UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 44/2026 (3827) 26•10•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • PORADY • PORÓWNANIA • UŻYWANE • TECHNIKA



PORADY

Sposoby na niższe zużycie paliwa

s. 32

» Styl jazdy i stan techniczny auta
» Oszczędność nawet do 25%



PORADY

Drgania w aucie

s. 4

s. 38

Nie zawsze groźne, ale irytujące i trudne do diagnozowania



UŻYWANE

Tych modeli i wersji lepiej unikać

s. 42

To mogą być kosztowne pułapki

PORADNIK KUPUJĄCEGO

Volkswagen Golf VII

Najlepsza generacja w całej historii Golfa

s. 46



ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 01.11.2026

Skoda kontra Toyota

s. 14



Superb vs. Camry



C-HR+ vs. Elroq



Octavia vs. Corolla

MEGATEST



Kamiq vs. Yaris Cross



Kodiaq vs. RAV4

Dwie marki od lat trzęsą polskim rynkiem. W pięciu porównaniach sprawdzamy, która z nich ma lepsze propozycje

PIERWSZE ZDJĘCIA

s. 4



NOWY Mercedes-AMG GT SUV

Pokaz możliwości AMG: moc 1169 KM, 0-100 km/h w 2,7 s i... dźwięk silnika V8

REKLAMA

AUTO-MARKET

Znajdź okazję i dzwoń!

ZADZWOŃ TERAZ

42 300 35 45

Oferta ważna do wyczerpania zapasów

WSZYSTKO DLA TWOJEGO AUTA

Praktyczne akcesoria motoryzacyjne

ORGANIZER SAMOCHODOWY

Koniec z bałaganem i latającymi przedmiotami! Sprzęt, płyny, mapy, zakupy czy przekąski w jednym miejscu. Usztywniane ścianki i antypoślizgowe dno – nic nie przewraca się podczas hamowania.

- Wzmocnione uchwyty
- Składany

129 zł

Porządek w aucie



21-CZĘŚCIOWY ZESTAW DO DETAILINGU

Zestaw precyzyjnych pędzelków, szczotek, gąbek i ściereczek. Wypolerujesz karoserię i plastiki na błysk, wypucujesz okna i w mig wyczyścisz każdy zakamarek: nawiewy, schowki, felgi. Obrotowe szczotki na wkrętarkę usuwają brud z opon i podwozia.

- Bezpieczne dla lakieru

BŁYSK jak z salonu

149 zł



Składane panele 360°



89 zł

PANORAMICZNE LUSTERKO SZEROKOKĄTNE

Maksymalnie poszerza pole widzenia, ułatwiając bezpieczne wyprzedzanie, zmianę pasa i manewry na zatłoczonym parkingu. Nie przekłamuje odległości i zmniejsza oślepianie w nocy.

- Szybki montaż na klips



129 zł

ORGANIZER NA OPARCIE FOTELA

Składana tacka tworzy stabilny blat na przekąski, laptop czy kolorowanki. 8 przegródek – osobne miejsca na napoje i drobiazgi. Chroni fotel przed zabrudzeniami.

✔ Przezroczysta kieszeń na tablet



69 zł

ORGANIZER MIĘDZY FOTELE

Wypełnia szczelinę między siedzeniem a konsolą – telefon, klucze czy karta już nie wpadną pod fotel. Dodatkowa przegroda i uchwyt na kubek – portfel, drobne czy napój zawsze pod ręką.

TELEFON I NAWIGACJA W ZASIĘGU WZROKU

Bez ryzyka podczas jazdy! Wygodnie odłożysz i zdejmiesz telefon jedną ręką. Mocowane na kratkę nawiewu. Obrót 360° – dowolny kąt widzenia.

INTELIGENTNY UCHWYT-ŁADOWARKA

Czujnik automatycznie zaciska ramiona, a ładowarka indukcyjna natychmiast ładuje telefon.



79 zł

Ładowanie bez kabli

UCHWYT MAGNETYCZNY

Silne magnesy neodymowe pewnie trzymają i stabilizują telefon.



69 zł



79 zł

PRZYSSAWKA DO USUWANIA WGNIECEŃ

Karoseria jak nowa bez blacharza! Supermocna przyssawka próżniowa naprawia uszkodzenia po szkodach parkingowych czy wandalizmie bez naruszania lakieru. Dociskasz, pociągasz i gotowe!

✔ Naprawa w 1 minutę



I kurz nie siada!

69 zł

PASTA DO PIELĘGNACJI SKÓR

Głęboko odżywia, zmiękcza i chroni skórzaną tapicerkę, panele i deskę rozdzielczą przed pękaniem, przetarciami i blaknięciem. Przywraca gładką fakturę, głębię koloru i połysk bez tłustego osadu.

✔ Ochrona UV i efekt antystatyczny



69 zł

RENOWATOR PLASTIKÓW I OPON

Odnawia wyblakłe i porysowane plastiki oraz gumowe elementy w środku i na zewnątrz auta., m.in. zderzaki, listwy, kierownicę czy opony. Nadaje im głęboką, czystą czerń oraz satynowy połysk na lata, zapobiegając starzeniu.



79 zł

SPRAY DO RENOWACJI REFLEKTORÓW

Krystalicznie czyste reflektory w 30 sekund! Błyskawicznie usuwa zażółcenia, zarysowania i zmatowienie. Maksymalna widoczność w nocy i fabryczny blask bez szlifowania i demontażu.



69 zł

ZESTAW DO NAPRAWY SZYB

Uratuj szybę przed drogą wymianą! Zaawansowana nano-żywica polimerowa wnika w odprysk i utwardza się pod wpływem UV, przywracając fabryczną wytrzymałość szkła.

✔ Likwiduje „pajęczynki" i blokuje pękanie



79 zł

MAGNETYCZNA OSŁONA 2 W 1

Zero skrobania zimą, przyjemny chłód w lato! Membrana termo-aluminiowa odbija promienie UV i izoluje ciepło, chroniąc przed przegrzewaniem się wnętrza i deski rozdzielczej. Zdejmujesz matę i natychmiast jedziesz.



99 zł

MULTITOOL AWARYJNY 16 W 1

Kieszonkowy niezbędnik z pancernej stali CrV zastępuje całą skrzynkę narzędziową. Zawiera komplet kluczy ampulowych, nasadowych, śrubokręty oraz skuwacz do łańcucha – do szybkich napraw auta, roweru czy skutera.



129 zł

BLOKADA ANTYKRADZIEŻOWA

Skuteczny odstraszacz złodziei! Wykonana z pancernej, hartowanej stali jednocześnie blokuje kierownicę i pas bezpieczeństwa, uniemożliwiając kierowanie. Uniwersalna.

✔ 2 zapasowe klucze



249 zł

PRZENOŚNA STACJA AWARYJNA 9 W 1

Przygotuj się na każdą awarię – odpalisz silnik, napompujesz koło, naładujesz telefon i oświetlisz drogę. Łączy w sobie 9 funkcji: jump starter, kompresor, inflator, deflator, manometr 150 PSI, 3-trybową lampę LED (w tym tryb SOS) i powerbank.

DARMOWA DOSTAWA
PRZY ZAKUPIE MIN. 4 PRODUKTÓW

BEZPIECZNA
PŁATNOŚĆ PRZY ODBIORZE

Zajęte? DZWOŃ PONOWNIE!

42 300 35 45

pon.-pt. 8:00-20:00, sob. i niedz. 9:00-20:00
(Standardowy koszt połączenia telefonicznego dla danego operatora.)

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

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

Motor 44/2026 26 października

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



27 **MINI COUNTRYMAN COOPER S ALL4**
W masie kompaktowych SUV-ów trudno się wyróżnić, ale to nie jest akurat problem Mini. Countryman łączy charakterystyczny styl z dynamiczną naturą. Zwłaszcza w odmianie z silnikiem o mocy 218 KM i napędem 4x4.



50 **INNA STRONA SUDETÓW**
Odkrywamy malownicze tereny i miasteczka Dolnego Śląska. To doskonałe miejsce dla turystyki samochodowej, a na tutejszych drogach towarzyszy nam Dacia Duster.



36 **Z NAMIOTEM NA DACHU AUTA**
Wysoka cena za wysoką jakość. Sprawdzamy w praktyce namiot dachowy ze sztywnym dachem i podłogą Thule Widesky.

NOWOŚCI

4 Mercedes-AMG GT SUV i inne elektryczne SUV-y
Został opracowany przez AMG i nie ma odpowiednika w gamie Mercedesa. Imponuje rozmiarami, parametrami technicznymi i osiągami. Jednak fanom dawnych AMG musi wystarczyć tu symulowany dźwięk silnika V8...

PIERWSZA JAZDA

10 Geely G2
Ten najpopularniejszy w Chinach samochód niebawem zadebiutuje w Polsce. Sprawdzamy, czym przekonał do siebie klientów na największym rynku świata i jakie ma atuty w rywalizacji o polskiego odbiorcę.

PORÓWNANIA, TESTY

14 Skoda kontra Toyota
Te dwie marki na lata zdominowały polski rynek. Porównujemy pięć par modeli Skody i Toyoty w różnych segmentach: miejskich crossoverów, kompaktowych kombi, elektrycznych SUV-ów, limuzyn klasy średniej i rodzinnych SUV-ów.

27 Mini Countryman Cooper S All4

28 Mercedes CLA 250+ Shooting Brake electric
Efektowne kombi z wydajnym napędem elektrycznym. Mimo nieco gadżeciarskiego charakteru nie brak mu funkcjonalności.

PORADY

32 Sposoby na niższe zużycie paliwa
Na zużycie paliwa wpływa oczywiście wiele czynników, ale to kierowca i jego styl jazdy ma w tym przypadku ogromne znaczenie. Korekta techniki jazdy potrafi przełożyć się na wyraźne oszczędności paliwa.

35 Retrofity na ostatniej prostej
Czeka nas zmiana przepisów dotyczących żarówek LED.

36 Z namiotem na dachu samochodu

38 Drgania w aucie – gdzie szukać przyczyny
To jedna z bardziej irytujących usterek, i co gorsza, wcale nie taka prosta do zdiagnozowania. Przyczyn uciążliwych drgań może być wiele, warto je poznać.

UŻYWANE

40 Ford Mustang VI
To wcielenie amerykańskiej legendy jako pierwsze było oficjalnie oferowane przez Forda w Europie, więc wcale nie tak trudno o auto z polskiego salonu. Kierowcy uwielbiają Mustanga za silnik V8, ale ta generacja to także znacznie lepsze właściwości jezdne.

41 Coraz łatwiej o automat
Kilkanaście lat temu były zarezerwowane dla najdroższych modeli lub aut sprowadzanych z USA. Dziś automaty stają się coraz powszechniejsze, nawet w popularnych używanych samochodach.

42 Tych zakupów można żałować
Nawet popularny model o dobrej opinii nie jest gwarancją bezproblemowej eksploatacji. Niektóre wersje lepiej omijać z daleka, a modele, które kilka lat temu uchodziły za trwałe, z czasem generują kosztowne lub trudne do usunięcia problemy.

46 VW Golf VII
Ma grono zdeklarowanych zwolenników i od lat uchodzi za wzorzec uniwersalnego auta kompaktowego. W swojej 7. odsłonie Golf okazał się jednym z najbardziej udanych w historii. To w zasadzie „pewniak" na rynku wtórnym.

MOTOPASJE

50 Inna strona Sudetów

STAŁE DZIAŁY

8 Wiadomości

54 Motor Retro

Auta w numerze

BMW iX4	6
Dacia Duster	50
Ford Mustang VI	40
Geely E2	10
Hyundai Bayon	8
Mercedes CLA 250+ Shooting Brake	28
Mercedes-AMG GT SUV	4
Mini Countryman Cooper S	27
Skoda Elroq 85x	20
Skoda Kamiq 1.5 TSI 150 DSG	16
Skoda Kodiaq 2.0 TSI 265 DSG 4x4	24
Skoda Octavia Combi 2.0 TSI 204 DSG 4x4	18
Skoda Superb 1.5 TSI PHEV 272 DSG	22
Toyota Camry 2.5 HDF 230 e-CVT	22
Toyota Corolla TS Kombi 2.0 HDF e-CVT	18
Toyota C-HR+ 77 kWh 4x4	20
Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i e-CVT	24
Toyota Yaris Cross 1.5 HDF FWD 130 e-CVT	16
Volkswagen Golf VII	46

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

Uwaga! Wysokie

AMG GT SUV – wersje

Z silnikami elektrycznymi

- 53: 544 KM (bateria 106 kWh)
- 55: 816 KM (bateria 106/128 kWh)
- 63: 1169 KM (bateria 106/128 kWh)

Nowy model Mercedesa-AMG to SUV klasy wyższej o następujących rozmiarach: długość 508,4 cm, szerokość 200,1 cm, wysokość 165,6 cm, rozstaw osi 304,0 cm. Masa własna wynosi, w zależności od wersji, od 2525 do 2715 kg. Auto otrzymało aktywne rozwiązania aerodynamiczne, w tym regulowane przesłony w przednim zderzaku i adaptacyjny spojler dachowy. Dzięki opcji Manufaktur do wyboru będzie ponad 60 kolorów lakierów.

Mercedes-AMG GT SUV





Trzy ekrany (zegary 10,2", centralny/pasażera po 14") i najnowszy system operacyjny z AI.



Mimo zastosowania silnika także z przodu pod maską znalazł się duży frunk (78 l).



Główny bagażnik mieści do rolety 607 litrów, natomiast maksymalnie, do dachu, 1740 l.



Siedzenia AMG Performance są opcjonalne. Szklany dach jest elektrochromatyczny.



Auto na zdjęciach wyposażono w felgi o rozmiarze aż 23 cali.

napięcie

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



Elektryfikacja postępuje w różnych kierunkach – ostatnio mnożą się samochody niewielkie i przystępne, ale jednocześnie ciągle powstają tak spektakularne modele jak SUV od AMG.

Elektryfikacja miała nam zabrać „prawdziwe auta", ale wygląda na to, że producenci doszli do, skądinąd słusznego, wniosku, że kluczowy dla klientów jest wybór. Dzięki temu, choćby w świecie SUV-ów, mamy zarówno cały czas aktualizowane modele spalinowe (w tym w sportowych wersjach), jak i całkiem nowe elektryczne. Taką drogą podąża choćby BMW (np. X3/iX3), Mercedes (np. GLC), przekonało się do niej także Porsche, które już oficjalnie zapowiedziało np. powrót spalinowego Macana. Może dzięki temu trendowi przeciwnikom aut elektrycznych (lub nawet osobom sceptycznie do nich nastawionym) łatwiej przyjdzie docenienie wysiłków konstruktorów, którzy tworzą wyjątkowo zaawansowane, niesamowicie mocne i dynamiczne auta BEV. Doskonałym przykładem może tu być właśnie debiutujący Mercedes-AMG GT SUV, który powstał jako drugi, po 4-drzwiowym Gran Turismo, samochód opracowany w zasadzie samodzielnie pod skrzydłami AMG.

Dwa albo trzy silniki

AMG GT SUV-a zbudowano w oparciu o osobną, przeznaczoną tylko dla „elektryków" platformę AMG.EA, jego nadwozie zostało wykonane z aluminium, stali i materiałów kompozytowych, a akumulator trakcyjny (instalacja 800 V) zintegrowano ze strukturą karoserii. Do wyboru przewidziano baterie o dwóch pojemnościach użytkowych: 106 kWh oraz aż 128 kWh (niedostępna w bazowej odmianie auta). Wrażenie robią parametry ładowania: w mniejszym ogniwie można uzupełniać energię z mocą do 600 kW, natomiast w większym – aż 710 kW (10-80% w 10--11 minut). W zależności od akumulatora i wersji pojazdu zasięg kształtuje się w przedziale od 525 do 700 km. Ważne, że auto pozwala na korzystanie nie tylko z ładowarek 800 V, ale także 400 V.



Pod ręką – trzy pokrętła do zarządzania najważniejszymi ustawieniami związanymi z dynamiką jazdy.

Mercedes przewidział od razu trzy warianty SUV-a. Podstawowy 53 jako jedyny korzysta z dwóch silników – przy czym przedni pełni rolę pomocniczą i gdy nie jest potrzebny, może być odłączany. Szczytowa moc systemowa wynosi 544 KM (ciągła 367 KM), przyspieszenie od 0 do 100 km/h 4,2 s, a prędkość maksymalna – 250 km/h. Pozostałe odmiany zostały wyposażone w trzy silniki o strumieniu osiowym – przedni, też odłączany, oraz dwa tylne. GT SUV o oznaczeniu 55 oferuje już systemowe 816 KM (0-100 km/h w 3,1 s; prędkość maksymalna 270 km/h), natomiast 63 – aż 1169 KM (moc ciągła jest w obu taka sama: 721 KM). Topowa wersja potrzebuje na osiągnięcie 100 km/h 2,7 s, 200 km/h 7,2 s i też może rozpędzić się do 270 km/h. Co ciekawe, można wybrać tryb jazdy, w którym „ścieżką dźwiękową" będzie dokładnie odtworzone brzmienie silników ośmio- lub 6-cylindrowych (tylko w 53).

Warto przy okazji porównać parametry i osiągi AMG GT SUV-a z jego bodaj najpoważniejszym rywalem, czyli





Standardowo zastosowano trzyosobową kanapę. Mercedes obiecuje przestronną kabinę.

Porsche Cayenne Turbo Electric. Ma ono baterię 113 kWh (ładowanie do 400 kW, zasięg do 624 km), silniki 1156 KM i przyspiesza od 0 do 100 km/h w 2,5 s, a do 200 km/h w 7,4 s (prędkość maks.: 260 km/h).

Dynamika to nie tylko „sprint"

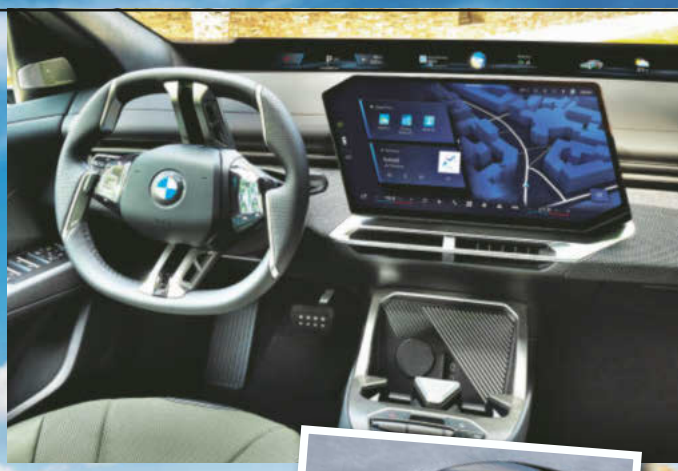
Wrażenie robią także inne podzespoły GT SUV-a. Otrzymał on napęd 4x4, który w 55 i 63 zarządza płynnym rozdziałem momentu nie tylko między osiami, ale także tylnymi kołami. Zawieszenie (układ wielowahaczowy z przodu i z tyłu) Active Ride Control+ – seryjne w 63 i opcjonalne w 55 – jest pneumatyczne, z regulacją wysokości i adaptacyjnymi amortyzatorami. Zamiast tradycyjnych stabilizatorów zastosowano hydrauliczne, które niwelują nie tylko przechyły na zakrętach, ale także nurkowanie podczas hamowania i „zadzieranie nosa" przy gwałtownym przyspieszeniu. Standardowo montowany jest też system tylnych kół skrętnych. Odmiana 63 otrzymuje fabrycznie węglowo-ceramiczny układ hamulcowy, który w pozostałych wymaga dopłaty.

Kierowca ma duży wpływ na działanie poszczególnych podzespołów auta (w tym napędu, kontroli trakcji czy układu jezdnego) i możliwość dopasowania bieżącej charakterystyki pojazdu do swoich preferencji, m.in. dzięki siedmiu trybom jazdy.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: PRODUCENCI

BMW iX4

Neue Klasse szybko się rozrasta. Najpierw debiutowało iX3, potem i3, a dosłownie w chwilę po nim pojawia się iX4, które uzupełnia lukę w gamie po nieprodukowanym już X4. Nowy model to w zasadzie odmiana nadwoziowa iX3, o innych linii dachu i tylej partii karoserii. W efekcie, przy zachowaniu pozostałych rozmiarów, iX4 jest niższe od iX3 o 4 cm (mierzy 159,5 cm) i ma o 30 l mniejszy bagażnik (490 l). Do wyboru przewidziano trzy wersje, wszystkie 4x4: 40 (374 KM, 82,6 kWh, zasięg do 638 km; od 310 000 zł), 50 (469 KM, 108,7 kWh, zasięg do 828 km; od 342 500 zł) oraz M60 (więcej obok).



Zamiast kierownicy z pionowymi ramionami można zamówić bardziej klasyczną M.



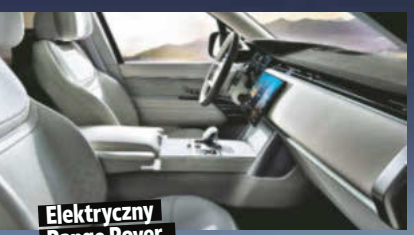
Każdy wariant iX4 ma dwusilnikowy napęd na cztery koła. Akumulatory: 82,6 albo 108,7 kWh.





Mniejszy Sport także został wyposażony w pneumatyczne zawieszenie.

Range Rover/Sport Electric



Elektryczny Range Rover, tak jak pozostałe, występuje w dwóch długościach.



Range Rover długo opracowywał wersje elektryczne, ale finalnie niemal jednocześnie zadebiutowały dwa modele – flagowy oraz Sport. Co istotne, nie zastępują odmian spalinowych, lecz je uzupełniają, a do tego są od nich niemal nie do odróżnienia. W obu modelach zastosowano bardzo zbliżony układ napędowy, dostępny w dwóch wariantach z napędem na cztery koła. Podstawowy oferuje systemowe 450 KM i 677 Nm, zaś mocniejszy – 550 KM i 850 Nm (w modelu Sport przyrost momentu obrotowego jest o 50% szybszy). Auta mają 800-woltową instalację elektryczną (można też korzystać z ładowarek 400 V) oraz akumulator trakcyjny o pojemności użytkowej 118,5 kWh. Maksymalna moc ładowania wynosi 350 kW. Zasięg: do 601 km w „dużym Range'u" i do 615 km w Sporcie. Znane są już ceny. Range Rover kosztuje od 784 900 zł (450 KM) lub od 863 800 zł (550 KM), zaś Range Rover Sport od 580 000 zł (450 KM) albo od 676 500 zł (550 KM).

Range Rover GT

To na razie jeszcze prototyp, ale przekształci się w auto seryjne. GT będzie najdynamiczniej stylizowanym samochodem Range Rovera, łączącym cechy SUV-a i Gran Turismo – najbardziej drogowym, a nie terenowym modelem marki. GT powstaje na nowej platformie EMA i zostanie wprowadzony najpierw w wariancie elektrycznym, a później dołączy do niego także hybrydowy. Do sprzedaży auto powinno trafić w przyszłym roku.





BMW iX3 M60

Nowy topowy wariant z linii M Performance. M60 xDrive będzie oferowane zarówno w iX3, jak i iX4. Zastosowano w nim dwa silniki o systemowych parametrach 612 KM i 875 Nm. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 3,9 s, a prędkość maksymalna to 240 km. Akumulator trakcyjny ma 108,7 kWh (moc ładowania DC do 400 kW), a zasięg ma wynosić 754 km (iX3) lub 777 km (iX4). Zamówienia na oba SUV-y w tej wersji będą przyjmowane od końca stycznia 2027 r.





Maserati Grecale Folgore

Grecale Folgore to jedyny włoski „elektryk" tej klasy – SUV rywalizujący np. z Macanem. Wersja elektryczna, tak jak pozostałe w gamie, przeszła niedawno modernizację, obejmującą m.in. wyraźne przeprojektowanie przedniej partii nadwozia i udoskonalenia we wnętrzu. Folgore ma napęd 4x4, 558 KM i do 100 km/h przyspiesza w 4,1 s. Bateria: 105 kWh, zasięg: 580 km.

Bentley Torcal

Spokrewniony z Cayenne Electric pierwszy model BEV Bentleya. Mierzący 501 cm Torcal ma dwie wersje: podstawowa oferuje 821 KM i 1155 Nm (od 0 do 100 km/h w 3,4 s), a S – 888 KM i 1350 Nm (0-100 km/h w 2,9 s). Auto otrzymało instalację 800 V i akumulator trakcyjny 113,2 kWh. Zasięg ma wynosić 600 km.



REKLAMA

Cukierki pokrzywowe - Reutter

Pokrzywa, którą ceniono od pokoleń.

Cukierki Pokrzywowe Reutter to połączenie tradycji z wygodą.
W składzie mają cenny ekstrakt z pokrzywy — a nie sok.
To ziołowa klasyka w nowoczesnej, poręcznej formie: zawsze pod ręką, bez zaparzania.

Produkt wyróżniony przez Fundację Rozwoju Kardiochirurgii w Zabrzu.
Cukierki pokrzywowe Reutter to oryginały, a nie kopie!



Reutter ponad 100 lat zaufania !

Dostępne w aptekach i zielarniach.

POKRZYWA — ZIOŁOWA KLASYKA W NOWEJ ODSŁONIE

Pokrzywa towarzyszy ludziom od pokoleń i na stałe wpisała się w kulturę wielu regionów. Napar z suszonej pokrzywy to jeden z tych ziołowych smaków, po które chętnie sięgamy, zwłaszcza zimą. Nie zawsze jednak mamy czas na zaparzanie herbatki. Właśnie z myślą o wygodzie powstały Cukierki Pokrzywowe Reutter — sprawdzone i chwalone przez Klientów, zawsze pod ręką. Zawierają cenny ekstrakt z pokrzywy (a nie sok), a ich receptura to efekt ponad stuletniego doświadczenia firmy Reutter w tworzeniu markowych produktów ziołowych. Czytaj etykiety i wybieraj oryginały — dostępne w aptekach i zielarniach.

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

W SKRÓCIE

Uterenowione Mini



Mini stworzyło nowy wariant Countrymana – Untamed Edition. Wyposażono go m.in. w opony Pirelli Scorpion All Terrain Plus o rozmiarze 245/45 montowane na specjalnie zaprojektowanych 19-calowych obręczach. Ponadto zwiększono prześwit (w zależności od rynku i wariantu napędowego o 15 lub 19 mm; w Europie tylko dla odmian elektrycznych). Auto ma też m.in. inne grill, listwy progowe oraz osłony podwozia.

Zeekr do Polski



Kolejna chińska marka przygotowuje się do wejścia na nasz rynek. Tym razem to Zeekr, który należy do koncernu Geely. Za organizację importu mają odpowiadać wspólnie firmy węgierska AutoWallis oraz portugalska Salvador Caetano Group. Zapowiedziano, że debiut ma nastąpić pod koniec bieżącego roku. W gamie znajdą się zarówno modele elektryczne, jak i hybryda plug-in. W taki napęd (systemowe 897 KM) wyposażony jest flagowy, mierzący 524 cm SUV 9X (fot.).

Tańszy LBX



Lexus rozpoczął wyprzedaż swojego najmniejszego modelu z rocznika 2026. LBX (czyli odpowiednik premium Toyoty Yaris Cross) w podstawowej wersji kosztuje teraz 129 900 zł zamiast 156 400 zł. Wyposażono go w hybrydowy napęd z silnikami 1.5 i elektrycznym (systemowe 136 KM). Z kolei za wariant z napędem na cztery koła (też 136 KM) w bogato wyposażonej wersji Cool z pakietami Premium i Advanced trzeba zapłacić od 186 300 zł (cennikowo: 231 400 zł).

Zdjęcia: producenci, Euro NCAP



Nowy Hyundai Bayon

- Radykalnie odmieniony i nieco większy niż dotąd miejski crossover
- W gamie znajdą się dwie wersje silnika 1.0 i odmiana hybrydowa

Obecnie oferowany Bayon pozostawał w cieniu innych SUV-ów/crossoverów Hyundaia, ale jego nowe wcielenie to samochód, który stawia na bardzo wyrazisty design, spójny z innymi nowościami Hyundaia, w tym przede wszystkim Tucsonem piątej generacji. Jest także autem większym od poprzednika. Mierzy 424,5 cm długości (+6,5 cm), 181 cm szerokości (+3,5 cm), 157 cm wysokości (+7 cm), a jego rozstaw osi to 260 cm (+2 cm). Pojemność bagażnika wynosi zaś 440 litrów (+29 l) w odmianach benzynowych lub 397 l w hybrydzie. Na początku Bayon ma być dostępny jedynie z silnikiem 1.0 R3 turbo, połączonym z przekładniami manualną (6 b.) albo automatyczną, dwusprzęgłową (7 b.). Przewidziano dwie odmiany, o mocy 90 lub 115 KM. Znacznie ciekawsza wydaje się odmiana hybrydowa, która ma się pojawić w przyszłym roku. Zastosowano w niej jednostki benzynową 1.6 i elektryczną oraz dwusprzęgłową 6-biegowa skrzynię. Moc ma wynosić 138 KM. Auto w tej wersji otrzyma system hamowania rekuperacyjnego z łopatkami przy kierownicy. Wszystkie warianty Bayona mają napęd na przednie koła.



Ekrany mogą mieć maksymalnie po 12,3". Fizyczny panel klimatyzacji.



Kolejne testy bezpieczeństwa Euro NCAP



Q7 zapewnia dobry poziom zabezpieczenia jadących w testach przednich i bocznych.



Mały elektryczny SUV Kii skutecznie chroni pasażerów.



Z testowanej trójki to Xpeng X9 zdobył najwięcej punktów za ochronę jadących.

WYNIKI NOWYCH TESTÓW BEZPIECZEŃSTWA EURO NCAP

SAMOCHÓD	ŁĄCZNA OCENA	Bezp. prowadzenia	Unikanie wypadku	Ochrona podczas wypadku	Bezp. po wypadku
Audi Q7 3.0 TDI quattro	★★★★★	72%	77%	88%	100%
Kia EV2 Long Range	★★★★★	74%	66%	86%	89%
Xpeng X9 2WD Long Range	★★★★★	57%	82%	91%	91%

Maksymalna ocena łączna: 5 gwiazdek; maksymalne oceny cząstkowe: 100%

Tym razem Euro NCAP zbadało według nowej procedury tylko trzy samochody: Audi Q7, Kię EV2 oraz Xpenga X9 (plus podało wyniki dla dwóch modeli wg procedury z 2025 r.: BYD Shark otrzymał 5 gwiazdek, a Mazda 2 Hybrid – 4). Wszystkim im przyznano najwyższą ocenę 5 gwiazdek, choć np. w kategorii bezpieczeństwa prowadzenia, w której oceniana jest m.in. łatwość obsługi, chiński minivan zdobył mniej punktów, ze względu na zbyt duże jej uzależnienie od ekranu (w przypadku Audi i Kii chwalono wystarczająca liczbę przycisków). Q7 popisało się znakomitym wynikiem w kategorii bezpieczeństwa po wypadku.



Mission S stawia na minimalizm oraz łatwość obsługi.

■ Porsche przedstawiło założenia strategii Sportwagenschmiede '35 (po niemiecku – kuźnia samochodów sportowych). W dużym skrócie chodzi o to, by uczynić markę jeszcze bardziej pożądaną, odporną na dzisiejsze i przyszłe wyzwania, a także, a może przede wszystkim, jak najbardziej dochodową. Poza całym szeregiem rozwiązań organizacyjnych na pewno kluczową rolę na tej drodze do sukcesu mają oczywiście odgrywać samochody.

Mission S i nowa strategia marki Porsche



Planowane jest m.in. zmniejszenie liczby wariantów, ale jednocześnie rozbudowa gamy – w 2027 r. wreszcie zadebiutuje 718 BEV, a w 2028 r. ma się pojawić spalinowy Macan. Porsche rozważa też wprowadzenie SUV-a większego od Cayenne. Wiadomo, że do sprzedaży trafi superauto, które w gamie znajdzie się powyżej 911. Jego przedsmak daje koncept Mission S (zapowiada też nową erę w designie).



Porsche rozpoczyna prace nad centralnosilnikową platforma dla superauta (nie na prąd).

Odlotowy prototyp Tesli Roadster





Tesla podczas premiery prototypu Roadstera pokazała m.in. efektowne powietrzne ewolucje oraz „rakietowe" przyspieszenie w jego wykonaniu.



Wolant zamiast kierownicy już nie szokuje. Z tyłu: dysze wylotowe gazu.



■ Tesla wie, jak szokować i z prezentacji samochodu zrobić prawdziwe show. Prototypowy Roadster nowej generacji nie tylko wjeżdżał na niemal pionową ścianę i przysysał się „do sufitu", ale też latał i wykonywał beczki nad zaparkowanymi autami. A także uzyskał w próbie przyspieszenia do 96 km/h (60 mil/h) wynik 0,81 s. Było to możliwe dzięki systemowi wentylatorów i instalacji na sprężony gaz. W sumie najciekawsze wydaje się to, czy seryjny model tego elektrycznego auta (planowany debiut w 2028 r.) będzie równie spektakularny.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

REKLAMA

Nowy Kurier tv

WIĘKSZE LITERY

ŁATWE CZYTANIE!



TWÓJ CZYTELNY PROGRAM NA CO DZIEŃ! CO TYDZIEŃ! SPRAWDŹ!

JUŻ W SPRZEDAŻY!



Geely E2

m motor PIERWSZA JAZDA

- Geely E2 to najpopularniejsze auto na chińskim rynku
- W polskiej ofercie ma znaleźć się pod koniec 2026 r. z ceną nieco poniżej 100 tys. zł





Geely rozszerza swoją polską ofertę. Po modelach E5 i Starray EM-i do wejścia nad Wisłę szykują się 2 kolejne auta. To duży SUV w postaci Monjaro EM-i oraz elektryczne E2. Sprzedawane w Chinach pod nazwą Xingyuan w 2025 roku odniosło niebywały sukces na tym najtrudniejszym rynku świata. Znalazło bowiem 465 tys. nabywców, zostając tam absolutnym bestsellerem.

W Polsce cena E2 ma startować od 99 900 zł za podstawowy wariant. Do wyboru będą 2 odmiany napędu i 3 wyposażenia: Pro, Max oraz Ultra. Podstawowa dysponuje 82-konnym silnikiem i baterią trakcyjną o pojemności 35,4 kWh, zapewniającą 252 km zasięgu. W przypadku mocniejszej to 116 KM, 47,1 kWh oraz możliwość pokonania 345 km bez konieczności ładowania. Geely podaje, że uzupełnienie prądu od 30 do 80% trwa 19 min, i to niezależnie od wersji akumulatora trakcyjnego.

Wyrośnięte auto miejskie

E2 jak na miejskie auto jest dość wyrośnięte. Mierzy 413 cm długości, 180 cm szerokości oraz 158 cm wysokości. Prawdziwą „robotę" wykonuje tutaj jednak rozstaw osi wynoszący 265 cm i mocno rzutujący na przestronność kabiny. W rezultacie E2 pasażerom 2. rzędu zapewnia ponadprzeciętną przestrzeń na kolana, stopy i głowy, a na dodatek ma płaską podłogę. Ciekawe rozwiązanie stanowi spory schowek wysuwany spod kanapy, która jednak nie oferuje odpowiedniego podparcia ud.

Zakres regulacji kierownicy i fotela okazuje się wystarczający nawet dla wyrośniętego kierowcy. Typowo po chińsku rozwiązano jednak obsługę. Przycisków jest więc jak na lekarstwo – głównie na kierownicy i tunelu centralnym. Na tym drugim znajdziemy m.in. włączniki świateł awaryjnych, odmrażania szyby czy obiegu zamkniętego.

Główny ciężar w temacie zarządzania funkcjami E2 bierze na siebie 14,6-calowy ekran centralny, który bardzo sprawnie łączy się ze smartfonem za pomocą Android Auto, ma wyrazistą grafikę i natychmiastowo reaguje na dotyk. Menu miejscami bywa chaotyczne, a liczba funkcji może przytłaczać.

Jakość? Plastiki – głównie twarde – prezentują się nieźle, choć nie trzymają poziomu, do którego przyzwyczaili już nas chińscy producenci. Miękkie wykończenia znajdują się głównie wokół tunelu środkowego oraz na podłokietnikach – także centralnym. Zaskakują też oświetlenie nastrojowe po stronie pasażera i ogromny, wysuwany schowek przed nim.

Bez funkcji „one pedal"

116-konny silnik elektryczny pozwala na całkiem dynamiczne ruszanie z miejsca (0-100 km/h w 11,5 s). Do wyboru jest kilka trybów rekuperacji, obsługiwanych przez centralny ekran, choć nawet najmocniejszy nie powoduje specjalnie wyczuwalnych opóźnień. Brakuje funkcji „one pedal".

W miejskich korkach E2 zużyło ok. 15 kWh/100 km. Zważywszy na rwaną jazdą – również z wykorzystaniem trybu Sport (są też: Eco, Komfort i Śnieg) – to przyzwoity wynik. W bardziej sprzyjających warunkach można spodziewać się zapewne lepszego.

W ruchu miejskim tylnonapędowe E2 przekonuje świetną zwrotnością (9,9-metrowa średnica) oraz ogólną solidnością konstrukcji, co daje odczuć np. na brukowanej drodze. Na co dzień dobrze spełnia swoją funkcję, ale niczym

DANE TECHNICZNE	E2 PRO	E2 MAX
Silnik	elektryczny	elektryczny
Moc maksymalna	**82 KM**	**116 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**150 Nm**	**150 Nm**
Zasięg	252 km	345 km
Czas ładowania 30-80%, DC	19 min	19 min
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	130 km/h	130 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	14,2 s	11,5 s
Średnie zużycie energii	15,9 kWh/100 km	15,5 kWh/100 km
CENA	**NIEUSTALONA**	**NIEUSTALONA**

m motor NASZYM ZDANIEM

E2 dobrze wywiązuje się z roli samochodu miejskiego. Oferuje wystarczającą dynamikę i spory zasięg, ale jednocześnie niezbyt imponujące ładowanie (60-80 kW).

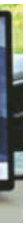
Wszystko będzie zależeć od ceny. Ze spodziewaną kwotą nieco poniżej 100 tys. zł za słabszą wersję trudno będzie temu autu rywalizować o klienta z np. dopracowanym VW ID. Polo.

Maciej Struk, „Motor"

OCENA ★★★★☆



Deskę rozdzielczą wykonano praktycznie z samych twardych plastików. E2 imponuje pod względem liczby schowków, wnęk i półek. Centralny ekran o wysokiej rozdzielczości ma przekątną 14,6", a zestaw kamer – przyzwoitą jakość.



Do wyboru są 4 tryby jazdy, w tym Eco. W jego ramach można np. wyłączyć klimatyzację.

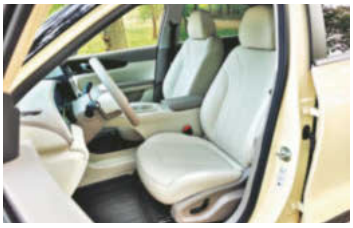


Na konsoli środkowej umieszczono panel z podstawowymi przyciskami. Wśród nich tryb auto klimatyzacji, obieg zamknięty.

się nie wyróżnia. Układ kierowniczy przy miejskich prędkościach, w zależności od ustawienia, pracuje bardzo lekko lub lekko.

E2 jeździ bez zastrzeżeń, choć brakuje mu finezji, znanej choćby z Renault 5 E-Tech. Zarówno w zakrętach, jak i pod względem pracy „sztywnawego" zawieszenia.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: AUTOR



Fotele nie zapewniają zbyt dobrego trzymania bocznego.



Jak na samochód miejski przestrzeń na kanapie jest imponująca.



Bagażnik (375-1320 l) poza 2 haczykami ma ograniczoną funkcjonalność.



Sylwetka Geely E2 jest zgrabna i nic ponadto. Chiński przebój przyjedzie do Polski w 4. kwartale 2026 r. Tzw. frunk zapewnia aż 70 l dodatkowej przestrzeni.

REKLAMA



Crossover wielu talentów

Bez względu na wersję silnikową Ford Puma to zwinny, wszechstronny samochód, który przekonuje bogatym wyposażeniem i atrakcyjną ofertą.

Puma to bez dwóch zdań ogromny przebój Forda. Do klientów dostarczono już ponad milion egzemplarzy tego wszechstronnego crossovera. A rywalizuje on w wyjątkowo mocno obsadzonym segmencie.

Ten sukces jednak nie dziwi, gdy weźmie się pod uwagę liczne talenty Pumy. Przy kompaktowych wymiarach (419-423 cm długości) zaskakuje przestronnym wnętrzem i przepastnym bagażnikiem, w którym znajduje się schowek MegaBox o pojemności 80 litrów. Fotele zapewniają komfort nawet w długich trasach, gdzie docenia się także najnowsze rozwiązanie w postaci Ford BlueCruise – to funkcja ułatwiająca podróżowanie autostradami, umożliwiająca jazdę bez trzymania rąk na kierownicy.

Atutem Pumy jest też gama bazująca na silniku 1.0 EcoBoost z układem miękkiej hybrydy. To rzadko spotykane w tej klasie, że podstawowa jednostka może poszczycić się mocą 125 KM. Osiągi nie rozczarowują (0-100 km/h w 9,8 s), a zużycie paliwa pozostaje na rozsądnym poziomie wynoszącym 5,3 l/100 km. A są jeszcze wersje o mocy 155 i 170 KM oraz 168-konna elektryczna.

Długą listę zalet Pumy uzupełniają świetne właściwości jezdne – to mistrz zwinności, bogate wyposażenie standardowe czy zaawansowane, choć przyjazne w obsłudze multimedia z systemem SYNC 4. Nie sposób pominąć też atrakcyjnych form finansowania i ochrony (do 8 lat) gwarancyjnej Ford Protect.

Bez względu na to, czy wybierzemy wersję spalinową, czy elektryczną, Ford Puma dostępny jest w wynajmie, który wyróżnia się porównywalnymi i atrakcyjnymi stawkami miesięcznymi. Aktualne oferty warto sprawdzić u dilerów Forda.



Elektryczny Ford Puma Gen-E

Ma wszystkie atuty Pumy i dodaje do nich kolejne. Elektryczna wersja Gen-E wyróżnia się wyjątkowo niskim zapotrzebowaniem na energię. W ruchu miejskim to imponujące 9,4-10,3 kWh/100 km, a przy baterii o pojemności 46,8 kWh przekłada się to na zasięg sięgający 573 km (miasto, WLTP). Do tego moc ładowania DC na poziomie 100 kW i przyspieszenie 0-100 km/h w 8 sekund.

Puma Gen-E



Puma EcoBoost Hybrid

Ekran zegarów ma 12,8" i towarzyszy mu centralny o przekątnej 12 cali. Oba są wyposażeniem standardowym każdej wersji, podobnie jak m.in. system multimedialny SYNC 4 czy automatyczna klimatyzacja.





7-biegowa skrzynia Powershift jest opcją w podstawowej wersji Pumy (125 KM) i standardem w pozostałych (155 i 170 KM).



Detale też mają znaczenie. A takich ciekawych, jak forma oświetlenia w Pumie, nie zabrakło.



Zaawansowany system kamer 360 st. przekazuje obraz wysokiej jakości.

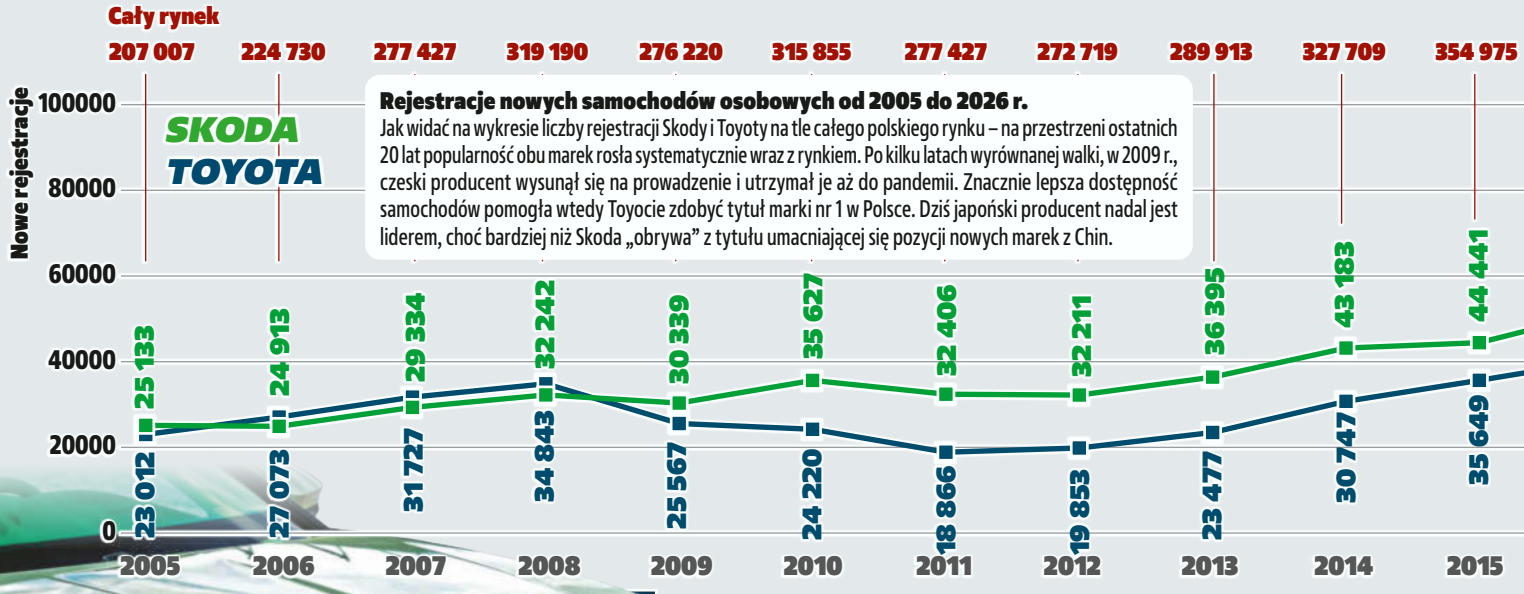


Puma wyróżnia się na tle segmentu pod względem pojemności bagażnika. Do dyspozycji jest bowiem aż 456 l (maksymalnie 1216 l).

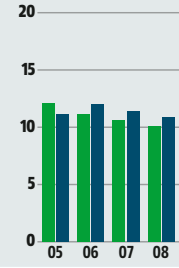


Ford Puma ST

Ford ma wieloletnie tradycje i doświadczenie w tworzeniu usportowionych wersji, takich jak ST. W przypadku Pumy to nie tylko bardziej drapieżny wygląd, ale także szereg zmian dotyczących zawieszenia, 19-calowe felgi czy sportowe fotele Ford Performance. Całość uzupełniają 170-konna jednostka (0-100 km/h w 7,4 s) i 7-biegowa przekładnia Powershift.



Rejestracje nowych samochodów osobowych od 2005 do 2026 r.
Jak widać na wykresie liczby rejestracji Skody i Toyoty na tle całego polskiego rynku – na przestrzeni ostatnich 20 lat popularność obu marek rosła systematycznie wraz z rynkiem. Po kilku latach wyrównanej walki, w 2009 r., czeski producent wysunął się na prowadzenie i utrzymał je aż do pandemii. Znacznie lepsza dostępność samochodów pomogła wtedy Toyocie zdobyć tytuł marki nr 1 w Polsce. Dziś japoński producent nadal jest liderem, choć bardziej niż Skoda „obrywa" z tytułu umacniającej się pozycji nowych marek z Chin.



Udział w polskim rynku nowych aut
Parametr nie mniej istotny niż wynik rejestracji. Skoda utrzymuje stabilną formę: w ostatnich 20 latach dostarczała więcej niż co 10. nowe auto zarejestrowane w Polsce; w szczycie popularności miała ponad 13% udziału w rynku. Toyota okresowo osiągała „tylko" około 7%, ale po pandemii jej udział przekraczał 19% (obecnie ok. 14%).

Skoda kontra Toyota: pop

Toyota i Skoda od lat dominują na polskim rynku. Japońska marka sprzedaje więcej aut, ale która oferuje lepsze samochody?

m motor MEGATEST

- Dwie marki, które od lat są liderami polskiego rynku
- Porównanie par modeli z pięciu wiodących segmentów
- Auta miejskie, kompakty, klasa średnia, SUV-y i „elektryki"



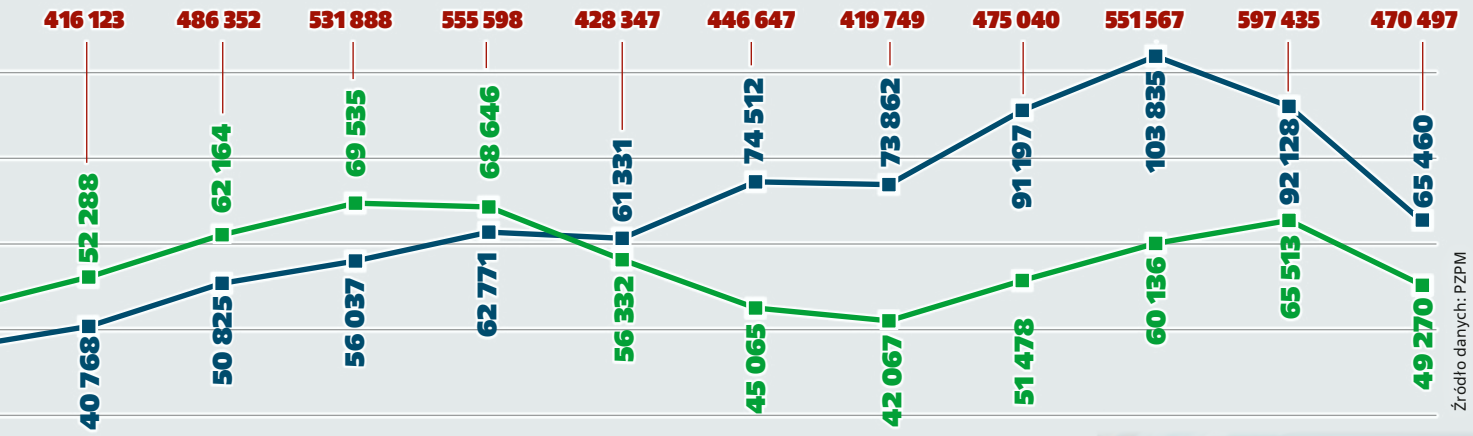
SKODA KAMIQ vs TOYOTA YARIS CROSS
Debiutujący w 2019 r. Kamiq nie cieszy się popularnością na miarę Yarisa Crossa, który od premiery w 2021 r. pozostaje przebojem Toyoty zarówno w Polsce, jak i w Europie – a motorem jego sprzedaży jest napęd hybrydowy.



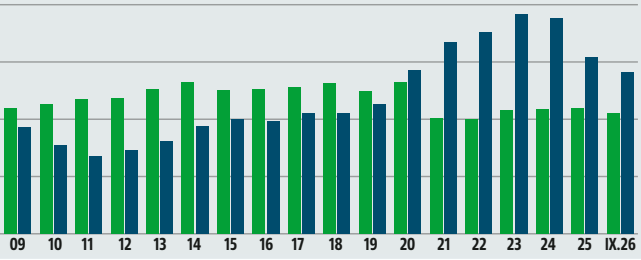
SKODA OCTAVIA vs TOYOTA COROLLA
Octavia Combi uświadamia, jak praktyczny może być kompakt. Corolla TS Kombi pokazuje, że potrafi palić mniej niż miejskie auta. Dzięki swoim zaletom to ulubieńcy Polaków (zwłaszcza prowadzących firmy lub floty).



SKODA ELROQ vs TOYOTA
Oba „elektryki" Skody – Elroq i Enyaq w Europie, a do oferty dołączają dwa do tego segmentu nieśmiało i bez



Źródło danych: PZPM





ularność to nie wszystko

Od 2020 r., gdy Toyota wyprzedziła Skodę pod względem liczby nowych aut rejestrowanych w Polsce, sytuacja pozostaje stabilna: japońska marka jest numerem 1, a czeska trwa na drugim miejscu. Tylko w 2025 r. obaj producenci odpowiadali za ponad 26% krajowego rynku „osobówek" – czyli 158 tys. samochodów. Oczywiście większość to floty, ale te wyniki definiują krajobraz polskich ulic.

Co zaskakujące, obie marki mają wiele wspólnego. Od dekad cieszą się sentymentem Polaków – Skoda dawniej jako wytwórca „bratniego" narodu, a później „tańszy VW". Toyota, na tle reszty Europy, ma w naszym kraju szczególnie silną pozycję, zbudowaną przede wszystkim na bezawaryjności – i nie bez wpływu prywatnego importu z USA w latach 90. To nie koniec podobieństw: obie marki mają na koncie sukcesy w rajdach.

Ale są i różnice: podczas gdy Toyota słynie z legendarnych modeli off-roadowych i jest liderem w oferowaniu hybryd, Skoda wcześnie zainwestowała w elektromobilność i zdążyła już zbudować swoją popularność w tym segmencie. To jeden z powodów, dla których jest obecnie marką nr 2 w Europie – za Volkswagenem, a przed Toyotą. Porównujemy 5 par modeli obu producentów w wiodących segmentach rynku i sprawdzamy, który ma w nich atrakcyjniejszą ofertę.

TEKST: MARCIN LASKA, MARCIN SOBOLEWSKI
ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA, KACPER SZCZEPAŃSKI



C-HR+
– należą do najchętniej wybieranych kolejne. Toyota podchodziła dotąd sukcesów. Ma to zmienić C-HR+.



SKODA SUPERB vs TOYOTA CAMRY
Blask dawnej chwały – topowe niegdyś modele obu marek dziś są w (wielkim) cieniu SUV-ów. Ale w Polsce wciąż cieszą się popularnością. Superb debiutował w latach 2000., za Camry stoją legendarne generacje z lat 80. i 90.



SKODA KODIAQ vs TOYOTA RAV4
Kodiaq doskonale ucieleśnia atuty Skody – przestrzeń, pakowność, funkcjonalność, użyteczność, ponadczasowy design i szeroki wybór napędów. RAV4 ma tylko hybrydowe napędy, ale udane, a za sobą ponad 3 dekady historii.

Odmienne podejścia do miejskiego crossovera

Kamiq i Yaris Cross zabiegają o klientów w obleganym segmencie miejskich crossoverów – a każdy ma inne zalety.

Yaris Cross to przebój Toyoty: od stycznia do września br. znalazł w Polsce 10,1 tys. nabywców, Kamiq – 6 tys.

Crossover japońskiej marki przekonuje podwyższoną pozycją za kierownicą, solidnym montażem i przystępną obsługą. Centralny ekran oraz panel wentylacji umieszczono tu wyżej niż w Skodzie, więc łatwiej się z nich korzysta. Do atutów Toyoty należą też skuteczne, ciche tłumienie pojedynczych dziur oraz komunikatywny układ kierowniczy.

Siłą Yarisa Crossa – zwłaszcza jeśli uwzględnić głównie miejsko-podmiejskie przeznaczenie tego samochodu – jest oszczędny napęd hybrydowy. Podczas spokojnej jazdy pracuje on względnie cicho i odwdzięcza się spalaniem 4-5 l na 100 km. Pod obciążeniem nawet 130-konna wersja ma jednak przeciętną dynamikę, a na autostradzie potrzebuje aż 8,5-9 l/100 km.

Skoda jest w tym gronie dojrzalszym autem – bliżej jej do klasy kompaktów. Ma szersze, przytulniej „urządzone" wnętrze z lepszymi fotelami i bardziej przejrzyste zegary, a do tego zapewnia więcej miejsca z tyłu. Lepiej wykończony (i bardziej funkcjonalny) jest też bagażnik.

Podobnie wypada prowadzenie: Kamiq jest stabilniejszy podczas szybszej jazdy i odznacza się lepszym filtrowaniem poprzecznych nierówności oraz bardziej przewidywalną reakcją na ujęcie gazu w łuku. Toyota przejawia wtedy skłonność do „wyrzucania" tyłu na zewnątrz.

Kamiq nie oferuje jednak napędu hybrydowego. Do wyboru są tu trzy benzynowe silniki turbo: 3-cylindrowe 1.0 TSI (95 i 115 KM) lub 4-cylindrowa jednostka 1.5 TSI (150 KM). Dwie mocniejsze występują nie tylko ze skrzynią manualną, ale i z dwusprzęgłową DSG o 7 przełożeniach. 150-konny silnik zapewnia ponadprzeciętne osiągi, a za sprawą „dwusprzęgłówki" zachowuje się bardziej „naturalnie" pod obciążeniem. 3-cylindrowa jednostka Toyoty utrzymuje wtedy wysokie obroty, co objawia się dość natarczywym hałasem w kabinie. Napęd Kamiqa okazuje się znacznie mniej oszczędny w mieście (7-7,5 l/100 km) i na drogach do 90 km/h (5-5,5 l), ale na autostradzie ma już przewagę nad rywalką – potrzebuje tam 7,7 l.

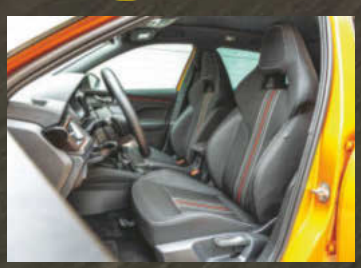
Kamiq jest seryjnie gorzej wyposażony od Toyoty, ale i dużo tańszy. A po dodaniu opcji wciąż pozwala niemało zaoszczędzić. Można też wybrać udaną wersję 115 KM.



Skoda Kamiq 1.5 TSI DSG Monte Carlo



Wnętrze Skody wykończono znacznie estetyczniej. Przyjaźniejsze zegary, ale i mniejszy, niżej zamocowany ekran. Z lewej: Kamiq oferuje płynniej działające, bardziej rozbudowane systemy wsparcia.



Obszerniejsze fotele z większym zakresem regulacji, miękkie podłokiet.

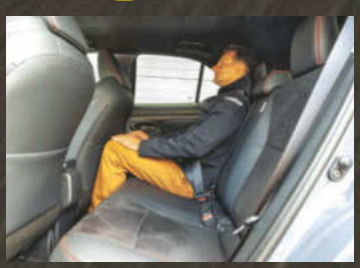


Bagażnik zbliżony, ale bardziej użyteczny i tapicerowany wykładziną.

Toyota Yaris Cross 1.5 Hybrid



Pomijając nie licuje z cy, uciążliwe montaż – solidny,



Znacznie mniej miejsca na kolana, brak centralnych nawiewów.

DANE TECHNICZNE	SKODA	TOYOTA
Silnik; pojemność skokowa	benz., turbo; 1498 cm³	benz. + el.; 1490 cm³
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	**150/–/– KM**	**92/84/130 KM**
Maks. moment obrotowy (benz./el./syst.)	**250/–/– Nm**	**120/185/b.d. Nm**
Dług./szer./wys./rozstaw osi	424/179/153/265 cm	419/177/159/256 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1213/534/1250 kg	1246/444/750 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	400/1395 l	397/1097 l
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	213 km/h	170 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,3 s	10,7 s
Średnie zużycie paliwa	5,7-6,1 l/100 km	4,5-5,0 l/100 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,2** s →	**3,2** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,3** s ↗	**9,9** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,9** m ↗	**40,9** m ↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,6** m ↗	**40,6** m ↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**57,6** dB →	**56,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,3** dB ↗	**66,5** dB →
Średnie testowe zużycie paliwa	**6,4** l/100 km	**4,6** l/100 km

FWD 130 GR Sport



pojedyncze akcenty – jakość materiałów ceną Toyoty. Małe klawisze na kierownicy menu zegarów. Ale obsługa jest łatwa, ekran znajduje się blisko dłoni.



Prawie 400 l, podwójna podłoga i twardy plastik (4x4: 320 l).

SKODA		TOYOTA
☆★★★★	*Wnętrze*	★★★☆☆
Przestronniejsza, lepiej wykończona kabina (i bagażnik też), większa funkcjonalność, świetne zegary, aczkolwiek po systemie multimedialnym z niewielkim ekranem czuć już wiek konstrukcji.		Budżetowe, choć porządnie zmontowane materiały, większy wyświetlacz, wysoka pozycja – ale też szereg mniejszych i większych uciążliwości w dziedzinie ergonomii i obsługi (m.in. cyfrowe wskaźniki).
☆★★★★	*Jazda*	★★★☆☆
Zawieszenie Kamiąa wprawnie łączy komfort z pewnym prowadzeniem. Skoda jest stabilniejsza przy wyższych prędkościach, a 150-konny silnik zapewnia jej wysoką dynamikę przy niezłym spalaniu.		Płynnie pracujący hybrydowy napęd podczas spokojnej jazdy nie drażni uszu i zużywa malutko paliwa. Do tego dochodzi ciche tłumienie. Toyota nie jest jednak autem stworzonym na drogi szybkiego ruchu.
☆★★★★	*Wizerunek*	★★★★½
Mimo dopracowanej konstrukcji Skoda, ze swoim konwencjonalnym zespołem napędowym, nie zdobyła pozycji na miarę Toyoty, która od chwili debiutu przyciąga klientów hybrydowym napędem.		Yaris Cross świetnie „trzyma" cenę – m.in. za sprawą niskiego spalania podczas lokalnej jazdy i legendarnej niezawodności. To sprawia, że nabywcy wybaczają mu niedociągnięcia.
☆★★★★	*Wyposażenie • koszty • eksploatacja*	★★★½☆

Skromniej wyposażony Kamiq nawet po doposażeniu okazuje się tańszy, poza tym oferuje elastyczniejszą specyfikację – do wyboru jest znacznie więcej pakietów. Można też zaoszczędzić, decydując się na słabszy silnik lub mniej efektowną wersję wyposażenia niż Monte Carlo.

6 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	4150 zł
Nawigacja/ład. ind.	4200 zł/–
Kam. cofania/360°	√/–
Temp./akt. temp.	√/3150 zł
Okno dach./keyless	√/√
Podgrz. fotele/kier.	900/500 zł
Reflektory matrycowe	√
Alufelgi 17"/18"	√/2500 zł
Lakier metalik	2900 zł
Cena testowanej wersji Monte Carlo	116 050 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**135 300 zł**

Yaris Cross w topowej wersji GR Sport oferuje znacznie bogatszą specyfikację, ale opcji jest niewiele i występują tylko w pakietach. Z uwagi na przeznaczenie auta więcej sensu mają tańsze wersje, ale nie można do nich dokupić niektórych dodatków. Plus: wersja 4x4 (+9800 zł).

7 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	√/5000 zł
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	10 000 zł/√
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Reflektory matrycowe	10 000 zł
Alufelgi 17"/18"	–/√
Lakier metalik	√
Cena testowanej wersji GR Sport	141 700 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**156 700 zł**



NASZYM ZDANIEM:

SKODA GÓRĄ. Yaris Cross jako „inwestycja" podyktowana renomą oraz auto do miasta – w porządku. Ale do mieszanej eksploatacji i dla osób, które cenią estetykę, lepszym samochodem będzie Skoda, która nawet w najmocniejszej wersji jest tańsza od Toyoty. Do tego ma kompetencje większego, bardziej dopracowanego samochodu. Różnica w spalaniu nie jest tak istotna – w mieście to średnio 17 zł/100 km.

Pojedynek na szczycie rankingów



Corolla to lider list sprzedaży nowych aut w Polsce, ale Octavia depcze jej po piętach. Porównaliśmy usportowione wersje kombi.

Octavia przez lata była najchętniej kupowanym autem w Polsce. Aż pandemiczne zamieszanie wywróciło rynek i w 2021 r. prowadzenie objęła Corolla (pozostaje liderem do dzisiaj). Czeski kompakt tamten rok zakończył na trzeciej pozycji, a kolejny na piątej, ale od 2023 r. utrzymuje pewne drugie miejsce. To dobrze pokazuje, jak bardzo Polacy cenią sobie funkcjonalne, obszerne wnętrza i pakowne bagażniki, ale także sprawdzoną technikę.

Skoda stawia na szeroką gamę silnikową, obejmującą wersje benzynowe, diesle, do niedawna plug-iny, a lada dzień dołączą tzw. pełne hybrydy. Najrozsądniejszym wyborem jest 1.5 TSI, ale najlepszym – napędzający obie osie testowanej Octavii 204-konny silnik 2.0 TSI. Uzupełnia on długą listę atutów Skody o świetną dynamikę (i podatność na tuning elektroniczny) oraz dużą dzielność w zimowych warunkach, czyniąc z niej wyjątkowo wszechstronny samochód. Co więcej, Octavię wyróżnia na rynku to, że jej nabywcy mogą dokupić obniżone o 1,5 cm sportowe zawieszenie lub podwyższone o tyle samo „terenowe". Opisywana wersja seryjnie otrzymuje to pierwsze, co w połączeniu z pakietem detali nadwozia dodaje jej sportowego ducha, ale nie odbiera uniwersalnego charakteru. Mało tego, z opcjonalnym zawieszeniem DCC Skoda może być zarówno sportowo sztywna (ale nie niekomfortowa), jak i wygodnie miękka (ale wciąż bezpiecznie stabilna).

Toyota nie oferuje adaptacyjnego zawieszenia, a podwozie GR Sport nie różni się od pozostałych wersji.

Skoda Octavia Combi 2.0 TSI 204 DSG 4x4 Sportline Tech



Przemyślany system, wysokiej jakości ekrany z przyjemną grafiką, niezłe wykończenie. Szkoda, że ogrzewania foteli czy ustawień klimatyzacji innych niż temperatura trzeba szukać na ekranie.

Toyota Corolla TS Kombi 2.0



Niemało tu ładowarkę dia zdają się to obsługa jest



Większe, lepiej wyprofilowane fotele Skody. Dużo miejsca w obu autach.



640-1700 l, liczne haki, siatki, mocowania, automatycznie zwijana roleta.



Z tyłu Octavia i Corolla wyrastają ponad standardy klasy kompakt.

Wykazuje się dobrym balansem, ale i nieco większą podsterownością niż Skoda i nie ma tak bezpośredniego układu kierowniczego. W kwestii komfortu jest porównywalna z nieusportowionymi wariantami Octavii bez adaptacyjnego zawieszenia.

Gama silnikowa Corolli ogranicza się do dwóch wersji toyotowskiego napędu hybrydowego: z silnikiem 1.8 (moc systemowa 140 KM) i testowanej z 2-litrowym (178 KM). Obie wykorzystują oczywiście przekładnię e-CVT, która w usportowionej odmianie GR Sport wydaje się nieco nie na miejscu. Z pewnym opóźnieniem reaguje na nagłe dodanie gazu, a przy dynamicznej jeździe za często utrzymuje silnik na stałych wysokich obrotach. Za to płynne i spokojne podróże Corolla promuje



DANE TECHNICZNE	SKODA	TOYOTA
Silnik; pojemność skokowa	benz., turbo; 1984 cm³	benz. + el.; 1987 cm³
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	**204/–/– KM**	**133/112/178 KM**
Maks. moment obrotowy (benz./el./syst.)	**320/–/– Nm**	**190/206/b.d. Nm**
Dług./szer./wys./rozstaw osi	470/183/150/268 cm	466/179/146/270 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1583/487/1700 kg	1535/420/750 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	640/1700 l	581/1591 l
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	228 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,7 s	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,9-7,2 l/100 km	4,8 l/100 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,5** s	**3,1** s
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,8** s	**8,4** s
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,9** m	**36,2** m
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,6** m	**36,0** m
Poziom hałasu przy 50 km/h	**51,4** dB	**52,9** dB
Poziom hałasu przy 100 km/h	**60,9** dB	**65,2** dB
Średnie testowe zużycie paliwa	**6,6** l/100 km	**4,9** l/100 km

Hybrid DF e-CVT GR Sport



twardych czy błyszczących plastików, wciśnięto w ciasną wnękę, a multimedia o generację starsze niż w Skodzie. Za to łatwa dzięki fizycznym przełącznikom.



Niezłe 581-1591 l, ruchome dno, zdalne składanie oparć (oba też w Skodzie).

względną ciszą w kabinie (Octavia jest cichsza) i małym „apetytem" – średnio zużywa 4,9 l/100 km, podczas gdy Skoda potrzebuje 6,6 l.

Toyota zapewnia lepsze wyposażenie w niższej cenie, Skoda pozwala lepiej dopasować auto do potrzeb.

SKODA		TOYOTA
★★★★★	**Wnętrze**	★★★★☆
Dużo miejsca na nogi i nad głowami w obu rzędach, do tego potężny bagażnik. Praktyczne detale, niezłe wykończenie, świetne multimedia, ale i nieco zbyt dotykowa obsługa.		Przestrzeń na nogi jak w Skodzie, ale wnętrze niższe, a kufer mniejszy. Wokół kierowcy jest więcej tanich tworzyw, za to wygodniej zarządza się podstawowymi funkcjami. Widoczność jeszcze lepsza niż w Octavii.
★★★★★	**Jazda**	★★★☆☆
Wersja Sportline Tech łączy zwinność z przyzwoitym komfortem, adaptacyjne amortyzatory (3600 zł) poprawiają jedno i drugie. Wyborna dynamika, świetna trakcja dzięki 4x4, akceptowalne spalanie.		Corolla robi wrażenie sprawnym tłumieniem. W łukach ustępuje Octavii. Dobre osiągi, ale i wycie przy przyspieszaniu. Oszczędny napęd przy niskim tempie, lecz przy 140 km/h Toyota pali 8 l/100 km, jak Skoda.
★★★★☆	**Wizerunek**	★★★★☆
Ze względu na popularność we flotach Octavia może się kojarzyć z pędzącymi w trasie przedstawicielami handlowymi. Tak intensywna eksploatacja nieraz udowodniła jednak niezłą trwałość Skody.		Corolla też jest popularnym autem flotowym, ale głównym skojarzeniem z wersją kombi są różne formy odpłatnego przewozu osób. Nie byłoby tak, gdyby nie oszczędność i niezawodność hybrydowych Toyot.
★★★★☆	**Wyposażenie • koszty • eksploatacja**	★★★★☆

Seryjne elementy niedostępne w porównywanej Corolli i niektóre dodatki oferowane tylko w pakietach sprawiają, że po dokupieniu opcji standardowych w Toyocie Skoda oferuje bogatszą (m.in. o kamery 360° czy matrycowe lampy) specyfikację, ale i znacznie więcej kosztuje.

8 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	–/√
Temp./akt. temp.	√/2000 zł
Okno dach./keyless	6100 zł/√
Fotele skórz./el. ster.	–/5300 zł
Podgrz. fotele/kier.	√/2100 zł*
Alufelgi 18"/19"	√/4000 zł
Lakier metalik	2650 zł
Cena testowanej wersji Sportline Tech	166 400 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**173 150 zł**

Wersja GR Sport oferuje nieco lepsze standardowe wyposażenie niż Skoda, ale niektórych elementów opcjonalnych (jak adaptacyjne zawieszenie czy 3-strefowa klimatyzacja) lub nawet seryjnych w Octavii nie da się dokupić nie tylko do niej, ale do jakiejkolwiek wersji Corolli.

7 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	√/–
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	–/√
Fotele skórz./el. ster.	–/–
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Alufelgi 18"/19"	√/–
Lakier metalik	√
Cena testowanej wersji GR Sport	156 900 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**156 900 zł**

* pakiet



NASZYM ZDANIEM:

REMIS. Testowana Skoda jest przestronniejsza, pakowniejsza i funkcjonalniejsza od Toyoty, a dzięki mocnemu silnikowi, napędowi na 4 koła oraz jędrnemu układowi jezdnemu lepiej zaspokaja potrzeby kierowców o dynamicznym usposobieniu. Corolla w opisywanym wydaniu też jest szybka i całkiem sprawnie pokonuje ciasne łuki, ale przez bezstopniową skrzynię nie zachęca do mocnego wduszania gazu. Za to płynną jazdę nagradza bardzo niskim spalaniem.

Pojedynek stary jak świat: styl kontra funkcja

Dwa udane kompaktowe SUV-y na prąd. Ale o zupełnie różnych priorytetach.

Toyota była liderem hybrydyzacji, ale nie spieszyła się z wprowadzaniem aut elektrycznych. Czas na zmiany: przymuszona przez rynek i akcjonariuszy dołącza do peletonu elektryfikacji, w którym Skoda cieszy się silną pozycją – jej Elroq należy do najchętniej wybieranych „elektryków" w Europie, w tym w Polsce. Od stycznia do września sprzedano 970 szt. Nowy C-HR+ zaliczył jednak niezły debiut (655 aut).

Oba modele mają zbliżone wymiary zewnętrzne, jednak Skoda bryluje pod względem funkcjonalności: Elroq jest typowym SUV-em o bardziej pudełkowatym kształcie, dzięki któremu zapewnia więcej przestrzeni nad głową, a przede wszystkim znacznie wygodniejsze warunki podróżowania z tyłu. W drugim rzędzie Toyoty jest węziej i siedzi się tam „w kucki" – jej kanapa nie zapewnia dostatecznego podparcia ud. C-HR+ ma też znacznie mniejszy bagażnik – bazowo zaledwie 416 l oraz 1207 l po złożeniu oparć. W Skodzie to, odpowiednio, 470 i 1580 l.

Kolejnym atutem Elroqa jest lepsza ergonomia – począwszy od zakresu regulacji i obszerności fotela przez czytelniejsze (choć skromne) zegary po bardziej uporządkowane menu systemu multimedialnego. Także systemy wspomagające działają tu lepiej. W Toyocie mogą przeszkadzać m.in. liczne guziki na kierownicy, krótkie siedzisko fotela, widoczność do tyłu i szeroka konsola środkowa.

Mimo to pod względem obsługi C-HR+ wypada przyjaźnie. Ma też inne atuty: ciche, dobrze tłumiące zawieszenie oraz oszczędny napęd (15,5-16 kWh/100 km w mieście i na drogach jednopasmowych). To w skrócie definiuje komfortowy charakter Toyoty. Topowa wersja 4x4 z baterią 77 kWh (są jeszcze dwie przednionapędowe: 58 oraz 77 kWh) rozpędza się do 100 km/h w zaledwie 5 s, ale z racji problemów z trakcją i przechyłów lepiej odnajduje się w spokojniejszej jeździe.

Zachowanie Skody w zakrętach nie jest tak zwarte i bezpośrednie, a seryjne zawieszenie bez adaptacyjnych amortyzatorów (opcja; niedostępne w Toyocie) wykazuje więcej

Skoda Elroq 85x Selection



Nieco lepsze materiały i bardziej uporządkowany system multimedialny, ale gorsza widoczność w przód, a wentylację w całości obsługuje się przez ekran (w Toyocie są pokrętła temperatury).

Toyota C-HR+ 77 kWh 4x4



Dobre wyokładzin, smartfona. Po minimalistyczną



Wygodniejsze fotele, przyjaźniejsze warunki dla wysokich kierowców.



Bagażnik godny SUV-a: całkiem pojemny, z przydatnymi akcesoriami.



Różnica w przestrzeni nie jest duża, ale w wygodzie siedzenia – już tak.



niepokoju na nierównościach. Elroq ma jednak przewagę w sytuacjach granicznych: jego napęd 4x4 pracuje sprawniej, zapewniając lepszą trakcję, wyższy jest tu także próg stabilności bocznej. Do tego dochodzą skuteczniejsze hamulce.

Skoda zużywa symbolicznie więcej energii podczas jazdy miejskiej (16,5 kWh/100 km), ale na lokalnych drogach ma większy potencjał oszczędności (nawet 11 kWh) i mniej „pali" na autostradzie (pomiar w dwie strony na tej samej trasie: 26,5 kWh kontra 27,5 kWh w przypadku rywalki). W testowanej wersji 85x umożliwia też nieco szybsze ładowanie: z wyższą mocą dostępną w szerszym zakresie dla początkowej fazy. Średnia 10-80% jest już jednak zbliżona (93 kW dla Skody i 89 kW dla Toyoty). Plusem japońskiego SUV-a (wytwarzanego w Japonii, w przeciwieństwie do produkowanego w Turcji C-HR-a) jest dostępność ładowarki AC 22 kW.

Atrakcyjność Toyoty ogranicza jej skromna oferta. Trzy wersje napędu są oferowane tylko w dwóch wariantach wyposażenia, z czego dla topowego 4x4 zarezerwowano wyłącznie droższy. Skoda jest bazowo uboższej wyposażona, ale tańsza i ma znacznie bardziej rozbudowaną gamę.

DANE TECHNICZNE	SKODA	TOYOTA
Silniki	2 x elektryczny	2 x elektryczny
Moc systemowa	**286 KM**	**343 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**545 Nm**	**269 + 170 Nm** (p. + t.)
Dług./szer./wys./rozstaw osi	449/188/162/277 cm	453/187/160/275 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2123/596/1800 kg	2010/550/1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	470/1580 l	416/1207 l
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,2 s	5,2 s
Średnie zużycie energii	15,5-17,2 kWh/100 km	15,5-15,7 kWh/100 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,4** s ↗	**2,1** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,4** s ↗	**5,0** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,3** m →	**38,6** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,1** m ↗	**38,5** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,9** dB ↗	**53,9** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,5** dB ↗	**62,1** dB ↗
Średnie testowe zużycie energii	**15,5** kWh/100 km	**15,8** kWh/100 km

Executive



konanie i ergonomia, sporo estetycznych duży ekran ze skrótami, dwie ładowarki lewej: tak jak w Skodzie zegary mają formę, head-up nie jest potrzebny.



Jak w hatchbacku – skromne 416 l (vs 470 l), ale są haki oraz schowek.



SKODA		TOYOTA
★★★★★	Wnętrze	★★★☆☆
Typowa Skoda: przede wszystkim funkcjonalna. Elroq ma przestronne wnętrze, wygodne siedzenia i dopracowany system multimedialny – czym wysoko zawiesza poprzeczkę rywalce.		Toyota jest solidniej zmontowana i przystępna w obsłudze – ale za cenę swojego efektownego designu każe płacić niezbyt wygodnym tylnym rzędem oraz niewielkim bagażnikiem.
★★★★★	Jazda	★★★★☆
Pewne prowadzenie, niezły komfort i niewiele frajdy – potencjał podwozia Elroqa wydobywają dopiero adaptacyjne amortyzatory. Napęd jest mniej efektywny w mieście, ale bardziej na autostradzie.		Bardzo dobre zawieszenie do miasta i dobry standard, jeśli chodzi o efektywność oraz wydajność ładowania. Niestety trakcja z 4x4 rozczarowuje, zastrzeżenia budzą także przesadne przechyły.
★★★★★	Wizerunek	★★★★☆
Łącząc bazę technologiczną grupy VW ze swoim „trzeźwym" podejściem do budowy aut, Skoda wysforowała się na czoło elektromobilnej transformacji. Elroq zdobył szereg wyróżnień i cieszy się wzięciem.		Wpadki z modelem bZ4X sprawiły, że Toyota dopiero buduje wizerunek kompetentnego producenta „elektryków". Z drugiej strony zarówno marka, jak i hybrydowy model C-HR mają doskonałą renomę.
★★★★★	Wyposażenie • koszty • eksploatacja	★★★½☆

Skoda ma szerszą ofertę wersji i bazowo jest tańsza, ale wymaga doposażenia względem Toyoty – a wiele elementów powiązano w kosztowne pakiety. Po możliwym zrównaniu specyfikacji Elroq będzie droższy od rywalki, aczkolwiek otrzyma elementy u niej niedostępne.

7 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	√/17 850 zł
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	–/√
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Reflektory matrycowe	8900 zł
Alufelgi 19"/20"	√/2650 zł
Lakier metalik	3650 zł
Cena testowanej wersji Selection	190 100 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**228 350 zł**

Skromna oferta: mocny wariant 4x4 występuje tylko w niemal topowo specyfikowanej odmianie Executive. Polecamy zrezygnować z kilku dodatków i wybrać wersję z dużą baterią i przednim napędem, za mniej niż 190 tys. zł (to samo Elroq – w cenie 180 tys. zł).

8 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	–/√
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	6000 zł/√
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Reflektory matrycowe	√
Alufelgi 19"/20"	–/√
Lakier metalik	√
Cena testowanej wersji Executive	215 900 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**215 900 zł**



NASZYM ZDANIEM: WYGRYWA SKODA – Elroq to nie tylko dobry „elektryk", ale przede wszystkim udany SUV. Jest pakowny i praktyczny, a w wersji z dużym akumulatorem zapewnia sensowny zasięg. Toyota kontruje stylowym designem, ale nie bez konsekwencji dla użyteczności. Ze swoim napędem i zawieszeniem C-HR+ świetnie sprawdza się podczas jazdy po mieście i okolicach, zazwyczaj w 1-2 osoby. Szkoda, że właściwości jezdne „nie doganiają" osiągów topowej wersji 4x4.

Dwa cenione modele wymierającej klasy

Auta klasy średniej lata największej popularności mają za sobą – ale dla Camry i Superba to zbyt wcześnie na emeryturę.



Niegdyś alternatywa dla premium, dziś coraz bardziej niszowy segment z nielicznymi graczami – klasa średnia skurczyła się pod naporem SUV-ów, ale Skoda i Toyota wciąż mają tu swoje propozycje. Superb słynie z ilości miejsca, a Camry od lat 90. cieszy się w Polsce estymą. I, co ciekawe, mimo trendów oba modele zaliczyły w tym roku w naszym kraju kilkuprocentowy wzrost popularności (Skoda: 5900 szt. od stycznia do września, Toyota: blisko 2700 egz.).

Skoda, tradycyjnie, oferuje swojemu nabywcy „więcej samochodu": ma wyższe wnętrze i zapewnia mnóstwo miejsca na kolana z tyłu. Być może ważniejsze są jednak bardziej komfortowe fotele i przyjemniejsze wykończenie. Kabina Toyoty ma podobną szerokość, a z tyłu czeka wygodna kanapa, ale z mniejszą ilością „powietrza" nad głowami. Montaż jest solidny, kierowcę otaczają estetyczne materiały, lecz nie brakuje też mało okazałych plastików. Plus za lepszą widoczność, minus za utrudnioną obsługę komputera pokładowego – za pośrednictwem niewielkiego menu na zegarach.

Ze swoim hybrydowym napędem Camry imponuje płynnością jazdy. Dotyczy to też kulturalnego tłumienia i intuicyjnego prowadzenia. Osiągi są przyzwoite, a zużycie paliwa – wręcz nieprzyzwoicie niskie (5,5 l/100 km w mieście, 4,5 l w trasie, 7-7,5 l na autostradzie).

Skoda z adaptacyjnymi amortyzatorami (seryjne w wersji L&K) pokazuje jednak większą rozpiętość kompetencji – przy szybszej jeździe jej podwozie ma więcej ogłady, a reakcje w zakrętach są bardziej bezpośrednie i wyważone, z mniejszą podsterownością. Testowana wersja z hybrydowym napędem plug-in może latem przejechać 120 km wyłącznie „na prądzie" – a dynamika w trybie elektrycznym pozwala na dość swobodną jazdę po mieście i okolicznych arteriach. Po rozładowaniu auto jeździ jednak jak klasyczna hybryda, ale zużywa więcej paliwa od Toyoty (7 l w mieście, 6,5 l w trasie, 7,7 l na autostradzie).

Na oba modele obowiązują teraz atrakcyjne promocje. Superba kupimy jednak w wielu innych wersjach, Camry występuje tylko jako przednionapędowa hybryda.

Skoda Superb 1.5 TSI PHEV 272 KM L&K



Szlachetniej wykończony kokpit z nowocześniejszymi, bardziej czytelnymi interfejsami oraz większą liczbą schowków. Plus za pokrętła. Z lewej: hybrydowy napęd pozwala regulować siłę rekuperacji.



Znakomite fotele zapewniają obfite podparcie i mają funkcję masażu.



Funkcjonalny bagażnik, w hybrydzie mniejszy niż bazowo (486 vs 645 l).

Toyota Camry 2.5 Hybrid 230



Misz-masz ergonomia, i przełączniki. zbyt intuicyjne.



Wygodna kanapa z regulacją oparcia, ale mniej miejsca na nogi i głowy.

DANE TECHNICZNE	SKODA	TOYOTA
Silnik; pojemność skokowa	benz., turbo + el.; 1498 cm³	benz. + el.; 2487 cm³
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	**177/115/272 KM**	**186/136/230 KM**
Maks. moment obrotowy (benz./el./syst.)	**250/330/400 Nm**	**221/208/b.d. Nm**
Dług./szer./wys./rozstaw osi	491/185/148/284 cm	492/184/145/283 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1778/572/2000 kg	1560/540/– kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	486/1636 l	493/b.d. l

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	225 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,1 s	7,2 s
Średnie zużycie paliwa	5,3-5,5 l/100 km	4,8 l/100 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,8** s ↗	**2,9** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,0** s ↗	**7,5** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,4** m →	**37,1** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**38,9** m →	**36,9** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**49,1** dB ↗	**54,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,5** dB ↗	**62,9** dB ↗
Średnie testowe zużycie paliwa	**6,8** l/100 km	**5,0** l/100 km

SKODA

KM e-CVT Executive



lepszych i gorszych tworzyw, dobra obsługę ułatwiają tradycyjne przyciski Nieco zatłoczone cyfrowe zegary nie są Lepsza niż w Skodzie widoczność.



493-litrowy bagażnik, zawiasy wnikające do wnętrza, gorszy dostęp.

Wnętrze ★★★★★

Przepastne wnętrze, znakomite fotele, eleganckie wykończenie, wiodące interfejsy – Superb nie zostawia miejsca na braki. Poza tym jest dostępny w dwóch wersjach nadwoziowych.

Jazda ★★★★★

Superb PHEV może poruszać się jak „elektryk". W trybie hybrydowym, dzięki klasycznej skrzyni, zapewnia lepsze odczucia z dynamicznej jazdy. Podwozie łączy komfort ze stabilnością i pewnymi reakcjami.

Wizerunek ★★★★★

Superb uchodzi za przestronną alternatywę dla limuzyn premium i cechuje się niską utratą wartości – ale nie tak niską jak Camry. Auta z napędem PHEV dopiero zdobywają zaufanie nabywców.

Wyposażenie • koszty • eksploatacja ★★★★★

Aby zrównać specyfikację z Camry, Superb wymaga dokupienia kilku opcji, jednak seryjnie oferuje dodatki niedostępne w Toyocie (m.in. adaptacyjne zawieszenie, fotele z masażem, matrycowe LED-y). A przede wszystkim ma dużo szerszą gamę (diesle, 4x4, słabszy PHEV).

Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	√/4300 zł
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	–/√
Wyświetlacz head-up	2500 zł
Reflektory matrycowe	√
Skórzana tapicerka	√
Alufelgi 18"	√
Lakier metalik	3600 zł
Cena testowanej wersji L&K	205 800 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**212 600 zł**

TOYOTA

Wnętrze ★★★★☆

Camry oferuje kierowcy przyjazne środowisko, ale wykończenie może budzić zastrzeżenia, wnętrze nie jest tak obszerne jak u rywala, a cyfrowe instrumenty wymagają dopracowania.

Jazda ★★★★☆

Napęd Camry pracuje „gładko", niewiele pali, zapewniając dobre osiągi, i nie wymaga ładowania. Prowadzenie jest intuicyjne, ale w bardziej wymagających warunkach odstaje od Skody – podobnie komfort.

Wizerunek ★★★★½

Camry od dziesięcioleci cieszy się estymą i aurą „premium", które łączą się z legendarną niezawodnością. Dla nabywców to pewny wybór – co ma odzwierciedlenie w utrzymaniu wartości.

Wyposażenie • koszty • eksploatacja ★★★½☆

Camry jest bogato specyfikowana, a do wyboru są jeszcze dwie tańsze wersje wyposażenia. Nabywca ma jednak bardziej niż w Skodzie ograniczone możliwości dobierania opcji, nie ma innych odmian napędowych, brakuje też np. reflektorów matrycowych czy regulacji amortyzatorów.

Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	–/√
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	–/√
Wyświetlacz head-up	√
Reflektory matrycowe	–
Skórzana tapicerka	√
Alufelgi 18"	√
Lakier metalik	od 2900 zł
Cena testowanej wersji Executive	200 000 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**200 000 zł**



NASZYM ZDANIEM:

ZWYCIĘŻA SUPERB. To wzorowy przedstawiciel swojej klasy – komfortowy, stabilny w prowadzeniu, nowoczesny, dostępny z szeroką gamą napędów. Lepiej nadaje się do pokonywania dalekich tras zarówno w roli kierowcy, jak i na kanapie, a do tego ma duży kufer. Toyota jest oszczędnym, wygodnym, udanym samochodem – jednak nie tak wszechstronnym. Pod względem wykończenia i wrażeń z jazdy przypomina wielką Corollę.

Na swój sposób ułatwiają rodzinne życie

Oba spore SUV-y dobrze wywiązują się z zadań stawianych rodzinnym autom. Ale każdy po swojemu.



RAV4 i Kodiaq nie należą do europejskich przebojów, sporadycznie „wskakują" do top 50 rankingów sprzedaży. W Polsce zyskały za to szczególne uznanie. SUV Skody tę dekadę zaczął w pierwszej trzydziestce, a od kilku lat plasuje się w top 20 najpopularniejszych modeli. „Rawka" od 2020 r. utrzymywała się w top 10, wśród znacznie tańszych aut, ale w tym roku ustąpiła Skodzie i wypadła aż poza pierwszą trzydziestkę.

Za gorszy wynik można już „winić" nową, szóstą odsłonę produkowanego od 1994 r. SUV-a Toyoty, która do sprzedaży weszła z początkiem tego roku. Możliwe, że dopiero się „rozkręca", w końcu jest pod wieloma względami przynajmniej nieco lepsza od poprzedniczki, a kosztuje tylko trochę więcej. Odczuwalnie pogorszyły się jedynie poczucie jakości w kabinie i wielkość bagażnika (z 580 do 514 l). Bez zmian pozostały niezła przestronność i łatwa obsługa (choć multimedia zmodernizowano). A także gama silnikowa obejmująca wersję plug-in i stanowiącą trzon sprzedaży klasyczną hybrydę. Obie dostępne z napędem na przód lub na 4 koła. Testowana hybryda z przodu ma silniki 2.5 i elektryczny (143/136 KM), a drugi elektryczny (tylko 54 KM) napędza tylne koła. Taki układ zapewnia dobrą trakcję na śniegu, ale nie zmienia całkiem zwinnego, przede wszystkim bezpiecznego, niesportowego prowadzenia „rawki". Moc systemowa 194 KM pozwala osiągnąć „setkę" w 7,8 s, ale nie to jest atutem RAV4, lecz spalanie, zwykle poniżej 6 l/100 km.

Gama Kodiaqa zawiera trzy wersje benzynowe, dwa diesle i plug-ina. Do testu trafił kosztujący niemal tyle samo co opisywana Toyota wariant RS, czyli najmocniejszy w ofercie. Jego silnik 2.0 TSI o mocy 265 KM napędza 4 koła za pośrednictwem 7-biegowej skrzyni DSG i układu Haldex, który chętniej niż Toyota posyła moment na tył i pozwala „dokręcać" auto w łuku dodaniem gazu. Skoda skręca dużo żwawiej i pewniej niż RAV4, zapewniając przy tym równie dobry komfort. Do 100 km/h rozpędza się o wiele sprawniej, w 6,1 s, ale ma to swoją cenę. Kodiaq RS mniej niż 6 l/100 km pali tylko w niespiesznej trasie. Przy 140 km/h potrzebuje już ok. 10 litrów (Toyota 9 l), a w miejskich korkach blisko 13 l/100 km. Lepiej działające systemy wsparcia Skody nie są w tej sytuacji wystarczającym pocieszeniem.

Skoda Kodiaq 2.0 TSI 265 DSG 4x4 RS



Kodiaq wyróżnia się przyjemnym wykończeniem, dopracowanymi multimediami i przywiązaniem do funkcjonalnych detali (wysuwane dodatkowe cupholdery – fot., czyścik do ekranu, śmietniczka itp.).

Toyota RAV4 2.5 HDF AWD-i



RAV4 ma w dotychczas, SUV-y w tych cyjne. Toyota



Każdy Kodiaq ma świetne fotele, ale wersja RS – wręcz fantastyczne.



910 l było chyba mierzone po dach, do rolety jest maks. 700 l. I tak mnóstwo.



Sporo miejsca w obu rzędach, ale mniej niż w Skodzie. Nieprzesuwana kanapa.

DANE TECHNICZNE	SKODA	TOYOTA
Silnik; pojemność skokowa	benz., turbo; 1984 cm³	benz. + el.; 2487 cm³
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	**265/–/– KM**	**143/136+54/194 KM**
Maks. moment obrotowy (benz./el./syst.)	**400/–/– Nm**	**221/208+121/b.d. Nm**
Dług./szer./wys./rozstaw osi	476/186/166/279 cm	460/186/168/269 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1786/604/2300 kg	1705/525/2000 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	910/2105 l	514/1706 l

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	231 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,3 s	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	8,2-8,5 l/100 km	5,3-5,7 l/100 km

m DANE TESTOWE				
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,9** s	↗	**2,7** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,1** s	↗	**7,8** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,0** m	↗	**36,7** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,5** m	↗	**36,6** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**49,4** dB	↗	**51,8** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**61,0** dB	↗	**62,2** dB	↗
Średnie testowe zużycie paliwa	**9,3** l/100 km		**5,7** l/100 km	

SKODA — TOYOTA

Wnętrze

★★★★★ — ★★★★☆

Kodiaq jest przestronniejszy i pakowniejszy, do tego pozwala dokupić (za 5100 zł) trzeci rząd siedzeń. Wnętrze urzeka miękkim wykończeniem i licznymi funkcjonalnymi udogodnieniami.

RAV4 też nie sprawia problemów w obsłudze i oferuje dużo półek czy skrytek. Ma jednak bardziej ponury i „plastikowy" kokpit niż Skoda. Trochę ustępuje jej też ilością miejsca w kabinie i kufrze.

Jazda

★★★★★ — ★★★★☆

Adaptacyjne zawieszenie, mocny silnik i sprawny napęd czynią ciężką (1,8 t) Skodę wszechstronną – Kodiaq RS łączy wyborny komfort z niemałą (jak na SUV-a) frajdą z dynamicznego prowadzenia.

Nowa „rawka" zachowała niezły balans poprzedniczki, zapewniający przyzwoite prowadzenie, mimo że jej głównym atutem jest niezłe tłumienie wstrząsów na wybojach (o ile nie są poważne).

Wizerunek

★★★★★ — ★★★★½

Kodiaq to ogrom przemyślanej przestrzeni oraz bogate możliwości doboru silnika i wyposażenia do własnych potrzeb. A w wersji RS to także niezły „sleeper" – szybkie auto ukryte w nadwoziu „nudnego" SUV-a.

W nowym wydaniu RAV4 zachowało główne atuty, zyskując ciekawszy wygląd. Szkoda, że auto budzi zainteresowanie nie tylko osób szukających SUV-a na lata, ale i... amatorów cudzej własności.

Wyposażenie • koszty • eksploatacja

☆☆★★★ — ★★★½☆

By zbliżyć wyposażenie Kodiaqa RS do poziomu RAV4, trzeba dokupić opcji za ponad 35 tys. zł. Rozsądniejszym rozwiązaniem jest wybór 204-konnej wersji 2.0 TSI 4x4, też szybkiej (0-100 km/h w 7,4 s), a przy cenie 179 650-203 050 zł zostawiającej trochę pieniędzy na dodatki.

7 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	5100 zł/√
Kam. cofania/360°	√/4300 zł*
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	7500 zł/√
Fotele skórz./el. ster.	3200 zł/√
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Alufelgi 19"/20"	–/√
Lakier metalik	√
Cena testowanej wersji RS	229 700 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**265 100 zł**

Jako topowe wydanie „rawki" wersja Executive seryjnie oferuje prawie wszystko, co można w tym modelu mieć. Dopłaty wymaga jedynie panoramiczny dach. Nie da się jednak dokupić kilku elementów seryjnych w Skodzie, jak adaptacyjne zawieszenie czy 3-strefowa „klima".

8 poduszek powietrznych	√
Asyst. martwego pola	√
Nawigacja/ład. ind.	√/√
Kam. cofania/360°	–/√
Temp./akt. temp.	–/√
Okno dach./keyless	6000 zł/√
Fotele skórz./el. ster.	√/√
Podgrz. fotele/kier.	√/√
Alufelgi 19"/20"	–/√
Lakier metalik	√
Cena testowanej wersji Executive	227 100 zł
Cena po zrównaniu wyposażenia	**227 100 zł**

* pakiet



e-CVT Executive



środku więcej twardego plastiku niż ale wykończenie jest przyzwoite. Oba wersjach mają po dwie ładowarki indukzapewnia trochę lepszą widoczność.



514 l i plastikowe burty bez haków, za to dno ustawiane na 2 poziomach.



NASZYM ZDANIEM: **WYGRANA SKODY.** RAV4 to samochód z zasługami, jeden z głównych popularyzatorów segmentu SUV-ów. Klientów przyciąga jednak nie starymi zasługami, lecz licznymi zaletami, na czele z oszczędnym napędem i opinią niezawodnego auta. Ale Kodiaq wygrywa codzienną użytecznością superfunkcjonalnego wnętrza, wszechstronnym charakterem i bogatą gamą silnikową, w której szczególne miejsce zajmuje niepozornie wyglądający wariant RS.

WYNIKI



Kamiq należy do najbardziej funkcjonalnych miejskich crossoverów.

SKODA **TOYOTA**

Popularność Yarisa Crossa nie słabnie mimo upływu lat, ale w naszym porównaniu oszczędna Toyota musi uznać wyższość praktyczniejszej Skody. Kamiq jest bardziej dopracowany. Nie ma jednak hybrydowego napędu.

KAMIQ 1 : 0 YARIS CROSS



Hybrydowy Yaris Cross świetnie sprawdza się jako podwyższone auto do miasta.



Dla wielu to wzór kompaktowego kombi. Tu w usportowionej stylizacji, ale są różne wersje.

Za Corollą stoją 60 lat historii, świetna opinia potwierdzona przez branżę „okołotaksówkarską" i oszczędny napęd. Ale Octavia odgryza się niezrównaną praktycznością i szeroką gamą udanych silników.

OCTAVIA 1 : 1 COROLLA



Gdy nie jest biała, Corolla nie kojarzy się z odpłatnym przewozem osób.



Elroq jest dopracowanym przedstawicielem klasy kompaktowych SUV-ów.

Elektryczny SUV Skody okazuje się znacznie bardziej użyteczny od Toyoty, która może jednak przekonać nabywców dynamicznym designem. Oba auta oferują zbliżone efektywność oraz wydajność ładowania.

ELROQ 1 : 0 C-HR+



C-HR+ stawia na dynamiczny styl, ale ma to swoje negatywne konsekwencje.



Z zadatkami na limuzynę – Superb jest bardziej komfortowy od Camry.

Ten pojedynek zakończył się zwycięstwem Skody, która lepiej wywiązuje się z zadań auta klasy średniej i ma szerszą ofertę (w tym kombi). Camry nie jest jednak złym wyborem – w dodatku cieszy się zasłużoną renomą.

SUPERB 1 : 0 CAMRY



Przyjazny, spory, oszczędny samochód – ale bez większych ambicji.



Kodiaq RS to wilk w owczej skórze, ale zarazem wyjątkowo przemyślane auto rodzinne.

Toyota szlifuje formułę RAV4 już od 32 lat i obecne wydanie jest dopracowane w większości aspektów, ale naprzeciw superużytecznego Kodiaqa jego atuty – łącznie z głównym: napędem – okazują się niewystarczające.

KODIAQ 1 : 0 RAV4



Wszystkie najważniejsze atuty poprzedniego RAV4 połączono z ciekawszym designem.

SKODA 5 : 1 TOYOTA

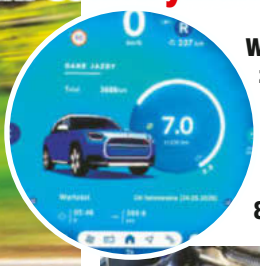
PODSUMOWANIE

To na swój sposób fascynujące – jak ci dwaj historycznie odlegli producenci toczą zaciętą rywalizację na polskim rynku. I trudno wskazać tu ewidentnego zwycięzcę, bo walka wciąż się toczy. Toyota ma szerszą gamę modelową i doskonałą reputację, za którą stoją lata pracy nad niezawodnością. Hybrydowy napęd powoli przestaje jednak być jej kartą przetargową. Skoda ostatnimi laty postawiła na elektromobilność, ale nie zaniedbała tradycyjnych źródeł napędu – co w połączeniu z rozsądnym podejściem do projektowania samochodów zapewniło jej miejsce wicelidera europejskiego rynku nowych aut. W naszym porównaniu czeska marka udowadnia, że w wiodących segmentach ma bardziej kompetentne samochody. Co więcej, Skody również dobrze „trzymają cenę" i są trwałe, a jako konstrukcje koncernu VW mają też świetną bazę części oraz mechaników. Niejako potwierdza to sam producent, wydłużając gwarancję mechaniczną dla aut spalinowych do 3 lat – zrównując się pod tym względem z Toyotą (ale z 60 000 km limitu w 3. roku, Toyota: 100 000 km).



Napęd na obie osie All4 zarezerwowany jest dla 2-litrowych wersji benzynowych.

Emocje wciąż mile widziane



W dłuższych trasach zużycie paliwa utrzymuje się na poziomie 7,0 l na 100 km, co przy 54-litrowym zbiorniku daje blisko 800 km zasięgu.



Silnik 2.0 (204 KM) ze wsparciem miękkiej hybrydy ma systemowo 218 KM.

Countryman, mimo że wyraźnie urósł i zyskał na funkcjonalności, nadal ma w genach żywiołowy charakter Mini.

Countryman wnosi do segmentu kompaktowych SUV-ów solidną dawkę kolorytu. Nie chodzi tylko o jego wyrazisty styl, ale także o szeroką gamę silników, wersji wyposażenia i możliwości personalizacji. I to w momencie, kiedy wielu producentów „upraszcza", a w praktyce radykalnie redukuje swoje gamy, często ograniczając się do 1-2 oferowanych wersji. Na imponującą paletę składają się wersje benzynowe 3-cylindrowe 1.5 (122 i 170 KM), 4-cylindrowe 2.0 (218 i 300 KM), 2-litrowy diesel (136 i 163 KM) oraz odmiana elektryczna (204 lub 313 KM).

Ci, którzy dosłownie rozumieją nazwę marki, mogą się zdziwić. Trzecia generacja Countrymana to już pełnoprawny kompaktowy SUV, który opuścił klasę miejską. Technologię dzieli z obecnym BMW X1/X2, więc przestronne wnętrze i bagażnik o pojemności 450-1450 l nie powinny być zaskoczeniem.

W talii Countrymana mocną kartą jest S All4, czyli benzynowa 218-konna miękka hybryda z napędem na obie osie. To złoty środek, który zapewnia solidną dynamikę (0-100 km/h w 7,1 s) i przy okazji akceptowalne zużycie paliwa, które średnio w teście wyniosło 7,5 l/100 km. Dla wielu atutem może być obecność 4-cylindrowego silnika o pojemności 2.0, który w tej klasie nie jest już taką oczywistością. Ta żywiołowa jednostka układa się w harmonijną całość z układem kierowniczym i zawieszeniem, które stawia na dynamikę prowadzenia, ale nie tak bezkompromisową, jak w topowym, 300-konnym John Cooper Works. Tu gwarantowany jest poziom komfortu, a także skutecznej trakcji.

Szkoda tylko, że 7-biegowy automat w standardowym trybie bywa momentami ospały. Zmiana na program „Go Kart" wyostrza jego reakcje.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Tkanina wyparła piano black i odpowiada za przytulny klimat wnętrza. Większość funkcji obsługiwanych jest tu z poziomu ekranu, ale menu okazuje się dosyć logiczne.





Zakres regulacji kierownicy mógłby być większy. Po stronie zalet: dobra widoczność z miejsca kierowcy, sporo przestrzeni i przesuwana kanapa.



Solidne pojemność i wykończenie plus oparcie dzielone na 3 części.



Praktyczne: spory schowek pod podłogą bagażnika.



Do wyboru są 4 warianty dachu: biały, czarny, srebrny lub w kolorze nadwozia.

DANE TECHNICZNE	MINI
Silnik	benzynowy, turbo
Układ cylindrów/pojemność	R4/1998 cm^3
Moc systemowa	**218 KM**
Systemowy moment obrotowy	**360 Nm**
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Napęd	4x4
Długość/szerokość/wysokość	444/184/166 cm
Rozstaw osi/prześwit	269/20,2 cm
Masa własna/ładowność	1710/560 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	450/1450 l
Poj. zbiornika paliwa	54 l (Pb 95)
Opony	205/65 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	228 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,1 s
Średnie zużycie paliwa	6,7-6,9/100 km
Zasięg	780-800 km
CENA	**180 300 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Precyzyjne prowadzenie, osiągi, rozsądne zużycie paliwa, spora kabina
− Ekranowa obsługa, opcje windują cenę (auto ze zdjęć kosztuje ponad 220 tys. zł)

Dojrzały SUV wnoszący do segmentu styl i radość z jazdy, choć wystawia za to słonawy rachunek.

Z błyskiem w oku

W swojej trzeciej odsłonie CLA Shooting Brake zachowało ducha poprzedników, ale nabrało zupełnie nowego blasku.



CLA debiutowało w 2013 r., gdy Mercedes opierał się na tradycyjnych filarach: trzon europejskiej sprzedaży stanowiła klasa C, a podium uzupełniały A i E. CLA długo stanowiło ciekawostkę, nie wzbijało się ponad szóstą-siódmą pozycję. Ostatnio przeżywa jednak renesans i obecnie rozdziela dwa SUV-y na podium: lidera GLC i GLA. Na czym polega jego fenomen? Sprawdzamy to, testując nowe CLA Shooting Brake w równie nowym, elektrycznym wydaniu.

Błyszczy formą

CLA wciąż wyróżnia obłe nadwozie z wydłużonym tyłem i drzwiami bez ramek okiennych. Zyskało jednak wyrazistszy przód, z diodowym pasem łączącym lampy i podświetlonym logo. W spalinowych CLA grill ma świecącą obwódkę, w elektrycznych wypełniają go... 142 świecące gwiazdy Mercedesa.

Klamki – umieszczone za nisko dla wysokich osób – mogą być wysuwane (ale solidne i nieutrudniające użytkowania). To część pakietu za 6743 zł z m.in. systemem keyless, ładowarką indukcyjną i nastrojowym oświetleniem, pozwalającym zalać wnętrze kombinacją przeróżnych kolorów (oczywiście można je też przyciemnić lub zgasić). Ważniejsze są jednak przemyślany system z nawigacją Google'a, przyjazna obsługa i niezła widoczność.

Nie zawodzi funkcją

Choć auto nazywa się CLA Shooting Brake, to „po prostu" atrakcyjnie stylizowane kombi (tak jak CLA Coupe jest sedanem). Do tego spore, mierzące teraz 472,3 cm, z osiami 279 cm od siebie – odpowiednio +3,5 i +6,1 cm wobec poprzednika.

Wnętrze też urosło. Przybyło przestrzeni na nogi (z przodu 4 cm, z tyłu 5 cm), a z opcjonalnym panoramicznym dachem jest jej też o 4 cm więcej nad głowami z przodu – bo teraz sięga tam szerokie okno dachowe, a nie jego obudowa – i o symboliczny centymetr z tyłu. W efekcie CLA SB w końcu mieści jednocześnie cztery osoby mierzące 185 cm. Ale bez zapasu miejsca.

Bagażnik ma 455 litrów pojemności. Więcej niż w hybrydowym poprzedniku (440 l), mniej niż wysokoprężnym (495 l) i benzynowym (505 l). Co ważne, to funkcjonalna, nieźle dostępna przestrzeń.

Na gamę składa się teraz pięć wariantów z silnikami benzynowymi (od 136+30 KM do 190+30 KM, napęd na przód lub 4 koła) oraz pięć elektrycznych z napędem tylnym albo 4x4, o mocy od 224 do wręcz kosmicznych w kompaktowym aucie 680 KM. Testowana odmiana 250+ ma 272-konny silnik przy tylnej osi. Zapewnia świetne przyspieszenie (0-100 km/h w 6,5 s), a dzięki 2-biegowej skrzyni także wysoką jak na „elektryka" prędkość maksymalną: 210 km/h.

Do tego zupełnie nieźle się prowadzi i daje się delikatnie „dokręcać" w łuku dodaniem gazu. A po jego ujęciu lekko zarzuca tyłem. Nie ma jednak sportowych zapędów – głównym atutem CLA jest płynna, komfortowa (nawet na zaniedbanej nawierzchni i felgach 19", o 2 cale większych od seryjnych) i oszczędna jazda. CLA SB 250+ w ruchu miejskim i podmiejskim zużywa średnio tylko 14-16 kWh/100 km, a przy 120 km/h – 17,5 kWh. Oznacza to blisko 600/500 km realnego zasięgu przy kilkunastu stopniach Celsjusza. Jazda 140 km/h (23 kWh/100 km) skraca go do nieco ponad 350 km.

TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA



Kawał błyszczącego plastiku dopiero po uruchomieniu ujawnia zegary 10,25" i centralny ekran 14", a za 5157 zł także trzeci wyświetlacz (14"). Całkiem przyjazna obsługa, bardzo małe lusterka.





Frunk: 101 l. Unoszoną na teleskopach pokrywę odblokowuje się z kabiny (nie trzeba szukać żadnej „wajchy" pod maską).

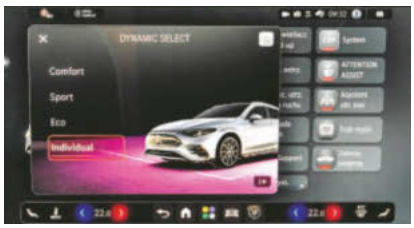


Gdy znajdzie się odpowiedni punkt ładowania, elektryczny Mercedes CLA pozwala na szybkie uzupełnianie energii w akumulatorze prądem stałym z mocą do 320 kW.

Standardowa ładowarka pokładowa AC „przyjmuje" prąd z mocą sięgającą 11 kW (mocniejsza, 22-kilowatowa, kosztuje 2909 zł).



Wyświetlacz head-up (ok. 4 tys. zł) może prezentować m.in. fragment mapy.



Do wyboru tryby Comfort, Sport, Eco oraz Individual. W tle praktyczne menu skrótów.



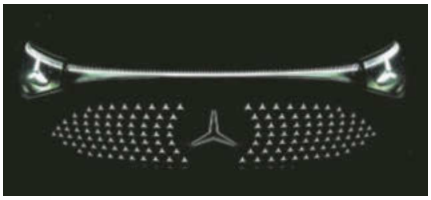
Kierownica ma już także fizyczne przełączniki, ale nadal szybko pokrywa się odciskami palców.



Wygodne fotele (zagłówki regulowane tylko w poziomie), spora przestrzeń.



Jest miejsce na kolana i głowę, brak na stopy. Krótkie siedzisko, płaska podłoga.



Rozbudowane oświetlenie grilla oferuje efektowne animacje na powitanie i pożegnanie.



Mimo progu 77 cm nad ziemią i 18 cm nad podłogą niezły dostęp do kufra (455 l). Dobre wykończenie, dwa haki, trójdzielne oparcie.

DANE TECHNICZNE	MERCEDES
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	**272 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**335 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	tylny; aut./2-bieg.
Długość/szerokość/wysokość	472/186/147 cm
Rozstaw osi	279 cm
Średnica zawracania	11,2 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1995/540/1500 kg
Poj. bagażnika p.; t. (min./maks.)	101; 455/1290 l
Poj. akumulatora netto	85 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11 (opc. 22)/320 kW
Opony (przód; tył)	205/55; 225/50 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,8 s
Średnie zużycie energii	12,8 kWh/100 km
Zasięg	767 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,4** s	➔
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,5** s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**12,0** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,5** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,3** m	➔
Poziom hałasu przy 50 km/h	**48,3** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**59,8** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,5**	
Testowe zużycie energii[2]	**15,7/13,7/14,7**	
Rzeczywisty zasięg	**580** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	MERCEDES
Model	CLA Shooting Brake
Wersja	250+ electric
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. znaków/martwego pola	●/●
Aktywny tempomat/ekran head-up	●/○ (3967)
Nawigacja/kamera cofania	●/●
Tapicerka z ekoskóry/skórzana	○ (767)/○ (7008)
Podgrz. fotele/kierown./prz. szyba	●/○ (1375)/–
Szklany dach/czujniki park. p. i t.	●/●
Światła LED/matrycowe	●/○ (2512)
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	●/○ (2644)/○ (5818)
Lakier met./czarny dach/hak hol.	○ (3967)/–/○ (5236)
Cena wersji podstawowej[3]	235 200 zł
CENA	**235 200 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



196 200 zł
Peugeot E-308 SW GT Exclusive
156 KM, 0-100: 9,5 s



210 490 zł
VW ID.7 Tourer Pro S Plus
286 KM, 0-100: 6,6 s



235 200 zł
Mercedes CLA SB 250+ electric
272 KM, 0-100: 6,5 s

CLA SB nie ma konkurencji premium, jego rywale to też np. Toyota bZ4X (224 KM, 199 900 zł), ale i Hyundai Ioniq 6 (229 KM, 202 800-226 800 zł) – dużo większy, jak VW.

m PODSUMOWANIE

✚ Ciekawy (choć nieco krzykliwy) wygląd, wystarczająco duże kabina i bagażnik, wydajny napęd, spory zasięg

➖ Przeciętna przestronność, cena

CLA SB to efektowny „gadżet", ale jednocześnie całkiem praktyczne kombi i bardzo wydajny „elektryk".

Oszczędne hybrydy w dobrych

Okazje wróciły do świata motoryzacji. Kto zdecyduje się na zakup auta marki BYD, może zaoszczędzić nawet 45 855 zł!

Zakup samochodu powinien być przemyślaną decyzją. Bez względu na to, czy kupimy auto za gotówkę, w kredycie, czy zdecydujemy się na jego leasing, na szali są nasze ciężko zarobione pieniądze. Warto więc dołożyć starań, by nie przepłacić. Okazję na poczynienie dużych oszczędności właśnie stworzyła marka BYD, która objęła promocją swoje wszystkie modele.

Ceny ofertowe zostały wyraźnie obniżone względem kwot katalogowych – w przypadku niektórych modeli lub ich wersji można zaoszczędzić ponad 30 czy nawet 40 tysięcy złotych! Tym samym wyprzedaż stała się bardzo ciekawą propozycją dla kierowców, którzy chcą kupić nowy samochód BYD w niższej cenie, zachowując przy tym pełną ochronę gwarancyjną i ciesząc się możliwością odbioru fabrycznie nowego pojazdu.

Za ofertą marki BYD przemawiają nie tylko korzystne ceny, ale również dostępność hybrydowego napędu plug-in. Jego akumulator trakcyjny można ładować prądem czerpanym z domowego gniazda 230 V. To więc doskonałe panaceum na wysokie, a do tego rozchwiane ceny paliw.

Wybór modelu to indywidualna kwestia – warto poprzedzić ją wstępną selekcją, a następnie jazdami próbnymi, które pozwolą na idealne dopasowanie samochodu do potrzeb kierowcy. W ramkach obok prezentujemy modele BYD, które sprostają oczekiwaniom mieszkańców miast czy osób zainteresowanych SUV-em.



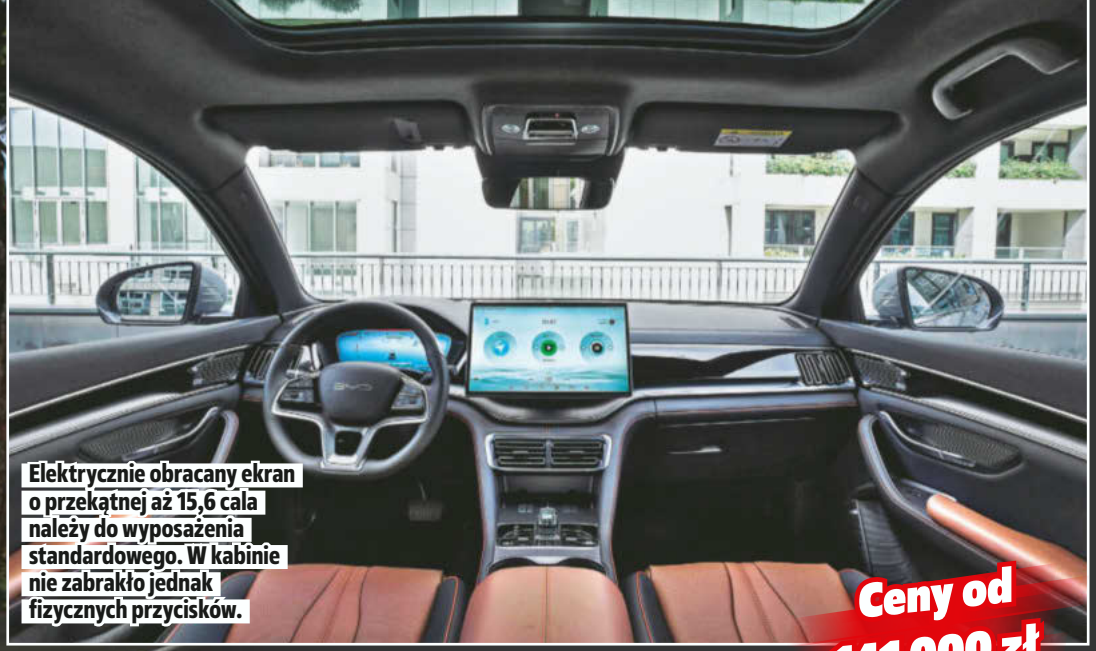
BYD Dolphin G DM-i

Zaprojektowany specjalnie dla Europy BYD Dolphin G DM-i jest jedynym w swoim segmencie hatchbackiem z napędem plug-in hybrid. W zależności od wersji auta akumulator trakcyjny ma pojemność 7,4 lub 18,3 kWh, co daje, odpowiednio, do 60 i 150 km zasięgu w cyklu miejskim. Jeżeli Dolphin G DM-i będzie więc regularnie podłączany do źródła prądu, na co dzień można jeździć nim jak typowym samochodem elektrycznym. Na trasie zasięg nie będzie problemem, bo na pokładzie jest też benzynowy silnik 1.5. W efekcie auto zapewnia niskie koszty eksploatacji bez kompromisów w zakresie osiągów czy zasięgu, który sięga nawet 1040 km.

cenach

BYD Seal U DM-i

Flagowy, długi na blisko 4,8-metra SUV marki BYD wygląda majestatycznie, a stanowi propozycję dla wymagających klientów, którzy szukają komfortowego, dobrze wyposażonego, bezpiecznego oraz oszczędnego samochodu dla rodziny. Seal U DM-i ma napęd hybrydowy plug-in o łącznej mocy 218 lub 324 KM. Zapewnia on doskonałe osiągi, a akumulator trakcyjny o pojemności 18,3 lub 26,6 kWh pozwala cieszyć się dużym zasięgiem w trybie elektrycznym – w cyklu miejskim wynosi on od 94 do 174 km. W gamie występują odmiany z napędem na przód lub AWD. Wyposażenie wszystkich wersji jest niemal identyczne – dzięki temu nabywca może wybierać auto przez pryzmat parametrów zespołu napędowego.



Elektrycznie obracany ekran o przekątnej aż 15,6 cala należy do wyposażenia standardowego. W kabinie nie zabrakło jednak fizycznych przycisków.

Ceny od 141 000 zł



Oszczędny, a zarazem mocny zespół napędowy jest w stanie rozpędzić BYD Seal U DM-i od 0 do 100 km/h w 8,9 lub 5,9 s.



Kabina oferuje dużo schowków oraz estetyczne materiały wykończeniowe. Jest dostępna w pięciu wariantach kolorystycznych.



Efektowny lakier Orange Sunset nie wymaga dopłaty. Alufelgi, w zależności od wersji auta, mają średnicę 16 lub 18 cali.

BYD Atto 2 DM-i

Zainteresowanie SUV-ami systematycznie rośnie, ale model trzeba dobrze wybrać, żeby nie żałować – pokaźne rozmiary wielu aut uprzykrzają jazdę w mieście. Nie ma o tym mowy w przypadku modelu Atto 2 DM-i. Ma on 4,33 m długości, więc w parkowaniu jest równie łatwy, jak klasyczne kompakty. Źródłem mocy jest wydajny napęd hybrydowy plug-in. Nabywca ma do wyboru wersje z akumulatorem o pojemności 7,8 i 18,0 kWh.



Projektanci wnętrza postawili na elegancki minimalizm. Nabywca może wybrać Atto 2 DM-i z ciemną lub beżową kolorystyką kabiny.

Ceny od 102 630 zł



Średnie zużycie paliwa w cyklu mieszanym ważonym to zaledwie 1,9-3,2 l/100 km.

Korzystna gwarancja na długie lata

Jeżeli nadarza się okazja na korzystny zakup nowego samochodu, to warto z niej korzystać. Nie należy jednak przy tym zapominać o innych aspektach związanych z użytkowaniem auta. Kluczowym, który zapewnia spokojną i wolną od nieprzewidzianych wydatków eksploatację, jest gwarancja. W przypadku marki BYD podstawowa ochrona gwarancyjna trwa przez 6 lat lub 150 000 km. Akumulator trakcyjny aut hybrydowych oraz elektrycznych pozostaje objęty gwarancją przez 8 lat lub 250 000 km. Do tego marka BYD oferuje całodobową usługę assistance. Ze wsparcia pomocy drogowej można korzystać na terenie całej Europy.

Optymalizując



Sposoby na niższe spalanie w aucie

Kierowca ma kluczowy wpływ na zużycie paliwa. Prostymi sposobami może je istotnie zmniejszyć.

Mimo rządowej interwencji ceny paliw utrzymują się na wysokim poziomie. To szczególnie duży problem dla budżetu osób, które pokonują rocznie dziesiątki tysięcy kilometrów, bo przekłada się na istotne uszczuplenie domowego budżetu. Warto jednak wiedzieć, że optymalizacja stylu jazdy pozwala na poczynienie znacznych oszczędności na paliwie.

Szacuje się, że średnio daje to przynajmniej kilka procent oszczędności, ale w skrajnych przypadkach na szali może być nawet 25% redukcji spalania. Co istotne, nie kosztuje to specjalnie wiele zachodu.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Sprawne rozpędzanie auta

Często można spotkać się ze stwierdzeniem, że ekonomiczna jazda polega na możliwie delikatnym operowaniu pedałem gazu. Rzeczywiście tak jest, ale nie w każdej sytuacji. Trzeba pamiętać, że silnik zużywa najwięcej paliwa w fazie rozpędzania, kiedy przychodzi mu pracować pod zwiększonym ociążeniem. Z tego powodu należy dążyć do jej skrócenia poprzez zdecydowane operowanie pedałem gazu. Nie należy go oczywiście wciskać do podłogi, ale w niektórych modelach korzystne może być wciśnięcie go nawet do 3/4 maksymalnego położenia.

› Nie sposób podać jednej, precyzyjnej recepty na optymalne operowanie gazem. Warto eksperymentować, spoglądając na wskazania komputera pokładowego w zakresie chwilowego oraz średniego zużycia paliwa.





Dobór optymalnych godzin i tras przejazdu

Najgorszym przeciwnikiem osób starających się o zmniejszenie zużycia paliwa jest duże natężenie ruchu – nieustanne zmiany prędkości generują duże straty energii. Oszczędni nierzadko mogą spróbować ich uniknąć. Nowoczesne mapy są w stanie oszacować czasy przejazdu wybranego odcinka w różne dni i o różnych porach. Wybierając się na zakupy wcześnie rano lub przed zamknięciem hipermarketu, można spędzić w aucie o połowę mniej czasu. Czy warto – każdy musi ocenić sam.

› Wiele aplikacji nawigacyjnych pozwala na włącznie wyznaczania tras sprzyjającego niskiemu zużyciu paliwa lub samodzielnie proponuje drogi przejazdu w wariancie eco. Warto z nich korzystać, bo nierzadko różnice w czasach dojazdów nie są istotne.



Jazda na możliwie wysokim biegu

W samochodzie z ręczną skrzynią operowanie gazem trzeba zgrać ze zmianami przełożeń w optymalnych momentach. Eksperci od ecodrivingu sugerują, by w autach z silnikiem benzynowym włączać wyższe przełożenie przed 2500 obr./min, a w dieslach w zakresie 2000-2500 obr./min. Oczywiście – gdy sytuacja drogowa na to pozwala. Jeżeli w danej chwili występuje duże zapotrzebowanie na moc, np. w celu szybkiego włączenia się do ruchu lub pokonania stromego wzniesienia, nie należy unikać wysokich obrotów.

› Nie można zapominać, że dla zespołu napędowego skrajnie niskie obroty są niezdrowe – zwiększają obciążenia panewek, łożysk i dwumasowego koła zamachowego.

Optymalne tempo jazdy

W Polsce na drodze ekspresowej można jechać z prędkością do 120 km/h, a na autostradzie – 140 km/h. W „Motorze" przeprowadziliśmy testy zależności między prędkością, czasem przejazdu i spalaniem.

› Na trasie z Warszawy do Gdańska przy utrzymywaniu 90 km/h Ford Tourneo Connect domagał się 4,8 l/100 km. Średnia prędkość wyniosła 77 km/h, a czas jazdy 4:25. Jazda w tempie 120 km/h skróciła czas przejazdu do 3:52, podniosła średnią do 88 km/h, a spalanie do 6,2 l/100 km.

› Cupra Formentor 2.0 TSI przy jeździe w tempie 110 km/h spalała 6,5 l/100 km, a 100 km w realnych warunkach drogowych przejechała w 56 minut. Przy 140 km/h zużycie paliwa skoczyło do 8,5 l/100 km, a czas pokonania 100 km skrócił się do 45 minut.



styl jazdy, można zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 25%



Przewidywanie rozwoju sytuacji na drodze

Płynność jazdy ma kluczowe znaczenie dla zużycia paliwa. Energię tracimy zarówno podczas przyspieszania (zużywając paliwo), jak i hamowania, kiedy energia kinetyczna poruszającego się pojazdu nie jest wykorzystywana na pokonanie dystansu, tylko zamienia się w ciepło. Z tego powodu uważne obserwowanie drogi i zachowań innych jej użytkowników pozwala na ułożenie sobie scenariusza jazdy na najbliższe setki metrów.

› Jeżeli widzimy zwężenie pasa ruchu, ograniczenie prędkości czy czerwone światło, lepiej z wyprzedzeniem zdjąć nogę z gazu i sukcesywnie zmniejszać prędkość, niż niepotrzebnie wciskać hamulec. Energia pojazdu w ruchu jest na tyle duża, że bez spalania paliwa może pokonać setki metrów.

Unikanie niepotrzebnych zmian prędkości

Na wielu polskich drogach płynność jazdy pozostawia wiele do życzenia. Nawet kierowca, który zachowuje optymalne odstępy i przewiduje rozwój sytuacji na drodze, nierzadko bywa zmuszany przez innych do niepotrzebnego zwalniania, a później przyspieszania. Nie brakuje osób, które niepotrzebnie zwalniają, np. próbując w ostatniej chwili zmienić pas ruchu. Jest też grupa, która pędzi z nadmierną prędkością, a innych użytkowników drogi „wyprasza" z pasa ruchu światłami drogowymi, przyspiesza, by chwilę później ostro hamować.

› Szczytem marnotrawstwa paliwa jest przyspieszanie i natychmiastowe zwalnianie – np. w celu wyprzedzenia jednego z samochodów jadących w sznurze pojazdów.

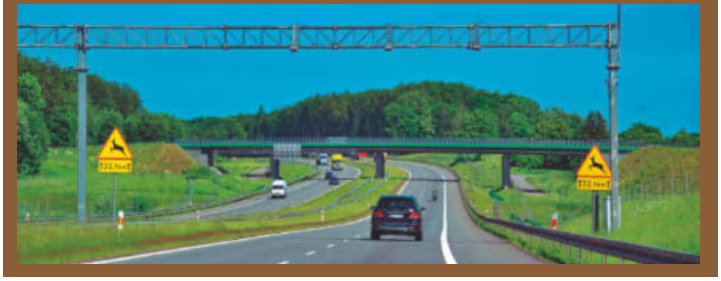


Wykorzystywanie rzeźby terenu

Wiele odcinków dróg ma nachylenie – oszczędni dopasowują do niego strategię prowadzenia.

› Na zjazdach warto pokusić się o zwiększanie prędkości, jeżeli jechaliśmy poniżej dozwolonego limitu. Podniesie to energię kinetyczną pojazdu, którą wykorzystamy na prostej czy podjeździe.

› W trakcie pokonywania wzniesienia zużycie paliwa rośnie. Prawa fizyki oszukać nie sposób, ale szkody można niwelować. Przede wszystkim trzeba zrezygnować z przyspieszania pod wzniesienia. Należy utrzymywać stałą prędkość lub nawet lekko ją zmniejszać, uzyskując najniższą założoną prędkość na szczycie wierzchołka, by na zjeździe szybko powrócić do poprzedniego tempa poróżowania.





Hamowanie silnikiem

Po zdjęciu nogi z pedału gazu wtryskiwacze przestają podawać paliwo do cylindrów. Silnik nie zatrzymuje się – kręcące się koła poprzez sprzęgło utrzymują rotację wału korbowego. W cylindrach dochodzi do sprężania samego powietrza, co wraz z innymi oporami w układzie napędowym skutkuje tzw. hamowaniem silnikiem. Ze zjawiska warto korzystać z umiarem, kierując się zasadą, że hamowanie ma służyć zmniejszaniu prędkości.

› Im wyższy bieg, tym siła hamowania jest niższa, a odcinek możliwy do pokonania bez zużywania paliwa – dłuższy. Redukcje biegów zwiększają siłę hamowania.

› Hamując silnikiem, oszczędzamy nie tylko paliwo, ale i cierne elementy układu hamulcowego.



Jazda na biegu jałowym

Jeżeli mamy do pokonania dłuższy odcinek, rozsądną strategią w autach z manualną skrzynią może być ustawienie lewarka w pozycji biegu jałowego (nowoczesne automaty potrafią to zrobić samodzielnie, selektora skrzyń nie wolno przestawiać w położenie N) – pracujący silnik będzie zużywał paliwo, ale prędkość będzie topniała wolniej niż podczas hamowania silnikiem.

› A co z bezpieczeństwem? W ryzykownych sytuacjach na drodze zwykle najlepszą decyzją jest awaryjne hamowanie i ewentualne kontrowanie kierownicą, a nie próba ustabilizowania auta naciskiem na gaz lub ominięcia przeszkody i jednoczesnego przyspieszania. Po wysprzęgleniu napęd nie zmienia rozkładu sił na kołach. Nie wywoła więc pod- czy nadsterowności.

Dbałość o aerodynamikę

Podwojenie prędkości czterokrotnie zwiększa opór aerodynamiczny. Walka z nim pochłania połowę paliwa zużywanego podczas jazdy w tempie autostradowym (oczywiście znaczenie ma kształt nadwozia, typ silnika czy wreszcie prędkość jazdy). Kierowca, który chce oszczędzać paliwo, powinien pamiętać o tych zależnościach. Odradzamy „chowanie" się w cieniu aerodynamicznym innych aut. By przynosiło to realne korzyści, trzeba jechać na tyle blisko, że nie jest to bezpieczne, a do tego znacząco zwiększa ryzyko uszkodzenia szyby kamieniem spod kół.

› Bagażniki dachowe i ich podstawy, a nawet uchylone szyby generują niekorzystne zawirowania powietrza, co przekłada się na wzrost spalania. Niewielki, ale to nierzadko jego kolejna składowa.





Wyłączanie niepotrzebnych odbiorników energii

Na pokładzie samochodu nie brakuje różnych urządzeń – zasilanych prądem lub napędzanych paskami osprzętu silnika. Jedno jest pewne – wszystko, co uruchomimy, w jakimś stopniu podniesie zużycie paliwa. Jeżeli w danej chwili urządzenie jest zbędne – wyłączmy je.

- Najwięcej strat energii generuje klimatyzacja. Warto pamiętać, że można ją wyłączyć przyciskiem nawet w pojazdach z automatyczną „klimą".
- Podgrzewanie obu foteli może pochłaniać 200 W. Podobne zapotrzebowanie na moc ma ogrzewanie tylnej szyby, a przedniej... nieraz dwukrotnie wyższe. Wentylator wnętrza pochłania 25-250 W. Pobór energii zwiększa obciążenie alternatora, co przekłada się na zużycie paliwa.



Używanie trybów jazdy

W większości nowoczesnych aut kierowca ma do wyboru tryby jazdy – wśród nich znajduje się ekologiczny. W starszych modelach nierzadko można znaleźć przycisk Eco. Warto z nich korzystać, bo są w stanie faktycznie zmniejszyć zużycie paliwa. Tryby jazdy zazwyczaj zmieniają sposób pracy klimatyzacji, automatycznej skrzyni biegów oraz mapowanie pedału gazu – przepustnica może uchylać się w mniejszym stopniu nawet po mocnym naciśnięciu na gaz. Wszystko to sprzyja zmniejszeniu spalania.

- O brak mocy nie należy się obawiać – pomiary na hamowni wykazały, że jeżeli kierowca zgłasza zapotrzebowanie na pełną moc wciśnięciem gazu w podłogę, to silnik ją zapewnia nawet w trybie Eco.



Bieżące serwisowanie pojazdu

Utrzymywanie auta w dobrej kondycji ma wiele plusów. Jednym z nich jest zużycie paliwa. Nie ma co liczyć, że silnik pracujący w trybie awaryjnym, z niesprawnym przepływomierzem, wtryskiwaczami lejącymi paliwo, nieszczelnościami w dolocie czy zużytymi świecami zapłonowymi będzie pracował tak, jak założyli jego konstruktorzy i spalał niewielkie ilości paliwa.

- Ogromny wpływ na zużycie paliwa ma stan układu hamulcowego. Zapieczone tłoczki, nieruchome klocki czy szczęki hamulcowe lub zablokowane zaciski pływające będą generować niepotrzebne opory. Są one przezwyciężane przez silnik, co jednak podnosi spalanie. Warto sprawdzić, czy po jeździe jedna z felg nie jest wyraźnie cieplejsza od pozostałych, a auto stojące „na luzie" można przepchnąć po płaskim podłożu bez używania ogromnej siły.



Kontrola ciśnienia powietrza w kołach

Jedną z najbardziej zaniedbywanych czynności eksploatacyjnych jest regularna kontrola ciśnienia powietrza w kołach. To błąd, bo ubytek rzędu 0,5 bara względem ciśnienia zalecanego, który przez większość kierowców nie jest odczuwalny, może zwiększyć zużycie paliwa nawet o 5%. Przyspieszy też tempo zużywania się opon, pogorszy prowadzenie oraz może wydłużyć drogę hamowania.

- Nie oznacza to jednak, że opony należy przepompowywać. Niektórzy producenci w tabelach ciśnień sugerują ciśnienie do oszczędnej jazdy. Jego przekroczenie sprawi, że opona będzie gorzej wybierała nierówności, a do tego stanie się wypukła w centralnej części bieżnika – szkody w zawieszeniu i ogumieniu będą wyższe od oszczędności na paliwie.



Wybór energooszczędnych opon

Dokonując wyboru nowego kompletu ogumienia, warto mieć na uwadze, że ma on wpływ nie tylko na prowadzenie czy drogę hamowania, ale również na zużycie paliwa. W teorii zależność jest prosta – im bardziej „klejąca" opona, tym lepsza trakcja, ale i wyższe opory toczenia, a więc spalanie. W praktyce wszystko opiera się o doświadczenie i technologię, które pozwalają (bądź nie) na stworzenie opon zbilansowanych w różnych aspektach. Jedno jest pewne – opona energooszczędna zapewni mniejsze spalanie od ogumienia sportowego.

- Unijne prawo wymaga etykietowania opon. Znajdują się na nich także indeksy dotyczące zużycia paliwa. Litera E oznacza wysokie opory, zwiększające spalanie nawet o 0,5 l/100 km względem oceny A.



Kupowanie taniego paliwa i korzystanie z promocji

Optymalizując technikę jazdy, można zmniejszać zużycie paliwa, ale tylko do dwóch granic. Jedną wyznaczają techniczne możliwości, drugą – szeroko rozumiany komfort jazdy (walka o każdą kroplę paliwa staje się męcząca). Warto poszukać więc oszczędności na paliwie. Każda sieć ma własny pomysł na promocję. Czasami cenę paliwa można zbić korzystaniem z aplikacji danej sieci lub karty lojalnościowej. Premiowane mogą być też zakupy.

- Spore oszczędności można poczynić, unikając tankowania przy autostradach lub kupując paliwo na najtańszych stacjach – zwykle są to stacje przymarketowe, które są w stanie zredukować cenę m.in. brakiem personelu czy infrastruktury na stacji lub ograniczeniem go do minimum.

Retrofity na ostatniej prostej



W niedalekiej przyszłości montowane już przez kierowców diodowe zamienniki żarówek staną się w pełni legalne.

Homologowane retrofity

Opracowany przez Philipsa zamiennik H11 to pierwszy w pełni legalny retrofit. Został homologowany zgodnie z normą ECE R37. Można więc go legalnie używać w Polsce z autami, które mają lampy z żarówkami H11. Retrofit H11 pojawił się też w ofercie firmy Osram, która właśnie wprowadziła zamienniki żarówek HB4, H8 i H16.

Światła drogowe

Swoisty paradoks – kierowca jest zobligowany, by świateł drogowych używać tak, by nie oślepiać innych użytkowników drogi, ale i tak nie może obecnie wyposażyć ich w retrofity. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z planem, sytuacja ma ulec zmianie już w przyszłym roku.

Światła przeciwmgielne

Jeszcze w 2026 r. mają powstać wytyczne ONZ, które ułatwią tworzenie diodowych zamienników żarówek w światłach przeciwmgielnych.

Światła mijania

Najpóźniej, bo do 2028 r., trzeba będzie czekać na dokumenty dotyczące retrofitów w światłach mijania. Szkoda, bo na te kierowcy czekają najbardziej.

Oświetlenie rejestracji

Są dostępne retrofity z homologacją ECE R37, a także masa produktów bez niej. W praktyce używanie diodowych retrofitów oświetlenia rejestracji nie generuje problemów.

Historia diod elektroluminescencyjnych jest zaskakująco długa. Pierwszy LED, bo tak są one skrótowo nazywane, został wyprodukowany w 1962 r. Przez dekady diody były w stanie wygenerować światło o słabym natężeniu – wystarczające do najwyżej do ich używania w roli kontrolek na desce rozdzielczej czy pracy w roli emitera promieni podczerwonych w pilotach telewizora czy centralnego zamka.

Rozwój technologii podniósł parametry LED-ów i pozwolił na używanie ich w oświetleniu aut. Na przełomie wieków zaczęto stosować je w tylnych lampach. Z czasem dołączyły do nich drogowe kierunkowskazy i światła do jazdy dziennej. Lexus LS z 2007 r. był pierwszym autem z diodowymi światłami mijania. Z kolei w Mercedesie klasy S W222 z 2013 r. całkowicie zrezygnowano z żarówek.

Rynek nie znosi próżni, więc powstały diodowe zamienniki klasycznych żarówek. Mają mniejsze zapotrzebowanie na moc, ale zapewniają bardziej intensywny snop światła o barwie zbliżonej do światła dziennego. W Polsce używanie retrofitów jest z założenia nielegalne. Ministerstwo Infrastruktury potwierdziło jednak, że stan prawny ulegnie zmianie. W ONZ trwają prace nad opracowaniem przepisów homologacyjnych – wytworzony w oparciu o nie element świetlny będzie można stosować jako zamiennik klasycznego źródła światła w dowolnym pojeździe z reflektorami wymagającymi żarówek.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK
ZDJĘCIA: ARCHIWUM, PHILIPS, OSRAM

Jak świecą retrofity

W „Motorze" diodowe zamienniki żarówek testowaliśmy kilkakrotnie. Wyniki były zróżnicowane. Najgorzej wypadały najtańsze produkty z Chin – snop światła był zbyt słaby lub nierównomiernie rozłożony, w niektórych LED-ach nie można było przełączać między światłami mijania i drogowymi, a inne migały. Oszczędności przy zakupie nie okazały się więc dobrym pomysłem.



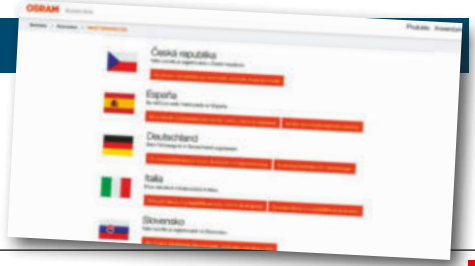
Snop światła tanich LED-ów potrafi być zbyt silny w punktach pomiarowych.

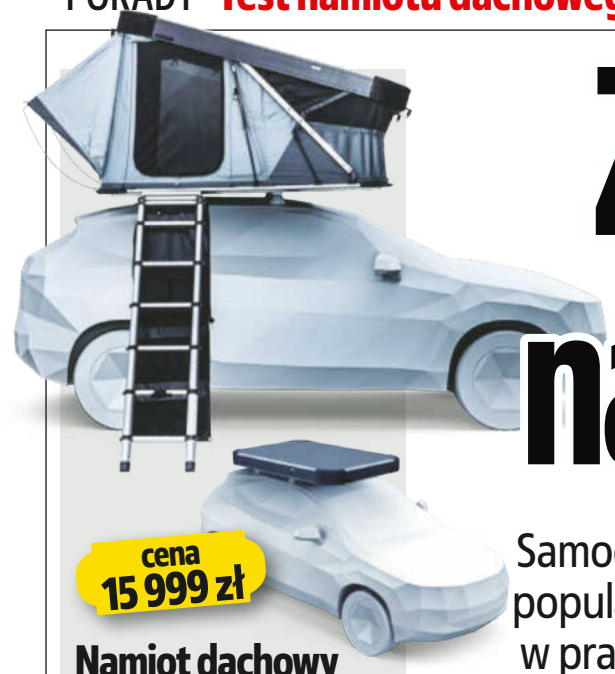


Plama światła na drodze także bywa nierównomiernie rozłożona.

Bałagan prawny w Europie

Większość krajów Europy, z Niemcami włącznie, warunkowo dopuściło stosowanie retrofitów – konkretnych zestawów, w konkretnych modelach aut. W myśl konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 roku pojazd musi spełniać wymagania techniczne i mieć wyposażenie obowiązujące w kraju, w którym został zarejestrowany. W efekcie auta z retrofitami mogą legalnie jeździć po polskich drogach, ale gdyby zostały zarejestrowane u nas – to źródło światła trzeba by było zdemontować.





Z namiotem na dachu auta

cena 15 999 zł

Namiot dachowy Thule Widesky

- Ma sztywny dach i podłogę
- Szybko rozkłada się i zamyka w łatwy sposób
- Pasuje do wielu samochodów
- Jest dostępny w 2 kolorach

Namiot Thule Widesky to produkt przeznaczony do montażu na belkach dachowych samochodu. Sztywne podłoga i dach zapewniają bardzo dobrą ochronę przed deszczem. Dzięki siłownikom jego rozkładanie i składanie nie wymaga używania dużej siły. Złożony ma zaledwie 20 cm wysokości i można z nim wjechać większością aut do garażu podziemnego. Sztywna konstrukcja ułatwia też przechowywanie.

Samochodowe namioty dachowe stają się coraz bardziej popularne. Sprawdzamy, jak takie rozwiązanie spisuje się w praktyce podczas weekendowego wypadu za miasto.

Turystyka samochodowa w Polsce od kilku lat rozwija się w szybkim tempie. Coraz więcej osób decyduje się na aktywne spędzanie urlopu i hotelowy pokój zamienia na podróż samochodem. Równie popularne stają się weekendowe wypady.

W każdym przypadku wyjeżdżając samochodem, trzeba zadbać o nocleg. Wiele osób decyduje się na wypożyczenie kampera. To rozsądne, ponieważ kupno samochodu mieszkalnego oznacza duży wydatek, poza tym wiąże się z koniecznością jego serwisowania i utrzymywania w odpowiedniej kondycji.

Znacznie tańsza w zakupie i łatwiejsza w utrzymaniu jest przyczepa kempingowa. Adeptów takiego rozwiązania także nie brakuje. Jednak i tu znajdziemy niedogodności. Aby holować większość przyczep mieszkalnych, trzeba zrobić prawo jazdy kategorii E, poza tym takie pojazdy też wymagają serwisowania, choć dbanie o nie jest znacznie łatwiejsze i tańsze niż w przypadku kamperów. Podobnie jak auta, także przyczepy mieszkalne wymagają bezpiecznego miejsca na parkowanie poza sezonem.

Z namiotem na dachu

Nic dziwnego, że wiele osób decyduje się na nocowanie w namiocie. Jednak w przypadku tradycyjnego, rozstawianego na ziemi komfort mieszkania jest mocno uzależniony od pogody. Najgorzej jest podczas opadów deszczu. Nawet jeśli poszycie namiotu ma dobre własności wodoodporne, to problemy i tak pojawiają się, gdy ten zostanie podmyty przez wodą płynącą po podłożu. W takich warunkach bez względu na jakość materaców, śpiworów czy kołder nie ma mowy o komfortowym noclegu.

Osoby lubiące aktywny wypoczynek i ceniące sobie możliwość obcowania z naturą coraz częściej wybierają namioty montowane na dachu samochodu. To rozwiązanie ma sporo zalet. Przede wszystkim takie namioty błyskawicznie się rozkładają, a akcesoria, takie jak materac, kołdra czy poduszki, są już w ich wnętrzu. Dzięki

Namiot dachowy Thule Widesky w praktyce



1 MOCOWANIE NA DACHU AUTA

Namiot przetestowaliśmy po zamontowaniu na Forda Rangera. Mocowanie produktu na dachu nie jest skompilowane. Na fabryczne relingi dachowe auta zakłada się belki poprzeczne, a na nich osadza namiot na obejmy. Przed kupnem namiotu, który waży 67 kg, należy sprawdzić dopuszczalne przez producenta auta obciążenie dachu. W przypadku Forda Rangera było to ponad 300 kg.



2 WYSOKOŚĆ NAD SAMOCHODEM

Po zamontowaniu namiotu na dachu zmierzyliśmy jego wysokość. Złożony produkt ma 20 cm i jest osadzony około 8-10 cm nad dachem samochodu. W przypadku Forda Rangera całkowita wysokość auta z namiotem wynosiła 215 cm. W praktyce oznacza to, że nawet wyższym pojazdem można wjechać z namiotem na dachu do standardowego garażu podziemnego, który powinien mieć 220 cm wysokości.



3 ROZKŁADANIE, SKŁADANIE I ZABEZPIECZANIE

Obudowa namiotu stanowiąca zarazem jego podłogę i dach zabezpieczona jest za pomocą 4 regulowanych zatrzasków (zdjęcie z kółku). Po ich zwolnieniu wystarczy pchnąć górną pokrywę namiotu do góry, a ta dzięki teleskopom samoczynnie otworzy się. Aby złożyć namiot, wystarczy pociągnąć za okalającą go taśmę. Drabinkę mocuje się, wsuwając ją do umieszczonych po bokach namiotu szyn.

temu podróżnym pozostaje znacznie więcej miejsca w bagażniku pojazdu. Ponadto osoby podróżujące z takimi namiotami cenią sobie wysoką mobilność oraz małe ograniczenia co do miejsca biwakowania – namiot dachowy można rozłożyć tam, gdzie da się zaparkować auto. Z kolei po błyskawicznym złożeniu można niezwłocznie rozpocząć podróż i zmienić miejsce biwakowania. Niewątpliwą zaletą takiego namiotu jest też znacznie wyższa niż w przypadku tradycyjnego odporność na deszcz. W przypadku biwaku na dachu samochodu nie ma też mowy o podmyciach czy zalaniach przez płynącą wodę.

Po sezonie taniej

Choć namiot dachowy jest sporo droższy od tradycyjnego, w bieżącym sezonie urlopowym dało się zaobserwować prawdziwy boom na tego typu rozwiązanie. Osoby chcące kupić taki namiot powinny zainteresować się podobnymi produktami jesienią, gdy sezon dobiega końca. Sprzedawcy udzielają na nie teraz sporych upustów. Katalogowa cena testowanego przez nas namiotu ze sztywną obudową Thule Widesky to prawie 16 tys. zł, Tymczasem obecnie – po sezonie – można go kupić o prawie 3 tys. zł taniej.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO



To warto wiedzieć

PRĄD NA BIWAKU

Do oświetlenia LED we wnętrzu namiotu wystarczy przenośny power bank. Aby skorzystać z maty grzewczej montowanej pod materacem czy elektrycznych sprzętów kuchennych, potrzebne jest zasilanie 230 V. Ciekawe rozwiązanie oferuje Ford Ranger – gniazdka zasilane są z baterii trakcyjnej napędu hybrydowego.



PRZECHOWYWANIE PO SEZONIE

Sztywna obudowa namiotu dachowego to zaleta nie tylko na biwaku. Twarda obudowa ułatwia przechowywanie produktu po sezonie – namiot można w pionie oprzeć o ścianę w garażu.

INNE ROZWIĄZANIA

Innym popularnym rozwiązaniem łączącym auto z przestrzenią sypialną są namioty rozstawiane obok samochodu. Zaletami takiego rozwiązania są niska cena (od 1200 zł) oraz możliwość odjechania autem od stojącego namiotu. Wady to brak podłogi i niższa odporność na wilgoć.





4 PRZESTRZEŃ WE WNĘTRZU

Z pozoru nieduży namiot okazuje się bardzo komfortowy we wnętrzu. Podłoga do spania ma 200 cm długości i 130 cm szerokości. Znajduje się na niej miękki materac, który można przekształcić w sofę do siedzenia. Ściany boczne namiotu wykonano z wodoodpornego materiału wykonanego z surowców z recyklingu.



5 WYPOSAŻENIE

We wnętrzu namiotu znajduje się oświetlenie LED z możliwością płynnego ściemniania, które jest zasilane z gniazda USB. Na ścianach są 4 kieszenie, a sufit pokryto materiałem izolującym. Jako dodatkowe wyposażenie można dokupić m.in. daszki mocowane z boku, chroniące wejście, czy organizery wieszane na bocznych szynach.



6 JAZDA Z NAMIOTEM NA DACHU

Instrukcja producenta dopuszcza jazdę z prędkością do 130 km/h. Zaleca też szczególną ostrożność podczas pokonywania progów zwalniających oraz jazdy w nierównym terenie. W trakcie jazdy już od prędkości 50 km/h da się słyszeć szum powietrza opływającego namiot, ale nawet przy 120 km/h nie jest on uciążliwy.

PODSUMOWANIE

m motor

Przeprowadzony przez nas test pokazał, że sztywny namiot dachowy ma sporo zalet. Przede wszystkim błyskawicznie się rozkłada, dzięki czemu zapewnia wysoką mobilność i umożliwia nocowanie tam, gdzie da się zaparkować auto. Dodatkowo oferuje wysoki komfort we wnętrzu. Sztywne podłoga i dach oraz lokalizacja na dachu samochodu zapewniają doskonałe zabezpieczenie przed deszczem i płynącą wodą. Zamontowanie namiotu na dachu pozwala też zaoszczędzić przestrzeń w bagażniku. Do wad tego rozwiązania należy zaliczyć konieczność wchodzenia po drabince, ograniczenie prędkości auta i podwyższenie zużycia paliwa.

Drgania często nie są groźne, ale za

Drgania w samochodzie – gdzie szukać przyczyny



Trudno o bardziej denerwującą usterkę niż drgania wyczuwalne na kierownicy lub całym aucie. Jeszcze trudniej znaleźć czasami przyczynę, bo powodów występowania wibracji może być dużo.

Niewiele usterek potrafi irytować tak skutecznie jak drgania samochodu. Nawet jeśli auto prowadzi się prawidłowo, wibracje kierownicy czy całego nadwozia odbierają przyjemność z jazdy. Co gorsza, ustalenie ich źródła nie zawsze jest proste. Czasem wystarczy wyważyć koła, ale bywa, że poszukiwania trwają miesiącami. Nie każda taka usterka wymaga pilnej naprawy. Zdarza się, że samochód jeździ z drganiami przez kilka lat, a poza dyskomfortem nie występują inne objawy. Przykładem są luzy w przegubach tylnych półosi w niektórych autach z opcjonalnym napędem 4x4. Wibracje bywają jedyną dolegliwością, a wymiana półosi kosztuje na tyle dużo, że właściciele odkładają ją, dopóki nie stanie się konieczna.

Nie wszystkie drgania można ignorować. Szczególną ostrożność warto zachować przy zakupie auta używanego. Wibracje podczas jazdy to mocna „czerwona flaga", nawet jeśli sprzedający przekonuje, że „to tylko koła". Przyczyna może być błaha, ale równie dobrze może oznaczać trudną do rozwikłania zagadkę. Niewykluczone, że właśnie uporczywe drgania, których nie udało się usunąć mimo wizyt u mechaników, skłoniły właściciela do sprzedaży samochodu.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

TARCZE HAMULCOWE

Objawy: wibracje pojawiają się głównie w czasie hamowania, a szczególnie odczuwalne są przy niezbyt mocnym użyciu hamulców oraz przy średnich i dużych prędkościach. Bardzo często pojawiają się po montażu nowych tarcz hamulcowych.

Przyczyny: nowe tarcze założone na zanieczyszczone piasty mogą wykazywać bicie już przy pierwszym hamowaniu. Przyczyną drgań bywają też odkształcenia tarcz spowodowane przegrzaniem lub nierównomierne zużycie ich powierzchni. Tarcze najlepiej wymienić na nowe, wcześniej sprawdzając także bicie piasty i dokładnie ją oczyszczając.





OPONY

Objawy: drgania pojawiają się podczas jazdy, najczęściej przy prędkościach rzędu 80-120 km/h. Mogą być odczuwalne na kierownicy, podłodze lub fotelu.

Przyczyny: najczęściej problemem jest niewyważenie koła, nierównomierne zużycie bieżnika, trwałe odkształcenie opony lub uszkodzenie jej wewnętrznej konstrukcji, np. guz na boku. Zdarza się, że opona generuje drgania, ponieważ ma nierównomierną sztywność na obwodzie. Takie nieprawidłowości można wykryć na specjalnej wyważarce z rolką dociskową, która symuluje obciążenie koła.

OBRĘCZE KÓŁ



Objawy: drgania pojawiają się w różnych zakresach prędkości, najczęściej 80-120 km/h, jak w przypadku uszkodzeń opon.

Przyczyny: uderzenie w dziurę lub krawężnik może odkształcić obręcz, powodując jej bicie boczne lub promieniowe. Wyważanie nie usunie deformacji. Obręcz należy sprawdzić pod kątem bicia, a w razie potrzeby naprawić w warsztacie specjalizującym się w tym lub po prostu wymienić.

to bardzo irytujące

KONWERTER MOMENTU OBROTOWEGO



Objawy: drobne drgania lub szarpanie podczas jazdy ze stałą prędkością, zwłaszcza przy lekkim dodawaniu gazu. Zwykle ustępują po mocniejszym przyspieszeniu.
Przyczyny: najczęściej drży sprzęgło blokujące konwerter (tzw. lock-up). Niekiedy pomaga wymiana oleju na nowy lub właściwy, jeśli wcześniej zastosowano nieodpowiedni, ale przy zużyciu sprzęgła konieczna jest wymiana lub regeneracja konwertera.

PIASTY KÓŁ

Objawy: drgania podczas jazdy, odczuwalne na kierownicy lub w nadwoziu.
Przyczyny: skrzywiona piasta powoduje bicie koła mimo jego prawidłowego wyważenia. Może też skutkować skrzywieniem tarcz hamulcowych, dlatego zawsze trzeba kontrolować piasty przy wymianie tarcz. Należy sprawdzić bicie piasty, jej powierzchnię montażową oraz stan łożyska. W razie wykrycia bicia piasta nadaje się wyłącznie do wymiany.



SILNIK

Objawy: silnik już na postoju może generować drgania. Najbardziej odczuwalne w czasie jazdy i przyspieszania jest poszarpywanie.
Przyczyny: nierówna praca silnika, np. z powodu niesprawnych wtryskiwaczy, układu zapłonowego w jednostkach benzynowych lub niskiego ciśnienia sprężania w jednym z cylindrów. Nieprawidłowa praca odmy może skutkować często powtarzalnym spalaniem detonacyjnym, na tyle silnym, że będzie czuć szarpnięcia. Wibracje może generować także system odłączania cylindrów, kiedy jednostka 4-cylindrowa pracuje w trybie 2-cylindrowym.





TYLNY DYFERENCJAŁ

Objawy: drgania czuć z tylnej części auta podczas przyspieszania lub zmiany obciążenia. Mogą im towarzyszyć buczenie albo wycie, nasilające się wraz z prędkością. Przy ruszaniu niekiedy pojawiają się stuki.
Przyczyny: zużyte łożyska wałka atakującego lub mechanizmu różnicowego powodują nadmierne luzy, a uszkodzone koła zębate zwykle wywołują hałas. Wibracje i szarpnięcia mogą również wynikać ze zużycia tulei mocujących dyferencjał, który przemieszcza się wówczas przy zmianach obciążenia. Należy sprawdzić mocowania, luzy oraz poziom oleju w przekładni.

ZAWIESZENIE

Objawy: drgania i stuki odczuwalne głównie na nierównościach. Przy większej prędkości koła mogą podskakiwać na pofałdowanej nawierzchni.
Przyczyny: luzy w sworzniach wahaczy, zużyte tuleje metalowo-gumowe i mocowania amortyzatorów pozwalają kołom na niekontrolowane ruchy mogące powodować wibracje. Warto przyjrzeć się górnym mocowaniom amortyzatorów, które potrafią wpadać w drgania.





MOCOWANIE SILNIKA

Objawy: wibracje przenoszone na nadwozie, szczególnie na biegu jałowym. Mogą nasilać się podczas ruszania, przyspieszania lub zmiany obciążenia silnika.
Przyczyny: zużyte poduszki silnika i skrzyni biegów nie tłumią skutecznie drgań zespołu napędowego. Powodem może być pęknięcie elementów gumowych lub utrata płynu w mocowaniach hydraulicznych. Uszkodzone poduszki pozwalają też na nadmierne przemieszczanie się zespołu napędowego, co powoduje szarpnięcia i stuki przy zmianach obciążenia, np. przy odpuszczaniu i dodawaniu gazu.

PÓŁOSIE I PRZEGUBY

Objawy: stukanie przy skręcaniu oznacza już spore zużycie zewnętrznych przegubów półosi. Większym problemem są wibracje podczas jazdy ze stałą prędkością i w czasie przyspieszania.
Przyczyny: bardzo często wibracje pochodzą nie z zewnętrznych, ale wewnętrznych przegubów półosi albo wynikają z krzywych półosi. Często zdarza się to po wymianie kompletnych półosi na zamiennik lub części używane. Niektóre półosie mają ciężarki, których na używanych może brakować. Największym problemem są tylne półosie aut 4x4, czasami niedostępne w hurtowniach motoryzacyjnych.



UKŁAD KIEROWNICZY



Objawy: drgania kierownicy podczas jazdy, czasem połączone ze stukami i wyczuwalnym luzem.
Przyczyny: najczęściej są to zużyte końcówki lub drążki kierownicze, luzy w przekładni kierowniczej albo jej mocowaniu. Same luzy w mechanizmach nie zawsze są źródłem wibracji, ale mogą potęgować drgania wywoływane przez niewyważone koła, bo przenoszą się na układ.

WAŁ NAPĘDOWY

Objawy: wibracje podłogi i nadwozia podczas jazdy, zwykle nasilające się wraz z prędkością lub podczas przyspieszania.
Przyczyny: najczęściej przyczyną są luzy na przegubach lub zużyte podpory, które pozwalają na nadmierny ruch pionowy wału. Rzadziej dochodzi do skrzywienia wału, ale za to w wyniku silnej korozji wał może być niewyważony. Wały można regenerować, a nawet kupić oryginalne po regeneracji, ale nowe są bardzo drogie.



SPRZĘGŁO I KOŁO DWUMASOWE



Objawy: szarpanie i drgania podczas ruszania. Zużyte koło dwumasowe może też powodować wibracje przy niskich obrotach oraz stuki podczas uruchamiania i gaszenia silnika, a na postoju drgania na delikatnie wciśniętym pedale sprzęgła.
Przyczyny: sprzęgło szarpie wskutek zaolejenia lub przegrzania tarczy, nierównomiernego tarcia albo uszkodzenia docisku. W kole dwumasowym zużywają się elementy tłumiące drgania skrętne, co prowadzi do powstawania luzów.



Ford Mustang VI (S550)

Ford Mustang
Lata produkcji: 2014-2023
Ceny: od 70 tys. zł

Bulgot V8 to nie wszystko: Mustang VI ma świetne wyposażenie i prowadzi się lepiej od poprzednika. A jak z awaryjnością?

Szósta generacja Mustanga była pierwszą wprowadzoną do europejskiej oferty Forda, stąd wcale nie tak trudno o ten samochód z polskiego salonu. Poza tradycyjnymi wariantami coupe da się również trafić kabriolet. Auto otrzymało niezależne zawieszenie tylnej osi i tym samym wyraźnej poprawie uległy jego właściwości jezdne. Kokpit nadal obfituje w przyciski (niektóre naprawdę wyszukane), ale po liftingu z 2018 r. pojawiły się nowoczesne cyfrowe wskaźniki.

Na rynku wtórnym dominują wersje GT z 5-litrowym V8 (421-450 KM). Czasami trafiają się warianty Shelby GT500 o mocy aż 771 KM. W USA przez krótki czas montowano 304-konne 3.7 V6, natomiast podstawę gamy europejskich Mustangów stanowiło 2.3 EcoBoost (290-317 KM). Właściciele zgłaszają usterki parownika klimatyzacji i kamery cofania. Akcje serwisowe objęły z kolei zamki drzwi i pękające wsporniki pedału hamulca. W niektórych Mustangach za wibracje i hałasy odpowiadał zużyty wał napędowy.

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 Mustangów?

Zalety

„Mustanga da się serwisować w rozsądnych cenach. Najlepiej znaleźć warsztat wyspecjalizowany w tym aucie"

„Skrzynia odpowiednio dobiera przełożenia. Jej charakterystyka zmienia się w poszczególnych trybach jazdy"

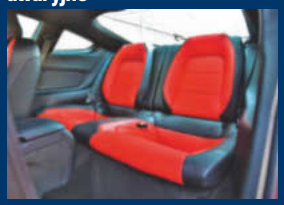
„Niezwykle przyjemny w brzmieniu i zapewniający doskonałe przyspieszenie silnik V8"



„Biorąc pod uwagę rodzaj nadwozia, bagażnik Mustanga zmieści naprawdę sporo"

Wady

„Miejsca może zabraknąć dla osób powyżej 185 cm wzrostu. Tylne siedzenia – w zasadzie awaryjne"



„Ciężko go wyczuć przy manewrowaniu. Mustang ma szerokie słupki i małe lusterka"

„Ręczna skrzynia czasami zgrzyta. Precyzja wybierania biegów mogłaby być lepsza"

„Miejscami dyskusyjna jakość wykonania wnętrza i spasowania elementów karoseryjnych"

DO REDAKCJI

Diesel Audi w Hondzie



W spisie treści 39. numeru „Motoru" jest zapowiedź opisu diesla Hondy i zdjęcie jednostki Audi. Z tekstu wynika, że silnik 1.6 i-DTEC montowano tyko do Hond. Czy to niedopatrzenie redakcji?

Dziękujemy za list, a przy okazji gratulujemy spostrzegawczości. Opracowany przez inżynierów Hondy diesel 1.6 i-DTEC był rzeczywiście stosowany wyłącznie w samochodach tej japońskiej marki (i to niewielu, bo tylko w modelach Civic, HR-V oraz CR-V). Jednostka uchodzi za udaną, ale bardzo drogą w obsłudze serwisowej. Pojawienie się tam zdjęcia silnika Audi było redakcyjnym błędem.

Płyn wspomagania



Czy warto wymieniać płyn w układzie wspomagania kierownicy? W końcu nie nagrzewa się on mocno i nie ma kontaktu z produktami spalania.

Z częstotliwością wymian płynu w układzie wspomagania nie należy przesadzać, ale warto to rozważyć raz na kilka lat czy co kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Płyny eksploatacyjne gromadzą w sobie zanieczyszczenia, podlegają procesom utleniania czy ścinania, czyli mechanicznego niszczenia struktury cząsteczkowej oleju pod wpływem sił tarcia, nacisku oraz wysokiego ciśnienia we współpracujących elementach.

Coraz łatwiej o automat

Automatyczne skrzynie przestają być luksusem w używanych autach
Przez 5 lat ich sprzedaż na polskim rynku wtórnym wzrosła o połowę

Kilka, a nierzadko kilkanaście tysięcy zł dopłaty do automatycznej skrzyni biegów skutecznie zniechęcało klientów do zamawiania aut w takiej konfiguracji. Dopłata ta była szczególnie odczuwalna w przypadku samochodów małych i miejskich.

Ostatnie lata upłynęły pod znakiem zmieniających się realiów rynku. Auta istotnie podrożały. W efekcie nawet w miejskich modelach procentowa dopłata do automatu stała się mniejsza, a przez to mniej bolesna.

Kierowcy oczekują też coraz wyższego komfortu jazdy. W efekcie nawet w sportowych samochodach automatyczne skrzynie są coraz rzadziej wybierane. Zbiega się to z rosnącą doskonałością automatów. Przekładnie z klasycznym konwerterem momentu obrotowego działają na tyle sprawnie, że nie odstają już od skrzyń dwusprzęgłowych czy nawet ręcznych zmian biegów w manualnych przekładniach.

Sytuację na rynku wtórnym w zakresie samochodów z automatycznymi skrzyniami przeanalizowała sieć sprzedaży AAA Auto. Z jej danych wynika, że w 2026 r. średnia cena używanego samochodu z automatyczną skrzynią biegów wynosi 89 440 zł, ma on średnio 9 lat oraz 139 649 km przebiegu. Dla porównania podano, że średnia cena samochodu z manualną skrzynią biegów wynosiła w 2026 roku 27 310 zł, miał on średnio 189 579 km przebiegu, a jego średni wiek sięgnął 14 lat.

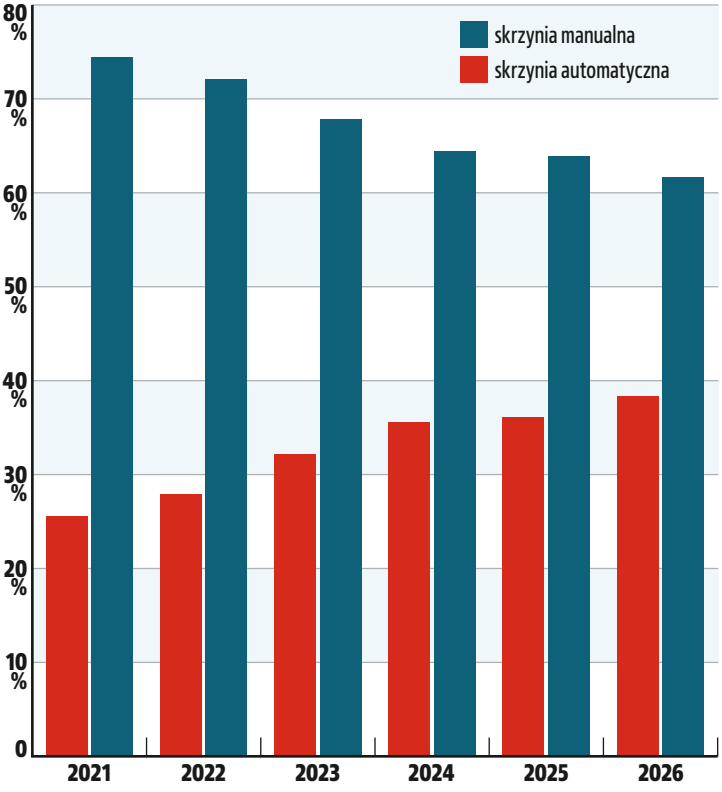


38,3

procent sprzedaży używanych samochodów w Polsce stanowiły pojazdy z automatem. W 2021 r. było to 25,6%. W kolejnych latach tempo automatyzacji przybierze na sile.

Typy skrzyń w używanych autach (2021-2026)

Podaż nowych samochodów z automatycznymi skrzyniami biegów lawinowo rośnie, co z kilkuletnim przesunięciem czasowym przekłada się na sytuację na rynku wtórnym. Automaty nie zdominowały jeszcze polskiego rynku wtórnego, ale tempo wzrostu ich popularności imponuje.



I-IX 2026

Automatyczne skrzynie były na tyle często zamawiane w autach z wyższej półki, że ręczne z czasem stały się w nich niedostępne lub występowały tylko w bazowych, kierowanych do flot czy taksówkarzy wersjach. Znajduje to odzwierciedlenie na rynku wtórnym. Swoje zrobiła też rosnąca popularność modeli z napędem hybrydowym, gdzie automatyczna skrzynia także jest standardem wyposażenia.

Marka /model	Udział automatycznych skrzyń	Udział modelu w puli wszystkich sam. z automatem
BMW serii 5	79,6%	2,8%
Audi A6	73,6%	2,3%
BMW serii 3	47,0%	2,3%
Toyota Corolla	61,8%	2,0%
Volkswagen Passat	45,0%	1,9%
Audi A4	37,7%	1,8%
Mercedes klasy E	90,2%	1,8%
Volvo XC60	87,4%	1,7%
Mercedes klasy C	69,3%	1,6%
Skoda Octavia	36,3%	1,6%
Skoda Superb	73,1%	1,6%
Toyota C-HR	89,9%	1,3%
BMW X3	79,8%	1,2%
Audi Q5	87,3%	1,1%
Hyundai Tucson	43,2%	1,1%

I-IX 2025

Z danych AAA Auto wynika, że w kolejnych latach struktura popularności najpopularniejszych na naszym rynku wtórnym modeli samochodów pozostaje względnie stabilna. Warto jednak zwrócić uwagę, że w 2025 r. udział poszczególnych modeli w puli wszystkich samochodów z automatem był wyższy niż w 2026 r. Wynika to z mniejszej ogólnej popularności automatów w ubiegłym roku.

Marka /model	Udział automatycznych skrzyń	Udział modelu w puli wszystkich sam. z automatem
BMW serii 5	78,3%	3,0%
Audi A6	71,5%	2,4%
BMW serii 3	45,4%	2,4%
Mercedes klasy E	89,6%	2,0%
Audi A4	36,8%	1,9%
Volkswagen Passat	40,7%	1,9%
Mercedes klasy C	66,7%	1,7%
Volvo XC60	84,8%	1,5%
Toyota Corolla	54,3%	1,4%
Skoda Superb	66,9%	1,4%
Skoda Octavia	31,6%	1,4%
BMW X5	98,4%	1,3%
BMW X3	78,0%	1,2%
Audi Q5	84,6%	1,2%
Volkswagen Golf	19,6%	1,1%

Nawet często widywany na ulicach model auta może się okazać

Tych zakupów można żałować



Wybór auta w oparciu o dane techniczne, wyniki testów oraz raporty awaryjności nie zawsze jest gwarancją sukcesu. Nieraz dużo zmienia tylko silnik czy skrzynia biegów.

Kupno używanego auta, które nie będzie sprawiało problemów, jest dużym wyzwaniem. Bazowanie na opiniach kierowców czy nawet mniej subiektywnych, bo bazujących na danych liczbowych informacjach (np. raportach awaryjności) jest obarczone dużym marginesem błędu. Wszystko przez uogólnienia. Z reguły do jednego, opisanego nazwą modelu „worka" wrzucane są wszystkie wersje silnikowe oraz roczniki. To jednak może bardzo dużo zmienić w kwestii kosztów użytkowania oraz trwałości pojazdu. Kolejne modernizacje potrafiły przynieść dużo bardziej zawodne czy skomplikowane w serwisowaniu silniki lub wyeliminować wady wcześniej stosowanych jednostek. Dokładnie to samo można powiedzieć o skrzyniach biegów, elektronice czy standardzie wykończenia wnętrza. Gwarancji bezpieczeństwa nie daje nawet zakup auta często widywanego na ulicach. Wręcz przeciwnie. Popularność auta może dawać złudne poczucie, że będzie ono dobrym wyborem. Tymczasem podjęcie niewłaściwej decyzji zakupowej może poskutkować wejściem w posiadanie samochodu, który będzie kosztowny lub uciążliwy w eksploatacji. Nawet jeżeli nie ulegnie awarii, może okazać się trudny do odsprzedania za kwotę satysfakcjonującą sprzedającego. I tu paradoksalnie znów istotne stają się uogólnienia – wiele osób szerokim łukiem omija np. japońskie samochody z dieslami. Na kolejnych stronach prezentujemy przykładowe modele lub ich wersje, których zakup warto dobrze przemyśleć.

TEKST: ADAM TOMASZCZUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

AUDI A6 C7 2011-2018



Ceny ofertowe: 33-110 tys. zł

Kolejne lata upłyną pod znakiem rosnącej popularności tego Audi klasy wyższej na rynku wtórnym. Ceny ofertowe spadły na tyle, że na dużą skalę ruszy import z Zachodu, przybędzie też właścicieli z Polski, którzy chcą pozbyć się auta po kilku czy już nawet kilkunastu latach eksploatacji. Brzmi dobrze. Trzeba mieć jednak na uwadze, że już Audi A6 C6 potrafiło być trudne i kosztowne w serwisowaniu, a generacja C7 zawiesza poprzeczkę jeszcze wyżej – wymiana rozbudowanego napędu rozrządu w 3.0 V6 TDI to nawet kilkanaście tysięcy złotych, podobnie jak zatrzymanie spalania oleju w 1.8/2.0 TFSI. Jeszcze bogatsze wyposażenie oraz bardziej rozbudowana elektronika zwiększają ryzyko awarii. Trzeba mieć też na uwadze, że część aut zostaje sprzedanych z obawy o koszty nadchodzących napraw lub gdy staną się one już koniecznością (w takich sytuacjach problemy potrafią być tuszowane). Wysoka wartość pojazdu sprzyjała tuszowaniu przeszłości aut – cofanie liczników czy maskowanie wypadkowej historii było bardzo opłacalne.

To może być problemem:

- Silniki 1.8/2.0 TFSI potrafią palić duże ilości oleju
- W dieslu 3.0 V6 TDI ryzyko rozciągnięcia łańcuchów rozrządu
- Skrzynie S tronic i Multitronic są drogie w serwisowaniu
- Na rynku nie brakuje aut po przejściach



pułapką

FORD Mondeo IV 2007-2014

Ceny ofertowe: 5-40 tys. zł

Chcę uniknąć wydatków oraz komplikacji serwisowych typowych dla aut z półki premium, więc wybiorę model popularnej marki – taki sposób myślenia nie jest pozbawiony sensu, tyle że nie zawsze się sprawdza. Świetnym przykładem jest Ford Mondeo IV. Został zbudowany na platformie EUCD, co sprawia, że dzieli wiele elementów podwoziowych oraz napędowych z niemal całą paletą modeli Volvo oraz Land Roverem Freelanderem 2. Nobilituje to Forda – dobrze wyposażonym egzemplarzem z mocnym silnikiem nie jeździ się mniej przyjemnie niż autami marek premium. Tyle że trzeba mieć w pamięci, że mimo wieku oraz popularności Mondeo może nieprzyjemnie zaskoczyć wydatkami oraz problemami. Choćby wersja 2.5T z silnikiem Volvo – ciasno zabudowanym pod maską, co utrudnia jego obsługę. Może on jednak okazać się dużo lepszym wyborem od awaryjnego silnika 1.6/2.0 EcoBoost (relatywnie często pękają tuleje cylindrów). Odradzamy też dwusprzęgłowe skrzynie PowerShift.

To może być problemem:
- Postępująca korozja podwozia i zawieszenia
- Kosztowne w naprawach skrzynie PowerShift
- Awarie silników 1.6/2.0 EcoBoost
- Stopień wyeksploatowania wielu aut



3.0 V6 – diesel mocny, oszczędny i... bardzo drogi w serwisowaniu.



Dwusprzęgłowe skrzynie Forda nie są specjalnie udane, a naprawy kosztują dużo.



W BMW także diesel 3.0 R6 potrafi przysporzyć różnych kosztownych problemów.





Citroen C3 II (2009-2016)

Ceny ofertowe: 8-25 tys. zł

W przypadku aut małych i miejskich najpoważniejszym problemem jest ich spadek wartości. Przy obecnych cenach części i robocizny rzetelnie przeprowadzane naprawy prędzej czy później tracą ekonomiczne uzasadnienie – zaczyna się oszczędzanie na samochodzie, co tylko przyspiesza jego degradację. Zdarza się, że dochodzą do tego inne problemy. W przypadku Citroena C3 tak można nazwać benzynowe silniki 1.4/1.6 VTi (kłopoty z łańcuchem rozrządu) oraz zastępujące je 1.0/1.2 PureTech (łuszczące się paski rozrządu, czasem zwiększone spalanie oleju). Dochodzą do tego komplikujące serwisowanie skrzynie zautomatyzowane. Dobór wersji Citroena C3 jest więc bardzo ważny.

To może być problemem:
- Łańcuchy i napinacze rozrządu w benzynowych jednostkach 1.4/1.6 VTi
- Łuszczące się paski rozrządu w silnikach 1.0/1.2 PureTech
- Serwisowanie skrzyń zautomatyzowanych



BMW serii 5 F10 2010-2017

Ceny ofertowe: 20-88 tys. zł

Sytuacja analogiczna jak w przypadku A6 C7. Ceny ofertowe topnieją, „piątka" zaczyna sprawiać wrażenie coraz ciekawszej propozycji. Niestety pozostała część opowieści pozostaje identyczna – bawarska limuzyna jest bardzo droga w serwisowaniu, a mechanicy muszą walczyć nie tylko z konsekwencjami zużycia podzespołów z powodu przebiegu czy wieku, ale również z wadami konstrukcyjnymi. Bo inaczej nie sposób nazwać np. benzynowych silników 2.0 N20, które mają na tyle nietrwałe łańcuchy rozrządu i napędu pompy oleju, że w USA stały się one przedmiotem pozwu zbiorowego. W innych jednostkach bezpośrednie wtryskiwacze benzyny rozczarowują trwałością, w dieslach N47/N57 napędy rozrządu, chłodnice EGR czy nawet panewki potrafią ulec awarii. Czujnik ciśnienia paliwa w dieslach potrafi przepuszczać olej napędowy do... sterownika silnika. To auto wymaga dobrego serwisu.

To może być problemem:
- Napęd rozrządu i pompy oleju w 2.0 N20
- Łańcuchy rozrządu w dieslach N47/N57
- Rozbudowana elektronika, czujniki
- Chłodnice układu EGR w dieslach

HONDA Civic VIII 2006-2011

Ceny ofertowe: 6-32 tys. zł

Kompaktowy Civic uchodzi za ikonę niezawodności, co częściowo potwierdzają jego wysokie ceny ofertowe. Pojawienie się tego modelu w zestawieniu nie jest jednak błędem, a przestrogą dla osób, które chciałyby kupić samochód wyłącznie na podstawie jego renomy, jednak bez wnikliwego sprawdzenia. W przypadku Civica znanego jako UFO można poważnie „wtopić". Najpoważniejszym problemem, który może wręcz dyskwalifikować dany egzemplarz, jest korozja – niestety podwozie potrafi być przez nią poważnie zniszczone nawet, gdy auto z zewnątrz prezentuje się przyzwoicie. Naprawy blacharskie zwykle nie mają ekonomicznego uzasadnienia. Przeciętną trwałość mają łożyska kół i skrzyń biegów. Przestrzegamy też przed zautomatyzowanymi przekładniami iShift. Diesel Hondy jest świetny, dopóki nie wymaga poważniejszych napraw.

To może być problemem:
- Korozja podwozia i zawieszenia
- Koszty serwisowania diesla 2.2 i-CTDi
- Komplikujące serwis skrzynie iShift
- Dynamika wersji 1.4 i-DSI



Diesel 2.2 i-CTDi jest oszczędny oraz trwały, ale gdy się zepsuje, naprawa będzie trudna i droga.





Nissan Micra K13 (2010-2017)

Ceny ofertowe: 10-27 tys. zł

Małe, proste konstrukcyjnie auta z Japonii przez dekady były utożsamiane z przyjemną i bezproblemową eksploatacją. Produkowana m.in. w Indiach i Tajlandii Micra K13 wyłamuje się z tego schematu. Globalne zapędy modelu przełożyły się na niezbyt dobrze przyjęty w Europie design nadwozia i wnętrza. To ostatnie jest do tego przeciętnie wykończone. Paletę silników tworzyły wyłącznie dwie trzycylindrowe jednostki 1.2 – wolnossąca z pośrednim wtryskiem (80 KM) oraz doładowana kompresorem z wtryskiem bezpośrednim (98 KM). Zwłaszcza w drugim przypadku warto zadać sobie pytanie „kto to naprawi". Ponownie należy je postawić, przymierzając się do zakupu Micry K13 ze skrzynią CVT.

To może być problemem:
- Postępująca korozja podwozia
- Problemy z naprawą silników oraz skrzyń CVT
- Design nadwozia i wnętrza
- Relacja ceny do jakości



Peugeot 308 II (2013-2021)

Ceny ofertowe: 13-53 tys. zł

Praktycznie w każdym aspekcie druga odsłona Peugeota 308 okazała się dużym skokiem jakościowym względem poprzednika. Nie oznacza to jednak, że auto można kupować w ciemno. W kilku konfiguracjach trzeba je nabywać przynajmniej ze świadomością możliwych problemów oraz związanych z nimi wydatków. Potencjalnie ryzykowne mogą okazać się wszystkie wersje benzynowe – 1.2 PureTech mają problem z paskiem rozrządu, a 1.6 THP z łańcuchem i napinaczem. Z racji bezpośredniego wtrysku (poza 82-konnym 1.2 PT) dochodzi do tego ryzyko nagarowania dolotu.

To może być problemem:
- Pasek rozrządu w 1.2 PureTech
- Łańcuch rozrządu w benzynowym 1.6 THP i w 1.5 HDi (między wałkami)
- Wolny i zawieszający się system multimedialny (obsługuje też wentylację)



LAND ROVER Discovery Sport 2015-2026

Ceny ofertowe: 36-260 tys. zł

Najmniejszy i najtańszy Land Rover, który designem nadwozia i wnętrza nawiązuje do znacznie bardziej prestiżowych aut koncernu JLR. Po latach można się tym cieszyć za relatywnie małe pieniądze. Zakup niestety nie jest pozbawiony ryzyka. Benzynowe jednostki 2.0 Si4 to odpowiedniki 2.0 EcoBoost z Forda, które borykają się z problemami z trwałością cylindrów. Wzorem trwałości nie są też jednostki benzynowe i diesle z rodziny Ingenium. Jeżeli dodamy do tego problematyczną elektronikę czy kosztowne w naprawach zawieszenie, otrzymamy propozycję dla wąskiej grupy odbiorców.

To może być problemem:
- Silniki benzynowe i wysokoprężne
- Elektronika, pneumatyczne zawieszenie



Land Rover stosował znane z Forda przeciętnie trwałe silniki 2.0.



MAZDA 6 II 2007-2012

Ceny ofertowe: 7-28 tys. zł

Zainteresowani zakupem Mazdy wyruszenie na oględziny pojazdu powinni poprzedzać prośbą o zdjęcia podwozia – rozległa, przekreślająca zasadność napraw korozja nie należy do rzadkości. Niestety często taki scenariusz ma miejsce w autach, które z zewnątrz prezentują się przyzwoicie. Do grona modeli zagrożonych problemem korozji należy Mazda 6. Przedzakupowe oględziny na podnośniku to konieczność – nie trzeba przy tym umawiać wizyty w warsztacie, a wystarczy wybrać się na dowolną stację kontroli pojazdów. Przy okazji warto poprosić o badanie składu spalin, które może obnażyć kolejny problem w postaci spalania dużych ilości oleju przez silniki benzynowe. W przypadku diesli największym problemem jest zapychanie smoka olejowego przez osady, które może finalnie prowadzić do przycierania się silnika (w oleju pojawiają się opiłki metalu), a finalnie jego zatarcia. Ryzyko skutkuje dość niskimi cenami ofertowymi diesli.



Korozja atakuje wiele elementów podwozia różnych modeli Mazdy.

To może być problemem:
- Korozja podwozia i zawieszenia
- Spalanie oleju przez silniki benzynowe
- Awarie diesli oraz obawy o nie, skutkujące trudnościami z odsprzedażą auta

RENAULT Megane III 2008-2016

Ceny ofertowe: 6-42 tys. zł

Francuska marka popadła w problemy wizerunkowe przez awaryjność Laguny II. Od tego czasu minęło już wiele lat, a kolejne modele zacierają złe wrażenie. Używane Renault są cenione za korzystną relację ceny do wyposażenia i wieku czy przewidywalność kosztów eksploatacji. Właściwie dobrane auto pod względem awaryjności czy wydatków może być w pełni porównywalne z niemieckimi odpowiednikami lub... lepsze. Przykładem jest choćby Megane III, które aż do końca produkcji oferowano z prostą benzynową jednostką 1.6 16V. Niestety nie wszystkie wersje są tak bezpiecznymi wyborami. W benzynowych 1.2 TCe możliwe jest duże spalanie oleju (eliminacja wymaga remontu kapitalnego), a w 1.4 TCe istnieje ryzyko pęknięcia bloku. Pękające bloki i przeciętnie trwałe łańcuchy rozrządu to bolączki diesla 1.6 dCi. Trzeba też uważać na skrzynie CVT i EDC, które są trudne i drogie w naprawach.

To może być problemem:
- Spalanie oleju przez silniki 1.2 TCe
- Ryzyko pęknięcia bloku w 1.4 TCe/1.6 dCi
- Drogi serwis skrzyń EDC i CVT



Silniki 1.2 TCe potrafią palić duże ilości oleju, a niestety remont jest drogi.



SKODA Octavia II

2004-2013



Korozja, wielowahaczowe tylne zawieszenie – naprawa tania nie będzie.

Ceny ofertowe: 3-32 tys. zł

Niegdyś bestseller, a obecnie coraz tańsze i starsze auto, które mimo popularności wcale nie musi być proste i tanie w naprawach – wiele z nich przestaje mieć do tego ekonomiczne uzasadnienie. Spektrum możliwych problemów jest na tyle szerokie, że warto zainwestować w gruntowne prześwietlenie samochodu. Benzynowe silniki 1.2/1.4 TSI nierzadko mają zużyte łańcuchy rozrządu. W 1.8/2.0 TSI największym problemem jest spalanie oleju (czasem potrafi nim zaskoczyć także prosty 1.6 8V MPI). We wszystkich jednostkach TSI z wysokimi przebiegami do wymiany mogą kwalifikować się wtryskiwacze. Diesle 1.9/2.0 TDI PD mogą mieć zużyte pompowtryskiwacze. W drugich z wymienionych istnieje też ryzyko wystąpienia problemów z głowicą i układem smarowania. Auto ze skrzynią DSG będzie drogie w serwisie. Swoistą wisienką na torcie jest postępująca korozja. W efekcie niegdyś pożądana i ceniona Octavia – zwłaszcza kupiona bez kontroli – jest mocno ryzykownym wyborem.



To może być problemem:
- Postępująca korozja podwozia i zawieszenia
- Zużycie silników oraz skrzyń biegów
- Zły stan wielu dostępnych egzemplarzy

VOLKSWAGEN Tiguan I

2007-2016





Podwójnie doładowany silnik 1.4 TSI potrafi ulec kosztownym awariom.

Ceny ofertowe: 12-65 tys. zł

Popularny na drogach SUV marki niezwykle popularnej i cenionej w Polsce. Niestety okazuje się, że i nawet takie połączenie nie daje gwarancji bezpiecznego zakupu. Tiguan, zwłaszcza jeżeli często zjeżdżał z utwardzonych dróg, potrafi mieć mocno skorodowane podwozie. Benzynowe silniki 2.0 TSI mogą palić duże ilości oleju (zdarza się, że ponad 2 l/1000 km), a problemem 1.4 TSI jest trwałość napędu rozrządu (w podwójnie doładowanym o mocy 150/160 KM zawodzi też osprzęt, a nawet może dojść do pęknięcia tłoków). Na rynku nie brakuje także aut z cofanymi licznikami czy wypadkową historią (niemal pewna w przypadku egzemplarzy z USA) – wysoka wartość była zachętą do sprowadzania praktycznie wszystkiego, co można było tanio kupić i po kosztach usprawnić.

To może być problemem:
- Rozległa korozja elementów podwozia
- Spalanie oleju przez silniki 2.0 TSI
- Koszt serwisowania skrzyń DSG

VOLVO XC90 II

od 2015 r.





W Volvo problemy potrafią sprawiać zarówno benzynowe, jak i wysokoprężne silniki 2.0.

Ceny ofertowe: 60-350 tys. zł

Przez lata Volvo dorobiły się renomy samochodów relatywnie prostych konstrukcyjnie, a przez to „pancernych". Wraz z drugą generacją XC90 marka weszła w nową erę efektownego designu, downsizingu oraz skomplikowanej, a zarazem nie do końca trwałej mechaniki i jeszcze bardziej rozbudowanej, a do tego kapryśnej elektroniki. Problem jest taki, że wszystkie Volvo nowej ery są układane niemal z tego samego zestawu „klocków" – niekorzystne zjawiska występują w nich więc na mniejszą lub większą skalę. Dobra wiadomość jest taka, że koncern reagował na problemy i starał się je eliminować. Dotyczy to np. spalania oleju, z którym uporano się w 2016 r., zmieniając budowę pierścieni tłokowych. Przypadłością diesli, a także silników benzynowych są pękające bloki. Kolejną bolączką są zagrożone zerwaniem paski pompy oleju w miękkich hybrydach. Rzetelny serwis zmniejsza ryzyko awarii.

To może być problemem:
- Ogólny poziom kosztów eksploatacji
- Spalanie i wycieki oleju w dieslach
- Defekty osprzętu silników



VW Passat B7 (2010-2014)

Ceny ofertowe: 14-45 tys. zł

Wysoce awaryjny Passat B6 po głębokiej modernizacji zmienił nazwę na B7 i starał się zatrzeć złe wrażenie. Prawie się udało. Niestety podobnie jak w innych modelach koncernu Volkswagena silniki 1.8/2.0 TSI potrafią palić ogromne ilości oleju i odkładać nagar w dolocie, a 1.4 TSI rozczarowuje trwałością łańcucha rozrządu. W egzemplarzach z wysokimi przebiegami dochodzą do tego wydatki związane z naprawami skrzyń DSG – wymiana pakietu sprzęgłowego i dwumasowego koła zamachowego to tysiące złotych.

To może być problemem:
- Spalanie oleju przez silniki 1.8/2.0 TSI
- Koszt serwisu skrzyń DSG
- Stopniowo rozwijająca się korozja



Toyota Auris I (2006-2012)

Ceny ofertowe: 5-38 tys. zł

Z pozoru prosta i zbudowana według klasycznych zasad kompaktowa Toyota potrafi nieprzyjemnie zaskoczyć. Największym problemem jest nierzadko mocno rozwinięta korozja podwozia i elementów zawieszenia. Benzynowe silniki sprzed modernizacji, zwłaszcza 1.33 VVT-i, potrafią palić olej. Łożyska skrzyń biegów nie są trwałe. Zakup auta ze zautomatyzowaną przekładnią MultiMode to proszenie się o problemy. Dokładnie to samo można powiedzieć o dieslach 2.0/2.2 – nawet jeżeli nie dojdzie do erozji bloku pod uszczelką głowicy, to sprzedaż auta będzie trudna.

To może być problemem:
- Korozja podwozia i zawieszenia
- Awarie silników benzynowych i Diesla

m motor PODSUMOWANIE

Zaprezentowane modele to tylko część aut, które podczas eksploatacji mogą nieprzyjemnie zaskoczyć. Ich popularność czy dobra renoma producenta potrafią uśpić czujność. To duży błąd, bo zdarza się, że koszt przywrócenia do ładu kilkunastoletniego auta może już znacząco przekroczyć jego wartość. Z tego powodu zawsze polecamy przedzakupowe kontrole – jeżeli nie w serwisie specjalizującym się w obsłudze aut danej marki, to chociażby w postaci wizyty na SKP i zleceniu badania technicznego. Nawet ono pozwoli na wyłapanie problemów z rdzą i podwoziem.

Wzór w klasie kompaktów



Volkswagen Golf VII

Lata produkcji: **2012-2020**

Ceny od: **16 000 zł**

Volkswagen ma swoich wiernych fanów i antyfanów, jak mało która marka. Kto jednak choć przez krótki czas pojeździł Golfem VII, ten poznał, czym jest niemiecki kunszt projektowania samochodu. Trudno znaleźć w nim jakiekolwiek istotne wady.

Zaprojektowany od nowa Golf VII, osadzony na płycie podłogowej MQB, okazał się najlepszą generacją, wliczając w to również jego następcę. Wielu kierowców, którzy posiadali Golfa VII, a przesiedli się do Golfa VIII, zwyczajnie narzeka. Nie tylko na dotykową obsługę, ale także na awaryjność, zwłaszcza elektroniki, oraz delikatne silniki. Tylko w dziedzinie przestronności Golf VII wypada gorzej.

Zaprojektowany doskonale

Największym atutem Golfa jest niespotykana do dziś w tej klasie jakość montażu i wykończenia. Znaczną część kokpitu pokrywa miękkie tworzywo, miękko wyłożono też schowki – łącznie z kieszeniami w drzwiach. Przełączniki pracują z przyjemnym oporem, wrażenie robią też tapicerka i podsufitka. Od debiutu Golfa VII żaden rywal nie osiągnął tego poziomu, a Golf VIII odstaje pod tym względem od poprzednika. W ramach liftingu z 2017 r. powiększono ekran systemu multimedialnego, a na listę opcji wprowadzono cyfrowy panel wskaźników. Doszukiwanie się tu błędów czy niewygód nie ma sensu.

Fotele są miękkie i wygodne, mają szeroki zakres regulacji, a w wersji ergoActive również wysuwane podparcie podudzi i rozbudowaną regulację lędźwi. Podłokietnik można ustawić w dwóch płaszczyznach i znaleźć idealną pozycję za kierownicą na długie trasy.

Osoby podróżujące z tyłu mają dużo miejsca na nogi i głowy, ale na podłodze znajduje się wysoki tunel ograniczający wygodę siedzącemu pośrodku. Bagażnik hatchbacka ma tylko 380 l pojemności, jednocześnie ma jednak wszystko, czego trzeba przy użytkowaniu auta. Haki, ucha, lampka i podwójna podłoga są na miejscu.

Tak jak trzeba

Komfort resorowania i pewność prowadzenia są na najwyższym poziomie, ale trzeba mieć świadomość przy zakupie, że nie wszystkie wersje mają oś wielowahaczową z tyłu. Belkę skrętną stosowano z silnikami do mocy 115 KM i przednim napędem. W teorii tańsza w serwisowaniu. W praktyce „wielowahacz" jest bardzo trwały, choć zdarzają się stuki po dużym przebiegu. Jednak dostępność części jest bardzo dobra i z naprawami układu jezdnego nie ma problemu.

Silniki Golfa VII należą w większości do udanych konstrukcji. Względem poprzednika wymieniono wszystkie jednostki na nowe. 1.2/1.4 TSI to już rodzina EA211. Większe 1.8/2.0 TSI należą do trzeciej generacji, a nie drugiej jak w poprzedniku. Diesle to konstrukcje EA288, a nie EA189.

Silniki benzynowe cechują się wysoką oszczędnością i bardzo dobrą dynamiką. Nawet te większe spalają zaskakująco małe ilości paliwa. TSI mają też bardzo nisko

NAJWIĘKSZĄ ZALETĄ GOLFA JEST DOSTĘPNOŚĆ CZĘŚCI, CO SPRAWIA, ŻE NIE MA OBAW NAWET PRZY POWAŻNYCH AWARIACH



Fotele są bardzo wygodne, zwłaszcza w bogatszych wersjach (ergoActive). Pozycja za kierownicą doskonała.



Z tyłu miejsca jest bardzo dużo, nawet dla dorosłych osób. Niewiele więcej oferuje Skoda Octavia.



Fotele z tabliczką ergoActive mają system regulacji rozszerzony do 14 zakresów, m.in. długości podparcia podudzi.

Kokpit nie zachwyca wyglądem, ale jakość spasowania i ergonomia są wzorowe. W przeciwieństwie do Passata B8 i Golfa VIII, Golf VII nigdy nie dostał dotykowej obsługi panelu klimatyzacji.



Bagażnik kombi ma 605 l pojemności, hatchbacka 380 l. Dużo udogodnień, m.in. haczyki, kieszenie i gniazdo 12 V.



Cyfrowe wskaźniki Active Info Display pojawiły się w 2017 r. przy okazji liftingu. Pozwalają wyświetlać mapę.



Typowa cecha płyty MQB to wysoki tunel środkowy z tyłu. Zabiera trochę przestrzeni na nogi pasażerom.



W bogatszych wersjach kierowca może dostosować wiele ustawień auta do własnych preferencji.

położony maksymalny moment obrotowy, co skłania do ekonomicznej jazdy. Na najwyższą ocenę zasługuje 1.4 TSI, który idealnie pasuje do tej klasy auta. Jego następca 1.5 TSI to konstrukcja stworzona pod nowe normy. Jest bardziej dynamiczny i ekonomiczny, ale średnio znosi ecodriving i jazdę po mieście na krótkich dystansach. To stały gość warsztatów zajmujących się remontami. Jego przeciwieństwem jest trzycylindrowy 1.0 TSI, który psuje się bardzo rzadko, choć nie grzeszy kulturą pracy. Jednak nawet wariant generujący 85 KM do zwykłego przemieszczania się jest wystarczający.

Wiele aut benzynowych wyposażono w automaty DSG, które niestety z czasem wymagają napraw. Psuje się głównie mechatronika i zużywają się sprzęgła. Przy przebiegu 150-250 tys. km trzeba się liczyć ze sporym wydatkiem, sięgającym nawet ok. 10 tys. zł. Niestety przekładnie manualne, jeśli nie wymieniano w nich oleju, też się zużywają, ale ich naprawy są dużo tańsze. Silniki benzynowe z ręcznymi skrzyniami w większości nie mają koła dwumasowego.

Diesle z rodziny EA288 należą do najlepszych w historii Volkswagena po 2000 r. Na szczególną pochwałę zasługuje bardzo oszczędny i trwały 1.6 TDI o mocy od 90 do 115 KM. Odpowiednio zadbany potrafi pokonać 500 tys. km bez poważnych napraw. Większe 2.0 TDI są mocne i oszczędne, ale niektóre wersje się zacierały. Tak czy inaczej, TDI i tak należą do najtańszych w naprawach diesli na rynku, ponieważ dostępność części do nich jest doskonała, a mechaników znających te jednostki w Polsce nie brakuje. To właśnie dlatego Golf jest tak lubiany – to niemal narodowa marka, którą Polacy po prostu pokochali. Inne modele mogą się podobać bardziej, ale Golfa da się naprawić w każdym warsztacie, a części, i to wysokiej jakości, są dostępne w każdej hurtowni. Czego niestety nie można powiedzieć o wielu konkurencyjnych modelach z tego samego okresu, nawet tak znanych marek jak Opel czy Ford.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Jednostki napędowe



1.4 TSI jest optymalnym silnikiem dla Golfa VII, ale tylko do 2018 r., i jednocześnie dość tanim w naprawach.

Wybierając Golfa VII, należy patrzeć nie tylko na stan i przebieg samochodu, ale także na jednostkę napędową, a tych było bardzo dużo. Za najlepsze uznaje się benzynową 1.4 TSI oraz superoszczędnego diesla 1.6 TDI, ewentualnie 2.0 TDI o wyższej mocy. 125-konny wariant 1.4 TSI jest w punkt do tego samochodu, a 150-konny daje bardzo dobrą dynamikę. Niestety następca, 1.5 TSI, nie ma już tak dobrych opinii. Dopóki jeździ na długich trasach i dość dynamicznie, potrafi zrobić duże przebiegi. Niestety spokojna jazda miejska go wykańcza. Ogromne rozcieńczenie oleju benzyną powoduje m.in. zacieranie się dość delikatnych tulei cylindrowych. Najlepszym wyborem po liftingu jest wyjątkowo udany i trwały, a także tani w naprawach 1.0 TSI. Nie każdemu spodoba się jego kultura pracy, ale warianty o mocy 110 i 115 KM dają przyspieszenie do 100 km/h w czasie poniżej 10 s i są wyjątkowo oszczędne. Mistrzem ekonomii i trwałości jest też diesel 1.6 TDI, lepiej oceniany od 2.0 TDI. Ten ostatni jest ogólnie udany, ale były wersje (m.in. kod CUNA – 184 KM), które się zacierały.



Nowy silnik 1.5 TSI od 2017 r. niestety przysporzył wielu kłopotów.



Silniki 1.6 i 2.0 TDI to bardzo cenione za trwałość konstrukcje.

Typowe usterki

Golf VII należy do najbardziej dopracowanych generacji i ogólnie do trwałych samochodów. Trzeba jednak mieć świadomość, że przebiegi rzędu 300 tys. km robią swoje w każdym mechanizmie. Do słabych należą przede wszystkim ręczne skrzynie biegów, w których często nigdy nie wymieniano oleju. W porównaniu z konkurencyjnymi przekładniami te z Golfa są mniej trwałe. Również usterkowe i nietrwałe są automaty DSG, zwłaszcza problematyczny 7-biegowy DQ200, stosowany w słabszych wersjach. Trzeba się liczyć z wydatkiem 8-10 tys. zł w razie usterki lub konieczności wymiany sprzęgieł. Klimatyzacja stosunkowo często ulega usterkom. Warto sprawdzić wszystkie funkcje, bo zdarzają się usterki elementów wykonawczych układu. Na zawieszanie się stacji multimedialnych czy zrywanie połączenia ze smartfonem za wiele nie poradzimy. Warto aktualizować system. W starszych autach zdarzają się przecieki. Przyczyną bywają nieszczelny dach panoramiczny, zapchane odpływy czy odprowadzanie skroplin klimatyzacji do wnętrza. Również do reflektorów, zwłaszcza ksenonowych, może dostawać się woda. Golf VII miał też kilka akcji przywoławczych dotyczących poduszek powietrznych i napinaczy pasów, a także zwrotnic kół oraz oprogramowania kontroli oświetlenia.



Po większym przebiegu pojawiają się stuki w tylnym zawieszeniu.



Korozja podwozia i nadwozia nie są problemem w autach bezwypadkowych.



Czasami szwankuje sterowanie klimatyzacją, zdarzają się wycieki z układu.



Stacje multimedialne zawieszają się. Problemy z parowaniem smartfona.



Nieserwisowane skrzynie ręczne miewają problemy z trwałością.



Siedmiobiegowe DSG sprawiają kłopoty. Psują się sprzęgła i mechatronika.

Sytuacja rynkowa



Golfa VII można kupić już za 16 000 zł i jest to z reguły bazowa wersja, prawdopodobnie po flocie, niemal zawsze kombi. Do kwoty 30 000 zł wycenia się egzemplarze sprowadzone z przebiegiem w okolicach 200 tys. km lub krajowe z większym. Duży wybór zaczyna się od kwoty 30 000 zł. Im wyższa cena, tym więcej wersji, kolorów i odmian Golfa. W przedziale do 70 000 zł można kupić praktycznie każdą odmianę. Rozkład diesel/benzyna – po równo. Większość samochodów ma skrzynię manualną.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
do 30 000	Często ubogie wersje 1.2 TSI lub 1.6 TDI po flotach z nadwoziem kombi.
30 000-70 000	Pełny przekrój samochodów, od ubogich wersji z małym przebiegiem po topowe.
70 000-100 000	Sportowe odmiany GTI lub R, rzadziej GTD. Różne przebiegi, dużo aut sprowadzonych.
od 100 000	Niemal wyłącznie Golf R, nierzadko nawet z przebiegiem powyżej 100 000 km.

Nadwozia

Klasyczne nadwozie samochodu kompaktowego to pięciodrzwiowy hatchback lub kombi. Takich Golfów jest najwięcej. Bardzo rzadko spotykane są nadwozia trzydrzwiowe, zarezerwowane dla skrajnie różnych wersji. Są to albo bazowe specyfikacje wyposażenia i silnikowe (1.0 lub 1.2 TSI, rzadziej 1.4 TSI), albo sportowe wersje GTI lub R. Niektóre nadwozia są łączone z wersjami modelu, a inne nie. Przykładowo Golf GTI nie występował jako Variant, ale Golf R już tak. Z kolei Golf Alltrack był tylko Variantem. Hybrydowy Golf GTE i elektryczny e-Golf były tylko pięciodrzwiowymi hatchbackami. Golf Sportsvan jest traktowany jako oddzielny model. Ma inną deskę rozdzielczą, zaprojektowaną tylko dla tego modelu, ale technicznie jest to zwykły Golf, tylko z większym nadwoziem i powiększonym o 50 mm rozstawem osi.



Rzadko spotykane nadwozie trzydrzwiowe – ok. 3% ofert sprzedaży.



Klasyczny pięciodrzwiowy hatchback nie występował tylko jako Alltrack.



Rodzinny Sportsvan oferuje dwa rzędy siedzeń, ale tylne z regulacją.



Variant miał jeden z największych bagażników w klasie – 605 litrów.

Popularne jednostki napędowe

DANE TECHNICZNE	1.2 TSI	1.0 TSI	1.4 TSI	1.5 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	turbodiesel	turbodiesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	1197 cm^3	999 cm^3	1395 cm^3	1498 cm^3	1984 cm^3	1598 cm^3	1968 cm^3	1968 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R3/12	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16
Moc maksymalna	85 KM/4300	115 KM/5000	125 KM/5000	150 KM/5000	230 KM/4700	115 KM/3200	150 KM/3500	184 KM/3500
Maks. moment obrotowy	160 Nm/1400	200 Nm/2000	200 Nm/1400	250 Nm/1500	350 Nm/1500	250 Nm/1750	340 Nm/1750	380 Nm/1750
OSIĄGI*								
Prędkość maksymalna	179 km/h	198 km/h	204 km/h	216 km/h	250 km/h	198 km/h	216 km/h	230 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,9 s	9,8 s	9,1 s	8,4 s	6,4 s	10,4 s	8,8 s	7,5 s
Średnie zużycie paliwa	4,9 l/100 km	4,7-4,8 l/100 km	5,2 l/100 km	5,1-5,2 l/100 km	6,0 l/100 km	4,1-4,2 l/100 km	4,4 l/100 km	4,2 l/100 km

* wszystkie dane w tabeli dotyczą hatchbacka



Napęd 4x4

Napęd 4Motion Golfa VII to rozwiązanie oparte na wielopłytkowym sprzęgle Haldex 5. generacji dołączającym tylną oś. Przy małym obciążeniu samochód jedzie przede wszystkim jako przednionapędowy. Tył dołącza się nawet prewencyjnie, zanim wystąpi poślizg. W skrajnych przypadkach może przenieść prawie 100% momentu obrotowego. Napęd występował w niektórych wersjach jako opcja, głównie w dieslach i mocnych benzynowych. Standardowo w Golfach Alltrack i R.

Historia modelu



Golf VI miał w teorii podobne silniki, ale w praktyce starszej generacji.



W 2019 r. zadebiutował Golf VIII, który przejął część silników z poprzednika.

2012: Debiut modelu – nadwozie hatchback
2013: Do oferty standardowej dołączają Golf Variant, GTI oraz GTD
2014: Debiutują uterenowiony Golf Alltrack, sportowy Golf R o mocy 300 KM, hybrydowy Golf GTE oraz elektryczny e-Golf
2015: Do gamy silników dołącza 1.0 TSI
2017: Duży lifting modelu, debiut silnika 1.5 TSI, wycofanie z gamy 1.2 TSI
2018: silniki spełniają normę Euro 6d-TEMP, układ SCR w dieslach; benzynowe dostają filtr GPF; wycofanie silników 1.4 TSI oraz 1.8 TSI
2019: Debiut wersji GTI TCR i Golfa VIII
2020: Zakończenie produkcji Golfa VII



Przed liftingiem: światła LED do jazdy dziennej w kształcie litery U.



Po liftingu: inne światła DRL. Duże różnice między wersjami stylistycznymi.

Wersje specjalne

Jedną z najciekawszych wersji Golfa VII jest uterenowiona odmiana Alltrack, która ma o 20 mm wyższy prześwit, standardowy napęd na cztery koła, dodatkowe osłony podwozia, a także tryby jazdy terenowej. Profil „off-road" aktywuje system kontroli zjazdu ze wzniesień, zmienia reakcję pedału przyspieszenia oraz konfigurację systemu ABS do jazdy w terenie. Dodatkowym atutem Alltracka jest DMC przyczepy 2000 kg. Wersja ta najczęściej występuje z silnikami 2.0 TDI, ale można było ją kupić także z 1.6 TDI oraz 1.8 TSI. Elektryczny e-Golf występował w dwóch wersjach zależnie od rocznika. Pierwsza miała silnik o mocy 115 KM oraz akumulator trakcyjny 24,2 kWh. Realnie dawało to ok. 100-150 km zasięgu, zależnie od jazdy. W 2017 r. e-Golf został wyraźnie ulepszony: pojemność baterii wzrosła do 35,8 kWh, moc do 136 KM, a realny zasięg do ok. 200 km.

Golf GTE był hybrydą plug-in rozwijającą systemowo moc 204 KM, co plasowało go blisko Golfa GTI. Dlatego też Volkswagen dał mu kilka sportowych akcentów (m.in. wygląd zewnętrzny, sportowe fotele) oraz nazwę zaczynającą się od GT. Sam silnik spalinowy 1.4 TSI rozwijał 150 KM. Akumulator trakcyjny o pojemności 8,8 kWh dawał ok. 50 km zasięgu „na prądzie".



E-GOLF: pokazał, że nie trzeba tworzyć nowego modelu od podstaw, by przygotować wariant elektryczny.



GOLF ALLTRACK: zaskakująco skuteczny w terenie, ale najlepiej nadaje się do ciągania przyczep.



GOLF GTE: hybryda typu plug-in z silnikiem 1.4 TSI. Przyspiesza do 100 km/h w czasie 7,6 s.

Sportowe Golfy

Poza opisanym wyżej Golfem GTE Volkswagen oferował trzy klasyczne odmiany sportowe. Najsłabszą był Golf GTD z silnikiem 2.0 TDI o mocy 184 KM. Golf GTI był napędzany jednostkami 2.0 TSI o mocy od 220 do 290 KM w wersji TCR i 310 KM w limitowanej Clubsport S. Topowy Golf R z napędem na cztery koła również korzystał z 2.0 TSI. Rozwijał moc 300 KM, w latach 2017-2018 zwiększono ją do 310 KM, by wrócić do 300 KM w roku 2018. Wyprodukowano 220 sztuk Golfa R360 S o mocy 360 KM, ale tylko na rynek szwajcarski.

1 Golf GTD to kompromis pomiędzy osiągami a kosztami jazdy. 2 Golf GTI występował w sześciu wersjach mocy. 3 Tylko Golf R miał standardowe 4x4.



PODSUMOWANIE

Golf VII zasłużyłby na najwyższą ocenę, ale tylko w niektórych wersjach. Nie wszystkie silniki i skrzynie biegów zapewniają odpowiednią trwałość. Do tego warto wziąć pod uwagę stosunkowo wysokie ceny rynkowe względem wielu modeli konkurencji, choć to akurat wynika z ogólnej oceny samochodu przez użytkowników. Tak dobrego auta kompaktowego być może już nigdy nie będzie. Golf ma swoje słabsze punkty, ale jest ich niewiele i nie każdemu będzie przeszkadzał stosunkowo mały bagażnik hatchbacka czy niski komfort dla piątego pasażera. Na pochwałę zasługują liczne wersje modelu, które trafiają w indywidualne potrzeby klientów, a także konfiguracje z napędem 4Motion. Do ideału brakuje jedynie klasycznego, trwałego automatu z konwerterem momentu.

OCENA ★★★★½



Inna strona SUDETÓW

Piękno przyrody miesza się tutaj z namacalną historią. Góry są malownicze, miasteczka noszą znamiona dawnej świetności, a czas odcisnął swoje piętno mocniej niż gdzie indziej. Może właśnie dlatego wciąż jest tak autentycznie.

Przeszłości nie należy idealizować, ale nie będzie nadużyciem stwierdzenie, że Dolny Śląsk miał przed wojną swoje lata świetności. Liczne uzdrowiska, rozwinięty przemysł i piękna architektura współistniały tu ze zjawiskowym górskim krajobrazem. Wojnę i powojenne dekady region przypłacił jednak ogromnymi stratami. W PRL-u wiele budynków celowo pozostawiano bez remontów, by zatrzeć ślady niemieckiego dziedzictwa. W latach 90. załamał się przemysł wydobywczy, a w 1997 roku region nawiedziła katastrofalna powódź. W 2024 roku wielka woda znowu skrzywdziła te ziemie. Sudety Środkowe i Wschodnie od lat przegrywały turystyczną rywalizację z Zachodnimi, a po ostatniej powodzi ruch turystyczny jeszcze osłabł – mimo że wiele kurortów w ogóle nie ucierpiało.

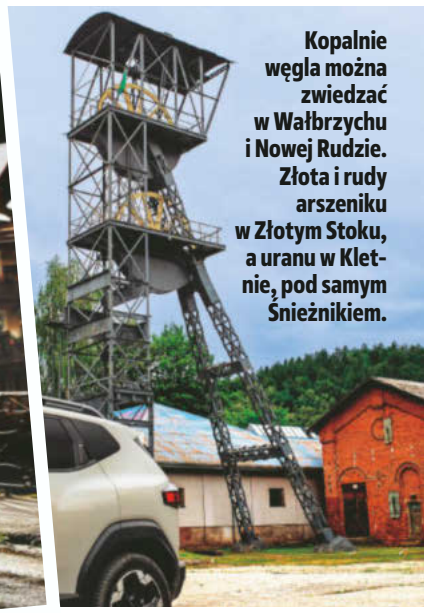
Tłumów nie było tu zresztą nigdy. Poza deptakami w Polanicy czy Kudowie i szlakiem na Szczeliniec nawet w sezonie jest spokojnie. Może trochę sennie, ale to też ma swój urok. Do tego ceny pensjonatów i hoteli są wyraźnie atrakcyjniejsze niż w Sudetach Zachodnich, nie mówiąc nawet o Tatrach.

Ale żeby nikt nie miał do nas pretensji, że nie ostrzegaliśmy – drogi potrafią być tutaj wymagające dla zawieszenia i naprawdę wąskie. Prześwit, dobre tłumienie nierówności i zwrotność są wskazane. Duster z napędem obu osi pozwala też zobaczyć więcej. Do wielu ciekawych miejsc prowadzą gruntowe drogi. Na nich szybko okazuje się, że Duster został zaprojektowany po to, aby nie tylko wyglądał, jakby



Niezwykłe formacje skalne Gór Stołowych. Poza szlakami pieszymi w tej części Sudetów są też wyborne trasy rowerowe.

Zjawiskowe Międzygórze nazywa się często Polskim Tyrolem. Niepowtarzalną architekturę zawdzięcza księżnej Mariannie Orańskiej.



Kopalnie węgla można zwiedzać w Wałbrzychu i Nowej Rudzie. Złota i rudy arszeniku w Złotym Stoku, a uranu w Kletnie, pod samym Śnieżnikiem.



Dacia Tribrid: trzy źródła napędu i 4x4

Miękka hybryda z instalacją 48 V w kompaktowym SUV-ie nie dziwi dzisiaj nikogo. Ale Dacia poszła swoją drogą i układ może być zasilany zarówno benzyną, jak i gazem. Co więcej, instalacja LPG jest tutaj fabryczna i zawarta w cenie. Żeby było jeszcze ciekawiej, jest to hybryda nie z przekładnią bezstopniową, a ze skrzynią dwusprzęgłową oraz z seryjnym napędem 4x4. Silnik spalinowy to 3-cylindrowa jednostka 1.2. Napędzający tylne koła elektryczny motor ma własną dwubiegową przekładnię. Pierwsze przełożenie pozwala osiągnąć 70 km/h, a drugie 140 km/h. Przy wyższych prędkościach tylny silnik przestaje pracować.

radził sobie poza asfaltem, ale żeby faktycznie to robił.

Industrialna uczta

Wałbrzych to miasto kontrastów. Upadek przemysłu mocno je doświadczył i widać to do dzisiaj. Jednocześnie nie stracił swojego piękna. Poza zrewitalizowaną Starą Kopalnią warto odwiedzić pobliski Zamek Książ. Jego drugowojenna historia powiązana jest z ogromnym militarnym kompleksem Riese, którego wykute w skale sztolnie można zwiedzić w górach Sowich. A przy okazji przejechać się kultowymi, znanymi z rajdowych OS-ów Walimskimi Patelniami. Poza pieszymi wędrówkami po Górach Sowich zdecydowanie warto poświęcić czas niebywale położonej Twierdzy Srebrna Góra, największej górskiej twierdzy w Europie.

Podążając na południe, nie można pominąć ogromnych zabytkowych wiaduktów i uroczych stacji kolejowych na kultowej linii kolejowej 286. Jeden z najbardziej spektakularnych znajduje się w Nowej Rudzie (most nad Woliborką), mieście również związanym z przemysłem wydobywczym. Podążając w stronę Kłodzka, warto obejrzeć bajkowy pałac w Bożkowie. W przeciwieństwie do wielu w okolicy ten jeszcze ma szansę na ratunek. A jest to miejsce odwiedzone w przeszłości m.in. przez pruskich królów z dynastii Hohenzollernów.

Dalej na południe otwiera się Kotlina Kłodzka, a na zachodzie Góry Stołowe. Tamtejsze szlaki prowadzą między niezwykłymi formacjami skalnymi i nie są przesadnie



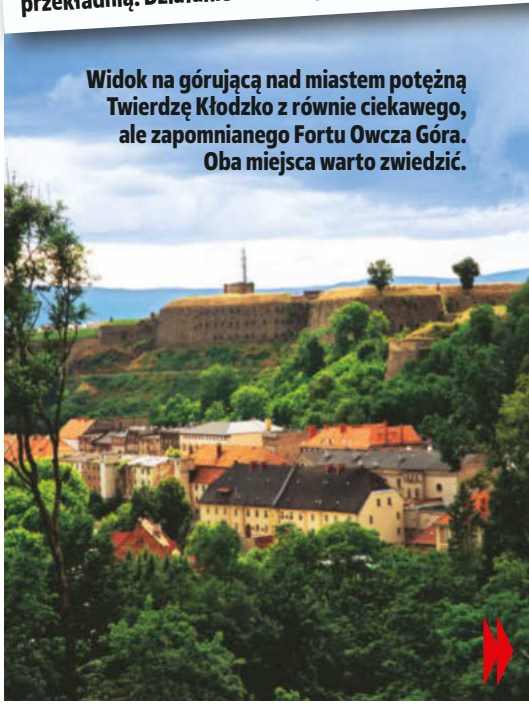
Kryty most w Lądku-Zdroju – niezwykła pamiątka po czasach świetności uzdrowiska. To piękne miasto bardzo ucierpiało podczas powodzi w 1997 oraz 2024 roku.



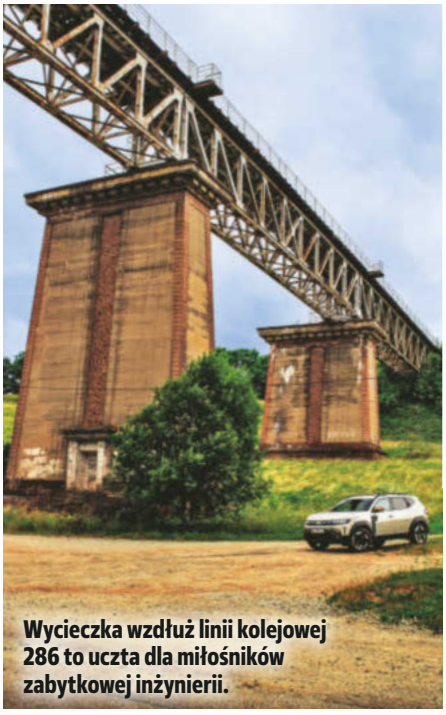
Stan niektórych dróg w tej części Sudetów jest katastrofalny. Spory skok zawieszenia i wyższy profil opon są wskazane.



Brak wału napędowego: tylną oś Dustera Tribrid napędza silnik elektryczny z 2-stopniową przekładnią. Działanie 4x4: natychmiastowe.



Widok na górującą nad miastem potężną Twierdzę Kłodzko z równie ciekawego, ale zapomnianego Fortu Owcza Góra. Oba miejsca warto zwiedzić.



Wycieczka wzdłuż linii kolejowej 286 to uczta dla miłośników zabytkowej inżynierii.



Odnowiona stacja w Lądku-Zdroju mieści m.in. restaurację. Wiele innych jest w opłakanym stanie.



Brak pomysłu jak spędzić dzień? Wystarczy znaleźć na mapie jakąkolwiek linię kolejową. Absolutna większość stacji i infrastruktury pochodzi z XIX i pierwszej dekady XX wieku.

SUDETY

motor MOTOPASJE

Kolejowy raj

Nie trzeba być miłośnikiem transportu szynowego, żeby zachwycić się tutejszymi kolejami. Linia 286 pomiędzy Kłodzkiem a Wałbrzychem jest powszechnie uznawana za jedną z najbardziej malowniczych w Polsce. Są tu potężne wiadukty (kilka ma 30 metrów wysokości lub więcej), najdłuższy tunel kolejowy w kraju (pod Małym Wołowcem, ma 1,6 km długości). Poza malowniczymi Sudetami Środkowymi z okien pociągu można podziwiać też przepiękne zabytkowe stacje kolejowe. W tym rejonie znajduje się również kilka zapomnianych linii, w tym Sowiogórska Kolej Zębata łączącą Srebrną Górę i Wolibórz. Z kolei linie do Radkowa czy Lądka i dalej Stronia Śląskiego są właśnie rewitalizowane.

DANE TECH.	TRIBRID 150 4x4
Silnik	benz., turbo + elektr. + LPG
Pojemność skokowa	1199 cm³
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc systemowa	153 KM
Systemowy moment obr.	230 Nm
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,4 s
Średnie zużycie paliwa (LPG)	7,2 l/100 km
CENA	od 119 900 ZŁ



Intuicyjność, a do tego trochę fizycznych przycisków. Nawet na polnych drogach nic w kabinie nie skrzypi.

Tutejsze drogi potrafią dać popalić, ale Duster jest do nich idealnie dopasowany – można nim dojechać dalej, a gdy ma napęd 4x4, zupełnie bezstresowo

wymagające kondycyjne. Ta część Sudetów jest też rajem dla miłośników kolarstwa górskiego. Tutejsza sieć tras Glacensis jest świetnie przygotowana i ma różne stopnie trudności. W zachodniej części Ziemi Kłodzkiej punkt obowiązkowy to trzy uzdrowiskowe perły: Kudowa, Duszniki i Polanica.

Ślady ostatniej powodzi widać jeszcze w Kłodzku, mieście o czeskim rodowodzie. Ale odwiedzający zjawiskową starówkę z malowniczym gotyckim mostem nad Młynówką czy potężną Twierdzę i Fort tego nie odczują. Z dala od uroczej starówki można też przyjrzeć się zabytkowej infrastrukturze kolejowej. Odnowionej stacji Kłodzko Główne czy Mostowi Fortecznemu.

Zapomniane ziemie

Nie można pominąć też drugiego większego miasta Kotliny – bardziej sennej Bystrzycy Kłodzkiej. Tam warto zabłądzić wśród niespotykanej u nas prawie wcale kaskadowej zabudowy. To jedno z miejsc, które straciło dawny blask i wymaga inwestycji, ale nadal urzeka. Południowo zachodni kraniec Ziemi Kłodzkiej sprawia wrażenie wymarłego. Częściowo opuszczone wsie, porzucone gospodarstwa z charakterystycznymi domami z przyziemiem z kamienia i cisza robią razem niesamowite wrażenie. W tym rejonie zdecydowanie trzeba zjechać z asfaltu, szczególnie mając napęd 4x4. Zimą niezbędny bywa on tutaj nawet na utwardzonych drogach. Warto przejechać przez Przełęcz nad Porębą, Niemojów, Lesice oraz Kamieńczyk i pobliskie Międzylesie. A bardziej na wschód pod Masywem Śnieżnika, drugim najwyższym szczytem Sudetów w Polsce, obowiązkowo trzeba zawitać do najbardziej niepowtarzalnej miejscowości regionu – Międzygórza. Unikalny charakter zawdzięcza ono pruskiej księżnej, a niderlandzkiej królewnie Mariannie Orańskiej, która zachwycona Tyrolem i Szwajcarią sprowadziła tu tamtejszą architekturę. Szczególnie imponuje potężny drewniany dom sanatoryjny Gigant, który może w końcu doczeka się renowacji. Nie można też nie odwiedzić malowniczego Wodospadu



Bajkowa wieża pałacu w Bożkowie. Da się go uratować, ale już sypią się stropy, trzeba się spieszyć.



Zwiedzanie kompleksu Riese w Górach Sowich jest ciekawe nie tylko dla miłośników historii militarnej.



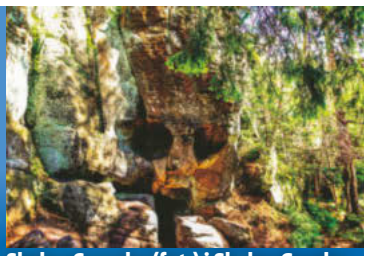
Niesamowite jest nagromadzenie pałaców i dworów – na zdjęciu ruiny pałacu Magnisów w Ołdrzychowicach Kłodzkich.

Zjawiskowy neorenesansowy ratusz w Kłodzku.

Wilczki. Przepiękne widoki gwarantuje przejazd Przełęczą Puchaczówka. Duster ze swoim prześwitem pozwolił nam też bez problemów dotrzeć do niewielkiej wsi Marcinków. Tamtejsze spektakularne ruiny kościoła Św. Marcina, ale też gospodarstw i poniemiecki cmentarz robią niezwykłe wrażenie. Obok znajduje się Góra Skowronia z jednym z najlepszych widoków w regionie. Ciekawa jest też droga pomiędzy Kłodzkiem a Lądkiem-Zdrojem, przy której poza zadbanym pałacem von Oppersodorfów i Zamkiem na Skale można obejrzeć chylący się ku upadkowi spichlerz i dwór w Trzebieszowicach czy imponujące skalą dawne Zakłady Przemysłu Lnianego „Lech". A Lądek-Zdrój? Owszem, bardzo został dotknięty podczas powodzi, ale nie ucierpiała kurortowa część miasta z zabytkowymi uzdrowiskami. Imponujący gmach Zdroju Wojciech kryjący wnętrza inspirowane łaźniami tureckimi to obowiązkowy punkt zwiedzania. Trzeba też pamiętać, że odwiedzając to ciężko doświadczone miasto, pomagamy mu stanąć na nogi.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI





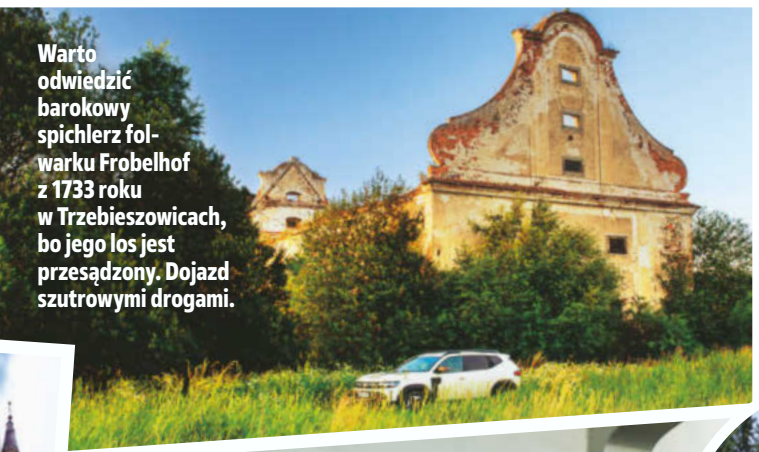
Jedynie ruch na Szczeliniec i Błędne Skały jest spory. Wiele tras Gór Stołowych bywa w sezonie pusta.

Skalna Czaszka (fot.) i Skalne Grzyby to niepowtarzalne formy powstałe w wyniku erozji piaskowca.





Wałbrzych zachwyca nie tylko położeniem i zdobnymi kamienicami, ale też zabytkami industrialnymi. Wielbiciele modernizmu powinni zobaczyć też słynny hotel Sudety.



Warto odwiedzić barokowy spichlerz folwarku Frobelhof z 1733 roku w Trzebieszowicach, bo jego los jest przesądzony. Dojazd szutrowymi drogami.







W Międzygórzu zachował się malowany szyld warsztatu samochodowego z lat 30. Po prawej – ruina domu, jakich wiele na południowo-zachodnim krańcu Ziemi Kłodzkiej.

PODSUMOWANIE

Ta część Dolnego Śląska ma taką specyfikę, że warto rozważyć powrót do trochę zapomnianej turystyki samochodowej. Nie namawiamy oczywiście do rezygnowania z chodzenia po górskich szlakach czy korzystania z genialnych tras rowerowych. Jednak do zobaczenia jest tu ogrom i z tak uniwersalnym autem jak Duster, które nie boi się nieutwardzonych dróg, zobaczy się bez porównania więcej. A w hybrydowej odmianie z LPG można jeździć i jeździć, nie martwiąc się o koszty.

Zawieszenie Dustera sprawnie tłumi nierówności nawet na gorszych szutrówkach. Ale ta generacja jeździ dużo pewniej po asfalcie od poprzedników.

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 31 października 1976 roku

Poza tematami krajowymi poruszano te dotyczące motorsportu. I tak można było się dowiedzieć, że tytuł najlepszej rajdowej marki sezonu (na trzy eliminacje do końca) zapewniła sobie Lancia. Do sukcesu Stratosa przyczynili się kierowcy: Waldegaard, Munari i Pinto. W Formule 1 sezon stał pod znakiem zaciętej rywalizacji między Nikim Laudą a Jamesem Huntem. Tymczasem coraz głośniej mówiono o 8-cylindrowych silnikach Ford Cosworth, które po latach dominacji zaczęły zdradzać oznaki słabości. Konstruktorzy coraz bardziej interesowali się jednostkami 12-cylindrowymi...

WAZ 2103



Łada to eksportowa nazwa samochodu WAZ Żiguli. Na zdjęciu model 2103 z poczwórnymi reflektorami importowany do Polski.

W 1976 roku rozpoczynał się import samochodów z ZSRR o tym oznaczeniu. Była to bardziej luksusowa wersja podstawowego modelu 2101 wytwarzanego w Togliatti na licencji włoskiej. Pierwowzorem był Fiat 124. Radzieckie pojazdy były jednak przystosowane do cięższych warunków eksploatacji. W instrukcji mona było przeczytać, że „samochód przeznaczony jest do przewozu pasażerów na wszystkich drogach, oprócz gruntowych uszkodzonych koleinami samochodów ciężarowych i w temperaturach od -40 do +50 st. C.” Łada miała znosić zarówno warunki saharyjskie, jak i syberyjskie mrozy. Była cięższa od porównywalnego Fiata o około 100 kg, za co odpowiadały wzmocnione elementy nadwozia i podwozia. WAZ 2103 napędzał czterocylindrowy silnik 1451 cm^3 o mocy 75 KM (prędkość maksymalna wynosiła 152 km/h). Podkreślano jego trwałość, czego dowodem miała być gwarancja na przebieg 80 tys. km udzielana przez szwajcarskiego importera.



Podkreślano, że okrągłe prędkościomierz i obrotomierz pozwalają na łatwy odczyt danych.





SZYBA OCHRONNA

Koniec sezonu letniego, ale nie motocyklowego. Jednak żeby jazda była znośna, zalecano (poza odpowiednim strojem) montaż szyby ochronnej. Wbrew pozorom sugerowano raczej te niższe, bo wysokie nie zapewniały dobrej widoczności podczaj jazdy we mgle lub w deszczu. Generowały też większy opór powietrza. Górna krawędź szyby powinna znajdować się około 5 cm poniżej linii wzroku kierowcy i w odległości 20-25 cm od jego twarzy.

ZAWSZE Z POMOCĄ

Minionego lata samochody Pomocy Drogowej należące do Włoskiego Automobilklubu (ACI) oraz Fiata obsłużyły nie mniej niż 30 tysięcy zmotoryzowanych turystów zagranicznych. Patrole Pomocy Drogowej, poruszające się bez przerwy po wszystkich autostradach, przejechały przeszło 2 miliony kilometrów...

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

DZIAŁ REKLAMY

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

TESTY OPON

motor

WYDANIE SPECJALNE





JUŻ W SPRZEDAŻY

a w nim m.in.:

- Testujemy opony zimowe i wielosezonowe
- Bierzemy pod lupę chińskie ogumienie
- Badamy, jak zużycie opon wpływa na bezpieczeństwo
- Sprawdzamy przydatne produkty i akcesoria

Paliwa
BAQ
JAKOŚĆ GRUPY ORLEN

Lokalna dostępność, jakość gwarantowana przez ORLEN Paliwa.



Blisko 500 stacji w całej Polsce