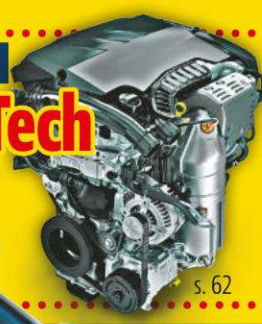
UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 45-46/2026 (3828-29) 02•11•2026
cena 6,99 zł w tym 8% VAT

WYDANIE PODWÓJNE 72 STRONY

NOWOŚCI • TESTY • PORADY • PORÓWNANIA • U E •



UŻYWANE
1.2 PureTech
z przebiegiem
188110 km
s. 62



m motor MEGATEST

Chińskie hybrydowe SUV-y

s. 18

Chery Tiggo 7 • Jaecoo 7 • GWM Ora 5 • MG HS • Omoda 5
Pełne hybrydy z napędami o mocy 223-224 KM



PORADY
m motor TEST

Test opon zimowych

s. 38

Sprawdzamy 7 modeli zimówek ze średniej i wyższej półki

PORADY

Z TEGO LEPIEJ ZREZYGNUJ

s. 46



» Efektowne wyposażenie może być problemem
» Ryzyko wysokich kosztów w używanych autach

PORADY

Naprawy skrzyń PowerShift

Konstrukcja Getrag stosowana m.in. przez Forda, BMW, Volvo i chińskie marki



s. 50



UŻYWANE

Audi Q3 kontra Volvo XC40

s. 56

Bezpieczne i solidne SUV-y



m motor PIERWSZY TEST



s. 12

Nowe BMW 740 xDrive

ISSN 0580-0447
Nr ind. 365513
9 770580 044602 45
Numer w sprzedaży do: 15.11.2026

eprasa.pl 3ea8c49276

Tam, gdzie **czai się zło**

świat wiedzy

WYDANIE SPECJALNE SEKRETY MEDYCYNY NR 5/2026 (PAŹDZIERNIK–GRUDZIEŃ)
INDEX 27853X, ISSN 2083-5825, CENA 14,99 ZŁ, W TYM 8% VAT

ZBRODNIE

KULISY ŚLEDZTW • ZAGADKI KRYMINALNE • NOWE DOWODY



Kobiety, które pokochały morderców

ŚLUB Z BESTIĄ

4 OFIARY MINISTRANTA
Mariusz B. **zabijał z zazdrości** – i dla zemsty

NOWE MAFIE NAD WISŁĄ
Zagraniczne gangi stają się coraz **groźniejsze**

WYMIAR NIESPRAWIEDLIWOŚCI
Ilu niewinnych siedzi w polskich więzieniach?

NOWY MAGAZYN KRYMINALNY
JUŻ W SPRZEDAŻY
Polecamy także czasopisma na czytelnia.pl

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

Motor 45-46/2026 2 listopada

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



FERRARI 12CILINDRI MANUALE
Dwa auta w jednym, a w zasadzie jedno... z dwiema skrzyniami biegów. Włosi wskrzeszają manualną przekładnię, ale w wyjątkowym wydaniu. Efekt jest piorunujący. Zwłaszcza w połączeniu z 6,5-litrowym V12 o mocy 830 KM.



TANIO TO JUŻ BYŁO
Drobna stłuczka i rachunek na kilkadziesiąt tysięcy złotych? Dzisiaj to całkiem realny scenariusz.

VW POLO KONTRA VW ID. POLO
To nie tylko konfrontacja spalinowego i elektrycznego wcielenia Polo, ale dwóch zupełnie różnych motoryzacyjnych światów, które łączy jedynie wspólna nazwa.

PIERWSZA JAZDA

4 Ferrari 12Cilindri Manuale

10 Peugeot E-208 GTi
Dla jednych wykorzystywanie legendy, dla drugich sposób na przetrwanie klasy hot hatch. Jednak bez względu na poglądy najnowsze, 281-konne sportowe wcielenie Peugeota 208 dobrze wie, jak dostarczać frajdę z jazdy

PORÓWNANIA, TESTY

12 BMW 740 xDrive
Bazowa wersja silnikowa nie zostawia wiele do życzenia. Seria 7 po liftingu to fantastyczna limuzyna, która łączy komfort z angażującym prowadzeniem.

18 5 chińskich hybrydowych SUV-ów
Chińczycy podbili w błyskawicznym tempie klasę PHEV-ów. Czy nadszedł czas na tradycyjne hybrydy? Sprawdzamy pięć propozycji z napędem HEV. W teorii wszystkie są bardzo zbliżone, ale praktyka pokazuje, że te SUV-y mocno się różnią.

30 VW Polo kontra VW ID. Polo

34 Renault Trafic Energy 2.0 dCi 150 Wavecamper
Jeden z lepszych samochodów użytkowych w kamperowej odsłonie. Co ciekawe, przygotowany przez doświadczoną polską firmę, czyli Trafic Wavecamper.

PORADY

38 Opony zimowe wysokiej jakości
W tegorocznym teście opon zimowych sprawdzamy propozycje klasy premium i segmentu środkowego, który w ostatnim czasie zaliczył wyraźny progres. Poza próbami na śniegu ogumienie przechodzi testy na suchej i mokrej nawierzchni.

44 Tanio to już było!

46 Lepiej odpuścić – z czego zrezygnować przy zakupie
Więcej nie zawsze znaczy lepiej, zwłaszcza przy zakupie auta używanego, a to, co wydaje się atrakcyjne, z czasem może rodzić problemy i generować koszty. Oto rozwiązania, wyposażenie i dodatki, których wybór warto przemyśleć.

50 Skrzynie PowerShift
Dwusprzęgłowa skrzynia stosowana w wielu modelach Forda nie jest może tak popularna jak DSG, ale to konstrukcja Getrag, wykorzystywana także w autach innych marek. Eksperci wskazują jej słabe strony i wyjaśniają wymagania serwisowe.

UŻYWANE

54 Mercedes GLB
Kompaktowy SUV niewiele mniejszy od popularnego GLC. Ma sporo praktycznych zalet i wersję 7-osobową. Użytkownicy wypowiadają się na temat swoich Mercedesów.

55 Silnik Hyundaia/Kii 1.6 T-GDI
Niezły silnik, którego usterki zazwyczaj są sporadyczne. Szkoda tylko, że trudno go pochwalić za dynamikę i zużycie paliwa – to nie są jego mocne strony.

56 Audi Q3 kontra Volvo XC40
Druga generacja kompaktowego SUV-a Audi i pierwsza, ale długowieczna i do dziś produkowana propozycja Volvo. To solidne, funkcjonalne i bezpieczne modele, z typowym dla tych marek charakterem.

60 Używane pięć cylindrów
Z takich jednostek słyną Audi i Volvo, ale silniki 5-cylindrowe można także spotkać u innych producentów. Na rynku wtórnym występują zarówno benzynowe, jak i diesle.

62 Citroen Berlingo 1.2 PureTech
Dopracowany kombivan z silnikiem o fatalnej reputacji. Jak taki zestaw sprawdził się przez 8 lat eksploatacji i w jakim jest stanie po przejechaniu blisko 200 tys. km?

MOTOPASJE

66 Alfa Romeo Junior Veloce
Z ziemi polskiej do Italii. Po zamieszaniu z nazwą zabieramy najmniejszy model Alfy w podróż po drogach między Bolonią a Florencją i szukamy włoskich genów Juniora.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

70 Motor Retro

Auta w numerze

Alfa Romeo Junior Veloce	66
Audi Q3	56
BMW 740 xDrive	12
Chery Tiggo 7 Hybrid	18
Citroen Berlingo 1.2 PureTech	62
Ferrari 12Cilindri Manuale	4
GWM Ora 5 Hybrydowy	18
Jaecoo 7 Hybrid	18
Mercedes GLB	54
MG HS Hybrid+	18
Omoda 5 Hybrid	18
Peugeot 208 E-GTi	10
Renault Trafic 2.0 dCi 150 Wavecamper	34
Volkswagen ID. Polo 52 kWh	30
Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG	30
Volvo XC40	56

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

Ferrari 12Cilindri Manuale

- 12 cylindrów bez doładowania, napęd na tylne koła i rewolucyjna skrzynia biegów
- Automatyczną przekładnią można sterować tak, jak klasycznym „manualem”





Ferrari z silnikiem V12 i otwartą, sześciobiegową „bramką” manualnej skrzyni? Taki materiał na legendę wraca teraz jako fabrycznie nowy model – 12Cilindri Manuale.

Coś, co brzmi niemal jak przeładowywanie zamka karabinu, jest w istocie najnowszym wynalazkiem Ferrari. Nazwa? Manuale By-Wire. Cel? Wskrzeszenie ręcznej zmiany biegów. Cena? Do tego dojdziemy później. Manuale By-Wire to nie byle drobiazg, lecz skomplikowany mechanizm, zwieńczony wspaniałą, otwartą kulisą i aluminiową gałką. Ma on sprawić, że „bolidy” z Maranello będą się wyróżniać pod względem wrażeń z jazdy i emocji na tle zelektryfikowanej, epatującej często wręcz absurdalną mocą konkurencji, która wyrasta jak grzyby po deszczu.

Ferrari stawia więc na mechanicznie działający moduł ręcznej zmiany biegów wraz z pedałem sprzęgła, który za pomocą Shift-by-Wire – czyli elektronicznych sygnałów przesyłanych przewodami – przekazuje polecenia kierowcy do sprawdzonej ośmiobiegowej skrzyni dwusprzęgłowej. W połączeniu z całą masą sztuczek realizowanych przez oprogramowanie marka chce w ten sposób zasymulować w pełni autentyczne wrażenia z przełączania. Pierwszym i na razie jedynym Ferrari z tą technologią jest 12Cilindri, które jako limitowane Manuale (powstanie 1499 szt.) podaje rękę własnej przeszłości. Liniowe oddawanie mocy przez wolnossący silnik V12 o pojemności 6,5 litra, kręcący się aż do 9500 obrotów na minutę i osiągający 830 KM, stanowi wdzięczną bazę.

Ale chwila: sześć biegów w ośmiobiegowej przekładni? Tam, gdzie niemieccy producenci zgrzytając zębami wyrzuciliby cały projekt do kosza, Ferrari zachowuje spokój i po prostu pomija dwa najwyższe przełożenia w trybie manualnym. Kto chce oszczędzać paliwo albo jechać z maksymalną prędkością, musi przełączyć 12Cilindri na automat – co w każdej chwili da się zrobić przyciskiem. W przeciwnym razie zostaje „tylko” około 300 km/h i spalanie powyżej 20 litrów. Koniec, kropka!

Prawdziwy spektakl

Na widok „archaicznej” kulisy zmiany biegów w nowoczesnym cyfrowym i luksusowym kokpicie można unieść brwi. Ferrari sugeruje nawet, by podświetlaną aluminiową gałkę traktować jako wygodne oparcie dla ręki podczas obsługi ekranu. Łatwiejsza jazda dzięki ręcznej skrzyni? Jeszcze

eprasa.pl 3ea8c49276

20 lat temu nikt by w to nie uwierzył. Jednak ta metalowa dźwignia między fotelami zmienia sposób, w jaki postrzegasz samochód i wchodzisz z nim w interakcję. Nie trzeba szukać porozrzucanych przełączników i przycisków automatu, ani przyzwyczajać się do obsługi za pomocą łopatek przy kierownicy. Jak w każdym innym manualnym aucie wystarczy pierwszy bieg i delikatne puszczenie sprzęgła, by Manuale ruszyło. Sprzęgło nie wymaga wytrenowanych łydek – za to pedał gazu – odpowiedzialnego poruszania prawą stopą.

Z każdym kilometrem zwiększasz pewność siebie, podbudowujesz ego idealnie realizowanymi międzygazami, a potem – na zamkniętym torze i z gazem w podłodze – wdajesz się w siłową przepychankę z otwartą prowadnicą dźwigni zmiany biegów. V12, przez krótkie zestopniowanie pierwszych sześciu przełożeń, tak brutalnie szybko dobija do ogranicznika, że ledwo nadążasz ze zmianą. Krótkie przerwy w ciągu nie starczają na złapanie oddechu. Wpada kolejny bieg – a Ty razem z nim w zachwyt. Tu absolutnie nic nie wydaje się symulowane. Nawet świadoma próba zduszenia silnika przy ruszaniu wychodzi jak najbardziej naturalnie. Tylko lekkiego drgnięcia dźwigni, typowego dla zwykłych mechanizmów zmiany biegów przy dodawaniu i odpuszczaniu gazu, najwyraźniej nie udało się Manuale „nauczyć".

Pieniądze nie grają roli

Jeśli taka jest cena za tchnięcie nowego życia w ręczną przekładnię, to można by to uznać za okazję. Choć trzeba przyznać, że dopłata do wersji „Manuale" jest wręcz szokująca: wynosi 208 000 euro – i to przy cenie bazowego samochodu 382 000 euro. W tej kwocie zawarto dostęp do ekskluzywnego programu personalizacji „Tailor Made" oraz specjalną plakietkę edycyjną.

Ferrari w 12Cilindri Manuale dokonało rzeczy pozornie niemożliwej: przeniosło duszę klasycznych Ferrari – dzięki ręcznej zmianie biegów – do nowoczesności skupionej na osiągach. W odróżnieniu od wielu innych innowacji w świecie motoryzacji Manuale By-Wire nie jest zbędą zabawką, lecz realną (choć bardzo drogą) wartością dodaną. Mamy nadzieję, że inni producenci, i to niekoniecznie aż tak drogich samochodów, podążą drogą wyznaczoną przez Ferrari.

TEKST: TIM NEUMANN, ZDJĘCIA: FERRARI



Kokpit 12Cilindri Manuale jest w zasadzie taki, jak w bazowej odmianie. Przy dźwigni biegów znajdują się przyciski do obsługi trybu automatycznego skrzyni. Pasażer może śledzić parametry jazdy na własnym wyświetlaczu.



Podświetlana gałka i piękna frezowana aluminiowa „bramka" zmiany biegów.



Dla 12Cilindri Manuale przewidziano dwa rodzaje siedzeń: komfortowe (na zdjęciu) oraz Racing, czyli karbonowe, jeszcze mocniej wyprofilowane.



NASZYM ZDANIEM

Kapitalny, zrealizowany z rozmachem pomysł Ferrari na powrót do ręcznej zmiany biegów. Ciekawe, czy przyjmie się szerzej, czy pozostanie jednostkowym rozwiązaniem dla wybranych klientów edycji limitowanej i podnoszącym wartość tych 1499 egzemplarzy, jako nowoczesnych klasyków.

O tym, jak bardzo Ferrari postawiło tutaj na „analogowe" wrażenia z jazdy, świadczy fakt, że chociaż pozostawiono tryb automatyczny skrzyni, zrezygnowano z łopatek przy kierownicy.

Tim Neumann „Auto Zeitung"

OCENA ★★★★★

DANE TECHNICZNE	12CILINDRI MAN.
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	6496 cm^3
Układ cylindrów/zawory	V12/48
Moc maksymalna	**830 KM**/9250
Maksymalny moment obrotowy	**678 Nm**/7250
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	>340 km/h
Przyspieszenie 0-100/200 km/h	2,9/<7,9 s
Średnie zużycie paliwa	15,5 l/100 km
CENA	**OK. 2 600 000 ZŁ**

eprasa.pl 3ea8c4927b

W SKRÓCIE

S8 i S19 połączone



GDDKiA oddała do użytku liczący 10,2 km odcinek drogi ekspresowej S19: Krynice-Dobrzyniewo-Białystok Zachód, łączący się z S8. Pełne ominięcie Białegostoku trasą S19 stanie się możliwe po wybudowaniu fragmentów sąsiadujących z właśnie oddanym: Czarna Białostocka-Białystok Północ i Białystok Północ-Dobrzyniewo. Ich realizację rozpoczęto w tym roku, a zakończenie planowane jest na pierwszy kwartał 2029 roku.

Toyota mistrzem



Toyota podczas przedostatniej rundy w Barcelonie zapewniła sobie tytuł mistrzowski wśród producentów w prestiżowej serii wyścigów FIA WEC 2026 (startuje w niej m.in. Robert Kubica, Ferrari zespołu AF Corse). To już jej ósmy triumf w wyścigach długodystansowych. Wśród tegorocznych zwycięstw japońskiego teamu szczególnie cenne jest to w 24-godzinnym wyścigu w Le Mans. O tytule WEC wśród kierowców zadecyduje ostatnia runda na Monzy.

Nowe wersje Skody



SUV klasy średniej Skody (już nie flagowy, teraz tę rolę pełni Peaq) otrzymał nowy wariant – Laurin & Klement. Wyróżnia się on m.in. srebrnymi relingami dachowymi, elementami zderzaków i progami w kolorze nadwozia oraz wzorem aluminiowych obręczy, a w kabinie – fotelami z masażem. Ponadto do gamy wprowadzono mocniejszy wariant hybrydowy typu plug-in. Zastosowano w nim silniki benzynowy 1.5 turbo i elektryczny (systemowe 272 KM) i baterię 19,7 kWh netto.

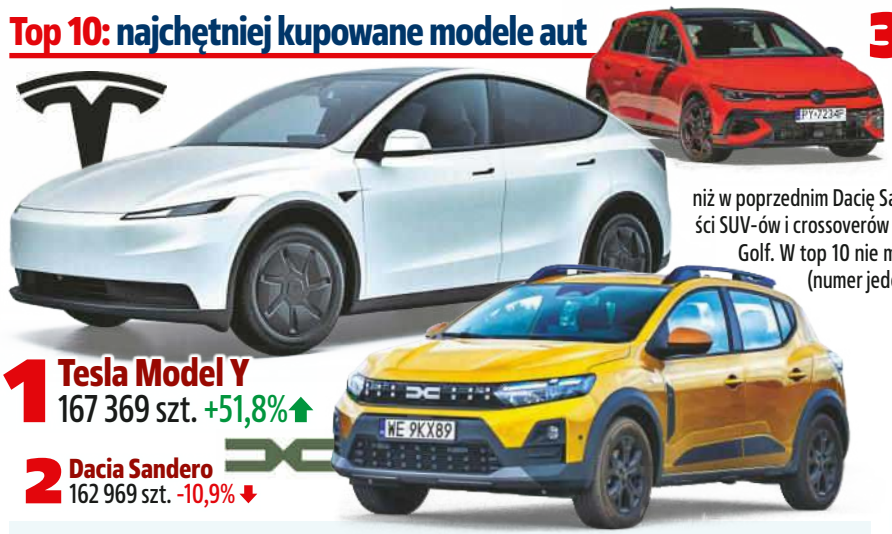
Zdjęcia: producenci, GDDKiA

Europejski rynek na solidnym plusie

motor ANALIZA

- W 9 miesięcy 2026 r. sprzedaż aut osobowych wyraźnie wzrosła
- Pierwsze miejsce wśród modeli ponownie zajmuje Tesla Model Y

Top 10: najchętniej kupowane modele aut



1 Tesla Model Y
167 369 szt. +51,8%

2 Dacia Sandero
162 969 szt. -10,9%

3 VW Golf
151 334 szt. +2,5%

Tesla Model Y notuje w ciągu trzech kwartałów br. tak duży wzrost popytu, że udało jej się wyprzedzić sprzedającą się w tym roku gorzej niż w poprzednim Dacię Sandero. Mimo ogromnej popularności SUV-ów i crossoverów na trzecim miejscu nadal plasuje się Golf. W top 10 nie ma żadnego modelu marki premium (numer jeden to Mercedes GLC na pozycji 18.).

4 VW T-Roc
147 763 szt. -7,9%

5 Renault Clio
144 677 szt. -15,0%

6 Peugeot 208
138 665 szt. -4,4%

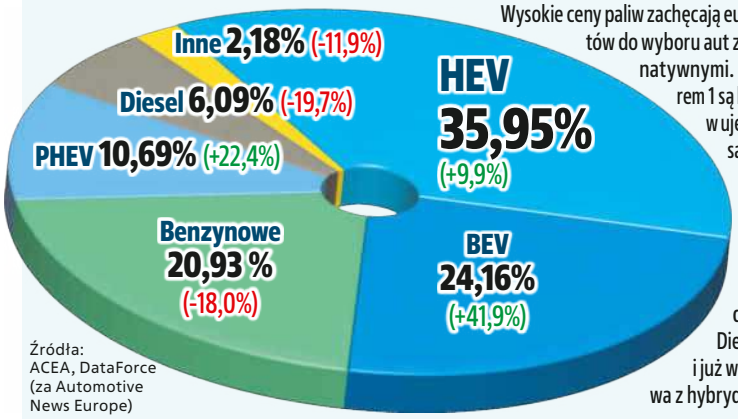
7 Toyota Yaris Cross
138 337 szt. -1,9%

8 VW Tiguan
137 839 szt. -7,7%

9 Peugeot 2008
123 768 szt. -7,1%

10 Opel Corsa
123 674 szt. -6,3%

Udział rodzajów napędu w sprzedaży samochodów



Źródła: ACEA, DataForce (za Automotive News Europe)

Wysokie ceny paliw zachęcają europejskich klientów do wyboru aut z napędami alternatywnymi. Obecnie numerem 1 są hybrydy (niestety w ujęciu ACEA łączone są te pełne i „miękkie"). Ogromny skok popularności aut elektrycznych plasuje je na mocnym drugim miejscu. Diesel cały czas traci i już wyraźnie przegrywa z hybrydami plug-in.

Największe europejskie rynki

Spośród 31 krajów w zaledwie siedmiu sprzedaż w trzech kwartałach br. spadła w porównaniu z ub.r. (to Belgia, Cypr, Łotwa, Holandia, Rumunia, Słowacja oraz Islandia). Rekordowy wzrost zanotowano w Estonii (+56,4%).

Lp.	Państwo	Rejestracje I-IX 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-IX 2025 r. (proc.)	
1	Niemcy	2 221 798	+5,3	↑
2	Wlk. Brytania	1 739 271	+10,2	↑
3	Włochy	1 267 910	+8,6	↑
4	Francja	1 234 951	+4,1	↑
5	Hiszpania	912 059	+6,7	↑
6	Polska	470 497	+10	↑
7	Belgia	320 374	-1,1	↓
8	Holandia	264 701	-1,9	↓
9	Austria	241 108	+12,1	↑
10	Szwecja	211 786	+3,8	↑

Najpopularniejsze marki

Top 10 marek pokazujemy poniżej, jeśli zaś chodzi o całe koncerny, to numerem 1 pozostaje Volkswagen, ze sprzedażą 2 667 677 aut. Kolejne miejsca zajmują zaś Stellantis (1 533 540 szt.) oraz Grupa Renault (971 760 szt.).

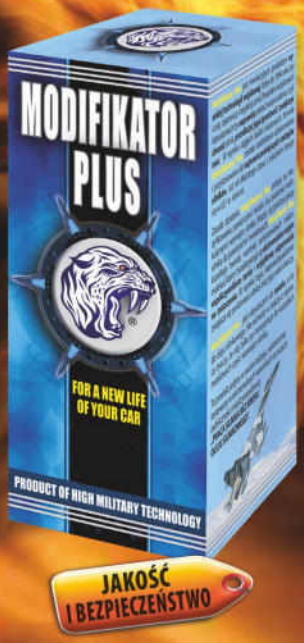
Lp.	Marka	Rejestracje I-IX 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-IX 2025 r. (proc.)	
1	Volkswagen	1 050 077	-3,4	↓
2	Skoda	666 798	+7,5	↑
3	Toyota	650 075	+1,0	↑
4	BMW	603 722	+1,5	↑
5	Renault	554 212	+1,5	↑
6	Mercedes	519 630	+3,7	↑
7	Audi	499 045	+3,1	↑
8	Peugeot	483 512	-3,4	↓
9	Kia	421 867	+6,6	↑
10	Dacia	405 768	-9,7	↓

W ciągu dziewięciu miesięcy 2026 r. zarejestrowano w Europie (UE, EFTA, Wielka Brytania) 10 555 351 nowych samochodów osobowych – to więcej o 6,3% niż w analogicznym okresie 2025 roku (w samej Unii Europejskiej wzrost wyniósł 5,7%). Cały czas można obserwować rosnącą popularność firm pochodzących z Chin. W ciągu trzech kwartałów br. sprzedały one 1,12 miliona aut, co przekłada się na 10,5-procentowy udział w całości rejestracji na Starym Kontynencie (dla porównania po 3. kwartale 2025 roku było to 5,5%). Obecnie najpopularniejszą marką z Państwa Środka (14. miejsce ogólnie) jest BYD (281,9 tys. szt.), natomiast za nim plasują się MG (271,1 tys. szt.) oraz Jaecoo (112,7 tys. szt.).

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 3ea8c49

www.modifikator.pl



JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

NOWA MŁODOŚĆ TWOJEGO SAMOCHODU
NANO TECHNOLOGIA



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

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

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



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

Produkt do nabycia w sieci sklepów:
petrostar.pl

REKLAMA



Kolejne nowości marek Chery oraz Omoda

Koncern Chery jest bardzo aktywny. Podczas imprezy Chery Global User Summit zaprezentowano m.in. dwa nowe modele SUV-ów. Pierwszym z nich jest nowa generacja, popularnego także u nas, Tiggo 7. Widać wyraźną ewolucję designu, szczególnie z boku, w tylnej partii, gdzie wygładzono linie, rezygnując z charakterystycznego załamania znanego z obecnego modelu. Mocno zmieniło się także wnętrze, w którym centralny ekran jest zdecydowanie większy i oddzielony od wskaźników. Drugą, znacznie bardziej spektakularną premierą jest Tiggo X7 (pierwsze auto z planowanej serii Tiggo X) – samochód o najbardziej terenowym charakterze w gamie Chery, ewidentnie nawiązujący np. do Land Roverów. Na razie na temat tych modeli nie przekazano niemal żadnych szczegółów, choć zapewne wkrótce to nastąpi. Można się spodziewać, że oba auta będą korzystać z najnowszych napędów hybrydowych koncernu (tak zwykłych, jak i typu plug-in).
Interesujący samochód, jeszcze w wersji prototypowej, pokazała też Omoda, czyli jedna z marek Chery'ego. Auto ma łączyć atrakcyjny wygląd z dużą funkcjonalnością i możliwościami jazdy nie tylko asfaltowej.

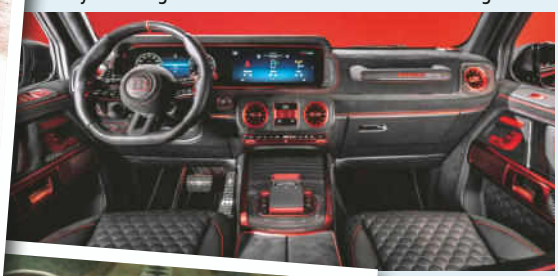


Omoda już w przypadku modelu 4 pokazała, że stawia na odważny desig. Tak też jest w SUV-ie X.

Ekstremalna klasa G pick-up



Brabus znany jest z bardzo daleko idących modyfikacji, co doskonale potwierdza najnowszy model P 900 Rocket Edition (powstanie tylko w 10 egzemplarzach). Za bazę do jego stworzenia posłużył Mercedes klasy G (W465) w wersji AMG G 63. Najpierw przebudowano go na odmianę pick-up, a następnie zastosowano rozbudowany pakiet stylizacyjny, składający się m.in. z wykonanych z włókien węglowych nakładek błotników. Pod maską pracuje silnik V8 biturbo o pojemności zwiększonej z 4,0 do 4,5 l. Generuje on 900 KM i 1,250 Nm (w aucie ograniczone do 1050 Nm). Osiągi: 0-100 km/h w 3,7 s, prędkość maksymalna 240 km/h. P 900 otrzymało też gwintowane zawieszenie i aż 24-calowe felgi.



Wnętrze Masterpiece wykończono połączeniem skóry i Alcantary.

Fiat Pandina w topowej wersji Autobianchi



Pandina to obecnie najstarszy model Fiata. Włosi właśnie pokazali ją w nowej wersji – Tributo Autobianchi (ostatni egzemplarz auta tej marki, Y10, wyprodukowano 30 lat temu). Nowa edycja wyróżnia się m.in. lakierem Platino (inne też będą dostępne), kontrastującymi czarnymi elementami nadwozia (w tym pokrywą bagażnika, jak w Y10) czy felgami 15". Zamówienia w Polsce będzie można składać w listopadzie.



Kabina ma „piaskowe" wykończenie. Logo Autobianchi pojawia się na wyświetlaczach.

Wprawdzie oficjalnie nie ma o tym mowy, ale powodem, dla którego Fiat wypuścił edycję Autobianchi, wydaje się chęć zachowania praw do tej marki (by np. nie trafiła w ręce któregoś z chińskich koncernów).

eprasa.pl 3ea8c49276

Przyszłe premiery



BMW X5 M

BMW już testuje sportową odmianę nowej generacji X5.

AUTA MINI/MIEJSKIE

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

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

BMW i3 Touring	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Mercedes klasy E BEV	2027
Mercedes VLE Hybrid	2027
Porsche Panamera (fl)	2027

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

Alpine A110 BEV	2026
Audi RS 6	2026
BMW M3 (spalinowe)	2027
BMW M5 (fl)	2027
Mercedes-AMG GT Black Series	2027
Mercedes-AMG klasy C BEV	2027
Mercedes-AMG klasy E BEV	2027
Porsche Cayman EV	2027
Porsche 911 GT2 RS	2027
Toyota GR GT	2027

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Audi RS Q5	2027
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW X5 M (fot.)	2027
BMW X7	2027
Chery Tiggo X7	2027
Hyundai Kona	2027
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl; fot.)	2027



Niedawno debiutował Range Rover BEV, a teraz firma pracuje nad face liftingiem.

Lexus RX (wersja sportowa)	2028
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Cayenne El. Coupe Turbo GT	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen Tiguan R	2027
Volkswagen T-Roc R	2027

Zdjęcia: producenci, SH Proshots, archiwum, GDDKiA



Wszystkie warianty Trafica mają 1,9 m wysokości, co ma ułatwiać wjazd na podziemne parkingi. Pojemność przedziału ładunkowego: 5,1 lub 5,8 m³.

Trafic Van E-Tech electric już w Polsce

- **Nowa elektryczna furgonetka w dwóch wersjach długości**
- **W przyszłym roku do gamy dołączą kolejne odmiany**

Renault właśnie zaprezentowało u nas swój najnowszy samochód dostawczy – Trafica z napędem elektrycznym (auto zdążyło już zdobyć tytuł Van of the Year 2027). Będzie on stanowił uzupełnienie gamy tradycyjnego Trafica z napędem spalinowym. Na razie Trafic E-Tech electric występuje jako furgon w dwóch wariantach, różniących się długością (L1 ma 4,87 m i pojemność 5,1 m³, zaś L2 5,27 m i pomieści 5,8 m³). Maksymalna ładowność to 1,3 tony. Auto powstało na nowej, przeznaczonej tylko dla „elektryków" platformie i wykorzystuje 800-woltową architekturę elektryczną. Przewidziano akumulatory trakcyjne o pojemności 60 oraz 81 kWh (w tym drugim przypadku silnik ma 218 KM, zaś maksymalna moc ładowania to 190 kW), a zasięg określono na, odpowiednio, 350-450 km.

W 2027 r. do oferty mają dołączyć van brygadowy oraz podwozie do zabudowy. Polskie ceny Trafica BEV powinniśmy poznać w grudniu br. i wtedy też ruszą zamówienia, natomiast w salonach samochód pojawi się w lutym 2027 r.

Przy okazji prezentacji Trafica E-Tech electric Renault pokazało też sporo modeli z niestandardowymi zabudowami. Pojazdy tego typu stanowią notabene około połowy wszystkich rejestrowanych u nas dostawczych aut Renault.



Kabina może być dwu- lub trzymiejscowa. Najnowsze multimedia, klasyczna obsługa klimatyzacji.



Master jest najpopularniejszym samochodem dostawczym w naszym kraju.



ZABUDOWA DLA STRAŻY POŻARNEJ. Wśród wielu wariantów możliwych konwersji znajdują się także te dla służb, np. policji czy straży.

TRANSPORT KONI Zaprezentowano m.in. Mastera w zabudowie firmy Prentki, specjalizującej się w tworzeniu pojazdów do przewozu koni.





DLA SŁUŻB MIEJSKICH Master w wersji skrzyniowej z wysokimi burtami i funkcją wywrotki – auto dla firm zajmujących się np. wywozem odpadów lub ogrodnictwem.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-IX 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-IX 2025 r.) [proc.]	
1	Renault	10 402	+40,7	↑
2	Toyota	8487	-0,2	↓
3	Ford	7781	-1,8	↓
4	Volkswagen	6183	+14,1	↑
5	Fiat	5684	+14,8	↑
6	Mercedes	3752	-2,6	↓
7	Opel	2673	+17,8	↑
8	Iveco	2656	-7,9	↓
9	Peugeot	1634	+8,1	↑
10	Citroen	1368	+2,6	↑

Źródło: PZPM

Polski rynek samochodów dostawczych w tym roku rozwija się nawet w szybszym tempie niż ten aut osobowych. Od stycznia do września zarejestrowano u nas 55 403 pojazdy użytkowe – więcej aż o 12,7% niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Spektakularny sukces jest udziałem Renault, które zwiększyło sprzedaż aż o 40,7%, tym samym ponownie awansując na pozycję lidera (spychając Toyotę na drugą pozycję).

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 3ea8c49276



Praktyczny drobiazg – uchwyt na kluczyk oraz kartę w miejscu na napoje.

Akcesoria do wydrukowania

Skoda od dawna stosuje przemyślane rozwiązania poprawiające ergonomię wnętrza, znane pod nazwą Simply Clever. Teraz czeska marka wpadła na kolejny interesujący pomysł – drukowania w 3D drobnych akcesoriów, które pozwolą jeszcze lepiej dopasować kabinę do indywidualnych potrzeb. Co ważne, z oficjalnego profilu marki na platformie Printables.com użytkownicy mogą bezpłatnie pobierać projekty (możliwa jest ich modyfikacja), a następnie je wydrukować. Gama akcesoriów jest kompatybilna z obecnymi modelami (np. najnowszymi Peaq oraz Epiq), ale co istotne, także z samochodami, których produkcję już zakończono.



Wiele z elementów wykorzystuje istniejące w pojeździe schowki i wnęki.



Komplet umów na A2

GDDKiA podpisała ostatnią z czterech umów na realizację poszerzenia autostrady A2 między Łodzią a Warszawą o dodatkowy pas. Dotyczy ona liczącego niemal 28 km odcinka Łódź Północ-Łyszkowice (planowane oddanie w kwietniu 2028 r.). W przypadku odcinków węzeł Łowicz-granica województw łódzkiego i mazowieckiego oraz Grodzisk Mazowiecki-Konotopa przewidywany termin zakończenia prac to koniec 2027 r., zaś na fragmencie od granicy województw do węzła Grodzisk Mazowiecki – styczeń 2028 r.



Rozbudowa autostrady A2 między Łodzią a Warszawą została podzielona na 4 odcinki.



Fabryka Audi powstanie w USA

Audi zapowiedziało powstanie pierwszej fabryki w Stanach Zjednoczonych, w stanie Georgia. Start budowy zaplanowano na 2027 r., a produkcji – na początek przyszłego dziesięciolecia. Inwestycja ma opiewać na 4 miliardy dolarów, a zatrudnienie sięgnie 4500 osób. Roczne moce produkcyjne są szacowane na 200 tys. pojazdów (mają to być SUV-y). Audi dołączy tym samym m.in. do Mercedesa (zakłady w Alabamie i Karolinie Południowej) oraz BMW (Karolina Pd.).

REKLAMA



KUP OPONY KUMHO
I ZGARNIJ 100 ZŁ!



Więcej informacji w Regulaminie promocji na https://kumho.openbenefit.pl/help/terms-of-service#/





To nie jest samochód na autostrady, ale lokalne, kręte drogi to już żywioł E-208 GTi.

m motor PIERWSZA JAZDA

Peugeot E-208 GTi



- Elektryczny hot hatch nawiązujący do legendarnego Peugeota 205 GTi
- Moc 281 KM i przyspieszenie 0-100 km/h w 5,5 sekundy

Kiedy 42 lata temu Peugeot zaprezentował mały sportowy model 205 GTi, wymykał się on klasyfikacjom. Teraz jego historię kontynuuje E-208 GTi – tym razem z napędem elektrycznym.

Na szkockich wąskich, wijących się wśród malowniczych krajobrazów trasach ten niewielki „elektryk" prezentuje swoje dynamiczne możliwości. Dla Francuzów E-208 GTi to reinkarnacja małego, dzikiego auta z lat osiemdziesiątych, które na zachód od Renu było własną interpretacją trzech magicznych liter, kojarzonych z niepohamowaną radością z jazdy. Teraz Peugeot znów pokazuje, na co go stać. Zamiast dawnych 105, nowa odsłona generuje moc 281 KM, a właściwie 207 kW – zgodnie z obowiązującym standardem dla samochodów elektrycznych. Moment obrotowy również wzrósł dramatycznie, ze 132 do 345 Nm. Parametry wyglądają obiecująco, czas sprawdzić, jak wypadają w praktyce.

Skuteczna „szpera"

I już pierwsze metry na lekko wilgotnym, ale zapewniającym dobrą przyczepność asfalcie pokazują, że jest dobrze. To małe sportowe auto chętnie wpisuje się w najróżniejsze łuki, a jego czuły układ kierowniczy nie reaguje nerwowo. Nie bez znaczenia jest również umiarkowana, jak na samochód elektryczny, masa wynosząca 1535 kg. E-208 GTi porusza się lekko i nieustannie wystawia opony Michelin Pilot 4S na ciężkie próby.

A tutaj świetnie spisuje się mechaniczna „szpera", która przekazuje więcej momentu obrotowego na koło o lepszej przyczepności. Dzięki temu podczas mocniejszego wciskania gazu E-208 GTi nie wpada w niepotrzebny uślizg, lecz wręcz sam składa się w zakręty.

eprasa.pl 3ea8c49276

Przy tym samochód ze znaczkiem lwa imponuje dynamiką poprzeczną, choć podczas sportowej, ale bezpiecznej jazdy po krętych szkockich drogach krajowych raczej nie wykorzystamy nawet części jego potencjału. Na krótkich prostych auto błyskawicznie nabiera prędkości, więc deklarowane przez producenta 5,5 s od 0 do 100 km/h nie budzi wątpliwości. Nawet miłośnicy spokojniejszej jazdy szybko zaakceptują sztywne, lecz nieprzesadnie twarde zawieszenie.

Peugeot E-208 GTi dzieli technologię z Oplem Corsą GSE, ale szef projektu, Christophe Auriault, podkreśla, że oba modele zestrojono nieco inaczej. „Zależało nam na zachowaniu genów GTi. Dlatego układowi kierowniczemu i tylnej osi nadaliśmy bardziej zwinny charakter niż w przypadku Opla, a w trybie sportowym dostosowaliśmy ustawienia ESP".

Za Peugeota E-208 GTi trzeba zapłacić co najmniej 188 900 zł. W tej cenie w standardzie dostajemy już m.in. wygodne sportowe fotele, czerwone dywaniki, 18-calowe felgi, fabryczną nawigację z planowaniem ładowania oraz pompę ciepła. W E-208 GTi znajdziemy też, charakterystyczne dla innych wersji modelu 208, iCockpit – którego czytelność zależy od wzrostu kierowcy – oraz mało poręczną regulację pochylenia oparcia. Ale czym byłby ten zwinny maluch bez swoich dziwactw?

TEKST: ELMAR SIEPEN, ZDJĘCIA: PEUGEOT



Fizyczne przyciski nieco upraszczają obsługę. Dominuje ta przez ekran.

Do Peugeota 208 bardzo pasuje niewielka kierownica, ale do zwinnego GTi pasuje ona nawet jeszcze bardziej. Zegary z efektem 3D nie każdemu przypadną do gustu.



Selektor do wybierania kierunku jazdy identyczny jak w wielu innych i mniej ekscytujących modelach koncernu Stellantis. Szkoda, bo GTi zasługuje na coś specjalnego.



Jak za dawnych lat: wygodne sportowe fotele z wyraźnym podparciem ciała i czerwone dywaniki.



Skuteczne hamulce efektownie się prezentują. Ciekawostka: do wyboru są dwa typy opon – sportowe Michelin Pilot Sport 4S lub wydłużające zasięg (o 23 km) Hankook Ventus S1 Evo3.



Silnik elektryczny dysponuje mocą 281 KM, a mechaniczna „szpera" jest standardem.

NASZYM ZDANIEM

Wygląda na to, że jesteśmy świadkami renesansu małych hot hatchy. Owszem, są już z nowego, elektrycznego świata, ale stworzone jak kiedyś z myślą o radości z jazdy. Takie auta jak E-208 GTi, Alpine A290, Cupra Raval VZ czy Volkswagen ID. Polo GTI potrafią dostarczyć emocji.

Peugeot umiejętnie połączył z nowoczesnością tradycję kryjącą się za trzema kultowymi literami – E-208 GTi zapewnia beztroską frajdę z jazdy, tyle że teraz w wersji czysto elektrycznej.

Elmar Siepen, magazyn „Auto Zeitung"

OCENA ★★★★½

DANE TECHNICZNE	PEUGEOT E-208 GTi
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	281 KM
Maksymalny moment obrotowy	345 Nm
Pojemność akumulatora (netto)	51 kWh
Maks. moc ładowania AC/DC	11/100 kW
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,5 s
Zasięg (cykl mieszany WLTP)	375 km
CENA	**188 900 ZŁ**

Wyjątkowy wzór

Owszem, Peugeot 205 GTi zadebiutował 8 lat po premierze Golfa GTI, ale wyróżniał się imponującą zwinnością i lekkością prowadzenia. Początkowo z silnikiem 1.6 o mocy 105 KM (przyspieszenie 0-100 km/h w 9,5 s), z czasem doczekał się 130-konnej wersji 1.9. Powstawał w latach 1984-1994 i wyprodukowano blisko 300 tys. egzemplarzy. Dzisiaj, całkowicie zasłużenie, cieszy się już statusem klasyka.



eprasa.pl 3ea8c49276

Charyzma w pełn

m motor PIERWSZY TEST

Tu liczy się balans – wyostrzony design serii 7 po liftingu przyciąga uwagę, ale w tym samochodzie chodzi o równowagę. Między nowoczesnością, komfortem i prowadzeniem.



Szersze tylne lampy – inspirowane iX3. W ramach liftingu poprawiono działanie elektrycznych drzwi oraz skuteczność wygłuszenia.

eprasa.pl 3ea8c49276

740 ej krasie



1


2


3


4

1 Mniej obłości i bardziej pionowo ustawione „nerki”, do wyboru są łącznie cztery pakiety M, wszystkie z czarnymi elementami zderzaków. 2 Opcja – lampy z kryształkami (12 szt. na każdą, 11 100 zł). 3 Felgi – fabrycznie do 22" (wcześniej 21"). 4 Dwukolorowy lakier kosztuje od 62 400 zł (teraz także z matem: 75 h pracy, 6 razy dłużej niż std. lakiery). 5 Do wyboru jedna wersja długości (5,4 m).

Nie od wczoraj designerzy BMW specjalizują się w terapii szokowej. Głośne projekty modeli z lat 2000., stworzone pod wodzą Chrisa Bangle'a, wydawały się szczytem ekstrawagancji, ale w ostatnich latach niemiecki producent pokazał, że nie zamierza łagodzić kursu. Kontrowersyjny design aktualnego (jeszcze) M3/M4 czy serii 7 wywołał falę komentarzy, jednak finalnie marka „wychodzi na swoje”.

Przykład stanowi właśnie obecna „siódemka” (G70), która skutecznie zabrała klientów klasie S m.in. na intratnym rynku USA oraz w Polsce.

Forma ostateczna

Pojedyncze zmiany w ramach liftingu nie są wielkie – ale w sumie dają znaczący efekt. Bardziej „kościste” rysy zderzaków, pionowe nerki pozbawione krągłości oraz szersze, smuklejsze przednie i tylne lampy podkreślają monumentalną bryłę serii 7. Do tego dochodzą opcjonalne detale, m.in.: kryształowe światła, dwukolorowe nadwozie z matowym dołem, felgi do 22" (wcześniej 21").

„Siódemka” to wielki wóz – dostępny tylko w jednej wersji rozstawu osi, na długość przerasta wydłużoną klasę S o 9 cm (mierzy 540 cm). Wbrew pozorom manewrowanie takim kolosem nie jest szczególnie uciążliwe: czujniki parkowania i kamery są dobrze skalibrowane, a sprawę dodatkowo nieco ułatwiają seryjne skrętne tylne koła (aczkolwiek pracują w zakresie „jedynie” do 3,5°). Problem stanowi jednak, typowo dla aut BMW, szeroki przedni słupek, przez który na ciasnych, ruchliwych uliczkach trzeba zachować wzmożoną uwagę.

Przestronność w obu rzędach jest satysfakcjonująca, choć mimo większych gabarytów nie odbiega od rzeczonej klasy S. Prawe siedzenie z tyłu BMW w pozycji leżanki oferuje jednak nieco więcej miejsca na nogi. O rozrywkę dba tam chowany w podsufitce dotykowy ekran 31,3" (element pakietu za 93 100 zł). Po liftingu wprowadzono cyfrowe lusterko wsteczne, które pozwala obserwować sytuację za autem mimo rozłożonego telewizora. Z perspektywy codziennej eksploatacji cieszą dopracowane detale, np. rozłożenie tylnego siedzenia nie wymaga trzymania przycisku czy przełącznika, a jedynie zainicjowania czynności. Przy okazji modernizacji dopracowano działanie elektrycznych drzwi. Mimo że otwierają się z drobnym opóźnieniem, z powodzeniem można korzystać z nich prawie za każdym razem – trzeba tylko odsunąć się o kilkanaście centymetrów od toru ruchu. Drzwi wykrywają przeszkody, a po zajęciu miejsca za kierownicą wystarczy wcisnąć hamulec i automatycznie się zamykają.

Są jednak niedopatrzenia. Po pierwsze guzik do zamykania na panelu drzwi nie ma podświetlenia po wyłączeniu zapłonu, co utrudnia jego lokalizację w ciemności. Po drugie z „boczku” niepotrzebnie zniknęły przyciski pamięci ustawień fotela – trzeba je teraz aktywować poprzez ekranowe menu.

Śladem Neue Klasse

Zmianom w designie nadwozia towarzyszy nowy kokpit „siódemki”, wzorowany na desce rozdzielczej z elektrycznych modeli Neue Klasse. Wprowadzenie panoramicznego wyświetlacza zamiast klasycznych wskaźników wymagało m.in. wymiany przedniej szyby, przy okazji udoskonalono wygłuszenie.

Nowa koncepcja obsługi dobrze się sprawdza – treści w podszybiu można wszechstronnie personalizować, centralny ekran znajduje się blisko dłoni, na pochwałę zasługują też dopracowana obsługa głosowa i szczegółowa fabryczna nawigacja. Zgodnie z trendami nie zabrakło wyświetlacza dla pasażera – choć jego koncepcja bezpieczeństwa jest irytująca (wystarczy, że kierowca spojrzy na ekran, a odtwarzanie stopuje).


5

eprasa.pl 3ea8c49276



Panoramiczny wyświetlacz pod szybą może pokazywać liczne informacje, np. kąt skrętu przednich kół...

...albo grafiki przedstawiające słynne BMW Art Cars (kilka do wyboru).

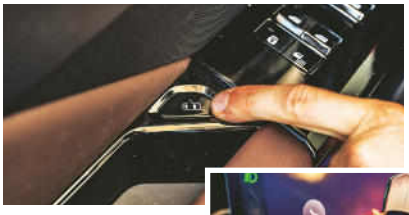
Trafne rozwiązanie z wyświetlaczem pod szybą – head-up staje się zbędny, choć jest w wyposażeniu. Centralny ekran znajduje się blisko dłoni, uporządkowane menu, ale system mógłby pracować szybciej. Poręczna kierownica, jednak pionowe ramię wymaga przyzwyczajenia (jest też klasyczna 2-ramienna). Przede wszystkim – wyborna jakość, na miarę tej klasy. Nowość: listwy ozdobne pokryte Alcantarą. Ciekawostka: nowa architektura elektroniczna pozwala zaoszczędzić 600 m przewodów.



Pneumatyczne zawieszenie umożliwia zwiększenie prześwitu o 2 cm. W trybie Sport obniża się o 1 cm.



Nowość: wyświetlacz dla pasażera z dostępem do różnych aplikacji, np. YouTube'a. Transmisja zostaje przerwana, gdy spojrzy na niego kierowca.



Przycisk do obsługi elektrycznie sterowanych drzwi (opcja za 8300 zł).



Wszystkimi drzwiami można zawiadywać przez centralny ekran. Same wykrywają przeszkody.

Oczywiście można westchnąć, że zniknęło pokrętło iDrive, a kierunek nawiewu ustawia się dotykowo. Sam system mógłby pracować nieco szybciej – co wytykaliśmy już iX3. W tych czasach wypada jednak docenić, że ogólnie koncepcja sterowania jest przystępna i spójna, dostęp do większości funkcji nie nastręcza trudności, a na kierownicy pozostawiono coś na kształt klasycznych przycisków. No i jakość – BMW jest dziś najlepiej wykończoną limuzyną. Nie w kategoriach wizualnego przepychu, to kwestia subiektywna, lecz precyzji i porządności montażu oraz spójności tworzyw. Szacunek.

Klasyka gatunku

Elektryczne wydania serii 7 są mocniejsze i cichsze, hybryda plug-in może mieć lepszy bilans efektywności, a wkrótce do oferty mają jeszcze trafić diesel i V8 – ale już bazowa rzędowa jednostka R6 pod maską wersji 740 błyszczy spalinowymi kompetencjami. Przy okazji liftingu wzmocniono ją z 380 do 400 koni. Silnik pracuje wybornie płynnie i kulturalnie, wydając z siebie głębokie, metaliczne mruczenie na wysokich obrotach, a układ miękkiej hybrydy pomaga mu w obniżeniu zużycia paliwa w mieście, gdzie spalanie wynosi 12-14 l na 100 km. Na autostradzie to ok. 9-11 l, a w trasie do 90 km/h – 7-9 l.

Takie wyniki są po części zasługą zestrojenia 8-biegowego automatu; przy 140 km/h prędkość obrotowa silnika to zaledwie 2000 obr./min. Skrzynia stawia na aksamitną pracę i dokonuje redukcji mięciutko, lecz z pewną rezerwą. Nie ma tu brutalnego wciskania w fotel, jednak przyspieszenie do 100 km/h w niewiele ponad 5 s umożliwia sprawną jazdę w niemal każdych warunkach.

Na drodze seria 7 nie jest tak zrelaksowana jak klasa S ani tak skupiona jak Panamera. Ale wydaje się, że to świadoma decyzja projektantów: ten samochód koncentruje się na równowadze między komfortem podróżujących a zwartym prowadzeniem. Z jednej strony ma pożądane w limuzynie dystyngowanie – dopuszcza łagodne ruchy pionowe, a reakcje napędu i układu kierowniczego są raczej stonowane. Mimo 22-calowych felg zawieszenie wprawnie tłumi znakomitą większość nierówności i można założyć, że na mniejszych obręczach zyska dodatkową finezję.

Z drugiej strony, typowo dla samochodów BMW, podczas ofensywnej jazdy „siódemka" ujawnia swój dynamiczny potencjał. W zakrętach potrafi przekierować znaczną część momentu obrotowego na koła tylnej osi... i pozwolić kierowcy na chwilę zapomnieć, że to przecież 5,4 m samochodu, który waży około 2,2 t. Przede wszystkim imponuje jednak kontrolą przechyłów – jak na nieprzesadnie twarde zestrojenie stroni od wszelkiej „galaretowatości" przy agresywnych zmianach kierunku, zapewniając kierowcy dodatkową pewność. I właśnie to starannie wyważone połączenie najlepiej świadczy o jej dopracowaniu.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

eprasa.pl 3ea8c49276



Szerokie, obszerne fotele z dużym zakresem regulacji zagłówka – ale trochę płaskie. Większość funkcji obsługuje się przez ekran.





Dotykowy TV 31,3" z gniazdem HDMI. Z prawej: ekranik w „boczku" drzwi do sterowania funkcjami.



Leżanka – element pakietów wymagający minimum 66 100 zł dopłaty. Miejsce na nogi dla osób mierzących do 1,85 m wzrostu.



Wszechstronna regulacja miejsc po obu stronach, swobodnie nawet dla wysokich osób.



Duży bagażnik (540 l) z dwoma hakami i otworem na długie przedmioty.

m | PODSUMOWANIE — BMW 740 xDRIVE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronna kabina i duży kufer,
- ✚ wyborna jakość wykończenia,
- ✚ przyjazne interfejsy mimo mnogości funkcji,
- ✚ mnóstwo udogodnień
- ▬ widoczność w przód,
- ▬ system mógłby pracować szybciej

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ wyśmienite połączenie kultury pracy i brzmienia R6,
- ✚ bardzo dobre osiągi przy niewygórowanym spalaniu,
- ✚ elastyczny rozdział momentu obrotowego
- ▬ nieco „senna" reakcja skrzyni na kickdown

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ kontrola przechyłów przy wysokim komforcie,
- ✚ prowadzenie ma znamiona zwinności,
- ✚ skuteczne wygłuszenie
- ▬ są bardziej komfortowe i bardziej sportowe limuzyny

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ względnie atrakcyjna cena na tle rywali,
- ✚ długa lista dodatków i rozległe opcje personalizacji,
- ✚ szeroka gama napędów,
- ✚ pakiety gwarancyjne i serwisowe

Wizualnie to wciąż najbardziej spektakularna limuzyna w klasie – a po liftingu przekonuje dopracowanymi detalami i spójnością koncepcji. Rywale potrafią być bardziej „naj" w konkretnych obszarach, ale seria 7 robi show i ma szeroką rozpiętość kompetencji. Przypomina również, że Niemcy nadal potrafią robić samochody, które urzekają swoim „przeinżynierowaniem".



DANE TECHNICZNE	BMW
Silnik	benz., turbo + elektr.
Pojemność skokowa	**2998 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R6/24
Moc maksymalna (benz. + elektr.)	**400**/5500 + **18 KM**
Maks. moment obr. (benz. + elektr.)	**540**/1980 + **200 Nm**
Maks. moment obrotowy (syst.)	**580 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	540/195/155/322 cm
Średnica zawracania/prześwit	12,3 m/14,7 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2160/670/2100 kg
Pojemność bagażnika	540 l
Pojemność zbiornika paliwa	74 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy, p.; t.)	255/35; 285/30 R22
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,1 s
Średnie zużycie paliwa	8,0-8,6 l/100 km
Zasięg	860-920 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**1,8** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**5,2** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,1** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,0** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**49,2** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**59,0** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,1**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**13,0/8,0/10,5**	
Rzeczywisty zasięg	**700** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	BMW
Model	seria 7
Wersja	740 xDrive
Poduszki czoł./bocz./kurt.	●/●/●
Asystent martwego pola	●
Klimatyzacja automat. 4-strefowa	●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/wyświetlacz head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●
Tapicerka z ekoskóry/ze skóry	●/○ (15 000)[3]
Fotele z masażem/wentylowane	○ (31 500)[3]/○ (31 500)[3]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	●/○ (7500)
Cyfrowe lusterko wsteczne	○ (3900)[4]
Aluminiowe felgi 20"/21"/22"	●/○ (8300)/○ (16 500)
Lakier metalik	○ (6600)
Cena wersji podstawowej[5]	560 000 zł
CENA	**560 000 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



560 000 zł
BMW serii 7 740 xDrive
400 KM, 0-100: 5,1 s



612 700 zł
Mercedes klasy S 450 4Matic Long
381+23 KM, 0-100: 4,9 s



622 000 zł
Porsche Panamera 4 E-Hybrid Executive
470 KM, 0-100: 4,2 s

„Długa" Panamera – tylko jako hybryda plug-in (jest też „krótka", benzynowa, z 4x4 za 582 000 zł). Mercedes bardziej „otula" komfortem, ale kosztuje więcej od BMW.

eprasa.pl 3ea8c49276

MATERIAŁ PROMOCYJNY **Skoda Octavia Hybrid (HEV)**

Jeszcze bardziej uniwersalna – w pełni hybrydowa Octavia



Gama Octavii wzbogaca się o w pełni hybrydowy napęd HEV, który łączy dobre osiągi z niskim spalaniem i bardzo płynną jazdą. Do wyboru są dwie wersje mocy.

Octavia cieszy się w Polsce niesłabnącą popularnością – od początku roku jest drugim najpopularniejszym nowym autem na naszym rynku. Zawdzięcza to unikalnemu połączeniu kompetencji, dzięki którym wyrasta poza ramy segmentu aut kompaktowych. Obok wiodącej funkcjonalności, intuicyjności, wydajności, komfortu i bezpieczeństwa składa się na to szeroka paleta wersji, która obejmuje różne typy napędu, również 4x4. Kolejnym istotnym punktem jest niezwykle elastyczna oferta finansowa. A teraz gamę Octavii wzmacnia napęd w pełni hybrydowy – HEV.

Oszczędnie i płynnie

W Octavii HEV turbodoładowany silnik benzynowy współpracuje z dwoma elektrycznymi: generatorem oraz jednostką trakcyjną, która nie pełni wyłącznie funkcji pomocniczej, lecz na krótkich dystansach jest w stanie samodzielnie napędzać samochód – i to bez konieczności zewnętrznego ładowania. Energia elektryczna jest bowiem odzyskiwana podczas hamowania rekuperacyjnego lub, w razie potrzeby, generowana przez silnik spalinowy.

Pod względem stopnia elektryfikacji nowy układ napędowy stanowi etap pośredni między miękkimi hybrydami (MHEV) a hybrydowymi napędami plug-in (PHEV). Do wyboru są dwa poziomy mocy: 136 oraz 170 KM. Nowa Octavia Hybrid umożliwia bardzo płynną jazdę z dużym udziałem trybu w pełni elektrycznego w sytuacjach, gdzie napęd spalinowy jest najmniej efektywny – m.in. w korkach. Dzięki temu odznacza się szczególnie niskim zużyciem paliwa, które w realistycznym cyklu mieszanym WLTP wynosi od 4,6 l/100 km. A przy okazji wzrasta komfort podróży – w trybie elektrycznym napęd jest praktycznie bezgłośny wewnątrz auta.



W pełni hybrydowy napęd jest oferowany zarówno dla wersji Liftback, jak i Combi.

Z bagażem zalet

To wszystko przy zachowaniu typowej dla Skody użyteczności. Napęd nie wymaga od kierowcy żadnych interwencji – automatycznie dobiera tryb pracy zależnie od warunków i zapotrzebowania na moc. Równocześnie nowa Octavia Hybrid pozostaje pakownym kompaktem. Bagażnik Liftbacka mieści od 460 do 1400 l, a Combi – od 485 do 1540 l. A jeśli uwzględnić niskie spalanie, blisko 40-litrowy zbiornik paliwa zapewnia odpowiednio duży zasięg.

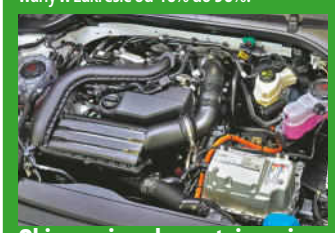
Octavia Hybrid jest już dostępna do zamawiania w atrakcyjnej premierowej cenie – od 134 800 zł za bogato wyposażoną 136-konną wersję Selection.

eprasa.pl 3ea8c49276



Budowa i działanie nowego napędu

Hybrydowy zespół napędowy korzysta z benzynowej jednostki 1.5 TSI evo2, dwóch silników elektrycznych oraz 1-biegowej skrzyni automatycznej. Mniejsza z jednostek elektrycznych działa głównie jako generator, a także uruchamia silnik spalinowy. Większa i mocniejsza (trakcyjna) napędza przednie koła i odzyskuje energię podczas hamowania. W zależności od warunków napęd automatycznie przełącza się między trybem całkowicie elektrycznym, hybrydowym szeregowym a hybrydowym równoległym, tak aby zmaksymalizować efektywność. W trybie szeregowym silnik spalinowy nie jest mechanicznie połączony z kołami za pośrednictwem skrzyni. Auto zasadniczo zachowuje się wówczas jak „elektryk": napęd zapewnia silnik elektryczny, a spalinowy służy, w razie potrzeby, do zasilania generatora wytwarzającego energię elektryczną. Octavia Hybrid preferuje ten tryb pracy do ok. 60 km/h. Przy szybszej jeździe włącza się tryb równoległy, w którym silnik spalinowy jest połączony z kołami za pośrednictwem sprzęgła i jednobiegowej skrzyni biegów. Siła napędowa jednostki spalinowej i elektrycznego silnika trakcyjnego może być wówczas łączona. Gdy potrzebne jest mocniejsze przyspieszenie, silnik elektryczny przejmuje rolę lidera, zapewniając szybką reakcję i przyjemną dynamikę jazdy. Nawet przy wyższych prędkościach Octavia Hybrid może korzystać z trybu „żeglowania" z wyłączonym silnikiem spalinowym. Kierowca nie musi tu niczym zarządzać – może jednak wpływać na zachowanie napędu, wybierając różne tryby jazdy; np. w trybie Sport wstępnie ustawiony jest wyższy poziom hamowania odzyskowego. Akumulator trakcyjny ma pojemność brutto 1,6 kWh, a jego stan naładowania jest automatycznie utrzymywany w zakresie od 40% do 90%.



Obie wersje wykorzystują ceniony benzynowy silnik 1.5 TSI, który napędza przednie koła za pośrednictwem 1-biegowej przekładni.



Staranne wykończenie i dopracowana ergonomia, doskonałe fotele, przystępne cyfrowe interfejsy. Ekran systemu multimedialnego znajduje się blisko dłoni. Nie zabrakło przycisków kierujących do zasadniczych funkcji.



Bez względu na specyfikację Octavia skutecznie łączy komfort z pewnym, stabilnym prowadzeniem.

Oferta i ceny

Główną cechą wyróżniającą w pełni hybrydowe wydania Skody Octavii jest oczywiście układ napędowy. Auto standardowo otrzymuje 17-calowe obręcze Mensa z lekkiego stopu i emblemat Hybrid. Seryjnie dostępny jest również 13-calowy wyświetlacz systemu multimedialnego. Oferta obejmuje dwa warianty mocy – 136 i 170 KM – oraz cztery wersje wyposażenia: Selection, 30 Years, Sportline i Sportline Tech. Dopłata do nadwozia Combi wynosi od 3100 do 5600 zł.

DANE TECHNICZNE	HEV 136 KM	HEV 170 KM
Silnik	benz. + 2 x elektr.	benz. + 2 x elektr.
Moc systemowa	136 KM	170 KM
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,0 s	8,0 s
Zużycie paliwa od (WLTP)	4,6 l/100 km	4,6 l/100 km
CENA OD (LIFTBACK)	**134 800 ZŁ**	**141 600 ZŁ**

eprasa.pl 3ea8c49276



m motor MEGATEST

Czas na przystę

Po opanowaniu rynku plug-inów Chińczycy mają zakusy na segment tzw. pełnych hybryd. Sprawdzamy ich argumenty, porównując pięć chińskich SUV-ów HEV.

Chińskie samochody zalewają nasze drogi. SUV-y w szczególności – wśród 30 najpopularniejszych w Polsce aut z Chin tylko 6 nie ma zwiększonego przeświatu. Od stycznia do września tego roku Chińczycy sprzedali w naszym kraju ponad 64,3 tys. samochodów, co dało im 13,7-procentowy udział rynku. W pierwszych trzech kwartałach ubiegłego roku było ich niecałe 29 tysięcy (6,8%), przyrost jest więc bardzo dynamiczny. Po części wynika on z dużej liczby marek z Państwa Środka obecnych nad Wisłą – choć ta „inwazja" zaczęła się ledwie parę lat temu, jest ich już 29.

Początkowo wiele chińskich SUV-ów oferowano u nas z hybrydowym napędem typu plug-in. Ich duża liczba i niskie ceny pozwoliły im opanować rynek PHEV-ów w Polsce – dzisiaj zajmują tu 8 pozycji wśród 10 najlepiej sprzedających się plug-inów. Wygląda na to, że teraz czas na tzw. klasyczne hybrydy. Ostatnimi czasy gamy wielu producentów z ChRL wzbogaciły się o wersje HEV. Oczywiście niedrogie i z zakusami na czołówki rankingów.

Porównaliśmy 5 chińskich SUV-ów z takim napędem. Cztery z nich to modele już dość dobrze znane na polskich drogach, a najbardziej – MG HS. To u nas najpopularniejszy „chińczyk", w okresie I-IX 2026 zajął świetne, 11. miejsce w rankingu sprzedaży nowych aut (z wynikiem 6750 szt.). Omoda 5, ze sprzedażą na poziomie 5455 szt., zajęła 19. miejsce, i trzecie na liście aut z Chin. Jaecoo 7 było 41. (3158 szt., 6. wśród rodzimej konkurencji), a Chery Tiggo 7 (2810 szt.) uplasowało się na, odpowiednio, 51. i 7. pozycji. Piąty uczestnik porównania – nietypowo stylizowane GWM Ora 5 – wszedł do sprzedaży 1,5 miesiąca temu, nie miał więc jeszcze okazji zaistnieć w rankingach (MG HS, Jaecoo 7 i Omodę 5 można u nas kupić od 2024 r., Chery Tiggo 7 od kolejnego; w każdym przypadku wersja HEV uzupełniła ofertę później).

Chery Tiggo 7

Choć koncern Chery wszedł na polski rynek w 2024 r. z samochodami Omoda i Jaecoo, marka Chery dołączyła dopiero rok później. Pewnie dlatego ustępuje sprzedażą obu pokrewnym producentom, ofertę ma bowiem bardzo konkurencyjną. Tiggo 7 wyróżnia się „gładką" stylizacją i miękkimi liniami. Jedyne, co rzuca się w oczy, to nieco „zaburzone" zakończenie dolnej linii okien. Uwagę zwracają też „przeplatane" tylne światła i ciekawy kolor (tak jak Jaecoo i Omoda, Chery nie pobiera dopłat za lakier).

Z długością 455,3 cm Tiggo 7 plasuje się w środku klasy kompaktowych SUV-ów, na tle pozostałej czwórki wyróżnia się jedynie największą wysokością (169,6 cm). M.in. dzięki temu zapewnia bardzo przestronne wnętrze (nieco ustępujące rozmiarami tylko znacznie większemu MG) z największą ilością miejsca nad głowami jadących z tyłu i co najmniej niezłymi pozostałymi wymiarami.

Wielkością bagażnika, mieszczącego od 500 do 1305 l, Chery też jedynie trochę ustępuje najpakowniejszemu w tej grupie HS-owi. Wygrywa z nim ładownością – w trójce

eprasa.pl 3ea8c49276

GWM Ora 5 Hybrydowy
Silnik: benz., t. + el., **R4, 1499 cm³**
Moc systemowa: **223 KM**

Omoda 5 Hybrid
Silnik: benz., t. + el., **R4, 1499 cm³**
Moc systemowa: **224 KM**

MG HS Hybrid+
Silnik: benz., t. + el., **R4, 1496 cm³**
Moc systemowa: **224 KM**

Jaecoo 7 Hybrid
Silnik: benz., t. + el., **R4, 1499 cm³**
Moc systemowa: **224 KM**

» **Pięć średniej wielkości SUV-ów z Chin**
» **Układy HEV preferujące elektryczny napęd**
» **Niskie spalanie, bogate wyposażenie, rozsądne ceny**

pne SUV-y HEV

Nowa fala chińskich hybryd

Po zawojowaniu rynku samochodów z napędem PHEV chińscy producenci „wzięli się" za układy HEV. Dzięki mocnemu elektrycznemu komponentowi zwykle działają one w trybie szeregowym („benzyniak" tylko ładuje baterię), więc są oszczędne i zapewniają przyjemne wrażenia z jazdy.



Jak Ora 5, HS ma komponenty o innych parametrach niż trójka z Chery. Ale mocą też nie odstaje od stawki.

Trójka z koncernu Chery ma silnik 1.5 turbo 143 KM plus elektryczny 204 KM. Systemowo: 224 KM.

Wspólny z pokrewnymi Jaecoo i Omodą hybrydowy układ Chery rozwija 224 KM mocy systemowej.



Napęd Jaecoo zapewnia najgorsze osiągi z całej testowanej piątki, ale i zużywa najmniej paliwa.



GWM ma dwubiegową skrzynię, jak MG. Mocą 223 KM ustępuje rywalom o koń, moment aż 476 Nm jest nieodczuwalny.



Chery Tiggo 7 Hybrid Premium





Na wspólnej tafli poza dwoma wyświetlaczami 12,3" jest też regulacja podświetlenia kokpitu i głośności dźwięków systemowych, w tym kierunkowskazów (fot. z lewej). Mimo wielu różnych błyszczących tworzyw, nie tylko czarnych, wykończenie wnętrza Tiggo 7 robi zupełnie niezłe wrażenie.



Wygodna zmiana trybów jazdy (Eco i Sport) pokrętłem. Rolka głośności, przyciski kamer i ustawień auta.



Najwięcej miejsca nad głowami jadących z tyłu, sporo w pozostałych kierunkach. Całkiem płaska podłoga sprzyja podróżującemu pośrodku kanapy.



Panel z większością ustawień klimatyzacji (temperaturę z prawej strony zmienia się na ekranie).



Pojemny (od 500 do 1305 l), porządnie wykończony bagażnik z niedużymi wnękami pod dnem i 2 hakami na burtach. Bardzo nisko unoszona pokrywa.



Zestaw czterech niezłej jakości kamer dookoła auta ułatwia parkowanie.



Chery, jak rywale, ma mnóstwo ustawień. Sporo tu „przewijania" ekranu.



Gdyby nie okolice tylnych słupków, Tiggo 7 wyróżniałoby się tylko nieproporcjonalnie małymi kołami.

z koncernu Chery przekracza ona (o kilka kilogramów) pół tony.

Kokpit jest bardzo podobny do tego w Omodzie – poza zarysem łączy je spory udział miękko wykończonych powierzchni oraz nagromadzenie różnych błyszczących plastików, ale w Chery towarzyszy im przynajmniej nieźle wyglądające szorstkie „drewno". Różni je budowa konsoli środkowej oraz położenie dźwigni automatu (w Tiggo 7 między fotelami, w Omodzie przy kierownicy) i niektórych przełączników. Tych ostatnich jest tu sporo jak na auto z Chin – tradycyjne sterowanie mają m.in. klimatyzacja, lusterka, głośność czy tryby jazdy. Dzięki temu obsługa okazuje się całkiem przyjazna, mimo że ustawień jest mnóstwo, co po części wynika z kolejnej cechy wspólnej opisywanych aut: bogatego wyposażenia i licznych systemów wspomagających kierowcę.

W zestawie ze stosunkowo miękkim zawieszeniem owocuje to niezłym komfortem podróży. Tiggo 7 sprawnie tłumi większość wybojów, tylko te „kanciaste" powodują wyraźny wstrząs i huk. Ceną jest nieporywające prowadzenie – auto nie przepada za nagłymi zmianami kierunku, ale dzięki szybko, płynnie działającej elektronice zakręty pokonuje sprawnie i bezpiecznie.

Typowy dla nowych chińskich hybryd napęd z sekcją elektryczną dużo mocniejszą od benzynowej pozwala jeździć „na prądzie" częściej niż w wielu innych HEV-ach. Jak czwórka rywali, Tiggo 7 zwykle jest hybrydą szeregową (spalinowa jednostka pełni rolę generatora, dostarczając prąd napędzającej koła elektrycznej), ale potrafi też być równoległą (jak Toyoty), koła może też samodzielnie wprawiać w ruch silnik elektryczny albo benzynowy. Reakcja na gaz jest sprawna, osiągi dobre (100 km/h w 8 s, o 0,7 s szybciej, niż obiecuje Chery), a spalanie nieduże (średnio 5,5 l/100 km).

Nieźle wyposażona podstawowa wersja Select kosztuje 124 900 zł, testowana Premium za 134 900 zł

eprasa.pl 3ea8c49276

oferuje bardzo bogatą specyfikację (jako jedyna ma ogrzewaną przednią szybę, brakuje za to nawigacji).

GWM Ora 5

Niektórzy twierdzą, że chińskie SUV-y są takie same. Część faktycznie trudno rozpoznać z daleka – ale nie testowane, tu każdy ma swój styl. A już na pewno Ora 5, przy której inne auta wyglądają... nudno. Z przodem w stylu Porsche i nietypowym tyłem, którego obłość podkreślają „ukryte" światła i wycieraczka, GWM celuje w klientów „kupujących oczami". Zwłaszcza w opisywanej konfiguracji, z efektownym zielonym lakierem i jaśniutkim wnętrzem.

Takie wykończenie trudno utrzymać w czystości, trzeba jednak przyznać, że (w zestawie ze złotawymi detalami, miękko obszytą półką na telefon i przyjemnym podświetleniem) robi duże wrażenie. Dodaje też wnętrzu centymetrów, ale tylko optycznie – „bąblasta" sylwetka zapewnia niedużemu na tle rywali SUV-owi (długość 447,1 cm, ale i niezłe 272 cm rozstawu osi) mnóstwo miejsca nad głowami kierowcy i pasażera obok, ale na nogi mają oni najmniej przestrzeni w stawce, do tego kabina Ory 5 jest niskawa z tyłu oraz węższa niż wnętrza rywali. Mimo to mieści 4-5 dość wysokich osób, z tym że bez możliwości wyprostowania nóg. Widoczność przez niską tylną szybę nie imponuje. Podobnie jak bagażnik – bazowe 390 l łatwiej zaakceptować niż maksymalne 1088 l (i 435 kg ładowności).

Benzynowy silnik 1.5 turbo rozwija 150 KM, czyli o 7 więcej niż w pozostałej czwórce, za to elektryczny mocą 190 KM ustępuje o 8 KM odpowiednikowi w MG i o 14 KM tym w Chery, Jaecoo i Omodzie. Systemowa moc wynosi jednak 223 KM – tylko o 1 KM mniej niż w reszcie stawki. Ora 5 oferuje jednak najlepsze osiągi w porównaniu: na przyspieszenie do „setki" potrzebuje tylko 7,7 s – o 0,3-1,1 s mniej niż rywale, a od 100 do 140 km/h – 6,3 s ▶

GWM Ora 5 Hybrydowy Infinity



Efektowne jasne wnętrze. Ekrany 10,25 i 14,6". Wzorowane na Mini klawisze są porządniejsze niż w Mini. Obsługa miejscami nietypowa (np. tempomat włącza się ruchem dźwigni automatu w dół, jak włączając zakres D, a asystenta pasa – dwoma ruchami). Za to przełączniki na kierownicy są wygodne w użyciu.



Nietypowe: różne lusterka w obydwu daszkach. Lewe ma 8,8 cala i lepsze oświetlenie, prawe – niecałe 5 cali.



Najmniej miejsca z przodu i mało w tylnej części wnętrza. W drugim rzędzie wyjątkowo pakowne kieszenie w drzwiach, ale i tylko jedno gniazdo USB.



Klawisze w stylu Mini do włączania nawiewu, klimatyzacji, odparowywania szyby i trybu auto.



390-1088 l nie zachwyca. 2 haki, jedyne w teście ruchome dno, schowki niżej, szeroki otwór, ale też burty z jasnego plastiku, wysoki próg (82 cm nad ziemią, 5 cm na dnem) i ręcznie unoszona półka.



Tylko GWM oferuje aż 5 trybów jazdy, w tym takie na śnieg i do holowania.



Najlepsza w porównaniu jakość kamer i najwięcej dostępnych ujęć.



Ora 5 wygląda jak owoc miłości Porsche Macana i Mini. Ale zdecydowanie może się podobać.

eprasa.pl 3ea8c49276

Jaecoo 7 Hybrid Exclusive



Kokpit, z zegarami 10,25" i pionowym ekranem 14,8" (w bazowej wersji 13,2") z metalowymi „plecami" różni się od tych w siostrzanych Chery i Omodzie, ale obsługa już nie. Lewe miejsce na miło wykończonej półce na telefony oferuje funkcje ładowania bezprzewodowego (z mocą 50 W) i chłodzenia.



Tylko w Jaecoo i MG kierowca może regulować – i to w dwóch płaszczyznach – podparcie lędźwi.



Na oparciu prawego fotela jest dodatkowe sterowanie, na obu – po trzy kieszenie. Podróżujący w obydwu rzędach mogą liczyć na sporą przestrzeń.



Każde z opisywanych aut pozwala konfigurować przycisk (GWM i MG dwa) z gwiazdką na kierownicy.



Bagażnik (340/1245 l) jest niski i wąski (odpowiednio 39 i 97 cm), ale pod podłogą kryje schowek o głębokości do 15 cm. Pokrywa otwiera się bardzo nisko.



Tylko tu ogrzewanie mają nie tylko fotele, ale i boczne miejsca na kanapie.



Pionowa orientacja ekranu pozwala wyświetlić duże ujęcia z kamer.



Design Jaecoo 7 może się kojarzyć np. z autami Land Rovera.

(konkurenci 7,5-8,5 s). Wynik mógłby być jeszcze lepszy, ale Ora 5 jako jedyna trafiła do testu na zimowych oponach. Ok. 42 m potrzebne do zatrzymania się ze 100 km/h należy więc uznać za niezły rezultat.

Napęd rzadziej niż w pozostałej czwórce jest wyłącznie elektryczny (podczas wolnej jazdy wydaje przy tym najgłośniejszy w teście „jęk") i nawet po ustawieniu najwyższego stopnia rekuperacji najmniej intensywnie odzyskuje energię po ujęciu gazu. Do tego wykorzystuje mniejszy niż u rywali akumulator (1,09 vs 1,83 kWh). Przekłada się to na najwyższe spalanie – choć średni wynik 6 l/100 km nie zasługuje na krytykę. W przeciwieństwie do 10 l potrzebnych do pokonania 100 km z prędkością 140 km/h.

Do podróży autostradowym tempem nie zachęca też spory hałas (ok. 72 dB; Chery ma podobny wynik, Jaecoo o 2 dB lepszy, a MG i Omoda – o 3 dB), zresztą w GWM jest też najgłośniej przy 50 i 100 km/h.

Za to do komfortu trudno mieć większe uwagi. Mimo że zawieszenie Ory 5 zestrojono nieco sztywniej niż w pozostałej czwórce, z większością wybojów radzi sobie ona równie dobrze. A jednocześnie najlepiej z całej stawki znosi nagłe zmiany kierunku jazdy, trochę mniej wychyla się na boki (ale nadal wyraźnie) i oferuje najwyższą przyczepność boczną w łuku. Co absolutnie nie czyni jej sportową.

Ceną 129 990 zł (118 990 zł w bazowej wersji) GWM plasuje się w środku stawki, nie wyróżnia się też wyposażeniem, choć jako jedyna nie ma przednich czujników parkowania (za to tylko ona i HS oferują fabryczną nawigację).

Jaecoo 7

Jaecoo dzieli z Tiggo 7 podzespoły, ale ma bardziej „terenowy" charakter. To jednak tylko kwestia designu nadwozia i detali wnętrza – napęd jest tu przedni, jak w reszcie stawki; osłonę silnika w całej piątce dzieli od gruntu 17-18 cm.

eprasa.pl 3ea8c49276

MG HS Hybrid+ Exclusive

Niewyróżniające się rozmiarami Jaecoo (długość 4,5 m, 267,2 cm rozstawu osi) zapewnia dużo miejsca z przodu, w tym najwięcej w teście na nogi kierowcy, i sporo z tyłu. Na uwagę zasługują też dość długie siedzisko i płaska podłoga w drugim rzędzie (jak w Chery) oraz regulacja pochylenia oparć kanapy.

Bagażnik ma niedużą pojemność 340-1245 l, za to największą ładowność (510 kg), dwa haki po bokach i kolejne dwa, obok mocnej lampki, na pokrywie (w którą łatwo uderzyć głową, jak w Tiggo 7).

Wspólny z Chery napęd o mocy 224 KM w połączeniu z wyższą o 23 kg masą Jaecoo (cięższe jest tylko MG) znajduje odzwierciedlenie w najgorszych w porównaniu osiągach. Ale 8,8 s do „setki" i 17,3 s do 140 km/h to przyzwoite wyniki, choć warto zaznaczyć, że przy gwałtownych startach z miejsca „7" ma największe w stawce problemy z trakcją – sporo prób kończy się chwilowym piskiem opon przy ruszaniu i gorszym rezultatem.

Do dynamicznej jazdy nie zachęca też zestrojony jak w Tiggo 7 układ jezdny, który w ciasnym łuku wcześnie zmusza ESP do niwelowania podsterowności (na szczęście płynnie i często ledwo wyczuwalnie). Zapewnia za to więcej niż wystarczający komfort, zakłócając spokój podróżnych tylko na najgorszych wybojach (choć w tym egzemplarzu już na małych zdarza się trzeszczenie w okolicy szyberdachu).

Kosztujące 139 900 zł (o 10 tys. więcej niż bazowe) Jaecoo jest najdroższe w teście. Wynagradza to jednak najbogatszym wyposażeniem (head-up, poduszka kolanowa kierowcy, podgrzewanie kanapy). Ma też najszersze opony, a mimo to jest ciche w środku i zużywa najmniej benzyny (średnio 5,3 l na 100 km i około 9 l przy 140 km/h).

MG HS

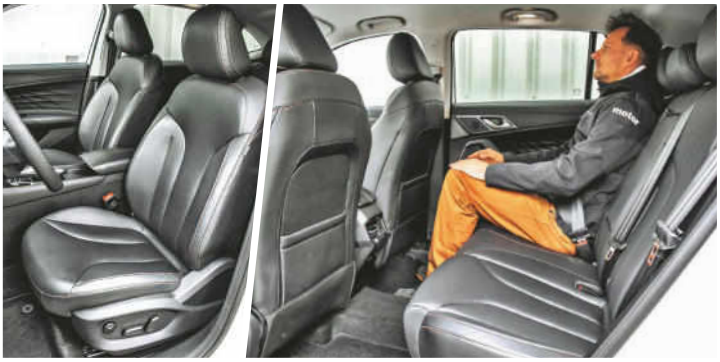
HS wyróżnia się rozmiarami. MG ma w ofercie pasujący wielkością do pozostałej czwórki model ZS,



Na tle pozostałej czwórki kokpit MG prezentuje się wręcz klasycznie – owszem, ma dwa ekrany 12,3" na wspólnym panelu, ale i tradycyjne nawiewy, dość niską konsolę centralną (bez obecnej u czwórki rywali pojemnej wnęki pod spodem) oraz wygodne w użyciu przyciski i dżojstiki na kierownicy.



Tylko w HS-ie można ręcznie włączyć hamulec pomocniczy osobnym przełącznikiem na konsoli centralnej.



Fotele mają najdłuższe siedziska i nie są aż tak miękkie jak te u rywali (i jak kanapa). Najwięcej w stawce miejsca nad głową kierowcy, przestronny tył.



Cała piątka pozwala dostosowywać pracę m.in. rekuperacji czy wspomagania kierownicy.

Tylko tu i w Tiggo 7 są miękkie burty. Gdy największy w teście bagażnik (507-1484 l) nie wystarczy, MG pociągnie dwa razy cięższą przyczepę niż rywale.





Sylwetka HS-a nieźle ukrywa jego niemal 4,7 m długości.



Nawigacja sprawnie wyznacza trasy i informuje o niebezpieczeństwach.



Na ujęciu 360 stopni widać odległość w cm do wykrytych przeszkód.

eprasa.pl 3ea8c49276

Omoda 5 Hybrid Premium





Kokpit z dwoma 12,3-calowymi wyświetlaczami jest bardzo podobny do tego w Chery, ale jeszcze więcej tu błyszczących tworzyw. Za to dzięki przeniesieniu obsługi automatu na kolumnę kierownicy na konsoli wygospodarowano dodatkowy zamykany schowek (z miękkim wykończeniem).



Zanim pojawiło się u nas tyle aut z Chin, wentylacja foteli w SUV-ie za mniej niż 140 tys. zł nie była normą.



Najkrótsze siedziska w obu rzędach, niska kanapa słabo podpiera uda, mniej miejsca oferuje tylko GWM. Brzmi kiepsko, ale narzekać będą tylko wysocy.



Kamery nadpobudliwego w całej piątce monitorowania uwagi kierowcy (w GWM i MG są na słupku).

Plus za próg najbliżej ziemi (73 cm) i najwyżej unoszoną pokrywę (189 cm). Minus za najmniejszą pojemność (300-1079 l) i plastikowe burty bez haczyków.





Panele (w Chery i Jaecoo też) szybko pokrywają się odciskami palców.



Wszystkie auta oferują wejścia USB-A i USB-C – poza MG (tylko USB-C).



Efektowniejsza niż u rywali sylwetka odbija się na przestronności i widoczności.

ale kosztując 89-109 tys. zł, staje on w szranki z zupełnie innymi autami. Przewagą MG jest to, że z kompaktową konkurencją rywalizuje cenowo SUV-em klasy średniej. Mierzący 467 cm HS jest o ok. 12-22 cm dłuższy od reszty, szerszy (o 2,5-6,6 cm) i ma największy rozstaw osi (przerastający rywali o 4,5-15,5 cm).

Naturalnie przekłada się to na największe wnętrze w teście. Nie ma jednak mowy o przepaści w tej kwestii – Chery czy Jaecoo zapewniają niewiele mniej miejsca z przodu i porównywalną przestrzeń z tyłu.

Atutami HS-a na tle rywali są też przystępny system multimedialny z nawigacją mogącą wyświetlać czytelną mapę także na ekranie zegarów i szerokokątnym podglądem obszaru obok auta po włączeniu kierunkowskazu. A także przyjazna obsługa oraz najwygodniejszy fotel kierowcy, z dwuosiowo ustawianym podparciem lędźwiowym (jak w Jaecoo, reszta nie oferuje regulacji) i najdłuższym siedziskiem.

Najszerszy i najgłębszy w teście bagażnik (na wysokość lepsza jest tylko Ora 5 z dnem w dolnym położeniu) ma największą pojemność 507-1484 l. Ładowność jest przeciętna (475 kg), za to przyczepa może ważyć 1500 kg, dwa razy więcej niż u pozostałej czwórki.

W połączeniu z dobrym wygłuszeniem oraz najsprawniej tłumiącym drgania podwoziem (mniej niż u rywali czuć tu i słychać najgorsze wyboje; prowadzenie okazuje się równie przeciętne) czyni to HS-a bardzo wygodnym samochodem. Ale nie jest tak zwrotny jak konkurenci i nieco trudniej go zaparkować.

Choć to dzieło innego koncernu, napęd MG nie różni się zbytnio od tego w trójce z koncernu Chery. Wykorzystuje jednak, tak jak GWM, 2-biegową przekładnię, co ujawnia się lekkim osłabieniem przyspieszenia w okolicy 100 km/h. Pomimo tego i najwyższej masy (1690 kg) HS najlepiej hamuje i zapewnia dobrą dynamikę (0-100 km/h w 8,2 s). Jest w tym zasługa elektrycznego silnika

eprasa.pl 3ea8c49276

o największym w teście momencie obrotowym (340 Nm to o 30-104 więcej niż u reszty; moc 198 KM plasuje go pośrodku stawki).

Ten ostatni stosunkowo często sam napędza auto, a po zdjęciu nogi z gazu MG potrafi najintensywniej odzyskiwać energię, na spalanie negatywnie wpływają jednak rozmiary i masa. Średnie 5,7 l/100 km nie jest najgorszym wynikiem (Ora 5 pali więcej), lecz na autostradzie żaden z rywali nie potrzebuje aż 11 l. HS i GWM mają 55-litrowy bak (reszta: 51 l), ale tylko MG i Jaecoo potrafią średnio przejechać aż 960 km między tankowaniami (910-940 km zasięgu u konkurencji to też dużo).

Cenowo (121 900-133 900 zł) MG plasuje się w środku stawki, wyposażeniem zresztą też.

Omoda 5

Omoda 5 ustępuje pozostałym autom długością 444,7 cm, szerokością 182,4 cm, wysokością 158,8 cm i rozstawem osi 261 cm. Stąd najciaśniejsza w teście kabina, w której najtrudniej „upchnąć" nogi jadącym z tyłu, a wszyscy mają mniej miejsca nad głowami niż u rywali. Z przodu powodem są wysoko umieszczone fotele i rozbudowana obudowa okna dachowego. Z tyłu – mocno opadający dach (nie pomaga nawet to, że szyberdach nie sięga nad kanapę, a ta jest bliżej podłogi niż fotele). Design ograniczył też widoczność – najgorszą w porównaniu, jeszcze bardziej niż w GWM utrudnioną przez szeroki tylny słupek i niechowane zagłówki. Najmniejszy jest też bagażnik, z pojemnością na poziomie miejskich aut (300-1079 l).

Dobra sprzedaż Omody pokazuje jednak, że dla wielu osób od praktyczności bardziej liczą się ciekawy wygląd i korzystna cena. „Piątkę" z niezłym wyposażeniem można mieć już za 112 900 zł, a wyspecyfikowana na poziomie rywali testowana wersja kosztuje 126 900 zł. Czyli najmniej w stawce.

Okazja, biorąc pod uwagę, że napędza ją ten sam udany układ co Chery i Jaecoo. Oszczędny (mniej niż 5,4 l/100 km pali średnio tylko Jaecoo; przy 140 km/h jedynie Chery i Omodzie wystarcza 8 l) i zapewniający dobrą dynamikę (8,1 s do „setki" to wynik na poziomie Tiggo i HS-a). Jak u obu „krewniaków" komfort jest bardzo przyzwoity, a prowadzenie nieangażujące, ale stabilne. Plus za dobre wyciszenie wnętrza, minus za najdłuższe hamowanie na letnich oponach.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

DANE TECHNICZNE	CHERY	GWM	JAECOO	MG	OMODA
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	**1499 cm³**	**1499 cm³**	**1499 cm³**	**1496 cm³**	**1499 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**143 KM**/5200	**150 KM**/b.d.	**143 KM**/5200	**143 KM**/b.d.	**143 KM**/5200
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**204/224 KM**	**190/223 KM**	**204/224 KM**	**198/224 KM**	**204/224 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**215 Nm**/b.d.	**240 Nm**/b.d.	**215 Nm**/b.d.	**230 Nm**/b.d.	**215 Nm**/b.d.
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**295/295 Nm**	**236/476 Nm**	**310/295 Nm**	**340/340 Nm**	**310/295 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./1-bieg.	przedni; aut./2-bieg.	przedni; aut./1-bieg.	przedni; aut./2-bieg.	przedni; aut./1-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/186/170/267 cm	447/183/164/272 cm	450/187/167/267 cm	467/189/166/277 cm	445/182/159/261 cm
Prześwit	17,6 cm	17,5 cm	17,1 cm	18,2 cm	14,5 cm
Średnica zawracania	11,0 m	10,9 m	11,0 m	11,5 m	10,9 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1617/508/750 kg	1585/435/750 kg	1640/510/750 kg	1690/475/1500 kg	1546/506/750 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	500/1305 l	390/1088 l	340/1245 l	507/1484 l	300/1079 l
Poj. zbiornika paliwa/baterii	51 l (Pb 95)/1,83 kWh	55 l (Pb 95)/1,09 kWh	51 l (Pb 95)/1,83 kWh	55 l (Pb 95)/1,83 kWh	51 l (Pb 95)/1,83 kWh
Opony	225/60 R18	225/60 R18	235/50 R19	225/55 R19	215/55 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)					
Prędkość maksymalna	175 km/h	185 km/h	180 km/h	190 km/h	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,7 s	7,7 s	8,3 s	7,9 s	7,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,7 l/100 km	5,1 l/100 km	5,5 l/100 km	5,5 l/100 km	5,3 l/100 km
Zasięg	890 km	1070 km	920 km	1000 km	960 km
m DANE TESTOWE[1]					
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,2** s →	**3,1** s →	**3,3** s →	**3,4** s →	**3,1** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,0** s ↗	**7,7** s ↗	**8,8** s →	**8,2** s ↗	**8,1** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**15,5** s ↗	**14,0** s ↗	**17,3** s →	**15,7** s →	**16,3** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,6** m →	**41,9** m ↘	**36,3** m ↗	**35,9** m ↗	**39,9** m ↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,8** m ↗	**42,7** m ↘	**36,6** m →	**36,4** m ↗	**39,0** m ↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,1** dB ↗	**55,3** dB →	**52,4** dB ↗	**53,5** dB ↗	**54,7** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**66,6** dB →	**67,6** dB ↘	**66,1** dB →	**65,1** dB ↗	**64,7** dB ↗
Rzeczywista prędkość[2]	**98** km/h	**99** km/h	**98** km/h	**99** km/h	**96** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,7**	**2,8**	**2,7**	**2,6**	**2,7**
Testowe zużycie paliwa[3]	**5,7/5,3/5,5**	**5,9/6,1/6,0**	**5,3/5,3/5,3**	**5,5/5,9/5,7**	**5,5/5,3/5,4**
Rzeczywisty zasięg	**920** km	**910** km	**960** km	**960** km	**940** km
WYPOSAŻENIE/CENY	**CHERY**	**GWM**	**JAECOO**	**MG**	**OMODA**
Model	Tiggo 7	Ora 5	7	HS	5
Wersja	Hybrid Premium	Hybrydowy Infinity	Hybrid Exclusive	Hybrid+ Exclusive	Hybrid Premium
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr./kol.	●/●/●/●/–	●/●/●/●/–	●/●/●/●/●	●/●/●/●/–	●/●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Asyst. świateł drog./koncentracji	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-stref.	–/●/–	–/●/–	–/●/–	–/●/–	–/●/–
Nawigacja/ekran head-up	–/–	●/–	–/●	●/–	–/–
Ładowarka indukcyjna	●	●	●	●	●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●
Czujniki park. t./p. i t./asyst. park.	–/●/–	●/–/–	–/●/–	–/●/–	–/●/–
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Tapicerka ze skóry ekologicznej	●	●	●	●	●
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–	●/–	●/●	●/–	●/–
Fotele wentylowane/z masażem	●/–	●/–	●/–	●/–	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	●/●	●/–	●/–	●/–	●/–
Reflektory LED/matrycowe	●/–	●/–	●/–	●/–	●/–
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	●	●	●	●	●
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	–/●/–	–/●/–	–/–/●	–/–/●	–/●/–
Lakier metalik/matowy	●/–	○ (2500)/○ (3000)	●/–	○ (2250)/–	●/–
Cena wersji podstawowej[4]	124 900 zł	118 990 zł	129 900 zł	121 900 zł	112 900 zł
CENA	**134 900 ZŁ**	**129 990 ZŁ**	**139 900 ZŁ**	**133 900 ZŁ**	**126 900 ZŁ**

Typowo dla samochodów z chińskiego rynku, testowana piątka nie oferuje żadnych płatnych opcji. Do testu wszystkie trafiły w najwyższych specyfikacjach, nie da się już zatem dopłacić do lepiej wyposażonych wersji. Nie ma więc możliwości zrównania wyposażenia opisywanych samochodów. Można co najwyżej dokupić do Ory 5 i HS-a oferowany przez trójkę konkurentów seryjnie metaliczny lakier. Po takim „zrównaniu" specyfikacji Chery zachowuje cenę 134 900 zł, GWM drożeje do 132 490 zł, Jaecoo za niezmienione 139 900 zł nadal wyróżnia się nieco lepszym niż u konkurentów wyposażeniem, cena MG rośnie do 136 150 zł, a Omoda wciąż może się pochwalić najniższą w stawce kwotą na rachunku: 126 900 zł.

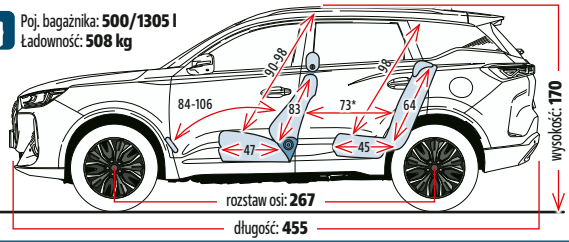
[1] GMW wzięło udział w pomiarach na zimowych oponach, pozostałe cztery auta – na letnich; [2] przy wskazaniu 100 km/h; [3] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● stand.; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [4] z tym samym napędem

eprasa.pl 3ea8c49276

CHERY TIGGO 7 HYBRID

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **51 l**
Teoretyczny zasięg: **890 km**
Szerokość: **186 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **141/137 cm**
Poj. bagażnika: **500/1305 l**
Ładowność: **508 kg**



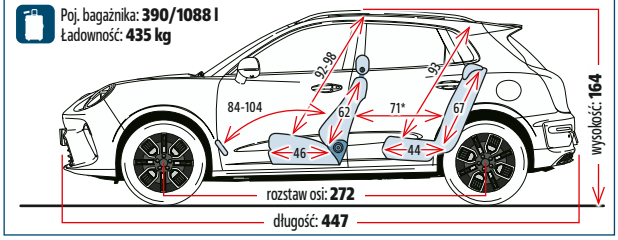


Chery ma miękko wyłożone burty bagażnika – na każdej umieszczono rozkładany haczyk na zakupy.

GWM ORA 5 HYBRYDOWY

EURO NCAP NIE TESTOWANO

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **1070 km**
Szerokość: **183 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **138/133 cm**
Poj. bagażnika: **390/1088 l**
Ładowność: **435 kg**





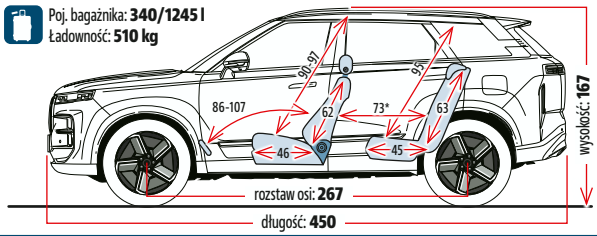
Nawet gdy ruchome dno bagażnika jest w dolnym położeniu, pod nim jest jeszcze pojemny schowek.

HS jest znacznie większy od czwórki konkurentów, ale nie jest od nich znacznie przestronniejszy

JAECOO 7 HYBRID

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **51 l**
Teoretyczny zasięg: **920 km**
Szerokość: **187 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **141/137 cm**
Poj. bagażnika: **340/1245 l**
Ładowność: **510 kg**



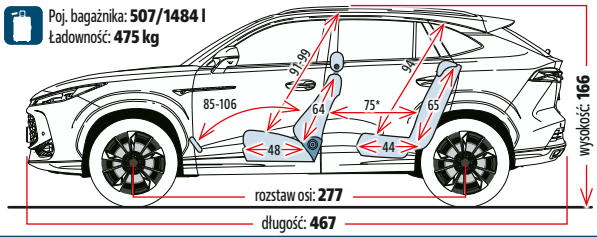


W testowanych autach poza Orą 5 funkcjonalność kufra ogranicza umieszczony tam akumulator.

MG HS HYBRID+

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **1000 km**
Szerokość: **189 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **143/138 cm**
Poj. bagażnika: **507/1484 l**
Ładowność: **475 kg**



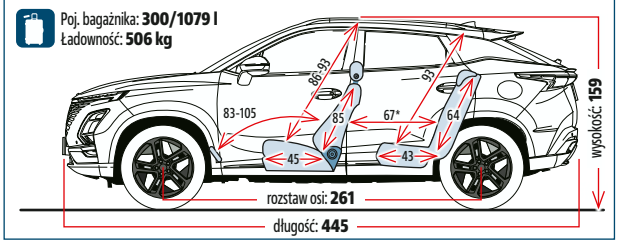


Nie ma haczyków, są za to miękko wykończone burty z praktycznymi wnękami ograniczonymi siatkami.

OMODA 5 HYBRID

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **51 l**
Teoretyczny zasięg: **960 km**
Szerokość: **182 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **143/137 cm**
Poj. bagażnika: **300/1079 l**
Ładowność: **506 kg**





Omoda zapewnia stosunkowo pojemną przestrzeń pod podłogą najmniejszego w teście bagażnika.

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

m PUNKTACJA – AUTA KOMPAKTOWE



	maks. liczba pkt	CHERY	GWM	JAECOO	MG	OMODA
NADWOZIE I WNĘTRZE						
Wymiary wnętrza	50	27	**20**	26	27	21
Wykończenie i ergonomia	10	7	8	7	7	7
Wyciszenie	10	6	6	7	7	7
Multimedia i obsługa	10	6	8	7	7	6
Bagażnik	30	15	11	9	16	8
SUMA	**110**	**61**	**53**	**56**	**64**	**49**
UKŁAD NAPĘDOWY						
Osiągi	30	16	17	15	16	16
Praca silnika/silników	10	7	7	7	7	7
Skrzynia biegów	10	6	6	6	**7**	6
Zużycie paliwa	30	24	23	25	24	25
SUMA	**80**	**53**	**53**	**53**	**54**	**54**
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE						
Prowadzenie	30	18	21	18	18	18
Komfort jazdy	30	21	21	21	**24**	21
Układ kierowniczy	10	6	6	6	7	6
Hamulce	20	12	11	12	12	9
SUMA	**90**	**57**	**59**	**57**	**61**	**54**
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	**280**	**171**	**165**	**166**	**179**	**157**
MIEJSCA		**2**	**4**	**3**	**1**	**5**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY						
Cena zakupu	50	28	30	27	28	30
Poziom wyposażenia	30	22	22	**24**	23	22
Systemy bezpieczeństwa	30	17	17	**18**	17	17
Wyposażenie dodatkowe	10	0	1	0	0	0
SUMA	**120**	**67**	**70**	**69**	**68**	**69**
RAZEM	**400**	**238**	**235**	**235**	**247**	**226**
MIEJSCA		**2**	**3**	**3**	**1**	**5**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

GWM każe płacić za efektowny design ograniczoną ilością miejsca w swoim wnętrzu – nie tylko nad głowami z tyłu, ale i na nogi i szerokość w obu rzędach.

Dwustopniowa skrzynia MG szybko reaguje na polecenia kierowcy (i zmienia przełożenie płynniej niż też dysponujące dwoma biegami GWM).

Wszystkie opisywane samochody zapewniają kierowcy i pasażerom ponadprzeciętny komfort podróży kosztem sporych przechyłów w łuku, ale HS sprawniej od pozostałej czwórki radzi sobie z trudnymi wybojami.

Jaecoo 7 to najdroższa propozycja w całym porównaniu, ale przynajmniej oferuje swojemu nabywcy najbogatsze wyposażenie.

m motor PODSUMOWANIE

Już samo „więcej auta w cenie mniejszych rywali" jest wielkim atutem MG. Ale HS ma też wiele innych plusów, jak najlepsze fotele i multimedia czy najwyższy uciąg, do tego szybko się rozpędza i równie szybko zatrzymuje. Stąd bezdyskusyjne zwycięstwo w tym porównaniu. Ze wszech miar udane Chery Tiggo 7 ma tak dużo zalet i mało wad, że mimo najmniej korzystnego cennika zajęło drugie miejsce. Trzecią pozycję zajmują ex aequo wyjątkowe GWM Ora 5 i też ciekawe, a przy tym błyszczące spalaniem i wyposażeniem Jaecoo 7, a stawkę zamyka Omoda 5 – to bardzo ciekawa oferta, ale wymagająca od nabywcy największych wyrzeczeń. Tak jak pozostała czwórka pokazuje jednak, że HEV-y z Chin mogą stanowić trudną konkurencję dla tych z Europy, Japonii czy Korei.



eprasa.pl 3ea8c49276

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

Innowacyjna hybryda Kia z napędem e-AWD

Kia to specjalista od napędów hybrydowych, nad którymi pracuje już od lat 90. Najnowszy Seltos jeszcze wzmacnia pozycję marki w klasie kompaktowych SUV-ów. Do wyboru są dwie wersje HEV – z napędem przednim lub 4x4 oraz funkcją V2L.







Kia znakomicie połączyła tradycyjną oraz cyfrową obsługę auta.



Indukcyjną ładowarkę do smartfona umieszczono optymalnie, pod ręką.



Na panoramiczny ekran składają się wyświetlacze wskaźników (12,3''), klimatyzacji (5,3'') oraz centralny (12,3 '').

Do bogatej gamy samochodów Kii z napędem hybrydowym, obejmującej już modele Niro HEV, K4 HEV, Sportage HEV oraz Sorento HEV, właśnie dołącza kolejny – Seltos HEV. Wzmocni on, i tak już bardzo silną, pozycję marki w segmencie kompaktowych SUV-ów. Seltos pierwszej generacji odniósł na świecie ogromny sukces rynkowy (to drugi najczęściej wybierany model Kii), a jego nowe wcielenie, które wprowadzono także w Europie, ma wszelkie predyspozycje, by zostać prawdziwym przebojem.

Jednym z przymiotów Seltosa jest bogata gama wersji napędowych. Auto zadebiutowało w odmianach z jednostką benzynową 1.6 o mocy 180 KM (napęd przedni lub 4x4, skrzynia manualna lub DCT), a teraz ofertę rozszerzono o bardzo pożądane warianty HEV. Kia ma olbrzymie doświadczenie w technologii hybrydowej, którą rozwija samodzielnie, stosując własne silniki, akumulatory oraz przekładnie. Te ostatnie to klasyczne hydrokinetyczne automaty lub, jak w Seltosie, dwusprzęgłowe skrzynie DCT – ich zastosowanie sprawia, że odczucia z jazdy są bardzo naturalne, a podczas dynamicznego przyspieszania nie występuje uciążliwe jednostajne „wycie" silnika na wysokich obrotach.

Nowy SUV Kii oferowany jest w dwóch hybrydowych wersjach. Ta z napędem na przednie koła ma systemowe 154 KM, od 0 do 100 km/h rozpędza się w 10,4 s i zużywa w cyklu mieszanym tylko 4,9-5,4 l na 100 km. Na szczególną uwagę zasługuje druga – e-AWD. Seltos to pierwszy model Kii, w którym zastosowano innowacyjny układ 4x4 – dodatkowy silnik elektryczny (68 KM) zapewnia w nim napęd tylnej osi. Ta odmiana nie tylko gwarantuje pewność prowadzenia i bezpieczeństwo w trudnych warunkach drogowych, ale dzięki systemowej mocy 178 KM przyspiesza do 100 km/h w 9,7 s. Także tu plusem jest niskie zużycie paliwa: średnio 5,5-5,8 l/100 km.

Kapitalnym rozwiązaniem w hybrydach jest, zaczerpnięty z modeli elektrycznych, system V2L umożliwiający zasilanie urządzeń zewnętrznych (moc do 3,6 kW) bezpośrednio z akumulatora pojazdu. Dzięki niemu do instalacji auta można podłączyć różny, przydatny np. na biwaku sprzęt czy naładować baterię laptopa.

Zaawansowane napędy to oczywiście tylko jeden z wielu atutów Seltosa. Mimo kompaktowych rozmiarów (długość 443 cm) jego rozstaw osi to 269 cm (o 1 cm dłuższy niż w większym Sportage), co przekłada się na przestronność wnętrza. Bagażnik jest pojemny (483 l w odmianach benzynowych i 536 l w HEV – maksymalnie aż 1494 l), a funkcjonalność i łatwość dostosowania przestrzeni do potrzeb podnoszą takie udogodnienia jak podwójna podłoga czy regulowane oparcia kanapy. Do tego dochodzą m.in. wysoka jakość wykonania oraz bogate wyposażenie. W Seltosie odnajdziemy rozwiązania, które znacznie poprawiają wygodę, takie jak choćby cyfrowy kluczyk Digital Key 2.0 (umożliwia m.in. dostęp do auta przy pomocy smartfona) czy zdalne aktualizacje oprogramowania (OTA). Stosując panoramiczny ekran i fizyczne przyciski, Kia udowadnia, że można stworzyć nowoczesny kokpit bez rezygnacji z wygodnej, szybkiej i intuicyjnej obsługi.

O bezpieczeństwo jadących dba rozbudowany zestaw najnowszych systemów wspierający kierowcę w wielu sytuacjach (m.in. asystent jazdy po autostradzie czy aktywny tempomat z funkcją Stop & Go).

Ceny Seltosa w wersji hybrydowej zaczynają się od 145 500 zł. Co ważne, Kia oferuje bardzo dogodne formy finansowania. Dla klientów indywidualnych przewidziano kredyt 50/50 z RRSO 0% i kredyt Kia for You. Z kolei dla przedsiębiorców oferowane są leasing „Niska rata", leasing operacyjny oraz wynajem Kia for Business. Oczywiście niezmienne są znakomite warunki gwarancji – 7 lat, do 150 000 km.

Podsumowując: Kia Seltos HEV łączy sprawdzoną technologię hybrydową, bogate wyposażenie i nowoczesne rozwiązania, takie jak napęd e-AWD oraz funkcja V2L, z atrakcyjnymi warunkami finansowania. Warto zatem odwiedzić salon Kia, poznać dostępne wersje i sprawdzić aktualne oferty dopasowane do własnych potrzeb. Zwłaszcza że Kia rozpoczęła już wyprzedaż rocznika 2026.







Kia Seltos to samochód przestronny i komfortowy (ma m.in. wszechstronną regulację siedzeń oraz ustawiany kąt pochylenia oparć kanapy).



W wersjach GT-Line i X-Line fotele mają seryjnie elektryczne sterowanie, podgrzewanie i wentylację.



Funkcjonalny i pojemny bagażnik (536-1494 l) z podwójną podłogą.



eprasa.pl 3ea8c49276

Miejskie auto przeszłości i przy

Stare, dobre spalinowe Polo kontra elektryczne ID. Polo – dzieli je nie różnica, lecz przepaść pokoleniowa. I dotyczy to nie tylko napędu oraz tankowania i ładowania.

Obecne spalinowe Polo, choć jest udanym miejskim autem, ma już swoje lata – debiutowało w 2017 r. Od tamtej pory wiele widzieliśmy: boom na crossovery i SUV-y, pandemia, wojny, elektromobilność. To wszystko przełożyło się na prawdziwy krach w europejskiej sprzedaży Polo: z blisko 300 tys. sztuk w 2018 r. do niewiele ponad 100 tys. w 2025 r., kiedy to model świętował swoje 50. urodziny.

Obchody nie były tak huczne jak choćby w przypadku tegorocznego jubileuszu Golfa GTI, zwłaszcza że poprzedziła je „przeprowadzka" – w 2024 r. produkcję Polo przeniesiono z Hiszpanii do RPA. Ale miejski VW nie składa broni: powraca w wydaniu elektrycznym, które powstaje w (innej) hiszpańskiej fabryce.

Na wstępie największa różnica między testowanymi autami – cena. Polo 1.0 TSI (116 KM) DSG kosztuje od niespełna 96 tys. zł, a elektryczne ID. Polo jest dostępne od 100 tys. zł. To jednak uboga wersja Trend z mniejszą baterią (37 kWh, 116 KM). Lepiej wyposażony wariant Life wyceniono na 115 tys. zł (116 KM) lub 120 tys. zł (135 KM). Pożądana odmiana z większym akumulatorem 52 kWh (też Life), o mocy 211 KM, wymaga już minimum 147 tys. zł. Uśredniając różnicę do 50%, nasuwa się pytanie: czy ID. Polo jest autem o 50% lepszym od Polo?

Jawna prze-waga

Trzeba uczciwie przyznać, że nabywca „elektryka" dostaje więcej samochodu. Klasyczne Polo jest o 2 cm dłuższe (407 vs 405 cm), i na tym jego przewaga się kończy. ID. Polo od podstaw powstało jako auto elektryczne (na przednionapędowej platformie MEB+), co pozwoliło jego konstruktorom „uwolnić się" od ograniczeń, jakie stawia napęd spalinowy. Przy mniejszej długości samochód ma o 4 cm większy rozstaw osi (259 cm – to więcej niż w Golfie VI), jest o 6,5 cm szerszy (blisko 182 cm – więcej niż aktualny Golf) i mierzy o 8 cm więcej na wysokość (153 cm). To wszystko „kosztuje" jakieś 360 kg dodatkowej masy własnej. Przy okazji ciekawostka: ID. Polo 52 kWh jest o zaledwie parę kilogramów cięższe od wersji z mniej pojemną baterią.

Liczby zdają się przeważać na korzyść „elektryka", ale pomiary wnętrz ujawniają zaskakujące podobieństwo obu modeli – jak na swój segment to przestronne samochody, jednak wciąż miejskie. Z przodu ID. Polo zapewnia wrażenie większej przestrzeni, choć głównie z powodu niższej zabudowy deski rozdzielczej. W obu autach swobodnie poczują się nawet wysocy kierowcy, w obu czeka całkiem obszerny fotel z dużym zakresem ustawień (podobnie jak kolumna kierownicy). W spalinowym Volkswagenie regulacja podparcia lędźwi nie wymaga dopłaty w większości wersji, w elektrycznym występuje tylko w topowej wersji Style, i to w opcjonalnym pakiecie (3110 zł).

Z tyłu czuć, jakie konsekwencje niesie za sobą umiejscowienie akumulatora w podłodze samochodu. ID. Polo zapewni nieco więcej swobody za wysokim kierowcą – zarówno na kolana, jak i na stopy – ale podróżujących zmusza do siedzenia z udami „w powietrzu". Nisko zamocowana kanapa nie zapewnia bowiem sensownego podparcia; spalinowe Polo wypada tu znacznie lepiej, oferuje też nieco więcej miejsca nad głowami.

„Elektryk" kontruje większym bagażnikiem – 441 wobec 351 l. Przestrzeń jest głęboka, jednak w dwóch droższych wersjach znajdziemy podwójną podłogę (seryjna



Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG
Silnik: benz., turbo, R3, 999 cm³
Moc maksymalna: 116 KM

eprasa.pl 3ea8c49276

szłości

we wszystkich odmianach Polo). W obu autach nie zabrakło haków na torby, a pokrywy unoszą się wysoko i mają uchwyty do zamykania po obu stronach.

Wczoraj i dziś

ID. Polo reprezentuje w tym porównaniu szeroko pojęty „postęp". Choć to słowo, które nie zawsze ma dziś pozytywny wydźwięk, to w przypadku kokpitu i obsługi elektryczny VW zdecydowanie góruje nad „spalinówką": wspomnianą niższą zabudową deski rozdzielczej, dużo lepszym wykończeniem z rozległymi tapicerowanymi powierzchniami deski rozdzielczej i paneli drzwi (także z tyłu!), klasycznymi przełącznikami wentylacji oraz dużym ekranem z szybkim, przyjaznym menu. Cieszy, że producent z Wolfsburga wrócił do swoich tradycji robienia łatwych w obyciu samochodów, które sprawiają wrażenie wykonanych porządniej niż średnia. I wyzbył się głupich pomysłów, jak tylko dwa przełączniki sterowania szybami (ID.3 i spółka).

VW ID. Polo 52 kWh
Silnik: elektryczny
Moc maksymalna: 211 KM



Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG Edition 50

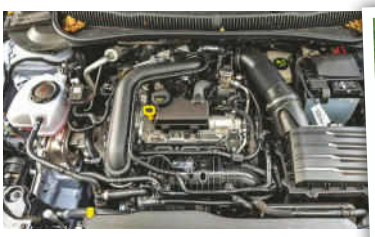


Masywny kokpit i (za) dużo twardego, ciemnego plastiku. Łatwa obsługa, ale dotykowy panel wentylacji – za nisko.

Klasyczna dźwignia hamulca postojowego zabiera miejsce w tunelu środkowym.



Skromny ekran, mniej uporządkowane menu – coś na wzór starego telefonu.



3-cylindrowy silnik łączy dobrą kulturę, niezłe osiągi oraz niskie spalanie.



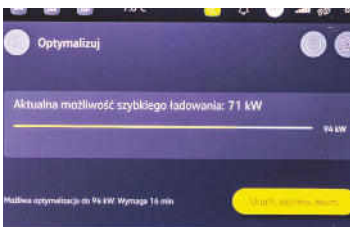
Zwinniejsze prowadzenie, ale i gorszej jakości tłumienie.

Volkswagen ID. Polo 52 kWh Style



Przytulne wykończenie, mniej dominująca zabudowa, lepsze jakość montażu i ergonomia. Zegary z motywem retro – urzekające!

Wybierak kierunku jazdy i regulacji rekuperacji przy kierownicy „zwalnia" miejsce w tunelu.



Cenna informacja o aktualnej mocy i czasie ogrzania akumulatora.



Widoczna tacka na smartfon, jest też szczelina, która służy za stojak.



ID. Polo jest komfortowe i stateczne niczym kompakt.

eprasa.pl 3ea8c49276

DANE TECHNICZNE	ID. POLO	POLO
Silnik	elektryczny	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	–	**999 cm³**
Układ cylindrów/zawory	–	R3/12
Moc maksymalna	**211 KM**	**116 KM**/5000
Maks. moment obrotowy	**290 Nm**	**200 Nm**/2000
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	405/182/153 cm	407/175/145 cm
Rozstaw osi/prześwit	259/12,5 cm	255/14,8 cm
Średnica zawracania	10,9 m	10,7 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1576/444/1200 kg	1213/457/1100 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	441/1240 l	351/1125 l
Pojemność akumulatora (netto)	52 kWh	–
Pojemność zbiornika paliwa	–	40 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	215/50 R18	195/55 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII/PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	160 km/h	201 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,1 s	9,8 s
Średnie zużycie energii/paliwa	13,3 kWh/100 km	5,3 l/100 km
Zasięg	450 km	750 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,5** s ↗	**3,4** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,6** s ↗	**9,9** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,7** m ↗	**37,2** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,2** m ↗	**36,1** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,2** dB ↗	**57,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB →	**65,5** dB →
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**3,0**	**2,7**
Test. zużycie energii/benzyny[2]	**13,8/17,5/15,7**	**6,8/4,8/5,8**
Rzeczywisty zasięg	**330** km	**680** km

WYPOSAŻENIE/CENY	VW	VW
Model	ID. Polo	Polo
Wersja	52 kWh Style	1.0 TSI DSG Edit. 50
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asystent martwego pola	●	●
Elektrycznie składane lusterka	●	●
Klimatyzacja man./aut. 2-stref.	–/●	●/○ (1840)
Nawigacja	○ (3110)	●
Ekran zegarów/ładowarka ind.	●/●	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (4740)[3]	●/–
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki parkowania p. i t.	●	●
Asystent parkowania	○ (4740)[3]	●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (3440)/●	○ (4580)/○ (1840)
Tapicerka półskórzana/skórzana	–/–	–/–
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●	○ (1620)/–
Elektrycznie sterowane fotele	○ (3110)[3]	–
Światła LED/matrycowe	●/●	●/●
Oświetlenie ambiente	●	●
Zestaw napraw./koło zapasowe	●/–	●/○ (510)
Pompa ciepła	○ (4100)	–
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	–/●/○ (1510)	●/○ (1750)/–
Lakier metalik	○ (2860)	○ (0)
Cena wersji podstawowej[4]	147 190 zł	95 590 zł
CENA	**161 890 ZŁ**	**102 390 ZŁ**

Spalinowe Polo w jubileuszowej wersji Edition 50 ma bogate wyposażenie seryjne, ale oferuje mniej opcji. Po możliwym zrównaniu specyfikacji jego cena wzrasta do 107 690 zł, zaś ID. Polo – do ponad 175 tys. zł (z istotną w polskim klimacie pompą ciepła). Wadą „elektryka" jest uboga paleta lakierów.

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

Na tym tle „stare" Polo wyraźnie zdradza swój wiek. Masywna deska rozdzielcza zabiera poczucie przestrzeni, morze twardych, połyskliwych plastików dookoła nie licuje z ceną auta, zwłaszcza w obliczu chińskich rywali, a i obsługa okazuje się bardziej wymagająca. Ekran jest niewielki, a panel sterowania wentylacją (dotykowy) – umieszczony zbyt nisko. Polo przegrywa też ilością przestrzeni na drobiazgi i gorzej dostępnym miejscem na smartfon.

Różnic ciąg dalszy

Nie tylko wykończenie kabiny plasuje ID. Polo w okolicy aut kompaktowych. Także wrażenia z jazdy są „na poziomie". Cisza, płynność reakcji napędu, regulowana rekuperacja – na tle samochodów spalinowych to nowa jakość. Akumulator 52 kWh występuje jedynie w połączeniu z mocnym silnikiem 211 KM, który zapewnia piorunujące jak na takiego malucha osiągi – 0-100 km/h w mniej niż 7 s. Podwozie nic sobie jednak z tego nie robi. Zawieszenie starannie filtruje nierówności i broni się przed drganiami. Jakby masa działała na korzyść. Odczuwa się ją dopiero w forsownie przejeżdżanych zakrętach – mały VW prowadzi się dojrzale i relatywnie neutralnie, ale czuć wtedy (i słychać), że kontrola stabilności ma dużo pracy z hamowaniem poszczególnych kół.

Szkoda, że większej baterii nie można połączyć ze słabszym silnikiem. Byłby zupełnie wystarczający, zwłaszcza że ID. Polo zdarza się tracić przyczepność przednich kół, a osiągi okazują się aż nazbyt dobre. Ładowanie jest wystarczająco szybkie (10-80% w 23-24 min, zależnie od wielkości akumulatora) i nie wymaga mocnej stacji (maksymalna moc to 88 kW dla baterii 37 kWh oraz 105 kW dla 52 kWh).

Zużycie prądu w ciepłe jesienne dni też wypada przyzwoicie: od 13 do 14,5 kWh/100 km w mieście i 16-19 kWh na drogach jednopasmowych do 90 km/h (pomiary poza miastem przy sporym wietrze), co po uśrednieniu daje ok. 330 km zasięgu. Mimo opływowości (Cd = 0,26) nie jest to jednak wóz do jazdy autostradowej, gdzie potrzebuje 25-30 kWh.

Spalinowe Polo jest wygodne jak na auto miejskie, a jego 3-cylindrowy silnik został skutecznie wygłuszony i pracuje na tyle kulturalnie, że „na pierwszy rzut ucha" trudno stwierdzić, czy przypadkiem nie ma 4 cylindrów. Szybki start-stop i przyjazna charakterystyka umożliwiają zwinną jazdę. No i najtwardszy argument, czyli zasięg. Spalanie poniżej 5 l na 100 km w trasie i mniej niż 7 l w mieście oraz 7,5 l na autostradzie zapewnia minimum 500 km na baku. A tankowanie trwa parę minut.

Na tle ID. Polo spalinowy VW jest jednak autem o klasę gorszym. Zawieszenie „przepuszcza" znacznie więcej wstrząsów, reakcja na gaz jest bardziej mozolna, a mocno wspomagany układ kierowniczy zapewnia mniej kontroli. Niższa masa objawia się natomiast znacznie zwinniejszym zachowaniem w łukach – czuć, że Polo bazuje na mechanice i wrodzonym balansie, bez uciekania się do korekt elektroniki.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG Edition 50



Niższa pozycja, wysuwany podłokietnik, seryjna regulacja podparcia lędźwi w prawie wszystkich wersjach.



Wygodniejsza pozycja siedzenia, choć i wyższy tunel. W obu autach nie ma centralnych nawiewów dla drugiego rzędu siedzeń.

Volkswagen ID. Polo 52 kWh Style



Podobna przestrzeń, ale nieco wyższa pozycja i wrażenie większej swobody. W opcji jest funkcja masażu.



Zbliżona ilość miejsca (więcej na nogi za wysokimi osobami, mniej nad głową), ale siedzi się „w kucki". W obu autach są USB.

eprasa.pl 3ea8c49276





Moduł audio utrudnia wykorzystanie dolnego „piętra”.



Foremny, spory (351 l) bagażnik z porządnymi hakami, dobre wykończenie.



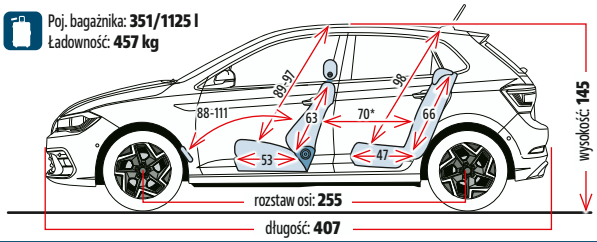
VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI DSG

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **40 l**
Teoretyczny zasięg: **750 km**

Szerokość: **175 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **140/134 cm**

Poj. bagażnika: **351/1125 l**
Ładowność: **457 kg**







Bardzo głębokie drugie dno bagażnika, brak frunka.



Bagażnik jest pojemniejszy (441 l), ale płytszy w górnym ustawieniu podłogi.



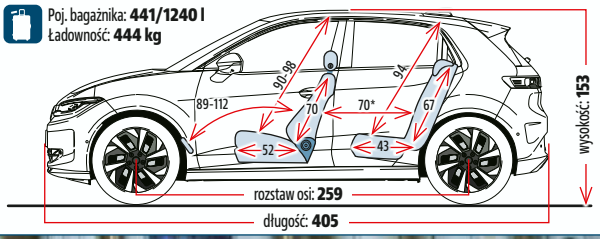
VOLKSWAGEN ID. POLO 52 kWh

NIE TESTOWANO

Poj. akumulatora netto: **52 kWh**
Teoretyczny zasięg: **450 km**

Szerokość: **182 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **140/133 cm**

Poj. bagażnika: **441/1240 l**
Ładowność: **444 kg**



m PUNKTACJA - SEGMENT: AUTA MIEJSKIE

AUTA MIEJSKIE

	maks. liczba pkt	VW ID. POLO	VW POLO
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	36	37
Wykończenie i ergonomia	10	**9**	6
Wyciszenie	10	9	7
Multimedia i obsługa	10	9	7
Bagażnik	20	13	10
SUMA	100	76	67
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	23	16
Praca napędu	10	10	7
Zasięg	10	3	7
Zużycie energii/paliwa	30	**18**	24
SUMA	80	54	54
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	24	**24**
Komfort jazdy	30	24	21
Układ kierowniczy	10	7	6
Hamulce	20	13	12
SUMA	90	68	63
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	198	184
MIEJSCA		**1**	**2**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	7	25
Poziom wyposażenia	40	17	**18**
Systemy bezpieczeństwa	30	19	17
Wyposażenie dodatkowe	10	5	6
SUMA	130	48	66
RAZEM	400	246	250
MIEJSCA		**2**	**1**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Volkswagen zadbał, by ID. Polo usprawiedliwiało różnicę w cenie nie tylko rodzajem napędu – w jego wnętrzu panuje znacznie przytulniejsza atmosfera. Także ergonomia miejsca kierowcy wypada odczuwalnie lepiej niż w Polo.

ID. Polo jest efektywne, aczkolwiek na miarę swoich gabarytów. Najmniej energii zużywa w miejsko-podmiejskiej jeździe. Nadaje się też w trasy, ale z racji efektywności lepiej nie przekraczać 120 km/h.

Polo prowadzi się mniej „kontaktowo”, ale i lżej, bardziej naturalnie – typowo dla starszych, lżejszych aut. Elektryczny Volkswagen zapewnia kierowcy mnóstwo pewności i ma dobrze wyważony układ kierowniczy, ale podczas ofensywnej jazdy jego elektronika musi się nieźle „napocić”.

W jubileuszowej odmianie Edition 50 spalinowe Polo ma sensowną specyfikację, w dodatku jest teraz objęte rabatem i oferuje więcej wersji wyposażenia. Drogie ID. Polo wymaga m.in. dokupienia nawigacji.

m motor PODSUMOWANIE

ID. Polo jest lepszym autem – ale koszty są po stronie spalinowego Polo. Nawet jeśli uwzględnić, że „elektryk” ładowany głównie niedrogim prądem będzie tańszy w eksploatacji (włącznie z przeglądami). Elektrycznym VW jeździ się przyjemniej, a biorąc pod uwagę coraz lepszą dostępność stacji ładowania, uzupełnianie energii przestaje być wyzwaniem. Ale benzynowe Polo to wciąż sensowna propozycja. Nasza rada: czekać na rabaty na ID.



eprasa.pl 3ea8c49276

Kamper nie tylko do jednego zastosowania

m motor PIERWSZY TEST

Renault Trafic z zabudową kempingową może także pełnić rolę normalnego, użytecznego na co dzień minivana.

Kupno kampera jako osobnego pojazdu, używanego tylko zgodnie z jego podstawowym przeznaczeniem, to zapewne rozwiązanie optymalne, ale najkosztowniejsze z możliwych. Odpowiednio dobrane pojazd (czytaj: nie za wielki) i zabudowa pozwalają jednak z kampera uczynić całkiem wszechstronne auto na co dzień.

Made in Poland

Testowany model oparto na Renault Traficu w wersji L1H1, czyli o długości 510 cm, z rozstawem osi 310 cm i o wysokości 197 cm. Zabudowę kempingową wykonała polska, mająca ponad 10-letnie doświadczenie, firma Wavecamper.

W prezentowanej odmianie zastosowano z tyłu trzyosobową przesuwaną kanapę, którą bez wysiłku jedna osoba może przekształcić w dwuosobowe łóżko o wymiarach 195 na 120 cm (oferowane są też dwa osobne, przestawiane fotele). Nawet gdy ustawi się ją dość blisko siedzeń, miejsca na nogi nie brakuje, a z tyłu auta pozostaje wtedy mnóstwo przestrzeni na bagaż lub np. duży kontener dla psa (w razie potrzeby kanapę można wyjąć, co jeszcze poprawia możliwości transportowe). Mankamentem jest to, że oparcia nie da się regulować, co wymaga przyzwyczajenia do dość wyprostowanej pozycji. Naprawdę wysokim osobom może także brakować wolnej przestrzeni nad głowami. Dodatkowe miejsca do spania uzyskuje się poprzez uniesienie dachu. Do tej sypialni wchodzi się nad przednimi siedzeniami, co wymaga nieco sprawności.

Jeśli chodzi o pozostałe wyposażenie, to w umieszczonej po lewej stronie, porządnie wykonanej, „meblościance" znajdują się pojemne szafki, półki z zasłonami, a także kuchenka ze zlewem, lodówka, dostępna za dopłatą toaleta, kanistry na wodę oraz butla z gazem. Standardem są też demontowalny stolik, zasłony okien, ogrzewanie postojowe (diesel) z cyfrowym panelem sterującym czy dodatkowy akumulator AGM 90Ah.

Wśród opcji przewidziano m.in. panele solarne, dodatkowe torby pod kanapą oraz na prawym tylnym oknie czy rozwijaną markizę (jej cena wynosi 4124 zł).

Przyjazny kompan

Wyposażone w diesla 2.0 150 KM połączonego z płynnie działającym automatem auto daje się poznać z naprawdę dobrej strony. Dynamika jest w zupełności wystarczająca do sprawnej jazdy w każdych warunkach. Trafic bez problemu utrzymuje autostradowe tempo choć ze względu na poziom hałasu, optymalna prędkość wynosi około 120 km/h. Zużycie paliwa kształtuje się od 5,7 l/100 km (spokojna jazda w trasie) przez 7,5 l (miasto) do 8,6 l (autostrada, przy 140 km/h).

Jak na auto o sporych gabarytach, Trafic prowadzi się lekko, poprawnie zachowuje na zakrętach, przekonując wysoką stabilnością podczas szybkiej podróży oraz dobrze wyważonym układem kierowniczym. Także skuteczność tłumienia nierówności należy uznać za w zupełności wystarczającą.

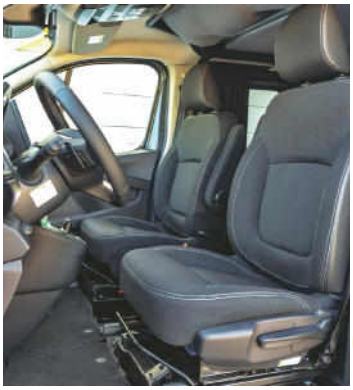
TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA





By fotel kierowcy dało się obrócić, został umieszczony na dodatkowym podwyższeniu.

Porządnie wykończona oraz łatwa biegów nie znajduje się na kolumnie



Siedzenia okazują się wygodne także w długiej trasie. Tu oba mają podłokietniki i regulację lędźwiową.



Zabudowa może być zamontowana w Traficu z krótkim lub długim rozstawem osi (310/350 cm).

eprasa.pl 3ea8c49276



w obsłudze deska rozdzielcza. Szkoda, że dźwignia kierownicy – uwolniłoby to sporo miejsca z przodu.



W kilku ruchach kanapę przekształca się w dolne łóżko. Ma ono 195 cm długości oraz 120 centymetrów szerokości.



Kanapa jest przesuwana, dzięki czemu, jeśli zachodzi taka potrzeba, można uzyskać dużą przestrzeń ładunkową.



Kanapie brakuje regulacji pochylenia oparcia. Fotele można obracać, by np. spożyć posiłek przy stoliku.



Kanistry na wodę czystą i brudną (tzw. szarą) mają po 19 l. Butla z gazem: 1,7 lub 2,8 kg.





W wersji z krótkim rozstawem osi górne dwuosobowe łóżko ma 195 na 135 cm.



Podłogę sypialni można unieść, by wygodniej poruszać się po aucie na stojąco.



Standardowym wyposażeniem są jednokomorowy zlew oraz dwupalinikowa kuchenka gazowa ze szklanymi pokrywami.



Kompresorowa lodówka 12 V o pojemności ok. 39 l z wydzielonym zamrażalnikiem 3,6 l.

Opcjonalnym wyposażeniem jest przenośna chemiczna toaleta montowana w szafce obok lodówki. Jej koszt to 825 zł.



DANE TECHNICZNE[1]	RENAULT
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1997 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/3500
Maksymalny moment obrotowy	350 Nm/1500
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	510/196/197 cm
Rozstaw osi	310 cm
Masa/ładowność	1945/885 kg
Średnica zawracania	11,8 m
Pojemność zbiornika paliwa	80 l (ON)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	12,8 s
Średnie zużycie paliwa	6,9-7,1 l/100 km
Zasięg	1120-1150 km
CENA[2]	**376 318 ZŁ**

[1] dane dla seryjnej wersji furgon; [2] cena testowego auta wraz zabudową

m | PODSUMOWANIE

✚ Przemyślana zabudowa, miejsce do spania dla 4 osób, pewne prowadzenie, duży zasięg

– Podwyższony fotel kierowcy, klasyczny „ręczny”, nieregulowane oparcie kanapy

Funkcjonalny, wygodny w dalszej podróży i w codziennej eksploatacji samochód, ze sprawnym napędem.

eprasa.pl 3ea8c49276

Audi A5 Limousine/Audi A5 Avant

Piękno i potęga. Audi A5 udowadnia, że technologia hybryd plug-in może służyć zarówno oszczędnej i płynnej jeździe, jak też niesieniu emocji. Najnowsza generacja Audi klasy średniej oferuje trzy warianty hybrydowego napędu plug-in. Dwa pierwsze wykorzystują jednostki 2.0 TFSI oraz elektryczną i zapewniają 299 lub 367 KM mocy systemowej (0-100 km/h w 5,9 lub 5,1 s). Akumulator ma 25,9 kWh pojemności i pozwala przejechać, w zależności od wersji, od 101 do 121 km w trybie lokalnie bezemisyjnym. Trzecim wariantem jest Audi RS 5, także dostępne w wersjach Limousine i Avant, w którym elektrycznej jednostce towarzyszy silnik 2.9 V6 biturbo, napęd płynie na obie osie, a moc systemowa wynosi 640 KM (0-100 km/h w 3,6 s, 75-84 km zasięgu EV).





Najlepsze z obu świ

Szeroka gama Audi z hybrydowym napędem typu plug-in doskonale łączy atrybuty spalinowych i elektrycznych modeli.

Motoryzacja zmierza ku elektrycznej przyszłości, ale na razie jest w fazie przejściowej i wszystko wskazuje na to, że trochę to jeszcze potrwa. Dlatego Audi równolegle rozwija tradycyjną gamę spalinową, paletę elektrycznych modeli i ofertę łączących ich zalety aut z napędem plug-in. Zapewniają one świetną dynamikę i imponującą płynność jazdy. A za sprawą pojemnych akumulatorów pozwalają pokonywać w trybie elektrycznym znaczne dystanse. Przy codziennych podróżach można je więc traktować jak „elektryki", ale w razie potrzeby zawsze są gotowe do dalekiej podróży, nawet w regiony oddalone od sieci punktów ładowania aut elektrycznych.

Audi Q3/Audi Q3 Sportback

Funkcjonalny styl. Zarówno standardowy wydanie Q3, jak i dynamiczniej stylizowana wersja Q3 Sportback mają w gamie hybrydowe wydanie typu plug-in. Jego napęd łączy jednostkę 1.5 TFSI z elektryczną, zapewnia 272 KM mocy systemowej i umożliwia rozpędzenie się od 0 do 100 km/h w 6,8 s. W pełni naładowany (z mocą do 50 kW) akumulator o pojemności 25,7 kWh pozwala pokonać 106-120 km „na prądzie".



Ładowanie nie tylko prądem przemiennym (do 11 kW), ale także stałym (do 50 kW).



Przestronne wnętrze, świetna widoczność, wysoka jakość, nowoczesne systemy multimedialne i wspierające kierowcę.



eprasa.pl 3ea8c



Potężny napęd typu plug-in pozwala Audi RS 5 zapewnić kapitalną dynamikę w zgodzie z najnowszymi normami.



atów

Audi A6 Limousine/Audi A6 Avant/Audi A6 allroad

Elegancja w parze z użytecznością. Nowe Audi A6 w wersjach Limousine i Avant daje nabywcom wybór dwóch odmian z napędem plug-in. Rozwijają 299 lub 367 KM mocy systemowej i zapewniają przyspieszenie do 100 km/h w, odpowiednio, 6,0 i 5,3 s. Pomiędzy ładowaniami akumulatora o pojemności 25,9 kWh potrafią przejechać według WLTP od 98 do 115 km bez uruchamiania spalinowej jednostki 2.0 TFSI. Mocniejszy wariant tego napędu trafił też do nowego Audi A6 allroad (rozpędza je od 0 do 100 km/h w 5,5 s, zasięg w trybie EV wynosi 98-112 km).



Napęd plug-in czyni najnowsze, wyjątkowo efektowne Audi A6 allroad jeszcze wszechstronniejszym.



Elegancka limuzyna, praktyczne kombi czy uniwersalny allroad? Wybór należy do Ciebie.



Audi A3 Sportback/Audi A3 allstreet

Kompaktowe i wszechstronne. Audi A3 Sportback e-hybrid dzięki połączeniu silników elektrycznego i 1.5 TFSI rozwija 272 KM mocy systemowej. Jest zarazem szybkie (0-100 km/h w 7,4 s) i oszczędne (1,1-1,4 l/100 km WLTP). Akumulator 25,7 kWh pozwala przejechać 127-142 km w trybie elektrycznym, a funkcja ładowania prądem stałym (do 50 kW) umożliwia uzupełnienie energii od 10 do 80% w 26 min. Napęd ten można mieć także w wyjątkowo wszechstronnym Audi A3 allstreet.





Także Audi Q5 występuje w dwóch wariantach – Q5 i bardziej sportowo stylizowanym Q5 Sportback.

Audi Q5/Audi Q5 Sportback

Przestrzeń na nowoczesność. W swoich SUV-ach klasy średniej, czyli Q5 i Q5 Sportback, Audi także pozwala wybrać hybrydowy napęd plug-in z silnikiem 2.0 TFSI. W słabszym wydaniu zapewnia 299 KM mocy systemowej i przyspieszenie do 100 km/h w 6,2 s, w mocniejszym, 367-konnym, wystarcza mu 5,1 s. Bateria 25,9 kWh, zasięg EV: 103-121 km.





Nawet trzem wysokiej jakości wyświetlaczom towarzyszą fizyczne przełączniki.

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa i emisja CO_2 wynoszą dla Audi A3: 1,1-1,4 l/100 km i 25-31 g/km, Audi A5: 1,7-4,5 l/100 km i 38-102 g/km, Audi A6: 1,9-2,8 l/100 km i 43-64 g/km, Audi Q3: 1,7-2,2 l/100 km i 39-50 g/km, Audi Q5: 2,2-3,1 l/100 km i 51-71 g/km (na podstawie świadectw homologacji typu, dla cyklu mieszanego). Zużycie paliwa i emisja CO_2 zostały określone zgodne z procedurą WLTP. O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie www.audi.pl/pl/danewltp. Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdą Państwo na stronie www.audi.pl

eprasa.pl/3ea8c49276

Opony zimowe w

Ogumienie segmentu środkowego coraz częściej nawiązuje rywalizację z produktami premium. W tegorocznym teście opon zimowych pomijamy modele budżetowe, a skupiamy się na ocenie tych ze średniej i wysokiej półki.



motor TEST OPON ZIMOWYCH

Testujemy 7 opon w rozmiarze 245/45 R18

Przykładowe samochody z takim ogumieniem:

- **Audi** A4 Allroad, A6
- **BMW** serii 5, i4
- **Citroen** C5
- **Cupra** Formentor
- **Hongqi** H5, H6
- **Hyundai** Tucson
- **Mercedes** klasy C AMG, klasy E
- **Opel** Insignia
- **Renault** Espace, Talisman
- **Seat** Ateca
- **Subaru** Legacy, Outback
- **Volkswagen** Arteon, Passat
- **Volvo** S90, V90

Co ocenialiśmy

- **Continental** WinterContact TS 870P
- **Goodyear** UltraGrip Performance 3
- **Nokian Tyres** Snowproof 3P
- **Bridgestone** Blizzak 6
- **Falken** EuroWinter HS02 Pro
- **Hankook** Winter i*cept Evo 3 W330
- **Vredestein** Wintrac Pro+

eprasa.pl 3ea8c49276

ysokiej jakości

Wybierając konkurentów do tegorocznego testu opon zimowych, celowo pominęliśmy produkty budżetowe. Chcieliśmy się skupić na produktach segmentów środkowego i premium. A konkretnie na rywalizacji opon ze średniej półki cenowej z najdroższymi modelami. Inspiracją do takiego doboru uczestników testu była premiera rynkowa najnowszej opony zimowej firmy Nokian Tyres – modelu Snowproof 3P. Wiosną bieżącego roku, jako jedna z niewielu redakcji w Europie, przetestowaliśmy najnowszą oponę zimową, porównując ją z sześcioma rywalami.

Poza nowym produktem firmy Nokian Tyres w zestawieniu uwzględniliśmy trzy opony segmentu środkowego – Falken, Hankook i Vredestein. Pulę dopełniły trzy znane z wysokich parametrów opony klasy premium – Bridgestone, Continental i Goodyear.

Ze względu na późny debiut rynkowy najnowszej opony Nokian Tyres próby na śniegu wykonaliśmy dopiero pod koniec marca. O tej porze roku niełatwo o odpowiednie warunki do badania ogumienia na śniegu. Udało nam się to zrobić w ośrodku badawczym zlokalizowanym na północy Finlandii. Tam na skompresowanym śniegu zbadaliśmy hamowanie, przyspieszanie i prowadzenie wszystkich opon podczas jazdy po torze.

Z Finlandii opony zostały przetransportowane do centrum badawczego znajdującego się w pobliżu Madrytu w Hiszpanii. Zaledwie dwa tygodnie po testach na śniegu zbadaliśmy własności ogumienia na suchym i mokrym asfalcie. Na początku kwietnia w Hiszpanii panowała chłodna pogoda, co stworzyło idealne warunki do tego typu badań. Przy stabilnej pogodzie sprawdziliśmy odporność ogumienia na

POMIARY NA ŚNIEGU



Hamowanie na śniegu
długość drogi hamowania z 40 do 5 km/h
Wynik to średnia z siedmiu serii hamowania po odrzuceniu skrajnych rezultatów. Przed każdą próbą samochód zmienia tor jazdy i hamuje na nieużywanym wcześniej fragmencie toru.

Przyspieszanie do 40 km/h z ASR
rozpędzanie bez poślizgu
W trakcie pomiarów układ ASR jest włączony, a koła nie ślizgają się. Aparatura rejestruje czas potrzebny na rozpędzenie samochodu do prędkości 40 km/h. W tej próbie najbardziej liczy się mieszanka gumowa.

Jazda na czas
po płaskim torze o długości 1150 m
Podczas jazdy dodatkowo oceniane są trakcja, hamowanie i przyczepność na zakrętach. Konkurencja kompleksowo ocenia właściwości opon na śniegu.

POMIARY NA MOKRYM



Hamowanie na mokrym
długość drogi hamowania z 80 do 5 km/h
Badania wykonywane są na torze pokrytym warstwą wody o grubości 1 mm.

Aquaplaning wzdłużny
prędkość przejazdu przez wodę
Wyznaczana jest prędkość, przy której opona wpada w poślizg na warstwie wody 8 mm.

Aquaplaning poprzeczny
przyczepność w kałuży na zakręcie
Głębokość wody w tej próbie to 5 mm.

Jazda po okręgu
przyczepność na mokrym zakręcie
Badanie określa przyczepność boczną.

Jazda na czas
po mokrym torze o długości 1434 m
Kierowca ocenia właściwości ogumienia.

POMIARY NA SUCHYM



Hamowanie na suchym
długość drogi hamowania ze 100 do 5 km/h
Dystans potrzebny na zatrzymanie auta. Wynik to średnia z siedmiu prób po odrzuceniu skrajnych rezultatów.

Jazda na czas
po torze o długości 3382 m
Poziom przyczepności na suchym asfalcie. Mierzony jest czas przejazdu krętego toru.

Hałas przy 80 km/h
poziom hałasu zewnętrznego
Badany jest hałas emitowany przez samochód przejeżdżający z wyłączonym silnikiem.

Opory toczenia
badanie na stanowisku bębnowym
Wyznaczany w laboratorium parametr określa, ile energii tracone jest podczas toczenia opony i przekłada się na zużycie paliwa.

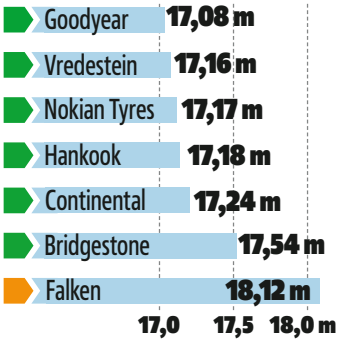
eprasa.pl 3ea8c49276

POMIARY NA ŚNIEGU

Wyniki wybranych prób

Hamownie 40-5 km/h





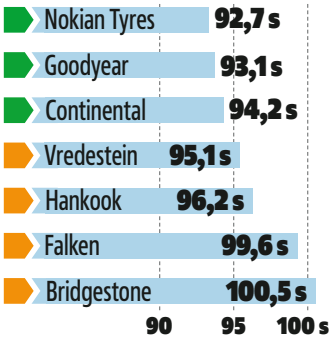
CO MÓWIĄ WYNIKI

Wszystkie opony zaliczają próbę hamowania na śniegu. Najwyższą skutecznością wykazał się Goodyear. Vredestein, Nokian i Hankook uzyskały niemal identyczny wynik na wysokim poziomie. Zaledwie kilka centymetrów dalej zatrzymały się opony Continental. Auto na ogumieniu Bridgestone do zatrzymania potrzebowało dodatkowych 30 centymetrów, co także daje dobry rezultat. Nieco odstaje Falken, ale jest bezpieczny.

Jazda po torze na czas

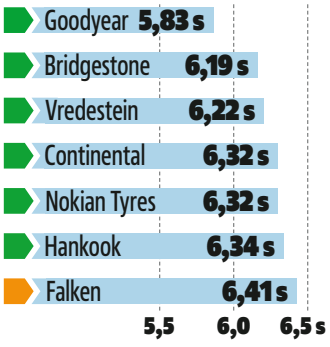
CO MÓWIĄ WYNIKI

Próbę zwyciężają opony Nokian Tyres, a produkty Goodyear i Continental także zapewniają własności jezdne na najwyższym poziomie. Nieco słabiej wypadają Vredestein i Hankook, zapewniając precyzję prowadzenia na dobrym poziomie. Falken i Bridgestone odstają od stawki, uzyskując przeciętne wyniki. Pomimo to sklasyfikowane na końcu tabeli produkty nie są niebezpieczne.





Przyspieszenie 5-40 km/h



CO MÓWIĄ WYNIKI

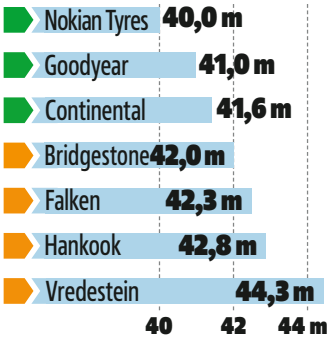
Próbę wykonuje się przy włączonym systemie ASR. Kierowca przyspiesza z gazem wciśniętym do oporu, a aparatura pomiarowa rejestruje czas potrzebny na rozpędzenie auta do 40 km/h. Ze względu na niestabilność pomiarów w pierwszej fazie przyspieszania, spowodowaną uślizgiem opon tuż po ruszeniu, pomiar rozpoczyna się przy prędkości 5 km/h. Doskonale przyspiesza Goodyear. Bardzo dobrze radzą sobie Bridgestone, Vredestein, Continental, Nokian Tyres i Hankook. Ostatnią lokatę zajmują opony Falken, ale i ich wynik jest na niezłym poziomie. Wszystkie opony zaliczają próbę.



POMIARY NA SUCHYM

Wyniki wybranych prób

Hamowanie 100-5 km/h

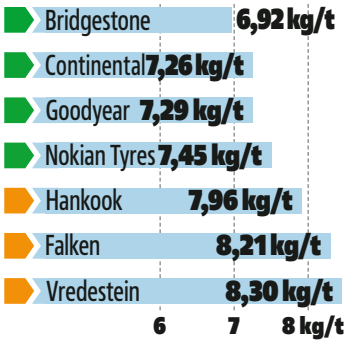


CO MÓWIĄ WYNIKI

Próbę awaryjnego hamowania na suchej nawierzchni zwycięża Nokian Tyres. Goodyear i Continental także zapewniają wysoką skuteczność. Bridgestone, Falken i Hankook wypadają nieźle. Nieco odstaje Vredestein, ale i ten produkt zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa.



Opory toczenia



CO MÓWIĄ WYNIKI

Najoszczędniejszą oponą w zestawieniu jest Bridgestone. W laboratoryjnej konkurencji określającej opory toczenia dobrze wypadają też produkty Continental, Goodyear i Nokian Tyres. Wynik opon Hankook jest niezły, a ogumienia Falken i Vredestein – przeciętny.

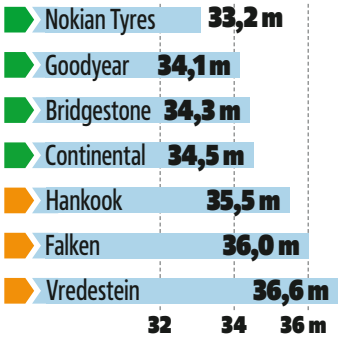
eprasa.pl 3ea8c49276



POMIARY NA MOKRYM

Wyniki wybranych prób

Hamowanie 80-5 km/h

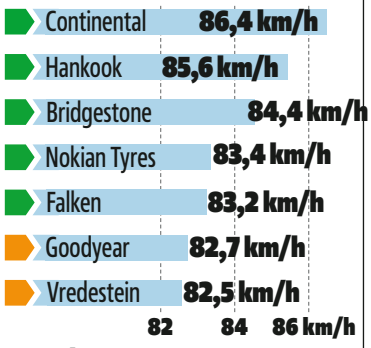


CO MÓWIĄ WYNIKI

Pomiary do próby awaryjnego hamownia na mokrej nawierzchni wykonuje się na certyfikowanym stanowisku pomiarowym o jednakowym współczynniku przyczepności na całej powierzchni. Także warstwa wody o grubości 1 mm jest jednakowa na całym torze. Kierowca hamuje awaryjnie z prędkości 100 km/h, a sprzęt pomiarowy rejestruje dystans, jaki auto przejeżdża, zwalniając od 80 do 5 km/h. Doskonale hamują opony Nokian Tyres, a produkty Goodyear, Bridgestone i Continental radzą sobie bardzo dobrze. Nieco gorzej wypada Hankook, a Falken i Vredestein uzyskują przeciętne, ale bezpieczne rezultaty.



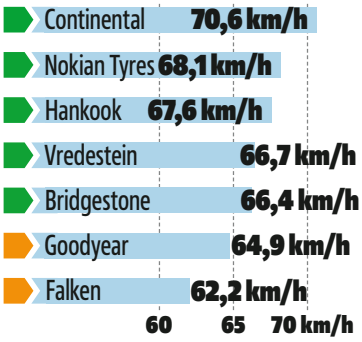
Aquaplaning wzdłużny



CO MÓWIĄ WYNIKI

Z aquaplaningiem wzdłużnym mamy do czynienia, gdy bieżnik opony traci kontakt z nawierzchnią podczas jazdy na wprost, a koło zaczyna ślizgać się na poduszce wodnej. Najwyższą odporność na to zjawisko ma Continental. Bardzo dobrze radzą sobie też Hankook i Bridgestone. Nokian Tyres i Falken uzyskują wyniki na dobrym poziomie, a Goodyear i Vredestein wypadają nieźle.

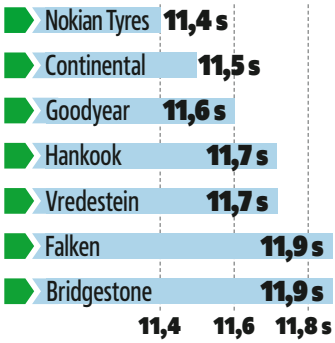
Aquaplaning poprzeczny



CO MÓWIĄ WYNIKI

O aquaplaningu poprzecznym mówimy, kiedy koła auta jadącego przez kałużę zlokalizowaną na łuku tracą przyczepność z asfaltem. Ponownie zwyciężają opony Continental, które uzyskują bardzo dobry rezultat. Jedynie nieco gorzej radzi sobie w tej próbie ogumienie Nokian Tyres i Hankook. Vredestein i Bridgestone wypadają dobrze, Goodyear – nieźle, a Falken przeciętnie.

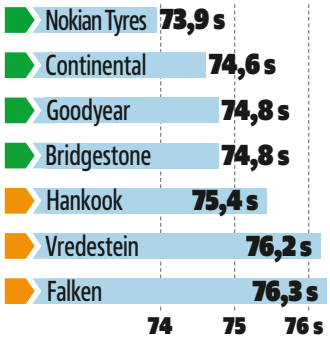
Jazda po okręgu



CO MÓWIĄ WYNIKI

Zadaniem kierowcy jest jak najszybsza jazda po mokrym okręgu o średnicy 55 m. Tor jest automatycznie nawadniany i pokrywa go warstwa wody o głębokości 1 mm. Współczynnik przyczepności asfaltu jest jednakowy na całej powierzchni. Aparatura pomiarowa rejestruje czas poszczególnych okrążeń pokonanych przez jadące na granicy przyczepności auto. W tej konkurencji wszystkie opony spisują się dobrze. Najlepiej wypadają Nokian Tyres i Continental, a najgorzej radzą sobie Falken i Bridgestone. Różnica to 0,5 sekundy.

Jazda po torze na czas

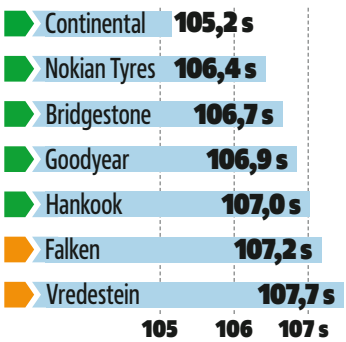


CO MÓWIĄ WYNIKI

Wynik to średni czas przejazdu okrążenia toru o długości 1434 m. Najszybszą oponą okazuje się Nokian Tyres. Bardzo dobre wyniki uzyskują Continental, Goodyear i Bridgestone. Hankook wypada nieco gorzej, oferując niższą od czołówki precyzję prowadzenia. Vredestein uzyskuje czas przejazdu na przeciętnym poziomie przez wysoką podsterowność. Taka opona może być przez kierowcę odbierana jako bezpieczna, ponieważ poprzez uślizgiwanie przedniej osi wymusza wolniejszą jazdę. Z kolei Falken nie ma już tak bezpiecznej charakterystyki – wykazuje tendencję do niebezpiecznych poślizgów nadsterownych.



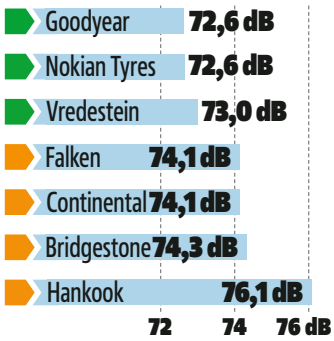
Jazda po torze na czas



CO MÓWIĄ WYNIKI

Kierowca testowy pokonuje jak najszybciej tor o długości 3382 m, a aparatura pomiarowa rejestruje czas przejazdu. Dodatkowo kierowca ocenia zachowanie auta na poszczególnych oponach. Z bardzo dobrym czasem zwycięża Continental. Nieco wolniejsze są opony Nokian Tyres, Bridgestone, Goodyear i Hankook, ale dostają one niezłe oceny od kierowcy. Falken i Vredestein nie odstają specjalnie od stawki, jeżeli chodzi o czas przejazdu, jednak ich własności jezdne są gorsze – mają tendencje do poślizgu nadsterownego.

Głośność przy 80 km/h



CO MÓWIĄ WYNIKI

Pomiar hałasu emitowanego na zewnątrz jadącego samochodu odbywa się na certyfikowanym stanowisku – takim samym jak w przypadku pomiarów na potrzeby etykietowania opon. Tor do pomiarów akustycznych jest osłonięty wałami z obu stron, a pomiary przeprowadza się w bezwietrzne i suche dni. Najniższy poziom hałasu na zewnątrz auta emitują opony Goodyear i Nokian Tyres. Niewiele głośniejsze jest ogumienie Vredestein. Falken, Continental i Bridgestone uzyskują rezultaty na dobrym poziomie. Najgłośniejszą oponą w tegorocznym zestawieniu jest Hankook, który z przeciętnym wynikiem odstaje od stawki.



eprasa.pl 3ea8c49276

Zestawienie punktacji w poszczególnych kategoriach oraz klasyfikacja końcowa

PRODUCENT		NOKIAN TYRES		CONTINENTAL		GOODYEAR		BRIDGESTONE	
Model		Snowproof 3P		WinterContact TS 870P		UltraGrip Performance 3		Blizzak 6	
				 motor ZWYCIĘZCA TESTU WYSOKIE PARAMETRY ATRAKCYJNA CENA		 motor GODNA POLECENIA WYSOKIE PARAMETRY NA SUCHO I MOKRO		 motor GODNA POLECENIA WYSOKIE PARAMETRY NA ŚNIEGU	
INFORMACJE O OPONIE									
Segment rynku:		średni		premium		premium		premium	
Kraj produkcji:		Finlandia		Portugalia		Słowenia		Hiszpania	
Data produkcji:		47. tydzień 2025		22. tydzień 2025		48. tydzień 2025		35. tydzień 2025	
Sztywność bieżnika:		58 Shore		63 Shore		62 Shore		70 Shore	
Cena 1 sztuki 245/45 R18 100V:		678 zł		791 zł		755 zł		734 zł	
ŚNIEG									
Hamowanie 40-5 km/h	30	17,17 m	29,9	17,24 m	29,7	17,08 m	30,0	17,54 m	29,2
Przyspieszenie 5-40 km/h z ASR	10	6,32 s	9,3	6,32 s	9,3	5,83 s	10,0	6,19 s	9,5
Jazda na czas	20	92,7 s	20,0	94,2 s	19,6	93,1 s	19,8	100,5 s	18,4
SUMA PUNKTÓW NA ŚNIEGU	**60**	**59,2**		**58,6**		**59,8**		**57,1**	
MOKRO									
Hamowanie 80-5 km/h	30	33,2 m	30,0	34,5 m	28,7	34,1 m	29,0	34,3 m	28,9
Aquaplaning wzdłużny	20	83,4 km/h	19,3	86,4 km/h	20,0	82,7 km/h	19,1	84,4 km/h	19,5
Aquaplaning poprzeczny	5	68,1 km/h	4,9	70,6 km/h	5,0	64,9 km/h	4,6	66,4 km/h	4,7
Jazda po okręgu	10	11,4 s	10,0	11,5 s	9,9	11,6 s	9,8	11,9 s	9,6
Jazda na czas	35	73,9 s	35,0	74,6 s	34,8	74,8 s	34,6	74,8 s	34,6
SUMA PUNKTÓW NA MOKRYM	**100**	**99,2**		**98,4**		**97,1**		**97,3**	
SUCHO									
Hamowanie 100-5 km/h	40	40,0 m	40,0	41,6 m	38,7	41,0 m	39,1	42,0 m	38,1
Jazda na czas	35	106,4 s	34,6	105,2 s	35,0	106,9 s	34,4	106,7 s	34,5
Hałas przy 80 km/h	5	72,6 dB	5,0	74,1 dB	4,9	72,6 dB	5,0	74,3 dB	4,9
SUMA PUNKTÓW NA SUCHYM	**80**	**79,6**		**78,6**		**78,5**		**77,5**	
OPORY TOCZENIA	10	7,45 kg/t	9,3	7,26 kg/t	9,6	7,29 kg/t	9,5	6,92 kg/t	10,0
OGÓLNA SUMA PUNKTÓW	**250**	**247,3**		**245,2**		**244,9**		**241,9**	
KLASYFIKACJA		**1**		**2**		**3**		**4**	
		Nokian Tyres Snowproof 3P zalicza wyjątkowo udany debiut rynkowy. Fińska opona zwycięża test, uzyskując rewelacyjny wynik punktowy. Nokian Tyres oferuje najwyższy poziom bezpieczeństwa i doskonałe własności jezdne na wszystkich rodzajach nawierzchni. Opona ma przy tym atrakcyjną cenę.		Continental WinterContact TS 870P potwierdza najwyższą jakość ogumienia niemieckiego producenta. Opona oferuje doskonałe własności jezdne i wysoką precyzję prowadzenia. Ma stabilne osiągi na wysokim poziomie we wszystkich warunkach. Continental jest odporny na aquaplaning i ma niskie opory toczenia.		Goodyear UltraGrip Performance 3 przegrywa rywalizację z Continentalem zaledwie o 0,3 punktu. Na suchej nawierzchni prezentuje podobny do rywala poziom, a nieco punktów traci na mokrym asfalcie. Za to na śniegu Goodyear nie ma sobie równych i zwycięża rywalizację w tych warunkach.		Bridgestone Blizzak 6 nie zachwyca osiągami, ale też nie zawodzi w żadnej konkurencji testowej. W jednych próbach radzi sobie lepiej, a w innych gorzej, lecz we wszystkich zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa. Blizzak 6 zwycięża rywalizację w laboratoryjnej konkurencji określającej opory toczenia.	



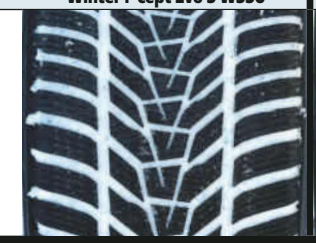
JAK TESTOWALIŚMY

Kupione w sklepie internetowym opony zostały przetransportowane do zlokalizowanego na północy Finlandii ośrodka testowego, gdzie przeszły szereg badań na śniegu. Następnie ogumienie przewieziono do Hiszpanii. W okolicach Madrytu na nowoczesnym torze zbadaliśmy własności opon na mokrym i suchym asfalcie. Ostatnią w teście konkurencją była sportowa jazda na czas. W tej próbie bieżnik opon uległ zniszczeniu, a te nie nadawały się do dalszej eksploatacji. Zarówno na śniegu, jak i asfalcie do jazd testowych użyliśmy elektrycznego BMW i4. Samochód miał napęd na tylne koła i możliwość wyłączenia systemów ASR oraz ESP.





eprasa.pl 3ea8c49276

	HANKOOK		FALKEN		VREDESTEIN	
	Winter i*cept Evo 3 W330		EuroWinter HS02 Pro		Wintrac Pro+	
						
	średni		średni		średni	
	Korea Południowa		Turcja		Węgry	
	14. tydzień 2025		34. tydzień 2025		41. tydzień 2025	
	69 Shore		60 Shore		55 Shore	
	714 zł		535 zł		620 zł	
	17,18 m	29,8	18,12 m	28,3	17,16 m	29,9
	6,34 s	9,3	6,41 s	9,2	6,22 s	9,4
	96,2 s	19,1	99,6 s	18,5	95,1 s	19,3
	58,2		56,0		58,6	
	35,5 m	28,0	36,0 m	27,6	36,6 m	27,1
	85,6 km/h	19,8	83,2 km/h	19,2	82,5 km/h	17,6
	67,6 km/h	4,8	62,2 km/h	4,4	66,7 km/h	4,8
	11,7 s	9,7	11,9 s	9,6	11,7 s	9,7
	75,4 s	34,3	76,3 s	33,8	76,3 s	33,9
	96,6		94,6		93,1	
	42,8 m	37,4	42,3 m	37,9	44,3 m	36,1
	107,0 s	34,4	107,2 s	34,3	107,7 s	34,2
	76,1 dB	4,8	74,1 dB	4,9	73,0 dB	5,0
	76,6		77,1		75,3	
	7,96 kg/t	8,7	8,21 kg/t	8,3	8,30 kg/t	8,2
	240,1		236,0		235,2	
	5		6		7	
	Hankook i*cept Evo 3 W330 to dobrej jakości opona segmentu środkowego, która zapewnia stabilne parametry we wszystkich warunkach drogowych. Co ważne, nie zawodzi i nie zaskakuje kierowcy w żadnej konkurencji. Ma wysoką odporność na zjawisko aquaplaningu. Cena opony nie jest atrakcyjna.		Falken EuroWinter HS02 Pro to opona o przeciętnych osiągach. Kiepsko radzi sobie w konkurencjach rozgrywanych na śniegu, gdzie przegrywa rywalizację z konkurentami. Na mokrym asfalcie też wypada kiepsko. Na sucho radzi sobie nieźle, ale ma wysokie opory toczenia. Falken to najtańsza opona w zestawieniu.		Vredestein Wintrac Pro+ nie jest dobrze zbilansowanym produktem. Bardzo dobrze radzi sobie w próbach rozgrywanych w zimowych warunkach. Za to na mokrym i suchym asfalcie uzyskuje kiepskie rezultaty. Podczas jazdy po suchym torze wykazuje tendencję do nadsterownych poślizgów, która przy wysokiej prędkości jest niebezpieczna.	



W trakcie realizacji pomiarów zużyliśmy prawie 100 opon. Wymianę kół w autach wykonano ponad 120 razy. Test obsługiwali doświadczeni kierowcy i inżynierowie.

wzdłużny i poprzeczny aquaplaning oraz jego przyczepność boczną i skuteczność hamowania na mokrym asfalcie. Na mokrym torze uczestników testu poddaliśmy też wymagającej próbie sportowej jazdy na czas.

Na suchym asfalcie zbadaliśmy hałas emitowany na zewnątrz pojazdu, a także dystans potrzebny na awaryjne zatrzymanie samochodu. Tu także sprawdziliśmy własności opon w trakcie jazdy na czas po krętym torze.

W czasie kiedy sprawdzaliśmy parametry opon na hiszpańskim torze, w laboratorium znajdującym się w Finlandii wykonywano badania na stanowisku bębnowym określające współczynnik oporów toczenia dla poszczególnych uczestników testu.

Pomiary do tegorocznego testu wykonaliśmy przy stabilnej pogodzie – tylko wtedy można porównywać wyniki poszczególnych opon

Wyniki tegorocznego zestawienia pokazały, że nie zawsze warto wybierać najdroższe produkty. Potwierdziły też widoczne od kilku lat zjawisko skutecznej rywalizacji opon segmentu środkowego z produktami klasy premium. Uzyskane rezultaty pokazały też, że podczas wyboru ogumienia warto analizować wyniki niezależnych testów. Niektóre opony uzyskują podobny wynik punktowy, a mają różną charakterystykę i inne własności jezdne.

TEKST: PAWEŁ TYSZKO

ZDJĘCIA: AUTOR, ROBERT MAGDZIAK



ZMIANA SAMOCHODU

W warunkach zimowych elektryczne BMW spisało się doskonale – nawet przy sportowej jeździe nie mieliśmy problemów z brakiem prądu. Także w Hiszpanii udało nam się przeprowadzić większość testów, w tym próbę sportowej jazdy po mokrym torze. Niestety w trakcie realizacji ostatniej konkurencji elektryczne auto odmówiło posłuszeństwa. Podczas wyczynowej jazdy po suchym torze pojazd zgłaszał problem z przegrzaniem baterii i ograniczał moc. Z tego powodu próbę na suchym torze wykonaliśmy, używając Mercedesa-AMG C 63.

m motor PODSUMOWANIE

Wyniki tegorocznego testu opon zimowych nie pozostawiają złudzeń co do jakości opon segmentu środkowego – najnowszy model Nokian Tyres Snowproof 3P zwycięża rywalizację z droższymi konkurentami. Wyniki potwierdzają też, że produkty premium, takie jak Continental czy Goodyear oferują najwyższy poziom bezpieczeństwa. Pocieszające jest to, że nawet tańsze opony, takie jak Falken, zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa. Jednak wybierając podobne produkty, warto analizować wyniki testów i kupować opony o bezpiecznej charakterystyce.



eprasa.pl 3ea8c49276



Nawet z pozoru prosta wymiana przedniej szyby może mieć koszty liczone w tysiącach złotych

Tanio to już było!

W nowych samochodach nawet z pozoru drobna stłuczka może wygenerować straty liczone w dziesiątkach tysięcy złotych.

Liczne systemy wsparcia kierowcy, diodowe oświetlenie czy struktury chroniące pieszych podczas wypadku są znakami rozpoznawczymi współczesnej motoryzacji. Coraz częściej dochodzą do tego aktywne elementy aerodynamiczne – np. przesłony chłodnicy. Zaawansowane technicznie auta są komfortowe, wydajne i bezpieczne. Problem pojawia się w przypadku nawet drobnej kolizji.

Koszty naprawy przeprowadzonej zgodnie ze sztuką są wysokie. Jak wynika z raportu ADAC, ma to miejsce bez względu na markę! Auto jest ubezpieczone, więc kierowca nie musi się niczym martwić? Niestety nie do końca. Poziom kosztów zwiększa ryzyko orzeczenia szkody całkowitej, np. gdy pojazd będzie miał uszkodzony przód i tył (jak po uderzeniu w tył i zepchnięciu na poprzedzające auto). Pułapką może okazać się naprawa kosztorysowa i przyjęcie zaproponowanej przez ubezpieczyciela kwoty.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Koszty napraw samochodów według ADAC

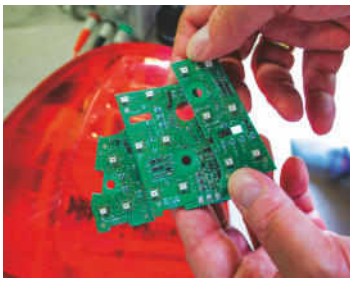
Niemiecki ADAC wziął pod lupę 21 modeli i określił koszty naprawy dla trzech hipotetycznych scenariuszy: kolizji parkingowej z przodu po lewej i z tyłu po prawej stronie oraz wymiany przedniej szyby, na przykład po uderzeniu kamieniem. Niezależny ekspert wykorzystał oprogramowanie obliczeniowe do stworzenia kosztorysów napraw, które są takie same, jak ceny autoryzowanego warsztatu producenta. Koszty zostały przeliczone po kursie 1 euro = 4,36 zł. Różnice między niemieckim i polskim rynkiem mogłyby dotyczyć także stawek robocizny. Opracowanie ADAC jest jednak cenne, bo dobrze obrazuje trend. Nie każdy spodziewa się, że w nowoczesnym aucie koszt wymiany przedniej szyby może być liczony w tysiącach złotych – jeszcze niedawno potrafił zamknąć się w setkach. W nowych modelach poza kosztem specjalnej szyby, często podgrzewanej w miejscu montowania sensorów, dochodzi koszt kalibracji elektroniki. Jeszcze wyższe są koszty napraw po drobnej stłuczce. ADAC informuje, że w tym przypadku głównym czynnikiem kosztogennym jest oświetlenie – w przypadku BMW serii 3 ekstremalnie wysoki koszt naprawy wynikał z obecności lamp laserowych. Dużo kosztuje też ponowne lakierowanie oraz zachowanie wymaganych przez poszczególnych producentów standardów napraw.

Model	Koszt wymiany szyby	Koszt naprawy pasa przedniego	Koszt naprawy tyłu
Audi A3	7385 zł	23 328 zł	15 963 zł
BMW 330e	7059 zł	34 133 zł	21 760 zł
BYD Atto 3	5419 zł	18 213 zł	14 706 zł
Citroen Berlingo	5523 zł	21 037 zł	15 377 zł
Dacia Sandero	5718 zł	15 325 zł	9214 zł
Fiat 500	5029 zł	13 463 zł	11 111 zł
Ford Focus	9660 zł	19 404 zł	11 760 zł
Hyundai Tucson	8627 zł	21 413 zł	17 022 zł
Kia Sportage	8091 zł	16 827 zł	13 091 zł
Mercedes C 200	8400 zł	25 734 zł	17 542 zł
MG4	4166 zł	15 557 zł	14 433 zł
Nissan Qashqai	9300 zł	15 209 zł	19 474 zł
Opel Corsa	6040 zł	22 107 zł	14 224 zł
Renault Clio	7445 zł	19 959 zł	13 357 zł
Skoda Fabia	8161 zł	21 160 zł	16 424 zł
Suzuki Swace	9268 zł	23 513 zł	20 721 zł
Tesla Model Y	9516 zł	20 140 zł	12 213 zł
Toyota Corolla	8274 zł	22 222 zł	22 454 zł
Volvo XC60	7988 zł	25 826 zł	17 285 zł
Volkswagen Golf	10 787 zł	23 159 zł	21 593 zł

eprasa.pl 3ea8c49276

Dlaczego naprawy powypadkowe są coraz droższe

W przypadku powypadkowej naprawy auta ubezpieczyciele oferują dwie metody rozliczenia szkody – kosztorysową i serwisową. W pierwszej pieniądze szybko trafiają na konto kierowcy. W drugiej likwidacja szkody trwa dłużej, jednak nie trzeba się obawiać, że konieczna będzie dopłata z własnej kieszeni. A niekorzystny scenariusz wcale nie jest nieprawdopodobny – nie wszystkie uszkodzenia są łatwo dostrzegalne, natomiast koszty robocizny mogą okazać się wyższe od prognozy ubezpieczyciela.



Skomplikowane podzespoły

Kiedyś praktycznie każdy element auta był naprawialny – składał się z możliwych do rozebrania komponentów, które występowały w formie części zamiennych. Obecnie to rzadkość. Podzespoły pojazdu są coraz bardziej skomplikowane, rośnie presja na ich miniaturyzację, co zwykle przekreśla możliwość napraw. Przybywa też elektroniki i czujników – łatwych do uszkodzenia nawet przy drobnej stłuczce.

WYMAGAJĄCA ELEKTRONIKA **Wpływ na sposób projektowania podzespołów ma też elektronika. Wymaga ona idealnego uszczelnienia elementów, co z reguły przekreśla procedury naprawcze z etapem rozmontowania danej części – producent pojazdu nie chce ryzykować, że będzie to źródłem problemów. W niektórych przypadkach, np. lamp, niezwykle istotna jest też precyzja montażu**



Wysokie koszty robocizny

Rachunki za pracę serwisu – zarówno niezależnego, jak i ASO – stale rosną. Wynika to z rosnących kosztów prowadzenia działalności. Pozyskanie specjalistów jest coraz większym wydatkiem, systematycznie rośnie też płaca minimalna. Drożeją także utylizacja odpadów, prąd, ogrzewanie, czynsze czy obsługa kredytów. Wszystko to finalnie przekłada się na wysokości faktur.

PROCEDURY NAPRAWCZE **Eksperci ADAC zauważają, że producenci zabraniają np. napraw zderzaków, ponieważ wymagałyby one ponownego lakierowania, co finalnie mogłoby powodować nieprawidłową pracę czujników. Zderzaki zamienne są często dostarczane przez producenta jedynie w stanie zagruntowanym i nadal wymagają ręcznego lakierowania w kolorze danego auta.**



Rosnące ceny części

O tym, jak drogie są komponenty pojazdów, można przekonać się podczas kolejnych wizyt w serwisach. Nawet koszt z pozoru prostej wymiany oleju oraz kompletu tarcz i kloców hamulcowych w popularnym modelu auta potrafi już sięgnąć 2 tys. zł. Naprawy powypadkowe wymagają sięgnięcia po dużo większą liczbę elementów, które nawet w formie zamienników okazują się bardzo kosztowne.

PLAGA KRADZIEŻY **Swoistą odpowiedzią na wysoki koszt zakupu nowych elementów czy malejącą liczbę zamienników (tudzież ich pokaźny koszt) jest plaga kradzieży świeżych samochodów. Złodzieje celują w popularne modele, do których części zamienne jednocześnie okazują się drogie. Pojazdy nie są legalizowane, tylko trafiają do tzw. dziupli, gdzie są demontowane.**



Rekalibracja systemów

Liczba elementów pojazdu, które pełnią wiele funkcji, stale rośnie. Przednia szyba już dawno przestała wyłącznie chronić przed pędem powietrza i deszczem czy usztywniać nadwozie. Obecnie to także platforma montażowa dla czujników deszczu i zmierzchu oraz jeszcze bardziej skomplikowanych kamer, które mogą odpowiadać np. za sygnalizację opuszczania pasa ruchu lub detekcję zagrożenia kolizją.

NIEZBĘDNA PRECYZJA **Sensory nie działają idealnie nawet w fabrycznie nowych autach – do rzadkości wciąż nie należą fałszywe alarmy np. o ryzyku kolizji. Żeby skala nieprawidłowości nie rosła po naprawie, producenci pojazdów wymagają rekalibracji zdemontowanych i powtórnie montowanych czujników oraz kamer. To z kolei oznacza dodatkowy czas pracy i konieczność użycia specjalistycznego sprzętu.**

Szkoda całkowita

Nie zawsze naprawa pojazdu ma ekonomiczne uzasadnienie. W przypadku napraw realizowanych z ubezpieczeniowych polis komunikacyjnych taki próg wyznacza tzw. szkoda całkowita. W przypadku naprawy realizowanej z polisy OC, a więc ubezpieczenia sprawcy, zwykle jest ona orzekana, gdy koszt naprawy przekracza 100% rynkowej wartości pojazdu w stanie nieuszkodzonym. W przypadku polisy AC, którą opłaca właściciel lub użytkownik pojazdu, próg opłacalności naprawy najczęściej jest ustalony na 70% rynkowej wartości nieuszkodzonego pojazdu. Obecnie koszty napraw są na tyle wysokie, że auto nie musi zostać „owinięte" wokół drzewa, by ubezpieczyciel uznał naprawę pojazdu za pozbawioną ekonomicznego sensu. W takiej sytuacji ustalenie wysokości odszkodowania polega na pomniejszeniu wartości samochodu w stanie sprzed zdarzenia o wartość pozostałości, określanej mianem wraku. Poszkodowany otrzymuje pewną sumę pieniędzy i zostaje z wrakiem, który może oddać do stacji demontażu albo odsprzedać – naprawa przeprowadzona z wykorzystaniem używanych części czy częściową naprawą uszkodzonych elementów (np. klejeniem plastików) wciąż może być opłacalna, zwłaszcza jeżeli zostanie przeprowadzona samodzielnie przez mechanika, który np. kupi taki pojazd w celu naprawy i późniejszego odsprzedania.



Używane elementy

Starsze auta można było z powodzeniem naprawiać z wykorzystaniem używanych części – także elektronicznych. W nowoczesnych samochodach nie jest to już tak oczywiste. Może być niezgodne z zaleceniami producenta lub wymagać nieprzewidzianych przez niego procedur, umożliwiających np. aktywację komponentów w danym pojeździe. ADAC podaje, że w kalkulacji uderzenia w tył Volkswagena Golfa symulowano uszkodzenie jednego z modułów elektronicznych. Z planu naprawczego producenta wynika, że oba elementy muszą zostać wymienione –ADAC przypuszcza, że stary i nowy element najwyraźniej nie mogą być ze sobą zsynchronizowane. Takie rozwiązania istotnie podnoszą koszty napraw.



PODSUMOWANIE

Użytkownicy nowoczesnych aut powinni pamiętać o kosztach napraw zwłaszcza przy zawieraniu polis AC. Warto zwracać uwagę na zapisy dotyczące udziału własnego w szkodzie czy przewidzianych procedur naprawczych. Nie warto pochopnie decydować się też na naprawy kosztorysowe czy propozycje ze strony sprawcy szkody, który zamiast spisania oświadczenia oferuje konkretną sumę pieniędzy. W obu przypadkach kwota może być niższa od faktycznego kosztu naprawy.

egzemplarz 3ea8c49276

To, co wydaje się atrakcyjne, z czas

Lepiej odpuścić

– z czego zrezygnować przy zakupie auta



Kupując auto, zwracamy uwagę na wygląd i wyposażenie. Im więcej, tym lepiej. Warto jednak spojrzeć na to z innej perspektywy. To, co ładne, z czasem traci urok.

Kupując nowy samochód, zazwyczaj nie myślimy o jego wieloletniej eksploatacji. Ma nam się podobać i już. Możemy go konfigurować, wybierając atrakcyjną wersję, opcje, a także pakiety. Przy zakupie auta używanego nie mamy takiego wyboru, a „konfiguracja" polega na wyborze jednego egzemplarza zamiast innego. I tu warto nieco zmienić perspektywę, bo o ile w salonie możemy wziąć auto na jazdę próbną, mamy dużo czasu na przymiarki i rozważania, o tyle w samochodzie używanym jest nieco inaczej.

Warto dwa razy przemyśleć każdy aspekt konfiguracji danego egzemplarza pod kątem kilkuletniej eksploatacji. Czy to, co wygląda ładnie u handlarza, który przed sprzedażą oddał auto do detailingu, będzie wyglądało równie ładnie na co dzień, kiedy będziemy myli i sprzątali w aucie raz w miesiącu? Czy jasna tapicerka, sportowe fotele, atrakcyjny pakiet stylistyczny i duże felgi są właśnie tym, czego potrzebujemy, czy tylko powodują, że samochód wygląda dobrze? Czy na pewno będziemy korzystać ze szklanego dachu, trzeciego rzędu siedzeń, wyższej mocy, możliwości ładowania hybrydy plug-in albo napędu na cztery koła, czy tylko wydaje nam się, że tak będzie?

Są w samochodach opcje, z których czasami lepiej zrezygnować i zmniejszyć ryzyko usterki czy innych problemów, ale przede wszystkim poważniejszych wydatków, które mogą się pojawić.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Adaptacyjne zawieszenie

Wszelkiego rodzaju fabryczne usprawnienia układu jezdnego wpływają pozytywnie na zachowanie auta zarówno w zakrętach, jak również na nierównościach. Regulowana siła tłumienia pozwala dopasować charakterystykę pracy amortyzatorów nie tylko do drogi, lecz także własnych preferencji. Niestety druga strona medalu to usterki, naprawy i serwis. Do wielu aut brakuje części – trzeba regenerować. Nie każdy warsztat poradzi sobie z diagnostyką i naprawami. Koszty napraw są kilkakrotnie wyższe niż przy standardowym zawieszeniu.

ZALETY
- + wyższy komfort jazdy
- + zazwyczaj lepsze prowadzenie
- + możliwość dopasowania charakterystyki zawieszenia do preferencji

WADY
- – wyższa usterkowość (więcej elementów)
- – dużo droższe naprawy zawieszenia
- – często brak zamienników, a czasami nawet oryginalnych części

Cyfrowe lusterka

Wynalazek, który nie do końca się przyjął w samochodach osobowych, choć w ciężarówkach widać go już powszechnie. Samo przyzwyczajenie się do takich lusterek to kwestia czasu i chęci, ale większym problemem są potencjalne usterki, które w zwykłych lusterkach po prostu się nie zdarzają. Przy uszkodzeniu mechanicznym trzeba też przygotować znacznie więcej pieniędzy na naprawy.

ZALETY
- + dobrej jakości widok niezależnie od pory dnia
- + nierzadko szersze pole widzenia i dodatkowe funkcje, których nie mają standardowe lusterka, np. możliwość zmiany obrazu

WADY
- – trzeba dużo czasu, żeby się przyzwyczaić, m.in. do braku możliwości zmiany perspektywy przez ruch głowy
- – dużo łatwiejsze zabrudzenie i zaparowanie kamery
- – możliwa usterka
- – wysokie koszty napraw przy uszkodzeniu



eprasa.pl 3ea8c49276

em przemija i zaczyna rodzić problemy



Czarne obręcze kół

Lakierowane na czarno felgi często pasują do specyfikacji auta, np. konkretnego pakietu stylistycznego. Niestety mają praktycznie same wady. Wystarczy, że są trochę pobrudzone, a ich czar pryska. Srebrne, standardowe felgi nawet zabrudzone nadal prezentują się nieźle. Czarne muszą być czyste i w bardzo dobrym stanie, by wyglądały dobrze. Przytarcie o krawężnik czy uderzenie w głęboką dziurę może pozostawić zarysowania lub odpryski lakieru. Łatwo też o rysy przy częstym korzystaniu z myjni automatycznej z funkcją mycia kół.

ZALETY
- ✚ atrakcyjny wygląd w niektórych wersjach modelu
- ✚ mniej widać na nich pył z hamulców

WADY
- ━ czerń optycznie zmniejsza rozmiar felgi
- ━ bardzo łatwo o widoczne uszkodzenia, których nie byłoby widać na srebrnych obręczach
- ━ trudniej o felgę używaną w przypadku uszkodzenia

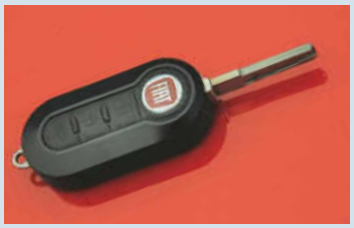
Elektrycznie sterowana klapa

W wielu samochodach, zwłaszcza SUV-ach i liftbackach wyposażonych w duże i ciężkie klapy bagażnika, elektryczny mechanizm otwierania i zamykania to komfortowe rozwiązanie. Niestety nie zawsze tak jest w przypadku aut, w których poruszanie klapą nie wymaga wysiłku. Ręcznie z reguły robi się to szybciej. Taki mechanizm zawsze działa, nie ma możliwości przypadkowego otwarcia bagażnika. Na szczęście naprawy potencjalnych usterek elektrycznego systemu otwierania bagażnika nie są bardzo kosztowne.

ZALETY
- ✚ wygoda użytkowania
- ✚ możliwość zdalnego otwierania i zamykania bagażnika

WADY
- ━ oczekiwanie na uniesienie klapy czasami jest zbyt długie
- ━ możliwe usterki i związane z tym wyższe koszty napraw
- ━ możliwe przypadkowe otwarcie i pozostawienie auta z podniesioną klapą





Dostęp bezkluczykowy

System Keyless Entry to wyposażenie, które rzeczywiście poprawia wygodę korzystania z samochodu. Jednak trzeba pamiętać, że w większości modeli system dostępu bezkluczykowego zwiększa ryzyko kradzieży. Warto w nich stosować dodatkowe zabezpieczenia, jak np. specjalne etui na kluczyk czy pojemnik w domu lub po prostu wyłączyć funkcję zbliżeniowego otwierania pojazdu. W przypadku usterki systemu warto znać odpowiednie procedury uruchamiania auta czy resetowania ustawień kluczyka.

ZALETY
- ✚ wygoda użytkowania i szybszy dostęp do auta
- ✚ mniejsze ryzyko złamana kluczyka w stacyjce

WADY
- ━ łatwo o kradzież auta na tzw. walizkę, warto więc stosować dodatkowe zabezpieczenia, np. dodatkowy immobiliser
- ━ przy awarii kluczyka czy układu problem z dostaniem się do samochodu i uruchomieniem go
- ━ droższe naprawy systemu i wymiana kluczyka

Felgi o dużej średnicy

Kiedyś fanaberia, a dziś obręcze o średnicy 18 cali to już niemal standard i punkt wyjścia do zastosowania większych. Tymczasem duże felgi zazwyczaj mają niewielkie zalety kosztem wielu wad. Największe to gorsze resorowanie i duża podatność na uszkodzenia, zarówno felgi, jak i opony niskoprofilowej, której takie obręcze wymagają.

ZALETY
- ✚ atrakcyjny wygląd
- ✚ co do zasady opony o niższym profilu zapewniają wyższą stabilność przy wysokich prędkościach i zmianie kierunku jazdy

WADY
- ━ niższy komfort resorowania i przyspieszone zużycie elementów zawieszenia
- ━ bardzo łatwo o uszkodzenie samej obręczy, ale także wewnętrzne opony
- ━ dużo droższe w razie konieczności wymiany niż obręcze w mniejszych rozmiarach
- ━ kiepsko wyglądające tarcze hamulcowe o niedużej średnicy, zwłaszcza z tyłu
- ━ zwiększona masa nieresorowana i wirująca





Elektryczny hamulec postojowy

Zwiększa bezpieczeństwo i komfort użytkowania, ale także koszty serwisowania auta oraz ryzyko usterki. Przy wymianie klocków i tarcz hamulcowych trzeba wykonać procedurę cofnięcia zacisków. Można to zrobić za pomocą dostępnych aplikacji do diagnostyki, choć nie w każdym aucie. Jest to dobre rozwiązanie i nie zawsze warto z niego rezygnować, ale w tanim aucie zwiększa niepotrzebnie koszty użytkowania.

ZALETY
- ✚ zwiększa bezpieczeństwo – skuteczne hamowanie awaryjne
- ✚ zwiększa komfort – nie trzeba zaciągać dużej dźwigni, niekiedy funkcja Auto Hold

WADY
- ━ wyższe koszty serwisowania, np. przy wymianie klocków i tarcz hamulcowych
- ━ ryzyko usterki i poniesienia wysokich kosztów napraw
- ━ zależność działania od instalacji elektrycznej i stanu akumulatora, skomplikowana procedura awaryjnego zwalniania w przypadku usterki

Elektrycznie wysuwany hak

Pozornie fabryczny elektrycznie wysuwany hak to świetna opcja nie tylko w używanym, ale i nowym aucie. Trzeba jednak mieć świadomość, że mechanizm jest skomplikowany, a sporadyczne użytkowanie haka może sprawić, że po latach przestanie działać. Jest też wrażliwy na warunki atmosferyczne i brud. Naprawy takich mechanizmów wymagają oryginalnych części, a jeśli hak nie będzie pasował do nietypowej przyczepy, jego wymiana na niefabryczny jest dość problematyczna. To dobre rozwiązanie dla osób, którym taki rodzaj haka pasuje i używają go często.

ZALETY
- ✚ brak ingerencji w konstrukcję auta
- ✚ fabryczne rozwiązanie może mieć dodatkowe funkcje, np. pomoc przy manewrowaniu czy podpinaniu przyczepy

WADY
- ━ potencjalnie usterkowa konstrukcja
- ━ wysokie koszty napraw
- ━ problematyczna wymiana haka na inny, dostosowany do nietypowych potrzeb





Sportowe fotele

Do zakupu auta wyposażonego w opcjonalne lub oferowane tylko w niektórych wersjach fotele sportowe trzeba podchodzić z dystansem. Fotele wyglądają zazwyczaj ładnie i zachęcająco, ale po pierwszej dłuższej trasie mogą okazać się mniej wygodne ze względu na wyprofilowanie, które ma lepiej podpierać ciało w zakrętach. Z tym też zresztą nie ma reguły – czasami standardowy fotel robi to równie dobrze. Niekiedy takie fotele zabierają trochę przestrzeni dla pasażerów z tyłu ze względu na grubsze oparcia.

ZALETY
- ✚ atrakcyjny wygląd
- ✚ czasami lepsze trzymanie na zakrętach

WADY
- ━ często wyprofilowanie jest niewygodne dla osób z otyłością
- ━ możliwe przyspieszone zużycie boczków
- ━ czasami ograniczony zakres regulacji, np. zagłówka czy długości siedziska, lub mniejsza liczba dodatkowych funkcji (wentylacja albo masaż)

Kubełkowe fotele

Fotele, które nie tylko wyglądają na sportowe, ale też pełnią funkcję lepszego podparcia ciała na zakrętach, świetnie sprawdzają się wtedy, gdy sportowym autem często wybieramy się na tor. Podczas zwykłej jazdy ich zalety są rzadko wykorzystywane, natomiast utrudnione wsiadanie, ograniczona regulacja i mniejsza swoboda ruchów pozostają z kierowcą każdego dnia. Po dłuższym czasie mogą być zwyczajnie męczące.

ZALETY
- ✚ dobre podparcie boczne na zakrętach
- ✚ imponujący wygląd, również gdy patrzy się na nie z tyłu

WADY
- ━ nie aż tak duże korzyści przy standardowych pasach bezpieczeństwa
- ━ zazwyczaj niewygodne na dłuższych dystansach i dla osób z otyłością lub o ponadprzeciętnym wzroście
- ━ utrudnione wsiadanie i wysiadanie z auta
- ━ często ograniczony zakres regulacji i brak dodatkowych funkcji



eprasa.pl 3ea8c49276



Ceramiczne tarcze hamulcowe

Zakup używanego samochodu z zestawem hamulców ceramicznych mija się z celem. Nawet jeśli auto ma jeździć po torze, lepszym rozwiązaniem są dobrej klasy tarcze żeliwne i odpowiednio dobrane klocki. Cena takiego zestawu może być nawet 10-krotnie niższa niż zestawu ceramicznego, a trwałość raczej nie będzie 10-krotnie niższa. Dobre do nowego samochodu, który kupuje się na rok lub dwa jeżdżenia po torze. W używanym są nieadekwatnie drogie do korzyści, jakie mają dawać.

ZALETY
- ✚ wysoka odporność na przegrzewanie
- ✚ wysoka skuteczność i powtarzalność hamowania, np. podczas jazdy po torze
- ✚ teoretycznie wysoka trwałość, ale głównie przy spokojnej jeździe drogowej

WADY
- ━ wielokrotnie wyższe koszty wymiany tarcz i klocków, których nie rekompensuje wyższa trwałość
- ━ nie wybaczają błędów montażowych
- ━ możliwe piski przy normalnej jeździe

Hybryda plug-in

Jako nowe auto jest świetnym sposobem na przejście z klasycznej spalinowej motoryzacji na elektryczną. Daje możliwość taniej jazdy „na prądzie" bez ograniczeń podczas długich podróży. Jednak plug-in bez regularnego ładowania traci jakikolwiek sens poza lepszymi osiągami.

ZALETY
- ✚ możliwość jazdy tylko „na prądzie", choć zwykle na krótkich dystansach
- ✚ zazwyczaj bardzo dobre osiągi

WADY
- ━ mizerne korzyści bez regularnego, najlepiej codziennego ładowania akumulatora
- ━ potencjalnie bardzo wysokie koszty napraw w razie usterki układu hybrydowego
- ━ nieadekwatne do korzyści koszty wymiany akumulatora trakcyjnego, jeśli się zużyje lub uszkodzi
- ━ dużo mniejszy bagażnik i zbiornik paliwa, nawet względem klasycznej hybrydy
- ━ wysoka masa, a przez to często ograniczone ładowność i DMC przyczepy





Jasna tapicerka

W przeciwieństwie do czarnej, tapicerka w jasnym kolorze rozświetla wnętrze, które dzięki temu przybiera nieco bardziej ekskluzywny charakter i staje się subiektywnie bardziej przestronne. Są tu jednak dwie strony medalu – trochę jak z czarnymi felgami – musi bowiem być nieskazitelnie czysta. Brudna jasna tapicerka wygląda o wiele gorzej niż czarna. Co najgorsze, niektóre materiały, np. jeansy, pozostawiają przebarwienia dość trudne do usunięcia i to już po jednej przejażdżce. Utrzymanie jasnej tapicerki w dobrym stanie jest bardzo wymagające i wymaga starannej pielęgnacji, ale i ostrożności przy używaniu auta.

ZALETY
- ✚ atrakcyjny wygląd
- ✚ rozjaśnione wnętrze
- ✚ mniejsze nagrzewanie od słońca

WADY
- ━ bardzo łatwo o zabrudzenia, również trwałe lub trudne do usunięcia
- ━ wymagająca pielęgnacja
- ━ może być trudniej odsprzedać auto używane

Karbonowe dodatki

Wykonane z kompozytów węglowych dodatki zewnętrzne i wewnętrzne wyglądają bardzo efektownie w drogich autach, zwłaszcza sportowych. Niestety o odwrotny efekt bardzo łatwo. Choć elementy z karbonu trudno uszkodzić, to jednak uszkodzone wyglądają fatalnie. Naprawy podejmują się nieliczne warsztaty, a zakup oryginalnych nowych części zazwyczaj nie opłaca się w kilkuletnim samochodzie. O ile jednak warto zrezygnować z takich opcji na zewnątrz, z reguły w kabinie mają one dużą trwałość i długo utrzymują dobry efekt wizualny.

ZALETY
- ✚ efektowny wygląd
- ✚ duża sztywność elementów, trudniejsze uszkodzenia

WADY
- ━ bardzo wysokie ceny części
- ━ trudne i kosztowne naprawy nawet delikatnie uszkodzonych elementów
- ━ uszkodzenie powłoki ochronnej znacznie pogarsza efekt wizualny





Krótko oferowany model/marka

Widoczny na zdjęciu Mini Paceman był produkowany tylko przez około cztery lata. Części do tego modelu w znakomitej większości pasują od bliźniaczego Countrymana. Mimo to zdobycie niektórych elementów nadwozia może być problematyczne oraz kosztowne. Z większym problemem (i wyższymi cenami części) mogą się spotkać właściciele innych rzadko spotykanych aut jak Hyundai Veloster, Volkswagen T-Roc Cabriolet, Peugeot RCZ, Range Rover Evoque Convertible czy Mercedes klasy X. Najgorsze połączenie to krótko oferowana marka i model jednocześnie, np. Infiniti QX60 czy Lancia Thema.

ZALETY
- ✚ auto wyróżniające się na ulicy
- ✚ cechy, które definiują dany model

WADY
- ━ zazwyczaj niepraktyczne samochody
- ━ problem z dostępnością niektórych części pasujących tylko do tego modelu
- ━ duże problemy z odsprzedażą auta

Matowy lakier

Wygląda efektownie, ale w praktyce ma głównie wady. Przede wszystkim wymaga znacznie większej ostrożności podczas pielęgnacji. Nie należy korzystać z myjni szczotkowych, stosować zwykłych wosków ani środków polerskich, które mogą powodować powstawanie błyszczących plam. Zabrudzenia, zwłaszcza ptasie odchody, żywicę czy ślady owadów, trzeba usuwać możliwie szybko i delikatnie. Największą wadą jest jednak brak możliwości polerowania lakieru w celu usunięcia drobnych zarysowań. Często wymaga ponownego lakierowania całego elementu, a uzyskanie identycznego odcienia i stopnia matowości nie jest łatwe, więc trzeba jeszcze znaleźć warsztat, który podejmie się wyzwania.

ZALETY
- ✚ wygląd (kiedy jest czysty i w dobrym stanie)

WADY
- ━ trudna i kosztowna pielęgnacja
- ━ w przypadku zarysowania trudny w naprawie
- ━ raczej nie powinno się korzystać z myjni automatycznych





Mocniejsza wersja silnikowa

Nie chodzi bynajmniej o topową wersję sportową, lecz po prostu mocniejszy wariant silnika, który jest dostępny w kilku odmianach mocy. Nierzadko jest tak, szczególnie w dieslach, że korzyści nie są duże, ale osprzęt jest znacznie bardziej skomplikowany, co rodzi potencjalny wzrost kosztów napraw. Dobrym przykładem są wszelkiej maści odmiany z sekwencyjnym doładowaniem. Zespół dwóch lub większej liczby turbosprężarek kosztuje niekiedy trzy- i czterokrotnie więcej. Przykładem niech będzie Astra K z silnikiem Diesla 1.6 CDTI. Pojedyncze nowe turbo kosztuje 3700 zł. Zespół podwójnego turbo ten sam katalog wycenia na 12 000 zł. Różnica w mocy to 14 KM.

ZALETY
- ✚ lepsze osiągi
- ✚ atrakcyjna wersja auta, którą łatwiej będzie sprzedać

WADY
- ━ potencjalnie dużo wyższe koszty napraw
- ━ ryzyko większego zużycia silnika przez dynamiczną jazdę poprzedniego właściciela

Napęd 4x4 w aucie osobowym

Nie ma najmniejszych wątpliwości co do zalet napędu na cztery koła, zwłaszcza zimą. Nie każdy jednak zdaje sobie sprawę z ceny, jaką czasami trzeba zapłacić za to rozwiązanie. Koszty napraw, zwłaszcza rozwiązań ze sprzęgłem dołączającym tylną oś, są niekiedy znacznie wyższe niż realne korzyści, które tak naprawdę pojawiają się tylko od czasu do czasu. Często producenci nie dostarczają części zamiennych do napraw skrzyń rozdzielczych czy tylnych dyferencjałów połączonych ze sprzęgłem wielopłytkowym, albo są one bardzo drogie. Nierzadko są to koszty rzędu 3000-5000 zł lub więcej. Warto zastanowić się przed zakupem auta, czy rzeczywiście 4x4 jest nam potrzebne i jak często będziemy z tego korzystać.

ZALETY
- ✚ dużo lepsza trakcja na śliskiej nawierzchni
- ✚ wzrost bezpieczeństwa i komfortu użytkowania samochodu

WADY
- ━ wzrost masy i spalania, spadek dynamiki
- ━ wysokie koszty napraw i serwisowania



Egzemplarz 13ea8c49276



Napęd hybrydowy

Hybrydy rozpanoszyły się na polskim rynku wtórnym i nie dotyczy to już wyłącznie Toyot. Takie napędy oferują od kilku lat niemal wszystkie marki. Niestety nie wszystkie cechują się tak wysoką jakością jak te z Japonii. Często wręcz przeciwnie – hybrydy innych producentów są podatne na usterki, a co gorsza, nawet te drobne mogą słono kosztować przy naprawie. Zdarzają się także duże wpadki jakościowe, czego przykładem są przekładnie eCVT Forda. Teoretycznie podobne do tych Toyoty, ale ich trwałość jest nieporównywalnie niższa. Często lepiej zrezygnować z takich wersji.

ZALETY
- ✚ niskie zużycie paliwa
- ✚ zazwyczaj dobra dynamika
- ✚ automatyczna skrzynia biegów

WADY
- ━ bardzo drogie naprawy (wysokie ceny części)
- ━ dość często brak jakichkolwiek części do napraw, zwłaszcza zamienników, więc trzeba polegać na używanych

Nietypowa wersja modelu

Od czasu do czasu producenci wprowadzają na rynek szczególnie wyróżniające się warianty swoich popularnych modeli. Mogą mieć napęd na cztery koła, otwarte nadwozie, niespotykane w standardowej gamie elementy stylistyczne czy specjalny silnik stosowany tylko w tej specyfikacji. Z wiekiem samochodu cały urok takiej wyjątkowości powoli mija, a zaczynają się problemy wynikające z nietypowej konstrukcji. Największym jest zazwyczaj ograniczona dostępność części zamiennych. Niektóre podzespoły wytwarzano wyłącznie do tej odmiany, niekiedy tylko przez krótki okres jej produkcji.

ZALETY
- ✚ cechy, które sprawiają, że dany model jest nietypowy

WADY
- ━ trudna dostępność lub całkowity brak części typowych tylko dla tej wersji
- ━ po latach zachwyt mija, a samochody są w coraz gorszym stanie przez brak części
- ━ trudność z odsprzedażą





Nowszy model

Wydawać by się mogło, że dołożenie kilkunastu tysięcy złotych do nowszego modelu to rozsądna decyzja. Praktyka pokazuje często co innego. Nowsze modele są lepiej wyposażone i zazwyczaj bezpieczniejsze, ale też gorzej wykonane, mniej trwałe i droższe w naprawach. Dotyczy to zwłaszcza układów napędowych i podłączonych do nich systemów oczyszczania spalin.

ZALETY
- ✚ młodsze auto (rocznik)
- ✚ zazwyczaj mniejszy przebieg
- ✚ bywa lepszy w wybranych aspektach

WADY
- ━ od kilkunastu lat duża komplikacja techniczna nowszych generacji
- ━ coraz droższe w naprawach i usterkowe systemy oczyszczania spalin
- ━ dostrzegalne oszczędności materiałowe w mechanice (silniki, skrzynie biegów, dyferencjały)
- ━ zazwyczaj droższe części do napraw
- ━ nie zawsze wygodniejsza obsługa auta
- ━ często gorsze wyciszenie wnętrza

Sportowy pakiet stylistyczny

Popularne auta stylizowane na sportowe poprzez montaż innych zderzaków, progów i obręczy kół prezentują się bardzo atrakcyjnie, nawet jeśli pod maską pracuje standardowa jednostka napędowa. Takie pakiety mają jednak w praktyce więcej wad niż zalet. Często auto jest delikatnie obniżone, więc łatwiej o uszkodzenie elementów zderzaka, a nawet podwozia. Przy próbie naprawy, nawet korzystając z polisy ubezpieczeniowej, może okazać się, że takie części są niedostępne, albo trzeba na nie długo czekać. Pozostaje szukanie używanych i nierzadko ich lakierowanie. Natomiast zastosowanie standardowych części całkowicie psuje efekt wizualny, który był celem sportowego pakietu.

ZALETY
- ✚ wygląd
- ✚ możliwa łatwiejsza odsprzedaż

WADY
- ━ często elementy trudno dostępne
- ━ uszkodzenie i brak części skutkują utratą efektu wizualnego





Matrycowe reflektory

Oświetlenie adaptacyjne, które dostosowuje snop światła do sytuacji na drodze, to jeden z najlepszych wynalazków w motoryzacji w ostatnich latach. Bardzo poprawia nie tylko bezpieczeństwo, ale i komfort użytkowania pojazdu. Zwłaszcza w warunkach jesienno-zimowych, kiedy zmrok przychodzi wcześniej, sprawdza się znakomicie. Niestety w aucie używanym można się spodziewać usterek, zazwyczaj kosztownych i teoretycznie prowadzących do wymiany reflektora. Koszt samej części zazwyczaj przekracza 5000 zł za sztukę. Często trudno o zamienniki. Jeśli auto nie ma być drogie w użytkowaniu, można z tego zrezygnować, choć każdy powinien indywidualnie przemyśleć cenę własnego bezpieczeństwa.

ZALETY
- ✚ bardzo dobre oświetlenie
- ✚ komfort użytkowania

WADY
- ━ wysoka cena zakupu w razie uszkodzenia
- ━ potencjalnie wysokie koszty napraw (przepalenie diody czy usterka elektroniki)

Automatyczna skrzynia biegów

Europejscy klienci z czasem docenili skrzynie automatyczne, choć nadal dotyczy to głównie aut z wyższych segmentów (od kompaktów w górę). Coraz częściej pojawiają się także miejskie samochody z automatem. Często te mniejsze modele są wyposażone w ryzykowne w zakupie skrzynie dwusprzęgłowe i zautomatyzowane. Mogą okazać się wygodne, ale jeśli dojdzie do awarii, koszt naprawy bywa niewspółmiernie wysoki do wartości samochodu. Co gorsza, niektóre wymagają kosztownego serwisu. Sama wymiana oleju w automacie bywa dużo droższa niż w skrzyni ręcznej. Przy wymianie sprzęgła koszt jest sporo wyższy. Warto przed zakupem przemyśleć korzyści i ryzyko, ale też poszukać opinii o danej skrzyni biegów.

ZALETY
- ✚ wyższy komfort jazdy
- ✚ sporadycznie lepsza dynamika i ekonomia

WADY
- ━ dość wysokie koszty serwisu
- ━ podwyższone zużycie paliwa
- ━ często gorsza dynamika





Szklany/panoramiczny dach

Poza efektem wizualnym dach panoramiczny nie ma istotnych zalet. Mniejszą jest to, że łatwiej umyć z zewnątrz szkło niż lakierowaną blachę, jeśli na dachu pojawią się żywica lub ptasie odchody. Jednak więcej jest wad i ograniczeń. W starszym aucie największym problemem może być przeciekanie lub gromadzenie wilgoci, która powoduje korozję. Również koszty napraw w przypadku pęknięcia szyby są dość wysokie. Nawet uszkodzony dach z blachy nadal spełnia swoją funkcję. Pęknięta szyba dachu to już realny problem.

ZALETY
- ✚ lepiej naturalnie oświetlone wnętrze
- ✚ łatwiejsze mycie dachu

WADY
- ━ ograniczona ilość miejsca nad głowami
- ━ możliwość przeciekania
- ━ łatwiejsze uszkodzenie, wyższe koszty napraw
- ━ ograniczona nośność dachu i czasami również DMC przyczepy lub ładowność

Siedmioosobowa wersja SUV-a

Często takie wersje były dostępne opcjonalnie i nierzadko są poszukiwane na rynku wtórnym. Nie zawsze jednak warto właśnie takie wybierać. Trzeci rząd siedzeń ogranicza pojemność, a nierzadko również funkcjonalność bagażnika, który może być często ważniejszy niż dodatkowe miejsca dla pasażerów. Jeśli SUV nie będzie przewoził regularnie 6 czy 7 osób, zakup trzyrzędowego wariantu nie ma sensu. W minivanie ma sens zawsze, bo dużo łatwiej takie auto odsprzedać.

ZALETY
- ✚ możliwość przewożenia dodatkowych osób
- ✚ większa elastyczność wnętrza (np. przesuwana kanapa)
- ✚ możliwa łatwiejsza odsprzedaż

WADY
- ━ ograniczona pojemność bagażnika
- ━ brak dodatkowych funkcji bagażnika, np. schowka pod podłogą lub ucha do mocowania bagaży
- ━ dodatkowa masa (możliwa zmniejszona ładowność)



eprasa.pl 3ea8c49276

Skrzynie PowerS

Skrzynia dwusprzęgłowa Forda nie jest tak popularna, jak DSG z Grupy Volkswagen. Nie stanowi jednak marginesu, bo występuje w kilku innych markach.



Wydawać by się mogło, że PowerShift Forda to raczej mało popularna przekładnia. W porównaniu z DSG Grupy Volkswagen na pewno. Jeśli jednak weźmiemy pod uwagę występowanie PowerShifta pod innymi nazwami handlowymi w innych markach samochodów, okazuje się, że aut z dwusprzęgłowym Getragiem jest na rynku bardzo dużo. I będzie jeszcze więcej, bo najnowsze wcielenie tej konstrukcji (7DCT300) jest wykorzystywane przez chińskich producentów aut.

W tym materiale skupiamy się jednak na samochodach marki Ford i czterech przekładniach, które zdominowały rynek, ale także warsztaty. Głównym tematem są tu najbardziej krytykowane konstrukcje 6DCT450 i 451, które napsuły krwi wielu użytkownikom. Z pomocą fachowców, którzy od lat zajmują się głównie naprawami tych przekładni, wyjaśniamy niuanse nie tylko usterek, ale także napraw i trwałości. Okazuje się, że popularny w rodzinnych Fordach głównie z silnikami Diesla PowerShift wcale nie jest dużo gorszy od innych tego typu konstrukcji, choć jakość wykonania odbiega od oczekiwanych standardów. Co jeszcze ciekawsze, PowerShift i tak okazał się lepszą skrzynią niż jej następca w postaci ośmiobiegowego automatu z konwerterem 8F40 czy przekładni eCVT stosowanej w hybrydach Forda.

TEKST: M. ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCHIWUM, PRODUCENCI

Typy i występowanie skrzyń PowerShift

Skrzynie biegów PowerShift stosowane w samochodach Forda można podzielić na dwie generacje. Przekładnie DCT250 i DCT450 to pierwsza, a DCT300 i DCT451 to druga generacja. W obu przypadkach różnice konstrukcyjne są znaczące, choć w DCT450/451 sam wygląd przekładni jest bardzo podobny. Poniżej wymieniliśmy występowanie zależnie od typu skrzyni tylko w popularnych modelach i ich wersje silnikowe, z którymi łączono PowerShifty. Natomiast zakres lat stosowania należy przypisać bardziej do modelu niż jego wersji silnikowych. Poza Fordami, BMW, Mini oraz aliansem Nissan-Renault skrzynie Getraga stosowano także w samochodach Volvo, Dodge'a i Mercedesa. DCT300 używa obecnie Chery, Jaecoo i Omoda.



Kompaktowa przekładnia z sześcioma biegami i suchymi sprzęgłami.

GETRAG 6DCT250:

Sześciobiegowa przekładnia z suchymi sprzęgłami stosowana w lekkich modelach Forda z silnikami o niedużej mocy i momencie obrotowym. Nominalny moment obrotowy to ok. 250 Nm.

Popularne modele z tą przekładnią:
- Fiesta VII 1.0 EcoBoost (od 2013 r.)
- B-Max 1.6 Ti-VCT (2012-2017)
- Focus III 1.6 Ti-VCT (2011-2018)
- EcoSport 1.5 Ti-VCT 112 KM (2014-2017)

GETRAG 7DCT300:

Następca przekładni DCT250, ale już siedmiobiegowy i z mokrymi sprzęgłami, przygotowany do pracy z momentem obrotowym do 300 Nm. Przekładnia częściej spotykana w innych markach niż Ford, przede wszystkim w BMW i Mini oraz samochodach Renault i Dacia.

Popularne modele z tą przekładnią:
- Ford Fiesta VII 1.0 EcoBoost mHEV (2010-2023)
- Ford Puma/Puma ST mHEV (od 2020/2023 r.)
- Ford Focus IV 1.0 EcoBoost (od 2019 r.)
- Modele marek BMW i Mini z 7-biegowym automatem Steptronic oraz Nissan-Renault z 7DCT

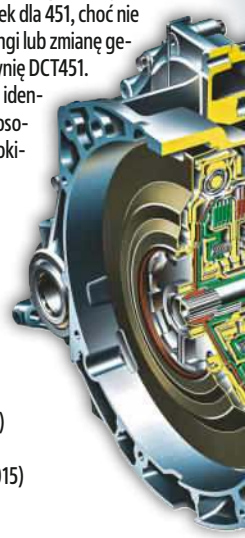


Następca DCT250 ma już siedem biegów i sprzęgło mokre.

GETRAG 6DCT450/451:

Przekładnia do „cięższych" zastosowań, m.in. w dużych modelach Forda z mocniejszymi silnikami, przede wszystkim Diesla i mocnymi 2.0 EcoBoost. Producent skrzyń DCT450/451 założył bezpieczną pracę z momentem obrotowym do 450 Nm i napędem na cztery koła. Obie mają sprzęgła mokre. 450 jest starsza, 451 nowsza. Rocznikami granicznymi dla obu przekładni jest 2014/2015 – koniec zastosowania 450 i początek dla 451, choć nie jest to sztywna reguła. Modele, które w tym okresie miały liftingi lub zmianę generacji i spełniały normę Euro 6, zazwyczaj dostały nową skrzynię DCT451. Starsze miały DCT450. Przekładnia z zewnątrz wygląda niemal identycznie, ale wewnątrz jest już więcej różnic. Po zakończeniu stosowania przez Forda tych przekładni nastąpiło przejście na hydrokinetyczny automat 8F40 o niższej trwałości.

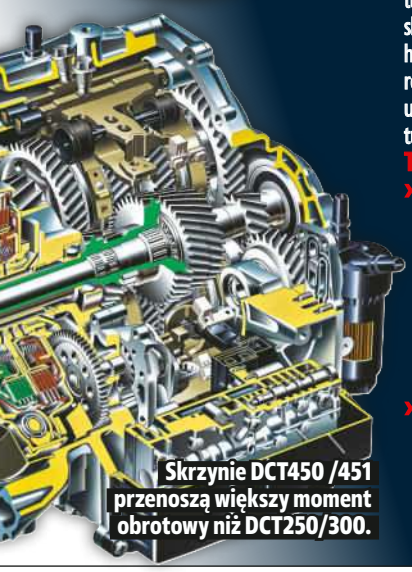
Popularne modele z przekładnią 6DCT450/451:
- Ford Focus II 2.0 TDCi (2008-2010)
- Ford Focus III 1.5/2.0 TDCi (2011-2018)
- Ford C-Max I 2.0 TDCi (2008-2010)
- Ford C-Max II/Grand C-Max 1.5/2.0 TDCi (2010-2019)
- Ford Kuga I 2.0 TDCi (2010-2013)
- Ford Kuga II 1.5/2.0 TDCi (2013-2019)
- Ford Mondeo Mk IV 2.0 EcoBoost oraz 2.0 TDCi (2010-2015)
- Ford Mondeo Mk V 2.0 TDCi (2015-2019)
- Ford S-Max I/Galaxy II 2.0 EcoBoost oraz 2.0 TDCi (2010-2015)
- Ford S-Max II/Galaxy III 2.0 TDCi (2015-2018)
- Ford Edge 2.0 BiTurbo TDCi (2016-2019)



eprasa.pl 3ea8c49276

hift

Sześciobiegowy PowerShift łączony z dieslami miał dwie zupełnie różne generacje



Skrzynie DCT450 /451 przenoszą większy moment obrotowy niż DCT250/300.

Usterki skrzyń PowerShift

Skrzynie DCT250 i DCT300 należą ogólnie do udanych przekładni dwusprzęgłowych. Usterki występują sporadycznie, zazwyczaj wynikają ze zużycia elementów.

GETRAG 6DCT250



Skrzynie te nie mają problemów mechanicznych, bo szwankują głównie uszczelnienia i elektronika. Naprawia je wiele warsztatów, najczęściej pochodzą one z BMW, Mini oraz Renault, zdecydowanie rzadziej z Fordów (mała liczba zastosowań). Zwykle ceny napraw mieszczą się w przedziale od ok. 5000 do 10 000 zł. Sam pakiet sprzęgła kosztuje ok. 5500 zł.

Typowe usterki:

- **Nieszczelności uszczelniaczy wałków wejściowych:** olej ze skrzyni może dostać się do obudowy sprzęgieł i zanieczyścić okładziny, po czym sprzęgło zaczyna nierówno łapać, ślizgać się i wpadać w wibracje przy ruszaniu. Naprawa polega na wymianie uszczelnień, ewentualnie zespołu sprzęgieł. Ford podaje, że auta wyprodukowane od 6 czerwca 2013 r. miały już ulepszone uszczelnienia.
- **Moduł TCM:** elektroniczny moduł sterujący skrzynią. Jego awarie powodują znacznie poważniejsze objawy niż samo szarpanie: utratę napędu, brak możliwości włączenia biegu, spadek mocy, migające PRNDL, brak możliwości uruchomienia auta. Naprawa polega na wymianie modułu. Najczęściej problem występuje w samochodach Renault i Nissana.
- **Sterowanie i adaptacja sprzęgieł:** przekładnia nie ma hydraulicznej mechatroniki działającej tak jak np. mokre DSG. Sprzęgła i wybieraki są uruchamiane elektromechanicznie. Oprogramowanie musi bardzo precyzyjnie dobrać punkt styku sprzęgieł. Czasami wystarczy adaptacja, niekiedy trzeba wymieniać moduł TCM. W wyniku nieprawidłowej pracy dochodzi także do usterek sprzęgieł.

GETRAG 7DCT300



To bezpieczniejsza konstrukcja od DCT250, a w Fordach również od później stosowanej 8F40 z konwerterem momentu. Słabym punktem jest skomplikowany elektrohydrauliczny układ sterowania sprzęgłami. Rzadko dochodzi do usterek mechanicznych. Naprawy kosztują od ok. 8000 do 12 000 zł.

Typowe usterki:

- **Pompy/aktuatory sterujące sprzęgłami:** każde sprzęgło ma własną elektrycznie napędzaną pompę gerotorową, do tego są osobne czujniki ciśnienia. Przyczyną szarpania, opóźnionej zmiany biegów lub całkowitego braku włączenia przełożenia jest zanieczyszczenie opiłkami pompy uruchamiającej sprzęgło i jej zatarcie. Klientom proponuje się kalibrację, diagnostykę elektryczną, w gorszym przypadku wymianę silnika pompy lub pompy wraz z silnikiem.
- **Szarpanie, powolna zmiana biegów:** skrzynia jest czuła na jakość oleju oraz jego temperaturę. Niedogrzany olej wpływa negatywnie na pracę przekładni, dlatego zaleca się po uruchomieniu samochodu spokojną jazdę przez kilkanaście pierwszych minut. Czasami pomaga kalibracja sterownika. Zaleca się częstą wymianę oleju, co ok. 30-40 tys. km.



W Focusie Mk4 skrzynia PowerShift jest lepsza niż A8.

Eksperci o skrzyniach PowerShift

Bartosz Boreta i Bartłomiej Mędrzycki dostrzegli ogromny problem z naprawami PowerShiftów w innych warsztatach zajmujących się automatami. Był to powód założenia firmy RRexpert zajmującej się wyłącznie przekładniami 6DCT450 i 451.

Jaka jest wytrzymałość skrzyń DCT450/451?

Trudno to ustalić jednoznacznie, bo w skrzyniach PowerShift jest jak w maszynie losującej. Mieliśmy kilka przypadków usterek przed przebiegiem 100 tys. km i tak samo dużo z pierwszymi usterkami dopiero po 200-250 tys. km. Rekordzistą był samochód z udokumentowanym przebiegiem 430 tys. km, ale jeździł głównie na trasach. Były też auta z awarią po 80 tys. km. Zdarzają się samochody, w których wymieniono skrzynię na oryginalną Forda po regeneracji i po kilkunastu tysiącach kilometrów uległa awarii. Dużo zależy więc od sposobu naprawy i wprowadzonych poprawek. Kluczowy jest stan silnika (jego praca, kondycja osprzętu itp.) Zauważyliśmy również, że właściciele samochodów, którzy posiadają je od nowości, robią znacznie większe przebiegi niż autami z zagranicy. Prawdopodobnie z przekręconymi licznikami. Mniejszą wytrzymałość mają PowerShifty współpracujące z napędem na cztery koła.

Którą skrzynię byście polecili – 450 czy 451?

Skrzynia DCT450 to taka przekładnia, która miała być prosta i tania, ale coś Getragowi nie wyszło. Natomiast DCT451 to druga generacja, od której można by oczekiwać poprawek i one rzeczywiście się pojawiły i w pewnych obszarach jest to skrzynia lepsza. Niestety jest trochę przekombinowana i jej diagnostyka jest bardzo trudna. Dodatkowo widać w jej konstrukcji cięcia kosztów. Te elementy, które w 450 się nie psuły, w 451 są już wyraźnie osłabione, czego przykładem jest wał wejściowy, najprawdopodobniej wykonany z innego stopu lub w innej technologii, ponieważ w poprzedniku bardzo rzadko dochodzi do jego zatarcia, a w 451 dość często. To, co uczciwie możemy polecić, to zakup auta z silnikiem benzynowym i skrzynią DCT450. Te PowerShifty wytrzymują wtedy znacznie dłużej, nie generują losowych błędów i praktycznie zawsze da się dojechać do warsztatu nawet przy poważniejszej usterce, czego nie można powiedzieć o skrzyni 451. Również w samochodach marki Volvo mamy wrażenie, że skrzynie są wytrzymalsze.

Jak należy serwisować i użytkować samochód ze skrzynią PowerShift, by zapobiegać jej awariom?

Bazując na naszych już dużych doświadczeniach, mogę powiedzieć dwie rzeczy. Po pierwsze, trudno jakkolwiek zapobiegać ich usterkom. Zalecamy regularne i częste wymiany oleju, ale to nie daje gwarancji, że skrzynia będzie jeździła bezproblemowo i długo. Chyba że współpracuje z silnikiem benzynowym, gdzie ma znacznie większą wytrzymałość. Znamy takie przypadki, że klient jeździ delikatnie i skrzynia się uszkodziła, a mamy klientów jeżdżących agresywnie, których nie trapią uszkodzenia mechaniczne. Po drugie, kiedy patrzymy na pewne zależności, to widzimy, że problemy ze skrzyniami mogą być konsekwencją zaniedbania samego silnika. Zapchane układy EGR i DPF, problemy z wtryskami i nierówną pracą, długi okres eksploatacji koła dwumasowego – to mogą być przyczyny poważniejszych usterek. Nieraz odsyłaliśmy klienta do mechanika, który powinien mu ogarnąć silnik, bo skrzynia jest w porządku. Myślimy, że wielokrotnie skrzynie te były naprawiane w innych warsztatach niepotrzebnie, bo prawdziwą przyczyną tzw. brzydkiej jazdy jest często silnik, a nie przekładnia. Nawet jeśli błędy w sterowniku mówią co innego, a sama skrzynia przechodzi w tryb awaryjny.



Bartłomiej Mędrzycki i Bartosz Boreta zajmują się głównie skrzyniami PowerShift

eprasa.pl 3ea8c49276

Usterki skrzyń PowerShift c.d.

6DCT450 / 6DCT451

Mało warsztatów chce je naprawiać, a słyną z małej trwałości. Naprawa tych przekładni niemal zawsze jest kompleksowa – rzadko zdarza się, aby do wymiany był tylko jeden element. Największa różnica to zastosowanie w DCT450 wbudowanego w skrzynię tłumika drgań działającego podobnie do koła dwumasowego. Jest on zbudowany z kompletu krótkich sprężyn oddzielonych elementami separacyjnymi z tworzywa sztucznego. W skrzyni DCT451 tłumika już nie ma, natomiast pojawia się klasyczne koło dwumasowe.



Elementy tłumika drgań w DCT450 rozsypują się.

Getrag 6DCT450 – typowe usterki

- **Uszkodzenie tłumika drgań:** wycierające się i pękające elementy z tworzywa sztucznego oddzielające sprężyny. W pierwszej kolejności „uklepują się" sprężyny, co skutkuje luzem i wtedy dochodzi do wycierania i pękania elementów plastikowych. W wyniku powstałego luzu sprężyny zaczynają trzeć o metalową obudowę tłumika, co prowadzi do tworzenia masy metalowych opiłków. Do wymiany jest tłumik, ale praktycznie zawsze jego zużycie skutkuje także zużyciem lub uszkodzeniem innych elementów przekładni z powodu zanieczyszczeń z tworzywa i metalu. Wymiana tłumika na oryginalny nie oznacza naprawy na lata. Zdecydowanie lepiej jest zamontować tłumik zmodyfikowany z lepszymi sprężynami. Problem dotyczy praktycznie tylko diesli. W silnikach benzynowych dzieje się to wyjątkowo rzadko.
- **Zanieczyszczenie magnesów czujników hallotronowych:** opiłki metalu, które powstają m.in. w wyniku zużycia tłumika drgań zanieczyszczają czujniki, które przestają się komunikować ze sterownikiem. Pierwszym objawem takiej usterki jest brak biegu wstecznego. Widełki z czujnikami znajdują się na dnie skrzyni.
- **Zanieczyszczenie/usterki mechatroniki:** w wyniku opiłkowania i przedostawania się fragmentów plastiku do mechatroniki zaczyna ona nieprawidłowo pracować. W sytuacjach ekstremalnych po włączeniu pozycji parking (P) samochód może nadal jechać do przodu.
- **Wycieki oleju:** znacznie częściej w samochodach benzynowych dochodzi do dużych wycieków oleju. Mniejsza ilość oleju negatywnie wpływa na trwałość elementów przekładni, ale także pracę mechatroniki (tryb awaryjny). Uszczelnienia oryginalne nie rozwiązują problemu na długo – trzeba zastosować modyfikację uszczelnień. Po tym wycieki przestają być problemem, a sama przekładnia odwdzięcza się długotrwałą eksploatacją.
- **Usterka czujnika prędkości obrotowej:** usterka tego czujnika wymaga praktycznie demontażu skrzyni biegów, ponieważ jego umieszczenie jest wyjątkowo problematyczne. Bez wyjęcia skrzyni z auta nie jest możliwa wymiana czujnika – niektórzy próbują specjalnymi narzędziami. Natomiast w praktyce konieczne jest rozebranie skrzyni, co wprost prowadzi do jej regeneracji, szczególnie w dieslu, ponieważ zawsze znajdzie się coś do zrobienia. Koszt demontażu jest na tyle wysoki, że nie ma sensu skrzyni nie naprawić przy okazji. W DCT451 czujnik jest łatwo dostępny.
- **Widełki zmiany biegów:** wysuwający się element z tworzywa wyposażony w magnesy mające za zadanie wskazywać pozycję biegu powoduje brak niektórych biegów. Mocowanie jest zbyt słabe. Naprawa polega na zamocowaniu plastikowego elementu do metalowych widełek w sposób trwały metalowym trzpieniem.



Opiłki metalu zbierają się na elektromagnesach.



Trzpień mocujący widełki zmiany biegów rozwiązuje problem.



Urwany zabierak K2 to typowa usterka w DCT451.



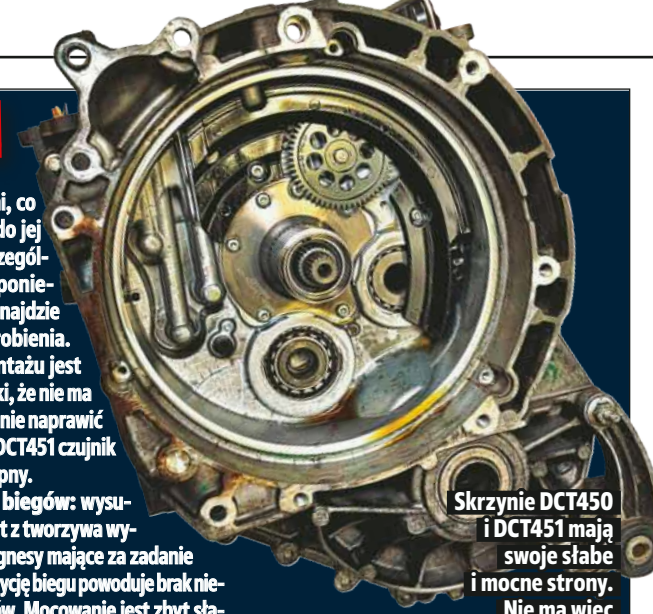
Umieszczenie czujnika prędkości w DCT451 jest wygodniejsze.



Uszkodzenie wałka wejściowego występuje głównie w DCT451.

6DCT451 – typowe usterki

- **Bardzo trudna diagnostyka:** błędy o awarii, niespójne komunikaty, które powodują, że czasami trudno ustalić przyczynę usterki bez demontażu skrzyni. Generowane błędy mogą dotyczyć rzeczy, które nie mają z nimi nic wspólnego.
- **Wał wejściowy:** bardzo często dochodzi do uszkodzenia/zatarcia wałów wejściowych i ich łożysk.
- **Usterki czujników i sterowników TCM:** główną przyczyną są zanieczyszczenia oleju opiłkami, ale też sama jakość wykonania sterowników, która bywa różna. Objawem jest utrata biegu wstecznego i niektórych biegów do przodu. Możliwy jest dojazd do warsztatu w trybie manualnym z pomijaniem niedziałających biegów.
- **Urywający się kosz sprzęgłowy (zabierak K2):** prawdopodobnie słabe wykonanie samego elementu, ale łatwo też powiązać to z zaniedbaniem koła dwumasowego. Często po znalezieniu tej usterki da się zdiagnozować luz w kole dwumasowym. Zaleca się regularną wymianę koła co maksymalnie 200 tys. km, nawet jeśli nie hałasuje i nie ma innych objawów zużycia. Zaleca się również dezaktywację systemu start&stop.
- **Usterki i blokowanie się kół dwumasowych:** szczególnie w Fordach Connect dochodzi do poważnych usterek samych kół dwumasowych, co może przyczynić się także do zniszczenia skrzyni biegów. Znane są przypadki zablokowanych kół dwumasowych.
- **Widełki zmiany biegów:** tak samo jak w DCT450.



Skrzynie DCT450 i DCT451 mają swoje słabe i mocne strony. Nie ma więc lepszej generacji.

ILE KOSZTUJĄ NAPRAWY ORAZ SERWIS SKRZYŃ POWERSHIFT 6DCT450/6DCT451?

Przy demontażu skrzyni DCT450/451 w zasadzie warto przeprowadzić kompleksową naprawę. Nie opłaca się stosować półśrodków.

- **Kompleksowa naprawa skrzyni:** standardowo 13 500 zł, maksymalnie do ok. 15 000 zł. Dodatkowy koszt mogą wygenerować uszkodzony wał wejściowy w DCT451, uszkodzony sterownik TCM lub bardzo rzadko pęknięta obudowa przekładni.
- **Przegląd skrzyni:** 6600-6800 zł. W zakres prac wchodzą demontaż przekładni, wymiana koła dwumasowego na zamiennik, przegląd sprzęgła i zabieraków, wymiana uszczelnień oraz oleju z filtrem.
- **Wymiana oleju:** ok. 1500 zł (zależnie od ceny oleju w danym momencie).
- **Wymiana czujnika prędkości obrotowej:** ok. 5500 zł w DCT450 oraz 2000 zł w DCT451.
- **Uszczelnienie skrzyni:** ok. 5000 zł.



PowerShift to bardzo popularna przekładnia w Polsce. Montowana w tanich już rodzinnych Fordach.

PODSUMOWANIE

Skrzynie PowerShift często opisywane są jako bardzo problematyczne i nietrwałe, a także drogie w naprawach. Jak pokazało doświadczenie firmy RRexpert, wiele napraw samych skrzyń jest zbędnych, bo niedomagał silnik. Natomiast naprawa PowerShifta bez pewnych modyfikacji nie daje gwarancji, że będzie służyć długo. Wielokrotnie do warsztatu trafiały przekładnie z małym przebiegiem po fabrycznej regeneracji.

eprasa.pl 3ea8

Twoje ulubione tytuły
SĄ JUŻ W SKLEPACH

ALDI





Czytaj dobrą prasę!

eprasa.pl 3ea8c49276

używane



Mercedes GLB I (X247)

Lata produkcji: 2019-2025
Ceny: od 80 tys. zł

Kilka lat temu Mercedes urozmaicił swoją i tak pokaźną gamę praktycznym SUV-em GLB. Poznajmy opinie na jego temat.

Projektując GLB, Mercedes na pierwszym miejscu postawił funkcjonalność. Auto nie jest długie (4,63 m), ale wysokie (1,66 m) i wystarczająco szerokie (1,83--1,85 m), by w optymalnych warunkach przewieźć cztery dorosłe osoby. W odróżnieniu od GLA i GLC ten model można było zamówić z 3. rzędem siedzeń (ciasnym, ale jednak). Dzięki funkcji przesunięcia kanapy bagażnik da się powiększyć z 500 do 640 l. Po złożeniu oparć zmieści się aż 1755 l pakunków (dane dla wersji 7-osobowej).

Usterki GLB dotyczą głównie silników 2.0 (M260): ich nierówna praca albo wypadanie zapłonu mogą być efektem zużycia zaworów. Z kolei w 1.3 (M282; silnik znany z Renault) odnotowywano wycieki z przewodu dostarczającego olej do turbosprężarki. Na razie nie ma większych zastrzeżeń do niezawodności 2-litrowych diesli. Oprócz tego zdarzają się jeszcze błędy w pracy systemu multimedialnego i łączności ze smartfonem oraz szarpanie dwusprzęgłowych skrzyń (7G i 8G-DCT).

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 Mercedesów

Zalety

„Silnik 1.3 w zupełności wystarcza do GLB, o ile nie jeździ się wyłącznie poza miastem”

„W niewielu SUV-ach jest taka dobra widoczność. Plus za kamerę cofania”

„Dużo miejsca na kanapie. W dodatku można ją sporo przesunąć”



„Dobre auto na każde warunki – można przycisnąć w trasie i wjechać na wysokie krawężniki”

Wady

„System sterowania głosowego mógłby trochę lepiej działać w języku polskim”



„Już po kilku latach nie najlepiej wyglądają niektóre elementy wykończeniowe kokpitu”

„Nie jest to dawna jakość Mercedesa. Niektóre elementy blacharskie wydają się zbyt cienkie”

„Rozczarował mnie duży hałas panujący w środku przy prędkości 120 km/h”

DO REDAKCJI

Elementy z drukarki



W jednym z serwisów ogłoszeniowych widziałem części wykonane metodą druku 3D. Czy zasługują na zainteresowanie?

Idea drukowania elementów nie jest nowa, a podchwyciły ją nawet koncerny motoryzacyjne. Części powstające w drukarkach najczęściej są przeznaczone do starszych pojazdów. Zdarza się, że ich użytkownicy tworzą własne wersje elementów, pozbawione wad fabrycznych, a projekty do wydruków udostępniają za darmo lub za niewielką opłatą. W przypadku części tworzonych technologią druku 3D kluczowe są precyzja wykonania i dobór materiału. Ten ostatni powinien mieć odpowiednią odporność na ciepło czy elastyczność dopasowaną do warunków pracy.

Wiek aut zabytkowych



Przez lata do rejestracji jako zabytek kwalifikowały się auta w wieku 25 lat. Czy sytuacja wciąż tak wygląda?

Obecnie kryteria rejestracji pojazdów jako zabytkowych zostały zaostrzone. W większości województw próg podniesiono do 40 lat, a wyłączenia są przewidziane dla aut unikalnych czy mających znaczenie dla historii. Decyzję można uznać za zrozumiałą. O ile w 2000 r. auto z 1975 r. sprawiało wrażenie archaicznego, o tyle obecnie pojazdy wyprodukowane w okolicach 2000 r., zwłaszcza marek premium, wciąż nie trącą myszką.

eprasa.pl 3ea8c49276

Silnik Hyundaia/Kii 1.6 T-GDI

Pierwsza generacja silnika 1.6 T-GDI należy do rodziny Gamma i tę opisujemy
Jednostka o oznaczeniu G4FJ była oferowana w latach 2012-2024

W 2012 roku zadebiutował jeden z pierwszych typowo downsizingowych silników benzynowych koncernu Hyundaia i Kii o oznaczeniu G4FJ i pojemności 1591 cm³, należący do rodziny Gamma. W tym miejscu warto odróżnić tę jednostkę od jej następcy z rodziny Smartstream o pojemności 1598 cm³. To już zupełnie nowa konstrukcja, która od 2020 r. zastępowała powoli rodzinę Gamma. Silniki starszej generacji oferowano aż do 2024 r. Najpóźniej w kompaktowej Kii Ceed. Jednostka niestety poza wysoką mocą niczym szczególnym pozytywnie się nie wyróżnia. To niezły silnik, który sporadycznie boryka się z nadmierną konsumpcją oleju czy usterkami katalizatora i błędami systemu GPF. Nie ma jednak cech, za które należałoby go pochwalić. W naszych testach w zestawieniu z jednostkami konkurencji zwykle cechował się wyższym spalaniem i najwyżej przeciętnymi osiągami. Łączony ze skrzynią dwusprzęgłową 7DCT staje się nawet ospały jak na swoją moc. Nie polecamy tej przekładni, bo jej trwałość nie należy do mocnych stron. Frajdę z jazdy silnik 1.6 T-GDI daje w połączeniu z przekładnią manualną w kompaktowym Ceedzie, Hyundaiu i30 czy Velostrze, ale w większych SUV-ach okazuje się paliwożerny i przeciętnie dynamiczny. Do takich modeli lepiej wybrać udane jednostki Diesla.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1591 cm³, **Moc:** 177-204 KM
Moment obrotowy: 265 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Hyundai: i30 II, Veloster; Kia: Ceed II i III, ProCeed II i III, XCeed I.



W SUV-ach sporo pali

1.6 T-GDI to popularna jednostka w koreańskich kompaktowych SUV-ach, czyli Hyundaiu Tucsonie III i Kii Sportage IV. W naszych testach porównawczych niestety osiągi nieco odstawały od konkurencji o zbliżonej mocy, a nawet słabszych silników innych marek. Zwłaszcza kiedy silnik był łączony z dwusprzęgłowym automatem DCT. Dotyczy to także zużycia paliwa, które jest znacząco wyższe niż u konkurentów. Tucson 1.6 T-GDI spala więcej niż Volkswagen Tiguan 2.0 TSI o wyższej mocy i znacznie lepszych osiągach.

1. CENY CZĘŚCI

napęd rozrządu	450 zł
wtryskiwacze	500 zł
turbosprężarka	4000 zł
cewka zapłonowa	130 zł
sprzęgło komplet	700 zł
koło dwumasowe	1400 zł

2. TYPOWE USTERKI

- zużycie oleju
- rozcieńczenie oleju benzyną
- usterki katalizatorów
- problemy z filtrem GPF
- wypadanie zapłonów

1 Nie ma problemów z zakupem części, a ich ceny są umiarkowane. Nie wszystko jednak występuje jako zamiennik. Koło dwumasowe łączono zarówno ze skrzynią manualną, jak i automatyczną dwusprzęgłową. **2** Ubytki oleju pojawiają się sporadycznie po przebiegu ok. 100 tys. km, ale zazwyczaj później. Z reguły problemy dotyczą układu emisyjnego. Olej i benzyna w wydechu prowadzą do usterek. Również wypadanie zapłonów (zazwyczaj usterka cewki lub świecy) może rodzić takie problemy. **3** Pompę oleju zintegrowano z obudową rozrządu. Brak hydraulicznej regulacji zaworów stawia pod znakiem zapytania montaż LPG. Od 2018 r. pojawiał się filtr GPF.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	wtrysk bezpośredni, wtryskiwacze elektromagnetyczne
rodzaj doładowania	turbosprężarka (niektóre wersje twin-scroll)
napęd rozrządu	łańcuch, bez interwału wymiany
zmienne fazy zaworowe	na obu wałkach rozrządu
regulacja zaworów	mechaniczna (szklanki popychaczy)
dodatkowe rozwiązania	od 2018 r. pojawiał się filtr cząstek stałych (GPF)



SKRZYNIE 7DCT
Silnik 1.6 T-GDI łączono z automatami DCT o niezbyt dużej trwałości. Lepiej wybrać przekładnię manualną.



Kia Ceed III i ProCeed otrzymały jednostkę 1.6 T-GDI o mocy 204 KM starszej generacji i była ona oferowana niemal do zakończenia produkcji modelu. Wycofano ją z oferty w 2024 r., a Ceeda III w 2025. Ten sam silnik oferowano też w starszym Ceedzie II. Jedna z istotnych różnic polegała na zastosowaniu w nowszym filtra GPF. Hyundai i30 II także dostał ten silnik, ale tylko w rzadko spotykanej, najmocniejszej odmianie o nazwie Turbo.



NIE KAŻDE 1.6 T-GDI JEST TAKIE SAMO
W okresie od 2020 do 2024 roku koncern Hyundai-Kia przechodził na nową generację silników Smartstream.



Zalecany olej:
5W-30
ACEA A5/B5
ACEA C2/C3
Objętość przy wymianie:
4,0-4,5 l

eprasa.pl 3ea8c49276

Audi Q3 (2018-2025)
Ceny: **52-220 tys. zł**
Silniki benzynowe:
1.5-2.0 (150-245 KM)
Diesle: **2.0 (150-200 KM)**
Hybryda: **1.4 (245 KM)**

Ciekawe propozycje dla szukających nowoczesnego, bezpiecznego, dobrze wykończonego, dynamicznego oraz prestiżowego crossovera do miasta... i nie tylko.



Audi Q3 vs Volvo X

Kompaktowe crossovery wydają się być odpowiednim kompromisem dla szerokiej rzeszy kierowców. Oferują poszukiwane przez klientów wysokie nadwozie, dając im poczucie jazdy dużym, bezpiecznym autem, ale wciąż mają wymiary pozwalające dość swobodnie poruszać się i parkować w centrach miast.

Poprawione Q3

Drugą generację Q3 zaprojektowano od nowa. Wykorzystano platformę MQB A2, co pozwoliło zwiększyć rozstaw osi o niemal 8 cm, do 268 cm. To z kolei dało spore możliwości aranżacji wnętrza, co wykorzystano, stosując przesuwaną kanapę z regulacją oparcia. W stosunku do poprzednika ilość miejsca z tyłu znacząco urosła. Wygospodarowano też większy bagażnik, więc Q3 sprawdzi się także jako auto rodzinne. Jednocześnie wciąż nie jest nazbyt duże – ma 449 cm długości, 186 cm szerokości i 159 cm wysokości. Po roku od premiery gamę dopełniło Q3 Sportback – bardziej efektowne, ale oferujące mniej miejsca nad głowami. Obie wersje cechuje bardzo bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa. Pozostałe elementy były dobierane przez pierwszych właścicieli w momencie zakupu. Q3 nie miało typowego liftingu, ale Audi sukcesywnie zmieniało specyfikację, dodając niektóre elementy do wyposażenia standardowego.

Na naszym rynku wtórnym dominują dwie jednostki benzynowe. 1.5 TFSI (150 KM) ma bezpośredni wtrysk paliwa, turbo i system ACT (wygaszania dwóch cylindrów przy małym zapotrzebowaniu na moc). 2.0 TFSI (190-245 KM) też ma wtrysk bezpośredni i doładowanie. Alternatywą, choć coraz mniej popularną, był diesel 2.0 TDI (150-190 KM) z common railem. Sześciobiegową skrzynię ręczną łączono tylko z silnikami o mocy 150 KM (TFSI i TDI), opcją był dwusprzęgłowy S tronic o sześciu lub siedmiu biegach. Napęd przedni oferowano z silnikami o mocy poniżej 200 KM. Słabsze odmiany opcjonalnie, mocniejsze standardowo otrzymywały układ quattro. Na rynku północnoamerykańskim silnik 2.0 TFSI łączono wyłącznie z 8-biegowym automatem Tiptronic firmy Aisin. Była jeszcze wersja

1 zł Koszty serwisu nie są tu bardzo wysokie,

AUDI Q3 (2018-2025)

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2019 to 114-160 tys. km

Audi dysponuje liczbą 38 ASO w Polsce, lecz dzieli technikę z Volkswagenem, który jako grupa jest liderem polskiego rynku motoryzacyjnego. Silniki są doskonale znane mechanikom, a serwisem i naprawą zajmie się niemal każdy warsztat. Części zamienne są powszechnie dostępne, a liczbę zamienników można określić jako bardzo dużą.

We wnętrzu dominuje prostota wymusz



Wnętrze Q3 zbudowano z dobrych materiałów, deska rozdzielcza jest zorientowana poziomo, ekran centralny został w nią wbudowany, plus za fizyczne sterowanie klimatyzacją. Fotele mogą mieć spory zakres regulacji z długością siedziska włącznie. Kanapa jest obszerna, wyprofilowana pod dwie osoby, z regulacją wzdłużną i kąta oparcia. Widoczność do tyłu jest przeciętna.

eprasa.pl 3ea8c49276



Volvo XC40 (od 2017 r.)
Ceny: **50-200 tys. zł**
Silniki benzynowe:
1.5-2.0 (129-250 KM)
Diesle: **2.0 (150-190 KM)**
Hybrydy: **1.5-2.0 (211-309 KM)**

C40

Audi Q3 II

Druga generacja Q3 to ciekawa propozycja w segmencie kompaktowych crossoverów. Stosunkowo niewielkie rozmiary ułatwiają użytkowanie w mieście, nadwozie jest już jednocześnie na tyle duże, by służyć całej rodzinie. Audi oferowało paletę silników benzynowych i Diesla, uzupełnioną o wersję hybrydową. Producent dysponuje oddzielną platformą dla pojazdów elektrycznych, więc Q3 nie otrzymało takiego napędu.

Volvo XC40 I

Ten model to pierwsze podejście Volvo do segmentu kompaktowych crossoverów i jak się okazało, od razu bardzo udane. Zdecydowano się na inne proporcje niż w Q3 – XC40 jest nieco krótsze, ale za to wyższe od Audi, przez co trochę łatwiej poruszać się nim po zatłoczonych centrach miast. Paleta jednostek napędowych obejmuje wersje benzynowe, diesle, a także napędy hybrydowe oraz elektryczne.

rachunki urosną dopiero, gdy pojawią się pierwsze usterki.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Co czwarte auto na rynku wtórnym to diesel, niemal cała reszta ma silnik benzynowy.
- Dominują skrzynie automatyczne, ręczne to ułamek rynku.
- Sportback jest wyraźnie mniej popularny.

VOLVO XC40 (od 2017 r.)

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2019 to 122-146 tys. km

Volvo ma w Polsce 31 stacji ASO i są one uważane za drogie. Warto sprawdzić, czy w pobliżu mamy niezależny serwis, który zna się na Volvo. Dostępność zamienników eksploatacyjnych jest dobra, ale bardziej unikalne części, zwłaszcza w obszarze elektroniki, napędów elektrycznych czy części nadwozia, nie są już tak powszechne.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Dominują wersje benzynowe. Diesle to niecałe 20%, a hybrydy – 10% rynku.
- Automat to standard, skrzynię ręczną ma co dziesiąte używane XC40.
- Elektryczne Recharge to ułamek rynku.

ona przez cyfrowe ekrany, oba modele zachowały część fizycznych przycisków.







PUNKTY: 7/10

VOLVO XC40

Szwedzi zdecydowali się na pionowy ekran centralny, tak też zorientowano nawiewy. Materiały są doskonale dobrane, jakość montażu nie budzi zastrzeżeń. Fotele mogą mieć pełną regulację łącznie z długością siedziska. Kanapę wyprofilowano pod dwie osoby, ale jest ona nieco mniejsza niż ta w Q3 i brak jej regulacji. Widoczność do tyłu jest niezbyt dobra.





eprasa.pl 3ea8c49276

Wyposażenie, wersje



AUDI Q3

Euro NCAP oceniło bezpieczeństwo Q3 na pełne pięć gwiazdek. Auto standardowo wyposażono w pełen pakiet Audi Pre Sense monitorujący przestrzeń przed pojazdem, wykrywający pieszych czy rowerzystów, a w razie konieczności ostrzegający kierowcę i aktywujący automatyczne hamowanie. Z czasem dodano też kamerę cofania oraz tempomat adaptacyjny.

Warto wiedzieć

- Audi przygotowało trzy wersje stylistyczne (Base, Advanced/Design Selection i S line), ponadto w polskich salonach oferowano gotowe pakiety: Comfort (dwustrefowa „klima", asystent parkowania), Technology (MMI plus, Virtual Cockpit i Audi Sound System) czy Black Edition.
- Q3 Sportback – druga wersja nadwoziowa, w stylu crossovera coupe – debiutowała w 2019 roku. Dzieli podstawowe wymiary zewnętrzne z podstawową wersją, wyjątkiem jest niższa o ok. 3 cm wysokość.
- RS Q3 – ma 5-cylindrowy silnik 2.5 TFSI z poprzednika, ale już o mocy 400 KM. Ze zwykłymi wersjami Q3 łączą je szkielet nadwozia i pojedyncze części poszycia czy oświetlenia. Układ napędowy, zawieszenie, hamulce czy spora część wyposażenia to części dedykowane wersji RS.



Są dwa rodzaje cyfrowych zegarów: 10,25" lub Virtual Cockpit HD 12,3".



Bagażnik Q3 mieści od 530 do 1525 l, a w wersji Q3 Sportback 530/1400 l.

PUNKTY: 9/10



VOLVO XC40

Po Volvo oczekujemy najwyższego poziomu bezpieczeństwa. XC40 otrzymało pełne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP z ochroną dorosłych na poziomie 97%. W standardzie oferowano m.in. zaawansowany system City Safety (automatyczne hamowanie, omijanie przeszkody, asystent skrętu) czy systemy minimalizujące ryzyko zjechania z drogi i zderzenia czołowego.

Warto wiedzieć

- Volvo oferowało linie stylistyczne (Momentum Core, Momentum Pro, R-Design, Inscription) określające charakter auta i zawierające pewne elementy wyposażenia. Po modernizacji z 2022 r. zmieniono nazwy pakietów na Essential, Core, Plus, Ultimate oraz Ultra.
- XC40 Recharge/EX40 – „elektryk", w zależności od zastosowanego akumulatora trakcyjnego oferował maksymalny zasięg na poziomie 425-474 km dla baterii 69 kWh lub 569 km dla jednosilnikowej wersji 79 kWh. Odmiana dwusilnikowa oferowała zasięg 418 (79 kWh) lub 536 km (82 kWh).
- C40 Recharge/EC40 – wersja nadwoziowa typu crossover coupe jest niższa o 7 cm. Volvo zdecydowało się oferować ją wyłącznie z napędem elektrycznym – identycznym jak w XC40 Recharge.



Sterowanie, także „klimą", odbywa się za pomocą 9-calowego ekranu.



Bagażnik XC40 jest wyraźnie mniejszy (452/1328 l) niż kufer rywala.

PUNKTY: 9/10

hybrydowa 1.4 TFSI-e (245 KM) z akumulatorem o pojemności 13 kWh.

Na szczycie oferty Audi postawiło sportowy model RS Q3. Jest on napędzany znanym z poprzednika silnikiem 2.5 TFSI (400 KM), a za przekazanie napędu na obydwie osie odpowiadają quattro i dwusprzęgłowy S tronic. RS Q3 nie ma typowych wad konstrukcyjnych, ale koszty części oraz serwisowania są i tak astronomiczne.

Wszystkie cztery silniki to wersje poprawione, pozbawione już typowych dla poprzedników problemów. Zdarzają się w nich drobne powtarzalne usterki, ale nie mają charakteru plagi. Nie są też potwornie drogie w naprawie. Jednak aby utrzymać Q3 w stanie idealnym technicznie i zapewnić mu długie życie, należy pamiętać, że współczesne podzespoły wymagają szczególnej troski serwisowej. Olej silnikowy należy zmieniać co 10 tys. km, a przy ostrym traktowaniu silnika nawet częściej, a ten w skrzyni S tronic co 60 tys. km. Zaniedbania mogą prowadzić m.in. do problemów z turbosprężarkami czy przedwczesnych usterek mechatroniki skrzyń. Oczywiście te zalecenia dotyczą też podzespołów Volvo.

Absolutną większość oferty obydwu modeli stanowią na naszym rynku wersje benzynowe – na szczęście wtrysk bezpośredni dba, by spalanie nie było w nich przesadnie wysokie

I cóż, że z Belgii

Przygotowując swoją propozycję w klasie kompaktowych crossoverów, Szwedzi postawili na nieco inne proporcje niż Audi. XC40 ma 443 cm długości, 186 cm szerokości i 165 cm wysokości, przy rozstawie osi wynoszącym 270 cm. Mamy więc tu nieco krótsze, ale wyższe nadwozie i dłuższy rozstaw osi. Volvo dobrze poradziło sobie z zagospodarowaniem dostępnej przestrzeni, chociaż kanapa jest nieco krótsza niż u konkurenta i brak jej regulacji. Jej oparcie jest dwudzielne, zaś w Audi trójdzielne. XC40 przegrywa jeszcze przy pomiarze objętości bagażnika. Poza tymi cechami trudno jednak wykazać większe słabości małego Volvo.

XC40 na rynek europejski produkowane jest wyłącznie w zakładach w Gandawie w Belgii. Dotyczy to zarówno wersji spalinowych, hybrydowych, jak i elektrycznych. Volvo stosuje dwa rodzaje silników benzynowych: trzycylindrowe 1.5 (129-163 KM) oraz czterocylindrowe 2.0 (190-250 KM). Obie jednostki należą do tej samej rodziny VEA i dzielą ze sobą architekturę. Są wyposażone w doładowanie z intercoolerem oraz sekwencyjny wtrysk bezpośredni. Obydwie jednostki stanowią też bazę dla wersji hybrydowych. Miękkie hybrydy mHEV korzystają z większego silnika 2.0 (211-264 KM), natomiast ładowana z gniazdka hybryda plug-in – z silnika 1.5 (211-309 KM). Te ostatnie dysponują akumulatorem trakcyjnym o pojemności 10,7 kWh. W zależności od silnika stosowano skrzynię ręczną sześciobiegową, dwusprzęgłową o 7 przełożeniach (1.5) lub ośmiobiegową, automatyczną (1.5 i 2.0) firmy Aisin.

Face lifting XC40 przeprowadzono w 2022 r. Zrezygnowano wówczas z silników wysokoprężnych, zmieniono wygląd pasa przedniego i nazwy pakietów wyposażenia. Kolejne zmiany zaprezentowano w 2026 r. – oprócz wyglądu dotyczą głównie nowej architektury systemów bezpieczeństwa.

Volvo XC40 to także wersje elektryczne zwane początkowo Recharge. Zaczęto je oferować w 2020 r., po trzech latach przeszły modernizację techniczną. W 2021 r. do oferty dołączył model C40 Recharge, czyli nowa odmiana nadwoziowa oferowana wyłącznie z napędem elektrycznym. Obie wersje dzielą ze sobą wszystkie rodzaje napędów. Ofertę należy podzielić na wersje jednosilnikowe i dwusilnikowe. Te pierwsze do modernizacji z 2023 r. miały motor elektryczny montowany na przedniej osi (231 KM). Po zmianach zastosowano silnik na tylnej osi (238-252 KM). Odmiany o mocy 231 i 238 KM mają baterię o pojemności 69 kWh, najmocniejsza zaś 82 kWh. Wersja dwusilnikowa (408 KM) do 2023 r. miała baterię 78 kWh, po modernizacji 82 kWh. Wszystkie modele do liftingu mają maksymalny stały prąd ładowania 150 kW, natomiast po modernizacji – 175 kW.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

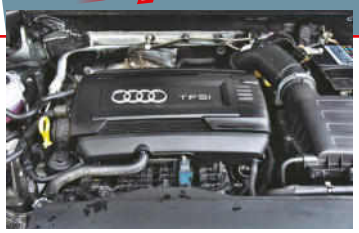
eprasa.pl 3ea8c49276

Silniki

AUDI Q3

PUNKTY: 8/10

- Silnik 1.5 TFSI (150 KM) należy do poprawionej serii EA211. Jest trwały, mocny i oszczędny. „Setkę” osiąga w 9,6 s, wg Audi średnio zużywa 6,3 l/100 km.
- Większy 2.0 TFSI (190-245 KM), zwłaszcza w mocniejszych odmianach, zapewnia bardzo dobre osiągi, średnie spalanie wg producenta to akceptowalne 7,5-7,6 l/100 km.
- Hybryda plug-in korzysta z silnika spalinowego 1.4 TFSI (150 KM) i elektrycznego (116 KM). Moc systemowa wynosi 245 KM, średnie spalanie to 1,7 l/100 km, a zużycie energii – 14,4 kWh/100 km.
- Wysokoprężny 2.0 TDI (150-200 KM) to doskonałe źródło napędu pozbawione typowych wad. Jest dynamiczny przy umiarkowanym apetycie na paliwo, katalogowo 4,9-6,8 l/100 km.



2.0 TFSI w wersjach 230 i 245 KM zadowoli ceniących dobre osiągi.



2.0 TDI jest udany, dopiero wysokie przebiegi generują wysokie koszty.

VOLVO XC40

PUNKTY: 9/10

- Najsłabsza odmiana 1.5 (129-163 KM) nie powala osiągami, mocniejsze są już całkiem żwawe. Spalanie wszystkich odmian jest na niskim poziomie (6,2-6,3 l/100 km).
- Większy silnik 2.0 (190-250 KM) oferuję wyższą kulturę pracy, świetne osiągi, a przy spokojnej jeździe także potrafi być oszczędny. Średnie katalogowe spalanie wynosi tu 6,9-7,6 l/100 km.
- Dostępne są dwie miękkie hybrydy 2.0 mHEV (211-264 KM) zużywające 7,2-7,7 l/100 km oraz dwie 1.5 PHEV (211-262 KM) ładowane z gniazdka o zużyciu paliwa rzędu 1,9-2,4 l/100 km.
- Diesel 2.0 (150-190 KM) oferuje świetne osiągi, a do tego jest bardzo oszczędny: 5,0-5,2 l/100 km.



Diesel to solidny i mocny silnik, cechujący się niskim spalaniem.



Benzynowe 2.0 jest dobrym wyborem, zwłaszcza w wersji AWD.

Usterki

AUDI Q3

PUNKTY: 8/10

Opinie o drugiej generacji Q3 są o wiele lepsze niż o poprzedniku. Mimo to zdarzają się pewne problemy, wśród których znajdziemy zawieszające się MMI, restarty ekranu centralnego, problemy z parowaniem telefonu. Czasem wariują czujniki. Wiele tych problemów Audi usuwa przez aktualizacje oprogramowania.



1 W wersji 1.5 TFSI szarpanie podczas ruszania na zimno, błędy systemu ACT oraz awarie czujnika VTG.

2 W 2.0 TFSI: pęknięcia plastikowej obudowy pompy wody, awarie termostatu, nagar w układzie dolotowym.

3 2.0 TDI: awaryjne grzałki, wtryskiwacze i czujniki układu SCR (AdBlue), zapychanie się filtra DPF.

VOLVO XC40

PUNKTY: 8/10

Mały akumulator 12V potrafi się rozładować przy rzadkim korzystaniu z auta. Multimedia potrafią się zawiesić, tak jak elektrycznie sterowany mechanizm otwierania tylnej klapy zimą, zawodzi grzanie foteli. Niezbyt trwałe okazują się hamulce, warto sprawdzić renomowane zamienniki.



1 W trzycylindrowych 1.5 poduszki silnika nie należą do trwałych i wymagają wymiany co ok. 100 tys. km.

2 Silnik benzynowy 2.0 z początku produkcji (2018-2020) w topowej odmianie T5 może brać więcej oleju.

3 Silniki wysokoprężne mają nietrwałe wtryskiwacze paliwa (ok. 150 tys. km) czy problemy z AdBlue.



AUDI Q3

PUNKTY: 41/50

Druga generacja Q3 urosła, eliminując jedną z poważniejszych wad poprzednika. Kabina jest więc teraz obszerna, wygodna także z tyłu, a bagażnik wręcz przepastny. Szeroka paleta silników spalinowych daje spory wybór, dla chętnych jest też hybryda. Bogate wyposażenie czy wysoka bezawaryjność to też atuty tego modelu. Jedyna wada? Brak wersji elektrycznej.

NASZYM ZDANIEM: Wszystkie silniki spalinowe montowane w tym Q3 to wersje poprawione i pozbawione większych problemów. Wybór odpowiedniego zależy więc od naszych preferencji. Przy rzadkiej na rynku hybrydzie będziemy zdani na części z ASO.

PODSUMOWANIE

Udana stylistyka została doceniona przez klientów. W środku widać i czuć jakość premium – Volvo nie oszczędzało na swoim najmniejszym crossoverze. Ogromnym plusem jest też szeroka paleta wersji napędowych, w tym różnego rodzaju hybryd, oraz wysoki poziom bezawaryjności. Jedyne zastrzeżenia można mieć do ilości miejsca na kanapie oraz do niezbyt obszernego bagażnika.

NASZYM ZDANIEM: Nie jesteśmy przeciwni napędom elektrycznym czy hybrydowym, ale niska popularność tych odmian powoduje, że decydując się na nie, sporo ryzykujemy. Zaś klasyczny napęd spalinowy w XC40 to pewniak. Niezależnie, czy wybierzemy „benzynę”, czy diesla, powinniśmy być zadowoleni.



PUNKTY: 40/50

VOLVO XC40

eprasa.pl 3ea8c49276

» Zalety, wady » Ceny ofertowe

Używane pięć cylindrów



Alfa Romeo 159 2.4 JTDm 2005-2010

Ceny ofertowe: 9-25 tys. zł

Na przestrzeni lat marki należące do koncernu Fiat oferowały wiele pięciocylindrowych silników. Najdłużej w gamie pozostał diesel 2.4 JTDm, który montowano do Alfy Romeo 159 oraz bazującego na nim coupe Brera. Oba samochody są lepsze, niż mogłoby wynikać z obiegowych opinii na temat marki. Nie oznacza to jednak, że do zakupu można podchodzić bezkrytycznie. Na przestrzeni lat do problemów z elektroniką i zawieszeniem doszła rozwijająca się korozja nadwozia. Diesel 2.4, mimo że w kwestii ogólnej trwałości wypada lepiej od benzynowych jednostek 1.9/2.2 JTS, nie jest idealny. Poza problemami wynikającymi z naturalnego zużycia osprzętu w grę wchodzi nawet pęknięcie głowicy. Warto zwracać uwagę na temperaturę płynu i jego wycieki oraz nie forsować silnika.

DANE TECHNICZNE: ON

2.4 JTDm: poj.: 2387 cm³, moc: 200 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 230 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, spal.: 6,8 l/100 km

W dobie coraz bardziej homogenicznej motoryzacji pięciocylindrowy silnik pod maską jest dużym wyróżnikiem auta. Na rynku wtórnym nie brakuje takich propozycji, ale wiele staje się leciwymi.

W teorii daleko im do ideału. Pięciocylindrowe silniki są dłuższe od czterocylindrowych jednostek, co utrudnia ich poprzeczny montaż pod maską, a później komplikuje obsługę serwisową z racji mniejszej ilości miejsca. Dodatkowy cylinder zwiększa masę i koszt produkcji jednostki napędowej, oznacza droższe wizyty u mechanika – choćby ze względu na konieczność wymiany większej liczby świec zapłonowych. To wszystko przy mocach nierzadko zbliżonych do czterocylindrowych silników. Pięciocylindrowe jednostki bronią się wysoką kulturą pracy oraz niepowtarzalnym brzmieniem – zwłaszcza po montażu mniej restrykcyjnego wydechu ich dźwięk okazuje się zaskakująco zbliżony do brzmienia sportowych silników V10. Większość jednostek R5 dała się też poznać jako bardzo trwałe konstrukcje. Prezentujemy wybrane auta z pięciocylindrowymi silnikami.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Audi RS 3 (8P) 2011-2012

Ceny ofertowe: 68-86 tys. zł

W drugiej odsłonie A3 silnik 2.5 TFSI pojawił się pod koniec produkcji. To najmniej obciążający finansowo sposób na wejście w posiadanie auta z jednostką typoszeregu EA855, który jest rozwijany do dziś, a na przestrzeni lat trafił też do Audi TT RS oraz RS Q3, a także Cupry Formentor VZ5. Jednostka świetnie brzmi, a do tego zapewnia doskonałe osiągi. Jej typowe bolączki nie odbiegają od znanych z innych Audi z silnikami TFSI – także w 2.5 stwierdzane bywają problemy z wtryskiwaczami i odmą oraz odkładającym się w układzie dolotowym nagarem, który ogranicza moc. Dużo używanych RS 3 ma w swojej historii wypadki.

DANE TECHNICZNE: Pb

2.5 TFSI: poj.: 2480 cm³, moc: 340 KM, maks. moment obr.: 450 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 4,6 s, spal.: 9,1 l/100 km



Ford Kuga I 2.5T 2008-2012

Ceny ofertowe: 24-35 tys. zł

W latach 1999-2010 Ford był właścicielem marki Volvo, co pozwoliło mu na sięgnięcie po jednostkę 2.5T (B5254T3), którą montowano do Focusa II (wersje ST i RS), Mondeo, S-Maxa oraz Kugi. W przypadku ostatniego z wymienionych modeli połączenie można uznać za zaskakujące – 200-konny, pięciocylindrowy silnik był jedyną dostępną jednostką benzynową. Dzięki niej Kuga ze świetnie zestrojonym układem jezdnym jeździ jak uterenowione GTI. Jednostka Volvo jest chwalona za trwałość, ale nie należy jej przeceniać – w autach ostro traktowanych lub po tuningu możliwe jest pęknięcie cylindrów.

DANE TECHNICZNE: Pb

2.5T: poj.: 2521 cm³, moc: 200 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, spal.: 9,9 l/100 km

L.R. Discovery II Td5 1998-2004

Ceny ofertowe: 8-40 tys. zł

W drugiej odsłonie Discovery Land Rover zrezygnował z wcześniej stosowanego diesla 2.5 R4 (200Tdi/300Tdi) na rzecz mającej o jeden cylinder więcej jednostki 2.5 Td5. Była to własna konstrukcja brytyjskiej marki, która trafiała też do Defendera. Miała być lepsza od poprzednika, ale planu nie udało się zrealizować. Na początku diesel Td5 miał wady fabryczne – słaby napęd pompy oleju oraz zawodne popychacze zaworowe. Poprawiono je, ale kwestia przeciętnej trwałości pompowtryskiwaczy oraz ograniczonej bazy części oraz serwisów, które potrafiły



eprasa.pl 3ea8c49276



Mercedes C 270 CDI (W203) 2000-2007

Ceny ofertowe: 5-15 tys. zł

Modularne silniki nie są wymysłem ostatnich lat. Ćwierć wieku temu Mercedes z powodzeniem oferował diesle oznaczane kodami OM 611, OM 612 i OM 613, które miały, odpowiednio, 4, 5 i 6 cylindrów o zunifikowanych średnicach oraz skokach tłoków. Pięciocylindrowy diesel 2.7 trafiał do klas C i E, CLK, ML, G, Sprintera, a nawet Jeepa Grand Cherokee. W klasie C W203 zapewniał on więcej niż wystarczające osiągi, przy rozsądnym spalaniu i wysokiej trwałości. A kto potrzebował jeszcze wyższej dynamiki, mógł zamówić wariant C 30 CDI AMG – 231-konne pięciocylindrowe 2.9 to pierwszy, a zarazem ostatni diesel ze stajni AMG. Decydując się na zakup Mercedesa z dieslem OM 612, trzeba pamiętać, że będzie on zaawansowany wiekiem i przebiegiem, co wraz z problemami z elektroniką czy elektryką, postępującą korozją podwozia, zużytymi elementami zawieszenia czyni potencjalny zakup inwestycją podwyższonego ryzyka.

DANE TECHNICZNE: ON
270 CDI: poj.: 2685 cm³,
moc: 170 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 230 km/h,
0-100 km/h: 8,9 s, spal.: 6,8 l/100 km



VW Golf VI 2.5 MPI 2009-2013

Ceny ofertowe: 12-26 tys. zł

Wolnossący silnik 2.5 20V (EA855, baza do stworzenia przez Audi ikonicznego 2.5 TFSI) był przewidziany na wybrane rynki – w tym USA i Kanady. Trafiał do Golfa, Jetty, New Beetle, Beetle oraz Passata NMS. Za sprawą indywidualnego importu wszystkie te auta występują na polskim rynku wtórnym. Są cenione za prostotę konstrukcji, dobrą współpracę z LPG oraz skrzynie biegów – silnik 2.5 łączono z klasycznym automatem, a nie generującym koszty serwisowe DSG. Silnik zasługuje na szczególne polecenie w Golfie. Zapewnia w nim dobre osiągi, a sprawia mniej problemów od równolegle oferowanych jednostek TSI.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.5 MPI: poj.: 2480 cm³,
moc: 170 KM, maks. moment obr.: 240 Nm, prędkość maks.: 209 km/h,
0-100 km/h: 7,6 s, spal.: 9,1 l/100 km



Volkswagen Transporter T5 2.5 TDI 2003-2009

Ceny ofertowe: tys. zł

Legenda Volkswagena Transportera w ostatnich dekadach w znacznej mierze była pisana przez pięciocylindrowego turbodiesla. W T4 od 1995 r. godził umiarkowane spalanie z dobrymi osiągami. W T5 był dostępny od początku produkcji, a oferował 130 lub 174 KM. Jeżeli diesel 2.5 TDI nie został zajeżdżony, zapewni świetne osiągi. Potencjalny nabywca powinien być przygotowany na problemy – w tym zużycie pompowtryskiwaczy, spalanie oleju, a nawet pęknięcie głowicy.

DANE TECHNICZNE: ON
2.5 TDI: poj.: 2461 cm³,
moc: 174 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 188 km/h,
0-100 km/h: 12,2 s, spal.: 8,3 l/100 km



Volvo XC60 I 2.4 D4 2008-2017

Ceny ofertowe: 23-91 tys. zł

Szwedzka marka przez lata była bastionem pięciocylindrowych silników. W 1991 r. pojawiły się benzynowe jednostki z rodziny Modular, a w 2001 r. zadebiutowały diesle 2.4 typoszeregu D5 (w najmocniejszej wersji doczekały się handlowego oznaczenia D5, słabsze opisywano jako D4 i D3). W większych modelach, jak XC60, diesel 2.4 jest jedynym słusznym wyborem – dobrze brzmi, jest elastyczny, a do tego pali dużo mniej od jednostek benzynowych. Użytkownicy Volvo oraz serwisy zalecają ostrożność w przypadku najmocniejszych odmian diesla 2.4 (mają bardziej skomplikowany osprzęt). Kluczem do niezawodności jest rzetelne serwisowanie – np. zaniedbanie wymiany paska osprzętu może spowodować zerwanie napędu rozrządu.

DANE TECHNICZNE: ON
2.4 D4: poj.: 2400 cm³,
moc: 181 KM, maks. moment obr.: 420 Nm, prędkość maks.: 200 km/h,
0-100 km/h: 9,8 s, spal.: 5,3 l/100 km



diagnozować i naprawiać silnik Td5 – pozostały. W efekcie wybór Land Rovera z takim źródłem mocy można uznać za ryzykowny.

DANE TECHNICZNE: ON
2.5 Td5: poj.: 2495 cm³,
moc: 139 KM, maks. moment obr.: 300 Nm, prędkość maks.: 157 km/h,
0-100 km/h: 15,3 s, spal.: 9,4 l/100 km



VW Touareg I 2.5 TDI 2003-2009

Ceny ofertowe: 11-18 tys. zł

Luksusowy SUV z dieslem z auta dostawczego. Może nie brzmi najlepiej, ale w używanym Touaregu będzie jednym z najsensowniejszych wyborów (a jest na tyle solidny, że napędzał nawet dakarowego Race Touarega). Mocniejszy i bardziej kulturalny diesel generuje znacznie wyższe koszty serwisowania.

DANE TECHNICZNE: ON
2.5 TDI: poj.: 2461 cm³,
moc: 174 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 184 km/h,
0-100 km/h: 12,4 s, spal.: 9,8 l/100 km



Volvo C30/S40/V50 2004-2009

Ceny ofertowe: 6-24 tys. zł

W rodzinie kompaktowych modeli Volvo oferowało turbodoładowany silnik 2.5 (stosowany także przez Forda) oraz wolnossące 2.4 – wersje o mocy 140 i 170 KM różnią się jedynie mapą sterownika. Brzmią świetnie, dobrze pracują na LPG, a do tego są bardzo trwałe. Szkoda, że ich popularność na rynku wtórnym jest ograniczona.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.4i: poj.: 2435 cm³,
moc: 170 KM, maks. moment obr.: 230 Nm, prędkość maks.: 220 km/h,
0-100 km/h: 8,2 s, spal.: 8,5 l/100 km

PODSUMOWANIE

m motor W świecie współczesnej motoryzacji nie ma już miejsca na pięciocylindrowe silniki – koncernom motoryzacyjnym normy toksyczności spalin i emisji dwutlenku węgla łatwiej spełnić mniejszymi jednostkami. Nie oznacza to, że tego typu silniki należy skreślać z listy zakupowej. Wręcz przeciwnie. Warto rozejrzeć się za używanym samochodem z pięciocylindrowym silnikiem, bo za kilka lat takie źródło mocy będzie dostępne jedynie w modelach zasługujących na status youngtimera czy klasyka.

» Wszystkie pięciocylindrowe silniki świetnie brzmią, zwykle są też elastyczne

eprasa.pl 3ea8c49276

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

CITROEN BERLINGO 1.2 PURETECH 110 › obecny przebieg: **188 tys. km** › rok › szczegółowy raport ze **188 tys. km** › start: **0 km** › meta: **188 tys. km** › obecna wartość:

O MODELU

Citroen Berlingo III (K9)
W produkcji: **od 2018 r.**
Silniki benzynowe: **1.2 (110-131 KM)**
Silniki Diesla: **1.5 (75-130 KM)**
Silnik elektryczny: **50 kWh (136 KM)**



Wiele diesli 1.5 ma dużo wyższe przebiegi. A i tak kupujący mniej się ich obawiają.

Silnik drugiego wyboru, czy

Nadal świetnie sprzedają się praktyczne kombivany. Sprawdzamy, czy w popularnym Berlingo benzynowa trzycylindrowa jednostka jest realną alternatywą dla diesli.

Zależnie od modelu, benzynowe jednostki napędowe stanowiły niewielki procent lub margines. Tak przez lata prezentował się rynek kombivanów. Dominowały jednostki wysokoprężne. Oszczędniejsze, ale co równie ważne w autach tego typu, lepiej radzące sobie z większym obciążeniem. Silniki benzynowe najczęściej nie zachwycały też dynamiką. A nawet gdy producenci decydowali się na dodanie do gamy mocniejszych odmian (zrobił to np. Ford, który oferował Transita i Tourneo Connect z 1.6 EcoBoost), to i tak okazywało się, że sprzedaż jest śladowa. Z czasem problematyczność silników Diesla użytkowanych w miastach czy wyższe podatki drogowe dla aut z takimi silnikami w niektórych krajach sprawiły, że benzynowe kombivany zaczęły zyskiwać na popularności.

Oferta nie do przebicia

W tym wypadku kombivan nie był pierwszym, ani nawet drugim wyborem. Pan Kamil zdecydował się na takie auto, bo jak powiedział, nigdzie nie oferowano tak dużo samochodu za tak niewiele. Przy tym obszerne i pojemne Berlingo jest relatywnie krótkie, ma zaledwie 4,4 metra długości, więc nie męczy w mieście. Czasami jego możliwości przewozowe są wykorzystywane do pracy, ale najczęściej jest po prostu autem rodzinnym. A zdarzało się też, że z dostawianym z tyłu dopasowanym namiotem pełnił rolę niewielkiego kampera.

Ale niska cena ma... swoją cenę. Tworzywa w kabinie są twarde, a co gorsza, dość szybko zaczęły dawać znać o sobie na wybojach. Właściciela bardziej rozczarowały jednak odboje gumowe drzwi, które po prostu odpadły. Naprawiano też na gwarancji skrzypiące fotele i mechanizm drzwi przesuwnych. Trzeba jednak przyznać, że skutecznie. Zajmowano się również nieszczelną miską olejową (wymieniono ją na nową).

Świetnie na nierównościach

Berlingo przekonało też pana Kamila komfortem jazdy. Był on przyzwyczajony, że auta dostawcze (lub o takim rodowodzie) bez ładunku nie wybierają nierówności zbyt miękko, zwłaszcza ich tylna

eprasa.pl 3ea8c49276

produkcji: **2019**
36 tys. zł



Ogólna widoczność z mocno przeszklonej kabiny jest dobra. Ale grubość przednich słupków może sprawiać problemy na skrzyżowaniach.



NOWOCZESNY i całkiem funkcjonalny układ, ale tworzywa jasno wskazują na dostawczy charakter.

słusznie?

oś. Ale Berlingo jest zawsze komfortowe, sporo SUV-ów i crossoverów może pozazdrościć temu kombivanowi sprawności gaszenia nierówności na gorszych drogach. Przy tym wysokie auto prowadzi się dość pewnie i poza podatnością na podmuchy bocznego wiatru (oczywiste w przypadku kombivanów) ciężko mieć jakieś zastrzeżenia. Tym bardziej że układ jezdny okazał się bardzo trwały. Zajmowano się jak dotąd jedynie układem kierowniczym. Wymieniono tzw. wałek w kolumnie kierowniczej i końcówki drążków. Te ostatnie nie grzeszą tu trwałością.

Zaledwie trzycylindrowy silnik 1.2 został wybrany, bo większość przebiegu to auto miało pokonywać w mieście. I w takich warunkach okazuje się zupełnie wystarczający.

Słabość poza miastem

Na autostradach i drogach ekspresowych jest jednak gorzej, ale właściciel się tego spodziewał. Kiepska elastyczność powyżej 110-120 km/h jest przy tej mocy, oporach powietrza i masie auta oczywista. Bardziej rozczarowuje spalanie, nawet na drogach ekspresowych. Jeszcze gorzej jest przy dopuszczalnej prędkości na autostradach. Niezbyt mocno załadowane Berlingo spala wówczas ponad 10 l benzyny na każde 100 km. Niestety w zakorkowanym mieście bywa podobnie. Tutaj przewaga diesla jest bezdyskusyjna. Tym bardziej że trzycylindrowy

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Przepastna przestrzeń, absolutne multum schowków. Również dużych (np. w konsoli środkowej), bardzo użyteczna jest kieszeń nad głowami kierowcy i pasażera siedzącego z przodu. Świetny dostęp do kabiny, nawet na wąskich parkingach, dzięki przesuwnym drzwiom po bokach. Do otwarcia tylnej klapy potrzeba sporo przestrzeni za autem, na szczęście jest uchylna szyba. Właściciel wolałby jednak po prostu drzwi skrzydłowe z tyłu, ale zarezerwowano je dla odmian roboczych. Nie zachwycają fotele, ale niezły jak na auto tego typu jest komfort akustyczny. Szkoda, że siedzący z tyłu na skrajnych miejscach nie bardzo mają gdzie wygodnie oprzeć łokcie.



SIEDZISKA powinny być trochę dłuższe, a oparcia mniej płaskie.



FOREMNY BAGAŻNIK, niska krawędź załadunku. Pojemność to 597 litrów.



INDYWIDUALNE FOTELE, ale siedzi się na nich trochę jak na stołkach.

Funkcjonalność i przestronność są nie do pobicia. Jakość materiałów odbiera jednak jeden punkt. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Niestety 130-konnej odmiany tego silnika nie oferowano z inną skrzynią niż automatyczna, przez co była wyraźnie droższa. Szkoda, bo obciążonemu Berlingo na drogach ekspresowych i autostradach wyraźnie brakuje mocy. Silnik pod obciążeniem wyraźnie daje o sobie znać, ale podczas spokojnej jazdy pozostaje cichy i prawie nie czuć wibracji. W mieście 110-konna odmiana w zupełności wystarcza, na pusto jest elastyczna. Niestety wysilony trzycylindrowy silnik podczas szybkiej jazdy autostradowej zaczyna palić zdecydowanie zbyt dużo, rośnie też wówczas zużycie oleju.



MOKRY PASEK rozrządu pomaga w teorii obniżyć emisję spalin.

DANE TECHNICZNE	1.2 PT 110
Silnik	benzyna, turbo
Pojemność skokowa	1199 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	110 KM/5500
Maks. moment obrotowy	205 Nm/1750
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	13,0 s
Średnie zużycie paliwa	5,7 l/100 km

* dane fabryczne

Za mały, trochę zbyt słaby do auta tak dużego. Większy silnik niekoniecznie spalałby więcej. **ocena: 2/5**

eprasa.pl 3ea8c49276

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Nie spodziewaliśmy się problemów z korozją i się nie zawiedliśmy. Auta grupy PSA (a później Stallantisa) to obok Renault jedne z najlepiej zabezpieczonych przed rdzą samochodów na rynku. Ale w wielu miejscach mastyki i masy nałożono tak, że osoba bez doświadczenia mogłaby pomyśleć, że to robota chałupnicza. Nie ma to większego znaczenia, spełniają swoją rolę. Znaleźliśmy niestety wyciek oleju, prawdopodobnie spod pokrywy zaworów. Tyle że była ona niedawno uszczelniana.



Stan paska rozrządu można skontrolować przez wlew oleju. Niezbędny jest specjalny przymiar.

W wielu miejscach płyty podłogowej masy uszczelniające nałożono bardzo solidnie. Ale przy okazji czasami zaskakująco niechlujnie.



Z PRZODU zajmowano się tylko końcówkami drążków. Wahacze i amortyzatory są nadal w formie.



TŁUMIK końcowy oraz reszta wydechu wyglądają dobrze (a temperatura spalin jest tu naprawdę wysoka).



KOROZJĘ (powierzchowną) znaleźliśmy na mocowaniach tylnej belki. To jedyne warte konserwacji miejsce.



ŚLADY OLEJU, zapewne spod pokrywy rozrządu lub uszczelniacza elektrozaworów zmiennych faz rozrządu.



PROGI na zgrzewach są zabezpieczone bardzo solidnie. Nawet po latach nie powinno być z nimi problemów.

Niepokoi wyciek oleju (tym bardziej że niedawno demontowano pokrywę zaworów). Poza tym Berlingo wypadło doskonale. Nie trzeba się tu martwić o korozję, a zawieszenie jest proste i całkiem trwałe, choć sworznie wahaczy są nitowane.

ocena: 4/5

silnik pod obciążeniem robi się głośny. Z czasem zaczęło martwić również zużycie oleju. W ASO z początku uspokajano pana Kamila. Ale zużycie rosło, a właściciel czytał coraz więcej o problemach użytkowników silnika PureTech i postanowił zrobić wszystko, aby jeszcze na gwarancji zajęto się kompleksowo wadliwym silnikiem. Okazało się, że pasek napędzający układ rozrządu mocno zdegradował (pracuje on w kąpieli olejowej), a jego strzępy dość skutecznie przytkały smok oleju w misce. To niestety bardzo typowa historia, która spotkała wielu użytkowników silników 1.2 PureTech. Szczęście w nieszczęściu, że tutaj wydarzyła się na (przedłużonej, dodatkowo płatnej) gwarancji.

Początkowo twierdzono, że silnik będzie naprawiany. Potem, że będzie wymieniony na nowy. Podobno po demontażu głowicy stwierdzono, że remont nie ma tu już sensu. Zamontowany silnik ponoć miał już poprawiony, odporniejszy pasek, mniej podatny na łuszczenie i pęcznienie. Właściciel auta postanowił regularnie to sprawdzać, a co ok. 3-4 wymiany oleju zlecał (już poza ASO) demontaż miski i profilaktyczne czyszczenie smoka oleju. Taką taktykę przyjęło wielu użytkowników silników PureTech. Do tego wymiany oleju są oczywiście bardzo częste, w tym aucie bezwzględnie co 10 tys. km.

Zostanie na dłużej

Niestety wymiana jednostki napędowej nie wydłużyła rozszerzonej gwarancji na silnik zaoferowanej później przez producenta (jest ona ograniczona do 180 tys. km). Pan Kamil nie chciał ryzykować i po stu tysiącach kilometrów zlecił wymianę napędu rozrządu. Pasek miał jedynie drobne oznaki zużycia. Był jeszcze jeden powód wykonania takiej operacji. Właściciel zdaje sobie sprawę, że Berlingo z silnikiem PureTech trudno byłoby sprzedać. Tymi wersjami silnikowymi interesują się głównie poszukiwacze okazji.

Użytkownik zrażony trwałością jednostki benzynowej rozważał nawet kolejne Berlingo, tyle że z napędem elektrycznym. Problem w tym, że na osiedlu, na którym mieszka, zupełnie nie ma gdzie ładować aut elektrycznych i nie zapowiada się żadna zmiana w tej kwestii.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



FORD TRANSIT CONNECT

2013-2023 r. Ceny: od 23 tys. zł*

W lepiej wyposażonych wersjach model nazywał się Tourneo Connect (występowała też dłuższa wersja Grand). Auto świetnie się prowadzi jak na kombivana. Szukający odmian benzynowych są raczej skazani na wersję 1.0 EcoBoost (100 KM). Wymaga ona dbałości, pasek rozrządu jest tu w kąpieli olejowej jak w 1.2 PureTech. Ale to mimo wszystko bardziej pewna konstrukcja. Wersje 1.6 EcoBoost są bardzo rzadkie.



VOLKSWAGEN CADDY

2015-2020 r. Ceny: od 25 tys. zł*

Znany od lat i popularny Caddy też był oferowany z dwoma rozstawami osi. Auta po mocnym liftingu w 2015 roku nie mają jak dotąd problemów z korozją. Miłośnicy odmian benzynowych mogą wybierać pomiędzy trzema silnikami TSI – 1.0, 1.2 i 1.4. Wszystkie są z udanej rodziny EA211 (mają klasyczny pasek rozrządu). Najmniejszy silnik jest zaskakująco trwały, 1.4 dobrze radzi sobie z większym ładunkiem.

* ceny odmian osobowych z napędem benzynowym

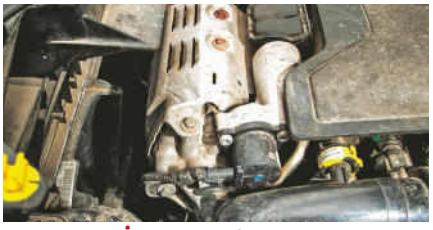


Berlingo miło zaskakuje komfortem, nawet gdy jest zupełnie puste. Prowadzi się całkiem pewnie jak na kombivana.

eprasa.pl 3ea8c49276

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

O trwałości jednostki PureTech napisano już chyba wszystko. A ten Citroen jest kolejnym przykładem potwierdzającym tezę, że to jeden z najmniej udanych silników ostatniej dekady. Ale nie ma zarzutów do trwałości osprzętu. Bezproblemowy okazał się też układ przeniesienia napędu, chociaż trzeba było wymienić dwumasowe koło zamachowe (nie jest to wcale oczywiste w odmianach benzynowych). Dobrze wypadły zawieszenie i układ hamulcowy.



TURBOSPRĘŻARKA jest fabryczna. Ingerencji nie wymagała też reszta osprzętu silnika.



MULTIMEDIA z początku dość często się zacinały.



SKRZYNIA nie budzi najmniejszych zastrzeżeń. Ta odmiana ma „dwumasę".



KOŃCÓWKI DRĄŻKÓW kierowniczych trzeba było wymienić dość szybko, jedną nawet dwukrotnie. Ale układ jezdny jest trwały.

Gdyby tylko zastosowano tu w miarę bezproblemowy silnik, ocena byłaby diametralnie inna. **ocena: 2/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Wysoki komfort jazdy jak na auto tego segmentu
- Opuszczane szyby w drzwiach przesuwnych (starsze generacje miały uchylne)

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Tylne fotele nie są w tej generacji wyjmowane
- Powolne multimedia

Tylna klapa jest potężna, trzeba sporo miejsca, żeby ją otworzyć (na parkingach bywa ciężko). Uchylna szyba często ratuje sytuację.



W kwestii funkcjonalności to prawie wzorzec. Udany układ jezdny. Irytują trzeszczące plastiki. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
do 33 000	1.2 PureTech z importu, niezarejestrowany. Lub krajowy z przebiegiem ponad 200 tys. km.
40 000-50 000	Roczniki 2019-2021, również dłuższe wersje XL, najczęściej proste lub średnie odmiany.
60 000-70 000	Krajowe auta z rocznika 2023, z fakturą VAT, niskie przebiegi, pełna historia w ASO.

Rynek benzynowych Berlingo i jego kuzynów jest specyficzny, bo wiele egzemplarzy szuka nabywców miesiącami. Atutami są wymieniony silnik, aktywna gwarancja lub dokumentacja serwisowa i przebieg umożliwiające ewentualne skorzystanie z przedłużonej gwarancji na silnik.

Diesle z podobnym wyposażeniem i przebiegiem są droższe o 10-20%. I sprzedają się dużo łatwiej. **ocena: 2/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2019-2026	**21 350 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
11.2019	6000 km	W ASO uzupełniono odboje gumowe, które odpadły z drzwi.	0 zł
09.2020	28 000 km	Zauważono wyciek z miski oleju. ASO wymieniło miskę na nową na gwarancji.	0 zł
01.2021	36 000 km	Naprawa mechanizmu drzwi przesuwnych na gwarancji.	0 zł
10.2021	54 000 km	Właściciel auta zgłosił problem z podwyższonym zużyciem oleju. W ASO stwierdzono, że mieści się ono w normie.	0 zł
07.2022	68 000 km	Olej trzeba było dolewać już co miesiąc. Stwierdzono znaczne zużycie paska rozrządu i przytkanie smoka pompy oleju. Początkowo silnik miał być remontowany, finalnie go wymieniono. Należy tutaj dodać, że Berlingo wciąż było na gwarancji, właściciel wykupił przedłużający ją do czterech lat pakiet.	0 zł
05.2023	94 000 km	Wymiana stukających końcówek drążków kierowniczych w ASO, ustawiono geometrię.	1350 zł
08.2023	98 000 km	W niezależnym warsztacie zdemontowano miskę olejową, oczyszczono smok, sprawdzono stan paska rozrządu (był bardzo dobry, bez oznak zużycia). Wszystko przy okazji przeglądu z wymianą oleju.	1400 zł
05.2024	117 000 km	W ASO stwierdzono, że do wymiany kwalifikuje się cała kolumna kierownicza. Naprawy dokonano jednak w niezależnym serwisie (trzeba było wymienić sam wałek).	800 zł
10.2024	128 000 km	Ponownie zdemontowano miskę, czyszczono smok, sprawdzano pasek rozrządu. Uszczelniono pokrywę zaworów.	1600 zł
05.2025	149 000 km	Wymiana sprzęgła. Właściciel dowiedział się wówczas, że auto posiada dwumasowe koło zamachowe, a co gorsza, że kwalifikuje się ono do wymiany. Zalano też nowy olej do skrzyni biegów.	3780 zł
02.2026	170 000 km	Po stu tysiącach kilometrów od wymiany silnika wykonano ponowną inspekcji stanu smoka oleju oraz paska. Tym razem postanowiono jednak cały napęd rozrządu wymienić.	2800 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**11 730 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Po wymianie silnika właściciel zmieniał olej bardzo często. Jedyne większe wydatki poza powyższymi dotyczyły wymiany tarcz i klocków.	**12 100 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 188 tys. km średnie spalanie wyniosło 8,6 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 16 168 l Pb 95, cena uśredniona 5,98 za litr Pb 95.	**96 684 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**141 864 zł**
Utrata wartości (zakup: 73 tys. zł, obecna wartość: 36 tys. zł)	**37 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 188 tys. km	**178 864 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,75 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,95 zł**

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

motor PODSUMOWANIE

nasza ocena: 3/5

Trzeba wiedzieć, że w przypadku Berlingo i jego „bliźniaków" alternatywa dla silnika PureTech też nie jest ideałem. Diesel 1.5 miewa problemy z łańcuszkiem łączącym wałki rozrządu. Ale to i tak bez porównania bezpieczniejszy wybór, a przy okazji oszczędny i wyraźnie elastyczniejszy. Teoretycznie alternatywą może być też odmiana elektryczna. Przynajmniej nie ma paska w kąpieli olejowej.



eprasa.pl 3ea8c49276

Parla Italiano?

MOTOPASJE



Tradycjonaliści będą kręcić nosem: szybką wersję Juniora rozpoznamy po ażurowym logo marki w charakterystycznym grillu Scudetto. Ale czemu nie?

eprasa.pl 3ea8c49276



Ponieważ najmniejsza Alfa Romeo powstaje w Polsce, a nie we Włoszech, zakwestionowano nazwę „Milano”. Szukamy więc włoskiej duszy Juniora gdzieś między Bolonią a Florencją.



Premiera najmniejszej Alfy Romeo miała miejsce w kwietniu 2024 r., a już dzień później rozegrał się wielki włoski dramat. Adolfo Urso, minister przemysłu w rządzie premier Georgii Meloni wpadł w furię. Określenie produkowanego w Polsce auta mianem „Milano” uznał za skandaliczne i niedopuszczalne nadużycie. Kto sądzi, że stoi za tym szczera, patriotyczna troska o włoskie miejsca pracy, może się jednak mylić – wówczas signor Urso powinien się przecież równie gorliwie domagać, by produkowany we włoskiej fabryce Stellantisa w Melfi Jeep Renegade został przemianowany na przykład na „Jeep Napoli”...

Ale zarówno planowana nazwa, jak i polskie pochodzenie najmniejszego modelu Alfy były przecież znane od dawna, więc „spontaniczne” oburzenie ministra przemysłu wygląda raczej na wyreżyserowany spektakl wykorzystujący typowe populistyczne chwyty: efektowny skandal i uproszczone przedstawienie niezwykle złożonej sytuacji.

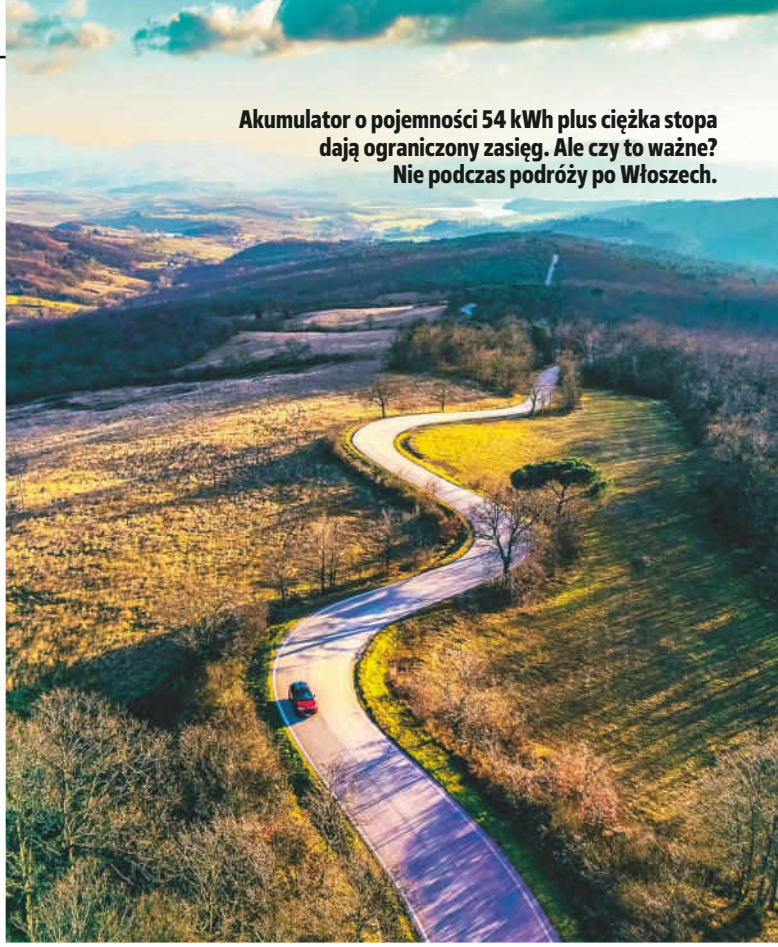
Medialny szum oraz oburzenie nie słabną, więc dwa dni później ówczesny dyrektor generalny Alfy Romeo, Jean-Philippe Imparato, ugina się i zmienia nazwę modelu na taką, która nie nawiązuje bezpośrednio do Włoch. Od teraz model nazywa się Alfa Romeo Junior.

Sęk w tym, że sama nazwa marki Alfa Romeo kojarzy się na całym świecie z Włochami. Podobnie jak prosecco i Pavarotti, tiramisu i cappuccino, Michał Anioł i Vespa, a określenie modelu mianem „Junior” nie każdemu skojarzy się z modelem GT Junior z 1965 r. – czystym, pełnym emocji i urzekającym dynamiką aucie, które jest w każdym calu tak włoskie, jak papież jest katolikiem.

Gelato i serpentyny

Alfą Romeo Junior produkowaną w fabryce pamiętającej czasy Fiata 126p wyruszamy w podróż przez Włochy: z Mediolanu przez Bolonię do Florencji i z powrotem. Od tętniących życiem przemysłowych regionów północnych Włoch po urocze zakątki Toskanii. Najpierw szybki przelot autostradą, potem błądzenie po serpentynach Apeninów, a na koniec prawdziwa włoska atrakcja, wizyta w „Perche No!”, jednej z tradycyjnych florenckich lodziarni. Taki przynajmniej jest plan.

Właśnie we Florencji w XVI wieku wynaleziono „fior di latte”.



Akumulator o pojemności 54 kWh plus ciężka stopa dają ograniczony zasięg. Ale czy to ważne? Nie podczas podróży po Włoszech.



Oto gdzie można zjeść naprawdę dobre gelato: w „Perche no!” we Florencji.



Smart spotyka Vespę. Czy tak wygląda dziecko krótkiego włoskiego love story?



Wczesny poranek we Florencji, widok na budynki na moście Ponte Vecchio.

eprasa.pl 3ea8c49276

DANE TECH.	ALFA ROMEO
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	**280 KM**
Maks. moment obrotowy	**345 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Dług./szer./wys.	417/175/151 cm
Rozstaw osi	256 cm
Masa własna/ładowność	1614/476 kg
Pojemność akumulatora	54 kWh
Maks. moc ładowania (DC)	100 kW
Opony	225/40 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	200 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,9 s
Średnie zużycie energii	17,5 kWh/100 km



JEŚLI JUNIOR, TO VELOCE: MOCNIEJSZA WERSJA MAŁEJ ALFY ROMEO ZAPEWNIA ZUPEŁNIE NOWY POZIOM PRZYJEMNOŚCI Z JAZDY

Za jego twórcę uznaje się Cosimo Ruggieriego, nadwornego astrologa i doradcę Katarzyny Medycejskiej. Przez kolejne 500 lat Włosi udoskonalili przepis Ruggieriego i tak powstało współczesne gelato, które dziś jest znane na całym świecie.

Technika i piękno

Nic już nie powinno stać na przeszkodzie, by w pełni zanurzyć się w tym włoskim doświadczeniu. Alfa Romeo Junior ma jednak w zanadrzu kolejną niespodziankę – równie „skandaliczną" jak kwestia pochodzenia modelu. Pod maską nie dudni tu bowiem rasowy silnik DOHC, nie ryczy Busso V6, nie trafiliśmy nawet na jedną z tych stwarzających pozory elektryfikacji odmian mild hybrid. Dostaliśmy elektryczną Alfę Romeo Junior Elettrica 280 Veloce. Brzmi to oczywiście znów tak cudownie miękko i po włosku, że w ministerstwie przemysłu pewnie już szykuje się kolejna skarga. Ale elektryczny Junior nie stawia na brzmienie, lecz na moc 280 KM i moment obrotowy 345 Nm.

Taki poziom siły napędowej nie jest tu, jak ma to miejsce w silniku spalinowym, uzyskiwany stopniowo wraz ze wzrostem obrotów, lecz jest dostępny niemal od pierwszego obrotu kół – uderza gwałtownie, niczym gorące, czarne espresso doppio zaserwowane na pusty żołądek. Inżynierowie musieli sobie więc już na etapie projektu zadać kluczowe pytanie: 280 KM i napęd na przód? Czy kontrolka układu kontroli trakcji nie będzie się świecić niemal bez przerwy? Gdyby ten samochód projektowali Niemcy, odpowiedzieliby pewnie niewyobrażalnie skomplikowanym układem z napędem na obie osie, włoskie rozwiązanie jest natomiast pełne temperamentu i sportowego ducha: „wstawmy mechaniczną szperę Torsen, japońscy eksperci z JTEKT na pewno przygotują coś odpowiedniego. Kierownica będzie trochę żywa i przydadzą się mocne przedramiona, ale trakcja gwarantowana". I jak powiedzieli, tak zrobili.

Najlepiej widać to na rondach przy wyjeździe z Mediolanu:







Vespa w lusterku wstecznym – symbol zgiełku włoskich centrów miast. A na nas czeka już obowiązkowa porcja gelato.





Nazywajcie ją, jak chcecie, ale to zdecydowanie Alfa Romeo. Z kokpitem o wyrazistej, dynamicznej stylistyce.





„Veloce" oznacza ulepszone hamulce i fotele kubełkowe Sabelt. Oba te elementy są fantastyczne.

najpierw pojawia się delikatna podsterowność, a układ kierowniczy pracuje dość lekko. Wystarczy jednak zdecydowanie dodać gazu, by samochód jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki zacieśnił tor jazdy. Ale potem mała Alfa jest przez wiele kilometrów raczej spokojnym towarzyszem podróży. Emocjonująca jazda po włoskiej autostradzie pod bacznym okiem karabinierów zdecydowanie nie jest wskazana. Zwłaszcza że przy akumulatorze o pojemności 54 kWh teoretyczny zasięg wynosi 344 km (WLTP). I trzeba przewidzieć nieco więcej czasu na ewentualne postoje na stacji, bo moc ładowania prądem stałym wynosi maksymalnie 100 kW. Długą prostą między Mediolanem a Bolonią lepiej więc pokonać w tempie samochodu bezpieczeństwa.

Woski duch, choć z Polski

Tylko na chwilę odwiedzamy piękną Bolonię z jej pałacami i placami, wąskimi uliczkami i kolumnadami. Cudowanie zwarty Junior sprawnie przeciska się przez gąszcz jednokierunkowych uliczek i pędzi na południe, ku łagodnym wzgórzom Apeninów. Tam czekają puste i kręte drogi, jakby stworzone z myślą o Ferrari Dino. Nowoczesny Junior waży ponad 1,6 t, daleko mu więc do wagi piórkowej dawnych włoskich legend, a w ojczyźnie Galileusza szczególnie trudno oszukać fizykę. Mała Alfa daje z siebie jednak wszystko.

Skrajne położenia kół dzieli 2,5 obrotu kierownicy, dzięki czemu samochód wydaje się niezwykle precyzyjny i zwinny, a mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu dba o dobrą zabawę. Za mocną trakcję płaci się tu mniejszą precyzją układu kierowniczego – łatwiej utrzymać czystą linię, gdy nie prowokujemy ciągłych zrywów i delikatniej dawkujemy gaz. W trybie sportowym hamowanie rekuperacyjne jest wyłączone, a całą pracę wykonują klasyczne, solidne tarcze hamulcowe. To także ukłon w stronę starej, dobrej, analogowej motoryzacji.

Zmęczeni i lekko spoceni docieramy wreszcie do Florencji. Wciąż mamy przed oczami aleje cyprysów i słońce połyskujące na falujących wzgórzach. Zanim ruszymy z powrotem na północ, wjeżdżamy jeszcze do miasta, by poczuć prawdziwy włoski klimat.

Podsumowując: Junior Veloce ma nieokiełznany temperament i styl – jak przystało na włoskie auto, prowadzi się żywiołowo i dostarcza dużo emocji. Ten wyprodukowany w Polsce samochód to prawdziwy strzał w dziesiątkę.

TEKST: JOHANNES RIEGSINGER
ZDJĘCIA: LEE BRIMBLE



We Włoszech każde auto wygląda dobrze, ale Junior w kolorze „czerwony Brera" to prawdziwa perełka.

eprasa.pl 3ea8c49276

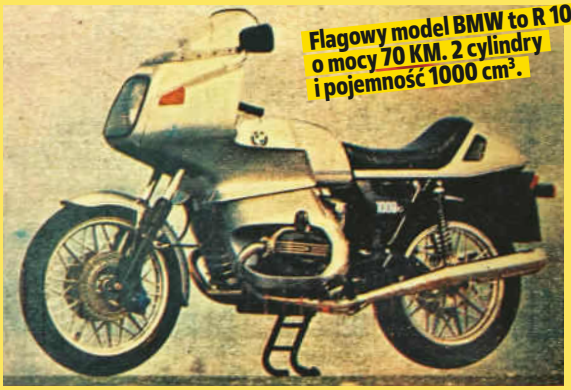
motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 7 listopada 1976 roku

W tym wydaniu szczególnie widoczny był kontrast między rzeczywistością krajową a światową. Kiedy z jednej strony z entuzjazmem prezentowano VW Golfa z rewolucyjnym silnikiem Diesla, motocykl BMW rozpędzający się do prędkości 200 km/h i pomysły na elektryczne auta, to w Polsce toczyła się dyskusja na temat Syreny. Szacowano, że w 1976 roku w kraju znajdowało się w eksploatacji około 300 tys. tych samochodów, a ich dalsza produkcja sięgała 30 tysięcy sztuk rocznie. Syrena nadal znajdowała nabywców, bo nie każdemu wystarczał Polski Fiat 126p, a z kolei 125p dla wielu był poza ich zasięgiem. Przestarzała i usterkowa Syrena okazywała się takim trochę niechcianym dzieckiem, choć nadal darzonym uczuciem.

Czy to już maksymalny pułap?



Flagowy model BMW to R 100 RS o mocy 70 KM. 2 cylindry i pojemność 1000 cm³.

Wszystkie czołowe wytwórnie motocykli miało wówczas w swoim programie produkcyjnym jednoślady o pojemności 1000 cm³, choć w niektórych krajach (np. Japonia) władze komunikacyjne ograniczały pojemność skokową. BMW zrezygnowało z produkcji modelu 500, zostawiając w gamie wersje 600, 750 oraz 900. Nowością była seria R z silnikiem 1000 cm³ w trzech wersjach mocy: 60, 65 i 70 KM. Prędkość maksymalną określano na 200 km/h, a przyspieszenie 0-100 km/h (w zależności od wersji) wynosiło od 4,6 do 5,1 s. Topowy model oferowano z integralną obudową aerodynamiczną i jednoosobową kanapą.

SPORY O ELEKTRYCZNY NAPĘD



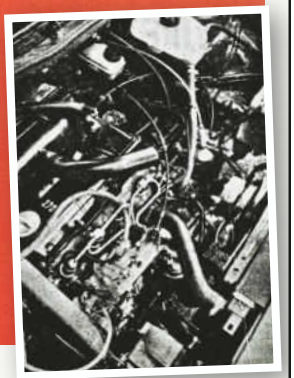
Na zdjęciu prototyp elektrycznej taksówki, który ilustrował spory dotyczące samochodów na prąd. Dyskusję wywołały badania, według których ponad 37 proc. społeczeństwa USA skłonne byłoby kupić i używać do jazdy w mieście auta elektrycznego. Przeszkody? Mały zasięg, ciężkie akumulatory, niewydajna sieć energetyczna.





VW DIESEL – POCZĄTEK NOWEJ ERY?

Zainteresowanie koncernu VW zastosowaniem silnika wysokoprężnego w autach osobowych trwało od kilku lat i w końcu dostało zielone światło. Rezultat określano jako imponujący, a był nim Golf z silnikiem Diesla 1.5, dającym tyle mocy, co benzynowa jednostka 1100 cm³. Szacowano, że cena Golfa z silnikiem wysokoprężnym ma być wyższa o zaledwie 10%. To efekt dużej wymienności elementów z silnikiem benzynowym i montaż obu typów jednostek na tej samej linii. Nowy silnik chwalono za wyeliminowanie dokuczliwego stuku, znanego z innych modeli pracujących na oleju napędowym. Moc wynosiła 50 KM (tyle co w 2-litrowym dieslu Mercedesa), a osiągi uznano za więcej niż wystarczające, bo prędkość maksymalna sięgała 139 km/h. Wszystko przy spalaniu niższym o 1/3 w porównaniu z benzynowym 1.1.



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

eprasa.pl 3ea8c49276



KOLAGENCITO

Jakość oparta na doświadczeniu

Wzbogać swój codzienny jadłospis w kolagen i witaminę C.

KolagenCito to produkt wzbogacony stworzony przez niemiecką firmę Reutter – producenta z ponad 110-letnią tradycją i doświadczeniem. Produkt powstał dzięki wiedzy doświadczonych ekspertów oraz nowoczesnym, wysokiej jakości procesom produkcyjnym, które gwarantują właściwy standard wykonania.

KolagenCito jest produktem opatentowanym. Masz pewność, że wybierasz oryginalny produkt pochodzący od renomowanego producenta.

Ponad 110-letnie doświadczenie firmy Reutter sprawia, że marka od pokoleń cieszy się zaufaniem konsumentów.

Zawarta w produkcie witamina C pomaga w prawidłowej produkcji kolagenu w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania kości, chrząstki, dziąseł, skóry oraz naczyń krwionośnych. Dodatkowo pomaga w prawidłowym funkcjonowaniu układu odpornościowego i w ochronie komórek przed stresem oksydacyjnym.

KolagenCito to doskonały wybór dla osób po 25. roku życia, które chcą świadomie dbać o swoją codzienną dietę i wybierają sprawdzone produkty. Do 3 pastylek do ssania dziennie – to wygodny sposób na wzbogacenie codziennej diety w kolagen i witaminę C.

Szukaj KolagenCito w aptekach oraz sklepach zielarskich i wybierz oryginalny produkt marki Reutter – od producenta z ponad 110-letnią tradycją.



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

eprasa.pl 3ea8c49276

SUBARU **CROSSTREK**

JUŻ OD 668,62 PLN

NETTO MIESIĘCZNIE*



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

SUBARU

PARTNERZY SUBARU

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU

KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS

warta.

ERSTE Leasing

ENEOS MOTOR OIL

ERGO HESTIA

YOKOHAMA

eprasa.pl 3ea8c49276