wody w 1.4 TSI. Zdarzają się też drobne problemy z elektroniką pokładową.



1 W silnikach 1.8 TSI i 2.0 TSI możliwy pobór oleju silnikowego, awarie napinacza rozrządu, regulatora faz rozrządu.

2 W dieslach zatykanie się zaworu EGR, filtra DPF w przy jeździe mieście; w 1.6 TDI awarie układu chłodzenia.

3 Przy dużych przebiegach w skrzyniach DSG może dojść do awarii sterującej ich pracą mechatroniki.

PODSUMOWANIE

Czeskie kombi to niemal wzorzec auta kompaktowego. Octavia jest przestronna, pakowna, trwała, dobrze zabezpieczona przed korozją, a na dodatek oferuje całą gamę dopracowanych silników o niskim poziomie awaryjności. Jedyne uwagi można mieć do jednostek 1.8/2.0 TSI, które mogą zużywać dużo oleju. Uważać trzeba też na skrzynie DSG. Niestety, dobre egzemplarze nie będą tanie, ale to też oznacza wysoką wartość odsprzedaży.

NASZYM ZDANIEM: Kierowcy o spokojnym usposobieniu mogą wybrać 1.2 TSI lub 1.6 TDI. Większe silniki to lepsze osiągi, ale nie zawsze wyższe spalanie. Warto rozważyć 1.5 TSI, mający doskonałe opinie, albo 2.0 TDI. Wersje RS są szybkie, ale nie tak ostre w prowadzeniu jak Volkswagen Golf GTI/GTD.

PUNKTY: 36/50



FORD FOCUS III

Ford przegrywa pojedynek przez ciaśniejsze wnętrze, przeciętny bagażnik i wysoki poziom awaryjności silników benzynowych, co pociąga za sobą znaczne koszty napraw. Ogromną zaletą jest zaś prowadzenie, zwłaszcza po liftingu. Odpowiedni dobór wersji i niskie ceny mogą sprawić, że Focus okaże się rodzinnym autem, na którym można polegać.

NASZYM ZDANIEM: Aby uniknąć wysokich rachunków i niespodzianek na drodze, najlepiej wybrać podstawowy benzynowy silnik 1.6 Duratec lub dowolnego diesla w dobrym stanie. Jeśli nie boimy się częstych wymian rozrządu, 1.0 EcoBoost też może się sprawdzić. Niezależnie od silnika polecamy ręczną skrzynię.

PUNKTY: 43/50



SKODA OCTAVIA III

eprasa.pl 2e6623aac5

Przyszłe klas

AUDI TT II (8J) 2006-2014

Niektóre auta nie tylko dają przyjemność z jazdy, ale z czasem zyskują na wartości.

Na rynku wtórnym wciąż można łatwo znaleźć auta, które za kilka lat mogą stać się poszukiwane i cenione. Prezentujemy przykładowe modele, których zakup warto rozważyć.

Współczesne samochody są do siebie coraz bardziej podobne, w rosnącym stopniu izolują kierowcę od otoczenia, a do tego z generacji na generację zyskują na rozmiarach i masie. Wszystko to nie wpływa korzystnie na wrażenia płynące z posiadania nowoczesnego auta. Nie powinno więc dziwić, że rośnie grono kierowców rozglądających się za starszymi propozycjami. Niektórzy celują w youngtimery, czyli auta w wieku ponad 20 lat, które wciąż dobrze nadają się do codziennej jazdy. Nie brakuje też osób, które zastanawiają się nad zakupem modelu, który nie cieszy się jeszcze tytułem youngtimera. Ma to sporo sensu, bo łatwiej o znalezienie niezłego egzemplarza. Niestety niszczącego upływu czasu i kilometrów oszukać nie sposób. W przypadku aut w wieku przekraczającym 20 lat znalezienie zadbanego egzemplarza, który naprawdę nie wymaga dużego wkładu finansowego, jest trudne. Z kolei ceny samochodów bliskich perfekcji stają się coraz trudniejsze do zaakceptowania. Na kolejnych stronach prezentujemy w miarę współczesne auta, które za kilka, a najdalej kilkanaście lat powinny być cenionymi klasykami, a ich ceny powinny rosnąć.

TEKST: ADAM TOMASZCZUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Ceny ofertowe: 27-106 tys. zł

Tworząc drugą odsłonę TT, Audi w udany sposób rozwinęło design poprzednika. W gamie pozostały wersje coupe (ilość miejsca w drugim rzędzie jest symboliczna) oraz roadster. Napęd na przednie lub cztery koła, realizowany przez trwałe sprzęgło Haldex. Zadatki na klasyka mają wszystkie odmiany, choć sportowa TTS oraz jeszcze mocniejsza TT RS z pięciocylindrową jednostką są najbardziej poszukiwane. Z wersji silnikowych na polecenie zasługują 2.0 TFSI z rodziny EA113 (solidna jednostka z paskiem rozrządu), doskonale brzmiący 3.2 VR6 FSI oraz oszczędny, a zarazem dynamiczny... diesel (170 KM). Decydując się na zakup odmian 1.8/2.0 TFSI z łań-

eprasa.pl 2e6623aac5

yki



Minimalistyczne wnętrze BMW Z4 wciąż wygląda atrakcyjne. System iDrive niespecjalnie się zestarzał.



Pod względem jakości użytych materiałów oraz solidności montażu TT jest najlepszym modelem w całym zestawieniu. Design wnętrza wytrzymał próbę czasu.

cuchowym napędem rozrządu, trzeba mieć na uwadze, że mogą one palić olej w tempie przekraczającym 1 l/1000 km. Naprawa jest możliwa, ale pochłania kilkanaście tysięcy złotych (często poza wymianą tłoków silnik wymaga też innych napraw). Podzespoły mechaniczne są współdzielone z Audi A3, co przekłada się na rozsądne koszty utrzymania TT. Przyklejanych do TT łatek nie trzeba się obawiać – to bardzo przyjemny w prowadzeniu samochód.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TFSI: poj.: 1984 cm^3,
moc: 200 KM, maks. moment obr.: 280 Nm, prędkość maks.: 240 km/h,
0-100 km/h: 6,7 s, spal. 7,7 l/100 km



ABARTH 500/595 2008-2024

Ceny ofertowe: 28-114 tys. zł

Produkowany w Polsce Fiat 500 przebojem wdarł się na europejskie drogi. Zadatki na klasyka ma każdy atrakcyjnie skonfigurowany i dobrze utrzymany egzemplarz. Kto szuka nie tylko efektownego nadwozia i wnętrza, ale również mocniejszych wrażeń z jazdy, powinien celować w sportowego Abartha 500, oferowanego od 2015 pod nazwą 595. We wszystkich przypadkach odradzamy zautomatyzowaną skrzynię – nie dość, że jest powolna, to niepotrzebne komplikuje serwisowanie auta. Poza tym dość prosta konstrukcja Fiata 500 oraz montowanych w nich jednostek napędowych przekłada się na łatwość serwisowania oraz niezbyt wygórowane rachunki za wizyty w serwisie. Jednym ze słabych punktów zespołu napędowego są pękające korpusy turbosprężarek. Warto dodać, że zadatki na przyszłego klasyka ma także trzecia odsłona Punto w wersji sygnowanej przez Abartha. Dzieli ona jednostki napędowe z Abarthem 500. Obecnie trudno znaleźć równie tanie auto, które dawałoby tak dużo radości z jazdy.



Projekt kokpitu nawiązuje do klasycznego modelu 500. Pozycja za kierownicą jest trochę za wysoka.

DANE TECHNICZNE:
1.4 T-Jet: poj.: 1368 cm^3,
moc: 135 KM, maks. moment obr.: 206 Nm, prędkość maks.: 205 km/h,
0-100 km/h: 7,9 s, spal. 6,5 l/100 km

BMW Z4 E89 2009-2016

DANE TECHNICZNE:
sDrive30i: poj.: 2996 cm^3,
moc: 258 KM, maks. moment obr.: 310 Nm, prędkość maks.: 250 km/h,
0-100 km/h: 5,8 s, spal. 8,5 l/100 km



Ceny ofertowe: 58-170 tys. zł

BMW Z3 oraz pierwsza odsłona Z4 to już pełnoprawne i cenione klasyki. Niebawem tak samo zacznie być postrzegane Z4 generacji E89. W jego przypadku zrezygnowano z oferowania roadstera i coupe na rzecz wariantu ze sztywnym składanym dachem. Auto jest większe i bardziej komfortowe od poprzedników, co nie znaczy, że brakuje mu sportowego charakteru – to także bardzo zwinny, a do tego precyzyjny w prowadzeniu samochód. Warto uważać na odmiany z końca produkcji z silnikiem 2.0 N20, który poza słabym napędem rozrządu ma problematyczną pompę oleju. Koszty kompleksowego serwisu są liczone w tysiącach złotych. Warto zwrócić uwagę na przeszłość auta – nie brakuje powypadkowych egzemplarzy (zwłaszcza wśród sprowadzonych z USA), które raczej nie będą rosły w cenę.

CHRYSLER 300C I 2004-2010

DANE TECHNICZNE:
5.7 V8 HEMI: poj.: 5654 cm^3,
moc: 340 KM, maks. moment obr.: 525 Nm, prędkość maks.: 250 km/h,
0-100 km/h: 6,4 s, spal. 12,3 l/100 km



Specyficzny design wnętrza i użycie sporej ilości twardych plastików nie każdemu będą odpowiadały.



Ceny ofertowe: 16-69 tys. zł

Auto zbudowane za czasów aliansu Chryslera z Mercedesem bazuje na platformie LX, która wywodzi się z klasy E W210. Dzięki temu 300C otrzymał bardzo trwałe niemieckie automaty i opcjonalny napęd 4x4 oraz oszczędne, a zarazem mocne diesle 3.0 V6 CRD (218 KM). Poza sedanem oferowano muskularne kombi. Najwięcej zadatków na klasyka mają odmiany z silnikami V8 – 5.7 HEMI (340 KM) oraz sportowa 6.1 SRT8 (431 KM), aczkolwiek nie należy też skreślać 3.6 V6, które są rozsądniejszą propozycją do codziennej jazdy. Mimo wieku 300C jest nieźle zaopatrzony w części.

eprasa.pl 2666



DODGE Challenger III 2008-2023





Wnętrze nie zachwyca ani designem, ani jakością użytych materiałów. To typowe dla aut z USA.

Ceny ofertowe: 55-420 tys. zł

Jedna z ikon współczesnej amerykańskiej motoryzacji nie dotarła oficjalnie do Europy, ale zainteresowani mają w czym wybierać dzięki indywidualnemu importowi. Praktycznie wszystkie sprowadzone egzemplarze są po mniejszych lub większych przejściach (od powodzi poprzez gradobicia, na aktach wandalizmu i wypadkach kończąc). Warto więc obejrzeć zdjęcia samochodu z aukcji – zwykle pojawiają się po wpisaniu do internetowej wyszukiwarki VIN-u. Szczegółową historię serwisową można poznać np. w płatnych raportach Carfax. Najlepszym wyborem będą odmiany z silnikami V8 – będą najlepiej trzymały ceny. Kto szuka auta do codziennej jazdy, nie powinien jednak skreślać tańszych w zakupie i nieco oszczędniejszych wariantów 3.6 V6. Warto wiedzieć, że poza napędem na tył Challenger występował też w odmianie AWD. Dostęp do części zamiennych nie jest zły – czego nie uda się kupić od ręki, to w dobie internetu łatwo zamówimy w USA. Ceny wielu podzespołów, także tuningowych, są atrakcyjne, ale podnoszą je koszty przesyłki oraz opłaty celne. Niektóre części, np. do pięciobiegowego automatu, pasują z Mercedesów.

DANE TECHNICZNE:
5.7 HEMI: poj.: 5654 cm³, moc: 370 KM, maks. moment obr.: 529 Nm, prędkość maks.: 225 km/h, 0-100 km/h: 5,3 s, spal. 12,4 l/100 km

FORD Focus III RS 2016-2018



Kabina niczym w Focusie III. Dość wysoka pozycja za kierownicą zmniejsza wrażenia z jazdy.

Ceny ofertowe: 75-170 tys. zł

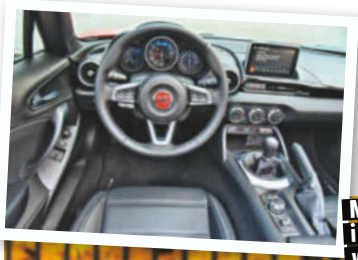
Wyposażając Focusa w turbodoładowany silnik 2.3 oraz elektronicznie sterowany napęd na obie osie z funkcją inteligentnego rozdziału momentu na każde z tylnych kół, stworzono auto dynamiczne i z dużymi rezerwami trakcji, które po zmianie trybu jazdy zaczyna „zamiatać" tyłem niczym klasyczny samochód rajdowy. Auto zyskało grono wiernych fanów. Przed zakupem Focusa warto prześwietlić. Sporo z nich używano na track dayach. Dochodzą do tego możliwe problemy z silnikiem (problemy z uszczelką pod głowicą czy pękaniem bloku). Przy mniejszym budżecie polecamy wersję ST (250 KM).

DANE TECHNICZNE:
2.3 EcoBoost: poj.: 2261 cm³, moc: 350 KM, maks. moment obr.: 470 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 4,7 s, spal. 7,7 l/100 km

FIAT 124 Spider 2016-2020

Ceny ofertowe: 54-72 tys. zł

Fiat 124 Spider i bazujący na nim jeszcze bardziej sportowy Abarth to produkowany w Japonii „bliźniak" Mazdy MX-5 ND. Projektu nie zrealizowano minimalnym nakładem środków. Włoskie auta mają inaczej stylizowane przody i tyły nadwozia. Jedynym źródłem napędu jest – niedostępny w MX-5 – włoski silnik 1.4 MultiAir. Dzięki turbodoładowaniu okazuje się bardziej przyjazny kierowcy – momentu obrotowego nie brakuje, więc do utrzymania wysokiej dynamiki jazdy nie trzeba specjalnie pilnować położenia wskazówki obrotomierza. Mankamentem silnika MultiAir jest awaryjność elektrohydraulicznego układu sterowania zaworami dolotowymi. By zmniejszyć ryzyko wystąpienia



DANE TECHNICZNE:
1.4 MultiAir: poj.: 1368 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 240 Nm, prędkość maks.: 215 km/h, 0-100 km/h: 7,5 s, spal. 6,4 l/100 km



Mocno otaczająca kierowcę i pasażera kabina różni się od wnętrza Mazdy MX-5 tylko znaczkiem na kierownicy.

HONDA Civic IX Type R





Futurystyczny, a zarazem dość łatwy w obsłudze kokpit. Fotele są czerwone, ale kanapa – czarna.

DANE TECHNICZNE:
2.0 i-VTEC: poj.: 1996 cm³, moc: 310 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 270 km/h, 0-100 km/h: 5,7 s, spal. 7,3 l/100 km

eprasa.pl 2e6623aac5

awarii, należy stosować wysokiej jakości oleje i pamiętać o ich terminowej wymianie. Nic nie wskazuje, by roadstery miały powrócić do oferty Fiata, a jeżeli dodamy do tego ponadczasowy wygląd, wysoką przyjemność z prowadzenia oraz typową dla Mazdy niezawodność, otrzymamy idealny przykład auta z potencjałem na klasyka. Polecamy oględziny pod kątem korozji, usunięcie jej ognisk oraz zabezpieczenie podwozia woskiem.



Turbodoładowany silnik oferuje dużo momentu obrotowego, a do tego jest podatny na tuning.

2015-2017

Ceny ofertowe: 81-109 tys. zł

Gdy formuła rozwoju klasycznego Civica Type R z wolnossącym silnikiem 2.0 osiągnęła szczyt, Honda sięgnęła po turbodoładowane. Z doskonałym skutkiem, bo pokaźny zastrzyk momentu obrotowego istotnie poprawił osiągi auta – zwłaszcza w codziennej eksploatacji, gdzie polega się na momencie obrotowym w niskim i średnim zakresie obrotów. Jak przystało na Hondę, silnik mający także układ zmiennych faz zaworowych wciąż nie wzbrania się przed pracą na wysokich obrotach. Seryjny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu korzystnie wpływa na trakcję. Rysą na dobrym obrazie trwałości są wysprzęgliki – umieszczone blisko rury wydechowej, co powoduje nawet wrzenie płynu, a to z kolei skutkuje niepełnym wysprzęglaniem i niszczy skrzynię biegów. Opracowano metody termicznej izolacji wysprzęglika. Na zakup Civica Type R nie decydują się przypadkowe osoby. To zwykle fani marki, którzy dbają o auta i należycie je serwisują. Ceny używanych egzemplarzy – choć wysokie – odzwierciedlają ich dobry stan. W przypadku Hondy cenionym kolorem jest ikoniczna biel.



Grand Cherokee próbował rywalizować z niemieckimi SUV-ami, co korzystnie wpłynęło na design czy wykończenie wnętrza.

JEEP Grand Cherokee WK2 SRT 2010-2021

Ceny ofertowe: 120-240 tys. zł

W Europie amerykańskie samochody nie są przesadnie popularne, co zwiększa ich potencjał na stanie się klasykiem. W przypadku Jeepa Grand Cherokee murowanym kandydatem jest SRT – sportowa odmiana z wolnossącym, świetnie brzmiącym, ale i paliwożernym silnikiem. Grand Cherokee był oficjalnie oferowany w Europie, co ułatwia zakup części zamiennych czy serwisowanie. Jednym ze słabych punktów modelu są zawieszenia o przeciętnej trwałości. Auta z USA zwykle mają „barwną" przeszłość.

DANE TECHNICZNE: Pb

SRT8: poj.: 6417 cm³,
moc: 468 KM, maks. moment obr.: 624 Nm, prędkość maks.: 257 km/h,
0-100 km/h: 5,7 s, spal. 14,1 l/100 km



LAND ROVER Defender L316 2007-2016

Umieszczona blisko drzwi kierownica ułatwia prowadzenie i jednoczesne wychylanie się przez okno w celu obserwacji drogi.

Ceny ofertowe: 66-340 tys. zł

Jednym z najbardziej ikonicznych aut w historii jest Land Rover Defender. Za sprawą wieku wiele egzemplarzy zasługuje już na miano pełnowartościowych klasyków. Kto szuka auta, które będzie nadawało się chociażby do wakacyjnych wypraw, powinien rozejrzeć się za najświeższymi Defenderami. Wizualnie nie różnią się znacząco od poprzedników, jednak pod względem mechanicznym zwykle są znacznie mniej zmęczone – nierzadko były traktowane jako inwestycja czy auto do sporadycznej eksploatacji. Trzeba mieć na uwadze, że mimo wysokich cen ofertowych Defendery (nawet z końca produkcji) nie zapewniają jakiegokolwiek komfortu, są mało precyzyjne w prowadzeniu, a w wersjach z dieslem – także ospałe. Wszystko to jednak przestaje mieć znacznie po wjechaniu w teren. Auto, choć proste, ze względu na ceny części nie należy do najtańszych w serwisowaniu w przypadku ewentualnych napraw.

DANE TECHNICZNE: ON

TD4: poj.: 2402 cm³,
moc: 122 KM, maks. moment obr.: 360 Nm, prędkość maks.: 132 km/h,
0-100 km/h: 15,8 s, spal. 10,0 l/100 km

MERCEDES CLS C218 2011-2017



CENY: 46-250 tys. zł

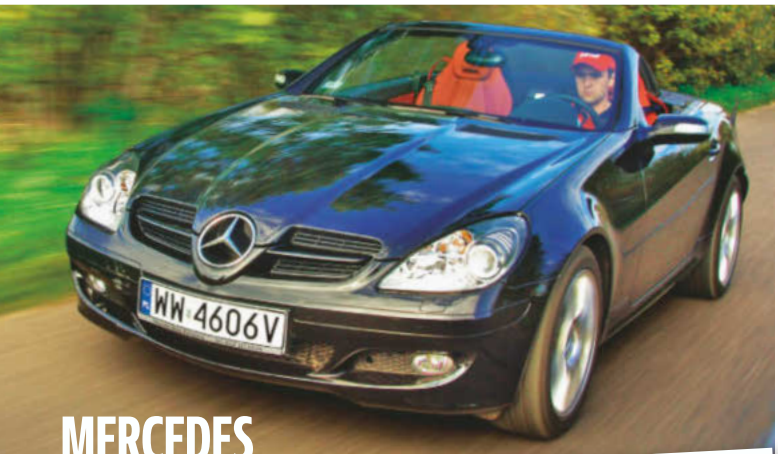
Pierwsza generacja Mercedesa CLS w 2004 roku rozpoczęła modę na „czterodrzwiowe coupe", czyli modele z płynnie opadającą linią dachu i drzwiami pozbawionymi ramek na szyby. Stan najtańszych egzemplarzy generacji C219 pozostawia już wiele do życzenia, a stosowany do 2006 r. elektrohydrauliczny układ hamulcowy SBC istotnie podnosił koszty serwisowania. Ceny najlepszych egzemplarzy zaczęły już rosnąć. Z tych względów warto rozejrzeć się za drugą generacją CLS-a (C218, na fot.). Także ma wszelkie zadatki na klasyka, będzie łatwiej o znalezienie zadbanego auta w rozsądnej cenie, a do tego mamy do czynienia z autem, które z powodzeniem nadaje się do codziennej eksploatacji. Nie dość, że jest komfortowe i bogato wyposażone, to techniczne pokrewieństwo z klasą E W212 ułatwia jego naprawy.


Efektowne nadwozie kryje ergonomiczne wnętrze z dobrze znanego Mercedesa klasy E W212.

DANE TECHNICZNE: Pb

500: poj.: 4663 cm³,
moc: 408 KM, maks. moment obr.: 600 Nm, prędkość maks.: 250 km/h,
0-100 km/h: 4,8 s, spal. 8,5 l/100 km

eprasa.pl 2e6623aac5



MERCEDES SLK R171 2004-2011

Ceny ofertowe: 29-149 tys. zł

Pierwsza generacja SLK cieszy się już statusem youngtimera. Wkrótce będzie to dotyczyło także drugiej, która – podobnie jak większy, czteroosobowy model CLK – jest jeszcze nieprzesadnie poszukiwanym Mercedesem. Częściowo jest to winą przyklejanej do SLK łatki auta dla kobiet, które jest do tego nieszczególnie dobre w prowadzeniu. Tyle że niewiele w tym prawdy, bo SLK ma dobrze zestrojone podwozie, które godzi prowadzenie z komfortem. Radość z jazdy dają nawet bazowe wersje. Największy potencjał kolekcjonerski ma ekstremalna odmiana AMG z silnikiem 5.4 V8 (360 KM). Bardzo dynamiczne są też wersje V6, ale trzeba pamiętać o problemach jednostek M272 z trwałością napędu rozrządu. Przypadłością modelu jest tracąca szczelność hydraulika dachu. Serwisy liczą za naprawę nierzadko ponad 2 tys. zł, ale dobra wiadomość jest taka, że osoba z podstawowymi umiejętnościami technicznymi naprawi siłowniki za ułamek ceny – wystarczy zamówić uszczelnienia (w sieci nie brakuje instrukcji wymiany). Po zakupie warto obejrzeć siłowniki pod kątem szczelności, bo wyciek z górnego niszczy podsufitkę. Po zamknięciu metalowego dachu auto zapewnia ciszę w kabinie na miarę coupe, więc nadaje się nawet na długie trasy.



Klasyczny, prosto stylizowany i ergonomiczny kokpit wykończono niezłymi materiałami.

DANE TECHNICZNE:
300: poj.: 2996 cm³,
moc: 231 KM, maks. moment obr.: 300 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 6,3 s, spal. 9,5 l/100 km



Sztywne zawieszenie i niska masa sprawiają, że Clio ze stajni Renault Sport świetnie czuje się także na torze.



RENAULT Clio R.S. IV 2013-2018

Ceny ofertowe: 43-112 tys. zł

Zastąpienie znanego z trzeciej odsłony Clio wolnossącego silnika 2.0 turbodoładowanym 1.6, który parowano wyłącznie w dwusprzęgłową skrzynią EDC, było szeroko krytykowane. Sęk w tym, że najwięcej do powiedzenia miały osoby, które autem... nie jeździły. Clio pozostało niezwykle przyjemnym w prowadzeniu samochodem sportowym, który sprawdza się na krętej drodze i torze, a dzięki zmienionej koncepcji napędu jest szybszy. Przedzakupowa kontrola powinna obejmować silnik (potrafi palić olej) i drogą w naprawach skrzynię EDC.

DANE TECHNICZNE:
1.6 TCe: poj.: 1618 cm³,
moc: 200 KM, maks. moment obr.: 240 Nm, prędkość maks.: 230 km/h, 0-100 km/h: 6,7 s, spal. 6,3 l/100 km

RENAULT Megane R.S. IV 2018-2023

Ceny ofertowe: 80-220 tys. zł

Kto uważa, że mocne auto z napędem na przednią oś nie może się dobrze prowadzić, powinien przejechać się dowolną generacją Megane w wydaniu Renault Sport. Nie dość, że skutecznie wgryzają się w asfalt, to wystarczy odpowiedni ruch kierownicą czy przymknięcie gazu w zakręcie, by pojawiła się przyjemna, a zarazem łatwa w kontrolowaniu nadsterowność. Ostatnia generacja Renault Megane R.S. otrzymała skrętną tylną oś, która poprawia zarówno zwrotność auta, jak i jego stabilność przy szybkiej jeździe. Auto oferowano wyłącznie z dwusprzęgłową skrzynią, co nie każdemu musi odpowiadać, podobnie jak wycofanie z oferty trzydrzwiowej wersji. Zakres cen używanych Megane R.S. istotnie zwiększają wersje kolekcjonerskie, np. Ultime.



DANE TECHNICZNE:
1.8 TCe: poj.: 1798 cm³,
moc: 280 KM, maks. moment obr.: 390 Nm, prędkość maks.: 255 km/h, 0-100 km/h: 5,8 s, spal. 7,2 l/100 km

W przypadku sportowych Renault charakterystyczny żółty kolor istotnie wpływa na cenę używanego egzemplarza.



TOYOTA GT86 2012-2020

Ceny ofertowe: 55-112 tys. zł

Za produkcję „bliźniaka" Subaru BRZ oraz oferowanego w USA Sciona FR-S (sprowadzone auta są zwykle powypadkowe) odpowiadała marka spod znaku Plejad, która opracowała także silnik typu bokser (do uzyskania charakterystycznego bulgotu konieczna jest modyfikacja kolektora wydechowego). Toyota dostarczyła m.in. automatyczne skrzynie oraz pośrednio-bezpośredni wtrysk D-4S. Auta nie grzeszą mocą, ale nadrabiają precyzją prowadzenia, wynikającą m.in. ze świetnego wyważenia i nisko położonego środka ciężkości, przez co na torze można uzyskać lepsze czasy, niż mogłyby sugerować suche dane techniczne. Nie brakuje akcesoriów tuningowych, a model jest ceniony za wysoki poziom trwałości.



Wnętrze przekonuje wysokim poziomem ergonomii oraz bardzo niską pozycją za kierownicą.

DANE TECHNICZNE:
2.0: poj.: 1998 cm³,
moc: 200 KM, maks. moment obr.: 205 Nm, prędkość maks.: 226 km/h, 0-100 km/h: 7,6 s, spal. 7,8 l/100 km



eprasa.pl 2e6623aac5

SAAB 9-3 II Cabrio 2003-2011



Mimo że Saab 9-3 bazuje na komponentach GM, dobrze maskuje to z zewnątrz i w kabinie.



Ceny ofertowe: 14-69 tys. zł

Mimo że Saab zniknął z rynku już kilkanaście lat temu, pozostaje ciekawą propozycją. W przypadku modelu 9-3 II poszukiwane są sportowe odmiany Aero czy Turbo X, uterenowiona 9-3X oraz Cabrio (na fot). Model częściowo dzieli mechanikę z Oplem Vectrą C. W efekcie zamówienie podstawowych części eksploatacyjnych zwykle nie stanowi problemu. Gorzej, gdy awarii ulegnie coś nietypowego lub wymiany wymagają elementy nadwoziowe czy wnętrza. Wówczas pozostaje poszukiwanie na coraz skromniejszym rynku używanych części. Polecamy wersję Cabrio – wciąż można znaleźć dobrze wyposażony i utrzymany egzemplarz z umiarkowanym przebiegiem. Zakup odmiany 2.8 V6 warto przemyśleć. Nie zapewnia wyraźnie lepszych osiągów od mocniejszych wariantów 2.0 Turbo, jednak jest bardziej zachłanna na paliwo i droższa w serwisowaniu, co będzie miało znaczenie w przypadku użytkowania auta na co dzień, do czego komfortowy Saab 9-3 II oczywiście się nadaje.

DANE TECHNICZNE:
2.0T: poj.: 1998 cm³,
moc: 210 KM, maks. moment obr.: 300 Nm, prędkość maks.: 235 km/h, 0-100 km/h: 7,5 s, spal. 8,1 l/100 km

SUBARU WRX STi 2014-2021



Wlot na masce prowadzi powietrze do umieszczonego na silniku typu bokser intercoolera. Przy podnoszeniu mocy bywa przenoszony na przód.



DANE TECHNICZNE:
2.5: poj.: 2457 cm³,
moc: 300 KM, maks. moment obr.: 407 Nm, prędkość maks.: 255 km/h, 0-100 km/h: 5,2 s, spal. 10,4 l/100 km

Ceny ofertowe: 100-210 tys. zł

W ciągu ostatnich dwóch dekad postrzeganie marki Subaru uległo zmianie, co było następstwem wycofania się marki w WRC. Firma nie zawiesiła jednak tworzenia mocnych wersji Imprezy – pod nazwą WRX STi kryje się niezwykle przyjemny w prowadzeniu sedan z ręczną skrzynią. Stały napęd na cztery koła potrafi znaleźć przyczepność na każdej nawierzchni, a możliwość ręcznej zmiany rozkładu momentu obrotowego na przednią i tylną oś pozwala na dopasowanie charakterystyki prowadzenia do warunków. WRX STi zachowało duży potencjał tuningowy, jednak znaczące podnoszenie mocy jest trudniejsze i droższe niż np. w niemieckich autach. Nabywca musi pogodzić się także z przeciętnym wyciszeniem wnętrza, które stylistycznie i pod względem jakości materiałów jest co najwyżej przeciętne. Mocną stroną WRX STi jest niska, jak na współczesne standardy, masa (1,5 t), która korzystnie wpływa na prowadzenie i odczucia z nim związane.

VOLKSWAGEN Golf V R32 2005-2008



Ceny ofertowe: 55-170 tys. zł

W przypadku Golfa pewną inwestycją jest praktycznie każda wersja GTI – wystarczy, że jest dobrze zachowana, a będzie trzymała cenę i szybko znajdzie kolejnego nabywcę. Kto szuka czegoś naprawdę wyjątkowego, powinien rozejrzeć się za Golfem V w odmianie R32. To już ostatni dzwonek na korzystny zakup, bo ceny ofertowe stale rosną. Wszystko przez pracujący pod maską wolnossący silnik 3.2 VR6. Ostatni sześciocylindrowy Golf brzmi doskonale. Standardowo otrzymywał napęd na obie osie. Nabywcy mieli do wyboru skrzynie ręczne oraz DSG. Dwusprzęgłowa przekładnia podnosi komfort i ma procedurę startową, jednak wartość powinny lepiej trzymać egzemplarze z „manualem". Dopóki awarii nie ulegnie silnik czy jego osprzęt lub elementy unikalne dla wersji R32, serwisowanie nie jest przesadnie kosztowne.



Topowego Golfa można poznać po emblematach R32 oraz niebieskich akcentach (np. przeszyciu kierownicy).

DANE TECHNICZNE:
R32: poj.: 3189 cm³,
moc: 250 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 6,5 s, spal. 10,7 l/100 km

PODSUMOWANIE

Zaprezentowane modele to wierzchołek góry lodowej. Potencjał kolekcjonerski czy przynajmniej na długie utrzymywanie wartości ma wiele modeli czy wersji samochodów. Rynek szczególnie ceni auta, których podaż jest ograniczona, a więc mocne czy dobre wyposażone wersje, jak również nietypowe odmiany nadwoziowe. Trzeba mieć jednak na uwadze, że wcale nie musi to oznaczać wybitnej łatwości sprzedaży. Takie auto musi poczekać na konesera, który kupując, zwykle nie próbuje znacząco negocjować ceny i szybko dobija targu, jeżeli samochód jest zgodny z opisem.

» Mocny silnik, bogate wyposażenie i niski przebieg podnoszą cenę

eprasa.pl 2e6623aac5

m motor TEST
DŁUGODYSTANSOWY

PEUGEOT 508 SW 2.0 BlueHDi › obecny przebieg: **278 tys. km** › rok produkcji: › szczegółowy raport ze **162 tys. km** › start: **116 tys. km** › meta: **278 tys. km** › obecna

O MODELU

Peugeot 508 I
W produkcji: **2010-2018 r.**
Silniki benzynowe: **1.6 (120-165 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.2 (112-204 KM)**



Nie ma co bać się sporych przebiegów w przypadku dwulitrowego diesla w 508.



Schowek pod podłokietnikiem jest niewielki. Brakuje półek, kieszonek, nie zachwycają też miejsca na napoje.

Nie drenuje portfela w ża

Dzisiaj odmiany wysokoprężne zeszły na drugi plan, również na rynku wtórnym. Jednak w przypadku 508 warto wybrać taką wersję, bije benzynowe na głowę.

Po oryginalnym 407 (według niektórych aż za bardzo oryginalnym) Peugeot nie eksperymentował ze stylistyką. Nowy model klasy średniej dostał oznaczenie z cyfrą 5 na początku. To nawiązanie do jednych z najlepszych modeli w historii marki – 504 i 505. Zdecydowano się na to również dlatego, że z oferty producenta wypadło większe 607 i nie przewidziano następcy.

Właściciel opisywanego egzemplarza powrócił do francuskiej marki po latach. Dawno temu użytkował model 309 oraz, pracując chwilę jako taksówkarz, 406. Oba wspomina bardzo dobrze, jako ponadprzeciętnie solidne. 508 od razu przypadło mu do gustu, a do tego ten model miał naprawdę świetne recenzje w testach.

A może THP?

Poszukiwania nowego auta musiały być szybkie, ponieważ poprzednie uległo wypadkowi. Z początku rozważano wersję benzynową. Obawiano się awaryjności skomplikowanych diesli, a 508 napędzane silnikiem 1.6 THP potrafią być dość oszczędne. Jednak mimo że oglądane wówczas egzemplarze miały po 5-7 lat, sporo z nich miało problemy z napędem rozrządu i konsumpcją oleju. Zdarzały się nawet samochody z wymienionymi silnikami. W tym miejscu warto jednak zaznaczyć, że młodsze odmiany 1.6 THP (165 KM) uchodzą za mniej problematyczne. Ale użytkownicy modelu zdecydowanie polecali jednak diesle 1.6 oraz 2.0.

Obecny właściciel Peugeota miał wśród dalszych znajomych osobę zajmującą się okazjonalnie importem aut ze Szwecji. Ta znalazła zaledwie czteroletnie wysokoprężne 508 z przerysowanym bokiem. Decyzję o zakupie podjęto prawie od razu, a dodatkowym atutem była możliwość zweryfikowania przebiegu w oficjalnej bazie prowadzonej przez Szwedzki Zarząd Transportu. Koszt naprawy wgniecionych i przerysowanych drzwi oraz tylnego błotnika uwzględniliśmy w cenie auta.

Pierwsze wrażenie? Właściciel był zachwycony kulturą pracy i wyciszeniem silnika. Dynamika nie robiła aż takiego wrażenia, ale to kwestia bardzo liniowej

eprasa.pl 2e6623aac5

2015
wartość: **27,5 tys. zł**



dnej kwestii

charakterystyki. W rzeczywistości elastyczność jest naprawdę dobra, ale nie ma tu nagłego uderzenia momentu obrotowego.

Jeszcze bardziej niż kultura pracy zachwyciło spalanie w trasie. Często po pokonaniu kilkuset kilometrów okazywało się, że wiozący czteroosobową rodzinę i bagaże Peugeot spalił niewiele ponad 5 l na 100 km.

Przy większych prędkościach 508 jest stabilne, na zakrętach okazuje się całkiem zwinne jak na spore auto. Niezłą precyzję ma układ kierowniczy. Niestety w mieście jest zgoła inaczej, wszystko przez zdecydowanie za dużą średnicę zawracania. Prawie 7 lat eksploatacji 508 pozwala wystawić układowi jednemu wysoką ocenę w kwestii trwałości.

Narzekania na lakier

Podobnie jest, jeśli chodzi o zabezpieczenie antykorozyjne. Ale lakier właściciel ocenia bardzo kiepsko. Jest cienki, podatny na zarysowania. A na rantach nadkoli czy spodniej części progów piasek lecący spod kół potrafi go wyszlifować do gołej blachy. Szczęście w nieszczęściu, że producent poważnie podszedł do cynkowania nadwozia. Bo po potraktowaniu wyszlifowanych miejsc odrdzewiaczem okazuje się, że blachy praktycznie nie mają wżerów. Jest to więc wciąż problem raczej estetyczny. Ale niestety porządne



MATERIAŁY to średnia półka w tej klasie. Spory plus – mimo przebiegu nic tu nie skrzypi.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

508 to dobry kompan w dalekich podróżach. Jest nieźle wyciszone, ma wygodne fotele (duży zakres regulacji z przodu). Miejsca jest sporo, rozstaw osi jest tutaj aż o 10 cm dłuższy niż w 407. Ale są lepsi, jeśli dla kogoś przestronność to priorytet, powinien spojrzeć bardziej w stronę Mondeo czy Superba. Prosty kokpit wciąż robi przyjemne wrażenie, choć liczba przycisków na kierownicy nie każdemu przypadnie do gustu. Wyraźnie brakuje tu miejsca, żeby odłożyć telefon, nie ma też schowka na okulary. Systemowi multimedialnemu zdarza się zawieszać. Było z tym gorzej, aktualizacje trochę pomogły. Nieźle trzeba ocenić trwałość materiałów, w tym tapicerki.



UDANE FOTELE, nie męczą pleców, można je też opuścić dość nisko.



NIEZŁY BAGAŻNIK mieszczący 560 l, ale niżej jedynie „dojazdówkę".



PRZESTRONNOŚĆ z tyłu jest niezła, ale są w tej klasie lepsi zawodnicy.

Wnętrze 508 przede wszystkim jest komfortowe, to w praktyce niezły kompan w długich trasach. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Przez wielu kierowców (i mechaników) diesel z rodziny DW10 jest uznawany za jednego z najlepszych w swojej klasie. Cechuje go wysoka kultura pracy, oszczędność i wysoka trwałość. Do dynamiki można mieć pewne zastrzeżenia, ale to po części skutek liniowej charakterystyki. Nie ma tu nagłego przyrostu momentu obrotowego jak u niektórych konkurentów, więc przyspieszenia aż tak nie czuć. Praktycznie nie trzeba uzupełniać oleju silnikowego. Przy spokojnej jeździe w trasie 508 potrafi palić niewiele więcej niż 5 l na każde 100 km. W mieście to od 6,5 do 8 litrów oleju napędowego.



ROZRZĄD napędza tutaj pasek, ale wałki są spięte łańcuszkiem.

DANE TECHNICZNE	2.0 BLUEHDI
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1997 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/4000
Maks. moment obrotowy	370 Nm/2000
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,1 s
Średnie zużycie paliwa	3,9 l/100 km

* dane fabryczne

Dwulitrowy diesel potrafi być bardzo oszczędny. Jest też trwały. Można narzekać tylko na AdBlue. **ocena: 5/5**

eprasa.pl 2e6623aac5

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Zabezpieczenie antykorozyjne francuskich aut od wielu lat jest świetne. Podłoga czy elementy układu jezdnego 508 prezentują się dobrze. Ale Peugeot zalicza sporą wpadkę. Mizernej jakości lakier odpryskuje z nadkoli, widać to w wielu egzemplarzach. Na szczęście same blachy muszą być porządnie ocynkowane, bo mimo rdzawego nalotu wżerów za bardzo nie widać. Poza tym trzeba pomyśleć o wymianie przednich amortyzatorów i przygotować się na konieczność uszczelnienia góry silnika. Wciąż w dobrej kondycji jest oryginalna turbosprężarka.



Typowy problem 508: na rantach nadkoli i progach lakier jest zupełnie zeszlifowany przez piasek i kamienie.



WAHACZE ze sworzniami wymieniano, amortyzatory z przodu są fabryczne i wnet trzeba się nimi zająć.



PROGI z przodu mają wyszlifowany lakier, tak samo jak nadkola. Jest nalot, ale to wciąż do opanowania.



BELKA, do której są mocowane wahacze z tyłu, jest aluminiowa. Rury wydechu i tłumik prezentują się świetnie.



AMORTYZATORY na tylnej osi już wymieniano. Zamontowane renomowane zamienniki szybko skorodowały.



WYCIEKÓW pod autem nie widać, ale na górze silnika są drobne zapocenia. Kiedyś silnik był już uszczelniany.

Poza odpryskującym lakierem ze wszystkich nadkoli i początków progów (od spodu) nie mamy większych uwag. Podczas jazdy próbnej trochę słychać pracę łożysk skrzyni, na 3. i 4. biegu. Ale według właściciela dźwięk nie nasila się od kilku lat. **ocena: 4/5**

oczyszczenie i polakierowanie newralgicznych miejsc nie będzie dzisiaj tanie.

W zasadzie każdy samochód z system AdBlue, którego historię eksploatacji przedstawiamy, ma związane z tym układem problemy. W tym 508 były to zdecydowanie najbardziej irytujące usterki i co gorsza, wracały co jakiś czas. Za pierwszym razem wystarczyło wykonać adaptację (system twierdził, że AdBlue w zbiorniku jest, w rzeczywistości go nie było). Za drugim razem trzeba było wymienić wtryskiwacz. Problemem była prawdopodobnie krystalizacja mocznika – jak zawsze namawiamy do stosowania dodatków zapobiegających temu zjawisku zimą. Trzecia usterka była najpoważniejsza i skończyła się zakupem regenerowanego zbiornika. Niestety konstruktorzy zintegrowali ze zbiornikiem pompę, czujnik poziomu, temperatury i płytę sterującą. Z rozbieraniem tego elementu radzą sobie jedynie wyspecjalizowane firmy. Przy okazji tej naprawy właściciel przejrzał dokładnie historię serwisową. Okazało się, że już w ciągu czterech pierwszych lat eksploatacji w 508 wymieniono korek odpowietrznika zbiornika (fabryczne były źle zaprojektowane, mogło dojść nawet do zgniecenia zbiornika od środka przez podciśnienie). A przy 95 tys. km przebiegu wymieniono w ASO cały zbiornik.

Najsłabsze ogniwo

Całkiem odporne okazało się sprzęgło z kołem dwumasowym (to drugie nawet przy 211 tys. km było w niezłej kondycji). Ale znacznie wcześniej zepsuł się wysprzęglik, co uniemożliwiło dalszą jazdę. Ten element warto wymieniać zawsze przy montażu nowego sprzęgła.

W przypadku silników z rodziny DW10 warto dbać też o napęd rozrządu. Producent auta twierdził, że pasek powinien wytrzymać nawet 180 tys. km. Ale wiemy, że nie zawsze tak się działo, chociaż problemy bardziej dotykały mniejsze 1.6 HDi. Warto też pamiętać, że wałki rozrządu spina tu łańcuszek. I szczególnie w nowszych 508 zdarza się, że się rozciąga czy nawet pęka. Warto zwracać uwagę, czy nie hałasuje, gdy silnik jest jeszcze zimny. Ale w tym egzemplarzu wciąż jest on fabryczny.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



CITROEN C5 **2008-2017 r.**
Ceny: od 7 tys. zł

„Kuzyn" 508, ale o zupełnie innym charakterze. Wiele C5 ma hydropneumatyczne zawieszenie. Komfort jazdy jest świetny, a wbrew obiegowym opiniom układ okazuje się trwały. Mało jest aut z końca produkcji, ale stosunkowo łatwiej o bogate wyposażenie. W późnych C5 są takie same silniki jak w 508. Ciężko polecić „benzyniaki". Diesle 1.6 trochę się tu męczą, 2.2 są bardziej skomplikowane. Najlepsze są 2.0 HDi.



FORD MONDEO **2014-2022 r.**
Ceny: od 22 tys. zł

Do 2019 roku dwulitrowe diesle w Mondeo były blisko spokrewnione z tymi z 508 i C5. To w przypadku Forda też najlepszy wybór, bo młodsze EcoBlue mają dość kosztowny napęd rozrządu (pasek w kąpieli olejowej). Z benzynowych silników najlepiej wybrać 2.0 EcoBoost. Diesle mogły mieć dwusprzęgłowe skrzynie Powershift – nie są zbyt trwałe. Mondeo ma świetny układ jezdny i kierowniczy oraz przestronną kabinę.

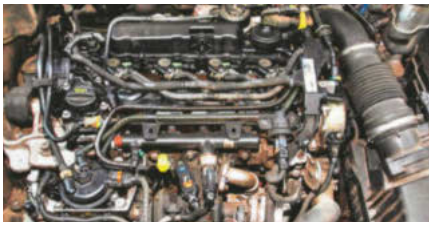


508 jest sprężyste, bardzo pewnie się prowadzi. Ma też dający niezłe czucie układ kierowniczy. Ale czasem potrafi dać znać o poprzecznych nierównościach.

eprasa.pl 2e6623aac5

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Nie było to auto bezproblemowe, ale nie wydarzyły się żadne poważne (czy raczej kosztowne) awarie. W przypadku jednostek DW10 nie warto zwlekać z wymianą paska rozrządu. Trochę słychać pracę skrzyni, to częsty problem. Warto też pamiętać, żeby przy każdej wymianie sprzęgła montować też nowy wysprzęglik. Sporo było problemów z AdBlue, ale żadnych z wtryskiwaczami, układem doładowania. Trwały układ jezdny, ale łatwo pogiąć tarcze hamulcowe.



WTRYSKIWACZE wciąż są fabryczne. Uwaga na pękające plastikowe przewody i złączki.



SKRZYNIA czasami bywa słyszalna. Trwałe sprzęgło.



ALTERNATOR regenerowano. Oryginał i markowe zamienniki są dość kosztowne.



KLASYCZNY HAMULEC RĘCZNY był bezproblemowy. Na elektryczny dostępny w 508 sporo osób narzeka (np. na moduły sterujące).

Nie jest wybitnie niezawodny, ale w tej odmianie Peugeot 508 pokona bardzo duże przebiegi. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Udany układ jezdny, pewny, w miarę komfortowy, trwały
- Aż 72-litrowy zbiornik paliwa

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Słaba zwrotność
- Bardzo kiepskiej jakości powłoka lakiernicza
- Uciążliwa wymiana niektórych żarówek



W zbiorniku AdBlue zintegrowane są grzałka, sterownik, elektryczna pompa i czujniki poziomu oraz temperatury. To bardzo podnosi koszty napraw.

Świetne auto w długie trasy, przeciętne do miasta (bo niezwrotne). Układ AdBlue jest uciążliwy. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
13 000-17 000	Dużo 1.6 THP, głównie sedany. Są też diesle 1.6 i starsze 2.0, ich przebiegi są spore.
25 000-30 000	Sporo 140- i 163-konnych 2.0 HDi, często bogate wersje Allure. Czasami 508 po liftingu.
40 000-45 000	Roczniki 2015-2017, głównie diesle z automatem, trochę to hybrydowe wersje RXH z 4x4.

Kombi są wyraźnie wyżej wyceniane niż sedany. Ceny benzynowych odmian potrafią być bardzo niskie, nawet krajowych, od prywatnych właścicieli. Bardzo dużo diesli ma naprawdę spore przebiegi, bywa że ponad 400 tys. km. Aż połowa 508 na rynku ma skrzynie automatyczne.

1.6 THP prawie nikt nie szuka, można je kupić niedrogo. Ale młodsze diesle 2.0 się cenią. **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2019-2026	**16 500 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
01.2020	126 000 km	Problemy z układem AdBlue. Zbiornik okazał się być pusty, ale system nie wskazywał, że trzeba zatankować AdBlue. Wykonano adaptację układu, wykasowano błędy.	640 zł
11.2020	145 000 km	Pedał sprzęgła wpadł w podłogę. Winny był wysprzęglik. Zweryfikowano stan sprzęgła i koła dwumasowego. Były w tak dobrej kondycji, że postanowiono ich jeszcze nie wymieniać.	1200 zł
10.2021	167 000 km	Wymiana napędu rozrządu. Pasek był wyraźnie spękany, za to pompa wody pracowała cicho i była szczelna. Przy okazji wykonano przegląd, wymieniono olej, filtry, przednie tarcze i klocki.	2540 zł
11.2021	170 000 km	Wymiana pompy wody. Nie było wycieku, ani żadnych problemów z chłodzeniem, ale praktycznie nowa pompa zaczęła hałasować. Ponieważ właściciel części kupił wcześniej sam, musiał zapłacić za robociznę, a pompę wymieniono.	650 zł
06.2022	188 000 km	Ponowne problemy z AdBlue. Trzeba było wymienić wtryskiwacz. Zalecono używanie (szczególnie zimą) dodatku zapobiegającego krystalizacji AdBlue.	550 zł
04.2023	211 000 km	Wymiana sprzęgła i koła dwumasowego. Wymieniono też profilaktycznie wysprzęglik. Podczas wymiany oleju w skrzyni dodano środek mający odrobinę wyciszyć słyszalne już czasami łożyska. Trochę pomogło.	4100 zł
12.2023	229 000 km	Problemy z układem AdBlue. Diagnostyka wskazała na uszkodzenie sterownika i być może pompy. Są one zintegrowane ze zbiornikiem. Zakupiono regenerowany zbiornik (trzeba było oddać na wymianę stary, już kiedyś wymieniany w ASO). Przy okazji wymieniono tylne amortyzatory (jeden ciekł), sworznie i wahacze z przodu, ustawiono geometrię.	4400 zł
11.2024	249 000 km	Regeneracja kolumny kierowniczej (chrobotała, postukiwała).	900 zł
10.2025	262 000 km	Długi rozruch silnika. Sprawdzono świece żarowe, ale były sprawne. Winny był uszkodzony króciec przelewowy wtrysku.	400 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**15 380 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Olej zmieniano zwykle co 15 tys. km. Poza powyższymi problemami zmagano się też m.in. z krzywiącymi się tarczami hamulcowymi czy wyciekiem oleju.	**16 000 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 162 tys. km średnie spalanie wyniosło 6,0 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 9720 l ON, cena uśredniona 6,10 za litr ON.	**59 292 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**107 172 zł**
Utrata wartości (zakup: 54 tys. zł, obecna wartość: 27,5 tys. zł)	**26 500 zł**
Łączny koszt na dystansie 162 tys. km	**133 672 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,66 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,83 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

m motor PODSUMOWANIE

nasza ocena: 4/5

Jeśli ktoś szuka solidnego auta tego segmentu z oszczędnym dieslem, trafił idealnie. Przy tym 508 przyjemnie się prowadzi, a na rynku jest w czym wybierać. Bardzo niskie jak na auto tej klasy okazały się koszty nie tylko paliwa, ale i serwisu. A wersje benzynowe? Późniejsze 1.6 THP mają lepszą opinię. Ryzyko potencjalnych usterek wciąż jest jednak spore. Tyle że te auta można kupić bardzo tanio.



eprasa.pl 2e6623aac5

PRZYJACIEL NA LATA

MOTOPASJE



Kto często odwiedza rzadziej uczęszczane zakątki Europy, ten dobrze zna to auto – jedynego prawdziwego „psa podwórkowego” wśród samochodów i króla prostoty na czterech kołach, czyli Fiata Pandę 4x4. Ten pojazd wszędzie czuje się jak w domu, od Południowego Tyrolu po wzgórza Sycylii, od Kraju Basków po Grecję, a zwłaszcza tam, gdzie wszystkie nowoczesne motoryzacyjne dodatki okazują się zbędne. Bo po co komu ponad 55 KM na wąskich i zakurzonych górskich drogach między Santa Maria di Grippaggio del Pistone a Castillo de Rotación Limitado. Kogo tu można by wyprzedzać i właściwie po co?

Ważniejsze jest przecież, żeby zapłacić za samochód jak najmniej i aby do środka nie wpadał deszcz. Klimatyzacja? A od czego są okna i lekki przeciąg? System informacyjno-rozrywkowy bazujący na sztucznej inteligencji? Na falach średnich odbieramy radio watykańskie. Przemyślana konstrukcja klasycznej Pandy 4x4 już od nowości przewiduje pewien luz między poszczególnymi elementami, bo po 30 latach ciągłej eksploatacji na szutrowych drogach i tak wszystko się wyrobi.

Jedynym wymogiem jest napęd na cztery koła. Charakterystyczne dla współczesnych aut duże gabaryty i wysoka masa nie dotyczą Pandy 4x4, która ma 3,4 m długości i waży 800 kg. Jej supermocą jest możliwość dotarcia wszędzie. A więc wszędzie tam, gdzie legendarne samochody terenowe teoretycznie by się dostały, w praktyce są jednak za duże i zbyt nieporęczne. Panda 4x4 obywa się bez reduktora, blokad mechanizmów różnicowych, wykrzyżowania osi i potężnej mocy, nadrabia lekkością i kompaktowymi wymiarami. Hill Descent Control podczas zjeżdżania ze wzniesień? Ależ skąd, Pandę możesz po prostu zepchnąć w najbardziej stromym miejscu, zejść za nią z uśmiechem, a po postawieniu jej z powrotem na koła otrzepać się z kurzu i beztrosko jechać dalej.

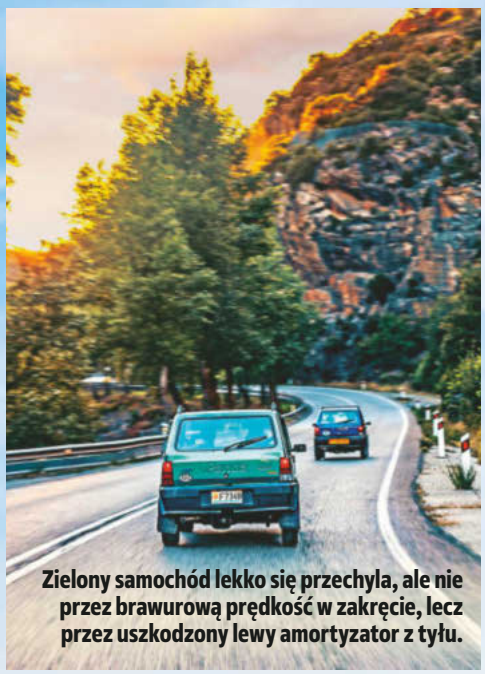
Emerytura przyjaciela rodziny

Z biegiem swojej wiejskiej kariery Panda 4x4 nieustanie pozbywa się zbędnych dodatków i staje się coraz lżejsza, czego nie można powiedzieć o zbyt wielu kierowcach. Patyna i drobne wgniecenia tylko dodają jej uroku, a wraz z upływem lat wrażenie solidności tylko się umacnia.

Właściwa „opieka” nie polega tu na wykupieniu pełnego ubezpieczenia, ręcznym myciu i polerowaniu, lecz na utrzymywaniu auta w czystości. Jego funkcjonalność i przestronność może nie powalają, ale dopóki w bagażniku zmieści się kilka skrzynek świeżo zebranych pomidorów lub dwutygodniowe zapasy do schroniska w górach, wszystko jest w porządku...

eprasa.pl 2e6623aac5

Dwa Fiaty Pandy 4x4 przez lata służyły wysoko w Pirenejach. Teraz zabieramy je w pierwszą wielką podróż, aby przed emeryturą mogły się nacieszyć morskim powietrzem.



Zielony samochód lekko się przechyla, ale nie przez brawurową prędkość w zakręcie, lecz przez uszkodzony lewy amortyzator z tyłu.



Przeciętne krajobrazy? W Pirenejach takich nie ma. Tu podróż wygląda jak zachwycająco różnorodny sen.



Lokalna kuchnia nie jest gorsza niż krajobraz. Miłośnicy kaszanki będą zachwyceni.



Oczywiście ten uroczy obrazek ma swoją drugą stronę: Fiat Panda 4x4 to samochód eksploatowany, a nie traktowany z miłością. Rzadko może się cieszyć spokojną starością w roli klasyka, jest raczej maltretowany, aż rozpadnie się gdzieś wśród dzikich jeżyn. Na widok jednej z tych sponiewieranych maszyn pojawia się odruch ratunku, by zapewnić jej kilka lat pełnych miłości i troski. Emeryturę w roli przyjaciela rodziny zamiast harówki aż do ostatniego obrotu wału korbowego.



Fiatami Panda 4x4 przez Pireneje

Pireneje rozciągają się na 430 km – od Morza Śródziemnego aż po Atlantyk – a ich najwyższy szczyt sięga 3404 m n.p.m. Są dzikse i mniej zurbanizowane niż Alpy, słyną z pięknych dolin, parków narodowych i świetnych tras trekkingowych. Mieszają się tam wpływy hiszpańskie i francuskie, tworząc ciekawe kulturowo miejsce.

eprasa.pl 2e6623aac5

WYBOISTE DROGI W PIRENEJACH TO DLA FIATA PANDY 4x4 PRAWDZIWA AUTOSTRADA

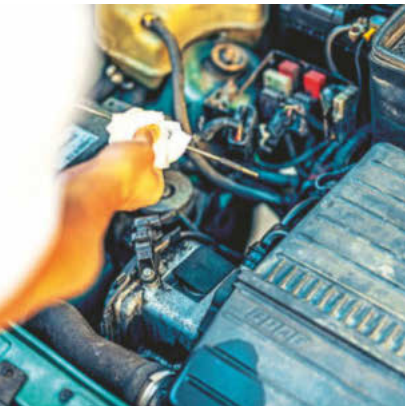


Nawet po liftingu (od 1986 r.) Panda 4x4 zachowała sztywną oś z resorami piórowymi.





Cała naprzód, a później trudne negocjacje z krowami blokującymi drogę.



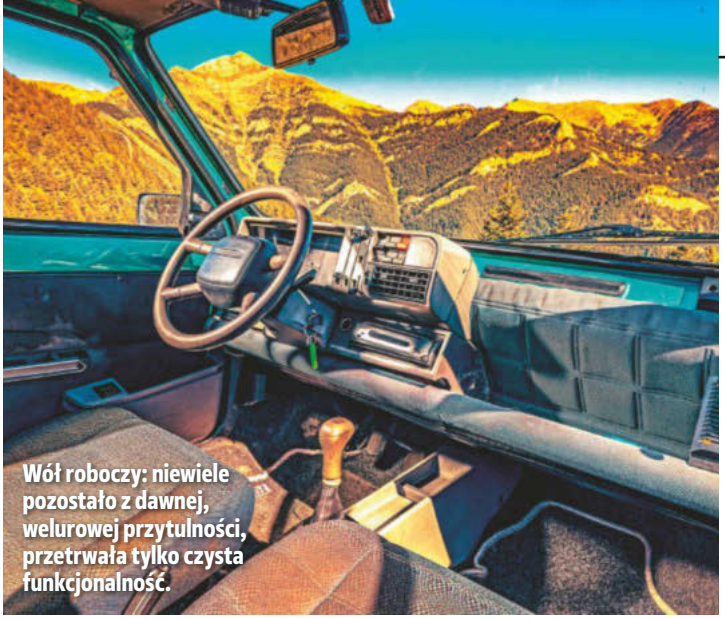
W przypadku naszej 30-letniej lekko „pocącej się” od spodu Pandy lepiej mieć na oku poziom oleju.



Mkniemy bocznymi drogami prosto na przemytnicze szlaki wysoko w górach.



eprasa.pl 2e6623aac5



Wół roboczy: niewiele pozostało z dawnej, welurowej przytulności, przetrwała tylko czysta funkcjonalność.



Ten silnik ma zapewniać mobilność, a nie osiągi. Jest przy tym na tyle niewielki, że pod maską znalazło się jeszcze miejsce na koło zapasowe.



DANE TECH.	PANDA 4x4
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	**1108 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/8
Moc maksymalna	**55 KM**/5250
Maks. moment obrotowy	**84 Nm**/3000
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	man./5-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	344/150/149 cm
Rozstaw osi	217 cm
Masa własna	800 kg
Opony	155/65 R14
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	130 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	19,5 s
Średnie zużycie paliwa	6,9 l/100 km

To jednak nie tylko wzruszająca perspektywa, ale i konkretny plan. Podczas długiej wyprawy motocyklowej wysoko w Pirenejach natknęliśmy się na parę Pand, stojących nieśmiało w kącie warsztatu samochodowego – jedna z wyraźnymi śladami wycieku pod miską olejową. Dwa razy przejechaliśmy obok, lecz za trzecim razem pod wpływem impulsu weszliśmy do środka. Sprzedawca szybko wyczuł, że za naszym udawanym brakiem zainteresowania kryje się coś zupełnie przeciwnego. Zwłaszcza wtedy, gdy wyraźnie nie mogliśmy się zdecydować który z tych skarbów 4x4 uratować przed przedwczesnym końcem na złomowisku. „5000 euro za oba...” – „Zgoda, z wymianą oleju i świec zapłonowych”. I tak oto staliśmy się dumnymi właścicielami dwóch Pand 4x4 Mk.II, sprzedawca wymienił nawet zepsute światło cofania oraz zużyte opony na (prawie) nowe ogumienie terenowe Davanti Terratoura 155/65 R14.

Motoryzacyjna jesień życia

48 godzin później wracamy już bez motocykli, ale z 5000 euro w kieszeni i romantycznym planem, by zafundować tym dwóm weteranom pożegnalną wycieczkę: szlakami przemytniczymi przez góry aż nad morze. Nigdy wcześniej nie dotarły tak daleko, a na pewno nie dla samej przyjemności z jazdy. Panda 4x4 zwykle bywa prowadzona z powagą, lecz tym razem nasze dwa egzemplarze wyruszają do krainy beztroski. Czeka je wymarzona przygoda z życzliwymi fanami Pandy. Z „Zielonym” i „Pięknym” będziemy się obchodzić z najwyższą czcią, z przyjemnością i sympatią.

Proszę nam wybaczyć te mało pomysłowe pseudonimy, ale do Fiata Pandy 4x4 najlepiej pasuje pragmatyzm. Określenie „Zielony” nasunęło się samo, a „Piękny” łatwo wytłumaczyć: oba modele to wersje po liftingu, rozpoznawalne po plastikowych osłonach chłodnicy (zamiast wcześniejszych blaszanych), lecz tylko niebieska Panda ma bezbarwne, przezroczyste klosze kierunkowskazów z przodu, dzięki czemu wygląda na dziesięć lat młodszą. Widać też, że traktowano ją z większą troską, podczas gdy „Zielony” ma za sobą wyraźnie trudniejszy los.

Kompan na wyprawę

To nie ma już jednak większego znaczenia, bo przeszłość rozmazuje się w drgających lusterkach wstecznych. Słońce jeszcze nie wzeszło, ale rozświetla horyzont łagodnym blaskiem. Już wczesnym rankiem w powietrzu czuć zapowiedź nadchodzącego upału, jedziemy z otwartymi szybami i delektujemy się zapachem górskich ziół. Do Coll de Cabús na granicy Andory i Hiszpanii jedziemy po asfalcie, potem droga staje się żwirowa i pylista. Słońce wreszcie wschodzi i zalewa rozległe łańcuchy Pirenejów złotym światłem.

Z wysiłkiem i... pewnością

Nasze Pandy poruszają się zwinnie i niezłomnie, dzięki sztywnym osiom i resorom piórowym sprawnie pokonują kamieniste trakty. Na stromych podjazdach co rusz pojawiają się głębokie koleiny, musimy więc ostrożnie wytyczać trasę, by ze względu na niewielki prześwit nie zahaczyć miską olejową o skały. Potem z impetem ruszamy dalej przez wertepy: napęd na cztery koła dba o przyczepność, mały silniczek 1.1 na pierwszym biegu z wysiłkiem wspina się pod górę, a kierownica szuka idealnej linii przejazdu. To wspaniała, bezproblemowa i prosta jazda. Gdy w końcu docieramy na drugą stronę doliny i znów mamy twardy grunt pod kołami, czujemy lekkie rozczarowanie. Przecież dla naszych Pand to dopiero początek nowego rozdziału. Spod podnóża mierzącego 3400 m szczytu Pico Aneto kierujemy się na zachód, w pobliżu Bagnères-de-Luchon przekraczamy granicę z Francją. Aż do Arreau prowadzą kręte górskie drogi, z których rozciągają się panoramiczne widoki, a Panda radośnie mruczy, pewnie sunąc do przodu. Oczywiście można by teraz wycisnąć z silników ostatnie pokłady prędkości, ale te pojazdy skłaniają do czegoś zgoła przeciwnego: do przyjemnej, niespiesznej jazdy. Gdy mijamy miejsce pielgrzymek, Lourdes, jesteśmy już zupełnie pogodzeni ze światem i tak zżyci z naszymi towarzyszami podróży, jakbyśmy stanowili jedność.

W okolicach Pau zjeżdżamy z wąskich dróg na główną trasę krajową. Do morza i beztroskiego życia pozostało tylko trochę ponad 100 km. Spoglądamy za siebie i ogarnia nas lekki smutek. Kto wie, może kiedyś jeszcze wrócimy tu z „Zielonym” i „Pięknym”. Bo te górskie szlaki to ich prawdziwy dom. A Panda 4x4 tak naprawdę nigdy nie przechodzi na emeryturę.

TEKST: JOHANNES RIEGSINGER
ZDJĘCIA: LEE BRIMBLE

2e6623aac5

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 2 maja 1976 roku

Okładkowemu świętowaniu 1. maja towarzyszyła korespondencja z USA, gdzie rynek motoryzacyjny był rozchwiany za sprawą kryzysu energetycznego. W efekcie klienci mieli odwracać się od drogich i paliwożernych modeli na rzecz tych mniejszych i bardziej ekonomicznych. Taki stan rzeczy wykorzystywały marki japońskie oraz Volkswagen, ponieważ amerykański przemysł z Detroit reagował na te zmiany niechętnie i powoli. Małe auta produkcji USA, takie jak Chevette czy Pinto, zapełniały place fabryk i salonów samochodowych. Koncerny prześcigały się więc w kampaniach reklamowych, premiach dla sprzedawców i oferowaniu klientom atrakcyjnych dodatków. Jak widać, kryzys nie był chyba taki straszny...



Wiosenne premiery



Lancia Gamma: limuzyna z napędem na przód.

W tym wydaniu zaprezentowano gwiazdy salonu genewskiego. Miano najważniejszej z nich przypadło Lancii Gammie, która miała stanowić czołowy model koncernu Fiat, stąd jego projektantom w wielu kwestiach pozostawiono wolną rękę. Nadwozie opracowało studio Pininfarina, pod maską pojawił się 2,5-litrowy silnik typu bokser (największa wówczas produkowana jednostka 4-cylindrowa) o mocy 140 KM. Prędkość maksymalna miała wynosić „jedynie" około 190 km/h, co było spowodowane wysoką, jak na ówczesne standardy, masą (1350 kg). W 1976 roku w Genewie pojawiły się jeszcze m.in. BMW 630/635 oraz Opel Kadett Aero, będący próbą stworzenia cabrio na bazie seryjnego Kadetta.



Miejski Ford Ghia (dł. 258 cm) budził obawy o poziom bezpieczeństwa przy zderzeniach czołowych.



Safari zaprezentowane przez szwajcarską firmę Monteverdi miało być rywalem Range Rovera. Na razie roczna produkcja tej egzotycznej marki to 10 egzemplarzy.



NOWY MOTOCYKL CZ 350/472

CZ 350 model 472 był nowoczesnym motocyklem dalekiej turystyki, mogącym też służyć do holowania przyczepki. Doskonałe przyspieszenie i elastyczny silnik (dwusuwowy o pojemności 343,3 cm³ i mocy 21,8 KM) sprawiały, że dobrze radził sobie w ruchu miejskim. Wiele rozwiązań zastosowanych w tym czechosłowackim jednośladzie miało na celu podniesienie komfortu i poziomu bezpieczeństwa.

Pocztówka z Madrytu



Rowerzysta jadący w masce gazowej nie może tu specjalnie zadziwić — hiszpańska stolica należy do miast o największym zanieczyszczeniu powietrza...

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda

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 2e6623aac5

Twój STYL MAN

Przewodnik po świecie odważnego mężczyzny

2 okładki do wyboru





Twój STYL® dla mężczyzn. Już w sprzedaży!

eprasa.pl 2e6623aac5

WYPRZEDAŻ ROCZNIKA SUBARU CROSSTREK Z ATRAKCYJNYM FINANSOWANIEM

JUŻ OD 76 450 PLN BRUTTO W KREDYCIE 50/50*
LUB W ELASTYCZNYM LEASINGU



SZCZEGÓŁY U DEALERÓW
DEALERZY.SUBARU.PL

*Podmiotem finansującym jest Santander F24 S.A. Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Decyzja o przyznaniu finansowania oraz warunki umowy zależą od wyniku badania zdolności kredytowej oraz oceny ryzyka kredytowego. Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania (RRSO) ustalona na dzień 23.12.2025 na podstawie reprezentatywnego przykładu dla samochodu Subaru Crosstrek o cenie 152 900,00 zł i przy udziale własnym klienta w wysokości 50% wynosi 2,05%, całkowita kwota pożyczki (bez kredytowanych kosztów) 76 450,00 zł, całkowita kwota do zapłaty 77 979,00 zł, oprocentowanie stałe 0%, całkowity koszt pożyczki 1 529,00 zł (w tym: prowizja stanowiąca 2 % całkowitej kwoty pożyczki, to jest 1 529,00 zł oraz odsetki 0 zł), umowa zawarta na okres 13 miesięcy, w 1 racie. Ubezpieczenie pojazdu w zakresie OC oraz Autocasco (wraz z ryzykiem kradzieży) jest obowiązkowe. Jego kosztu nie da się przewidzieć – nie został wliczony do RRSO. Obowiązuje wyłącznie dla samochodów z rocznika produkcji 2025. Liczba egzemplarzy ograniczona.

SAMOCHODY SUBARU SĄ OBJĘTE 8-LETNIĄ GWARANCJĄ **SUBARU SAFE8**

WIĘCEJ NA **SAFE8.SUBARU.PL**

8 LAT GWARANCJI
SUBARU SAFE8

SUBARU

PARTNERZY SUBARU

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU
KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS
warta.
ERSTE Leasing
ENEOS MOTOR OIL
ERGO HESTIA
YOKOHAMA

eprasa.pl 2e6623aac5