UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

moto

Nr 32-33/2026 (3815-16) 03•08•2026
cena 6,99 zł w tym 8% VAT

PIERWSZE ZDJĘCIA

NOWOŚCI • TESTY • PORADY • PORÓW UŻYW

WYDANIE PODWÓJNE 72 STRONY

PORADY

Te silniki dobrze znoszą LPG

s. 44

Przykłady nowoczesnych jednostek, także z wtryskiem bezpośrednim

PORADY

s. 42

Realne oferty w salonach chińskich marek

Jazda próbna, ceny i obsługa klienta

NOWE AUDI Q9

s. 4

UŻYWANE

14 modeli

s. 58

Najlepsze kompakty z dieslami

» Ich zakup nadal ma sens
» Łączą dobre osiągi z niskim zużyciem paliwa

UŻYWANE

Audi RS 6

z przebiegiem 129 250 km

s. 62

PORADY

s. 40

Jakie dane zbiera i gromadzi auto?

Tak elektronika inwigiluje kierowcę

PORÓWNANIE

BMW iX3 50 xDrive kontra Mercedes GLC 400 4Matic electric

s. 28

s. 20

1.5 TSI eHybrid DSG

1.5 Turbo Super Hybrid

PORÓWNANIE

VW Tayron kontra Jaecoo 8

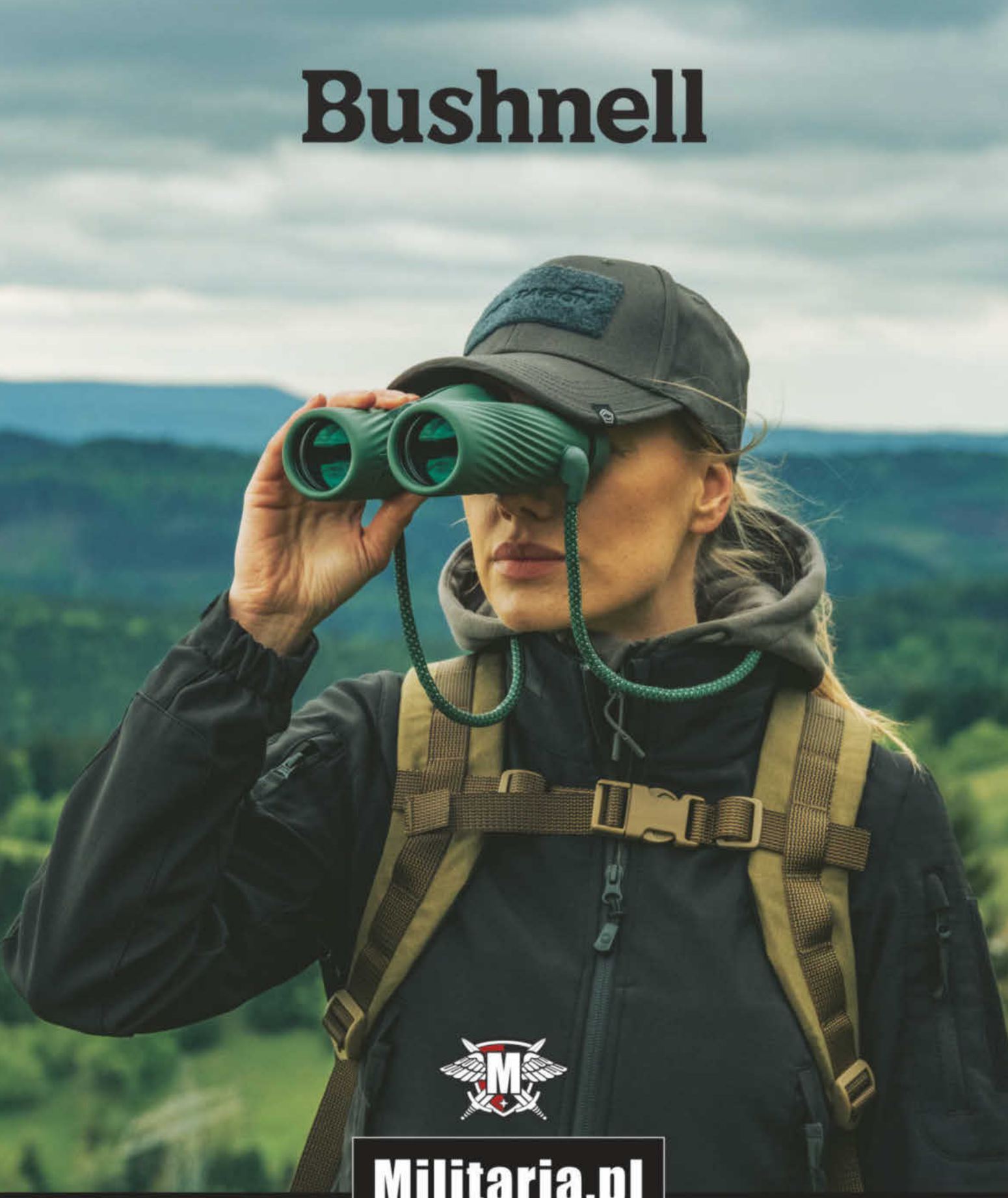
ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

9 770580 044602 32

Numer w sprzedaży do: 16.08.2026

eprasa.pl 2f265aa5b9



BYDGOSZCZ DWORCOWA 43 • **GDYNIA** ŚWIĘTOJAŃSKA 84 • **KATOWICE** GALERIA KATOWICKA • **KRAKÓW** DIETLA 51 • **ŁODŹ** MANUFAKTURA
POZNAŃ POSNANIA • **SZCZECIN** AL. PIASTÓW 53 • **WROCŁAW** ALEJA BIELANY • **WARSZAWA** BLUE CITY • **WARSZAWA** TAMKA 49

eprasa.pl 2f265aa5b9

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

Motor 32-33/2026 3 sierpnia

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Audi Q9
Przy tym nowym SUV-ie Audi nawet Q7 może wyglądać skromnie. Zaprezentowane właśnie Q9 mierzy bowiem 5,3 m i będzie rywalem BMW X7 i Mercedesa GLS.

6 Mercedes GLA
Ten jeden z najważniejszych dla Mercedesa modeli miał swoją światową premierę w Warszawie. Będzie oferowany jako „elektryk", ale gamę uzupełnią wersje benzynowe.

PIERWSZA JAZDA

12 Porsche 911 GT3 S/C

PORÓWNANIA, TESTY

16 Toyota C-HR+ 77 kWh 4x4
Światowy pionier w technologii hybrydowej na poważnie wkracza w elektromobilność. Po chłodno przyjętej Toyocie bZ4X czas na kolejny krok w postaci C-HR+.

20 Jaecoo 8 kontra Volkswagen Tayron
Chińskie auta podbijają rynek nie tylko za sprawą atrakcyjnych cen, o czym można przekonać się przy porównaniu tych hybrydowych SUV-ów klasy średniej.

28 BMW iX3 kontra Mercedes GLC
Najnowsza odsłona rywalizacji BMW z Mercedesem. Obie marki zaprezentowały swoje przełomowe elektryczne modele niemal w tym samym czasie. Kto ma więcej atutów?

33 Fiat 600 Hybrid 145 Sport

36 Volkswagen California Ocean eHybrid 4Motion
Elektryfikacja nie omija już chyba żadnego segmentu. Jednak przykład Californii pokazuje, że nie zawsze ma to sens, a koszt bywa zbyt wysoki.

PORADY

40 Skarbnica danych
Naszpikowane elektroniką nowoczesne samochody zbierają wiele informacji. Nie tylko na temat pojazdu, ale także jego użytkownika.

42 Jazda próbna chińskim autem
Umawiamy się na jazdy testowe u dealerów chińskich marek. Sprawdzamy, jak wygląda obsługa klienta, na jakie ceny i oferty finansowania można liczyć.

44 Dobre silniki do LPG
Na rynku jest coraz mniej prostych silników z wtryskiem pośrednim. Nie brakuje jednak instalacji LPG dobrze dobranych do jednostek z wtryskiem bezpośrednim.

48 Test taniego boostera

50 Mocowanie zunifikowane
Wprowadzenie Isofix było rewolucją w dziedzinie fotelików i uprościło ich montaż. A co można zrobić w przypadku aut bez tego systemu?

UŻYWANE

52 BMW X6 II (F16)
Druga generacja tego SUV-a debiutowała w 2014 r., więc ma już długi rynkowy staż, a użytkownicy X6 wyrobioną opinię na jego temat.

53 Benzynowy silnik 1.4 Ecotec
Prosty i popularny silnik stosowany w wielu modelach Opla i Chevroleta.

54 Mitsubishi Outlander kontra Nissan X-Trail
Pozostają w cieniu Toyoty RAV4, lecz zarówno Outlander, jak i X-Trail zasługują na uwagę. Mogą być trwałe i niezawodne, ale wiele zależy od wyboru odpowiedniej wersji.

58 Najlepsze kompakty z dieslami
Mimo że diesle nie są dziś już tak rozchwytywane jak kiedyś, to w wielu przypadkach stanowią rozsądny wybór, a w kompaktach łączą dobre osiągi z niedużym spalaniem.

62 Audi RS 6 Avant
Osiągi samochodu sportowego, funkcjonalność rodzinnego. A jak RS 6 wypada w kwestii trwałości i kosztów eksploatacji? Tanio nie jest i... to chyba jedyna wada.

MOTOPASJE

66 Volvo 262 C Solaire

STAŁE DZIAŁY

8 Wiadomości
70 Motor Retro



PORSCHE 911 GT3 S/C
W historii Porsche nigdy nie brakowało odważnych pomysłów, a ten wariant 911 tylko to potwierdza. Oto GT3, które łączy torowy charakter z nadwoziem cabrio.
12



FIAT 600 HYBRID 145 SPORT
Efektowne dodatki i jaskrawy kolor wyróżniają wersję Sport, ale Fiat 600 to 145-konna hybryda o łagodnym usposobieniu.
33



66 VOLVO 262 C SOLAIRE
Historia jego powstania jest równie ciekawa jak samo auto. Przedstawiamy unikalne Volvo, które pochodzi... z Kalifornii.



48
TEST TANIEGO BOOSTERA
Już nieraz przekonaliśmy się, że powerbanki z funkcją rozruchu silnika są skuteczne. Ale czy jedno z tańszych tego typu urządzeń spełni swoją rolę?

Auta w numerze

Audi RS 6	62
Audi Q9	4
BMW iX3 50 xDrive	28
BMW X6 II (F16)	52
Fiat 600 Hybrid 145 Sport	33
Jaecoo 8 Super Hybrid	20
Mercedes GLA	6
Mercedes GLC 400 4Matic electric	28
Mitsubishi Outlander	54
Nissan X-Trail	54
Porsche 911 GT3 S/C	12
Toyota C-HR+ 77 kWh 4x4	16
Volvo 262 C Solaire	66
VW California Ocean eHybrid 4Motion	36
VW Tayron 1.5 TSI eHybrid DSG	20

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

motor PIERWSZE ZDJĘCIA

W jeszcze wyższej

Do tej pory flagowym SUV-em Audi było Q7. Teraz niemiecka marka wprowadza jeszcze większy model – Q9, który przy okazji zastępuje w gamie A8. W Europie auto debiutuje z silnikami Diesla.



Q9 ma nieco inaczej ukształtowane dolne lampy i zderzak niż Q7. Poza tym zastosowano tutaj tradycyjne, a nie płaskie relingi dachowe.

Trzeba to powiedzieć jasno – SUV jeszcze potężniejszy od Q7 jest w zasadzie zbędny. Ale skoro na takie olbrzymie auta są klienci (głównie w USA), co udowadniają choćby X7 czy GLS, to dlaczego nie skorzystać z tej koniunktury? I tak oto Audi wreszcie ma model konkurencyjny dla wspomnianych wyżej samochodów.

Plus ćwierć metra

O Q7 można powiedzieć wszystko, ale nie to, że jest małe, a Q9 – zbudowane na tej samej platformie PPC – wyraźnie je jednak przerasta i jest największym Audi w historii. Jego podstawowe wymiary są następujące: długość 531 cm (+25 cm w stosunku do Q7), szerokość 201 cm (identyczna), wysokość 177 cm (+1,1 cm), rozstaw osi 314 cm (+14 cm). Q9 jest standardowo siedmiosobowe i ma wszystkie siedzenia sterowane elektrycznie (przednie mogą mieć funkcje masażu i wentylacji), ale będzie można wybrać także konfigurację sześciomiejscową, z dwoma osobnymi fotelami w drugim rzędzie. Przewidziano też takie udogodnienia jak podgrzewane podłokietniki (w drzwiach i centralny) czy automatycznie sterowane drzwi. Q9 ma największy panoramiczny przesuwany dach, jaki zastosowano w Audi (z 9-segmentowym przyciemnianiem i funkcją podświetlania w 30 kolorach). Dla Q9 opracowano system hi-fi Bang & Olufsen Premium Soundsystem o mocy 1360 W z 22 głośnikami (w tym 4 w przednich zagłówkach).

Wśród zaawansowanych rozwiązań zastosowanych w Q9 znajdują się m.in. cyfrowe matrycowe reflektory i tylne światła OLED, które potrafią m.in. w nocy wyświetlać na nawierzchni symbole strzałek po uruchomieniu kierunkowskazów lub symbol kryształka lodu, gdy jezdnia jest śliska.

Turbodiesle na start

Audi Q9 debiutuje z najnowszą generacją trzylitrowego turbodiesla V6 wspomaganego instalacją mikrohybrydową (jest w stanie wygenerować dodatkowe 24 KM) i z elektrycznie napędzaną sprężarką zapewniającą szybszą reakcję na dodanie gazu, a co za tym idzie m.in. możliwie dynamiczny i płynny start. W gamie znajdą się dwa warianty – oferujący 245 KM/500 Nm oraz 299 KM/630 Nm (0-100 km/h w 6,5 s). Jednostki są połączone z 8-biegowym automatem. Napęd trafia na cztery koła.

Topowy SUV Audi ma seryjnie adaptacyjne pneumatyczne zawieszenie. Regulacja prześwitu może być realizowana zarówno automatycznie, jak i manualnie (zakres zmiany wysokości pomiędzy skrajnymi położeniami wynosi dziewięć centymetrów). W tak dużym aucie nie dziwi zastosowanie układu tylnych kół skrętnych (maksymalny kąt wynosi 5 stopni). Opcjonalnie będzie można wybrać wariant zawieszenia adaptive air suspension sport o zmiennej charakterystyce tłumienia.

TEKST: ADAM SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: PRODUCENCI

Równocześnie z Q9 Audi prezentuje przeznaczony głownie na rynek USA sportowy wariant SQ9, wyróżniający się m.in. designem, bardziej dynamicznym zestrojeniem trybów jazdy czy mieszanym ogumieniem. SQ9 napędzane jest 4-litrowym silnikiem V8 biturbo rozwijającym 600 KM i 800 Nm. Jeszcze nie wiadomo, czy (a jeśli tak, to kiedy) SQ9 trafi do Europy.

Audi SQ9



Najważniejsi rywale Audi Q9

Audi jest w segmencie największych SUV-ów nowicjuszem, ale od dawna są w nim obecni dwaj konkurenci z „domowego podwórka", czyli Mercedes GL/GLS (debiut pierwszej generacji w 2006 r.) oraz BMW X7 (premiera w 2019 r.). Do rywali Q9 można też zaliczyć m.in. prestiżowe brytyjskie modele jak Range Rover czy Bentley Bentayga.



BMW X7 Długość 518 cm, silniki 352-530 KM. Cena: od 525 000 zł.



MERCEDES GLS Dł. 522 cm, silniki 313-612 KM. Cena: od 535 000 zł.

eprasa.pl 2f2[illegible]5aa5b9

klasie

Wersje Audi Q9

Z silnikami Diesla

- 3.0 TDI quattro 245 KM
- 3.0 TDI quattro 299 KM



AUDI Q7
Ten model w wersji 3.0 TDI 245 KM kosztuje w Polsce od 393 400 zł.

Q9 można odróżnić od Q7 m.in. po nieco innym designie grilla, lamp oraz zderzaka, a także linii tylnych okien. Do wyboru będą aluminiowe felgi o rozmiarach 20-23 cale.

Audi Q9

Deska rozdzielcza w Q9 jest taka, jak w Q7. Zastosowano tutaj zakrzywiony ekran (wskaźniki 12,3", centralny wyświetlacz 14,5") oraz dodatkowy, seryjny, dla pasażera (12,3"). System infotozrywki oparto na rozwiązaniach Android Automotive OS. Do dyspozycji jest m.in. asystent głosowy ze wsparciem ChataGPT ułatwiający sterowanie wieloma funkcjami samochodu.





Q9 może mieć konfigurację 7-osobową (z tradycyjną kanapą II rzędu) lub, jak na zdjęciu, 6-miejscową.



Pojemność bagażnika za drugim rzędem siedzeń wynosi do rolety 700 l. Maksymalnie to 2308 l.



Z przodu są dwie bezprzewodowe ładowarki. Na panelu obok można wybierać m.in. tryby jazdy.

eprasa.pl 2f265aa5b9



m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Premiera

GLA to dla Mercedesa jeden z najważniejszych, bo najpopularniejszych modeli. Na miejsce światowego debiutu nowej generacji wybrano Warszawę. Auto będzie oferowane jako „elektryk" i z silnikami benzynowymi MHEV.

Polski rynek jest dla Mercedesa bez wątpienia jednym z tych istotnych. Niemiecka marka zajmuje na nim 7. miejsce, a w pierwszym półroczu br. nabywców znalazło u nas ponad 14 tys. jej aut (co daje 4,5% udziału, odsetek nieco większy niż np. w Wielkiej Brytanii). To stanowi ok. 4% z łącznej sprzedaży firmy na Starym Kontynencie. Jeśli weźmie się to pod uwagę, nie jest w sumie niczym dziwnym (choć na pewno przyjemnym), że to właśnie w samym centrum polskiej stolicy odbyła się światowa premiera trzeciej generacji kompaktowego SUV-a GLA.

Rodzinne podobieństwo

Jeśli chodzi o wygląd, GLA III ewidentnie nawiązuje do nowych elektrycznych modeli GLC i klasy C (przede wszystkim za sprawą charakterystycznej, podświetlanej osłony chłodnicy), natomiast w kwestii „technikaliów" jest blisko spokrewnione z aktualnym CLA.

GLA jest najpierw sprzedawane w wariantach elektrycznych, z 800-woltową architekturą (co ważne, za 2875 zł można dokupić konwerter, który umożliwia korzystanie ze starszych ładowarek DC 400 V). Przewidziano dwie odmiany tylnonapędowe. Podstawowa oferuje 224 KM i 335 Nm (0-100 km/h w 8,1 s) i ma akumulator trakcyjny o pojemności 58 kWh (maksymalne ładowanie DC 200 kW, zasięg 394--447). Ta o oznaczeniu 250+ rozwija już 272 KM, ale też 335 Nm (0-100 km/h w 7,3 s). Ważniejsze jest to, iż bateria ma aż 85 kWh (DC do 320 kW), co pozwala przejechać od 577 do 657 km. Przynajmniej na razie topową odmianą, i jedyną 4x4, jest 350 4Matic. Też ma akumulator 85 kWh (zasięg 555-643 km), ale jej dwa silniki generują aż 354 KM, co przekłada się na zdecydowanie najlepszą dynamikę – „sprint do setki"

eprasa.pl 2f265aa5b9

Wersje Mercedes GLA

Z silnikami elektrycznymi

- 200 RWD 224 KM (58 kWh)
- 250+ RWD 272 KM (85 kWh)
- 350 4Matic 354 KM (85 kWh)



Najnowsze multimedia z asystentem głosowym (wsparcie AI) i mapami Google. MBUX Superscreen to ekrany: wskaźników 10,25" oraz centralny i pasażera po 14".



Warianty elektryczne oferują spory, 107-litrowy przedni bagażnik, a nie tylko skromny schowek na kable do ładowania.



Standardem jest szklany dach, którego przezroczystość można opcjonalnie regulować. Da się też na nim wyświetlić 172 gwiazdki.

roku



Nowe GLA ma długość 457 cm, szerokość 187 cm, wysokość 160 cm, rozstaw osi 279 cm. Odmiany elektryczne już wyceniono (200 od 205 100 zł, 250+ od 230 500 zł, 350 4Matic od 244 500 zł) i można je zamawiać, natomiast w IV kwartale br. do sprzedaży trafią wersje MHEV.

trwa tu 5,4 s. Tylko w 350 4Matic oferowane są dodatkowy tryb jazdy Terrain oraz funkcja tzw. przezroczystej maski, dzięki której można zobaczyć obraz spod auta.

Wszystkie wersje osiągają prędkość maksymalną 210 km/h, a energię w ich bateriach można uzupełniać prądem przemiennym o mocy 11 lub 22 kW (opcja za 2875 zł). Na początku 2027 r. do oferty dołączy kolejny wariant z akumulatorem 71 kWh.

Co szczególnie istotne, GLA zostanie też zaoferowane z najnowszej generacji silnikami benzynowymi 1.5 R4 turbo wspomaganymi przez instalację mikrohybrydową. Początkowo będzie można wybierać między dwiema wersjami mocy/napędu (przedniego, a nie tylnego jak w BEV-ach, lub 4x4).

Lepsze proporcje

Nowe GLA jest dłuższe od poprzednika aż o 15,3 cm, szersze o 3,9 cm, ma większe rozstawy osi (o 6,1 cm) i tylnych kół (+3,1 cm), ale jednocześnie stało się niższe o 2 cm. Innymi słowy prezentuje się zgrabniej. Wzrosła także przestronność wnętrza: na nogi przybyło 0,7 cm z przodu oraz 3,8 cm z tyłu, a także 2,3-2,4 cm nad głowami. Podstawowy bagażnik ma pojemność 410 litrów (+70 l), zaś ten pod maską – 107 l.

TEKST: ADAM SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MERCEDES

Mercedes GLA

Na miejsce światowej premiery nowego GLA wybrano warszawskie Mercedes Studio przy Placu Defilad, które zaaranżowano w stylu studia filmowego.



eprasa.pl 2f265aa5b9

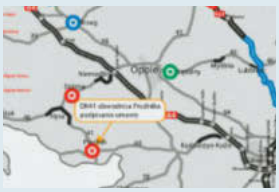
W SKRÓCIE

Na 25-lecie



Aston Martin zaprezentował specjalną, limitowaną do 50 egzemplarzy (po 25 coupe i kabrioletów) edycję modelu Vanquish, stworzoną przez dział Q. Powstała ona z okazji 25-lecia tej serii modelowej (liczy ona już trzy generacje). Wyróżnikami są m.in. lakier Skye Silver, srebrne wykończenia m.in. na bokach, felgach i w tylnej części auta, okolicznościowe plakietki, a także unikalna tapicerka czy podsufitka wykończona czarną Alcantarą.

Nowe obwodnice



GDDKiA podpisała umowę na zaprojektowanie i wybudowanie obwodnicy Prudnika w ciągu DK41. Ma ona powstać w 32 miesiące, liczyć 3 km i omijać miasto po wschodniej stronie. W planach są też trzy inne obwodnice w woj. opolskim – Sidziny i Lędzin (na DK46) oraz Brzegu (na DK39). Ponadto poinformowano o wydaniu decyzji środowiskowej dla obwodnicy Krotoszyna, Zdun i Cieszkowa (DK15, 17,3 km; woj. wielkopolskie i dolnośląskie). Budowę zaplanowano na lata 2029-2031.

Kolejna wersja

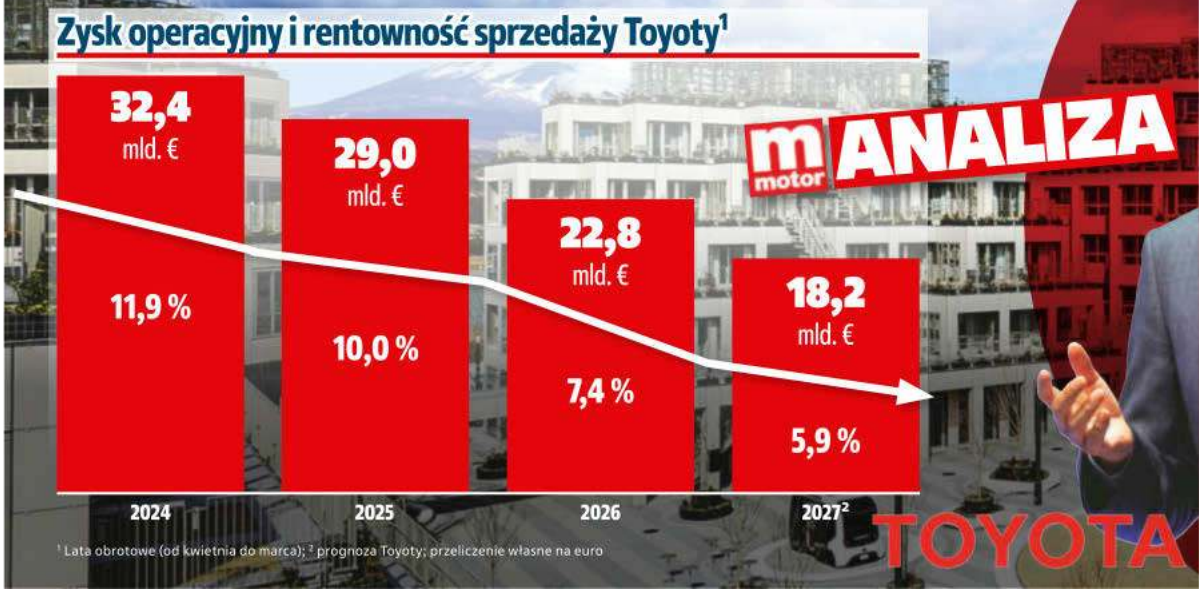


Skoda wprowadziła do gamy Superba nową wersję wyposażenia: Drive Business. Stanowi ona rozszerzenie odmiany Drive o dwa pakiety, w których znajdują się 13-calowy ekran i nawigacja oraz elektrycznie ustawiane fotele. Za najtańszego Superba liftback w wariancie Drive Business (1.5 TSI MHEV z DSG) trzeba zapłacić 174 050 zł. Ogólnie promocyjny cennik Superba (ze wspomnianą wyżej jednostką) rozpoczyna kwota 148 000 zł.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA

Pobudka po

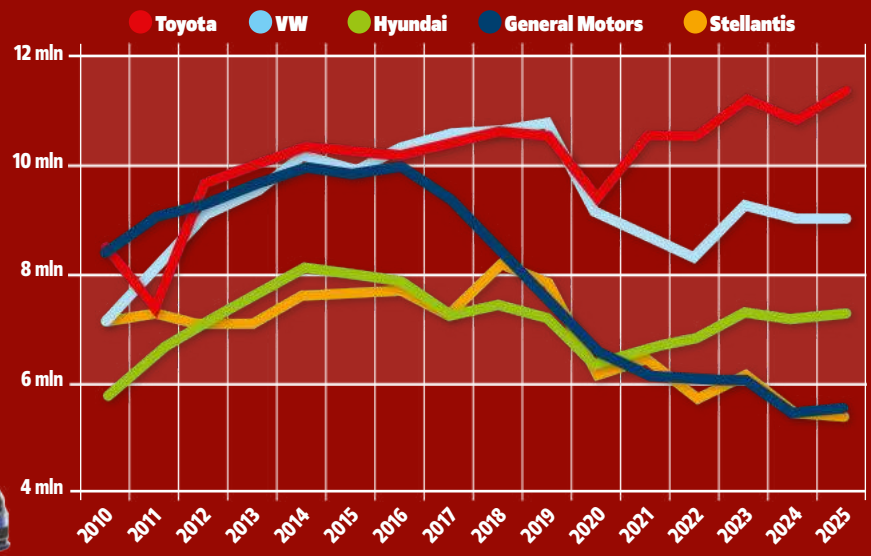
m motor ANALIZA



W sprzedaży Toyota potrafi się zdystansować

Światowa sprzedaż największych koncernów samochodowych (szt.)

Źródło: inovev



Daleko w tyle w autach elektrycznych



Sprzedaż w pełni elektrycznych pojazdów w 2025 r.

[1] wraz z Lexusem; [2] sprzedaż w 2025 r.; [3] koncern

Słabe punkty Toyoty



TOYOTA CAMRY Mimo że sprzedaż w USA jest dobra, Japończycy z powodu ceł odnotowali miliardowe straty.



TOYOTA YARIS W Europie koncern odnosi sukcesy przede wszystkim w mniejszych segmentach. Nie przynosi to jednak dużych zysków.



TOYOTA BZ3X Aby w głości w dziedzinie aut korzysta z platform przypadku GAC.

eprasa.pl 2f265aa5b9

japońsku



- Toyota osiąga rekordy sprzedaży i przychodów.
- Kierownictwo koncernu obawia się jednak o przetrwanie największego producenta samochodów. Jak to do siebie pasuje?

KOJI SATO Krótko przed odejściem ze stanowiska szefa Toyoty Japończyk w ostrych słowach apelował o zmiany w największym koncernie samochodowym świata.



WOVEN CITY Około 10 miliardów euro Toyota zainwestowała w budowę miasta testowego dla AI, robotyki i innych technologii – pieniędzy, których brakuje gdzie indziej.

Na pierwszy rzut oka Toyota nadal jedzie na szybkim pasie: z rekordową sprzedażą 11,32 mln nowych samochodów koncern pozostaje największym producentem aut na świecie. Podczas gdy konkurenci VW i Hyundai notowali stagnację, Japończycy zwiększyli sprzedaż w 2025 roku o 4,6 procent. Również pod względem przychodów Toyota odnotowała nowy rekord – w przeliczeniu 307 mld euro. To najwyższa wartość, jaką kiedykolwiek osiągnął japoński koncern. Podczas gdy VW, Mercedes i inni tkwią w kryzysie, Toyota zdaje się świecić pełnym blaskiem. Jednak wewnątrz firmy najwyższe kierownictwo bije na alarm: „Jeśli sytuacja się nie zmieni, nie przetrwamy" – woła w marcu prezes Koji Sato do swoich najważniejszych dostawców. Jak ten drastyczny sygnał ostrzegawczy ma się do wspomnianych liczb?

Toyota wprawdzie notuje nowe rekordy przychodów, jednak zysk coraz bardziej się kurczy: o ile w roku obrotowym 2024 Japończycy wypracowali jeszcze 32,4 mld euro zysku i osiągnęli rentowność na poziomie 11,9 procent, obecnie jest to już tylko 22,8 mld euro i 7,4 procent. Toyota nadal wypada lepiej niż koncern VW (2,8 procent), jednak zarząd zakłada dalszy spadek rentowności: na rok 2027 przewiduje już tylko 18,2 mld euro zysku i marżę 5,9 procent.

Podobnie jak niemieccy producenci samochodów, Toyota cierpi z powodu obecnej sytuacji geopolitycznej oraz wojen handlowych wywołanych przez prezydenta USA Trumpa. Same amerykańskie cła obciążają koncern kwotą 8,4 mld euro. A dla Japończyków Ameryka Północna jest nadal zdecydowanie największym rynkiem: 27,8 procent wszystkich Toyot sprzedawanych jest właśnie tam. Jednak z każdym nowym samochodem koncern notuje w USA stratę – łącznie 1,8 mld euro. Również w Chinach sytuacja nie jest dobra: jeszcze w 2022 roku Japończycy zajmowali drugie miejsce za VW i sprzedawali ponad dwa miliony aut. Trzy lata później 1,78 mln sprzedanych samochodów wystarcza już tylko na czwarte miejsce.

W Europie jest więcej powodów do zadowolenia: w 2025 roku sprzedaż Toyoty wzrosła o 1,4 procent do 1,18 mln nowych aut. Jednak bestsellerami na naszym kontynencie są Yaris Cross i Yaris. Na małych samochodach koncern osiąga jednak niewielki zysk. Dlatego rentowność sprzedaży w Europie, wynosząca 4,9 procent, jest wyraźnie niższa od globalnej średniej Toyoty.

Tymczasem w najbliższych latach Japończycy muszą pilnie inwestować w nowe technologie. Zbyt długo spoczywali na laurach jako pionierzy hybryd i zaniedbywali w pełni elektryczną mobilność. Teraz wyprzedzają ich nie tylko chińscy konkurenci: podczas gdy koncern VW sprzedał w 2025 roku prawie milion nowych samochodów elektrycznych, Toyota – zaledwie 199 137 aut na prąd. Wyznaczony przez Kojiego Sato na ten rok cel 1,5 mln samochodów elektrycznych jest nieosiągalny.

Również w dziedzinie cyfryzacji i oprogramowania Toyota pozostaje daleko w tyle za chińskimi i niemieckimi producentami. Czy apel byłego szefa wystarczy, by przygotować Toyotę na przyszłość, pozostaje kwestią otwartą. Wdrażać zmiany musi już nowy prezes koncernu: w kwietniu Sato został zastąpiony przez dyrektora finansowego Kentę Kona.

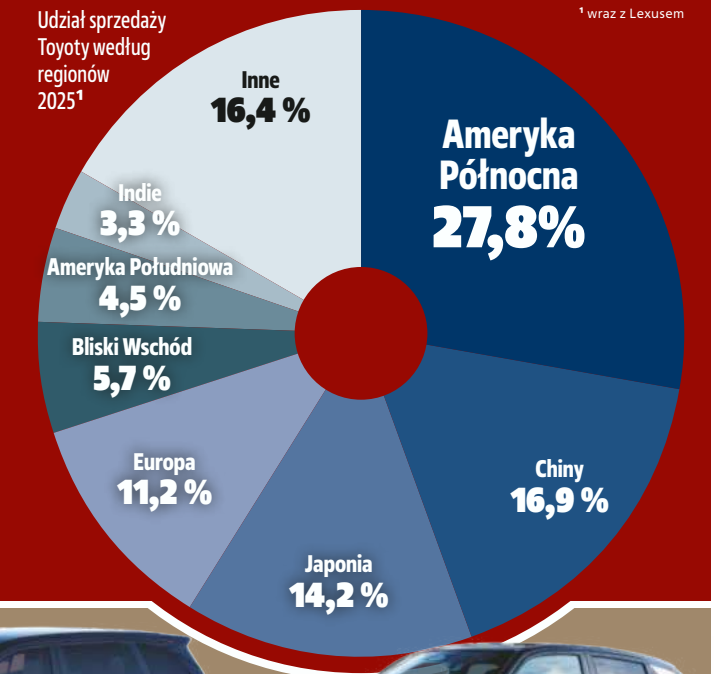
Gdy pisze się o kryzysach niemieckich producentów samochodów, Toyota często przywoływana jest jako pozytywny przykład. Tymczasem Japończycy mają nie tylko te same problemy, lecz ich sytuacja wyjściowa jest nawet gorsza. Toyota jest znacznie bardziej uzależniona od rynku amerykańskiego i silniej pod presją w Chinach. W dziedzinie oprogramowania i elektromobilności wyraźnie pozostaje w tyle za VW i innymi. Sukces Toyoty opierał się na konsekwentnej optymalizacji modeli i procesów. W nadchodzących latach to już nie wystarczy.

Tekst: M. Bach (Crossmedia/Auto Zeitung)

Uzależnienie od USA i Chin

Udział sprzedaży Toyoty według regionów 2025[1]

[1] wraz z Lexusem





Chinach nadrobić zale- elektrycznych, Toyota chińskich firm, w tym

TOYOTA URBAN CRUISER Również mały elektryczny SUV bazuje na technologii partnera. Jego odpowiednikiem jest Suzuki e Vitara.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 2f265aa5b9

Przyszłe premiery



Kia Sportage
Przebój Kii pojawi się w całkiem nowej odsłonie.

AUTA MINI/MIEJSKIE

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

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

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

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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



Toyota właśnie testuje swój supersportowy model na Nurburgringu.

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Bentley Torcal	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Tucson	2026
Kia Sportage (fot.)	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen ID.4	2026
Volkswagen T-Roc R	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, archiwum, SH Proshots

Dobre pół roku w Europie

- **Wyraźny wzrost sprzedaży nowych pojazdów osobowych**
- **Samochody elektryczne wyprzedziły te z silnikami benzynowymi**

Top 10: najchętniej kupowane modele aut

Po słabym początku roku Dacia Sandero odrobiła straty i znów znajduje się na czele zestawienia najpopularniejszych modeli w Europie (choć i tak kupiło ją mniej osób niż w I półroczu 2025 r.). Triumfalny powrót na podium święci Tesla Model Y notująca skok sprzedaży z 68 na 109 tys. szt. Co ciekawe, Golf ponownie jest Volkswagenem numer 1.



2 Tesla Model Y
109 445 szt. +59,7%



1 Dacia Sandero
113 127 szt.
-12,5%

3 Renault Clio
107 887 szt. -12,7%

4 VW Golf
103 253 szt. -0,9%

5 VW T-Roc
103 026 szt. -3,0%

6 Peugeot 208
99 157 szt. -9,0%

7 Toyota Yaris Cross
96 592 szt. +1,1%

8 VW Tiguan
94 270 szt. -8,3%

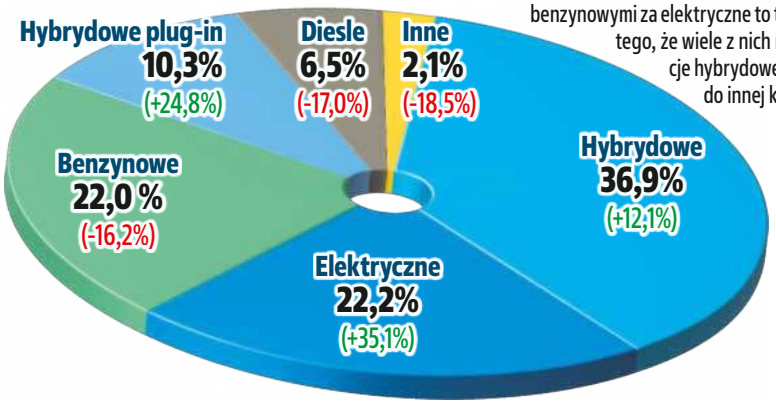
9 Peugeot 2008
88 717 szt. -7,4%

10 Opel Corsa
88 135 szt. -4,6%

m motor ANALIZA

Udział rodzajów napędu w sprzedaży samochodów

Hybrydy są obecnie najpopularniejsze w Europie, ale pewnym przekłamaniem jest to, że w danych ACEA w jednej grupie uwzględniane są i te pełne, i MHEV. Spadek aut z silnikami benzynowymi za elektryczne to także efekt tego, że wiele z nich ma instalacje hybrydowe i „wpada" do innej kategorii.



Źródła: ACEA, DataForce za Automotive News Europe

Największe europejskie rynki

Spośród 31 krajów ujętych w zestawieniu ACEA w I półroczu 2026 r. zaledwie w 7 zarejestrowano mniej aut niż w analogicznym okresie ub.r. Spośród 24, w których sprzedaż wzrosła, rekord zanotowano w Estonii (+62,1%).

Lp.	Państwo	Rejestracje I-VI 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-VI 2025 r. (proc.)	
1	Niemcy	1 484 393	+5,8	↑
2	Wielka Brytania	1 137 929	+9,2	↑
3	Włochy	936 045	+9,5	↑
4	Francja	857 165	+1,8	↑
5	Hiszpania	647 711	+6,2	↑
6	Polska	312 033	+9,4	↑
7	Belgia	230 681	-1,7	↓
8	Holandia	174 789	-4,2	↓
9	Austria	164 529	+15,0	↑
10	Szwecja	141 851	+0,6	↑

Najpopularniejsze marki

Mimo pogorszenia popytu Volkswagen bez najmniejszego problemu utrzymuje pozycję europejskiego lidera, Skoda powoli dystansuje się zaś od Toyoty. Na razie chińskim markom daleko do Top 10 (MG jest 17.).

Lp.	Marka	Rejestracje I-VI 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-VI 2025 r. (proc.)	
1	Volkswagen	725 604	-3,0	↓
2	Skoda	457 663	+10,8	↑
3	Toyota	442 697	+0,9	↑
4	BMW	414 591	+2,1	↑
5	Renault	393 107	-0,3	↓
6	Audi	352 833	+7,3	↑
7	Mercedes	346 033	+3,2	↑
8	Peugeot	345 314	-5,1	↓
9	Kia	290 697	+6,9	↑
10	Dacia	281 814	-8,7	↓

W ciągu 6 miesięcy br. sprzedano w Europie (UE, EFTA i Wielka Brytania) 7 232 066 nowych samochodów osobowych – więcej o 6,1% niż w okresie I-VI 2025 r. Cały czas rośnie udział chińskich marek – obecnie wynosi już 9,5%, zaś w 9 państwach, w tym w Polsce, przekracza 10% (rekord w Wlk. Brytanii – 16%). Co ciekawe, najniższy jest w Niemczech (4%). Segmentem, w którym firmy z Państwa Środka świetnie sobie radzą, jest ten hybryd plug-in. Tutaj całe podium najpopularniejszych modeli należy do nich (BYD Seal U i Atto 2 oraz Jaecoo 7). Inaczej jest zaś wśród „elektryków". Numerem 1 jest Tesla Model Y, a za nią plasują się Skoda Elroq oraz Tesla Model S. Pierwszy „chińczyk" to dopiero dziesiąty Leapmotor T03.

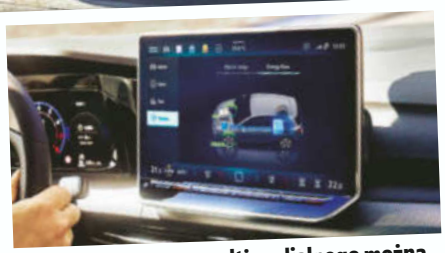
więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 2f265aa3b9

Hybrydowe Golf i T-Roc oraz elektryczny ID. Cross wycenione



Volkswagen wprowadził do sprzedaży ważne modele. Szczególnie interesujące są kompaktowe samochody Golf i T-Roc wyposażone w całkiem nowy, pierwszy dla tej niemieckiej marki, w pełni hybrydowy układ napędowy. Na razie dostępne są warianty o mocy systemowej 170 KM. Zastosowano w nich silniki turbodoładowany benzynowy 1.5 TSI evo2 oraz elektryczny i akumulator 1,6 kWh. Przy niższej prędkości auta są w stanie poruszać się wyłącznie „na prądzie", poza tym układ może pracować w trybach szeregowym (1.5 TSI pełni wtedy rolę generatora) lub równoległym (jednostka elektryczna wspomaga benzynową). Golf przyspiesza od 0 do 100 km/h w 7,5 s, a średnie zużycie paliwa wynosi 4,6 l/100 km. W T-Rocu parametry te to, odpowiednio, 8,5 s i 5,1 l/100 km. W promocji za hybrydowego Golfa trzeba zapłacić minimum 142 190 zł (wersja wyposażenia Style), zaś za T-Roca – 150 790 zł (Style). To w obu przypadkach o 5200 zł więcej niż za 1.5 eTSI 150 KM DSG Style.



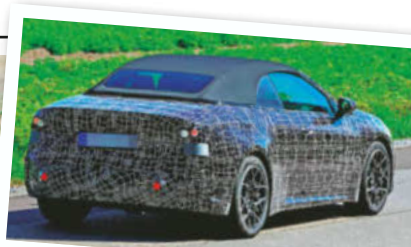
Na ekranie systemu multimedialnego można śledzić przepływ energii w napędzie HEV.



Miejski crossover ID. Cross na razie dostępny jest tylko w drogiej najmocniejszej wersji.

Kolejnym debiutantem jest elektryczny ID. Cross. Na początku do sprzedaży trafiła odmiana 211 KM z baterią 52 kWh (zasięg 426 km). Jej cena to od 158 290 zł.





BMW podtrzyma tradycję oferowania kabrioletów klasy średniej autem BEV.

PODPATRZONE

Elektryczny kabriolet BMW

Fotografom-szpiegom udało się po raz pierwszy uchwycić – i to już podczas prób drogowych – całkiem nowy model BMW. Jest nim kolejny członek liczącej już dwa samochody serii Neue Klasse. BMW mimo zastosowania w niej elektrycznego napędu nie zamierza rezygnować ze sprzedaży kabrioletu. To o tyle ciekawe posunięcie, że gdy i4 zadebiutuje (możliwe, że już w 2027 r.), prawdopodobnie nie będzie miało bezpośrednich rywali. To bowiem bardziej tradycyjne czteroosobowe cabrio, a nie dwuosobowy roadster (których też jest zresztą jak na lekarstwo). Na razie za wcześnie, by jednoznacznie stwierdzić, w jakich wersjach i4 się pojawi, ale można przypuszczać, że przynajmniej jedną z nich będzie ta z dwoma silnikami o mocy 469 KM i napędem na cztery koła.

Edycje kopernikańskie Bentleya

Edycje specjalne, wyjątkowo ekskluzywne, wytwarzane w limitowanej liczbie egzemplarzy to kwintesencja marek luksusowych. Bentley zapowiedział właśnie powstanie nowej kolekcji aut (ich premiera ma się odbyć we wrześniu i wtedy też dowiemy się, ile sztuk zostanie stworzonych). Z naszego punktu widzenia szczególnie istotne jest to, iż za powstanie koncepcji projektu Nicolaus Copernicus Collection (inspirowanej dziełami Mikołaja Kopernika – fragmenty jego rycin zostaną wykorzystane jako elementy dekoracyjne aut) odpowiadał polski oddział marki Bentley we współpracy z centralą Bentley Motors oraz Mullinerem, czyli rzemieślniczym ramieniem marki. Kolekcja obejmie trzy modele: The Sun (słońce), The Earth (ziemia) oraz The Moon (księżyc).



Omoda 9 w odmianie Exclusive Black

Flagowy model marki Omoda na polskim rynku, czyli SUV 9 Super Hybrid, wszedł do sprzedaży w nowej wersji wyposażenia – Exclusive Black. Wyróżnia się ona przede wszystkim czarnym matowym lakierem oraz 20-calowymi aluminiowymi obręczami i dodatkami karoserii (m.in. relingi) w tym kolorze. Wnętrze wykończono czarną tapicerką z naturalnej skóry (podsufitka jest za to z Alcantary). Omoda 9 ma seryjnie adaptacyjny układ jezdny, a w nowej odmianie debiutuje udoskonalone zawieszenie (grubość przedniego stabilizatora zwiększono z 26 mm do 28 mm, zaś tylnego z 22 mm do 23 mm), które będzie montowane też w innych odmianach. Za Omodę 9 Exclusive Black trzeba zapłacić 224 900 zł, o 5000 zł więcej niż za wersję Exclusive.



Omoda 9 zyskała w Polsce dużą popularność.



Pakiety od ABT-a dla aut Cupry

Cupra opracowała wraz z renomowaną niemiecką firmą tuningową ABT zestaw dodatków do swoich kompaktowych modeli Leon/Leon Sportstourer oraz Formentor. Obejmuje on elementy takie jak: spojlery, splittery, listwy boczne lub progowe, ciemne wykończenie detali (Dark Chrome) oraz specjalnie zaprojektowane aluminiowe obręcze (19- lub 20-calowe, w zależności od wersji auta), wykończone w różnych odcieniach czarnego koloru.

Pakiet Custom Cupra by ABT będzie dostępny dla wspomnianych wyżej modeli produkowanych od przyszłego roku (co ważne, może być także montowany przez autoryzowanych dealerów Cupry w już użytkowanych samochodach). Dla Formentora w bazowej odmianie pakiet został wyceniony na 7702 zł, zaś dla topowych VZ oraz VZ5 na 6663 zł. W przypadku Leona za pakiet trzeba zapłacić 9050 zł (wariant podstawowy auta) lub 8130 zł (VZ).

eprasa.pl/2f265aa5b9



Składanie dachu to szybka, trwająca 12 sekund operacja.



Speedgelb to tylko jeden z ponad 150 dostępnych kolorów.

m motor PIERWSZA JAZDA

Porsche 911 GT3 S/C

- Odważne połączenie wyścigowego DNA modelu GT3 z nadwoziem cabrio
- Moc 510 KM i lekka konstrukcja stanowią tu mieszankę wybuchową

Dotychczas otwarte wersje 911 z topowymi silnikami (Speedstery) wymagały kompromisów w użytkowaniu, ponieważ były wyposażone w dość prowizoryczne dachy. Teraz Porsche po raz pierwszy łączy napęd i podwozie GT3 z komfortowym dachem kabrioletu znanym z modeli Carrera oraz z wyszukanymi elementami lekkiej konstrukcji. W efekcie powstaje sportowy kabriolet (S/C), który łączy przyjemność z dynamiką.

W pełni automatyczny dach w dwanaście sekund zmienia GT3 w wielbiciela słońca lub równie szybko chroni przed ulewnym deszczem. Metamorfoza odbywa się nawet podczas jazdy z prędkością do 50 km/h. Solidna konstrukcja z płaskimi przęsłami z magnezu dobrze izoluje i zachowuje stabilność kształtu także przy wysokich prędkościach. Obszyty materiałem składany dach waży jednak około 39 kg więcej i minimalnie przesuwa środek ciężkości ku tyłowi i ku górze. S/C kompensuje to jednak dzięki seryjnie montowanym ceramicznym tarczom hamulcowym (-20,3 kg) oraz ultralekkim kutym felgom z magnezu (ponad dziewięć kilogramów lżejszym), a także przejętym z wersji S/T i RS karbonowym błotnikom (-2,3 kg) i drzwiom (-10,3 kg). Lekkie zderzaki z przodu i z tyłu oraz przednia maska z karbonu odpowiadają zresztą typowym elementom GT3.

Również podwozie konstruktorzy przejęli bezpośrednio z GT3 Coupe – wraz z przednią osią z podwójnymi wahaczami poprzecznymi, przegubami Uniball, wahaczami aerodynamicznymi oraz stabilizatorami, łącznikami i płytą usztywniającą tylnej osi z karbonu. Zestrojenie sprężyn i amortyzatorów mogli przy tym bez zmian przenieść z zamkniętej wersji Touring, która w porównaniu z wariantem ze skrzydłem rezygnuje wprawdzie z absolutnie maksymalnej przyczepności, ale za to zachwyca lekką, wręcz zabawową równowagą na krętych drogach. I dotyczy to w pełni także otwartego S/C. Nierówności nawierzchni podwozie absorbuje mimo pewnej podstawowej twardości całkowicie niezawodnie, dzięki czemu sportowy kabriolet pozostaje spokojny i przewidywalny nawet przy ambitnym stylu jazdy. Przednia oś GT pozwala „jedenastce" agresywnie



Pomimo automatycznego dachu 510-konne 911 GT3 S/C okazuje się prawdziwym samochodem wyścigowym i otwiera nowy wymiar przyjemności z jazdy.

eprasa.pl 2f265aa5b9

wchodzić w zakręty i prowadzi ją niewzruszenie nawet przy forsownym tempie.

Tylna oś zapewnia naprawdę imponującą przyczepność i gwarantuje stabilną trakcję nawet przy wyjeździe z ciasnych nawrotów, dzięki czemu można bezpiecznie wykorzystać potencjał przyspieszenia. Chyba że systemy dynamiki jazdy są wyłączone, a kierowca sprowokuje GT3 do nadsterowności poprzez zmianę obciążenia lub mocny impuls gazu, by wywołać drift. To ćwiczenie nie jest jednak dla początkujących, ponieważ granica przyczepności leży ekstremalnie wysoko, a przejścia są odpowiednio gwałtowne.

Niezbędną do sportowych aktywności moc zapewnia porywający, wolnossący sześciocylindrowy silnik. Czterolitrowy bokser rozwija ogniste 510 KM. Wyjątkowy, „piłujący" dźwięk tej jednostki w otwartym aucie można doświadczać jeszcze bardziej bezpośrednio i intensywnie – gwarancja gęsiej skórki!

S/C waży 1497 kilogramów, przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,9 sekundy i osiąga prędkość 313 km/h. Z przekładnią PDK wszystko działoby się pewnie jeszcze nieco szybciej, jednak manualna sześciobiegowa skrzynia z automatycznymi międzygazami idealnie angażuje kierowcę. Sprawia, że silnik reaguje na polecenia jeszcze żwawiej i pozwala zaoszczędzić ponad 20 kg masy. Sprzęgło wymaga wprawdzie nieco siły i przyzwyczajenia, ale nie jest tak czułe jak ekstremalnie lekka konstrukcja w modelu S/T. Im więcej wymagamy od S/C, tym większą radość z jazdy oferuje. Jak prawdziwe GT3.

TEKST: MARTIN URBANKE, ZDJĘCIA: PORSCHE



Kokpit z odświeżoną grafiką wskaźników i nowym systemem infotainment to ukłon w stronę cyfrowej epoki, choć nie brakuje tych, którzy tęsknią za charakterystycznymi analogowymi zegarami. Silnik bez wysiłku wkręca się aż do 9000 obr./min.



Jak za dawnych dobrych czasów. Manualna skrzynia angażuje kierowcę w prowadzenie auta o wiele bardziej niż nawet perfekcyjnie działająca PDK.



Te składane karbonowe kubełkowe fotele ze zintegrowanymi poduszkami powietrznymi wyglądają jak milion dolarów, a kosztują... „tylko" 32 100 zł.

NASZYM ZDANIEM

Porsche 911 GT3 S/C to niemal perfekcyjny samochód sportowy, który dynamiką w niczym nie ustępuje wersji Touring Coupe, a oferuje jeszcze intensywniejsze doznania i jest przy tym w pełni przystosowany do codziennego użytkowania.

W gamie 911 nigdy nie brakowało ciekawych i niebanalnych wersji, ale GT3 bez dachu jest chyba jedną z bardziej zaskakujących , bo łączących dwa pozornie różne światy.

Martin Urbanke, „Auto Zeitung"

OCENA ★★★★★

DANE TECHNICZNE	PORSCHE 911 GT3 S/C
Silnik	benzynowy
Układ, pojemność skokowa	B6, 3996 cm³
Moc maksymalna	**510 KM**/9000
Maksymalny moment obrotowy	**450 Nm**
Masa własna	1497 kg
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	313 km/h
Przyspieszenie 0-100/0-200 km/h	3,9/11,9 s
Średnie zużycie paliwa	13,7 l/100 km
CENA	**1 433 000 ZŁ**



Efektowne felgi, a za nimi piekielnie skuteczny układ hamulcowy z ceramicznymi tarczami.



911 GT3 S/C oferowane jest wyłącznie bez tylnych awaryjnych siedzeń.

eprasa.pl 2f265aa5b9



Bogactwo wyboru



VW T-Roc

Pięć modeli, wiele silników i jeszcze więcej możliwości personalizacji – szeroki wybór SUV-ów Volkswagena sprawia, że łatwo idealnie dobrać model dla siebie, a potem trudno spotkać podobny.

T-Roc to najpopularniejszy SUV Volkswagena w naszym kraju i na całym kontynencie. Nie bez powodu. Wyjątkowo korzystnie łączy on mnóstwo zalet. Mimo stosunkowo niedużych rozmiarów (T-Roc to kompaktowy SUV, ale plasujący się wśród najmniejszych w segmencie – mierzy 4,37 m), zapewniających mu zwrotność oraz łatwość manewrowania w mieście, ma wnętrze wystarczająco przestronne dla 5 dorosłych osób i aż 475-litrową przestrzeń na bagaż. Do tego T-Roc najnowszej, produkowanej od ubiegłego roku drugiej generacji (opartej na modułowej platformie MQB evo, tak jak większe SUV-y Tiguan i Tayron) został wyposażony w pakiet najnowocześniejszych systemów zwiększających bezpieczeństwo i komfort podróży, jak zaawansowany asystent Travel Assist, wyświetlacz head-up czy zestaw kamer 360 stopni. Do dwóch benzynowych silników 1.5 turbo mild hybrid (116 lub 150 KM) z automatycznymi skrzyniami w gamie właśnie dołączyła nowa wersja – klasyczna hybryda o mocy 170 KM.



T-Roc łączy wyrazisty design z przestronnym, a przy tym bardzo użytecznym wnętrzem.

Wszechstronne SUV-y należą do najpopularniejszych pojazdów w naszym kraju. Nie powinna zatem dziwić mocna pozycja Volkswagena na tym rynku (od końca ubiegłego roku niezmiennie utrzymuje się na drugim miejscu w rankingu sprzedaży nowych aut wśród klientów indywidualnych) – niemiecka marka ma bowiem w swojej gamie aż pięć modeli tego typu, i to nie wliczając kolejnych kilku elektrycznych. Dzięki temu każdy klient odnajdzie w jej ofercie samochód idealnie dopasowany do swoich potrzeb.

Poza bardzo szeroką paletą rozmiarów – od mierzącego nieco ponad 4 m miejskiego crossovera po prawie 4,8-metrowego SUV-a klasy średniej z miejscem dla siedmiu osób – nabywcy Volkswagenów ze zwiększonym prześwitem mogą też przebierać w różnych wersjach silnikowych. Dla przykładu jeden z najpopularniejszych, czyli kompaktowy SUV Tiguan, zapewnia wybór aż 8 różnych napędów: 4 benzynowych i 2 wysokoprężnych (wśród których trzy najmocniejsze standardowo wyposażono w napęd na cztery koła), a także 2 z hybrydowymi układami typu plug-in pozwalającymi pokonać ok. 120 km w trybie elektrycznym. Z kolei ulubieniec Polaków, T-Roc, właśnie doczekał się wersji w pełni hybrydowej.

W połączeniu z szeroką gamą ciekawych wariantów kolorystycznych (od 8 do 15 w zależności od modelu) i bardzo długą listą dodatków (także tych wyjątkowo zaawansowanych, typowych raczej dla samochodów wyższych klas, jak matrycowe reflektory, wielostrefowa klimatyzacja czy najnowocześniejsze systemy wsparcia kierowcy) pozwala to każdemu perfekcyjnie dostosować kupowany samochód do własnego gustu i wymagań.

Sprzedaż nr 2f265aa5b9





Poza atrakcyjnym nadwoziem Tiguan zapewnia przestronność, wysokiej klasy wykończenie, świetny komfort i najnowsze technologie marki Volkswagen.

VW Tiguan

Pierwszy kompaktowy SUV Volkswagena (w tym roku obchodzi 20-lecie, z tej okazji gamę uzupełniła wersja Edition 20) od 2 lat jest produkowany w wyjątkowo atrakcyjnie stylizowanym trzecim wydaniu. Mierzy 4,54 m i plasuje wśród większych propozycji w segmencie. Ponadprzeciętne są dzięki temu także jego wnętrze (swobodnie mieszczącego wysokie osoby w obu rzędach siedzeń) oraz bagażnik o pojemności aż 652 litrów (poza hybrydami plug-in z mniejszą, ale i tak dużą jak na PHEV pojemnością 490 l). Na gamę napędów składają się 4 jednostki benzynowe (1.5 eTSI, czyli z mild hybrid, o mocy 131 lub 150 KM, oraz 204- lub 265-konne 2.0 TSI z układem 4x4 4Motion), 2 silniki Diesla (2.0 TDI 150 KM oraz 2.0 TDI 193 KM 4Motion) oraz 2 odmiany hybrydowe plug-in z silnikami 1.5 TSI i elektrycznym, rozwijające 204 lub 272 KM mocy systemowej.





Volkswagen Tayron imponuje swoją wszechstronnością. Szlachetnie wykończone wnętrze dostępne jest w konfiguracji pięcio- lub siedmiomiejscowej.





VW Tayron

Volkswagen Tayron to SUV klasy średniej, który w swoim efektownym, mierzącym 4,79 m nadwoziu kryje bardzo przestronne wnętrze zapewniające miejsce dla pięciu lub siedmiu osób. Do dyspozycji oddaje też bardzo praktyczną przestrzeń ładunkową, która w odmianach PHEV mieści 705-1915 l, a w pozostałych aż 885-2090 l bagażu. Co ważne, w 7-miejscowym wydaniu, gdy w użyciu są wszystkie trzy rzędy siedzeń, bagażnik wciąż oferuje solidne 345 l pojemności. Na gamę silnikową składają się trzy jednostki benzynowe (1.5 eTSI 150 KM, 2.0 TSI 4Motion 204 KM, 2.0 TSI 4Motion 265 KM), dwie wysokoprężne (2.0 TDI 150 KM i 2.0 TDI 4Motion 193 KM) oraz hybrydowe warianty typu plug-in (o systemowej mocy 204 lub 272 KM, pozwalające przejechać 115-119 km w trybie elektrycznym).

VW T-Cross





Najmniejszym reprezentantem gamy SUV-ów Volkswagena jest miejski crossover T-Cross. Dzięki mierzącemu 4,23 m długości nadwoziu parkowanie tym samochodem okazuje się wyjątkowo łatwe nawet na najciaśniejszych parkingach, a niewielka średnica zawracania sprawia, że w gęsto zaludnionych centrach miast nie trzeba się obawiać nawet najwęższych uliczek. Silnikom 1.0 TSI o mocy 95 lub 116 KM (pierwszy dostępny z manualną przekładnią, drugi również z dwusprzęgłowym automatem) towarzyszy rozwijająca 150 KM jednostka 1.5 TSI łączona ze skrzynią automatyczną. 8 lakierów, 5 tapicerek, 13 wzorów felg i wyposażenie mogące obejmować nawet matrycowe światła.

VW Taigo





Taigo to crossover w stylu sportowego coupe z pogranicza segmentów miejskiego i kompaktowego (4,27 m długości) łączący estetycznie stylizowane nadwozie dostępne w wielu ciekawych opcjach kolorystycznych z dużym i funkcjonalnym wnętrzem zapewniającym swobodę nawet rosłym pasażerom oraz aż 440-litrowym bagażnikiem. Co najlepsze, przyciągający wzrok design nie oznacza wysokiej ceny. To właśnie Taigo jest najtańszą propozycją w gamie SUV-ów VW – w porównywalnych wersjach okazuje się nawet o kilkanaście tysięcy złotych tańsze od mniejszego T-Crossa. Silniki: 1.0 TSI 116 KM (skrzynia ręczna lub automatyczna) oraz 1.5 TSI 150 KM (automat).

eprasa.pl 2f265aa5b9

Czas popłynąć z

PIERWSZY TEST

Ładowanie

C-HR+ bazuje na platformie eTNGA, znanej już z bZ4X – bazowo z przednim napędem (4x4 za dopłatą, jak w testowanej wersji). Obecność silnika pod maską wyklucza frunk (przedni bagażnik). Model jest oferowany z dwiema pojemnościami akumulatora: 57,7 oraz 77 kWh brutto (użytkowe to ok. 54 i 72 kWh). Maksymalna moc ładowania DC wynosi przeciętne 150 kW, a krzywa nie jest szczególnie korzystna: moc liniowo rośnie do 15%, a później tak samo spada (50 kW przy 80%). Średnia dla 10-80%: 87 kW. Zaleta: dostępność ładowarki AC 22 kW.





Gniazdo w przednim błotniku. Droższa z dwóch wersja Executive ma ładowarkę AC 22 kW.



Kilkustopniowa regulacja rekuperacji łopatkami przy kierownicy, niestety bez funkcji pamięci.

Akio Toyoda, obecnie szef rady nadzorczej japońskiego koncernu, jego wieloletni prezes i wnuk założyciela firmy, od lat nie kryje swojego sceptycyzmu wobec elektromobilności. Media chętnie cytują jego wypowiedzi, w których podkreśla swoje zamiłowanie do benzyny i wyraża obawy, że polityczne naciski na szybką popularyzację aut na prąd doprowadzą do utraty miejsc pracy. Niezbyt zachwyceni są nimi natomiast niektórzy akcjonariusze, fanatycy samochodów elektrycznych oraz (pseudo)ekologiczni lobbyści, forsujący totalną elektryfikację bez względu na konsekwencje.

Tymczasem Toyota – która dzięki hybrydyzacji już teraz ma ogromne zasługi w ograniczaniu emisji CO_2 – przyjęła ostrożne podejście do elektromobilności i wielotorową koncepcję napędów. Nie ulega wątpliwości, że silnik spalinowy wciąż ma przed sobą potencjał zwiększania sprawności. Oczywiście rodzą się pytania, jak przekonać do „elektryków" klientów, których do tej pory nierzadko się do nich zniechęcało, i czy spóźnione dołączenie do rywalizacji w tym segmencie pociągnie za sobą długofalowe konsekwencje. To jednak zmartwienie Toyoty i jej akcjonariuszy.

My jesteśmy w stanie odpowiedzieć na inne pytanie: jak ekspert od hybryd radzi sobie z nową materią napędu w 100% elektrycznego. Pierwszy europejski „elektryk" Toyoty – bZ4X – ze swoim kapryśnym, powolnym ładowaniem nie należał do technologicznych liderów. Ubiegłoroczna modernizacja przyniosła poprawę szeregu słabości. Ponadto

eprasa.pl 2f265aa5b9

prądem

Toyota broni się przed „elektrykami”, ale presja otoczenia jest silna. Po bZ4X czas na kolejne podejście, tym razem z wykorzystaniem znanej i lubianej nazwy – C-HR. Tyle że z plusem. Wcale nie na wyrost, bo dużo tu wartości dodanej, a niewiele minusów.





Styl ma swoją cenę: tylna szyba bez wycieraczki, niewygodna klamka tylnych drzwi, marna widoczność po przekątnej do tyłu.



O 65 mm niższy środek ciężkości niż w spalinowym odpowiedniku, solidny prześwit – 185 mm.

w ciągu kilkunastu ostatnich miesięcy Toyota wprowadziła powiększony wariant bZ4X Touring oraz dwa mniejsze „elektryki”: miejskiego Urban Cruisera oraz kompaktowy model C-HR+, który zdaje się reprezentować najlepszy kompromis wielkości, kosztów i sensu. Testujemy mocny wariant 4x4.

Bliżej RAV4

Elektryczny C-HR korzysta z koncepcji designu swojego spalinowego odpowiednika, ale wygląda nawet odważniej – a przy tym jest znacznie większy. Mierzy 453 cm długości (+17 cm), 187 cm szerokości (+4 cm) oraz 160 cm wysokości (+4 cm) przy rozstawie osi 275 cm (+11 cm). To wszystko owocuje całkiem przestronną kabiną. Wrażenie swobody zwiększa szeroki przedni rząd (148 cm).

Zastrzeżenia budzi jednak wygoda siedzenia – zarówno z przodu, jak i z tyłu. Fotele mają krótkie siedziska (choć z uwagi na „krzesełkową” pozycję nie jest to szczególnie dokuczliwe), a podłokietniki okazują się dość twarde. W drugim rzędzie wygodę podróżowania ogranicza niskie zamocowanie kanapy, które wymusza siedzenie z udami „w powietrzu”.

Bagażnik „plusa” jest większy niż w spalinowym odpowiedniku – 416 wobec 310-388 l. To jednak nadal niewiele jak na SUV-a tej wielkości. Plusy: niemała ładowność (550 kg, w wersjach 4x2 jeszcze większa), haki na torby, schowek z miejscem na przewody oraz wysoko unoszona tylna pokrywa z osobnym przyciskiem do zamykania całego samochodu. Minusy: plastikowe burty, uskok po złożeniu oparć, dość wysoki próg. Ponadto całkowitą przestrzeń ładunkową ogranicza mocno pochylona tylna szyba – ale to jedna z konsekwencji stylowego profilu nadwozia.

Przyjazne miejsce

Wykorzystując tapicerowane wstawki i tworzywa o ciekawej fakturze, projektanci Toyoty skutecznie „ocieplili” wizualnie wnętrze C-HR-a, które dodatkowo imponuje solidnym montażem. Docenić należy też ograniczone wykorzystanie

eprasa.pl 2f265aa5b9



Manualna regulacja intensywności podświetlenia – najlepsze, dziś rzadkie rozwiązanie. Niżej: reflektory wyposażono w spryskiwacze.



Kamera monitorująca zachowanie kierowcy bywa nadwrażliwa – choć nie tak jak w wielu chińskich autach.



Ergonomiczna architektura z masywną konsolą i ekranem pod ręką. Do logiki wybieraka kierunku jazdy trzeba się przyzwyczaić. Dobra jakość, dobra widoczność w przód, dwie ładowarki.



Typowe dla „elektryków”: spora wnęka pod szeroką konsolą środkową zmieści nawet niewielką damską torebkę, nie zabrakło też gniazd USB.



Wskaźniki pozwalają wyświetlać m.in. aktualną stację radiową, aczkolwiek ich czytelność pod kątem układu informacji oraz doboru ikon budzi zastrzeżenia.



Łatwo dostępne menu skrótów, w tym sekcja, która dynamicznie kształtuje się na podstawie zwyczajów użytkownika.

okładzin wykończonych „fortepianową czernią”.

Deska rozdzielcza ma ergonomiczną architekturę – z dużym ekranem, „kapliczką” zegarów oraz masywną konsolą środkową. Można wytknąć nieco chaotyczną prezentację informacji w zestawie wskaźników, zbyt „ściśnięte” gdzieniegdzie opisy w menu, natłok klawiszy na kierownicy oraz nisko umieszczone centralne nawiewy, ale to niuanse. Są tu przyciski i pokrętła do obsługi zasadniczych funkcji, system multimedialny ma nieskomplikowane menu i cechuje się szybkimi reakcjami, a wysokie umieszczenie zegarów poniekąd zastępuje wyświetlacz head-up. C-HR+ przekonuje także wygodną pozycją za kierownicą, z szerokim podłokietnikiem i dobrą widocznością w przód (za to po skosie do tyłu jest słabo, wzmożona uwaga przy mijaniu ścieżek rowerowych wskazana). Kolejna zaleta to duże lusterka boczne.

Osiągi lepsze niż w GTI

Połączenie wykończenia, obsługi i wspomnianej pozycji kierowcy sprawia, że jest w tym samochodzie charakterystyczna „przystępność” – a jej kolejny element stanowi cichy, zrywny napęd elektryczny. Topowy wariant z napędem 4x4 rozwija aż 343 KM i ma baterię 77 kWh brutto (są jeszcze dwa przednionapędowe: 165 KM/57,7 kWh oraz 224 KM /77 kWh). Tak wysoka moc zapewnia Toyocie bardzo wysokie osiągi; dość wspomnieć, że podczas prób uzyskaliśmy kilka wyników na poziomie 5 sekund (fabryczna deklaracja: 5,2 s), po czym napęd na chwilę zadeklarował osłabienie osiągów (nieodczuwalne w trakcie normalnej jazdy). Na pochwałę zasługuje zbalansowane zestrojenie reakcji na gaz, która nie jest zbyt „wyrywna”. Duży zapas mocy sprawia, że na co dzień można z powodzeniem jeździć w trybie Eco.

Mimo potencjału osiągów pozytywnie wypada zużycie prądu, które w czerwcowych temperaturach oscylowało wokół 15,5 kWh/100 km w mieście, 16 kWh na drogach jednopasmowych z ograniczeniem do 90 km/h oraz 27,5 kWh na autostradzie (pomiary w obie strony, w celu eliminacji wpływu wiatru oraz topografii terenu). Podczas lokalnej jazdy daje to około 450 km zasięgu.

Przeciętnie wypadają natomiast warunki ładowania (maksymalna moc DC to przeciętne 150 kW, a krzywa jest mało spłaszczona; szczegóły w ramce na pierwszej stronie testu). Istotnym udogodnieniem jest opcja ładowarki AC 22 kW, która pozwala na dość szybkie, a jednak tańsze uzupełnianie energii w publicznych miejscach (np. podczas dłuższych zakupów).

Komfort ponad sport

Podwozie Toyoty jest w stanie „obsłużyć” mocny napęd, ale jego zestrojenie optuje za komfortem. C-HR+ przyjemnie łagodnie tłumi dziury, zwłaszcza te pojedyncze, przy niższych prędkościach. Przy wyższych wkrada się lekkie drżenie na poprzecznych nierównościach.

Japoński SUV (wytwarzany w Japonii, w przeciwieństwie do produkowanego w Turcji spalinowego C-HR-a) prowadzi się bardzo intuicyjnie i bezpiecznie, ale jego napęd ma zachowawczą charakterystykę – tył dołącza się z opóźnieniem, co niekiedy skutkuje chwilową utratą trakcji przy mocnym obciążeniu. Do dynamicznej jazdy nie zachęcają też odczuwalne przechyły nadwozia.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

eprasa.pl 2f265aa5b9



Fotel mógłby być obszerniejszy, z naciskiem na długość siedziska. Typowa dla SUV-ów pozycja i spore podłokietniki (choć twardawe).



Miejsca nie brakuje, jest płaska podłoga, ale niskie zamocowanie kanapy skutkuje ograniczonym podparciem ud – widać na zdjęciu.





Nie zabrakło dodatkowych centralnych nawiewów i portów USB z tyłu. Po złożeniu oparć powstaje niewielki uskok.

Jak w sporym kompaktowym hatchbacku: bagażnik Toyoty mieści jedynie 416 l. Nie zabrakło haków na torby. Plastikowe burty są podatne na zarysowania.





Pod podłogą bagażnika znajduje się dodatkowa przestrzeń, w sam raz do schowania przewodów do ładowania.

m | PODSUMOWANIE — TOYOTA C-HR+ 77 kWh 4x4

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ wystarczająco przestronna kabina, dobre wykończenie, przyjazna obsługa
- ➖ design nadwozia ogranicza funkcjonalność, nieduży bagażnik, przeciętna wygoda siedzenia

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ duży zapas mocy, niskie zużycie prądu, zwłaszcza do 100 km/h, pojemny akumulator
- ➖ przeciętne warunki ładowania

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ harmonijne tłumienie pojedynczych nierówności, nieobciążające prowadzenie, bezpieczna charakterystyka, dobre hamulce
- ➖ mało sportowy charakter

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ nawet 10 lat gwarancji na akumulator, bogate wyposażenie seryjne (m.in. matrycowe LED-y), dostępność ładowarki 22 kW
- ➖ tańsze wersje tylko z wyposażeniem Style

Atrakcyjny debiut w klasie kompaktowych SUV-ów, nie tylko tych na prąd. C-HR+ łączy efektowny design oraz typowe dla Toyot walory – intuicyjność i komfort. W testowanej wersji przekonuje też dużą baterią i relatywnie niskim spalaniem (aczkolwiek prawdziwy test nastąpi zimą). Polecamy jednak pośrednią odmianę z akumulatorem 77 kWh i przednim napędem.



C-HR+ prowadzi się lekko i bezpiecznie, zapewniając wysoki poziom komfortu.

DANE TECHNICZNE	TOYOTA
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	**343 KM**
Systemowy moment obrotowy	**269 + 170 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	453/187/160 cm
Rozstaw osi	275 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,8 m/18,5 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2010/550/1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	416/1207 l
Pojemność akumulatora (brutto)	77 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	22/150 kW
Opony (egzemplarz testowy)	235/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,2 s
Średnie zużycie energii	15,5-15,7 kWh/100 km
Zasięg	501-507 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,1** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**5,0** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,6** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**38,5** m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,9** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,1** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**	
Testowe zużycie energii[2]	**15,5/16,0/15,8**	
Rzeczywisty zasięg	**450** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	TOYOTA
Model	C-HR+
Wersja	77 kWh 4x4 Executive
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.	○ (6000)[3]/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/–/●
Podgrzewana przednia szyba	●
Tapicerka zamszowo-skórzana	●
Fotele z masażem/wentylowane	–/–
Elektr. ster. fotel kier./tylna klapa	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Ład. AC 22 kW/pompa ciepła	●/●
Aluminiowe felgi 20"	●
Lakier metalik	●
Cena wersji podstawowej[4]	207 900 zł
CENA	**207 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



196 100 zł
Skoda Elroq 85x Selection
286 KM, 0-100: 6,2 s



207 900 zł
Toyota C-HR+ 77 kWh 4x4 Executive
343 KM, 0-100: 5,2 s



221 400 zł
Kia EV3 81,4 kWh AWD BL
265 KM, 0-100: 6,6 s

Groźni konkurenci, bardziej funkcjonalni, również z dużymi bateriami, choć nie tak mocni. Toyota oferuje najbogatsze wyposażenie standardowe.

eprasa.pl 2f265aa5b9

Zuchwałe wyzwanie

Chińskie auta są tanie, a niemieckie drogie? Niekoniecznie. W tym porównaniu topowych wersji SUV-ów PHEV klasy średniej biorą udział kosztujące właściwie tyle samo Jaecoo 8 i VW Tayron. Czym zatem Chińczycy chcą przekonać do swojego SUV-a?

Świat nie jest czarno-biały, a najlepiej świadczą o tym dwa samochody biorące udział w tym porównaniu. Zestawienie Jaecoo 8 z Volkswagenem Tayronem przeczy wielu stereotypom dotyczącym motoryzacji, ale świadczy też o szybko rosnących ambicjach chińskich producentów.

Do niedawna walczyli oni głównie cenami, zwykle albo najniższymi w segmencie, albo na poziomie niedrogich, wyposażonych słabiej od nich konkurentów. Ostatnio przybywa jednak modeli z Chin nie porywających się tylko na walkę z najtańszymi rywalami, lecz celujących w bardziej wymagających klientów. Producenci rozszerzyli swoje gamy o topowe SUV-y – pojawiły się Chery Tiggo 9, Omoda 9, MGS9 czy Jaecoo 8.

Na przykładzie tego ostatniego postanowiliśmy sprawdzić, jakie są szanse takich aut w starciu z uznanymi rywalami. Wybraliśmy reprezentanta jednej z droższych popularnych marek – Volkswagena Tayrona. W teście mocne (w przypadku Jaecoo nawet bardzo mocne) hybrydowe odmiany plug-in.

Kupuje się oczami?

Design należy do najważniejszych cech samochodu, efektowna stylizacja potrafi przekonać wiele osób do zakupu nawet obiektywnie gorszego od rywali modelu. Chińczycy zdają sobie sprawę, że pierwsze wrażenie może być decydujące – i projektują swoje auta właśnie tak, żeby już przy wstępnym kontakcie imponowały samym swoim wyglądem czy wykończeniem wnętrza.

Potwierdza to opisywane Jaecoo. „Ósemka" to postawny SUV, który dzięki eleganckiemu, „gładkiemu" designowi, chowanym klamkom i dużym kołom wydaje się mierzyć więcej niż faktyczne 482 cm (o 2,8 cm więcej niż VW). Ale jeszcze większe wrażenie robi efektowne wnętrze, z licznymi powierzchniami pokrytymi szykownie poprzeszywaną skórą (sztuczną, ale nie inaczej jest w wielu Mercedesach), zamszopodobną podsufitką, ciekawymi, porządnie wykonanymi nawiewami, przyjemnym podświetleniem nastrojowym, całkiem realistyczną imitacją szorstkiego drewna i szeroką konsolą centralną z miejscem na dwa telefony. Do tego naturalna skóra Nappa na obszernych fotelach. Całość szczególnie imponuje w widocznej na zdjęciach brązowej tonacji.

Testowany Tayron absolutnie nie musi się wstydzić swojego kokpitu, w nim też nie brakuje ekoskóry i sztucznego zamszu na desce rozdzielczej czy „boczkach" drzwiowych, bardziej niż u konkurenta rozbudowane oświetlenie ambiente obejmuje ciekawe wzory na drzwiach i naprzeciw pasażera, a siedzenia też pokrywa perforowana skóra. Z tym że ta ostatnia wymaga pięciocyfrowej dopłaty, podsufitka jest zupełnie zwyczajna, a wąska konsola między fotelami kojarzy się ze znacznie mniejszymi autami. Przełączniki działają tu za to porządniej niż w Jaecoo, a kieszenie drzwiowe wyłożono miękkim materiałem. Mimo to pierwsze wrażenie nie jest tu tak imponujące jak u chińskiego rywala – a w samochodzie ze standardową tkaninową tapicerką byłoby jeszcze skromniejsze.

Zapas przestrzeni

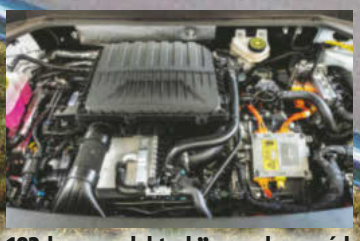
Wrażenia wrażeniami – a co mówi miarka? I w Jaecoo, i w VW pokazuje spore wartości. W obu kierowca może odsunąć się równie daleko od pedałów (nawet bardzo wysoki nie musi podkurczać nóg) i ma tyle samo – sporo – przestrzeni nad głową (obydwa SUV-y trafiły do testu z dużymi oknami dachowymi, w Tayronie wymaga ono dopłaty w wysokości 6650 zł; bez niego wnętrze jest nieznacznie wyższe).

Również w drugim rzędzie żaden z opisywanych samochodów nie naraża na ciasnotę. I tu miejsca na nogi jest tyle samo w obu autach

eprasa.pl 2f265aa5b9

To porównanie pokazuje, że auta z Chin pod wieloma względami dogoniły (albo przegoniły) rywali. Ale w kilku dziedzinach wciąż odstają.





102-konny „elektryk" napędza przód (benzynowy silnik 143 KM pomaga mu lub ładuje baterię), 122-konny – tył.



177-konny silnik benzynowy wraz ze 116-konnym elektrycznym na zmianę albo wspólnie napędzają przednią oś.

Jaecoo 8 Super Hybrid
Silnik: benz., turbo + el., **R4, 1499 cm³**
Moc systemowa: **428 KM**

Volkswagen Tayron 1.5 TSI eHybrid DSG
Silnik: benz., turbo + el., **R4, 1498 cm³**
Moc systemowa: **272 KM**

Jaecoo 8 Super Hybrid Premium 7-osobowy



Efektownie wykończony kokpit z dwoma ekranami 12,3". Spod „drewnianej” listwy na niższe partie kokpitu sączy się delikatne światło. Obsługa przyzwoita, nie licząc kilku nietypowych rozwiązań, jak dotykowa regulacja podświetlenia.



Tylko w Jaecoo w konsoli centralnej wygospodarowano obszerną wnękę (z dwoma wejściami USB-C).



Gdy ławeczka trzeciego rzędu jest rozłożona, bagażnik mieści 148 l. Brak schowka pod dnem.



Asystent pasa zaznacza na head-upie linie, gdy się do nich zbliżymy.



Oba auta mają zestaw czterech dobrej klasy kamer dookoła nadwozia.



Przeciętnej wielkości bagażnik (488 l) z wysoko umieszczoną podłogą. Porządne wykończenie, ale brakuje haczyków na zakupy.

Volkswagen Tayron 1.5 TSI eHybrid 272 DSG R-Line Plus



W nieźle wykończonym kokpicie VW w oczy rzuca się przede wszystkim 15-calowy ekran nawigacji (część obszernego pakietu za 9710 zł; seryjny ma 12,9"). Dużo wygodniejsza obsługa mimo dotykowego zarządzania klimatyzacją.



Pod klapką na konsoli są dwie ładowarki indukcyjne (rywal też ma półkę na dwa telefony, ale ładuje jeden).



Pokrętło głośności zmienia też tryby jazdy (w Individual do wyboru 15 stopni twardości podwozia).



Zestaw wskaźników 10,2" oferuje mnóstwo różnych widoków.



W obu autach automaty obsługuje się dźwigniami przy kierownicy.



Praktyczniejsza przestrzeń na bagaż: 705 l pojemności, wnęki i półki po bokach, rozkładane haki, ruchome dno, trójdzielne oparcie.

eprasa.pl 2f265aa5b9



Zawieszenie 8 jest komfortowe, ale nieco za miękkie na niektóre wyboje.



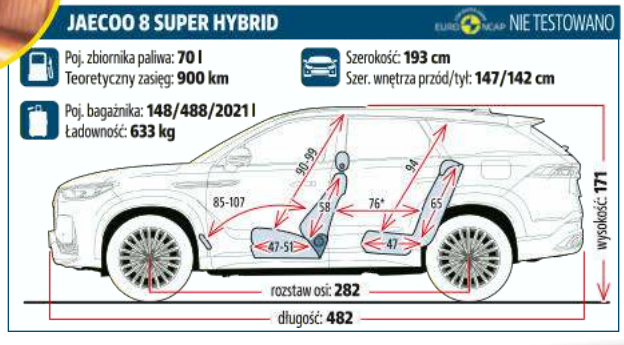
Wygodny fotel. Siedzisko wydłużane, ale bez regulacji nachylenia. Ciasnota w trzecim rzędzie.



Przesuwna podgrzewana i wentylowana kanapa z regulacją oparć.

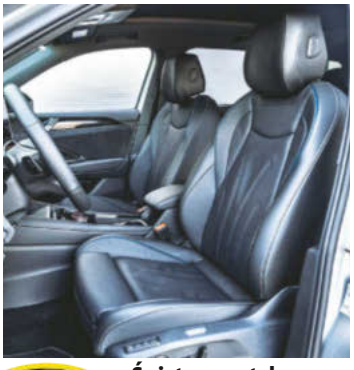








Tayron lepiej się prowadzi i jest nieznacznie bardziej komfortowy.



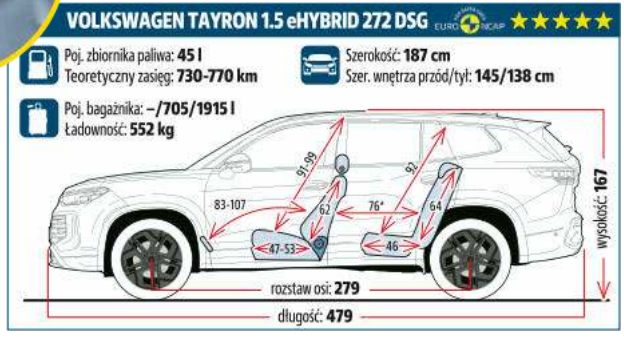
Świetne wentylowane skórzane fotele z wysuwanym podparciem ud to opcja za 11 300 zł.



Można przesuwać kanapę i pochylać oparcie. Spory tunel na podłodze.







(75 cm za fotelem odsuniętym metr od pedałów, czyli dużo), ale chińskie zapewnia o 2 cm więcej przestrzeni nad głowami i o 4 cm więcej na szerokość – przy podróży we trójkę z tyłu to odczuwalna różnica.

Pięć plus dwa

Jaecoo 8 ma też trzeci rząd siedzeń. Tak naprawdę to zamontowana nisko nad podłogą rozkładana ławeczka mieszcząca w miarę wygodnie tylko niewysokie dzieci. Ale należy do wyposażenia seryjnego i w razie potrzeby może znacznie ułatwić logistykę np. podczas wyjazdu w większym gronie, więc zdecydowanie należy do atutów SUV-a z Chin.

VW też może mieć dodatkowe dwa siedzenia... ale nie w wersji PHEV, w której ich miejsce zajęła bateria trakcyjna (u rywala umieszczona centralnie w podłodze).

Tayron z napędem plug-in ma przez to o 180 l mniejszy bagażnik niż pozostałe wersje, ale 705 litrów to i tak doskonały wynik (obejmujący też niemałą wnękę pod bliższą progowi połowę dna); konkurent mieści za oparciem kanapy skromne 488 litrów i nie ma żadnego schowka pod podłogą. Nie ma też obecnych u niemieckiego rywala haczyków i dźwigni do zdalnego składania oparcia kanapy.

Wróćmy do miarki – ta pokazuje, że bagażnik VW przy zbliżonej głębokości jest wyższy od tego w „ósemce", a w najwęższym miejscu brakuje mu do rywala 6 cm, ale ten ma niemal pionowe burty, podczas gdy w Tayronie do dyspozycji są także obszerne wnęki po bokach. Na korzyść Volkswagena przemawia też niżej położony próg (75 cm nad ziemią wobec 81 cm w Jaecoo).

Nie taka duża różnica

Do cech, którymi samochody z Chin robią wrażenie, często należy także mocny napęd. Ten nieraz imponuje „na papierze" wielką liczbą koni mechanicznych, ale zapewnia osiągi na poziomie znacznie słabszych rywali. Testowane Jaecoo 8 to po części taki przypadek. Owszem, może się pochwalić odczuwalnie lepszą dynamiką niż Volkswagen... ale nie o tyle lepszą, ile można by się spodziewać po aucie rozwijającym aż 428 KM mocy na tle 272-konnego. Chińskie auto rozpędza się od 0 do 100 km/h w ok. 6 s, co jest świetnym wynikiem, ale robi mniejsze wrażenie, gdy orientujemy się, że znacznie słabszemu VW wystarcza nieco ponad 7 sekund.

Trzeba jednak przyznać, że Jaecoo nadrabia wrażeniami z jazdy. Jego układ napędowy mocniej opiera się na elektrycznej sekcji – przy często używanych dwucyfrowych prędkościach benzynowy silnik tylko ładuje akumulator, a za napęd odpowiada „elektryka", zapewniając błyskawiczną odpowiedź na dodanie gazu, która potęguje odczuwalną dynamikę pojazdu. W Volkswagenie też nie można narzekać na bystrość reakcji, ale częściej czuć w nim pewną zwłokę w pracy napędu.

Do tego napęd jest tu tylko przedni, podczas gdy w 8 trafia do obu osi.

Jak „elektryki"

Jak przystało na hybrydy typu plug-in, przy regularnym uzupełnianiu prądu w akumulatorach oba samochody można użytkować jak elektryczne (z tą różnicą, że gdy wyczerpie się prąd, pozostaje hybrydowy napęd). Z tym że chińskie... trochę łatwiej.

Są dwa powody. Pierwszy to dużo większa bateria trakcyjna (34,5 kWh brutto wobec 25,7 w Volkswagenie), która pozwala przejechać większy dystans w trybie elektrycznym (w teorii 134 km, realnie 100-110; VW: 116/90 km). A to oznacza, że przy takiej samej eksploatacji można ją rzadziej ładować. I tu na wierzch wychodzi drugi atut hybrydowego układu z Chin – „ósemka" przyjmuje prąd stały z mocą sięgającą 70 kW, podczas gdy u rywala maksimum to 40 kW, co oznacza nieco dłuższe postoje w trasie.

Za to prądem przemiennym szybciej ładuje się Tayrona (11 vs 6,6 kW), ale dla wielu osób to akurat mniej istotne – po podłączeniu do wallboxu w garażu oba akumulatory naładują się do pełna przez noc.

Jeśli jednak nie są naładowane, na wierzch wychodzi poważniejsza masa Jaecoo (2260 kg kontra 1948 w VW), zmuszająca napęd do większego wysiłku. Skutkuje to wyższym zapotrzebowaniem na paliwo, którego SUV z Chin z rozładowaną baterią zużywa średnio 7,5 l, podczas gdy temu z Niemiec wystarcza 6,2 l. A to wszystko przy w miarę spokojnej jeździe – mocniejsze wciskanie

eprasa.pl 2f265aa5b9

DANE TECHNICZNE	JAECOO	VOLKSWAGEN
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.
Poj. skokowa; ukł. cyl/zawory	1499 cm³; R4/16	1498 cm³; R4/16
Moc maksymalna (benz.)	143 KM/5200	177 KM/5000
Moc maksymalna (el./syst.)	102+122/428 KM	116/272 KM
Maks. moment obr. (benz.)	215 Nm/b.d.	250 Nm/1500
Maks. moment obr. (el./syst.)	170+220/580 Nm	150/400 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./3-bieg.	prz.; aut./6-bieg.
Długość/szerokość/wysokość	482/193/171 cm	479/187/167 cm
Rozstaw osi/prześwit	282/16,2 cm	279/18,7 cm
Średnica zawracania	b.d.	12,1 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2260/633/1600 kg	1948/552/2000 kg
Poj. bagażnika (za 7/5/2 os.)	148/488/2021 l	–/705/1915 l
Poj. akumulatora (netto/brutto)	b.d./34,5 kWh	19,7/25,7 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	6,6/70 kW	11/40 kW
Poj. zbiornika paliwa	70 l (Pb 95)	45 l (Pb 95)
Opony	245/50 R20	255/40 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	180 km/h	215 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,8 s	7,3 s
Śr. zużycie paliwa z rozład. bat.	7,7 l/100 km	5,8-6,1 l/100 km
Zasięg (benz./el.)	900/134 km	730-770/116 km
DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,1 s ↗	3,2 s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,9 s ↗	7,2 s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	10,1 s ↗	12,5 s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,0 m ↗	37,7 m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	35,8 m ↗	37,5 m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	48,6 dB ↗	50,5 dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,2 dB ↗	62,0 dB ↗
Rzeczywista prędkość[1]	99 km/h	98 km/h
Liczba obrotów kierownicą	2,7	2,1
Testowe zużycie paliwa[2]	8,8/6,2/7,5	7,4/4,9/6,2
Rzeczywisty zasięg (benz./el.)	930/100 km	720/80 km

WYPOSAŻENIE/CENY	JAECOO	VOLKSWAGEN
Model	8	Tayron
Wersja	Super Hybr. Pr. 7-os.	1.5 TSI eH. 272 R-L. Pl.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków drog./zapob. kolizji	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●/–	–/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●	○ (6580)/●
Ładowarka ind./kamery 360°	●/●	○ (6580)/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki parkowania t./ p. i t.	–/●	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●	○ (6650)/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	–/●	●/○ (11 300)[3]
Fotele podgrz./wentylowane	●/●	●/○ (11 300)[3]
Kanapa podgrz./wentylowana	●/●	○ (4510)[3]/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	●/–	●/○ (4510)[3]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●	○ (11 300)[3]/●
Światła LED/matrycowe	●/–	●/●
Adaptacyjne zawieszenie	●	●
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	–/●/–	–/●/–
Lakier metalik	●	●
Cena wersji podstawowej[4]	219 900 zł	218 190 zł
CENA	**224 900 ZŁ**	**224 890 ZŁ**

Gdy dokupi się do VW szklany dach oraz pakiety zawierające nawigację, ładowarkę, elektrycznie sterowane wentylowane fotele i ogrzewanie kanapy, niemal zrówna się on z rywalem wyposażeniem (zabraknie wentylowanej kanapy, za to będą matrixy czy grzana szyba), ale jego cena wzrośnie do 253 930 zł.

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

prawego pedału czyni różnicę na korzyść VW jeszcze większą.

Królestwo komfortu

Układy jezdne testowanych aut, standardowo wyposażone w adaptacyjne amortyzatory, zestrojono pod kątem wygody. Pokonywanie typowych wybojów w obu przebiega we względnej ciszy i towarzystwie delikatnych bujnięć skutecznie maskujących wzmożoną pracę podwozi. Dopiero poprzeczne uskoki czy zapadnięte włazy studzienek wykazują niewielką przewagę Tayrona, który przy ich pokonywaniu nie naraża na wstrząsy i dudnienie z okolic kół. W przeciwieństwie do rywala nie dobija też po pokonaniu progu.

Ale bardziej odczuwalna jest różnica w prowadzeniu. Dynamiczniejsza jazda nie jest domeną Jaecoo – zniechęcają do niej wyraźne przechyły i nieco „gumowaty" układ kierowniczy. VW usztywnia amortyzatory w trybie sportowym (i pozwala niemal dowolnie zmieniać ich twardość w ustawieniu Individual), dzięki czemu pewniej i przyjemniej pokonuje kręte fragmenty trasy.

Komfort podróży obydwoma SUV-ami zwiększa ich bogate wyposażenie. W Jaecoo jest dużo bardziej obfite, obejmuje wiele elementów u rywala opcjonalnych (a nawet nieoferowanych, jak wentylacja kanapy). Volkswagen „odgryza się" jednak dostępnością zdecydowanie bardziej zaawansowanych systemów, m.in. oświetlenia czy wsparcia kierowcy.

TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

PUNKTACJA – SUV-Y KLASY ŚREDNIEJ

SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	JAECOO	VOLKSWAGEN
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	**26**	23
Wykończenie i ergonomia	10	9	8
Wyciszenie	10	9	8
Multimedia i obsługa	10	7	9
Bagażnik	30	15	22
SUMA	110	66	70
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	20	17
Praca silnika	10	8	8
Skrzynia biegów/napęd	10	9	**8**
Zużycie paliwa	30	20	23
SUMA	80	57	56
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	21	24
Komfort jazdy	30	24	24
Układ kierowniczy	10	7	8
Hamulce	20	**13**	11
SUMA	90	65	67
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	188	193
MIEJSCA		**2**	**1**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	21	21
Poziom wyposażenia	30	**22**	17
Systemy bezpieczeństwa	30	**20**	17
Wyposażenie dodatkowe	10	0	4
SUMA	120	63	59
RAZEM	400	251	252
MIEJSCA		**2**	**1**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Obydwa SUV-y są bardzo przestronne. Jaecoo zapewnia nieco więcej miejsca w pierwszym i drugim rzędzie siedzeń, ale swoją przewagę zawdzięcza głównie dodatkowym dwóm punktom za trzeci rząd.

Przekładnia Volkswagena zapewnia trochę bardziej naturalne wrażenia towarzyszące przyspieszaniu, ale przekazuje moment obrotowy tylko na koła przedniej osi.

Jaecoo 8 imponuje skutecznością układu hamulcowego potrafiącego zatrzymać tego ważącego z kierowcą ponad 2,3 tony kolosa na dystansie zaledwie 35-36 metrów. Volkswagen Tayron potrzebuje więcej mimo niższej o 312 kg masy własnej.

8 ma niemal kompletne wyposażenie seryjne i sporo tego dbającego o bezpieczeństwo, w tym aż 10 poduszek powietrznych, przy właściwie tej samej cenie co w przypadku VW.

PODSUMOWANIE

Jak widać, chińskie samochody bez kompleksów rzucają wyzwanie już nie tylko najtańszym rywalom. Jaecoo 8 okazało się pod niejednym względem lepsze od konkurencyjnego Volkswagena, co w połączeniu z umiejętnością zrobienia dobrego pierwszego wrażenia czyni go bardzo groźnym konkurentem. Mimo znacznie korzystniejszego cennika nie udało mu się jednak wygrać z Tayronem, który okazał się kompletniejszą i w wielu aspektach bardziej dopracowaną propozycją.



eprasa.pl 2f265aa5b9

camperspot
by Bonkowscy

NOWY SALON
otwarcie wkrótce



Sprawdź ofertę pojazdów dostępnych od ręki na:
www.camperspot.pl



HYMER · BÜRSTNER · Sunlight · ERIBA · AhornCamp

camperspot
by Bonkowscy

ul. Poznańska 10
62-080 Sady k. Poznania

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

eprasa.pl 2f265aa5b9

WŁOSKA lekcja stylu

Wyjątkowy design, bogate tradycje oraz sportowe DNA. Wszystkie te cechy Alfy Romeo można odnaleźć w najmniejszym, ale dojrzałym modelu Junior.



Niewiele jest marek motoryzacyjnych, które mogą pochwalić się tak długą i spektakularną historią jak Alfa Romeo. To dziedzictwo obecne jest do dzisiaj w każdym modelu włoskiego producenta, także w tym, który otwiera drzwi do świata Alfy, czyli w Juniorze.

Ten produkowany w Polsce 4,17-metrowy crossover dostępny jest zarówno w wersjach hybrydowych, jak i elektrycznych. Junior 1.2 Hybrid z napędem o mocy 145 KM łączy zaskakującą dynamikę (przyspieszenie 0-100 km/h w 8,9 s) z oszczędnym charakterem. Średnie zużycie paliwa wynosi bowiem zaledwie 5,2 l/100 km, a rozbudowany napęd hybrydowy w wielu sytuacjach pozwala na jazdę bez angażowania silnika spalinowego. Co nietypowe w tej klasie, Junior Hybrid oferowany jest również w wersji Q4, czyli z napędem na obie osie. Jego moc systemowa to także 145 KM, ale jednostka elektryczna odpowiadająca za napęd tylnych kół ma tutaj 29 KM. W odmianie Q4 zastosowano bardziej zaawansowane zawieszenie wielowahaczowe – to także jest rzadkością w tym segmencie. Co istotne, wersja Q4 e-AWD jest teraz bardziej przystępna cenowo (występuje już w odmianie Sprint).

Gamę silnikową uzupełniają wersje elektryczne. Już podstawowa dysponuje mocą 156 KM i akumulatorem o pojemności 54 kWh, który dzięki wydajności napędu pozwala uzyskać zasięg 398-410 km (cykl mieszany WLTP) lub 582-592 w cyklu miejskim. Co ważne, elektryczna wersja wyróżnia się stosunkowo niską masą własną (1545 kg), dzięki czemu nie traci lekkości i zwinności prowadzenia typowej dla każdej Alfy Romeo.

Junior to także model, w którym nie brakuje najnowszych zaawansowanych rozwiązań z zakresu bezpieczeństwa, a większość z nich oferowanych jest w standardzie. Gamę skonstruowano tak, że każdy znajdzie w niej wariant dostosowany do własnych potrzeb. Są tu 3 poziomy wyposażenia (nawet podstawowa specyfikacja jest obfita) plus topowe Veloce, sensownie skonfigurowane pakiety oraz opcje pozwalające na personalizację auta.

Dla klientów, poza atrakcyjnym finansowaniem i ubezpieczeniem, przygotowano także specjalną gwarancję „Alfa Romeo Sprint" obowiązującą maksymalnie przez 8 lat lub do przebiegu 160 tys. km (w zależności od tego, co nastąpi wcześniej).



Styl Alfy łączy się z ergonomią. Kokpit Juniora skierowany jest w stronę kierowcy.



Szeroka gama wersji

Gama Alfy Romeo Junior jest wyjątkowa pod wieloma względami, ale tym, co ją wyróżnia, są liczne wersje wyposażeniowe. Poza odmianami Ibrida i Sprint w ofercie znajduje się najczęściej wybierana seria Ti wyróżniająca się m.in. 17- lub 18-calowymi aluminiowymi obręczami, elementami stylistycznymi w kolorze czarnym czy podgrzewanymi fotelami z elektryczną regulacją i masażem. Junior Ti dostępny jest w wersjach hybrydowych (także Q4) i 156-konnej elektrycznej.



W wersjach Hybrid i Hybrid Q4 standardem jest automatyczna 6-biegowa skrzynia eDCT6.

eprasa.pl 2f265aa5b9



Wystarczy rzut oka i od razu wiadomo, że to felgi Alfy. Charakterystyczny wzór to dziś już klasyk.

Logo Alfa Romeo zdobiące Juniora to piękne nawiązanie do długiej i bogatej historii włoskiej marki.







W zależności od wersji do wyboru jest kilka rodzajów foteli i tapicerek. Mogą być obszyte tkaniną lub Alcantarą. Dostępne są też sportowe, kubełkowe fotele Sabelt. Mimo kompaktowych wymiarów kabina jest przestronna.

280 KM i topowe osiągi odmiany Veloce

Alfa Romeo to emocje, na które tak samo jak ekspresyjny design składają się właściwości jezdne i najwyższe osiągi. Tym bardziej że włoska marka od swoich początków związana była ze sportem na najwyższym światowym poziomie. To dziedzictwo odnaleźć dziś można także w Juniorze. Zwłaszcza jeśli mowa o odmianie Veloce, która korzysta z 280-konnej jednostki elektrycznej. Imponujące osiągi (przyspieszenie 0-100 km/h w 5,9 s) idą tu w parze z wydajnym napędem (zasięg do 344 km). Ale Junior Veloce to nie tylko prędkość, ale także udoskonalone trakcja i właściwości jezdne, dzięki zastosowaniu mechanizmu różnicowego Torsen i wzmocnionemu układowi hamulcowemu.

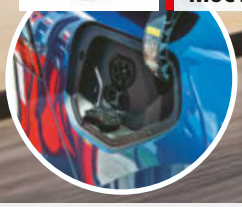


eprasa.pl 2f265aa5b9

Nowa faza odwie

Nowe SUV-y BMW i Mercedesa to więcej niż elektryczne wydania ich bestsellerów – to dwie wizje przyszłości. Trudno o lepszy sprawdzian kompetencji, zarówno obu modeli, jak i ich producentów.

BMW iX3 50 xDrive
Silnik: 2 x elektryczny
Moc systemowa: 469 KM



Wyższe maksimum (400 kW), bardziej spłaszczona krzywa i lepsza dostępność mocy. Śr. 10-80%: 236 kW.

Są na tym świecie legendy, które trudno wyobrazić sobie bez ich równie legendarnych konkurentów. Coca-Cola i Pepsi. Nike i Adidas. Apple i Samsung. Ronaldo i Messi. A nawet kawa i herbata.

No i oczywiście Mercedes oraz BMW. Ich pojedynki od dekad polaryzują entuzjastów i napędzają rozwój samochodu. Nierzadko można jednak dojść do wniosku, że to przyjacielska rywalizacja – bo konkurencyjne modele obu marek zadziwiająco wiele łączy. Na przykład nowe iX3 oraz GLC. Oto dwa elektryczne wydania bestsellerowych SUV-ów, oba z instalacjami 800 V, nowymi systemami operacyjnymi oraz wielkimi bateriami. I oba zadebiutowały na tych samych targach motoryzacyjnych w Monachium.

W naszym porównaniu skupimy się jednak na różnicach – i już możemy zdradzić, że jest ich więcej niż podobieństw. W tym duecie zarówno iX3, jak i GLC reprezentują klasyczny wizerunek swojej marki: wciągającą dynamikę jazdy oraz kojący komfort. Który z modeli okaże się bardziej kompetentny?

Suma drobnych detali

Już sam design nadwozi zapowiada, że w obu markach „idzie nowe". BMW jest symbolicznie większe od swojego spalinowego odpowiednika – X3 – i oferuje przestronne wnętrze, w którym mogą jednak doskwierać niezbyt szeroki tylny rząd siedzeń oraz brak uchwytów w podsufitce. To nie wszystkie wady: panoramiczne okno dachowe wykonano ze szkła chroniącego przed nagrzewaniem, ale w słoneczne dni może brakować klasycznej rolety. A z uwagi na mniejszą powierzchnię szklaną niż w GLC osoby siedzące z tyłu mają głowę blisko ramy dachu.

Mercedes robi użytek ze swojego dłuższego nadwozia i oferuje więcej przestrzeni, zwłaszcza podróżującym z tyłu. Lepiej wypada także w detalach: wysuwane klamki otwiera się bardziej intuicyjnie, przez pociągnięcie (iX3: przytrzymanie panelu dotykowego od wewnętrznej strony), kamera cofania chowa się w tylnym logo, co chroni ją przed brudem, a kieszenie w drzwiach są wyjątkowo pojemne. W opcji dach może oferować funkcję zmatowienia, która chroni przed intensywnym nasłonecznieniem. Są jednak wpadki – nie można zamówić 4-strefowej klimatyzacji.

Przewaga Mercedesa utrzymuje się także w kwestii możliwości transportowych. Jego bagażnik jest większy (570 vs 520 l), lepiej oświetlony i ma niżej „zawieszony" próg (z możliwością obniżenia w aucie z pneumatycznym zawieszeniem). Większy

eprasa.pl 2f265aa5b9

cznej rywalizacji



Nieco niższa maksymalna moc ładowania (350 kW) i bardziej stroma krzywa. Średnia 10-80%: 185 kW.

Mercedes GLC 400 4Matic electric
Silnik: 2 x elektryczny
Moc systemowa: **489 KM**



Mercedes jest dłuższy i przestronniejszy, ale też cięższy – mimo mniejszej baterii.

jest także frunk (127 vs 58 l), który można otworzyć także z zewnątrz. W obu modelach zadbano o funkcjonalność przestrzeni bagażowej: tylne kufry oferują haki, schowki pod podłogą oraz trójdzielne oparcia, które składają się „na płasko" (w BMW tylko z wnętrza, w Mercedesie również z bagażnika).

Komfortowy charakter GLC czuć także w wygodzie siedzenia – fotele z linii AMG są obszerniejsze i oferują bardziej rozbudowaną niż w BMW funkcję masażu. Kierowca iX3 nie ma jednak powodów do narzekań – siedzenie dobrze „trzyma", a ergonomiczny zagłówek reguluje się w 2 płaszczyznach. Kanapy testowanych aut mają dość krótkie siedziska, ale dzięki wysokiemu mocowaniu siedzi się tam całkiem wygodnie.

Śmiałe koncepcje

Kokpity obu SUV-ów reprezentują nowe, niekonwencjonalne kierunki – a kluczową rolę odgrywa cyfryzacja. W BMW miejsce klasycznych wskaźników zajął wyświetlacz rozciągający się na całą szerokość podszybia, który doskonale sprawdza się w codziennym użytkowaniu. Jest czytelny, oferuje rozliczne możliwości personalizacji (może wskazywać np. poziom temperatury akumulatora, prognozę pogody czy kąt skrętu kół) i sprawia, że dopłata do head-upa praktycznie nie ma sensu. Reszta też wypada przekonująco: mamy tu ergonomiczną kierownicę (aczkolwiek górne ramię utrudnia ustalenie położenia przednich kół – można jednak zamówić wersję M z dwoma dolnymi ramionami) oraz umieszczony blisko dłoni centralny ekran. System multimedialny otrzymał przystępne menu ze sporymi kafelkami, aczkolwiek na tle GLC okazuje się nieco bardziej angażujący i zdarza mu się pracować wolniej. Przykłady: zmiana ustawień rekuperacji czy trybu jazdy wymaga „poklikania".

Na tle rywala Mercedes może pochwalić się m.in. prawym ekranem (opcja), dwiema ładowarkami indukcyjnymi smartfona (w BMW jest tylko jedna) oraz większym udziałem szlachetnych materiałów. W obu autach elementy wnętrza są solidnie zmontowane, jednak GLC roztacza aurę bardziej „premium". Ponadto menu systemu inforozrywki jest nieco prostsze, do regulacji rekuperacji służą tu tradycyjne manetki, a tryb jazdy można zmienić klawiszem. Pionowo ustawiony ekran jest jednak nieco mniej ergonomiczny, a na kierownicy bardzo brakuje przycisku zmiany utworu lub stacji radiowej. Estetykę burzą lśniące czarne panele, m.in. na kierownicy, które łatwo się brudzą. W obu modelach obsługa

eprasa.pl 2f265aa5b9

BMW iX3 50 xDrive





Mniej ozdobników, sporo tworzyw z recyklingu (estetycznych), ale też więcej niezbyt okazałych plastików. Ekran blisko dłoni, ograniczona widoczność po skosie, świetny panoramiczny wyświetlacz w podszybiu i poręczne klamki.



Kierunek nawiewów ustawiany przez ekran – niepotrzebne utrudnienie. Na szczęście tryby automatyczne są bardzo dopracowane.



Rozbudowane możliwości personalizacji wskazań panoramicznego wyświetlacza pod szybą, w tym widżety z pogodą oraz jakością powietrza.



Przyciski mniej się brudzą i są wygodniejsze niż te w Mercedesie. Ciekawe udogodnienie: tempomat działa także po hamowaniu.



520-litrowy, ustawny bagażnik z hakami, oparcie składane tylko z wnętrza, sztywna półka zamiast rolety.



Porządne fotele, w opcji z regulacją szer. „boczków", ale nie tak wygodne jak w GLC. Brak opcji wentylacji.



Nieco mniejsza swoboda, całkiem wygodna pozycja siedzenia, tylko tu jest dostępna osobna strefa „klimy".

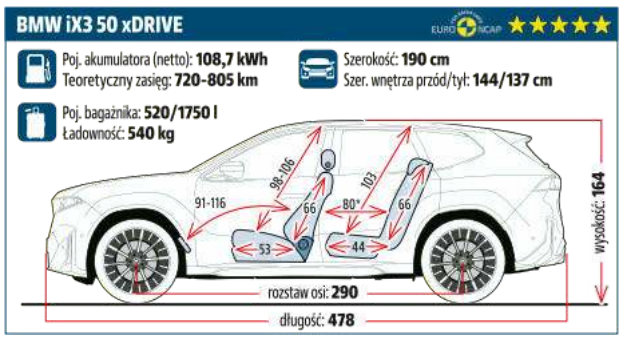
głosowa nie zawsze działa zgodnie z oczekiwaniami, podobnie jak planery trasy w nawigacji.

Powrót do korzeni

BMW przyjechało do porównania wyposażone w efektowne, 22-calowe obręcze. Wcześniej mieliśmy w teście egzemplarz z felgami 21", który zapewniał niezły komfort jazdy. Dodatkowy cal średnicy sporo tu zmienia – zawieszenie pracuje cicho i kulturalnie, ale tłumienie staje się już odczuwalnie szorstkie, zwłaszcza jak na rodzinnego SUV-a. Plus za dużą „wyporność" w wygładzaniu uskoków i pofalowań. Nabywcom ceniącym komfort zalecamy pozostanie przy seryjnych „dwudziestkach", zwłaszcza że obecnie iX3 nie oferuje adaptacyjnych amortyzatorów.

Nie ma tu także skrętnej tylnej osi. Brak tych rozwiązań tylko podkreśla jednak kompetencje BMW w dziedzinie dynamiki jazdy. Owszem, ten samochód prowadzi się nieco „gumowo" – jak wiele aut dzisiaj i wiele współczesnych modeli bawarskiej marki. Jak na 2,3 tony masy własnej jest jednak zaskakująco zwinny i komunikatywny. Jego układ kierowniczy dobrze „waży" w dłoniach i okazuje się po prostu przyjemny w kontakcie, a niewielkie przechyły nadwozia zachęcają do szybszego pokonywania łuków. Napęd skonfigurowano typowo dla BMW, z preferencją tylnej osi, ale z bezpiecznym marginesem – początkowo iX3 przejawia lekką podsterowność. Przy większym obciążeniu to tylny silnik przejmuje jednak dowodzenie i pozwala „dokręcić" tor jazdy w łuku.

GLC stoi w kontraście do rywala. Doposażony w pakiet łączący pneumatyczne zawieszenie oraz skrętną tylną oś (12 494 zł) zapewnia wyśmienity komfort, który można zestawić nawet z klasą S. Dziury małe i duże rozpływają się gdzieś w podwoziu, i to przy zachowaniu bardzo stabilnej pozycji nadwozia. Zarówno miejska jazda, jak i pokonywanie dalekich tras tym wozem są niezwykle wygodne, również z uwagi na lepsze





eprasa.pl 2f265aa5b9

niż w BMW wygłuszenie, na co wpływają też seryjne szyby z izolacją akustyczną (niedostępne w iX3).

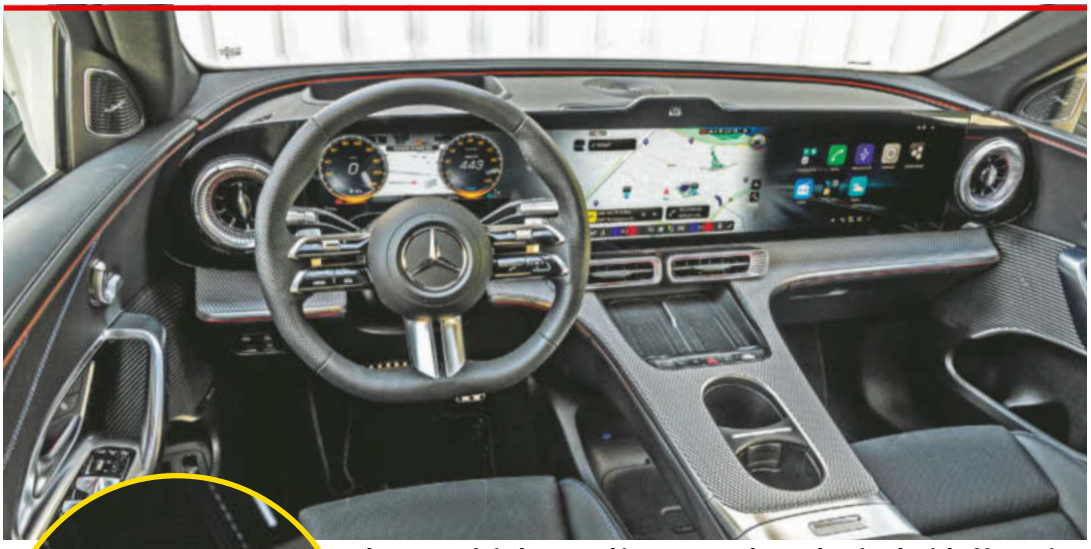
Niestety ma to swoją cenę: większy i znacznie cięższy Mercedes (bazowo o prawie 200 kg) prowadzi się intuicyjnie, ale na pewno nie dynamicznie. Owszem, same reakcje na skręt są sprawne, lecz ociężałość w zakrętach zniechęca do ofensywnej jazdy, podobnie jak stonowany rozdział momentu obrotowego między osiami i miękkawa praca pedału hamulca.

Z zapasem koni

Do relaksującego charakteru GLC pasuje jego majestatyczna odpowiedź na wciśnięcie gazu. Przy łagodnym traktowaniu napęd wstrzemięźliwie dozuje swój potencjał – a ten jest imponujący, bo moc dwóch silników wynosi aż 489 KM, o 20 więcej niż w BMW. W próbach przyspieszenia od 0 do 100 km/h bez trudu uzyskaliśmy wyniki 4,1 s, o 0,2 s lepsze od danych fabrycznych. Nawet z prawym pedałem w podłodze GLC pozostaje niewzruszony i zapewnia nienaganną trakcję, a dzięki pneumatycznemu zawieszeniu nie wykazuje nadmiernych ruchów wzdłużnych nadwozia.

Trudno jednak porzucić wrażenie, że z powodzeniem wystarczyłby tu słabszy napęd. Ten jest dostępny (dwie wersje: 4x4 o mocy 421 KM i tylny, 354 KM), ale w połączeniu z mniejszą baterią (85 zamiast 94 kWh). A to ogranicza autonomię Mercedesa, która i tak odstaje od BMW, dysponującego akumulatorem o pojemności aż 108,7 kWh.

GLC odrabia tę różnicę nieco mniejszym zużyciem energii. Oba samochody zmierzyliśmy na blisko 500-kilometrowej trasie (dwa razy po 250 km, tam i z powrotem celem ograniczenia wpływu wiatru i topografii). Szczególnie niskie okazało się zużycie prądu na autostradzie (średnia 24,5 kWh/100 km) i na lokalnej drodze z ograniczeniem do 90 km/h, z okazjonalnymi obszarami zabudowanymi (14,5 kWh). Podobnie przy 120 km/h (17,0 kWh). W ru-





Połączone wyświetlacze – pakiet za 22 217 zł. Wysoka wizualna jakość materiałów, przejrzyste menu systemu multimedialnego, garść fizycznych przycisków. Minusy: za dużo „black piano”, brak klawisza zmiany utworu na kierownicy.



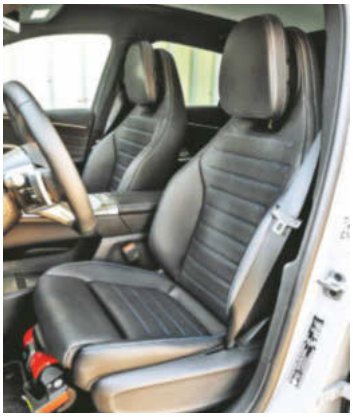
Przydatne menu skrótów, łatwe wyłączanie asystenta znaków (jak w BMW). Minus: zmiana ustawień oświetlenia wnętrza przez ekran.



Zamiast rolety – seryjny dach panoramiczny można opcjonalnie wzbogacić o możliwość matowienia 9 segmentów (5489 zł dopłaty).



Mercedes ma znacznie pojemniejszy przedni bagażnik, czyli frunk (127 vs 58 l w BMW), w dodatku z możliwością otwierania z zewnątrz.



Królewskie fotele linii AMG, niestety bez dwuosiowej regulacji zagłówków. Porządny masaż (opcja w pakiecie).



Blisko SUV-ów klasy wyższej – dużo miejsca we wszystkich kierunkach. Brakuje opcji 4-stref. klimatyzacji.



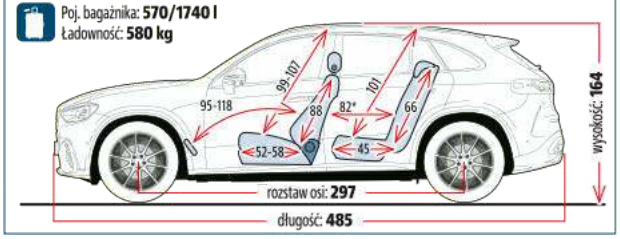
Większy (570 l), bardziej funkcjonalny bagażnik (m.in. duży schowek z wieszakiem, zdalne składanie oparć).



Tak podobne – i tak różne: BMW zapewni więcej frajdy tym, którzy cenią zaangażowanie. Mercedes rozpieszcza komfortem

MERCEDES GLC 400 4MATIC ELECTRIC NIE TESTOWANO

Poj. akumulatora netto: **94 kWh**
Teoretyczny zasięg: **646 km**
Szerokość: **191 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/143 cm**
Poj. bagażnika: **570/1740 l**
Ładowność: **580 kg**



cprasa.pl 2f265aa5b9

DANE TECHNICZNE	BMW	MERCEDES
Silnik	2 x elektryczny	2 x elektryczny
Moc systemowa	**469 KM**	**489 KM**
Systemowy moment obrotowy	**645 Nm**	**800 Nm**
Napęd	4x4	4x4
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa	aut./2-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	478/190/164 cm	485/191/164 cm
Rozstaw osi	290 cm	297 cm
Średnica zawracania	12,1 m	12,1 (opc. 11,2) m
Prześwit	17,9 cm	18 (opc. 16-22) cm
Masa własna/ładowność	2285/540 kg	2460/580 kg
Dopuszczalna masa przyczepy	2000 kg	2400 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	520/1750 l	570/1740 l
Pojemność akumulatora (netto)	108,7 kWh	94 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	22/400 kW	22/350 kW
Opony (przód; tył)	255/35; 275/35 R22	235/50; 235/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	210 km/h	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,9 s	4,3 s
Średnie zużycie energii	15,1-17,0 kWh/100 km	16,6 kWh/100 km
Zasięg	720-805 km	646 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,1** s ↗	**1,8** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**4,0** s ↗	**4,1** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,7** m →	**34,5** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**38,3** m →	**35,3** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,5** dB →	**49,0** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,0** dB →	**59,8** dB ↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,7**	**2,4**
Testowe zużycie energii[2]	**18,5/16,3/17,4**	**18,0/14,5/16,3**
Rzeczywisty zasięg	**620** km	**570** km

WYPOSAŻENIE/CENY	BMW	MERCEDES
Model	iX3	GLC electric
Wersja	50 xDrive	400 4Matic
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-stref.	●/○ (9300)[3]/—	●/—/—
Ładowarka indukcyjna	●	●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (9300)[3]	●/○ (5489)
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (2700)[3]	●/○ (3032)
Tempomat/aktywny tempomat	—/●	—/●
Czujniki/asystent parkowania	●/●	●/●
Szklany dach/dostęp bezkluczykowy	○ (7000)/●	●/○ (32 933)[3]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (2000)	●/○ (69 787)[3]
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (1600)/—	○ (1359)[3]/○ (1359)[3]
Fotele skórzane	○ (15 100)	○ (26 922)[3]
Fotele z masażem	○ (4200)	○ (69 787)[3]
Fotele wentylowane	—	○ (24 203)[3]
Adaptacyjne zawieszenie	—	○ (12 494)[3]
Hak holowniczy	○ (5600)	○ (5620)
Ładowarka AC 22 kW	○ (3700)	○ (2875)
Felgi aluminiowe 19"/20"/21"	—/●/○ (5900)	●/○ (4182)/○ (12546)
Lakier metalik	○ (5200)	○ (4234)
Cena wersji podstawowej[4]	315 000 zł	319 900 zł
CENA	**315 000 ZŁ**	**319 900 ZŁ**

Ceny bazowe niemal identyczne, podobnie jak wyposażenie, ale obie marki mają odmienne podejście do specyfikacji. BMW oferuje niewiele opcji, zaś Mercedes niejako zmusza do wyboru drogich pakietów. Po możliwym zrównaniu specyfikacji cena GLC (pakiet Premium i head-up) rośnie do 358 322 zł, a iX3 – do 341 800 zł.

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl miesz. (kWh/100 km); wynik na tle segm.: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedost.; [3] pakiet; [4] z tym samym napędem

chu miejskim uzyskaliśmy rezultat ok. 17-19 kWh/100 km. Na te wyniki z pewnością wpływają wybitnie małe opory toczenia – po odpuszczeniu gazu SUV z gwiazdą wytraca prędkość bardzo powoli.

Niestety rozczarowanie przyniosło ładowanie: w czasie upału, w połowie trasy, na stacji 400 kW GLC nie był w stanie zapewnić deklarowanej maksymalnej mocy ładowania – nie przekroczył 300 kW.

BMW w identycznych warunkach, z równie rozgrzaną baterią i w tym samym punkcie, bez trudu osiągało ponad 350 kW, co budzi większe zaufanie i skraca czas postoju mimo większego zasobnika energii. Co więcej, słabsze iX3 okazuje się jeszcze dynamiczniejsze od GLC – i znacznie szybsze, niż obiecuje „fabryka". W sprincie do 100 km/h uzyskaliśmy piorunujący czas 4,0 s (wobec deklarowanych 4,9 s). Rekuperacja działa tu nieco płynniej niż u rywala, ale zużycie prądu jest większe i bardziej podatne na zróżnicowane warunki. W mieście waha się od 17 do ponad 20 kWh na 100 km, na lokalnych drogach wynosi 15-17,5 kWh, przy 120 km/h – 17,5-20,5 kWh, a przy jeździe autostradowej średnia to 26,8 kWh/100 km. BMW, podobnie jak konkurent, oferuje słabszą wersję, ale tylko jedną (przynajmniej na razie) – tylnonapędową, o mocy 320 KM, z dużo mniejszym akumulatorem (82,6 kWh netto) i wolniejszym ładowaniem (maks. 300 kW; w „Mercu" to zawsze 320 kW).

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

m PUNKTACJA: SUV-Y KLASY ŚREDNIEJ



SUV-Y I CROSSOVERY

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

	maks. liczba pkt	BMW	MERCEDES
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	31	35
Wykończenie i ergonomia	10	7	8
Wyciszenie	10	7	9
Multimedia i obsługa	10	7	**8**
Bagażnik	20	16	18
SUMA	100	68	78

Mercedes zyskuje punkt za więcej mechanicznych instrumentów obsługi, choć oba modele reprezentują w tej dziedzinie wyrównany, wysoki poziom.

UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	26	26
Praca napędu	10	10	**9**
Zasięg	10	10	**9**
Zużycie energii	30	19	20
SUMA	80	65	64

Wyśmienita trakcja i płynność to cechy obu rywali. BMW oferuje jednak nieco bardziej harmonijne zestrojenie rekuperacji, a do tego zapewnia większy zasięg.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	24	16
Komfort jazdy	30	**20**	28
Układ kierowniczy	10	7	7
Hamulce	20	11	13
SUMA	90	62	64
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	195	206
MIEJSCA		**2**	**1**

Sztywnawe podwozie BMW potrafi wstrząsać podróżującymi, zwłaszcza na krótkich poprzecznych nierównościach (auto z felgami 22"). W zamian iX3 odwdzięcza się relatywnie zwinnym prowadzeniem.

WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	19	19
Poziom wyposażenia	40	**23**	25
Systemy bezpieczeństwa	30	17	17
Wyposażenie dodatkowe	10	4	7
SUMA	130	63	68
RAZEM	400	258	274
MIEJSCA		**2**	**1**

BMW ma nieco uboższą standardową specyfikację (brak panoramicznego dachu) i mniej rozbudowaną listę wyposażenia dodatkowego.

m motor PODSUMOWANIE

Elektryczne SUV-y nie należą do najbardziej pasjonujących aut, ale dla takich pojedynków uwielbiamy motoryzację! Dwa charyzmatyczne, atrakcyjne modele, które ucieleśniają kształtowane przez dziesięciolecia charaktery swoich marek. Wygrywa Mercedes, reprezentant kultury obfitości – przestronny, komfortowy, oszczędny. Ale też droższy i z mniejszą baterią. Znacznie sztywniejsze BMW nie rozpieszcza tak podróżujących, ale bardziej wciąga kierowcę i kontruje stabilniejszym ładowaniem. Tu nie ma lepszego – liczą się potrzeby, preferencje oraz możliwości finansowe. Na marginesie mamy jeszcze jeden wniosek: przy tak szybkim ładowaniu i pojemnym akumulatorze, zwłaszcza w iX3, elektromobilność nie jest już wyzwaniem.



eprasa.pl 2f265aa5b9



m motor PIERWSZY TEST

Design, a nie doznania



Tylko w wersji Sport przełożenia w dwusprzęgłowej 6-biegowej przekładni można zmieniać także łopatkami przy kierownicy.



Udane źródło napędu dla lekkiego i niezbyt dużego auta. Trzeba jedynie przywyknąć do brzmienia silnika R3.

Fiat 600 Sport sportowy jest z wyglądu i nazwy, co nie zmienia faktu, że w wersji Hybrid 145 to naprawdę przyjemne auto.

Sport to najnowsza odmiana popularnego miejskiego crossovera Fiata – 600 (debiut w 2023 r., produkcja w Polsce, w Tychach). Trzeba przyznać, że w zarezerwowanym tylko dla niej zielonym lakierze połączonym z czarnym dachem (dopłata 5000 zł; jednolity lakier 3000 zł) oraz wykończonymi w tym kolorze 18-calowymi felgami i elementami karoserii (np. klamki czy nadkola), a także dzięki kabinie w ciemnej tonacji auto prezentuje się naprawdę interesująco.

Fiat 600 Sport oferowany jest w wersjach elektrycznej (156 KM), spalinowej 1.2 100 KM oraz dwóch hybrydowych (de facto MHEV) 1.2 110 oraz 145 KM. Do testu trafił w tej ostatniej. Sama jednostka benzynowa rozwija 136 KM, a silnik elektryczny 28 KM. Moc systemowa to wspomniane 145 KM. Jest to wartość w zupełności wystarczająca do zapewnienia ważącemu niecałe 1,3 tony crossoverowi naprawdę niezłej dynamiki (w pomiarach uzyskaliśmy wprawdzie 9,0 zamiast 8,5 s „do setki", ale to nadal dobry wynik). Napęd pracuje generalnie płynnie i sprawnie, często stara się korzystać z energii elektrycznej. Wyłączanie i włączanie silnika spalinowego przebiega z reguły niemal niezauważalnie. Warto jednak możliwie spokojnie operować pedałem gazu, bo podczas gwałtowniejszego wciśnięcia zdarzają się szarpnięcia (pojawiają się także w sytuacji, gdy trzeba mocniej zahamować, a potem od razu ostrzej przyspieszyć).

W mieście zużycie paliwa przy mniejszym ruchu kształtuje się w przedziale 5-5,5 l/100 km (w bardzo dużych korkach sięga 7,5 l), zaś podczas spokojnej jazdy w trasie – zaledwie 4,0 l/100 km.

Fiata 600 odbiera się zza kierownicy jako auto zwinne i naprawdę dojrzałe, zachowujące się pewnie także podczas szybkiej jazdy autostradowej.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJ.: A. MIKUŁA





Przyjemne wnętrze (mimo twardych plastików), sensownie zorganizowana obsługa. Osłonę konsoli można składać lub wyjąć (obok). Pod nią znajdują się schowek i ładowarka.



Porządne, podgrzewane fotele. Ten kierowcy ma elektryczną regulację i funkcję masażu. Z tyłu wygodnie usiądą osoby średniego wzrostu.



Ten lakier (zielony Mediterraneo) – za dopłatą 3000 zł tylko w 600 Sport.

DANE TECHNICZNE	FIAT
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	**1199 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc systemowa	**145 KM**
Systemowy moment obrotowy	**230 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	418/178/153 cm
Rozstaw osi	256 cm
Masa/ładowność	1280/495 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	385/1256 l
Poj. zbiornika paliwa	44 l (Pb 95)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Średnie zużycie paliwa	4,8-4,9 l/100 km
Zasięg	890-910 km
CENA	**122 900 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Przestronny przód kabiny, dobra dynamika, niewysokie spalanie, pewne prowadzenie

– Niedużo miejsca na kolana z tyłu, wyraźne wstrząsy na większych nierównościach

Wybór wersji Sport to kwestia gustu i budżetu, warto natomiast zainwestować w wariant Hybrid 145 KM.

eprasa.pl 2f265aa5b9

Fabia, Scala i Kamiq w nowej wersji Easy



Łatwy wybór – z myślą o tych, którzy poszukują nowoczesnego samochodu w wyjątkowo przystępnej cenie, Škoda wprowadza Fabię, Scalę oraz Kamiqa w wersjach Easy.

Nieduże modele Škody – Fabia, Scala i Kamiq – cieszą się nieustającą popularnością. W pierwszym półroczu na zakup SUV-a Kamiq zdecydowało się ponad 4000 polskich klientów, o ponad 10% więcej niż przed rokiem. Kompaktowa Scala znalazła w tym czasie blisko 3000 nabywców, także notując wzrost i zapewniając sobie pozycję nr 1 w segmencie. Miejska Fabia, z wynikiem prawie 3200 sprzedanych egzemplarzy, niezmiennie należy do liderów miejskich aut.

Więcej samochodu

Wszystkie te modele łączy praktyczna koncepcja – w ramach swojego segmentu oferują „więcej samochodu", i to nie tylko w zakresie wymiarów. Kamiq imponuje połączeniem funkcjonalności oraz dojrzałego podwozia, które zapewnia pewne prowadzenie przy wysokich prędkościach i wysoki poziom komfortu. I podobnie jak wyjątkowo pakowna Scala oferuje elementy wyposażenia rzadko spotykane w swoim segmencie, w tym zaawansowane rozwiązania z zakresu aktywnego bezpieczeństwa.

To samo dotyczy Fabii, która w aktualnej generacji wykracza wymiarami poza standardy miejskich aut. Jej wnętrze zapewnia zaskakująco dużo miejsca, a bagażnik mieści aż 380 litrów – jak w typowym kompaktowym hatchbacku. Wszystkie modele oferują wydajne napędy, w tym cenione, dopracowane jednostki 1.0 TSI, które mimo 3 cylindrów pracują bardzo kulturalnie, dzięki turbodoładowaniu zapewniają przyjemny „zastrzyk" momentu obrotowego już od niskich obrotów, a przy tym zużywają niewiele paliwa – poniżej 7 l/100 km w mieście i mniej niż 5 l/100 km w trasie, nawet w połączeniu z dwusprzęgłową przekładnią automatyczną.

Jedne z najtańszych na rynku

Teraz wszystkie trzy modele są dostępne w specjalnej wersji wyposażenia Easy, która łączy przydatne elementy wyposażenia z zakresu nowoczesnych technologii z wyjątkowo przystępną ceną, uwzględniającą atrakcyjny rabat – jego wysokość, zależnie od modelu, wynosi od 5 do 10 tys. zł.

Wersja Easy odpowiada na oczekiwania klientów, którzy szukają przemyślanych rozwiązań bez

eprasa.pl 2f265aa5b9



Fabia, Scala i Kamiq w wersji Easy

Specjalna wersja wyposażenia Easy, dostępna dla Fabii, Scali oraz Kamiqa, łączy przydatne elementy wyposażenia z wyjątkowo atrakcyjną ceną, która czyni każdy z tych modeli jeszcze bardziej dostępnym. Fabia Easy kosztuje od 66 700 zł, Scala Easy – od 81 100 zł, a Kamiq Easy – od 83 200 zł. Oferta łączy się z klasycznym kredytem i leasingiem oraz atrakcyjnymi pakietami gwarancyjnymi i serwisowymi.



Fabia Easy

Fabia Easy bazuje na wersji Essence wzbogaconej o pakiet Technology. Jej wyposażenie obejmuje m.in. systemy wspomagające aktywne bezpieczeństwo, takie jak Front Assist, Lane Assist oraz czujnik zmierzchu i asystent ruszania pod górę, a także reflektory LED Basic, czujniki cofania i podłokietnik z przodu oraz system SmartLink do bezprzewodowej integracji smartfona i 6 głośników. Nabywcy mogą dokupić instalację LPG w promocyjnej cenie (również dla silnika TSI) oraz indywidualne dodatki.

Ceny Fabii Easy prezentują się następująco (obejmują rabat w wysokości 5 lub 6 tys. zł):
- 1.0 MPI 80 KM, 5-biegowa skrzynia manualna: 66 700 zł
- 1.0 TSI 115 KM, 6-biegowa skrzynia manualna: 71 900 zł
- 1.0 TSI 115 KM, 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa DSG: 75 900 zł

Scala Easy

Specyfikacja Scali Easy również bazuje na wersji Essence, którą wzbogaca o szereg dodatków. Jej wyposażenie standardowe obejmuje systemy wspomagające (m.in. Front Assist, Lane Assist oraz asystent ruszania pod górę), a także fotel kierowcy regulowany na wysokość, reflektory Full LED, alufelgi 16", czujniki cofania i podłokietnik z przodu. Ponadto nabywcy otrzymują system SmartLink, 8 głośników oraz 4 gniazda USB-C z funkcją szybkiego ładowania (45 W). Również Scala jest oferowana z instalacją LPG i pozwala dobrać indywidualne dodatki.



Ceny Scali Easy, obejmujące rabat w wysokości 8500 lub 10 000 zł, wynoszą:
- 1.0 TSI 115 KM, 6-biegowa skrzynia manualna: 81 100 zł
- 1.0 TSI 115 KM, 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa DSG: 86 500 zł



Kamiq Easy

Wyposażenie Kamiqa Easy łączy elementy wersji Essence z przydatnymi dodatkami i obejmuje m.in. systemy wspomagające (takie jak Front Assist, Lane Assist oraz asystent ruszania pod górę), a także fotel kierowcy regulowany na wysokość, reflektory Full LED, alufelgi 16", czujniki cofania i podłokietnik z przodu. Ponadto nabywcy otrzymują system SmartLink do bezprzewodowej integracji smartfona, 8 głośników oraz 4 gniazda USB-C z funkcją szybkiego ładowania (45 W). Tu również można dokupić instalację LPG oraz indywidualne opcje.

Ceny Kamiqa Easy, obejmujące rabat w wysokości 8500 lub 10 000 zł, wynoszą:
- 1.0 TSI 115 KM, 6-biegowa skrzynia manualna: 83 200 zł
- 1.0 TSI 115 KM, 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa DSG: 87 600 zł

konieczności dobierania wielu opcji i przechodzenia przez złożone konfiguratory. Dzięki temu decyzja zakupowa staje się prostsza, a kierowca w niezwykle konkurencyjnej cenie otrzymuje optymalnie wyposażony samochód.

Modele w wersji Easy mogą pochwalić się szczególnie przydatnym na co dzień wyposażeniem z zakresu nowoczesnych technologii, m.in.: czujnikami parkowania oraz bezprzewodowym systemem SmartLink, który oferuje kompleksową integrację ze smartfonem (Apple CarPlay i Android Auto). Ponadto już w standardzie oferują istotne dla bezpieczeństwa systemy wspomagające, takie jak asystent pasa ruchu Lane Assist czy układ antykolizyjny Front Assist. Szczegóły w ramkach z prawej strony.



Kokpit Fabii Easy: łatwa obsługa, estetyczne wykończenie i rozsądna cyfryzacja, w tym bezprzewodowe interfejsy do integracji smartfona.

eprasa.pl 2f265aa5b9



m motor PIERWSZY TEST

To skomplikowane



Dzięki funkcji ładowania DC zapas prądu w zakresie 10-80% można uzupełnić w 26 minut.



Deska rozdzielcza dostawcza. Nie brak w dużej mierze przez

Moda na hybrydy nie omija nawet segmentu, w którym od zawsze rządził diesel. Nowa generacja niedużego kampera VW ma w gamie odmianę PHEV. Czy to ma jakiś sens?

California przez dekady zapracowała sobie na status ikony w segmencie niewielkich kamperów. Zawsze łączyła przemyślane rozwiązania służące biwakowaniu z użytecznością na co dzień. Z powodzeniem mogła pełnić funkcję samochodu uniwersalnego. I tak jest nadal – tu nic się nie zmieniło, choć względem poprzednika pojawiło się kilka istotnych modyfikacji, takich jak przesuwane drzwi boczne po obu stronach czy lodówka w formie szuflady (w poprzedniej generacji otwierana od góry, w ciągu kuchennym).

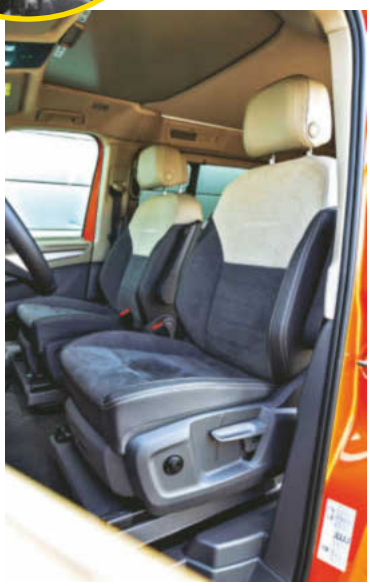
California oferowana jest w kilku odmianach wyposażenia – od najmniej kempingowej Beach (6-osobowa, z jedną sypialnią pod unoszonym dachem) po topowo wyposażoną 4-osobową odmianę Ocean z miejscami do spania dla czwórki. Dzięki temu można dopasować tego niedużego kampera do swoich upodobań i stylu podróżowania. Ale równie szeroki wybór panuje w gamie silnikowej. Tu, poza 150-konnym dieslem 2.0 TDI oraz 204-konnym benzynowym 2.0 TSI, pojawia się niecodzienna w tej klasie nowość. Mowa o Californi eHybrid, czyli z technologią plug-in łączącą silnik spalinowy (1.5 o mocy 177 KM), jednostkę elektryczną (116 KM), akumulator trakcyjny o pojemności 19,7 kWh i skrzynię DSG o 6 przełożeniach. Tego typu układ napędowy stosowany jest w osobowych samochodach grupy Volkswagena (np. VW Passat czy Skoda Kodiaq), choć w przypadku Californi jest jedna kluczowa różnica. Silnik elektryczny napędza bowiem tylną oś, dzięki czemu California w tej wersji jest autem 4x4.

Nie jest to jednak rozwiązanie czyniące z niej auto wyprawowe. Prześwit pozostaje standardowy, opony typowo szosowe, a masa własna przekracza 2,7 tony. Zapuszczanie się w dziki czy podmokły teren może być w tym przypadku gwarancją problemów. Zalety napędu 4Motion? Sprowadzają się głównie do lepszej trakcji na śliskiej nawierzchni. Wady? Tych może być więcej. Począwszy od wspomnianej masy poprzez zmniejszony zbiornik paliwa (45 l, podczas gdy w TDI mamy 58 l) po maksymalne skomplikowanie konstrukcji.

California Ocean sama w sobie jest złożonym autem. Dodatkowa instalacja elektryczna (m.in. dwa akumulatory postojowe), wodna (zbiorniki na czystą i szarą wodę), gazowa, elektrycznie sterowany dach i do tego jeszcze układ hybrydowy typu plug-in. To już wydaje się przerostem formy nad treścią. Zwłaszcza że korzyści z komponentu elektrycznego w pojeździe tego typu są dla wielu użytkowników dyskusyjne. Żeby w pełni korzystać z jego zalet, należy regularnie ładować akumulator trakcyjny. W aucie, które z zasady służy do dalekich podróży i ciągłego przemieszczania się, to mało realne. Kończy się na tym, że wozimy ze sobą ciężki hybrydowy balast, za który jeszcze trzeba słono zapłacić. Dopłata względem wersji 2.0 TSI to 54 tys. zł, a 2.0 TDI jest tańsze aż o blisko 60 tys. zł.

Nie jest jednak tak, że wersja eHybrid jest pozbawiona zalet. Napęd pracuje cicho, nie można narzekać na jego dynamikę czy płynność pracy i nawet przy rozładowanej baterii potrafi być oszczędny. Mieliśmy okazję pokonać trasę liczącą ponad 3000 km (przewaga autostrad i dróg ekspresowych) i uzyskaliśmy średnie zużycie paliwa na poziomie poniżej 8 l/100 km. To niezły wynik, ale testowane w ubiegłym roku Californie 2.0 TDI i 2.0 TSI uzyskały, odpowiednio, 6,4 i 9,5 l/100 km.

TEKST: WOJTEK JURKO, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA



Solidny fotel, który sprosta długim godzinom „za kółkiem”. Plus za podłokietniki. Brakuje tylko masażu.



eprasa.pl 2f265aa5b9



Średnie zużycie paliwa 7,8 l/100 km na dystansie 3000 km to dobry wynik.



jest taka jak w Multivanie, czyli bardziej osobowa niż tu schowków i uchwytów na kubki. Obsługa, mimo że ekran, nie sprawia kierowcy problemów.







Na środkowym słupku umieszczony jest panel w formie i obsłudze przypominający smartfon. Pozwala monitorować stan kampera i obsługiwać jego liczne funkcje.



Ocean to topowa wersja Californi. Dach podnoszony i składany jest elektrycznie. Wygodne, choć trwa to dłużej niż w wariancie ręcznym.

Nie zastąpi łazienki, ale do opłukania nóg po zejściu z plaży jest w sam raz.



Tylne fotele są regulowane w szerokim zakresie i przesuwane. Wersja Ocean jest 4-osobowa – każdy podróżny ma komfortowe warunki.



Zamykany schowek pod sufitem to standard w Ocean. Sprawdza się np. do przechowywania pościeli.







W pokrywie bagażnika, wzorem poprzednich generacji, zaprojektowano schowek mieszczący dwa rozkładane krzesełka.



Maksymalne i pomysłowe wykorzystanie przestrzeni. Szafki pozwalają utrzymać porządek we wnętrzu Californii.





Sekcja kuchenna nie jest zbyt rozbudowana, ale jednopalnikowa kuchenka, zlew i wysuwana lodówka (37 l) sprostają podstawowym potrzebom.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	benz., turbo +el.
Pojemność skokowa	**1498 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maks. el./benz./systemowa	116/177/**245 KM**
Maks. moment obr. benz./syst.	250/**350 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./6-bieg.
Poj. akumulatora	19,7 kWh
Maks. moc ładowania DC	40 kW
Dł./szer./wys./rozstaw osi	517/194/197/312 cm
Masa/ładowność	2709/271 kg
Poj. zbiornika paliwa	45 l (Pb 95)
Opony	235/55 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	2,7-3,1 l/100 km
Średnie zużycie energii	23,9-25,7 kWh/100 km
CENA	**453 378 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Przemyślane rozwiązania kempingowe, niezłe osiągi, jakość wykonania

− Wysoka masa, niewielki zbiornik paliwa, dużo wyższa cena niż TDI/TSI

California w nowym wydaniu pozostaje wzorem auta tej klasy, ale wersja eHybrid to przerost formy nad treścią.

eprasa.pl 2f265aa5b3

SORENTO – wyznacznik luksusu od 2032

Duży, 239-konny, nowoczesny hybrydowy SUV jest dziś bliżej, niż myślisz. Dzięki nowym, elastycznym formom finansowania udana konstrukcja sprawdzonej marki, Kia Sorento, stała się wyjątkowo przystępna.



Spore SUV-y nie bez powodu są popularne w naszej części świata. Dzięki ponadprzeciętnej przestronności, pakowności i funkcjonalności zastąpiły na rynku minivany i duże kombi, a dokładając do tego zwiększony prześwit, stały się idealnym wyborem dla różnych nabywców. Zarówno przedsiębiorców czy kadry menedżerskiej firm, jak też rodzin i osób wiodących aktywny tryb życia.

W dobie wysypu nowych, egzotycznych marek Kia oferuje to, co najważniejsze: ugruntowaną od 30 lat w Polsce pozycję, sprawdzoną technologię, jakość, niezawodność, sieć ponad 70 salonów i serwisów, 7-letnią gwarancję (z limitem 150 000 km) oraz przewidywalne koszty utrzymania i wysoką wartość rezydualną.

Dobrym przykładem sprawdzonej propozycji marki Kia jest postawny SUV Sorento. Samochód ten nie bez powodu kojarzony jest z wyższym segmentem cenowym. Sugerują to nie tylko jego znaczne rozmiary (4,82 m długości, 1,9 m szerokości), zapewniające mnóstwo miejsca dla 6 lub 7 osób i aż 813 litrów przestrzeni na bagaż, ale także wyposażenie jak z klasy premium. W wersji Prestige Line obejmuje ono m.in. obszyte skórą Nappa fotele relaksacyjne z masażem i wentylacją, projektor head-up, audio Bose z 12 głośnikami czy rozpoznający kierowcę czytnik linii papilarnych.

Na miarę wyższej klasy jest również gama silnikowa Kii Sorento, rozciągająca się od diesla o mocy 193 KM po rozwijającą aż 288 KM hybrydę typu plug-in pozwalającą przejechać do 55 km w trybie elektrycznym. Złotym środkiem można nazwać wersję HEV (239 KM) z napędem AWD, która łączy korzystną cenę z dobrą dynamiką i niskim zapotrzebowaniem na paliwo. Dzięki nowym formom finansowania jest ona teraz w zasięgu ręki wielu odbiorców, zarówno prywatnych, jak i firm.

ATRAKCYJNE FINANSOWANIE DLA FIRM

LEASING „NISKA RATA”

od 2032 zł netto/mc

Idealna propozycja dla chcących płacić jak najniższą miesięczną ratę. Około 39 tys. zł opłaty wstępnej, 35 rat po 2032 zł, a na koniec możliwość wykupu za 50 proc. wartości auta.

Rata leasingu wyliczona dla modelu Kia Sorento Hybrid w wersji Prestige Line z lakierem metalik w cenie 198 929 zł netto, w oparciu o zmienną stawkę WIBOR 1M, która 26.06.2026 r. wynosiła 3,74%, powiększoną o marżę. Opłata wstępna 20%, okres leasingu 36 miesięcy, wartość wykupu 50%.

LEASING OPERACYJNY 100%

od 4365 zł netto/mc

Suma wszystkich opłat wynosi 100% wartości samochodu. Opłata wstępna 39 786 zł, 35 rat po 4365 zł, wykupienie auta za zaledwie 1989 zł.

Rata leasingu wyliczona dla modelu Kia Sorento Hybrid w wersji Prestige Line z lakierem metalik w cenie 198 929 zł netto, w oparciu o zmienną stawkę WIBOR 1M, która 26.06.2026 r. wynosiła 3,74%, powiększoną o marżę. Opłata wstępna 20%, okres leasingu 36 miesięcy, wartość wykupu 1%.

WYNAJEM KIA FOR BUSINESS

od 2699 zł netto/mc

Zero wstępnych kosztów. W cenie ubezpieczenie, assistance, przeglądy i auto zastępcze na czas ewentualnej naprawy. Po 3 latach zwrot lub wymiana na nowy model.

Rata wynajmu policzona dla modelu Kia Sorento Hybrid 1.6 T-GDi HEV 239KM 6AT 4WD w wersji Prestige Line z lakierem metalik w cenie katalogowej 263 100 zł brutto zgodnej z cennikiem producenta. Opłata wstępna 0%, okres kontraktu 36 miesięcy, przebieg roczny 15 000 km, oferta uwzględnia: ubezpieczenie (AC/OC/NNW), Assistance + samochód zastępczy, obsługę serwisową.

eprasa.pl 2f265aa5b9

zł netto/mc





Czytelne cyfrowe wskaźniki oferują kilka widoków. Do wyboru jest 7 trybów jazdy w różnych warunkach.



Wysokiej klasy wnętrze Sorento wykończono jakościowymi materiałami i bogato wyposażono.



Kapitalne fotele relaksacyjne, mnóstwo miejsca wokół.



Przestrzeni nie brakuje także w drugim i trzecim rzędzie siedzeń.





Ten duży SUV w bogatej wersji z hybrydowym napędem na 4 koła jest teraz wyjątkowo przystępny.

KORZYSTNE FINANSOWANIE DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH

KREDYT 50/50 RRSO 0%

Pierwsza wpłata 101 200 zł

Połowa wartości do zapłaty przy zakupie, druga połowa – po 12 miesiącach. Brak odsetek, prowizji oraz ukrytych kosztów.

Wysokość pierwszej wpłaty 101 200 zł wyliczona dla modelu Sorento Hybrid 1.6 T-GDi HEV 239KM 6AT 2WD w wersji L w cenie 202 400 zł brutto. Rzeczywista Roczna Stopa Oprocentowania (RRSO) dla reprezentatywnego przykładu bezkosztowego kredytu 50/50 na zakup pojazdu u autoryzowanego dealera marki Kia, wyliczona na dzień 01.07.2026 r. wynosi 0%. Kredytu udziela BNP Paribas Bank Polska S.A. na podstawie oceny zdolności kredytowej. Kredyt 50/50 to 50% wpłaty własnej przy zakupie pojazdu, pozostałe 50% płatne jednorazowo w 12 miesiącu.

WYNAJEM KIA FOR YOU

od 3299 zł brutto/mc

Brak jakiejkolwiek opłaty wstępnej. Polisa ubezpieczeniowa, Assistance, serwis oraz samochód zastępczy wliczone w ratę. Zwrot auta po trzech latach i przejechaniu do 45 tys. km.

Rata wynajmu policzona dla modelu Kia Sorento Hybrid 1.6 T-GDi HEV 239KM 6AT 4WD w wersji Prestige Line z lakierem metalik w cenie katalogowej 263 100 zł brutto zgodnej z cennikiem producenta. Opłata wstępna 0%, okres kontraktu 36 miesięcy, przebieg roczny 15 000 km, oferta uwzględnia: ubezpieczenie (AC/OC), Assistance + samochód zastępczy, obsługę serwisową.

KREDYT Z KARENCJĄ

Poza wymienionymi dla nabywców samochodów Kia dostępne są także inne atrakcyjne formy finansowania, w tym: Opłata wstępna 50%, 12 miesięcy odroczenia spłaty, 12, 24 lub 36 miesięcznych rat.

KREDYT „NISKI PROCENT”

Oprocentowanie od 0%

Szczegóły oferty dostępne u dealerów, na stronie www.kia.com/pl lub po zeskanowaniu kodu QR poniżej.

eprasa.pl 2f265aa5b9

Elektronika pojazdu zbiera różne

Skarbnica danych



Nowoczesne samochody są naszpikowane elektroniką, która zbiera różne informacje na temat pojazdu, a pośrednio także i użytkownika auta. Bazy danych są obszerne.

Jakie informacje są

Większości elementów wyposażenia współczesnego auta nie obsługuje się mechanicznie, tylko na drodze cyfrowej. Niemal wszystko pozostawia ślad w sterownikach – nawet ustawienia oświetlenia wnętrza, elektrycznie regulowanego fotela i kierownicy czy ostatnie polecenie głosowe. Auto może gromadzić informacje o korzystaniu z nawigacji czy usług internetowych. Warto zapoznać się z polityką prywatności danej marki, by widzieć, czy i na jakich zasadach dane są gromadzone, przetwarzane i udostępniane. Dane wrażliwe nie powinny stanowić elementu diagnostyki pojazdu, a być pobierane, ewentualne wysyłane poza pojazd wyłącznie w indywidualnych przypadkach za wyraźną zgodą klienta, np. w celu rozwiązania problemów z działaniem modułów komfortu.

PRZEBIEG JAZDY PRZED ZDERZENIEM

Tzw. czarne skrzynki nie są już jedynie wyposażeniem samolotów. Wszystkie nowo rejestrowane auta osobowe od 2024 r. (a faktycznie sporo wcześniej) muszą mieć na pokładzie system EDR (Event Data Recorder). Na bieżąco, dwa razy w ciągu sekundy, nadpisuje on informacje o kluczowych parametrach jazdy (w tym prędkości i kącie skrętu kierownicy), by w razie wypadku służby ustalające jego przebieg miały dane z ostatnich 5 sekund przed uderzeniem i oraz 250 ms po nim.



W dobie rosnącego stopnia cyfryzacji coraz więcej mówi się na temat ochrony prywatności, przetwarzania, gromadzenia i udostępniania danych. Powstały firmy czy aplikacje świadczące usługi anonimizacji aktywności w sieci czy usuwania powiązań z daną osobą, używanych np. do celów reklamowych. Kto uważa, że zbierane i przetwarzanie cyfrowych danych kończy się na telefonie, komputerze, tablecie czy podłączonym do internetu telewizorze, jest w dużym błędzie. Ogromną skarbnicą wiedzy na nasz temat okazują się auta.

Zakres zbieranych informacji zależy w dużej mierze od konfiguracji danego auta – im bardziej rozbudowane wyposażenie, tym pojazd może zebrać więcej informacji. Paliwo do zbierania danych dostarcza sam kierowca – im intensywniej korzysta z różnych cyfrowych usług pojazdu, tym więcej śladów po swojej bytności w samochodzie zostawia.

Warto zwracać uwagę, jakich zgód udzielamy pojazdowi firmowemu czy wziętemu z wypożyczalni. Przed wystawieniem auta na sprzedaż przywróćmy go do ustawień fabrycznych. Dostępy do części informacji nie są w specjalny sposób zabezpieczane. Zazwyczaj auto uznaje, że kto ma kluczyk, ten jest prawowitym użytkownikiem i może mieć dostęp do znajdujących się w nim informacji. A bywa gorzej. W 2019 r. CNBC podało, że amerykański informatyk o pseudonimie GreenTheOnly wydobył dane (m.in. nagrania z wypadków, książki telefoniczne i kalendarze) z komputerów zezłomowanych Tesli.

Kto chciałby ograniczyć przetwarzanie danych, może nie tworzyć profilu kierowcy. Na etapie odbierania pojazdu od dealera można żądać wyłączenia usług, które nie są potrzebne do użytkowania pojazdu.

Sposoby dostępu do danych

Zapisywane przez pojazd dane mają różne poziomy ochrony czy też ukrycia.

- Do odczytania związanych z bieżącą eksploatacją auta (np. ostatnie cele w nawigacji czy pokonywane dystanse) wystarczy uruchomienie samochodu z użyciem kluczyka.
- Informacje zapisane w sterowniku silnika w ramach OBFCM, czyli m.in. średnie zużycie paliwa, czas pracy silnika, parametry ładowania i użytkowania hybryd plug-in w trybie elektrycznym, mogą być wyświetlone za pomocą uniwersalnego skanera diagnostycznego czy czytnika OBD i aplikacji.
- Do dostępu do informacji zapisanych w modułach komfortu i bezpieczeństwa potrzebne są komputery serwisowe.
- Dane z EDR mogą wyświetlić przeszkolone osoby korzystające ze specjalnych urządzeń, np. Bosch CDR.
- Część informacji nowoczesne auto może na bieżąco przesyłać do chmury producenta, a także do innych pojazdów.

eprasa.pl 2f265aa5b9

informacje o aucie i kierowcy

gromadzone i przechowywane przez elektronikę pojazdu lub jego producenta



INFORMACJE O USTERKACH

W momencie wyświetlenia się ikony check engine w sterowniku silnika zapisuje się zwykle komplet aktualnych parametrów pracy jednostki napędowej. Może to pomóc w ustaleniu przyczyny problemów. Gorzej, gdy okaże się, że parametry (np. ciśnienie doładowania czy moment obrotowy) są wyższe od fabrycznych, np. z powodu montażu tuningowego boksu. Może to wpłynąć na gwarancję.



DANE Z TELEFONU

Zestawy głośnomówiące są powszechne we współczesnych autach. Potrafią one także wyświetlać na centralnym ekranie wiadomości SMS czy e-maile. Nie wszystkie dane są prezentowane w sposób pasywny – auto jest w stanie przekopiować do swojej pamięci książkę telefoniczną, kalendarz czy zapisywać ostatnio wybierane numery telefonów.

STATUSY KOMPONENTÓW POJAZDU

Nowoczesne auta mają na pokładzie wiele czujników, które zbierają i zapisują wiele danych. Kierowca powinien mieć to na uwadze. Jeżeli samochód ostrzegał go o niskim poziomie oleju, a on zlekceważył komunikat i finalnie zatarł lub uszkodził silnik, na pewno zostanie zapytany przez serwis, dlaczego kontynuował jazdę ze zbyt małą ilością oleju w silniku – nici z naprawy gwarancyjnej...



STATUS OPROGRAMOWANIA

Od kilku lat nie trzeba jeździć do serwisu w celu aktualizacji oprogramowania. Pojazd mający wbudowaną kartę e-SIM i będący w stałej łączności z serwerami producenta może samodzielnie ustalić, czy pojawiła się nowa wersja oprogramowania, pobrać ją z tzw. chmury i zainstalować – zwykle wymaga to potwierdzenia przez kierującego.





CYFROWA KSIĄŻKA SERWISOWA

Mimo że do aut wciąż wydawane są fizyczne książki serwisowe, są one zbędne, jeżeli pojazd jest serwisowany w ASO – koncerny motoryzacyjne od lat mają rozbudowane bazy danych, w których są odnotowywane czynności prowadzone w pojeździe przez autoryzowany serwis. To duże ułatwienie dla osoby, która chce prześwietlić przeszłość pojazdu przez zakupem.



OBOWIĄZKOWY SYSTEM SOS

Od 2018 r. każde nowe auto musi mieć system eCall, który automatycznie powiadamia służby ratunkowe o zderzeniu i przekazuje im położenie rozbitego pojazdu – zdarzało się, że nietrzeźwi kierowcy wpadali przez to w ręce policji po wypadnięciu z drogi. W fazie uśpienia system eCall nie może pozwalać na identyfikację i śledzenie pojazdów czy sprawdzanie stylu jazdy kierowcy.

DANE W KLUCZYKU

Kilka marek opracowało cyfrowe kluczyki z wyświetlaczami, które prezentują wybrane informacje o pojeździe. Ale bardziej konwencjonalne kluczyki (zwłaszcza pozbawione grota) mogą przechowywać dane – np. o ostatnim otwarciu/zamknięciu auta czy uruchomieniu silnika, poziomie paliwa, pokonywanych odległościach. Serwisy mogą je odczytać po włożeniu kluczyka do specjalnej bazy.



POLITYKA PRYWATNOŚCI

Zakres oraz sposób przetwarzania informacji, a także szczegóły na temat ich magazynowania czy udostępniania zewnętrznym firmom można znaleźć w warunkach użytkowania systemu multimedialnego. Można ich szukać w instrukcji obsługi pojazdu lub menu pokładowych multimediów. Takie informacje mogą znajdować się też na stronach internetowych firm motoryzacyjnych.



Jeżeli gdzieś pojawiają się zgody na przekazywanie informacji w celu ulepszania algorytmów czy oprogramowania, również można je odznaczyć, bo kryje się za tym wysyłanie do tzw. chmury różnych danych. Personel salonu warto poprosić o wskazanie zakładek w systemie multimedialnym pozwalających na zarządzanie prywatnością.



Współczesne auto przypomina komputer na kołach. Innego komputera trzeba użyć, by dotrzeć do zapisanych w pojeździe informacji.

W 2023 r. Mozilla Foundation biła na alarm, że pojazdy zbierają wiele informacji – nawet o wadze i wieku kierowcy czy mimice jego twarzy, a w proces są zaangażowane czujniki, kamery, mikrofony i aplikacje.

Sposobem na całkowite odcięcie pojazdu od chmury jest poproszenie dealera o wyłączenie usług cyfrowych. Alternatywą jest nieprzedłużenie abonamentu na nie po wygaśnięciu początkowego bezpłatnego okresu.

Strona vehicleprivacyreport.com na podstawie numeru VIN podaje informacje, jakie dane mogą być zbierane przez dany pojazd oraz jakim podmiotom mogą być one udostępniane.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI, ARCH.

PODSUMOWANIE

Gromadzenie danych przez pojazd nie jest rzeczą złą. Może ułatwić namierzenie usterek czy prześledzenie historii serwisowej. W przyszłości może stać się sposobem na egzekwowanie prawa. W Szwecji testowano już przełączanie hybryd plug-in w tryb elektryczny na wybranych obszarach miast oraz samoczynne aktywowanie ograniczników prędkości, np. przy szkołach czy centrach miast. Gorzej, gdy taka technologia zawiedzie, a na podstawie donosu przesłanego przez pojazd kierowca zostanie poproszony o składanie zeznań.

eprasa.pl 2f265aa5b9

Jazda próbna chińskim autem

Umówiłem się na jazdę próbną samochodami najpopularniejszych chińskich marek, by się przekonać, czy obsługa klienta wygląda tak samo, jak w markach europejskich, japońskich czy koreańskich.



Prawdziwie niskie ceny chińskich aut są dopiero u dealerów

Jaecoo 5 Hybrid Premium/Omoda 5 Hybrid Premium

Po wypełnieniu formularza na stronie najbliższy dealer odezwał się w ciągu ok. 2 godzin. Zaproponował niemal dowolny termin jazdy próbnej, zaznaczając, że jest mało sprzedawców (sezon urlopowy), więc jazda może odbyć się bez ich obecności. Ostatecznie nie wykonałem jej, ponieważ jeździłem wybranymi modelami tych marek. Sprzedawca jasno dał do zrozumienia, że auta sprzedają się tak dobrze, że cen nie trzeba obniżać. Poza tym jest trochę aut z 2025 r. Zaproponował natomiast opony zimowe gratis przy finansowaniu. Dealer z innego miasta dał rabat 3000 zł i pełne ubezpieczenie za 1 zł na pierwszy rok do leasingu plus GAP na 3 lata również za 1 zł. Położenie zabezpieczenia antykorozyjnego kosztowałoby w Warszawie 3000 zł. Ceny Omody 5 Hybrid i Jaecoo 5 Hybrid są identyczne, więc tabele obowiązują dla obu aut.

Formularz na stronie	Odpowiedź telefoniczna w ciągu dwóch godzin
Salon	Warszawa, Krasnobrodzka, PGD
Jazda próbna	Auto najczęściej dostępne na drugi dzień od dnia kontaktu z dealerem. Jazda odbywa się ze sprzedawcą lub samodzielnie. Standardowy czas jazdy to 1 godzina z możliwością wydłużenia do 2 godzin. W innym salonie auto testowe dostępne od razu
Cena katalogowa	136 500 zł
Cena dealera	136 000 zł
Termin odbioru	Auto dostępne w ciągu 2-3 dni od złożenia zamówienia

Dopiero podczas jazdy próbnej chińskim autem można się przekonać, jak bardzo czasami przepłacamy u innych marek. Bez wnikania w technikalia można poczuć, że cena chińskiego samochodu jest naprawdę adekwatna do tego, co za nią otrzymujemy. Ceny katalogowe okazują się dużo wyższe niż te, które można uzyskać u dealera albo znaleźć w dealerskich ogłoszeniach. Aby przekonać się, jak wyglądają obsługa klienta i jazda próbna chińskim autem, umówiłem się jak zwykły kupujący – bez udawania, bo rzeczywiście planuję kupić taki samochód. Celuję w nieduże SUV-y z rocznika 2026 za ok. 120-130 tys. zł, bez szukania na siłę największego. Postawiłem na sześć najpopularniejszych marek oraz modele, które bardzo dobrze się sprzedają. Przy okazji poprosiłem o kalkulacje leasingu, zapytałem o produkty dodatkowe i gratisy, ale bez dręczenia sprzedawców prośbami o obniżkę ceny. W każdym przypadku o rabat pytałem tylko raz, choć z reguły handlowiec sam oferował go z góry. Podane w materiale ceny są cenami brutto, niezależnie od sposobu zakupu (gotówka, kredyt lub leasing). Wszyscy dealerzy odradzali najem, bo jeszcze się on nie opłaca.

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

	Leasing 3 lata	Leasing 5 lat
Cena katalogowa samochodu	136 500 zł	136 500 zł
Cena dealera	136 000 zł	136 000 zł
Wpłata własna	30 000 zł	30 000 zł
Rata miesięczna	3400 zł	2144 zł
Wykup	1360 zł	1360 zł
Łączny koszt	150 360 zł	157 856 zł
Koszt leasingu	14 360 zł	21 856 zł
Różnica pomiędzy ceną katalogową a łącznym kosztem leasingu	13 860 zł	21 356 zł



	Leasing 3 lata	Leasing 5 lat
Cena katalogowa samochodu	148 900 zł	148 900 zł
Cena dealera	133 000 zł	133 000 zł
Wpłata własna	30 000 zł	30 251 zł
Rata miesięczna	3349 zł	2130 zł
Wykup	1330 zł	1330 zł
Łączny koszt	148 545 zł	157 251 zł
Koszt leasingu	15 545 zł	24 251 zł
Różnica pomiędzy ceną katalogową a łącznym kosztem leasingu	-355 zł	8351 zł

eprasa.pl 2f265aa5b9



BAIC 5 Luxury

Dwukrotna próba umówienia jazdy testowej przez formularz się nie powiodła. Na jazdę umówiłem się telefonicznie, auto było dostępne za godzinę. Salon był w przebudowie (wcześniej m.in. Jeep i Alfa Romeo), więc wyposażenie było raczej skromne. Sprzedawca typu „kumpel", ale konkretny i bardzo elastyczny. Bardzo zależało mu na sprzedaży aut z rocznika 2025 – sporo samochodów oferowano w atrakcyjnych cenach, w okolicy 100 tys. zł. Mimo to cena auta z rocznika 2026 również była atrakcyjna. Lakier do wyboru gratis od sprzedawcy. Instalację autogazu można teoretycznie zamówić za 6500 zł, w praktyce za złotówkę. Rezygnując z niej, dostajemy rabat w tej kwocie. Ubezpieczenie na pierwszy rok w leasingu za 1 zł. Zabezpieczenie antykorozyjne woskiem za 1000 zł.

	Leasing 3 lata	Leasing 5 lat	Formularz na stronie	Brak odpowiedzi
Cena katalogowa samochodu	132 800 zł	132 800 zł	Salon	Warszawa, Modlińska, Plaza
Cena dealera	122 200 zł	122 200 zł	Jazda próbna	Umówiona telefonicznie u dealera. Auto gotowe w ciągu godziny. Jazda trwa 1 godzinę ze sprzedawcą lub bez. Lokalizacja salonu nie pozwala na rozpędzenie auta do prędkości pozamiejskich
Wpłata własna	30 000 zł	30 000 zł		
Rata miesięczna	2872 zł	1849 zł		
Wykup	2444 zł	2444 zł		
Łączny koszt	132 979 zł	141 535 zł		
Koszt leasingu	10 779 zł	19 335 zł	Cena katalogowa	132 800 zł
Różnica pomiędzy ceną katalogową a łącznym kosztem leasingu	179 zł	8735 zł	Cena dealera	122 200 zł
			Termin odbioru	Auto dostępne w ciągu kilku tygodni od złożenia zamówienia



BYD Atto 2 DM-i Boost

Po wysłaniu zapytania o jazdę próbną przez formularz na stronie internetowej sprzedawca odezwał się w czasie krótszym niż 1 godzina. Na jazdę umówiłem się trzy godziny po rozmowie. Obsługa na najwyższym poziomie, jak w salonie marki premium, mimo że salon był dopiero w budowie – za budynek służył kontener. Sprzedawca pokazał wszystkie najważniejsze funkcje. Na koniec zapytał, czy chcę jechać sam, czy z nim. Jazda trwała standardowo godzinę, auto miało naładowany akumulator trakcyjny, więc nie dało się korzystać z samego napędu benzynowego. Rabat otrzymałem bez słowa. Serwis nie świadczy usługi nakładania powłoki antykorozyjnej, a sprzedawca zapewniał, że auto jest znakomicie zabezpieczone (12 lat gwarancji antykorozyjnej). Zabezpieczenie można wykonać we własnym zakresie bez utraty gwarancji.

	Leasing 3 lata	Leasing 5 lat	Formularz na stronie	Odpowiedź w ciągu niespełna godziny
Cena katalogowa samochodu	134 285 zł	134 285 zł	Salon	Siedlce, Brzeska, Carsed
Cena dealera	120 856 zł	120 856 zł	Jazda próbna	Umówiona telefonicznie, auto było dostępne w ciągu 3 godzin. Odbywa się ze sprzedawcą lub samodzielnie w czasie 1 godziny. Wcześniej pokazanie najciekawszych funkcji
Wpłata własna	30 135 zł	30 135 zł		
Rata miesięczna	2862 zł	1800 zł		
Wykup	1209 zł	1209 zł		
Łączny koszt	131 514 zł	137 544 zł		
Koszt leasingu	10 658 zł	16 688 zł	Cena katalogowa	134 285 zł
Różnica pomiędzy ceną katalogową a łącznym kosztem leasingu	-2771 zł	3259 zł	Cena dealera	120 856 zł
			Termin odbioru	Auto dostępne w ciągu 5 dni od złożenia zamówienia

Jazda umówiona w ciągu ok. 3-4 godzin od wysłania zapytania przez formularz na stronie internetowej. Poszedłem jednak do innego salonu, gdzie od ręki mogłem odbyć jazdę próbną wersją spalinową 2WD, którą byłem zainteresowany. Sprzedawca nie miał jednak pewności, czy samochód z rocznika 2026 będzie dostępny w tej konfiguracji. Rzeczywiście, dzień później opublikowano cennik tylko dla wersji spalinowej 4WD. Cena pozostała jednak aktualna dla wersji hybrydowej. Nie otrzymałem żadnego rabatu. Znacznie lepsze ceny mają auta z rocznika 2025 (np. Tiggo 7 można kupić za 97 900 zł). Do wybranego samochodu zaproponowano pełne ubezpieczenie za 1 zł na pierwszy rok leasingu. Istnieje możliwość zabezpieczenia podwozia przed korozją w cenie 2500 zł.

Chery Tiggo 7 Hybrid Premium

	Leasing 3 lata	Leasing 5 lat	Formularz na stronie	Odpowiedź w ciągu kilku godzin
Cena katalogowa samochodu	134 900 zł	134 900 zł	Salon	Warszawa, Krasnobrodzka, PGD
Cena dealera	134 900 zł	134 900 zł	Jazda próbna	Umówiona telefonicznie, auto było dostępne za kilka dni. W drugim salonie od ręki. Jazda trwa 1 godzinę z możliwością wydłużenia czasu. Można jechać samodzielnie lub ze sprzedawcą
Wpłata własna	30 000 zł	30 000 zł		
Rata miesięczna	3187 zł	2010 zł		
Wykup	1349 zł	1349 zł		
Łączny koszt	142 894 zł	149 939 zł		
Koszt leasingu	7994 zł	15 039 zł	Cena katalogowa	134 900 zł
Różnica pomiędzy ceną katalogową a łącznym kosztem leasingu	7994 zł	15 039 zł	Cena dealera	134 900 zł
			Termin odbioru	Auto dostępne w ciągu kilku dni od złożenia zamówienia



MG HS Hybrid+ Exclusive

Formularz na stronie	Dwukrotne zgłoszenie, jedno potwierdzenie, brak kontaktu
Salon	Warszawa, Krasnobrodzka, PGD
Jazda próbna	Należy umówić się z jednodniowym wyprzedzeniem. Jazda może trwać 1 godzinę, ze sprzedawcą lub samodzielnie – do wyboru. Da się umówić auto na weekend przy realnym zainteresowaniu zakupem
Cena katalogowa	148 900 zł
Cena dealera	133 000 zł
Termin odbioru	Oczekiwanie na zamówione auto ok. 2-3 tygodni



Dwukrotnie zgłosiłem przez formularz na stronie internetowej chęć odbycia jazdy testowej samochodami MG HS, a następnie MG ZS. W drugim przypadku otrzymałem e-mailem potwierdzenie, że niebawem ktoś zadzwoni – przez tydzień nie zadzwonił nikt. Do salonu udałem się osobiście, ale tego dnia nie było możliwości odbycia jazdy próbnej od ręki. Można było umówić się na następny dzień. Auto w dogodnym terminie da się zabrać na weekend. Sprzedawca zgrabnie przedstawił ofertę MG HS Hybrid+ ze sporym rabatem. Samochodów czysto spalinowych nie ma już w sprzedaży. Nie było też aut z rocznika 2025. Sprzedawca zachęcał do zakupu wyższej wersji wyposażenia. Niebieski lakier jest bezpłatny. Zabezpieczenie antykorozyjne podwozia kosztuje 3000 zł.

PODSUMOWANIE

O tym, że chińskie samochody są wyraźnie tańsze niż europejskie, koreańskie czy japońskie, wie praktycznie każdy, kto choć trochę interesuje się motoryzacją. Jednak prawdziwe ceny poznajemy dopiero w salonach i ogłoszeniach. Na samochody z rocznika 2026 można uzyskać atrakcyjny rabat rzędu 10-15%. Jednak auta z rocznika 2025 mogą być nawet o 20% tańsze od ceny katalogowej. Wbrew pozorom szukając samochodu za 100 tys. zł, wcale nie jesteśmy skazani na najmniejsze i najtańsze wersje. Obsługa w salonach niczym nie różni się od obsługi u dealerów innych marek.

» Godzina jazdy i propozycja ceny mogą bardzo skutecznie przekonać do zakupu „chińczyka"

eprasa.pl 2f265aa5b9

Dobre silniki do LPG

Wtrysk bezpośredni nie jest już ograniczeniem przy montażu LPG



Na rynku jest coraz mniej prostych silników z wtryskiem pośrednim, które da się tanio „zagazować". Jednak wtrysk bezpośredni nie stanowi już przeszkody.

LPG wydaje się już pieśnią przyszłości, bo producenci aut wycofują się z tego rozwiązania z uwagi na coraz większe problemy z przepisami i współczesnymi silnikami. Jednak rynek montażu instalacji zasilania gazem nie śpi. Powstają rozwiązania do najbardziej skomplikowanych jednostek napędowych, także do wtrysku bezpośredniego. Wybraliśmy najlepsze dość nowoczesne silniki do zasilania autogazem, które były oferowane w samochodach jeszcze po 2016 r. Przy opisach silników umieszczamy także listę modeli, do których polecamy montaż instalacji LPG. Podane ceny instalacji to ceny montażu w firmie Alltop w Warszawie, więc w innych regionach kraju mogą się różnić. Zakres cen obejmuje nie tylko modele, ale również warianty silników oraz samych instalacji. Spore różnice są przy silnikach z bezpośrednim wtryskiem paliwa.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

To ustal przed montażem instalacji



Przełącznik rodzaju paliwa jest jednocześnie wskaźnikiem poziomu gazu.

PRZYCISK I WSKAŹNIK

W fabrycznych instalacjach gazowych nigdy nie stanowiło to problemu, bo wskaźnik poziomu LPG był często po prostu fabrycznym wskaźnikiem poziomu paliwa. Tak jest obecnie w samochodach Dacii. W instalacjach montowanych poza fabryką trzeba zdecydować o położeniu przełącznika, pamiętając zarazem o tym, że jest on też wskaźnikiem ilości gazu. Jedni preferują montaż w niewidocznym miejscu, bo rezerwa LPG i tak jest komunikowana sygnałem dźwiękowym, inni wolą mieć go pod ręką i na widoku, by stale kontrolować ilość paliwa.

WLEW GAZU

Kierowcy preferują montaż wlewu LPG pod klapką wlewu benzyny, choć w niektórych autach wymaga to dopłaty, bo montaż jest skomplikowany. Jeśli nie mieści się pełny wlew, można zamontować mały z wkręcaną przejściówką. Są jednak tacy, którzy preferują wlew w zderzaku lub pod nim. W razie kolizji może to skutkować koniecznością naprawy nie tylko zderzaka, ale też rury LPG.



Wlew LPG pod fabryczną klapką nie szpeci auta i prawie zawsze da się go zamontować.

ZBIORNIK PALIWA

Inne zbiorniki niż toroidalne, czyli mieszczące się w miejscu koła zapasowego lub pod podwójną podłogą bagażnika, są używane już wyjątkowo tylko w starszych autach albo tam, gdzie po prostu nie ma innego miejsca. Często montuje się duże zbiorniki walcowe w pick-upach, gdzie jest sporo przestrzeni, np. na „pace" za kabiną, a samochód spala dużo LPG, więc dobrze, jeśli zbiornik ma dużą objętość. Zbiornik toroidalny można zamontować również pod autem.



Zbiornik w miejscu na koło zapasowe to optymalne i obecnie najpopularniejsze rozwiązanie.



Dlaczego instalacje do wtrysku bezpośredniego są tak dużo droższe niż do wtrysku pośredniego?

Po pierwsze, części do tych instalacji są droższe w zakupie, bo opracowanie ich do silników z wtryskiem bezpośrednim jest bardziej czasochłonne, wymaga więcej pracy. Sterowniki do wtrysku pośredniego są dość uniwersalne. Jeden sterownik pasuje do kilkudziesięciu silników. Z wtryskiem bezpośrednim jest to bardziej indywidualna kwestia. Może to być np. jeden sterownik do wielu silników, ale każdy ma zupełnie oddzielne oprogramowanie. Samo przygotowanie tego oprogramowania wiąże się z czasem. Polscy producenci bardziej wychodzą z oprogramowaniem uniwersalnym, a strojenie przerzucane jest na warsztaty montujące, więc my musimy poświęcić na to więcej roboczogodzin. Producenci włoscy czy holenderscy tworzą opro-

eprasa.pl 2f265aa5b9



gramowania i części stricte dla konkretnego silnika, droższe, ale my już nie mamy tyle pracy.

Druga kwestia to montaż – jest bardziej skomplikowany niż do wtrysku pośredniego. Często trzeba zdemontować kolektory dolotowe, a sam dostęp do nich bywa utrudniony. W praktyce warsztat może zamontować i zestroić trzy instalacje wtrysku pośredniego w tym samym czasie, w którym zamontuje jedną do wtrysku bezpośredniego.

Czy są na rynku instalacje do wtrysku bezpośredniego, które jeżdżą wyłącznie na gazie, nie zużywając benzyny?

Nie ma. Był przez chwilę taki pomysł, nawet wdrożono go do produkcji i niektóre firmy montowały te instalacje, ale to się nie przyjęło. Pojawiło się sporo trudnych do wyeliminowania mankamentów, a do tego instalacje były bardzo drogie. Gdyby to jeszcze przez jakiś czas się utrzymało, być może producenci dopracowaliby te systemy, ale klienci nie byli zainteresowani instalacjami w takich wysokich cenach. Obecnie jeśli ma się auto z bezpośrednim wtryskiem paliwa, to zawsze trzeba się liczyć z dotryskiem benzyny.

Bartłomiej Grudny, Alltop

WTRYSK POŚREDNI

Auta z fabryczną instalacją LPG

Wśród producentów aut następuje odwrót od LPG. Tylko Renault i Dacia oferują samochody z instalacjami fabrycznymi. Gazowy szturm przeprowadzają natomiast importerzy samochodów chińskich. Klienci są zachęcani instalacjami w niskich cenach. Ma być to rekompensatą za wysokie zużycie paliwa. W większości przypadków nie są to jednak instalacje fabryczne, lecz dealerskie, tzw. zerokilometrowe. Wyjątkiem jest DR, który montuje LPG we Włoszech przed sprzedażą samochodu. Typowa instalacja dealerska jest zakładana po rejestracji pojazdu.

UWAGA! Fabryczna instalacja autogazu jest montowana przez producenta w fabryce, nie przez dealera w serwisie autoryzowanym. Gwarancję na instalację dealerską daje importer, a nie producent auta.



Renault 0.9-1.0 TCe

Doładowane jednostki aliansu Renault-Nissan oferowano z fabrycznymi instalacjami autogazu. Mają pośredni wtrysk paliwa, ale są też wersje z bezpośrednim. Silniki bez LPG mogą mieć mniej wytrzymałe gniazda zaworowe, ale nie przekreśla to możliwości montażu. I to pomimo mechanicznej regulacji luzu zaworowego przez dobór tzw. szklanek. Silnik 0.9 TCe oferowano do 2021 r., natomiast wariant 1.0 TCe do 2025 r.

- **Dacia: Sandero II i III, Logan II i III, Duster II i III, Jogger**
- **Renault: Clio IV i V, Captur I i II**
- **Nissan: Micra V**

CENA INSTALACJI: 3600-4000 ZŁ



Fiat 1.4 T-Jet/MultiAir



W odróżnieniu od wolnossącego silnika 1.4 16V Fiata wersje doładowane mają inne głowice, ale przede wszystkim hydrauliczną regulację luzu zaworowego. Zarówno T-Jet, jak i bardziej skomplikowany MultiAir dobrze znoszą jazdę na LPG. Niektóre auta były wyposażone w fabryczne instalacje zarówno autogazu, jak i gazu ziemnego, który w Polsce w autach osobowych się nie przyjął. W polecanych modelach silniki oferowano do 2020 r.

- **Alfa Romeo: MiTo, Giulietta**
- **Fiat: Punto III, Tipo II, 500X i 500L**
- **Jeep: Renegade i Compass II**

CENA INSTALACJI: 3600-4000 ZŁ



Honda 1.8/2.0 i-VTEC



Wolnossące silniki Hondy z rodziny R18/R20 dobrze współpracują z instalacjami LPG. Luz zaworowy ustawia się mechanicznie, ale nie przez wymianę szklanek czy podkładek regulacyjnych, lecz za pomocą śrub z nakrętkami. Dzięki temu obsługa nie jest szczególnie kosztowna, choć wymaga demontażu większej liczby części niż w starszych silnikach Hondy z rodziny K20/K24. Przy zasilaniu autogazem trzeba kontrolować luz zaworowy częściej, niż podaje producent, najlepiej co około 30 tys. km.

- **Honda: Civic IX, CR-V IV**

CENA INSTALACJI: 3600-4000 ZŁ



Hyundai 1.5 DPI/1.6 MPI



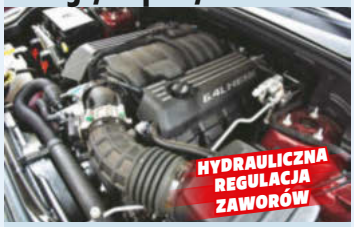
Wcześniejsze silniki 1.6 MPI mają mechaniczną regulację luzu zaworowego, ale montowane od 2020 r. jednostki o oznaczeniu G4FM wyposażono już w hydrauliczną. Dlatego wbrew pozorom różnice pomiędzy Elantrą VI i VII pod kątem montażu instalacji autogazu są istotne. Elantra z tą jednostką była w polskiej ofercie do 2025 r. Podobny konstrukcyjnie silnik to 1.5 DPI z Hyundaia i30, montowany od 2020 do 2022 r. Obie jednostki mają podwójny wtrysk pośredni (osiem wtryskiwaczy), więc instalacja musi mieć sterownik do silników ośmiocylindrowych, stąd wyższa cena.

- **Hyundai: Elantra VII, i30 III**

CENA INSTALACJI: 4200-4800 ZŁ



Dodge/Jeep 5.7/6.4 HEMI



Oba silniki mają hydrauliczne popychacze. Jednak ze względu na dużą moc wymagają kosztownej, wydajnej instalacji, ale ich paliwożerność przyspiesza zwrot poniesionych kosztów. W europejskim Grand Cherokee 5.7 i 6.4 HEMI wycofano w 2018 r. W samochodach Dodge'a HEMI pozostały w ofercie do 2023 r., natomiast w Ramie 1500 – do roku modelowego 2024. Silnik ten wrócił do Rama w 2026 r. ku uciesze fanów modelu.

- **Dodge: Charger, Challenger, Durango**
- **Jeep: Grand Cherokee IV**
- **Ram: 1500**

CENA INSTALACJI: 7800-8000 ZŁ



eprasa.pl 2f265aa5b9

CD. › WTRYSK POŚREDNI

Dodge/Jeep 3.2/3.6 Pentastar



Podobnie jak HEMI, silniki z rodziny Pentastar mają hydrauliczne popychacze i wtrysk pośredni. Również wymagają wydajnej, a przez to droższej instalacji LPG. W europejskim Cherokee KL jednostkę 3.2 oferowano do 2018 r. Silnik 3.6 montowano w Grand Cherokee IV i Wranglerze III również do 2018 r., natomiast w modelach marki Dodge do 2023 r., choć w tym przypadku praktycznie wszystkie pochodzą z prywatnego importu z USA.

- **Dodge: Charger, Challenger, Durango**
- **Jeep: Cherokee V, Grand Cherokee IV, Wrangler III**
- **Ram: 1500**

CENA INSTALACJI: 6500 ZŁ



Mitsubishi 2.0 MIVEC



2-litrowy silnik MIVEC o oznaczeniu 4J11 ma mechaniczną regulację luzu zaworowego, ale w przeciwieństwie do starszego 4B11 nie wymaga wymiany popychaczy. Luz ustawia się śrubami z nakrętkami, więc jego kontrola po montażu LPG nie jest szczególnie kosztowna. Poza tym silnik znakomicie znosi jazdę na autogazie, a przy okazji zużywa sporo paliwa, więc montaż LPG się opłaca. Jednostkę oferowano w Europie w Outlanderze III od 2012 do 2021 r., a w ASX po modernizacji od 2019 do 2021 r.

- **Mitsubishi: ASX I, Outlander III**

CENA INSTALACJI: 3600-4200 ZŁ



Opel 1.4 16V/Turbo



Wolnossące silniki B14XE/D14XE oraz turbodoładowane B14NET/B14NEL mają hydrauliczną kompensację luzu i uchodzą za dobre do LPG, choć odmiana Turbo jest wrażliwa na wysoką temperaturę. Obie konstrukcje występowały również w wersjach z fabrycznymi instalacjami LPG – miały one wzmocnione gniazda zaworowe. Wolnossący silnik 1.4 oferowano w Corsie E do 2019 r. Jednostki 1.4 Turbo jeszcze z wtryskiem pośrednim montowano również do 2019 r., choć od 2015 r. był już w gamie Opla silnik z wtryskiem bezpośrednim.

- **Opel: Corsa E, Astra J, Meriva B, Mokka i Mokka X, Zafira Tourer**

CENA INSTALACJI: 3600-4000 ZŁ



Toyota 1.6-2.0 Valvematic



Silniki z rodziny Valvematic (ZR) dobrze współpracują z instalacjami LPG, choć ta marka niekoniecznie dobrze się z tym kojarzy. Jednostki 1.6 i 1.8 Valvematic oferowano w Europie w Aurisie, Avensisie i Verso do 2018 r., natomiast silnik 2.0 stosowano w Avensisie i RAV4. Najdłużej pozostał 1.6 Valvematic – w Corolli Sedan XII generacji był dostępny do 2022 r. Później zastąpiła go trzycylindrowa jednostka 1.5, również wolnossąca i nieźle radząca sobie z autogazem.

- **Toyota: Auris II, Corolla XI i XII Sedan, Avensis III, Verso, RAV4 IV**

CENA INSTALACJI: 3600 ZŁ



Toyota 1.8 Hybrid



Silnik 1.8 o oznaczeniu 2ZR-FXE (spokrewnionej z Valvematic) z hybryd Toyoty dobrze współpracuje z instalacjami LPG, co potwierdza duża liczba takich aut na taksówkach. Niskie spalanie wydłuża czas zwrotu kosztów montażu, dlatego rozwiązanie jest opłacalne tylko przy dużych przebiegach. Jednostka do dziś jest montowana w Corolli, Corolli Cross czy w C-HR. W 2025 r. wycofano ten napęd z gamy Suzuki wraz z modelem Swace.

- **Toyota: Auris II, Corolla XII, Corolla Cross, C-HR I i II, Prius IV, Prius+**
- **Lexus CT**
- **Suzuki Swace**

CENA INSTALACJI: 3800 ZŁ



Grupa Volkswagen 1.0 MPI



Wolnossący silnik 1.0 MPI z rodziny EA211 dobrze nadaje się do zasilania LPG. Starsze odmiany rozwijały 60 lub 75 KM, a od 2018 r. już 65 lub 80 KM. Jednostkę montowano m.in. w miejskich Volkswagenie Up!, Skodzie Citigo i Seacie Mii, gdzie oferowano instalacje dealerskie, ale ze względu na małe bagażniki oraz niskie zużycie paliwa nie są to najlepsze auta do takiej modyfikacji, jeśli samochód nie jeździ bardzo dużo, np. w firmie.

- **Volkswagen: Polo V i VI**
- **Skoda: Fabia III i IV**
- **Seat: Ibiza IV i V**

CENA INSTALACJI: 3600 ZŁ



› WTRYSK

Honda 1.5 Turbo



Nowoczesna jednostka Hondy z bezpośrednim wtryskiem paliwa po latach okazała się dość trwała, by montować w niej zasilanie autogazem. Zaletą jest regulacja zaworów na śrubę, zgodnie z hondowską tradycją. Nie jest to więc silnik bezobsługowy pod tym względem, ale lepsze to niż nieekonomiczna regulacja płytkami. Trzeba jedynie pamiętać o doglądaniu luzu zaworowego co ok. 30 tys. km. W Europie silnik montowano w Civicu X w latach 2017-2021 oraz w CR-V piątej generacji do 2022 r.

- **Honda: Civic X, CR-V V**

CENA INSTALACJI: 6500-6800 ZŁ



Toyota 2.0 Hybrid



Silnik M20A-FXS ma mieszany wtrysk paliwa D-4S, łączący wtryskiwacze bezpośrednie i pośrednie. Ułatwia to zasilanie LPG w porównaniu z jednostkami korzystającymi wyłącznie z wtrysku bezpośredniego, choć pozostaje dotrysk benzyny z uwagi na ochronę wtryskiwaczy. Wysoki koszt instalacji jasno pokazuje, że zwrot będzie trwał dość długo. Szczególnie że to bardzo oszczędny napęd. Trzeba dużo jeździć, by doczekać się korzyści. Auta z tym silnikiem są oferowane do dziś.

- **Toyota: Corolla XII, C-HR I i II, Corolla Cross**
- **Lexus UX**

CENA INSTALACJI: 6500-6800 ZŁ



eprasa.pl 2f265aa5b9

BEZPOŚREDNI

Lexus 2.0 Turbo



Silnik 2.0 Turbo z wtryskiem bezpośrednim był co prawda konstrukcją Toyoty, ale w Europie montowano go pod maską Lexusów. Jednostka o oznaczeniu 8AR-FTS ma mieszany wtrysk D-4ST, czyli wtrysk pośredni i bezpośredni. W Europie pojawiła się w 2015 r. Początkowo modele nosiły oznaczenie 200t, później zmienione na 300, choć silnik pozostał ten sam. Najdłużej instalowano go w Lexusie RX, oferowanym w tej wersji do 2022 r. To dość paliwożerne auto, zwłaszcza przy ciężkiej nodze, więc droga instalacja zwraca się stosunkowo szybko.

› **Lexus: NX I, IS III, RC I, GS IV, RX IV**

CENA INSTALACJI: 6500-6800 ZŁ





Mazda 2.0-2.5 Skyactiv-G

Wolnossące jednostki Mazdy „gazuje się" od dawna, i to z bardzo dobrym skutkiem. Głowice i wtryskiwacze dobrze znoszą zasilanie alternatywnym paliwem. Przez charakterystykę tych silników aby uzyskać dobrą dynamikę, trzeba mocno wciskać gaz i kręcić do wysokich obrotów, a przy takiej jeździe spalanie wyraźnie rośnie. Stąd pomysł na montaż instalacji LPG, które użytkownicy sobie chwalą. Co istotne, jednostki te w odmianie 2,5 l są oferowane do dziś, nie tylko w nowej Maździe CX-5, ale też od 2026 r. w modelach 3 i CX-30.

› **Mazda: 3 III i IV, 6 III, CX-30, CX-5 I, II i III**

CENA INSTALACJI: 6500-8000 ZŁ



Opel 1.4 Turbo



Silnik 1.4 Turbo z bezpośrednim wtryskiem benzyny nie ma wiele wspólnego z poprzednikiem z wtryskiem pośrednim, ale główne cechy konstrukcyjne zachowano. Ma łańcuch rozrządu i hydrauliczne popychacze zaworowe, a producenci instalacji autogazu oferują gotowe rozwiązania. Jest niestety bardziej od poprzednika wrażliwy na wysokie temperatury. W Astrze K i Mokce X silnik występował do 2019 r. Warto zaznaczyć, że Mokka X z silnikiem 1.4 Turbo o mocy 140 KM ma wtrysk pośredni – obie jednostki oferowano równolegle w tym samym okresie. Ta z wtryskiem bezpośrednim ma moc 152 KM.

› **Opel: Astra K, Mokka X**

CENA INSTALACJI: 6500-8000 ZŁ





Renault 1.33 TCe

Silnik HR13DDT montowany w autach aż pięciu marek coraz częściej trafia do warsztatów zajmujących się instalacjami LPG. Ta dość zaawansowana i nietypowa technicznie jednostka dobrze znosi duże przebiegi. Dużą zaletą jest hydrauliczna regulacja luzu zaworowego.

› **Dacia: Duster II**
› **Mercedes: A IV, B III, CLA II, GLA II, GLB I**
› **Mitsubishi: ASX II, Grandis II**
› **Nissan: Qashqai II i III, X-Trail III, Juke II, Townstar**
› **Renault: Captur I i II, Megane IV, Scenic IV, Kadjar, Talisman I, Arkana, Kangoo III**

CENA INSTALACJI: 6500-8000 ZŁ



Toyota 2.5 Hybrid



Również silnik 2.5 w hybrydach Toyoty ma wtrysk mieszany i hydrauliczną kompensację luzu zaworowego. Jednostka trafiła do europejskiej oferty w 2019 r. i pozostaje w sprzedaży do dnia dzisiejszego. Samochody z tym silnikiem nie palą wyraźnie więcej niż z napędem opartym na jednostce 2.0, więc zwrot będzie trwał równie długo. Zasilanie gazem docenili już taksówkarze.

› **Toyota: Camry VIII, Highlander IV, RAV4 V i VI**
› **Lexus: ES VII, NX II, RX V**
› **Suzuki Across**

CENA INSTALACJI: 6500-6800 ZŁ





Grupa Volkswagen 1.5 TSI

Silnik zadebiutował w 2017 r., a od 2022 r. występuje w odmianie evo2. To jedna z popularniejszych jednostek z bezpośrednim wtryskiem przerabianych na LPG w stosunkowo młodych samochodach. Dlatego wybór instalacji jest duży, a z tego m.in. wynika szerszy zakres ich cen.

› **Volkswagen: Golf VII i VIII, Passat B8 i B9, Touran II, Tiguan II i III, T-Roc**
› **Skoda: Octavia III i IV, Superb III i IV, Karoq, Kodiaq I i II**
› **Seat/Cupra: Leon III i IV, Ateca, Tarraco, Formentor**
› **Audi: A3, Q2, Q3**

CENA INSTALACJI: 6500-7800 ZŁ



Volvo 2.0 Turbo



Rodzina VEA zastąpiła w Volvo większość benzynowych silników pięcio- i sześciocylindrowych i dostała bezpośredni wtrysk paliwa. Większe modele spalają mimo to sporo benzyny, więc nawet wysoki koszt instalacji LPG jest inwestycją, która zwraca się stosunkowo szybko. Zwłaszcza w SUV-ach XC60 oraz XC90. Silniki weszły do oferty w 2013 r. i w rozwiniętej formie, również z systemem mild hybrid, pozostają w niej do dziś.

› **Volvo: V40 II, S60 II i III, V60 I i II, S80 II, V70 III, XC40 I, XC60 I i II, XC70 II, S90 II, V90 II, XC90 II**

CENA INSTALACJI: 7800-9000 ZŁ



PODSUMOWANIE

m motor

Im większe zużycie paliwa, tym większe oszczędności i szybszy zwrot kosztu instalacji. Ale wiele zależy też od pokonywanych dystansów. Taksówkarze, pomimo korzystania z oszczędnych hybrydowych Toyot, montują instalacje LPG, bo jeżdżą bardzo dużo. Największym nieporozumieniem jest jednak założenie, że jak ktoś ma mocne auto z dużym silnikiem, to stać go na paliwo. To, że go stać, to jedno, a to, że może zaoszczędzić i dzięki temu kupić kolejne drogie auto, to zupełnie inna historia. Jak pokazuje rynek, nawet wyraźnie mniejsze oszczędności w samochodach z wtryskiem bezpośrednim wciąż są na tyle duże, że kuszą klientów.

» Im więcej spalamy paliwa, tym większe są oszczędności. Czy to ze względu na duży silnik, czy na duże przebiegi



eprasa.pl 2f265aa5b9



cena 86,19 zł

Tani, ale czy skuteczny?

O tym, że powerbanki z funkcją rozruchu silnika działają, przekonaliśmy się przy wielu okazjach. Tym razem sprawdzamy jedno z tańszych urządzeń dostępnych w chińskich sklepach.

Powerbank EAFC Jump Starter

- Wspomaga akumulator 12 V podczas rozruchu silnika
- Umożliwia ładowanie elektroniki z gniazda USB
- Ma wbudowaną latarkę LED

W chińskim sklepie internetowym zamówiliśmy najtańszy z dostępnych powerbanków z funkcją rozruchu silnika samochodowego. Po kilku dniach otrzymaliśmy przesyłkę, w której znajdowały się kupiony produkt oraz adapter rozruchowy i kabel USB do ładowania. Zgodnie z umieszczoną w opakowaniu instrukcją przed rozpoczęciem testu naładowaliśmy baterię powerbanku.

Choć większości kierowców awaryjne uruchamianie samochodu z rozładowanym akumulatorem kojarzy się głównie z zimą, problem ten jest często spotykany także latem.

Powodów braku prądu w baterii rozruchowej silnika może być wiele. Najczęściej do rozładowania akumulatora dochodzi wskutek zostawienia zapalonego oświetlenia na zewnątrz pojazdu lub w jego wnętrzu. Często za podobną sytuację winna jest usterka osprzętu elektrycznego powodująca pobór prądu nawet po zamknięciu auta. W starszych pojazdach odpowiadają za to zwykle niefabryczne alarmy i immobilisery. Jednak problemy z „pożeraniem" prądu na postoju dotykają także współczesne samochody. Tu przyczyn może być wiele – od awarii któregoś ze sterowników po zwarcie w instalacji elektrycznej.

Różne sposoby odpalania

Bez znaczenia, czy problem dotknął młode, czy stare auto – we wszystkich przypadkach aby kontunuować jazdę, należy uruchomić silnik w awaryjny sposób. Co ciekawe, nawet w przypadku aut hybrydowych i elektrycznych najczęściej nie da się rozpocząć jazdy, gdy akumulator rozruchowy jest rozaładowany.

W obliczu braku prądu w baterii kierowcy radzą sobie na różne sposoby. Najpopularniejszym z nich jest podłączenie rozładowanego akumulatora do baterii innego auta. To wymaga użycia przewodów rozruchowych. Tu kluczowa jest jakość kabli. Niestety sprzedawane w marketach przewody często mają grubą izolację gumową, w której kryją się cienkie nitki miedzianego kabla. Takie przewody podczas próby rozruchu grzeją się, a ich skuteczność jest niska.

Niektórzy kierowcy próbują uruchomić auto z rozadowanym akumulatorem metodą na pych. Taki sposób działa jedynie w samochodach z niedoładowanym akumulatorem i ręczną skrzynią biegów. Przy całkowicie roazładowanej baterii pchanie czy ciągnięcie na linie nie sprawdzi

Sprawdzamy działanie taniego powerbanku z funkcją rozruchu silnika



1 ŁADOWANIE I OCENA JAKOŚCI URZĄDZENIA

Test przeprowadziliśmy w zaprzyjaźnionym warsztacie samochodowym, gdzie do dyspozycji mieliśmy auta, których akumulatory były rozładowane w różnym stopniu. Po rozpakowaniu przesyłki oceniliśmy jakość urządzenia rozruchowego. Zarówno produkt, jak i kable nie wzbudzały zastrzeżeń. Zgodnie z instrukcją producenta naładowaliśmy akumulator powerbanku do pełna.



2 PRÓBA 1: DIESEL 2.0 (11,66 V)

W trakcie realizacji testu do warsztatu na diagnostykę komputerową przyjechał klient Skodą Octavią z silnikiem 2.0 TDI. Problemem auta był ubytek prądu podczas postoju. Akumulator samochodu był w kiepskim stanie – po kilkuminutowym postoju z włączonym zapłonem i podłączonym testerem diagnostycznym napięcie spadło poniżej 12 V, a silnika nie dało się uruchomić. Po podłączeniu powerbanku silnik Skody odpalił bez problemu.



3 PRÓBA 2: BENZYNOWY 6.0 (10,27 V)

Pierwszą próbę przeprowadziliśmy na nowoczesnym aucie, którego sterowniki – po wykryciu obniżonego napięcia – nie pozwoliły na uruchomienie rozrusznika. Następnie udaliśmy się do 30-letniego Mercedesa S600, w którym świeciły się kontrolki, a rozrusznik jedynie powoli obracał silnikiem. Napięcie 10,27 V nie pozwalało na rozruch. Podłączenie powerbanku rozwiązało problem – uruchomiliśmy 12-cylindrowy silnik bez problemu.

eprasa.pl 2f265aa5b9

się. Taka metoda odpalania silnika jest też niebezpieczna dla rozrządu. W skrajnych przypadkach może dojść do przeskoczenia, a nawet zerwania paska czy łańcucha.

Zaskakująca skuteczność

Nic dziwnego, że coraz większą popularnością wśród kierowców cieszy się obecne najkrócej na rynku rozwiązanie – powerbank z funkcją rozruchu silnika samochodowego.

W ostatnich latach kilkukrotnie przeprowadzaliśmy testy podobnych urządzeń. Za każdym razem potwierdzały one skuteczność markowych produktów. Tym razem postanowiliśmy sprawdzić działanie jednego z tańszych boosterów. Urządzenie o nazwie EAFC Jump Starter zamówiliśmy za nieco ponad 85 zł w chińskim sklepie internetowym z opcją wysyłki z magazynu w Polsce. Dzięki temu zamówiony produkt otrzymaliśmy już po kilku dniach od transakcji.

Po rozpakowaniu powerbanku zapoznaliśmy się z załączoną instrukcją i zgodnie z nią naładowaliśmy baterię urządzenia. Następnie w zaprzyjaźnionym warsztacie samochodowym spróbowaliśmy uruchomić awaryjnie pięć aut z różnymi silnikami. Wyniki prób były zaskakujące.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO



To warto wiedzieć

PROFESJONALNE BOOSTERY



W sprzedaży dostępne są także przenośne urządzenia ze znacznie większą baterią. Znajdujące się często na wyposażeniu aut pomocy drogowej boostery umożliwiają wielokrotne uruchamianie samochodów osobowych o napięciu 12 V, jak i ciężarówek wyposażonych w instalacje 24 V. Cena takiego startera to nieco ponad tysiąc złotych.

STARTERY KONDENSATOROWE

Ciekawym rozwiązaniem są urządzenia, które zamiast akumulatora mają wbudowany kondensator. Po naładowaniu resztkami prądu z akumulatora dają krótkotrwały impuls umożliwiający uruchomienie silnika. Koszt takiego startera to ok. 500 zł.

KABLE



Najpopularniejszym sposobem na uruchamianie awaryjne jest połączenie akumulatorów dwóch aut za pomocą kabli rozruchowych. Wybierając takie przewody, warto zwrócić uwagę na ich parametry. Powinny mieć ok. 3 m długości i być wykonane z przewodu 25 mm².



4 PRÓBA 3: BENZYNOWY 0.8 (8,48 V)

Kolejnym autem wytypowanym do testu było Daewoo Matiz. Napięcie w instalacji elektrycznej auta wynosiło niecałe 8,5 V, a kontrolki na zegarach ledwo się żarzyły. Próba rozruchu powodowała spadek napięcia do 5 V, a rozrusznik nie obracał się. Kolejny raz booster uratował sytuację – silnik zapalił od razu.



5 PRÓBA 4: BENZYNOWY 1.2 (1,18 V)

Ostatnia próba była najcięższa. Podłączyliśmy booster do akumulatorów samochodów wycofanych z użytku, które czekały na złomowanie. O dziwo zarówno Renault Clio, jak i Toyota Yaris z całkowicie rozładowanymi bateriami (napięcie około 1 V) po podłączeniu boostera udało się uruchomić.



6 STAN BATERII PO TEŚCIE

Po pięciu próbach sprawdziliśmy stan naładowania powerbanku. Wskaźnik diodowy pokazywał, że urządzenie jest jeszcze naładowane w 75 procentach. Aby bezpiecznie uruchamiać silniki, akumulator należało doładować, jednak w dalszym ciągu można było ładować telefon i używać latarki.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test potwierdził skuteczność tanbiego powerbanku z funkcją rozruchu silnika samochodowego. Jedno z tańszych urządzeń dostępnych w chińskim sklepie internetowym zaskoczyło swoją sprawnością. Okazało się, że po naładowaniu niewielkiego akumulatora bez problemu awaryjnie uruchomiliśmy pięć samochodów. O ile odpalenie auta z niedoładowanym akumulatorem nie dziwi, o tyle uruchomienie dwóch pojazdów z całkowicie rozładowanymi bateriami zaskakuje. W jednorazowym teście nie jesteśmy w stanie ocenić trwałości urządzenia.

eprasa.pl 2f265aa5b9



Mocowanie zunifikowane

Dzięki Isofix mocowanie fotelików stało się proste. A co można zrobić w

System Isofix niemal całkowicie wyparł mocowanie fotelików dziecięcych za pomocą pasów bezpieczeństwa. Fabryczne, znormalizowane punkty mocowania zapewniają wyższe bezpieczeństwo i zdecydowanie ułatwiają montaż. Nie należy jednak samodzielnie doposażać samochodu w system Isofix.

W Unii Europejskiej Isofix jest obowiązkowy w nowych autach osobowych z więcej niż jednym rzędem siedzeń już od listopada 2014 r. To uniwersalne i znormalizowane rozwiązanie ma zminimalizować ryzyko złego zamocowania oraz ułatwić montaż fotelików dziecięcych, zwiększając bezpieczeństwo przewożonych małoletnich pasażerów.

Dwa sztywne metalowe uchwyty systemu Isofix zapewniają solidne połączenie fotelika z samochodem. Zgodnie z normą ISO 13216 odległość między zaczepami musi wynosić dokładnie 280 mm. Foteliki dziecięce wyposażone w system Isofix wpina się bezpośrednio w te uchwyty. By jeszcze lepiej ustabilizować fotelik, opracowano tzw. Top Tether, czyli dodatkowy pas zabezpieczający, mocowany w wyznaczonym punkcie auta.

Największą zaletą Isofix są łatwość montażu oraz minimalizowanie ryzyka błędnego montażu – zwłaszcza w porównaniu z mocowaniem za pomocą pasów bezpieczeństwa. Kierowca musi jedynie zadbać o poprawne wpięcie fotelika w mocowania.

Pionierami w tej dziedzinie były firma Britax-Römer, która w 1997 r. wprowadziła na rynek pierwszy fotelik dziecięcy z zaczepami Isofix, oraz Volkswagen – Golf IV był pierwszym seryjnym pojazdem wyposażonym w mocowania Isofix.

Nawet dzisiaj ten system nie jest powszechnie dostępny. Poza autami używanymi mającymi 12 lat lub więcej po drogach poruszają się też pojazdy nieobjęte tym obowiązkiem: dwumiejscowe, użytkowe i kampery. Okazuje się jednak, że doposażenie auta w Isofix nie jest najlepszym pomysłem.

TEKST: ŁS, AZ, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA, HTW, ARCH.

Występowanie i historia Isofix

Pomysł na ustandaryzowanie mocowań fotelików zrodził się jeszcze w XX wieku. W pojazdach Isofix wprowadzano stopniowo, zwykle wykorzystując fakt pojawiania się na rynku nowych modeli lub kolejnych generacji istniejących. Stąd znaczny wzrost liczby aut z Isofix w latach 2004-2008. W większości popularnych modeli aut mocowania Isofix znajdują się na zewnętrznych miejscach kanapy oraz na prawym fotelu. W trzecim rzędzie mają je głównie największe SUV-y oraz vany.

To warto wiedzieć systemie Isofix oraz wspó



Brak Isofix a fotelik

Kierowcy starszych samochodów powinni pamiętać, że większość nowoczesnych fotelików dziecięcych z systemem Isofix można zamocować również za pomocą pasów. Wprawdzie trzeba wówczas zrezygnować z wyższego bezpieczeństwa i wygody, wynikających ze stosowania znormalizowanego systemu mocowania, ale przy prawidłowym montażu foteliki pozostaną wówczas bezpieczne.

› To, czy dany fotelik nadaje się do mocowania pasami oraz jak to zrobić, trzeba koniecznie sprawdzić w instrukcji jego obsługi – tu nie ma miejsca na przypadkowość!



Mocowanie Top Tether

Montowane przodem do kierunku jazdy foteliki mogą być wyposażone w trzeci pas mocujący. Punkt jego wpinania znajduje się za oparciami kanapy lub podszybiu (w sedanach czy coupe). Może być oznaczony kotwicą lub opisany jako Top Tether. Jeśli dany fotelik ma system mocowania Top Tether, to ze względów bezpieczeństwa musi on być używany – rozwiązanie stabilizuje fotelik.

› Isofix to tylko dwa punkty mocujące. Trzeci znacząco poprawia stabilność montażu. Alternatywą dla Top Tether jest sięgająca podłogi noga podpierająca.

eprasa.pl 2f265aa5b9



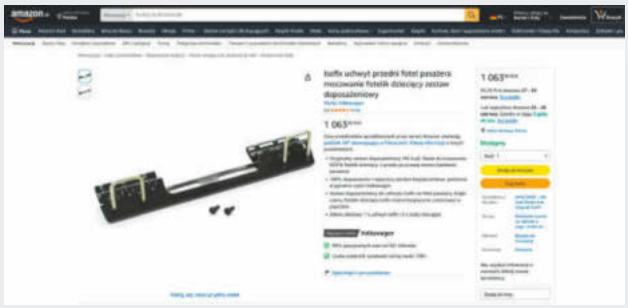
Mocowania Isofix mogą być ukryte za plastikowymi lub materiałowymi zaślepkami. Dzięki ujednoliconej normie odległość między nimi zawsze wynosi 280 mm.

O poprawności wpięcia fotelika lub jego bazy w mocowanie zwykle świadczy pojawienie się zielonego znacznika.

Ramiona Isofix ułatwiają montaż fotelika dziecięcego w samochodzie i eliminują konieczność stosowania w tym celu pasów bezpieczeństwa.

Doposażanie używanego samochodu w Isofix

Z technicznego punktu widzenia mocowania Isofix to solidna metalowa szyna z wytrzymałymi uchwytami do wpinania fotelików. Przykręca się ją do elementów pojazdu odpornych na działanie znacznych sił – podczas wypadku stają się one znacznie większe niż na postoju.



Mocowania można kupić przez internet, np. w popularnym serwisie ogłoszeniowym Amazon. Ceny oryginalnych elementów nie są niskie.

Oryginalne mocowania

ADAC informuje, że istnieje możliwość legalnego doposażenia pojazdu w system Isofix. Niemiecki automobilklub zaleca tylko zestawy montażowe oferowane przez producentów samochodów – wybór nie jest zbyt szeroki. Producentami dostarczającymi oficjalne zestawy doposażeniowe są np. Volvo lub Grupa Volkswagen. W obu przypadkach oferta ogranicza się jednak do zaledwie kilku modeli aut. Informacje na ten temat można znaleźć w instrukcji obsługi pojazdu. Automobilklub odsyła też do strony internetowej lub na infolinię producenta, a także zaleca konsultację z autoryzowanym serwisem w sprawie modernizacji obejmującej montaż mocowań Isofix.

Mocowania uniwersalne

Sprzedaż czy instalacja akcesoryjnych mocowań Isofix nie są zabronione, ale niemiecki Urząd ds. Ruchu Drogowego (KBA) stanowczo odradza ich montaż. Zwykle nie mają one homologacji, nie mogą więc zagwarantować bezpiecznego zamocowania fotelika dziecięcego w samochodzie. W testach zderzeniowych przeprowadzonych przez Wydział Techniki Pojazdów Wyższej Szkoły Techniki i Gospodarki (HTW) w Berlinie uniwersalne uchwyty nie były w stanie skutecznie utrzymać fotelika dziecięcego podczas zderzenia. W czasie testu fotelik został wyrzucony do przodu, co w rzeczywistych warunkach mogłoby doprowadzić do zagrażających życiu obrażeń u dziecka.



Montaż niehomologowanego mocowania Isofix to duże ryzyko. Przypominamy, że fotelik opiera się tylko na nim – gdy używa się mocowania Isofix, nie przypina się go pasami pojazdu.

przypadku aut bez tego systemu?

łpracujących z nim fotelikach





Kierunek montażu fotelika

Na rynku są dostępne foteliki mające opcję ustawienia przodem lub tyłem do kierunku jazdy, wyposażone w bazę, a także mające bazę obrotową. Eksperci i lekarze zalecają wożenie dzieci tyłem nawet do 4. roku życia, ponieważ zapewnia to o ponad 70% mniejsze ryzyko urazów głowy i szyi podczas zderzenia – ciało jest wówczas „wgniatane" w fotelik, a nie zawisa na moment na pasach.

› Foteliki dziecięce typu łupina oraz te montowane tyłem do kierunku jazdy często można bezpiecznie zamocować w samochodzie wyłącznie za pomocą bazy Isofix.

Testy zderzeniowe fotelików

Foteliki, podobnie jak cały pojazd oraz jego wybrane elementy (np. fotele), są poddawane testom zderzeniowym. Takie próby w ramach programu Test Plus organizują szwedzkie VTI (Narodowy Instytut Badań Drogowych i Transportu) oraz niemiecki automobilklub ADAC. Wyniki można znaleźć w internecie na stronach adac.de oraz vti.se.

› Testy zderzeniowe fotelików dziecięcych dowodzą, że montaż za pomocą systemu Isofix jest bezpieczniejszy niż za pomocą pasów bezpieczeństwa. Zestawy doposażeniowe Isofix nie zdają jednak egzaminu.

Isofix w używanym foteliku

Kupując używany fotelik, warto zwrócić uwagę nie tylko na jego ogólny stan (w tym pasów, tapicerki, „skorupy"), ale także na sprawność elementów wpinających go w mocowanie Isofix.

Czy mocowania Isofix często sprawiają problem w używanych fotelikach?
Z naszych doświadczeń wynika, że to trwały element. Znacznie częściej foteliki nie mogą być używane z powodu uszkodzenia struktury, pasów czy po uczestniczeniu w kolizji drogowej.

Co najczęściej psuje się w mocowaniach?
Elementy ruchome, z powodu niewystarczającego smarowania lub zabrudzeń mogą zacząć przesuwać się z oporem. W takiej sytuacji może pomóc ich przeserwisowanie.

W jaki sposób można sprawdzić, czy elementy odpowiadające za wpinanie fotelika do Isofix są sprawne?
Mocowania fotelika powinny łatwo się zatrzaskiwać, a także być możliwe do zwolnienia bez stawiania nadmiernego oporu. Warto także zwrócić uwagę, czy fotelik jest stabilnie zamocowany – luzy mogą świadczyć o problemach z mocowaniami. Fotelik powinien obejrzeć serwis i ocenić, czy nadaje się on do naprawy. Wybór fotelików jest tak duży, że zawsze można poszukać też innego.



Marcin Rusak, sklep Bryka Smyka

PODSUMOWANIE

Isofix to duże udogodnienie. Warto jednak pamiętać, że nie ma obowiązku doposażania starszego samochodu w ten system. Wszystkimi autami osobowymi zarejestrowanymi w Unii Europejskiej przed listopadem 2014 r. nadal można legalnie przewozić dzieci w fotelikach bez osadzania ich w Isofix. Istotne jest, czy w danym modelu fotelika producent na to zezwala. Przypominamy też, że foteliki muszą spełniać starszą normę UN/ECE R44, a dokładniej z certyfikatami R44/03 i R44/04, lub być homologowane zgodnie z aktualną normą „i-Size" UN/ECE R129.

eprasa.pl 2f265aa5b9

UŻYWANE



Lata produkcji:
2014-2019
Ceny: od 90 tys. zł

BMW X6 II (F16)

BMW X6 uchodzi za jednego z najbardziej kontrowersyjnych SUV-ów. Poznajmy opinie o drugiej generacji modelu (F16).

X6 jest pełne sprzeczności. To naprawdę wielki samochód (4,91 m długości i 1,99 m szerokości), ale w środku nie szokuje ilością miejsca – szczególnie w zakresie przestrzeni na głowy z tyłu. Bagażnik może i ma sporą pojemność (550 l), ale kształt klapy utrudnia jego pakowanie. Kokpit spodoba się zwolennikom „starej szkoły" projektowania przez BMW. Na miejscu są analogowe wskaźniki, szeroka konsola środkowa oraz intuicyjne pokrętło iDrive do obsługi multimediów.

W odróżnieniu od bliźniaczego konstrukcyjnie X5 (F15), w X6 (F16) nie uświadczymy silników 4-cylindrowych. Minimum to rzędowe „szóstki": benzynowe 3.0 (306 KM) i diesle 3.0 (258/313/381 KM), mające 1, 2 lub 3 turbosprężarki. Topowe 4.4 V8 rozwijają 450 KM lub 575 KM w X6 M. Słabym punktem benzynowych silników są łańcuchy rozrządu, natomiast diesle mają nietrwałe wtryskiwacze i chłodnice EGR. W starszych X6 warto sprawdzić kondycję opcjonalnego zawieszenia pneumatycznego.

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 BMW

Zalety

„Diesel BMW (313 KM) potrafi być łagodny i oszczędny, a kiedy trzeba – bardzo narowisty"

„By włączyć tryb sportowy, wystarczy przeciągnąć lewarek skrzyni w stronę kierowcy. Wolę to od pokrętła"

„W środku wszystko sprawia wrażenie bardzo przemyślanego. Od razu wiadomo, gdzie czego szukać"



„Skrzynia dobrze odnajduje się przy każdym stylu jazdy – i spokojnym, i bardziej agresywnym"

Wady

„Według mnie przednie siedzenia są zbyt twarde. Nie mogę się do nich przyzwyczaić"



„X6 jako nowe kosztowało fortunę, a wcale nie jest perfekcyjnie wykonane (czasami coś zaskrzypi)"

„Podczas pakowania rzeczy do bagażnika bardzo łatwo pobrudzić się o zderzak"

„Parkowanie utrudniają znacząca szerokość X6 i słaba widoczność w tylnej części auta"

DO REDAKCJI

Złomować czy ratować?



W moim aucie mechanik zauważył rosnące ogniska rdzy w punktach mocowania zawieszenia. Czy auto warto ratować?

Nawet jeżeli doszło do korozji ramy pomocniczej, a ewentualna naprawa będzie polegała na zastąpieniu jej używaną w dobrym stanie, to zabieg nie będzie tani. Największe koszty nie będą związane z zakupem części, tylko długim czasem pracy mechanika. Na szali może być nawet kilka tysięcy złotych (w starym aucie jest spora szansa, że trzeba będzie także wymienić zużyte tuleje metalowo-gumowe czy walczyć z zapieczonymi lub urwanymi śrubami). Decyzja, czy warto ratować auto jest zawsze indywidualna. Kto planuje użytkowanie go przez kilka lat, może zainwestować.

Dopłata za kolor



Samochody w rzadko spotykanych kolorach nawet w zaawansowanym wieku bywają zauważalnie droższe od pozostałych. Z czego to wynika?

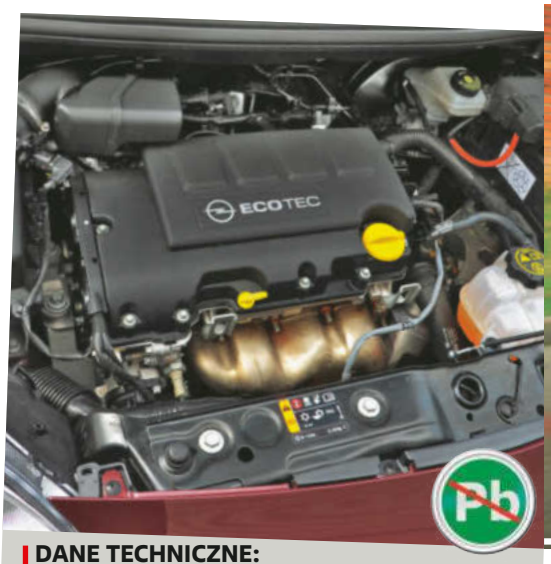
Powodów jest kilka. Oryginalne kolory nie są popularne, więc zwyżka ceny wynika z praw popytu i podaży. Rzucające się w oczy auto wyróżnia się w ogłoszeniach – może być łatwiejsze do sprzedania mimo znacznej ceny. Nietypowe kolory bywały zarezerwowane dla dobrze wyposażonych, mocniejszych czy nietypowych wersji danego modelu – jak np. Volkswagen Polo Cross. Konfiguracja auta też wpływa na cenę.

eprasa.pl 2f265aa5b9

Benzynowy silnik 1.4 Ecotec

Prosta konstrukcja o wysokiej trwałości, która sprawdzi się też przy LPG
Nowsza wersja A14 XER była w ofercie prawie bez zmian przez 11 lat

Silnik 1.4 16V z rodziny Family 0 Opla zadebiutował w 2002 r. jako Z14XEP. To prosta, wolnossąca jednostka z żeliwnym blokiem, pośrednim wtryskiem paliwa, 16-zaworową głowicą, hydrauliczną kompensacją luzu zaworowego i łańcuchem rozrządu. Od 2008 r. oferowano opisywaną tu wersję A14XER z nieco większą pojemnością (1398 cm^3) i zmiennymi fazami rozrządu. Późniejszy B14XER był już w praktyce tylko odmianą dostosowaną do normy Euro 6, nie różniącą się zbytnio konstrukcją. Ostatnim wcieleniem był silnik D14XEL/XER spełniający normę Euro 6d-Temp. Produkcję zakończono w 2019 r. Silniki 1.4 16V mogą nosić nazwy handlowe Ecotec, EcoFlex lub Twinport. Ta ostatnia pochodzi od podwójnych kanałów dolotowych sterowanych klapami. Mają poprawiać charakterystykę momentu obrotowego, a przy małych obciążeniach także ekonomię jazdy. Nie wszystkie wersje silnika 1.4 16V miały ten system. Występowały też warianty z fabrycznymi instalacjami gazowymi. Jednostek o oznaczeniach A14/B14/D14, pomimo podobieństw, nie można mylić z doładowanymi 1.4 Turbo (A14NET czy A14NEL), które bazują na bloku Z14XEP. Największe różnice to trwałość i tolerancja na zaniedbania, które w przypadku wolnossącej odmiany są znacznie wyższe, choć miewa ona swoje bolączki.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: A14/B14/D14: 1398 cm^3, starszy Z14: 1364 cm^3
Moc: 75-101 KM
Moment obrotowy: 120-130 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Opel: Adam, Astra H, J, K, Corsa C, D, E, Meriva A, B; Chevrolet: Aveo II, Cruze J300



Idealna do miasta ze skrzynią automatyczną

Opel Corsa z silnikiem 1.4 16V w generacjach C i D miał skrzynie manualne pięciobiegowe i czterostopniowe automatyczne. Ryzyko zakupu mało trwałego i usterkowego „półautomatu" Easytronic istniało tylko w innych wersjach silnikowych. W 2013 r. Opel zaadaptował skrzynię Easytronic do tego silnika w modelu Adam. Występowała ona także w Corsie E, zamiennie z klasycznym sześciobiegowym automatem. Oba warianty mają moc 90 KM i rozpoznać je można wyłącznie po wyglądzie wybieraka skrzyni biegów.

1. CENY CZĘŚCI

rozrząd kompletny	3000 zł
rozrząd podstawowy	400 zł
zawór par paliwa	200 zł
pokrywa zaworów	300 zł
moduł cewek zapł.	400 zł
sprzęgło	500 zł

2. TYPOWE USTERKI

Niesprawny układ odmy (zawór)
Niesprawny zawór par paliwa
Usterka (przegrzanie) cewek zapł.
Nieszczelność modułu termostatu
Zużycie napędu rozrządu

1 Ceny części są umiarkowane, a dostępność bardzo dobra. Nie brakuje oryginalnych. W rozrządzie, zwykle po większym przebiegu, wymienia się łańcuch i ślizgi za ok. 400 zł. Kompletny zestaw z kołami zębatymi i nastawnikami kosztuje ok. 3000 zł, i to w zamienniku. **2** Jedną z typowych i najważniejszych usterek jest zużycie membrany zaworu odmy, co skutkuje wzrostem ciśnienia w układzie odpowietrzania silnika. Może to prowadzić do nadmiernej konsumpcji oleju. Wymienia się pokrywę zaworów, ale można „kombinować" z samą membraną. Dość często trzeba wymieniać moduł cewek zapłonowych. **3** Konstrukcja silnika jest stosunkowo prosta.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	wtrysk pośredni
rodzaj doładowania	brak
napęd rozrządu	łańcuch, dożywotni
zmienne fazy zaworowe	po stronie dolotu i wydechu
regulacja zaworów	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania	Twinport (podwójne kanały dolotowe), elektr. ster. termostat (B14...)



MNIEJ BIEGÓW, WYŻSZA TRWAŁOŚĆ
Manualne przekładnie F13/F17 są trwałe, w przeciwieństwie do sześciobiegowych skrzyń M32, łączonych z silnikiem 1.4 Turbo. W Astrze K silnik 1.4 kojarzono ze skrzynią sześciobiegową.



Opel Ampera i jego „krewniak" Chevrolet Volt to hybrydy typu plug-in z napędem elektrycznym, w których silnik spalinowy pełni głównie rolę generatora energii. Tę funkcję powierzono opisywanej tu jednostce benzynowej 1.4 16V, w odmianie A14XFL o mocy 86 KM. Niestety, ze względu na specyfikę pracy tych hybryd, silnik nie jest zbyt ekonomiczny, ale za to prosty i to jedyne, czym nie należy się specjalnie przejmować w tych skomplikowanych technicznie modelach.



NIE TYLKO ECOTEC
Ecotec to tylko jedna z nazw handlowych, której używano dla wielu silników, w tym również diesli. 1.4 nosił także nazwy Twinport oraz EcoFlex.

Zalecany olej:
5W-30
GM dexos2
PSA B71 2297
ACEA C3
Objętość przy wymianie:
4,0-4,5 l

eprasa.pl 2f265aa5b9



Mitsubishi Outlander vs

Nie zawsze trzeba kupować Toyotę RAV4 czy Hondę CR-V, by mieć trwałego SUV-a. Prezentujemy alternatywy japońskich marek. Sprawdzamy, czy okażą się godne polecenia.

Mitsubishi pokazało Outlandera trzeciej generacji w 2012 r. Samochód od początku nie wyróżniał się niczym szczególnym na tle konkurencji. Dotyczyło to zarówno stylistyki, jakości wykonania, jak i zastosowanej techniki. Znaczna długość nadwozia stawiała auto między SUV-ami kompaktowymi, a należącymi do klasy średniej. Od konkurencyjnej Toyoty RAV4 nadwozie Outlandera było o 13 cm, a od Hondy CR-V – aż o 17 cm dłuższe. Mając przed sobą auto mierzące 470 cm długości, 181 cm szerokości i 171 cm wysokości, można oczekiwać przepastnego wnętrza. Niestety okazuje się nieco rozczarowujące. Przede wszystkim przez to, że bardzo wysokie osoby nie zawsze się w nim odnajdą. Poza tym opcjonalny trzeci rząd nadaje się tylko dla dzieci.

Mitsubishi dwukrotnie przeprowadzało modernizacje, które były okazją do zmian stylizacyjnych oraz wzbogacenia wyposażenia w poszczególnych specyfikacjach – m.in. zmieniono reflektory ksenonowe na diodowe czy radioodtwarzacz CD/MP3 na stację multimedialną z 8-calowym wyświetlaczem i obsługą Android Auto oraz Apple CarPlay.

Podstawowy silnik to wolnossący 2.0 MIVEC (147, potem 150 KM) który dostępny był z pięciobiegową skrzynią ręczną, co skutkuje wyższym hałasem i spalaniem. Jednostka dobrze znosi współpracę z instalacją LPG.

1 zł Podstawowe koszty serwisowe oraz ogó

MITSUBISHI Outlander (2012-2022)

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2020 to 60-130 tys. km

Koszty utrzymania Outlandera są średnie, a ceny części zamiennych czasem nawet nieco niższe niż u konkurenta. Prosta konstrukcja i bezawaryjne silniki podnoszą ogólną ocenę w tym zakresie. Uważać trzeba głównie na problematyczne skrzynie CVT, korozję (w tym podwozia) czy awarie nagrzewnicy w PHEV-ach (koszt naprawy ok. 2 tys. zł).

Wykończenie wnętrz obydwu japoński



PUNKTY: 8/10

MITSUBISHI Outlander

Wysoka i masywna deska rozdzielcza ogranicza wrażenie przestrzeni, choć ergonomia jest w porządku. Wysocy kierowcy mogą czuć niedosyt zakresu regulacji fotela z krótkim siedziskiem. Z tyłu jest przesuwana i odchylana kanapa, a za nią dwa opcjonalne siedzonka składane w podłodze bagażnika. Widoczność do tyłu jest średnia, ale od biedy można się obejść bez kamery cofania.

eprasa.pl 2f265aa5b9



Mitsubishi Outlander (2012-2022)
Ceny: **28-95 tys. zł**

Silniki benzynowe:
2.0 (147-150 KM)
Diesle: **2.2 (150 KM)**
Hybryda PHEV:
2.0+e/2.4+e (203-224 KM)

Nissan X-Trail (2014-2022)
Ceny: **32-90 tys. zł**

Silniki benzynowe:
1.3-1.6 (158-163 KM)
Silniki Diesla:
1.6-2.0 (130-177 KM)

Nissan X-Trail

Nissan X-Trail

X-Trail debiutował w 2000 r., a pierwsze dwie generacje o pudełkowatym kształcie dobrze udawały auta terenowe. Trzecie wcielenie zatraciło tę ambicję, oferując stylizację typową dla SUV-ów. Wielu klientów doceniło szeroką paletę diesli. Wadami są małe „benzyniaki" i brak hybrydy.

Mitsubishi Outlander

Nazwa Outlander pojawiła się w 2003 r., a trzecia odsłona debiutowała w 2012 r. i przetrwała w produkcji aż 10 lat. W tym czasie przeprowadzono dwie modernizacje. Duże nadwozie oferowało wersje siedmioosobowe. Pod maską montowano skromną gamę silników, ale za to obejmującą hybrydę plug-in.

lnego utrzymania obu aut mieszczą się w średnim zakresie.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Silnik benzynowy ma nieco ponad połowa aut, diesla niecałe 20%, reszta to hybrydy.
- Co czwarte oferowane auto ma ręczną skrzynię, zaś dwie trzecie – napęd 4WD.
- Co piąty „benzyniak" ma LPG.

NISSAN X-Trail (2014-2022)

PUNKTY: 8/10

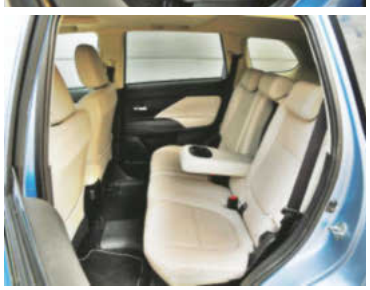
Przebieg typowy dla rocznika 2020 to 100-175 tys. km

Koszty serwisowania oraz utrzymania X-Traila trzeciej generacji są średnie. Ceny części zamiennych nie są wysokie, jak wiele osób mogłoby się spodziewać – procentuje pokrewieństwo z Renault Koleosem i stosowanie silników Renault, przez co liczba zamienników jest spora. Koszty mogą wzrosnąć, jeśli dojdzie do awarii skrzyni CVT lub poważnej usterki silnika

GIEŁDOWE FAKTY:
- Aż dwie trzecie ofert dotyczy wersji z silnikami wysokoprężnymi.
- Nieco ponad połowa ofert to auta ze skrzyniami ręcznymi.
- 60% oferowanych aut ma napęd na przód.

ch SUV-ów nie powala na kolana jakością materiałów czy ich montażem.







NISSAN X-Trail

PUNKTY: 8/10

Deska rozdzielcza X-Traila jest dość konwencjonalna, typowy układ sprzyja dobrej ergonomii. Miejsca z przodu jest wystarczająco, fotele są obszerne, ale nie dla wszystkich wygodne. Z tyłu jest przesuwana i odchylana kanapa z otworem na narty, za nią dwa opcjonalne dodatkowe foteliki. Widoczność do tyłu jest fatalna, dlatego warto szukać wersji z systemem kamer.





eprasa.pl 2f265aa5b9

Wyposażenie, wersje



MITSUBISHI Outlander

Japoński SUV przemknął przez testy zderzeniowe Euro NCAP z doskonałym wynikiem pięciu gwiazdek, zdobywając aż 94% punktów za ochronę dorosłych, 83% za ochronę dzieci i pełne 100% za systemy bezpieczeństwa. W standardzie na początku oferował jedynie systemy stabilizujące pojazd na drodze, wspomaganie hamowania oraz asystenta ruszania pod wzniesienie.

Warto wiedzieć

- **Invite Plus** – w 2012 r. wyposażenie tej wersji obejmowało automatyczną klimatyzację, radioodtwarzacz CD/MP3 ze sterowaniem z kierownicy czy tempomat.
- **Intense** – ma czujniki parkowania, podgrzewane i elektrycznie sterowane boczne lusterka, dwustrefową klimatyzację automatyczną, zestaw Bluetooth.
- **Intense Plus** – dodatkowo: 18-calowe felgi, reflektory ksenonowe (później LED), adaptacyjny tempomat, dostęp bezkluczykowy, system audio Rockford Fosgate, trzeci rząd foteli czy kamera cofania.
- **Instyle Navi** – fabryczna nawigacja, skórzana tapicerka, podgrzewane fotele, „pełna elektryka" fotela kierowcy, elektrycznie sterowana tylna klapa oraz szyberdach.
- W ramach modernizacji wzbogacano wyposażenie poszczególnych wersji.

PUNKTY: 7/10



Gniazdo CHAdeMO pozwala na szybkie ładowanie akumulatora hybrydy.



Bagażnik ma poj. 145/477-550/1591 l (wersja 7-os.) lub 591/1742 l (5-os.).



NISSAN X-Trail

W 2014 r. X-Trail zdobył pełne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP, otrzymując 86% za ochronę dorosłych, 83% za ochronę dzieci, ale już tylko 75% za systemy bezpieczeństwa. Było to spowodowane tym, że podstawowa specyfikacja oferowała w standardzie jedynie systemy kontroli jazdy i stabilizacji nadwozia oraz asystenta ruszania pod wzniesienie.

Warto wiedzieć

- Były trzy specyfikacje: bazowa Visia, średnia Acenta i topowa Tekna. Do tego oferowano pakiety dodatkowe: bezpieczeństwa (Visia i Acenta), Acenta+, NissanConnect i okno dachowe dla Acenty czy trzeci rząd siedzeń.
- **Visia** oferowała m.in. ręczną „klimę", tempomat i podgrzewane lusterka.
- **Acenta** dodawała przednie i tylne czujniki parkowania, dwustrefową automatyczną klimatyzację, czujniki deszczu i zmierzchu, podgrzewane fotele czy fotochromatyczne lusterko.
- **Tecna** dorzucała m.in. adaptacyjne reflektory diodowe, asystenta parkowania z kamerami, asystentów martwych pól i koncentracji kierowcy, rozpoznawanie znaków drogowych, asystenta zmiany pasa ruchu, 19-calowe felgi, el. sterowaną tylną klapę i fotele z „pełną elektryką".

PUNKTY: 8/10



Fizyczne pokrętła i przyciski ułatwiają obsługę samochodu.



Bagażnik mieści 135/445/1996 l (7-os.) lub 550-565/1996 litrów (5-os.).

Opcję stanowiła skrzynia bezstopniowa CVT firmy Jatco. Nie ma ona najlepszych opinii odnośnie kultury pracy ani trwałości, zwłaszcza jeśli zaniedbywano wymiany oleju. Decydując się na wersję z dieslem 2.2 DI-D (150 KM) (tak naprawdę 2.3), można już było wybierać pomiędzy „manualem" i klasycznym automatem, obydwie skrzynie były sześciobiegowe. Była możliwość wyboru zarówno opcji przednionapędowej (2WD), jak i AWC (All-Wheel Control) ze sprzęgłem wielopłytkowym.

W obu przypadkach unikając najbardziej ryzykownych odmian napędowych i skrzyń CVT, uda się kupić auto, które posłuży przez kolejne lata, nie narażając kierowcy na zbyt wysokie wydatki

Najciekawszą odmianę zaprezentowano w 2015 r. To Outlander PHEV (Plug-In Hybrid), czyli hybryda z możliwością ładowania z gniazdka oraz szybkim złączem CHAdeMO. Początkowo oferowano ją z silnikiem 2.0. Przy okazji drugiego face liftingu sięgnięto po silnik 2.4 i większy akumulator trakcyjny o pojemności 13,8 kWh zamiast wcześniejszych 12 kWh. Obydwie hybrydy miały napęd obu osi S-AWC (Super All-Wheel Control) z trzema dostępnymi trybami jazdy (Eco, Auto i Lock).

Silniki z turbo, brak hybrydy

Nissan wprowadził trzecie wcielenie X-Traila na rynek na początku 2014 r. Pierwsze opinie były mieszane, podobnie jak reakcje klientów. Zaproponowana stylistyka o obłych kształtach przypominała inne SUV-y, w tym mniejszego i tańszego Qashqaia. Być może tego oczekiwali klienci. Ale nie wszyscy chcieli podwozia z miękkim zawieszeniem, kojarzonym z rynkiem północnoamerykańskim. Kojarzone z tamtejszymi autami mogą być też same rozmiary nadwozia mierzącego od 464 do 469 cm długości, 183 cm szerokości i 171 cm wysokości. Nie są one przypadkowe, X-Trail III nosił tam nazwę Rouge i był projektowany bardziej dla Amerykanów niż Europejczyków. Efekt tego widać we wnętrzu. Co prawda samo nadwozie siłą rzeczy nie jest bardziej przestronne niż w Mitsubishi, ale w Nissanie łatwiej znaleźć sobie miejsce, zwłaszcza jeśli jest się wysokim. Także same fotele są miększe i mają dłuższe siedziska niż te w Outlanderze. W drugim rzędzie jest podobna sytuacja, zwłaszcza że oba modele oferowały seryjnie przesuwaną kanapę z regulacją pochylenia oparcia.

Wszystkie oferowane w Europie silniki X-Traila miały doładowanie. Benzynowe były dwa. Najpierw montowano 1.6 DIG-T (163 KM). W 2019 r. zamieniono go na nowszy 1.3 DIG-T (160 KM, 158 KM od 2021 r.). Obie jednostki oferowano wyłącznie z przednim napędem, ale różniły się skrzyniami biegów. Silnik 1.6 DIG-T łączono z ręczną skrzynią M6, 1.3 z 7-biegową dwusprzęgłową DCT. Opcją w obu przypadkach była przekładnia bezstopniowa. Obydwa silniki mają nietrwałe łańcuchy rozrządu, problemy z paliwem w oleju, który potrafią także spalać, a nowszy, przez przytykający się filtr GPF, średnio zdaje egzamin w mieście. Od początku do 2018 r. podstawowym dieslem był 1.6 dCi (130 KM). W latach 2016-2018 uzupełniał go 2.0 dCi (177 KM). Oba silniki to konstrukcje koncernu Renault. Dwulitrowy jest starszy i doskonale znany nie tylko z aut francuskiej marki. To sprawdzona jednostka, do której nie zabraknie części zamiennych i znających ją mechaników. Nowszy 1.6 dCi jest bardzo oszczędny, ale ma swoje przypadłości. W 2019 r. oba diesle zastąpił 1.7 dCi (150 KM). Ma on swoje przypadłości, jak problemy z układem SCR, wtryskiwacze wrażliwe na jakość paliwa czy rozciągający się łańcuch rozrządu, ale pozbawiony jest wad krytycznych. Takie wady posiadają za to skrzynie CVT (także firmy Jatco), które już po ok. 100 tys. km potrafią się psuć.

Napęd 4WD, w Nissanie zwany All Mode 4x4-i, jest nieco bardziej zaawansowany niż u konkurencji. Tylna oś dołączana jest za pośrednictwem sprzęgła wielopłytkowego sterowanego elektromagnetycznie. Podobnie jak w Outlanderze PHEV kierowca ma tu pokrętło z trzema trybami: 2WD, Auto i Lock. Ten ostatni blokuje napęd 4x4 do prędkości ok. 40 km/h.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

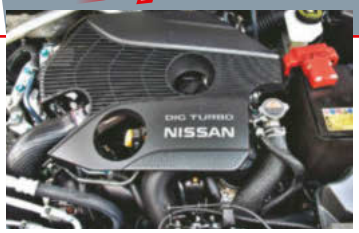
eprasa.pl 2f265aa5b9

Silniki

MITSUBISHI Outlander

PUNKTY: 6/10

- Podstawowy silnik to benzynowy 2.0 (147-150 KM). Łączono go ze skrzynią ręczną M5 (2WD) lub z CVT (2WD i 4WD)
- Od początku dostępny był diesel 2.2 (150 KM) ze skrzynią M6 (2WD i 4WD) lub z automatem A6 (4WD).
- W 2015 r. dołączyła hybryda PHEV (systemowe 163 KM, 332 Nm) z benzynowym 2.0, oferująca do 50 km zasięgu w trybie elektrycznym. Początkowo nie miała wielu rywali, co w niektórych krajach przełożyło się na niezłą sprzedaż (np. w Holandii).
- Od 2019 r. dostępna była nowa hybryda z 2.4 (łącznie 224 KM, 332 Nm), w której zasięg „na prądzie" wzrósł do 65 km.
- Na wybranych rynkach poza UE oferowano silniki benzynowe 2.4 (167 KM) oraz 3.0 V6 (227 KM).



Silnik benzynowy 2.0 może i sporo pali, ale jest trwały i bezawaryjny.



Hybryda nie sprawia kłopotów. Trzeba sprawdzić stan akumulatora.

NISSAN X-Trail

PUNKTY: 7/10

- Benzynowy silnik 1.6 (163 KM) łączono z sześciobiegową skrzynią ręczną lub CVT i przednim napędem.
- Od 2019 r. jedynym „benzyniakiem" był 1.3 (158-160 KM) dostępny z siedmiobiegowym DCT (skrzynia dwusprzęgłowa) lub CVT i przednim napędem.
- X-Trail debiutował z dieslem 1.6 dCi (130 KM) oferowanym do 2018 r. Mógł mieć skrzynię ręczną M6 (2WD i 4WD) lub CVT (2WD).
- Diesla 2.0 dCi (177 KM) oferowano ze skrzynią ręczną M6 i napędem 4WD, lub z CVT (2WD i 4WD).
- Najnowszy diesel 1.7 dCi (150 KM) był parowany z sześciobiegową skrzynią ręczną (2WD i 4WD) lub bezstopniową (2WD i 4WD).



Przy spokojnej jeździe benzynowy 1.6 DIG-T potrafi być oszczędny.



Diesel 1.6 dCi jest niezły, ale najlepszym wyborem będzie 2.0 dCi.

Usterki

MITSUBISHI Outlander

PUNKTY: 8/10

Cienki i nietrwały lakier to typowa cecha aut japońskich. W Outlanderze po latach dochodzą problemy z korozją, głównie podwozia. Bezstopniowe skrzynie CVT produkcji Jatco są nieco trwalsze od tych w Nissanach, ale po ok 150 tys. km ryzyko awarii i tak rośnie. Natomiast trwałe są silniki. Nawet napęd PHEV niemal nie sprawia problemów.



1 W przekładni CVT: zacieranie się zaworu pompy oleju, zużycie bieżni kół stożkowych oraz ich łożysk.

2 W wersji PHEV degradacja akumulatora trakcyjnego, sporadyczne awarie nagrzewnicy, błędy komputera.

3 Problemy z układem elektrycznym i modułami elektroniki sterującej elementami wyposażenia.

NISSAN X-Trail

PUNKTY: 6/10

Skrzynie Xtronic CVT (Jatco) są mocno awaryjne, ich trwałość niewiele przekracza 100 tys. km. Koszty napraw są wysokie, a kompleksowa odbudowa może pochłonąć nawet 12 tys. zł. Silniki benzynowe nie lubią krótkich przebiegów (GPF, paliwo w oleju), elektronika psuje się lub zawiesza.



1 Xtronic CVT – awarie mechatroniki, sterownika, pompy oleju, uszkodzenia kół stożkowych i pasa skrzyni.

2 W 1.3 DIG-T nietrwały łańcuch rozrządu, awarie termostatu, paliwo w oleju, nagar, zapychanie się filtra GPF.

3 Wycieki płynu chłodniczego z chłodnicy EGR, co może prowadzić do pęknięcia bloku diesla 1.6 dCi.



PUNKTY: 38/50

MITSUBISHI OUTLANDER

Zalet Outlandera jest sporo: przestronne nadwozie, dużo miejsca na kanapie, pakowny bagażnik, stosunkowo niedrogie części zamienne, prosta technika, silnik benzynowy bez doładowania (niskie koszty utrzymania) znoszący montaż instalacji LPG oraz dostępność hybrydy PHEV. Główne wady to słaby lakier i marne zabezpieczenie antykorozyjne.

NASZYM ZDANIEM: Wszystkie wersje silnikowe są warte polecenia. Ostrożnie należy podchodzić głównie do skrzyń bezstopniowych oraz hybryd z bardzo dużym przebiegiem.

PODSUMOWANIE

Nissan wypada podobnie jak konkurent. Jest przestronny, ma pakowny bagażnik, regulowaną kanapę, przyzwoite wyposażenie i średnie koszty serwisowania. Nieco gorzej wypada kwestia awaryjności i utrzymania silników benzynowych. Trudno też nie zauważyć braku w ofercie hybryd. Lakier i w tym modelu jest cienki, ale X-Trail nieco lepiej opiera się rdzy.

NASZYM ZDANIEM: Zła wiadomość jest taka, że do miast z zielonymi strefami nie ma dobrych silników. Nawet wersje benzynowe nie lubią krótkich przebiegów, a 1.3 DIG-T ma problematyczny filtr GPF. Najlepszym wyborem pozostają stary diesel 2.0 dCi oraz najnowszy 1.7 dCi.



PUNKTY: 37/50

NISSAN X-TRAIL

eprasa.pl 2f265aa5b9

DOSTĘPNE DIESLE
1.6 (105-120 KM)
2.0 (140-175 KM)



Idealne połączenie dobrych osiągów z niskim zużyciem paliwa

Najlepsze kompakty z

Kto często pokonuje znaczne dystanse, a szuka nieprzesadnie drogiego w zakupie i utrzymaniu, ale wygodnego auta, powinien rozejrzeć się za używanym kompaktem z dieslem.

Wydajny silnik Diesla popadł w niełaskę. Wszystko przez trwającą od kilku lat dyskusję na temat szkodliwych składników spalin – z tlenkami azotu na czele. Swoje zrobiły też doniesienia o wysokich kosztach serwisowania jednostek z zapłonem samoczynnym. Jak to zwykle bywa w takich sytuacjach, krytykujący mają rację, ale tylko częściowo. W latach 2014-2015 nowe auta objęła surowa norma emisji Euro 6. Jeżeli takie auto ma sprawny silnik oraz osprzęt, wciąż będzie w niewielkim stopniu szkodziło środowisku. Diesle rzeczywiście są skomplikowane i drogie w naprawach, ale dokładnie to samo można powiedzieć o silnikach benzynowych, które mają już nie tylko dwumasowe koła zamachowe, EGR, turbosprężarkę czy bezpośredni wtrysk, ale nawet filtry sadzy. Jeżeli diesel będzie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem, a więc także na długich trasach, a nie wyłącznie w mieście, powinien posłużyć długo bez poważniejszych awarii.

Na kolejnych stronach prezentujemy nowoczesne kompaktowe modele z udanymi dieslami. Każdy z nich stanowi dobry kompromis między ceną a wiekiem i wyposażeniem. Prezentowane modele przekonują też nowoczesną budową, przyzwoitym wyposażeniem oraz dającą należyty stopień ochrony, sztywną karoserią.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

AUDI A3 III (8V) 2012-2020

Ceny ofertowe: 29-115 tys. zł

Techniczny bliźniak Golfa VII jest od niego jeszcze lepiej wykończony, bardziej komfortowy, a zwykle także bogaciej wyposażony. Na rynku nie brakuje egzemplarzy z wysokimi przebiegami lub po przejściach (wysoka wartość rynkowa była zachętą do reanimowania poważnie uszkodzonych aut czy cofania liczników) – wnikliwa kontrola przedzakupowa to więc konieczność. Diesel 2.0 TDI był oferowany z opcjonalnym, skutecznym napędem quattro ze sprzęgłem Haldex. Sam silnik jest wolny od poważnych usterek. Zdarza się jednak, że pali olej lub dochodzi do rozszczelnienia wodnego intercoolera. A3 doczekało się kompletu wersji nadwoziowych – 3- i 5-drzwiowego hatchbacka, sedana oraz kabrioletu, który także był dostępny z dieslem. Duża baza zamienników trzyma w ryzach koszty napraw.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 224 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, 4,0 l/100 km

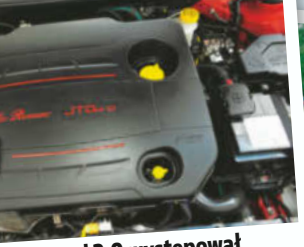


Zrywny diesel 2.0 TDI pasuje do charakterystyki zawieszenia.



DOSTĘPNE DIESLE
1.6 (105-116 KM)
2.0 (150-184 KM)

eprasa.pl 2f265aa5b9





Diesel 2.0 występował w odmianach generujących 140, 150, 170 oraz 175 KM.

ALFA ROMEO Giulietta 2010-2020

Ceny ofertowe: 11-62 tys. zł

Ponadczasowy design, ciekawie stylizowane wnętrze, dobre właściwości jezdne oraz znacznie podniesiona względem poprzedników trwałość sprawiły, że Giulietta traci na wartości dużo wolniej od starszych Alf Romeo. Na tle innych kompaktów wyróżnia się jednak korzystną relacją ceny do wieku. W przypadku diesli najtaniej można kupić wariant 1.6 (105/120 KM). Jest udany, ale kto szuka balansu między spalaniem a osiągami, powinien szukać wersji 2.0. Przypadłością obu jest parciejąca uszczelka smoka olejowego – zaniedbanie wymiany może nawet doprowadzić do zatarcia silnika. Niespecjalnie polecamy auta z dwusprzęgłową skrzynią TCT. Jej awaria czy nawet serwisowanie generują spore wydatki. Zawodnej, ręcznej skrzyni M32 nie stosowano w tym modelu. Karoserię warto obejrzeć pod kątem korozji – w pierwszej kolejności atakuje progi. Polecamy także kontrolę zawieszenia i maglownicy.

DANE TECHNICZNE:
2.0 JTDm: poj.: 1956 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 380 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 8,8 s, 4,2 l/100 km

dieslami



CITROEN C4 II 2010-2018

Ceny ofertowe: 8-33 tys. zł

Przykład auta, w którym diesle są lepszą propozycją od silników benzynowych – jednostek 1.4/1.6 z rodziny Prince oraz 1.2 PureTech słynących ze sporej problematyczności. Oczywiście do zakupu diesla także nie należy podchodzić bezkrytycznie – wysokie przebiegi oraz ewentualne zaniedbania serwisowe mogą ciągnąć za sobą różne problemy. W grę mogą wchodzić m.in. defekty turbosprężarki, wtryskiwaczy czy dwumasowego koła zamachowego. Dzięki zamiennikom koszty serwisowania nie są jednak wyśrubowane. DPF – jeżeli auto jeździ także w trasie – jest trwały. Częściej zawodzi SCR. 150-konne 2.0 HDi zapewnia niemal sportowe osiągi. Trzonem rynku są jednak różne odmiany silnika 1.6. Zdecydowanie odradzamy połączenie go ze zautomatyzowaną skrzynią EGS6 – nie dość, że działa opieszale, to ze względu na osprzęt jest trudna i kosztowna w serwisowaniu. Pewne problemy może generować rozbudowana pokładowa elektronika.

DANE TECHNICZNE:
1.6 HDi: poj.: 1560 cm³, moc: 112 KM, maks. moment obr.: 270 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 11,3 s, 4,6 l/100 km

FORD Focus III 2011-2018

Ceny ofertowe: 7-53 tys. zł

Lata płyną, a trzecia odsłona Focusa pozostaje dla wielu rywali niedoścignionym wzorcem w zakresie połączenia precyzji i zwinności prowadzenia z komfortem resorowania. W przypadku następujących po sobie nagłych manewrów wersje sprzed modernizacji (na fot.) są trudniejsze w opanowaniu od egzemplarzy po modernizacji z 2014 r. z doszlifowanym układem jezdnym. Polecamy Focusy z dieslami 1.6/2.0 TDCi – to oszczędne i trwałe jednostki, które Ford przygotował z koncernem PSA. Z 1.6 wywodzi się 1.5 TDCi, będący autorską konstrukcją Forda. W jego przypadku nie można zaniedbywać wymian napędu rozrządu, a najlepiej robić to przed wymaganym terminem – problemy z kołem czy napinaczem mogą spowodować zerwanie paska. Odradzamy diesle w zestawieniu z dwudprzęgłową skrzynią PowerShift o przeciętnej trwałości i drogiej w naprawach.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDCi: poj.: 1997 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 207 km/h, 0-100 km/h: 8,9 s, 4,9 l/100 km



Montowane do Focusa III diesle zostały opracowane przez koncern PSA.



HONDA Civic IX 2012-2017

Ceny ofertowe: 18-41 tys. zł

Wzorowa trwałość, przestronne wnętrze, ogromny bagażnik (477 l w hatcbhacku, 624 l w kombi), oszczędne, zrywne i trwałe diesle, symboliczna utrata wartości oraz układ jezdny zapewniający wysoką precyzję prowadzenia. Ideał? Niestety nie. Na rynku wtórnym przybywa aut ze skorodowanym podwoziem – drobnym pocieszeniem jest fakt, że część z nich wciąż można odratować, co staje się wyzwaniem w przypadku poprzednika, znanego jako UFO. Autorskie diesle Hondy – ze względu na ograniczoną bazę zamienników – są drogie w serwisowaniu. Do tego warsztaty mają ograniczone doświadczenia w zakresie ich obsługi. Kto oczekuje więc napraw szybkich i tanich, powinien szukać innego modelu. Oferowany do końca 2013 r. i tylko w hatchbacku diesel 2.2 i-DTEC zapewnia masę radości z jazdy. Dość powiedzieć, że to druga najszybsza po Type-R wersja silnikowa, tyle że dużo bardziej oszczędna.

DANE TECHNICZNE:
2.2 i-DTEC: poj.: 2199 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 217 km/h, 0-100 km/h: 8,5 s, 4,2 l/100 km



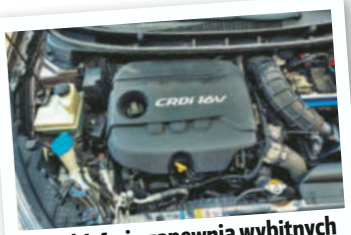
eprasa.pl 2f265aa5b9



HYUNDAI i30 II (GD) 2011-2017

Ceny ofertowe: 11-40 tys. zł

Design, prowadzenie czy osiągi kompaktowego Hyundaia nie budzą większych emocji, ale kto szuka po prostu solidnego, oszczędnego, nieprzesadnie drogiego, a do tego przestronnego auta – będzie zadowolony. Powłoka lakiernicza nie jest najtrwalsza, więc nie należy nastawiać się na łatwe znalezienie auta bez odprysków i zarysowań. Dobra wiadomość jest taka, że karoserie poważnie uszkodzone przez rdzę także się nie zdarzają. Na tle konkurencji diesle 1.4/1.6 CRDi okazują się proste konstrukcyjnie – mają elektromagnetyczne wtryskiwacze, a do tego można znaleźć warianty bez dwumasowych kół zamachowych, co ogranicza wydatki serwisowe. Odradzamy dwusprzęgłowe skrzynie 7DCT.



Diesel 1.4 nie zapewnia wybitnych osiągów, ale jest łatwy w serwisie.

DANE TECHNICZNE:
1.4 CRDi: poj.: 1396 cm³, moc: 90 KM, maks. moment obr.: 220 Nm, prędkość maks.: 170 km/h, 0-100 km/h: 13,5 s, 4,1 l/100 km



KIA Cee'd II (JD) 2012-2018

Ceny ofertowe: 10-40 tys. zł

Techniczny bliźniak Hyundaia i30, który designem nadwozia i wnętrza, a także sposobem wykończenia kabiny chyba nieco bardziej trafiał w europejskie gusta (choć oczywiście finalna ocena pozostaje indywidualną kwestią nabywcy). Kia oferowała 7-letnią gwarancję (z wyłączeniami), a Hyundai – 5-letnią. W obu przypadkach skutkowało to długim serwisowaniem aut w ASO oraz dobrym stanem technicznym wielu używanych egzemplarzy. Wybierając diesla, warto być przygotowanym na flotową przeszłość samochodu oraz wysoki przebieg. W przypadku Cee'da trzonem oferty są wersje 1.6 CRDi. Mniejszy diesel był oferowany dużo krócej niż przez Hyundaia. Polecamy pakowne kombi (na fot.). Efektowna, trzydrzwiowa wersja będzie najtrudniejsza w sprzedaniu.

DANE TECHNICZNE:
1.6 CRDi: poj.: 1582 cm³, moc: 128 KM, maks. moment obr.: 260 Nm, prędkość maks.: 197 km/h, 0-100 km/h: 10,9 s, 3,8 l/100 km



Żwawy i oszczędny diesel 1.6 CRDi wyróżnia się solidnością i prostotą.

OPEL Astra J

Ceny ofertowe: 7-34 tys. zł

W ocenie części kierowców to najlepsza Astra. Waży sporo, ale okazuje się lepiej wyciszona i bardziej komfortowa od następczyni. Paleta diesli jest obszerna, ale na polecenie zasługuje zwłaszcza silnik 1.7. Bazowy 1.3 jest za słaby i ma przeciętnie trwały łańcuch rozrządu, który daje się we znaki także w odmianie 1.6. Z kolei flagowy diesel 2.0 dość rzadko pojawia się w używanych Astrach. W trakcie jazdy próbnej wersją 1.7 należy zwrócić uwagę na towarzyszące zmianom obciążenia ruchy lewarka skrzyni oraz hałasy – mogą świadczyć o uszkodzeniu łożysk w przekładni M32. Plusami Astry są dobre zaopatrzenie w zamienniki i używane części, a także odporność nadwozia na rdzę (pojawia się czasem na drzwiach i progach).

DANE TECHNICZNE:
1.7 CRDi: poj.: 1686 cm³, moc: 130 KM, maks. moment obr.: 300 Nm, prędkość maks.: 198 km/h, 0-100 km/h: 10,6 s, 4,3 l/100 km



PEUGEOT 308 II 2013-2021



DANE TECHNICZNE:
1.6 e-HDi: poj.: 1560 cm³, moc: 116 KM, maks. moment obr.: 270 Nm, prędkość maks.: 191 km/h, 0-100 km/h: 10,2 s, 3,7 l/100 km

Ceny ofertowe: 7-34 tys. zł

Pod kątem trwałości auto wykonało ogromny krok naprzód względem poprzednika. Jeżeli dodamy do tego świetne zabezpieczenie antykorozyjne, mnogość silników oraz wersji nadwoziowych (wśród nich nie zabrakło nawet coupe-cabrio), a także rozsądne ceny ofertowe, okaże się, że trzecia odsłona Megane jest jedną z ciekawszych propozycji na rynku wtórnym. Najlepszym z diesli jest mocny, a do tego oszczędny i trwały 2.0. W bazowym, bardzo oszczędnym 1.5, jeżeli był należycie serwisowany, raczej można być już spokojnym o panewki (ew. można je niezbyt wysokim kosztem wymienić). Problemy najczęściej sprawia rozbudowana elektronika.

RENAULT Megane III

DANE TECHNICZNE:
2.0 dCi: poj.: 1995 cm³, moc: 160 KM, maks. moment obr.: 380 Nm, prędkość maks.: 215 km/h, 0-100 km/h: 8,5 s, 5,9 l/100 km



SEAT Leon III 2012-2020



DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 215 km/h, 0-100 km/h: 8,4 s, 4,3 l/100 km

eprasa.pl 2f265aa5b9

DOSTĘPNE DIESLE
1.3 (95 KM)
1.6 (110-136 KM)
1.7 (110-130 KM)
2.0 (160-195 KM)

2009-2018

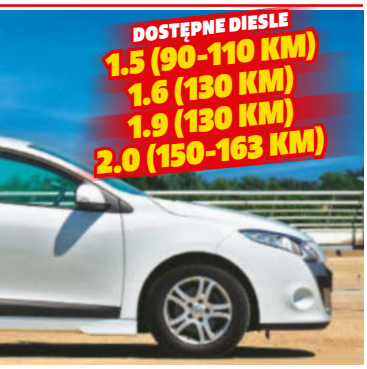


Ceny ofertowe: 13-55 tys. zł

Design nadwozia i wnętrza Peugeota 308 wytrzymał próbę czasu. Złego słowa nie można powiedzieć także o komforcie czy prowadzeniu. Korozja nie stanowi poważniejszego problemu, a elektronika pracuje stabilniej niż w poprzedniku. Słabą stroną modelu okazały się silniki benzynowe – 1.2 PureTech oraz 1.6 z rodziny Prince. Świetną alternatywą dla nich są diesle. Najlepszym jest 2.0 HDi, który nawet w 150-konnej wersji zapewnia więcej niż wystarczające osiągi. Na rynku wtórnym łatwiej i taniej kupimy jednak także udaną odmianę 1.6. Ryzykowny może okazać się zakup wprowadzonego w 2017 r. diesla 1.5 BlueHDi. Jest zrywny i oszczędny, ale ma nietrwały łańcuch, który spina wałki rozrządu. Naprawa jest droga.

2008-2016

DOSTĘPNE DIESLE
1.5 (90-110 KM)
1.6 (130 KM)
1.9 (130 KM)
2.0 (150-163 KM)



Ceny ofertowe: 20-68 tys. zł

Mimo że dzieli platformę MQB z Golfem, jest przyjemniejszy w prowadzeniu. Wiele egzemplarzy ma diodowe reflektory, co kilkanaście lat temu było nie lada gratką. Na czymś trzeba było oszczędzić – padło na wykończenie i multimedia, które stoją szczebel niżej niż w Volkswagenie. Przyoszczędzono też na zawieszeniu – w przypadku diesla wielowahaczowe z tyłu ma jedynie 184-konne 2.0 TDI. Zadowolone będą natomiast osoby szukające Leona z napędem 4x4, który był oferowany w kombi z silnikami 1.6 oraz 2.0. Przy wysokich przebiegach warto być przygotowanym na naprawy skrzyń DSG oraz zawieszenia.

DOSTĘPNE DIESLE
1.6 (90-115 KM)
2.0 (150-184 KM)



SKODA Octavia III

2012-2020

Ceny ofertowe: 16-80 tys. zł

Auto uwielbiane przez floty dzięki korzystnej relacji ceny do jakości, a także chętnie kupowane przez osoby indywidualne z racji przestronnego wnętrza i przepastnego bagażnika. Octavia ma także inne oblicza – uterenowione (odmiana Scout), szlachetne (L&K) czy sportowe (RS). A producent nie ograniczał klientom swobody wyboru, oferując wszystkie z wymienionych z udanymi dieslami 1.6/2.0, które należą do rodziny EA288. Podobnie jak w innych modelach na platformie MQB warto zwracać uwagę na stan płynu chłodzącego – jego ubytki mogą świadczyć o rozszczelnieniu wodnego intercoolera. Polecamy także kontrole poziomu oleju – nie ubywa w ekspresowym tempie, ale między wymianami konieczna może być dolewka.



Wersji 1.6 TDI nie należy unikać. Jest wystarczająco żwawa.

DANE TECHNICZNE:
1.6 TDI: poj.: 1598 cm^3,
moc: 105 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 194 km/h, 0-100 km/h: 10,8 s, 3,8 l/100 km

DOSTĘPNE DIESLE
1.6 (90-115 KM)
2.0 (150-184 KM)



VOLKSWAGEN Golf VII

2012-2021

Ceny ofertowe: 17-78 tys. zł

Pod względem designu, ergonomii wnętrza, łatwości obsługi systemu multimedialnego, staranności wykończenia czy doboru materiałów dla wielu osób to najlepszy Golf w historii. „Siódemka" przekonuje też mnogością wersji – w połączeniu z dieslem można było wybrać napęd na obie osie 4Motion, usportowioną odmianę GTD oraz wyżej zawieszoną Alltrack (na fot.), która wyróżnia się także plastikowymi osłonami dolnych partii nadwozia. Mocną stroną modelu okazuje się duża baza zamienników, która istotnie ułatwia naprawy oraz ogranicza ich koszty. Nagromadzenie elektroniki jest mniejsze niż w następcy, co procentuje – liczba problemów z nią związanych jest mniejsza. Łatwo o auto z polskiego salonu.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm^3,
moc: 184 KM, maks. moment obr.: 380 Nm, prędkość maks.: 230 km/h, 0-100 km/h: 7,8 s, 4,5 l/100 km



184-konne 2.0 TDI trafiało do wersji Alltrack oraz GTD.

DOSTĘPNE DIESLE
1.4 (90 KM)
1.6 (112 KM)
2.0 (124 KM)



TOYOTA Auris II

2012-2018

Ceny ofertowe: 21-45 tys. zł

Połączenie Toyoty z dieslem wielu osobom kojarzy się z przepisem na finansową katastrofę. Tyle że japoński silnik 1.4 D-4D – poza tym, że pali mało – jest praktycznie nie do zdarcia, natomiast 2.0 D-4D został znacznie udoskonalony względem starszych jednostek z rodziny AD. Bardziej ryzykownym wyborem może okazać się 1.6 z rodziny N47, a więc silnik BMW z łańcuchem o przeciętnej trwałości. Za Aurisem z dieslem przemawiają rozsądne ceny ofertowe, co wynika z mniejszego popytu niż na hybrydy czy dobrze pracujące na LPG silniki 1.6 Valvematic. Auto trzeba obejrzeć na podnośniku. Korozja coraz mocniej atakuje podwozie, co może oznaczać wysokie koszty napraw.

DANE TECHNICZNE:
1.4 D-4D: poj.: 1364 cm^3,
moc: 90 KM, maks. moment obr.: 205 Nm, prędkość maks.: 180 km/h, 0-100 km/h: 12,5 s, 4,0 l/100 km



Silnik 2.0 D-4D (na fot.) jest niezły, ale jeszcze lepszy jest 1.4 D-4D.

PODSUMOWANIE

Zakup kompaktowego auta z dieslem nie jest pozbawiony sensu. Wręcz przeciwne – to wciąż świetny krok. Zwłaszcza teraz, kiedy trwająca nagonka na ten typ źródła mocy przełożył się na spadki zainteresowania nim, co może ułatwić negocjowanie cen ofertowych. Za litr oleju napędowego płaci się więcej niż za litr benzyny. W perspektywie wysokich przebiegów rocznych wysoka wydajność diesli skompensuje to z nawiązką. Większość z prezentowanych modeli przy spokojnej jeździe na trasie pali niecałe 4,5 l/100 km, natomiast na autostradach i drogach ekspresowych trzeba przygotować się na wyniki rzędu 5,5-6,5 l/100 km. Silniki benzynowe, zwłaszcza przy jeździe w tempie autostradowym, okazują się już dużo bardziej zachłanne na paliwo.

eprasa.pl 2f265aa5b9

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

AUDI RS 6 AVANT › obecny przebieg: **129 tys. km** › rok produkcji: **2021** › szczegółowy raport ze **129 tys. km** › start: **0 km** › meta: **129 tys. km** › obecna wartość:

O MODELU

Audsi A6 (S6, RS 6) C8
W produkcji: **2018-2025 r.**
Silniki benzynowe: **2.0-4.0 (245-630 KM)**
Silniki Diesla: **2.0-3.0 (163-349 KM)**



129250 km
Nie wszystkie RS 6 służyły na co dzień. Sporo z nich ma bardzo niskie przebiegi.

Trwałe, genialne, piekie

Od lat Audi łączy ogień z wodą. Modele z serii RS potrafią zawstydzać prawdziwe sportowe auta i nie tracą przy tym prawie nic z komfortu. A jak jest z trwałością?

Zaczęło sie od sukcesu napędu quattro oraz genialnych pięciocylindrowych jednostek, które w doładowanych wersjach zadziwiały osiągami. Wizerunek i pozycja rynkowa Audi zaczęły się diametralnie zmieniać. A producent idący przez lata własną drogą postanowił połączyć bardzo mocne jednostki napędowe z nadwoziami typu kombi, nazywanymi przez niego Avant. Za punkt zwrotny uznaje się często RS2 z 1994 roku, stworzone przy współpracy z Porsche i w fabryce tej firmy montowane. Ale już w 1989 roku Audi oferowało model 200 Avant z 200-konnym doładowanym silnikiem 2.2 i stałym napędem obu osi. A po RS2 pojawiły kultowe RS4 czy, po raz pierwszy w gamie A6 C5, model RS6.

Pozorne podobieństwo

Zaprezentowane w 2019 roku RS 6 C8 nie jest subtelne. Ale też różnice techniczne w stosunku do zwykłych A6 nie są subtelne. Jedynie tylna klapa, dach i przednie drzwi są takie same jak w A6. Ale zachowano dualizm charakteru poprzedników. RS 6 nie ma męczyć, jego eksploatacja ma nie wymagać żadnych wyrzeczeń.

Dla właściciela opisywanego egzemplarza nie było to pierwsze Audi, nie jest to też pierwsze mocne auto, jakie użytkował. Za to wspomina, że pierwsze tak drogie w zakupie. Choć wcześniej też wybierał auta z tego segmentu, po 2020 roku ceny wystrzeliły. Po części przez ograniczoną dostępność. Zakup RS 6 w 2021 roku w cenie 610 tys. zł był możliwy tylko dzięki znajomemu niezależnemu pośrednikowi, który dowiedział się o zamówionym egzemplarzu dla klienta, z którym urwał się kontakt. Normą były wówczas ceny u dealerów zbliżające się (a czasem i przekraczające) 700 tys. zł. Dopiero w 2022 zaczęły wyraźnie spadać do 610-630 tys. zł, w znacznym stopniu przez nasycenie rynku po występujących w pandemii brakach i w konsekwencji wyraźny spadek popytu.

Wersja podstawowa

To, że udało się kupić auto w relatywnie niezłej cenie, wynika w znacznym stopniu z faktu, że nie ma tu za wielu dodatków. A klienci szukający RS 6 bardzo często oczekiwali wszystkiego, co na liście opcji się znalazło. Są tu „jedynie" 21-calowe felgi, nie ma skrętnej tylnej osi. Nie ma też bardzo popularnych w RS 6 opcjonalnych reflektorów Matrix, są standardowe w technologii LED. I to ostatnie właściciel uznaje za wadę.

eprasa.pl 2f265aa5b9

320 tys. zł



Komputer pozwala monitorować na bieżąco temperaturę oleju, chłodziwa, ale też oleju w skrzyni oraz układu hamulcowego.

I nie drogie

Reflektory nie są tak dobre, jak można oczekiwać od auta tej klasy z 2021 roku. I ciężko nie zgodzić się z sugestią właściciela, że przy tej cenie oferowane jako opcja lepsze reflektory powinny być seryjne.

Za to felgi o mniejszej średnicy właściciel sobie chwali. Komfort jazdy jest wyższy, trudniej uszkodzić obręcze i opony. A i tak dwa razy do tego doszło. Choć za drugim razem wyrwa w jezdni była na tyle duża, że koła wielu SUV-ów też by tego nie przetrwały.

Świetna „pneumatyka”

Dzięki pneumatycznemu zawieszeniu RS 6 zaskakująco sprawnie radzi sobie z większością nierówności, a na autostradzie wręcz płynie. Przez brak tylnej osi skrętnej bywa jednak w mieście trochę uciążliwe. Taka odmiana uchodzi również za trochę mniej angażującą w prowadzeniu. Egzemplarze ze skrętnym tyłem wydają się bardziej bezpośrednie. Nie nerwowe, ale według niektórych wymagają trochę więcej skupienia.

Opcjonalnie w RS 6 oferowano układ jezdny DRC (Dynamic Ride Control). Zamiast miechów „pneumatyki” są tam klasyczne stalowe sprężyny, a amortyzatory są sterowane hydraulicznie. To propozycja dla oczekujących przede wszystkim bardziej bezpośrednich doznań z jazdy. RS 6 z układem DRC są wyraźnie mniej komfortowe. Do tego gdy w układzie pojawi się nieszczelność, do jego napełnienia (i nabicia ciśnienia) potrzebna jest specjalna pompa hydrauliczna, która przed napełnieniem jest w stanie



KLASYCZNA KONSOLA z wygodnym oddzielnym ekranem dla systemu klimatyzacji.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

W kwesti funkcjonalności RS 6 nie różni się od A6. To imponująco wygodne i świetnie wykonane auto klasy wyższej. Biorąc pod uwagę osiągi i charakter, chciałoby się jeszcze trochę opuścić fotele. W drugim rzędzie nawet naprawdę wysokim osobom będzie wygodnie, ale jedynie dwóm. Pod podłogą bagażnika o dziwo jest miejsce na koło dojazdowe, ale zajmuje je subwoofer. Drażni fakt, że po otwarciu klapy w deszczu do bagażnika wlewa się mocno woda z rynienek. Nie wszystkim odpowiada charakterystyczna haptyka ekranów dotykowych. Sporadycznie tworzywa potrafią skrzypieć. Ale ogólna jakość materiałów i montażu jest świetna.



WYGODA, jaką oferują fotele, jest świetna, mogłyby być odrobinę niżej.



BAGAŻNIK identyczny jak w zwykłych A6 Avant zmieści 565 litrów.



TUNEL pośrodku jest potężny, to kanapa raczej dla dwóch pasażerów.

RS 6 imponuje osiągami, ale w równym stopniu wrażenie robi wygoda i jakość jego kabiny. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Skonstruowana wspólnie z Porsche rodzina podwójnie doładowanych silników V8 cieszy się naprawdę dobrą opinią. W tym wcieleniu RS 6 poprawiono sporo w stosunku do starszej wersji z poprzedniego modelu. Osiągi są po prostu brutalne. Nawet na niskich obrotach silnik reaguje niesamowicie. Jedyne zastrzeżenia można mieć do oprogramowania skrzyni, przy spokojnej jeździe czasami zwleka zbyt długo. Na krótkich odcinkach w mieście RS 6 spala olbrzymie ilości paliwa, ale poza tym miło zaskakuje. Zużycie oleju jest minimalne, przynajmniej w tym normalnie użytkowanym egzemplarzu.



POTĘŻNA MOC, niezła trwałość. Spore wymagania serwisowe.

DANE TECHNICZNE	4.0 TFSI
Silnik	benz., biturbo
Pojemność skokowa	3996 cm³
Układ cylindrów/zawory	V8/32
Moc maksymalna	600 KM/6000
Maks. moment obrotowy	800 Nm/2050
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,6 s
Średnie zużycie paliwa	12,3-13,1 l/100 km

* dane fabryczne

Silnik absolutny, w zasadzie bez słabych stron. Nawet zużycie paliwa jest zupełnie akceptowalne. **ocena: 5/5**

eprasa.pl 2f265aa5b9

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Nie spodziewaliśmy się tu najmniejszych śladów korozji i się nie zawiedliśmy. Rzadki przypadek – nawet śruby zawieszenia wyglądają tutaj bardzo dobrze, nie będzie problemów z ich odkręceniem. Prawie w całości wciąż fabryczny układ jezdny nie wykazuje śladów zużycia w czasie jazdy i na szarpakach. Nie widać też spękania na gumowych tulejach. Nie ma także najmniejszych śladów wycieków z silnika, skrzyni czy dyferencjału. Układ pneumatyczny działa bez zarzutu, miechy są dobrze osłonięte.





ZACISK jest niezwykle blisko felgi, gdy dostanie się między nie nawet niewielki kamień, widać tego skutki.



WIELOWAHACZOWE przednie zawieszenie (w pełni aluminiowe) jest trwałe. Części dużo droższe niż do A6.



PRZEŚWIT jest niewielki, na osłonach widać kilka takich śladów. Z tego powodu wymieniano już jeden wahacz.



POTĘŻNY WYDECH końcowy, ale i cała reszta układu wygląda zupełnie jak nowa. Żadnych śladów korozji.



DWUSEKCYJNY WAŁ napędowy nie ma najmniejszych luzów. Ale podpora i przeguby nie grzeszą trwałością.

Stan wzorowy. Można by powiedzieć, że po tak drogim samochodzie można tego oczekiwać. Ale nasze doświadczenie uczy, że nie zawsze tak jest. Widać też po tym RS 6, że było solidnie serwisowane. A tutaj zaniedbania mszczą się podwójnie. **ocena: 5/5**

wytworzyć w układzie próżnię. Niewiele serwisów poza ASO ją ma.

Nawet użytkownicy RS 6 ze znacznie większymi przebiegami chwalą bezproblemowość jednostki napędowej. Z jednym zastrzeżeniem – o ile auta są seryjne.

Trwałe 600 koni

Ale chiptuning czy poważniejsze modyfikacje mechaniczne same w sobie wcale nie wpływają na trwałość jednostki aż tak, jak można sądzić. O ile są wykonane przez profesjonalistów. Oraz (co jest nawet ważniejsze) jeśli są użytkowane przez osoby rozsądne. Po samym chiptuningu moc RS 6 zbliża się do 700 KM, a moment obrotowy do 1000 Nm.

Ten egzemplarz jest jednak seryjny i służy przede wszystkim jako wygodne, szybkie rodzinne kombi. I ma to odbicie w spalaniu. Średnie zużycie wynosi 13,6 l/100 km. Zdecydowanie więcej czasu RS 6 spędzało w trasie, ale miejskie korki też nie są mu obce.

Poważniejsze usterki przez cały okres eksploatacji były dwie. Zepsuł się ekran dotykowy, niestety podczas podróży zagranicznej. Wieloma funkcjami dało się sterować, klimatyzacja ma oddzielny panel, pomagały też przyciski na kierownicy. Ale niestety menu do zarządzania ustawieniami zawieszenia nie było dostępne. Nie można było unieść auta, więc na lokalnych szwajcarskich drogach kilka razy delikatnie szorowało osłoną silnika.

Druga usterka jest typowa dla Audi z tego okresu z jednostkami V6 i V8. RS 6 posiada układ mikrohybrydy, zresztą z dość powolnym systemem start-stop. Psują się alternatory z funkcją rozrusznika, pełniące funkcję generatora i wspomagające silnik. Dochodzi do wycieku chłodziwa. Na szczęście tutaj zdarzyło się to jeszcze na gwarancji (czteroletniej). Na nieszczęście przez dłuższy okres ten awaryjny podzespół był praktycznie niedostępny. Znamy przypadki kierowców czekających blisko pół roku na naprawę. Sytuacja była przez pewien czas tak ciężka, że powstał czarny rynek części. Niezależne warsztaty je wykupywały i oferowały znacznie drożej niż ASO. Ale były dostępne od ręki. Wielu się decydowało. Bo koszty eksploatacji i tak są w przypadku tych aut olbrzymie. Tak samo jak możliwości RS 6.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



BMW M5 2017-2023 r.
Ceny: od 180 tys. zł

W tej generacji sprzedawane jedynie jako sedan. Jest wyraźnie tańsze na rynku wtórnym niż Audi i Mercedes. Wszystko przez złą sławę silnika, ma on dość delikatne korbowody, problemy z odprowadzaniem ciepła. Ale M5 potrafi być najbardziej zwinne i angażujące z całej trójki. Też oferuje jak AMG tryb tylnonapędowy, a jednocześnie może miło zaskoczyć komfortem. Przy tym jest też najbardziej stonowane.



MERCEDES E 63 AMG 2017-2023 r.
Ceny: od 230 tys. zł

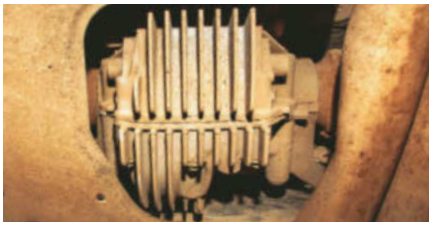
Oferowany zarówno jako sedan, jak i kombi. To chuligan w garniturze, pod niektórymi względami Mercedes jest najostrzejszy i najbrutalniejszy z całej trójki. Nawet w trybie komfortowym zawieszenie E 63 AMG informuje dobitnie o stanie nawierzchni, ale nie ma tu torowej precyzji M5. Wersja S posiada Drift Mode – po jego aktywacji E 63 jest tylnonapędowym potworem. Trzeba uważać na problemy z termostatami.



eprasa.pl 2f265aa5b9

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Alternator z funkcją rozrusznika zepsuł się na szczęście na gwarancji. I szybko udało się znaleźć nową część. Ale nie wszyscy właściciele tych aut mieli tyle szczęścia, niektórzy czekali na element kilka miesięcy. Żadnych problemów nie sprawiły skrzynia i wał napędowy, co dowodzi, że z auta korzystano z głową. Wysoka trwałość układu jezdnego, z systemem DRC jest wyraźnie niższa. Uciążliwa okazała się awaria ekranu dotykowego (nie jest to odosobniony przypadek).



PRZENIESIENIE NAPĘDU spisało się świetnie. Ale nie nadużywano funkcji Launch Control.



BOCZEK FOTELA wygniótł się zdecydowanie zbyt szybko.



OŚMIOBIEGOWA SKRZYNIA automatyczna ZF wciąż działa bezproblemowo.



ZINTEGROWANY alternator z rozrusznikiem (układ hybrydowy) psuje się nie tylko w RS 6, a we wszystkich Audi z silnikami V6 i V8.

Jak na tak wyżyłowane auto RS 6 spisało się świetnie. Ale części są naprawdę kosztowne. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Wysoki (biorąc pod uwagę rozmiar felg) komfort jazdy
- Skuteczność napędu, niezależnie od warunków

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Zwrotność bez tylnej osi skrętnej jest dość słaba
- Niedopracowane przednie zaciski hamulcowe



Użyteczność – prawie jak w zwykłym A6. Tylna oś skrętna pomaga RS 6 nie tylko w szybkiej jeździe. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
200 000-250 000	Przebiegi 140-220 tys. km, egzemplarze z początku produkcji, ale z reguły zadbane.
320 000-370 000	Roczniki 2021-2022, przebiegi od 70 do 120 tys. km, często z przedłużoną gwarancją.
400 000-550 000	Ciekawie wyspecyfikowane RS 6 (m.in. nieoczywiste kolory), przebiegi bardzo niskie.

Mniej więcej połowa RS 6 na naszym rynku jest krajowa. Sporo ma ciągłość serwisu w ASO i wciąż aktywną gwarancję. Zdarzają się auta naprawiane po mocnych wypadkach. Szukający RS 6 chcą jak najbogatszego wyposażenia. Auta bez dodatków cieszą się małym powodzeniem.

Jest drogo, a gdy przebieg jest niski – koszmarnie drogo. Sporo egzemplarzy ma podniesioną moc. **ocena: 2/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2021-2026	**82 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
07.2021	1900 km	Pierwsza wymiana oleju, na życzenie właściciela.	1300 zł
03.2022	21 000 km	Wymiana przewodów chłodniczych przegryzionych przez kunę.	1900 zł
05.2023	49 000 km	Przegląd w ASO, wymiana oleju silnikowego, świec zapłonowych, na życzenie właściciela oleju w skrzyni biegów (zalecana co 60 tys. km) i dyferencjałach. Dodatkowo wymieniono przednie klocki hamulcowe. Trochę na zapas, bo fabryczne wytrzymałyby jeszcze pewnie 10-15 tys. km.	12 300 zł
11.2023	56 000 km	Uszkodzenie jednej z felg, trzeba było zakupić nowe opony, ale dzięki ubezpieczeniu (zawartemu w cenie auta, pakiet) zapłacono za nie jedynie 50%. Nową felgę kupiono bardzo tanio w ASO (miała lekkie rysy i trzeba było ją pomalować).	6400 zł
01.2024	62 000 km	Podczas wyjazdu za granicę zepsuł się główny ekran dotykowy (był zupełnie czarny). Z auta dało się korzystać, na szczęście panel klimatyzacji jest oddzielny, niektórymi funkcjami można sterować z kierownicy. Ale nie dało się np. podnieść zawieszenia, co sprawiło wiele problemów. Ekran wymieniono na gwarancji.	0 zł
07.2024	78 000 km	Wyczuwalny był płyn chłodniczy. Tym razem przyczyną nie była kuna, a rozszczelnienie układu chłodzenia alternatora zintegrowanego z rozrusznikiem (BSG). Dostępność części była bardzo słaba. Na nowy element czekano dwa tygodnie i jak ustalił właściciel – był to bardzo krótki okres.	0 zł
11.2024	89 000 km	Wymiana przednich tarcz i klocków. Wytrzymałyby jeszcze trochę, ale wyczuwalne były delikatne wibracje.	14 000 zł
03.2025	102 000 km	Przegląd, wymiana oleju w silniku, skrzyni, napędzie, świec (oleje zakupiono poza ASO).	7000 zł
09.2025	118 000 km	Po wjechaniu w sporą dziurę wymieniono jedną felgę, jeden wahacz (nie miał luzów, ale nosił ślady obtarcia), opony i tak były już zużyte.	5000 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**47 900 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Przeglądy z wymianą oleju wykonywano nie rzadziej niż co 15 tys. km. Do przebiegu 102 tys. km auto jeździło do ASO. Później do specjalisty od Audi RS.	**39 000 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 129 tys. km średnie spalanie wyniosło 13,6 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 17 544 l Pb 98, cena uśredniona 6,80 za litr Pb 98.	**119 299 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**288 199 zł**
Utrata wartości (zakup: 610 tys. zł, obecna wartość: 320 tys. zł)	**290 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 129 tys. km	**578 199 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**2,23 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**4,48 zł**

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

PODSUMOWANIE

nasza ocena: 4/5

Czy RS 6 jest autem prawie bez wad? Jeśli pominiemy finanse, to tak. Możliwości są piorunujące, a trakcja absolutna. Przy tym nie odbywa się to kosztem komfortu. Nie jest to też przypadek bardzo mocnego auta, w którym co chwila trzeba się martwić o wytrzymałość podzespołów. Aktualnie, gdy RS 6 są już po największej utracie wartości, wydają się nie mniej ciekawe niż jako nowe.



eprasa.pl 2f265aa5b9

Szwed z Kalifornii



eprasa.pl 2f265aa5b9

Volvo 262 C Coupe to rzadki widok na drogach, a wersja Bertone przerobiona przez amerykańską firmę Solaire to jeszcze większy unikat – prawdopodobnie powstało tylko pięć takich aut. Jedno z nich trafiło do Niemiec, a przy okazji w nasze ręce.

Każdy, kto w latach 70. słuchał popu, zapewne kojarzy Terry'ego Jacksa – kanadyjskiego artystę, który w latach 1973-74 podbił światowe listy przebojów utworem „Seasons in the sun". Sprzedano ponad 14 mln płyt, a wspomniana piosenka przez wiele miesięcy rozbrzmiewała w radiu średnio raz na godzinę. Jacks dobrze na tym zarobił, a po kilku latach sprawił sobie wyjątkowe auto, Volvo 262 C Solaire. Skromnie wybrał jednak egzemplarz z rynku wtórnego.



Już sam logotyp kojarzy się ze słoneczną Kalifornią, jest nawet fala do surfowania.

Dziś samochód należy do Gerda Richtera z Hamburga, który na tylnej półce swojego rzadkiego Volvo zawsze wozi singiel „Seasons in the Sun". Richter znalazł tego amerykańsko-szwedzkiego klasyka na eBayu. „Jestem fanem kabrioletów i kiedyś rozważałem kupno Bertone 262 C i przerobienie go na wersję bez dachu", przyznaje. „Na szczęście tego nie zrobiłem". Trzy lata później dowiedział się z grupy na Facebooku, że na aukcji można kupić prawdziwy kabriolet 262 C. Tak natknął się na Solaire – egzemplarz, który kiedyś trafił do największego kanadyjskiego dealera – i wkrótce sprowadził go z Vancouver do Niemiec. Czekały go jednak kolejne wydatki, związane głównie z największą bolączką tego modelu: korozją.

Ale co z tego. Już podstawowa wersja 262 C jest warta każdego wysiłku. Dwudrzwiowe coupe na bazie Volvo 264 zaprezentowano w marcu 1977 r. na salonie samochodowym w Genewie. Dzięki niezmienionemu rozstawowi osi model oferował cztery wygodne miejsca. Od czterodrzwiowego wariantu odróżniały go przede wszystkim obniżona o 60 mm linia dachu i bardziej nachylona przednia szyba. Co ciekawe, około 90% produkcji modelu 262 C było przeznaczone na rynek amerykański.

Jak ustalił dziennikarz Paul van Vugt podczas pracy nad książką „The Volvo Bertone Years", otwarta wersja tego auta właściwie nie powinna była powstać. Według zebranych przez niego informacji Björn Ahlstrom, dyrektor Volvo Cars North America, na początku lat 80. stanął przed trudną decyzją. Model 262 C nie odniósł sukcesu, a magazyny były pełne niesprzedanych coupe. Być może powodem była cena: pod koniec lat 70. takie Bertone kosztowało w Ameryce prawie 25 000 dolarów.

Ahlstrom wpadł na pomysł, by pozbyć się charakterystycznie obniżonego dachu i stworzyć krótką serię 50 kabrioletów. Do realizacji projektu zaangażowano firmę Solaire z Santa Ana w południowej Kalifornii – przedsiębiorstwo, które wcześniej przerabiało także Volvo P1800. Mimo niewielkich rozmiarów Solaire słynęło ze specjalistów od wyjątkowo trudnych zadań



eprasa.pl 2f265aa5b9

Wnętrze bogato wykończone miejscami marszczoną skórą. Rozbudowana centralna część kierownicy pasuje do masywnego Volvo, podobnie jak cała forma tej deski rozdzielczej.



Ten samochód nie jest wzorem temperamentu, ma za to niezawodny napęd: znany silnik V6 o pojemności 2,9 l i mocy 155 KM.



Złote felgi? Do Solaire-Volvo pasują idealnie.



Baza, na której powstał ten oryginalny kabriolet, pochodzi oczywiście od Bertone.



VOLVO 262 COUPE TO RZADKI WIDOK, ALE BAZUJĄCA NA NIM WERSJA BEZ DACHU JEST UNIKATEM

eprasa.pl 2f265aa5b9

– to właśnie tutaj powstały niekonwencjonalne Kanzler Coupe i kabriolet na bazie Hondy Prelude. Jednym z partnerów firmy Solaire był Bruce Meyers, twórca buggy. To on dostał zlecenie odcięcia dachu i zamontowania materiałowego poszycia.

W książce van Vugta Meyers wspomina: „Szukałem sprawdzonego systemu, który dałoby się zaadaptować do kształtu coupe. Po kilku próbach wybór padł na miękki dach Chevroleta Camaro". Podczas opracowywania mechanizmu dachu największym wyzwaniem były tylne szyby, które musiały być opuszczane i podnoszone elektrycznie. Stelaż dachu z kabrioletu Camaro z 1968 r. obszyto grubym płótnem sprowadzonym z Niemiec. Dach składał się elektrycznie i idealnie chował za tylnymi siedzeniami. W komplecie była też odpowiednia plandeka. Wszystkie części wyprodukowano w Solaire, również te z włókna szklanego i tkaniny.

W Szwecji efekt końcowy nie wzbudził większego entuzjazmu. Głównie przez obawy związane z bezpieczeństwem. Gdyby samochód uległ poważnemu wypadkowi, nazwa „Solaire" szybko poszłaby w niepamięć, a cała szkoda wizerunkowa spadłaby na Volvo. Mimo to Ahlstrom uważał projekt za udany i przez kilka lat przechowywał auto w magazynie. Po tym egzemplarzu powstały jeszcze tylko trzy lub cztery kolejne Solaire – w tej kwestii nawet eksperci nie są zgodni. Samochód Richtera z 1981 r. ma ponad 200 000 km przebiegu, co zdradza jedynie lekko zużyta marszczona skórzana tapicerka, choć ostatnio ją odnowiono. Felgi to zamontowane później obręcze Corona z piastami Volvo, zawdzięczamy je jednemu z poprzednich właścicieli, Terry'emu Jacksowi. Podczas naszej przejażdżki jego przebój „Seasons in the Sun" zostawiamy jednak tam, gdzie nie przeszkadza.

A przejażdżka jest spektakularna, głównie za sprawą przechodniów, którzy na widok tego wyjątkowego Volvo niemal przecierają oczy ze zdumienia. Silnik PRV-V6 o mocy 155 KM nie czyni go samochodem sportowym, a trzystopniowy automat też, delikatnie mówiąc, nie porywa. Ale to nie ma znaczenia: wymiary tej płaskiej, szwedzkiej „cegły" i tak skłaniają do raczej spokojnej jazdy. Czuję się tu trochę jak w otwartym, bardzo skandynawskim Rolls-Roysie.

TEKST: R. LOEWISCH, ZDJĘCIA: S. KLESCHIES, AUTOR

DANE TECH.	VOLVO
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	**2849 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V6/12
Moc maksymalna	**155 KM**/5500
Maks. moment obrotowy	**218 Nm**/5700
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./3-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	488/172/137 cm
Rozstaw osi	264 cm
Masa własna	1500 kg
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	brak danych
Średnie zużycie paliwa	brak danych



Linia 262 z otwartym dachem rzeczywiście przypomina tę z Rolls-Royce'a – a przynajmniej radość z jazdy z wiatrem we włosach jest taka sama. Po lewej zestawione obok siebie kabriolet i coupe.

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 8 sierpnia 1976 roku

Kradzieże samochodów towarzyszyły motoryzacji od jej początków. W latach 70. był to widoczny w Polsce problem. Funkcjonariusze MO zajmujący się tym procederem zwracali uwagę, że zdecydowana większość kradzieży ma charakter uprowadzenia. Chodziło tylko o to, aby mieć pojazd na przejażdżkę, przy okazji okraść wnętrze, a po krótkim czasie takie auto zostawało porzucone lub rozbite (bo sprawcy nierzadko bywali pijani). Milicjanci zwracali uwagę, że istotne są dodatkowe zabezpieczenia, bo każda trudność w uruchomieniu auta drastycznie zmniejsza ryzyko kradzieży. Najczęściej kradziono Syreny, Warszawy i Żuki. Rzadziej Polskie Fiaty 125p, szczególnie model z blokadą kierownicy.



Ford Fiesta wkracza do gry



Oficjalny początek sprzedaży planowano na wrzesień 1976 roku, ale kilka tygodni wcześniej Ford ujawnił wiele szczegółów.

Nowy model Forda miał być produkowany aż w trzech fabrykach (Hiszpania, RFN, Wielka Brytania) i sprzedawany w Europie, a także eksportowany na rynek USA. Dziś możemy powiedzieć, że zaprojektowana w Kolonii Fiesta to produkt globalny. Ford planował podbić tym modelem segment aut o długości 3,5 m i z silnikiem o pojemności jednego litra. Fiesta była nieco większa od ówczesnych rwali, takich jak Renault 5, Honda Civic czy VW Polo. Zwracała uwagę maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni w kabinie oraz uproszczoną obsługą serwisową. Dla przykładu podawano czas wymiany silnika, który określano na 1,2 godziny, a cały układ wydechowy można było wymienić po odkręceniu tylko jednego złącza śrubowego.



MUZYKA Z ZAGŁÓWKA

50 lat temu zagłówki w samochodach nie były oczywistością, ale w coraz większej liczbie krajów stawały się wyposażeniem obowiązkowym. Jeden z uznanych producentów siedzeń sportowych, firma Recaro, wraz z marką Blaupunkt opracowała rozwiązanie polegające na umieszczeniu w zagłówkach głośników oraz filtra akustycznego mającego za zadanie polepszyć odbiór wysokich i średnich częstotliwości.

KTÓRY KOLOR JEST NAPRAWDĘ BEZPIECZNY?

Odpowiedź na takie pytanie wcale nie jest oczywista. Łatwo postrzegany kolor, np. biały, na tle ośnieżonej jedni nie jest już taki widoczny. Firma Daimler Benz przeprowadziła badania porównujące różne kolory lakierów z czystą bielą. Pod uwagę brano zdolność odbijania światła od powierzchni lakierowanej, bo to czynnik decydujący o tym, czy łatwo dostrzegamy zbliżający się samochód. Najlepszy rezultat uzyskał właśnie biały (wskaźnik postrzegalności 88%). Kolor żółty dał wynik na poziomie 70%, a „czerwień sygnałowa” 38%. Na końcu uplasowały się lakiery w kolorze niebieskim (5%) oraz czarnym (4%).



Ten samochód został pomalowany na siedem różnych kolorów, co służyło do porównania postrzegalności różnych barw. Coż z tego, że jasne barwy są bezpieczne, skoro klienci nie zawsze takie wybierają...

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

DZIAŁ REKLAMY

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 17 sierpnia

eprasa.pl 2f265aa5b9


AUTOLAND
car care
LETNI PŁYN DO SPRYSKIWACZY
Weź na drogę!

SUBARU **CROSSTREK**
JUŻ OD 668,62 PLN
NETTO MIESIĘCZNIE*



*Propozycja najmu Erste Leasing S.A. skierowana do przedsiębiorców. Powyższą kalkulację przygotowano dla samochodu o wartości 117 073,17 PLN netto, dla umowy zawartej na 36 miesięcy, przy 37,14 % wpłacie własnej, roczny przebieg 15 000 km, miesięczny koszt ubezpieczenia 424,10 PLN, miesięczny koszt serwisu 168,69 PLN, czynsz najmu 668,62 PLN netto. Wartość opłat należy powiększyć o podatek VAT wg aktualnej stawki. Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu Kodeksu cywilnego i może ulec zmianie. Decyzja o przyznaniu finansowania oraz warunki umowy zależą od wyniku badania zdolności kredytowej oraz oceny ryzyka kredytowego.

SUBARU

PARTNERZY SUBARU

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU

KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS

warta.

ERSTE Leasing

ENEOS MOTOR OIL

ERGO HESTIA

YOKOHAMA

eprasa.pl 2f265aa5b9