UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 47/2026 (3830) 16•11•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • T

PORÓWNANIE



s. 14

Audi RS 5 kontra BMW M3

Fantastyczne, mocne i szybkie. Ale które wygra na torze?

UŻYWANE



s. 34

Markowe programy sprzedaży aut

Jakie używane auta i warunki oferują oficjalni importerzy

PORADY



SILNIKI NOWSZEJ, CZYLI GORSZEJ GENERACJI?

22 jednostki

» Lepsze osiągi i niższe spalanie, ale wyższe ryzyko usterek
» Silniki benzynowe i diesle stosowane po 2006 roku

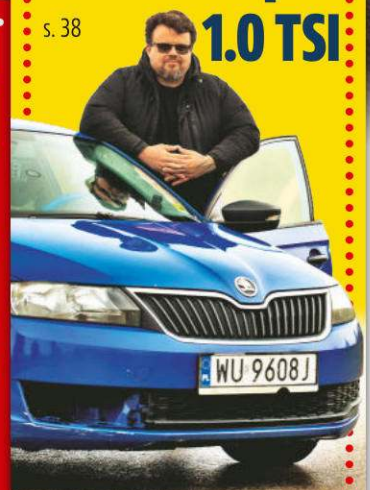
s. 24

UŻYWANE

999 999 km

Skoda Rapid 1.0 TSI

s. 38



Przejechała już ponad milion km i jedzie dalej

PORADY

s. 30

Szyby bez szronu?

m motor TEST

Powłoka zapobiegającą zamarzaniu szyb w praktyce



Nowy Peugeot 308

m motor TYLKO U NAS



s. 4



m motor PIERWSZA JAZDA

s. 8

Pełna hybryda VW

T-Roc z nowym napędem

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 22.11.2026

eprasa.pl/45b906e450

REKLAMA

ZAMÓW ZA 89 ZŁ!

BĄDŹ PRZYGOTOWANY

Tę latarkę warto zawsze mieć pod ręką!



ZASIĘG DO 200 m!

NOWA LATARKA PATROLOWA Z TRYBEM SOS

– oświetlisz posesję wokół domu, działkę, kemping, leśną ścieżkę, garaż, piwnicę czy sytuację alarmową na drodze!

POTĘŻNY STRUMIEŃ ŚWIATŁA I ŁADOWARKA TELEFONU!

Ta niewielka, lekka latarka ma w sobie **moc solidnego patrolowego sprzętu**, a możesz z łatwością zabrać ją wszędzie, gdzie potrzebujesz! Jest idealna do codziennego użytku w domu, na działce i kempingu, monitorowania posesji po zmroku czy wyprawy do lasu na grzyby. W przypadku nagłej awarii prądu zastąpi świece – wytrzymały akumulator sprawia, że **jest zawsze gotowa do użytku**, bez obaw o rozładowane baterie.



ŚWIATŁO GŁÓWNE | ŚWIATŁO ROZPROSZONE | TRYB SOS



Wystarczy jedno kliknięcie! **4 silne diody LED** dają potężny strumień światła o mocy **800 lumenów**, dzięki czemu dokładnie oświetla wszystko w zasięgu wzroku – **możesz zobaczyć wyraźnie obiekty oddalone nawet o 200 m!**

- **4 tryby świecenia:** mocne, średnie, boczne, stroboskopowe
- **Funkcja powerbanka** do ładowania telefonu
- **Działa jak przenośna lampa** – możesz zawiesić ją pod sufitem czy w namiocie
- **Lekka** konstrukcja, **antypoślizgowy** uchwyt
- **Wodoodporna** i wytrzymała
- **Szybkie ładowanie USB** – nie wymaga wymiany baterii

Oprócz standardowej funkcji świecenia, latarka posiada **stroboskopowy tryb SOS**, który pozwala zaalarmować otoczenie w sytuacjach awaryjnych, gdy potrzebujesz pomocy. To niezbędnik, który **warto mieć zawsze pod ręką**. Specjalny **boczny panel świetlny** zapewnia dodatkowe **rozproszone światło robocze** – sprawdzi się jako lampka do czytania, lampion w namiocie czy precyzyjne doświetlenie miejsca pracy w garażu lub piwnicy.

Latarka pełni również funkcję **powerbanka USB** – naładujesz rozładowany telefon komórkowy bez dostępu do prądu! Duży przycisk i antypoślizgowy uchwyt zapewniają wysoki komfort i prostotę użytkowania.


DOM


KEMPING


SAMOCHÓD


AWARIE PRĄDU

NIE DAJ SIĘ ZASKOCZYĆ CIEMNOŚCI!

Zadzwoń i odbierz nową **latarkę patrolową LED za 89 zł!**

Oferta obowiązuje wyłącznie do wyczerpania zapasów.

71 300 33 03

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

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

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

Motor 47/2026 16 listopada

SPIS TREŚCI

magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor





MERCEDES C 400 4MATIC ELECTRIC 10
Początki elektromobilności w wydaniu Mercedesa trudno uznać za spektakularny sukces. Jednak nowe pokolenie elektrycznych modeli gra już w zupełnie innej lidze. Klasa C w wersji 400 tylko to potwierdza.

NOWOŚCI

4 Peugeot 308 Fastback
Jeśli ktoś ceni Peugeota za niebanalny design, nie będzie zawiedziony kolejną generacją 308. Francuski kompakt stawia na ekspresyjny styl oraz ciekawe rozwiązania w kokpicie.

PIERWSZA JAZDA

8 Volkswagen T-Roc Hybrid
Wszystko zaczęło się od Toyoty. Dziś pełne hybrydy w ofercie ma wielu producentów, w tym Renault, Hyundai, Kia czy marki chińskie. Teraz dołącza do nich VW. Lepiej późno niż wcale? Odpowiedzi szukamy za kierownicą T-Roca z nowym hybrydowym napędem.

PORÓWNANIA, TESTY

10 Mercedes C 400 4Matic electric

14 Audi RS 5 kontra BMW M3 Competition
Recepta od lat jest dobrze znana. Na bazie auta klasy średniej powstaje rasowy samochód sportowy, a rywalizacja między Audi RS i BMW M wchodzi właśnie w kolejną fazę. Na torze sprawdzamy, kto w tej grze ma mocniejsze karty.

19 Range Rover Evoque 2.0D AWD
Druga generacja tego najmniejszego Range Rovera ma już 8 lat, ale wciąż nie brakuje jej świeżości. Wiemy już jednak, że zabraknie następcy Evoque'a. Od przyszłego roku wstęp do świata tej brytyjskiej marki będzie kosztował dużo, dużo więcej.

20 Renault Captur Eco-G 120
Francuzi (wraz z Dacią) są już praktycznie ostatnim graczem oferującym do swoich modeli fabryczne instalacje LPG. Captur w wersji Eco-G dowodzi, że to nadal udany sposób na ekonomiczną eksploatację.

PORADY

24 Niegodni następcy
Nowocześniejsze, zapewniające lepsze osiągi i zazwyczaj oszczędniejsze. Ale nowsze generacje silników nie zawsze okazują się lepszym wyborem. Większość opisywanych jednostek debiutowało w latach 2011-2015 wraz z normami Euro 5 i 6. To wymusiło kolejne zmiany konstrukcyjne, niestety nie wszystkie były udane.

28 Czy bać się auta po szkodzie całkowitej

30 Test powłoki przeciw szronieniu
Niedrogi preparat z chińskiego sklepu internetowego miał zapobiegać zamarzaniu szyb. Sprawdzamy, jak obietnice producenta mają się do rzeczywistości.

UŻYWANE

32 Kia EV6
Od tego modelu zaczęła się aktualna gama elektrycznych Kii. Efektowny wygląd, wciąż aktualna technologia, dynamika i solidny zasięg to atuty podkreślane przez użytkowników EV6.

33 Silnik BMW 1.6/2.0d (N47)
W teorii sprawny i ekonomiczny, ale nie jest pozbawiony poważnych wad technicznych. Co warto wiedzieć o popularnym silniku Diesla stosowanym przez BMW?

34 Prawie jak nowe
Polski rynek wtórny stale się cywilizuje, w czym także zasługa rozwoju oficjalnych programów sprzedaży aut używanych. Sprawdzamy, co oferują takie programy i jakie warunki proponują klientom.

38 Skoda Rapid Spaceback 1.0 TSI
W naszych raportach z eksploatacji pojawia się wiele aut z wysokimi przebiegami, ale ta Skoda jest wyjątkowa. Po pierwsze z powodu pokonania ponad 1 mln kilometrów, a po drugie sposobu, w jaki dokonano tego wyczynu.



28 CZY BAĆ SIĘ AUTA PO SZKODZIE CAŁKOWITEJ?
Pojęcie szkody całkowitej odstrasza. Warto jednak wiedzieć, że nie zawsze znaczy to samo, a nie każdy pojazd automatycznie staje się wrakiem.



42 **MASERATI WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO**
W historii marki z Modeny nie brakuje wyścigowych triumfów, upadków, kultowych modeli i wyzwań. Dobrą okazją do przypomnienia dziejów Maserati jest 100-lecie charakterystycznego logo włoskiej ikony.

MOTOPASJE

42 Maserati wczoraj, dziś i jutro

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości
46 Motor Retro

Auta w numerze

Audi RS 5 quattro	14
BMW M3 Competition M xDrive	14
Kia EV6	32
Mercedes C 400 4Matic electric	10
Nissan Qashqai	6
Peugeot 308 fastback	4
Range Rover Evoque 2.0D AWD	19
Renault Captur Eco-G 120	20
Skoda Rapid Spaceback 1.0 TSI	38
Volkswagen T-Roc Hybrid	8

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

motor

TYLKO U NAS WIZUALIZACJA

Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę

Koncepty zapowiadające przyszłość

Peugeot zamierza po raz kolejny postawić na odważny, dynamiczny design, a ostatnie koncepty, czyli Polygon (który zmieni się w 2027 r. w seryjne e-208) oraz pokazany na tegorocznym salonie w Paryżu RCZ, dają przedsmak tego, jak kolejne auta będą się prezentować.



PEUGEOT RCZ

Prototyp elektrycznego RCZ pokazuje m.in. kierunek stylistyczny marki. Nie wiadomo, czy powstanie jako samochód seryjny.



RCZ, tak jak Polygon, prezentuje przyszłe rozwiązania w kokpitach samochodów marki Peugeot.



PEUGEOT POLYGON

eprasa.pl 45b906e450

Kocia gracja

Peugeot przyzwyczaił nas do tego, że stawia na ekspresyjny design i nietuzinkowe rozwiązania w kokpicie. Nadchodzące modele marki też wpiszą się w ten trend.

Peugeot 308 fastback

Artystyczna wizja tego, jak może wyglądać nowy kompakt. Niewykluczone, że kolejne 308 otrzyma karoserię typu fastback, czyli łączącą dynamiczną linię z wygodnym dostępem do bagażnika. Tę formułę wykorzystano już w przypadku aktualnego modelu 408.

Peugeot przygotowuje się do przeprowadzenia rewolucji. Obejmie ona zarówno stylizację, jak i rozwiązania techniczne. Design nowych Peugeotów, bazujący na tzw. języku stylistycznym o nazwie Feline Future, ma być wyjątkowo dynamiczny i „grać na emocjach". Widać to wyraźnie już w przypadku koncepcyjnych modeli Polygon i RCZ, które prezentują m.in. „nową twarz" z charakterystyczną sygnaturą świetlną.

Jeszcze większe zmiany zajdą w kabinach, bo Peugeot wprowadzi całkiem nowe rozwiązania w dziedzinie elektroniki, wyświetlaczy czy zarządzania systemami pokładowymi. Najbardziej spektakularnie prezentuje się prostokątna kierownica Hypersquare, która będzie sterować kołami przez układ steer-by-wire, czyli impulsami elektrycznymi. Wszystkie te technologie poznamy w praktyce już w przyszłym roku, gdy zadebiutuje nowe e-208. Ten model stanie się pierwszym opartym na modularnej platformie STLA One, która umożliwi stosowanie różnego rodzaju napędów w samochodach kilku klas.

Peugeot już wcześniej zapowiedział, że do 2030 r. zamierza przeprowadzić prawdziwą ofensywę modelową w różnych segmentach (w tym w kooperacji z Dongfengiem). Wśród nich mają się znaleźć m.in. samochody kompaktowe. Na razie jest jeszcze za wcześnie, by precyzyjnie określić, jak przebiegnie rozwój gamy w tej klasie, ale pewien pogląd na to daje m.in. wypowiedź szefa Peugeota Alaina Favey'a dla brytyjskiego magazynu Auto Express: „W przyszłości zamierzamy wymienić trzy modele i potwierdzam, że będziemy rozważać różne opcje, a nie tylko odnowienie 308, 308 SW i 408. Staramy się znaleźć rozwiązania, które sprawią, że te samochody pozwolą rozszerzyć zakres naszej obecności na rynku." Może to oznaczać, że nowe 308 pojawi się w nietuzinkowej wersji z karoserią typu fastback, o długości około 4,4 m, stanowiąc interesującą alternatywę dla klasycznych SUV-ów. A dzięki platformie STLA One może mieć nie tylko wersje elektryczne, ale też hybrydowe. Na debiut trzeba jednak sporo poczekać, zapewne do ok. 2029 r.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJ.: PEUGEOT, WIZUAL.: AVARVARII

Kompakty będą rozwijane

Peugeot nie ma w planach zakończyć aktywności w klasie kompaktowej – wręcz przeciwnie, zapowiedziano jej dalszy rozwój i wprowadzenie nowych modeli. Obecnie w tym segmencie oferuje 308 w odmianach hatchback i kombi (debiut aktualnej generacji: 2021 r.) oraz spokrewnione z nim 408, o dłuższym rozstawie osi (debiut: 2022 r.).



PEUGEOT 308



PEUGEOT 408

eprasa.pl 45b906e450

W SKRÓCIE

Kandydaci do CotY



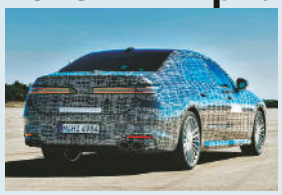
Ogłoszono listę finalistów konkursu Car of the Year 2027. Nieco zaskakujące jest to, że jury zdecydowało, iż o tytuł samochodu roku będą się ubiegać tylko pojazdy elektryczne. Z szerszej listy, na której znajdowały się także modele z silnikami spalinowymi/hybrydy, wytypowano do ścisłego finału siedem aut, po raz pierwszy tylko BEV. Są to, w kolejności alfabetycznej: BMW iX3, Cupra Raval, Hyundai Ioniq 3, Kia EV2, Renault Twingo, Volkswagen ID.Polo oraz Volvo EX60

Ponad 500 km/h



Chiński koncern BYD dopiął swego – supersportowy elektryczny model U9 Xtreme (3019 KM) należącej do niego marki Yangwang uzyskał rekordową prędkość – 503,17 km/h, bijąc swój własny ubiegłoroczny rekord (496,22 km/h). Próba odbyła się na drodze publicznej w Abu Zabi (ZEA) i została uznana przez FIA, czyniąc U9 Extreme najszybszym samochodem seryjnym (tak wśród modeli elektrycznych, jak i spalinowych). Za kierownicą zasiadał Marc Basseng.

Nowe BMW Alpina



BMW przygotowuje się do premiery pierwszego modelu Alpiny po przejęciu tej marki pod własne skrzydła. Będzie to limuzyna serii 7 z silnikiem V8. Na razie trwają próby przedprodukcyjne zakamuflowanych egzemplarzy, m.in. na torze Nardo (uzyskano ponad 300 km/h). Jak zaznaczono, nowy wariant „siódemki" ma nie być sportowym, ale w wyjątkowy sposób łączyć osiągi z pewnością prowadzenia oraz ponadprzeciętnym komfortem.

Zdjęcia: producenci, Mercedes-AMG Petronas F1 Team, GDDKiA, archiwum



20 lat Qashqaia

- **Qashqai to jeden z ważniejszych modeli w historii rozwoju SUV-ów**
- **Dla Nissana szybko stał się kluczowym autem w Europie**

Dwadzieścia lat to niby niewiele, ale przez ostatnie dwie dekady motoryzacja zmieniła się diametralnie. Spośród wielu trendów tym chyba najbardziej zauważalnym jest dominacja SUV-ów i crossoverów, które w znacznym stopniu wyrugowały z rynku choćby minivany czy auta klasy średniej. Spośród modeli, które w największym stopniu wpłynęły na te przeobrażenia, poczesne miejsce zajmuje właśnie Nissan Qashqai. Co ciekawe, zanim podjęto decyzję o stworzeniu tego auta, w zaawansowanym stadium rozwojowym znajdował się następca Almery. Finalnie postanowiono jednak wstrzymać nad nim prace i skupić się na stworzeniu nowego pojazdu. Założenie było następujące – zaprojektować auto, które będzie czymś pomiędzy klasycznym SUV-em o bardziej terenowym charakterze a typowym hatchbackiem. Autem kompaktowym, ale zapewniającym jednocześnie podwyższoną pozycję za kierownicą i spory komfort jazdy. Zapowiedzią Qashqaia był pokazany w 2004 r. w Genewie koncept. Debiut seryjnego modelu nastąpił zaś w 2006 r. na targach paryskich. Auto bardzo szybko zaczęło zdobywać popularność wśród klientów – już w pierwszym pełnym roku (2007) wyprodukowano go ponad 164 tys. szt. W ciągu dwudziestu lat (i trzech generacji) nabywców znalazło już ponad 4,6 miliona Qashqaiów, z czego 4,1 mln tylko w Europie.



By uczcić 20-lecie Qashqaia, wraz z artystą Dalem Lendlem stworzono wyjątkowy egzemplarz.



Trzy generacje Qashqaia przyniosły Nissanowi ogromny komercyjny sukces, przede wszystkim na europejskich rynkach.





Po lewej prototyp Qashqaia oraz jego wnętrze. Powyżej – koncepcyjny model, który zaprezentowano na salonie w Genewie. Zapowiadał on właśnie seryjnego Qashqaia.



Najmłodszy mistrz Formuły 1

Startujący w Mercedes-AMG Petronas F1 Team Kimi Antonelli podczas Grand Prix Meksyku zapewnił sobie tytuł mistrza F1 wśród kierowców (odebrał go ubiegłorocznemu triumfatorowi Lando Norrisowi z McLarena). To najmłodszy zawodnik w historii, który zdobył trofeum (ma 20 l.) i pierwszy Włoch od 73 lat. Trzeba przyznać, że podium GP Meksyku było niezwykłe, bo znaleźli się na nim sami mistrzowie F1: Max Verstappen, Lewis Hamilton i właśnie „koronowany" Antonelli (na fot.).

Nowy napęd hybrydowy Toyoty



Toyota opracowuje nową platformę, w której można będzie stosować zarówno napędy elektryczne, jak i hybrydowe (w tym plug-in). Zbiega się to z rozwojem kolejnej generacji hybryd. Zostaną w niej zastosowane czterocylindrowe silniki benzynowe o pojemności 1,5 l (w wariantach wolnossących oraz turbodoładowanych) połączone z lżejszymi i bardziej kompaktowymi elektrycznymi oraz jednostkami sterującymi mocą i falownikami. Toyota zakłada, że obniżenie spalania w stosunku do obecnej generacji wyniesie ponad 15%.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

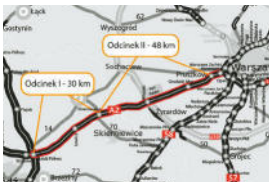
eprasa.pl 45b906e450



Każdy odcinek podzielono na dwie sekcje. Ruch będzie utrzymany w obu kierunkach.

Rusza przebudowa autostrady A2

Na ciągu głównym A2 rozpoczęły się prace nad poszerzeniem między Łodzią a Warszawą. Tymczasowa organizacja ruchu będzie wprowadzana stopniowo do 20 listopada (na razie między węzłami Łowicz i Pruszków, a najbliżej Łodzi – później). Każdy z odcinków realizacyjnych podzielono na dwie sekcje (parzystą i nieparzystą) – prace prowadzone będą równocześnie na co drugiej. Budowa rozpocznie się w środkowej części autostrady, następnie ma być prowadzona na jezdni południowej, a w końcu – północnej. Utrzymane zostaną wszystkie relacje na węzłach oraz możliwość korzystania z MOP-ów.



Pojawią się dwa odcinkowe pomiary prędkości. Limit: 70 km/h.



Koncepcja prototypowego Scramblera opiera się na oryginalnym modelu CJ-8.

Koncepcyjny pick-up Jeepa

Jeep już wcześniej zapowiadał pojawienie się w gamie nowego modelu o nazwie Scrambler. Teraz przedstawiono prototyp o nazwie Wrangler Scrambler SRT Concept. Auto ma łączyć wszechstronność SUV-a oraz pick-upa. Zbudowano je na platformie Wranglera, ale zastosowano, po raz pierwszy w historii tej serii modelowej, niezależne przednie zawieszenie, które ma m.in. zapewniać lepsze prowadzenie podczas szybkiej jazdy na nierównościach i poprawiać precyzję reakcji na ruchy kierownicą. Na razie trudno jednoznacznie powiedzieć, na ile wersja produkcyjna Scramblera, która może się pojawić w 2028 r., będzie zbliżona do tego kapitalnego prototypu.



Kanapę da się odwrócić tyłem do kierunku jazdy, a w razie potrzeby – zdemontować.



Po 2035 roku nie tylko „elektryki”

Komisja środowiskowa Parlamentu Europejskiego przyjęła propozycję zmiany poziomu emisji dwutlenku węgla dla aut osobowych i dostawczych. W przypadku tych pierwszych europosłowie chcą, by obniżenie jej w całej flocie w 2035 r. nie wynosiło 100% a 87,5%. Producenci musieliby skompensować emisję (tak, aby osiągnąć cel 95%), wykorzystując kredyty za stosowanie tzw. niskoemisyjnej stali wytworzonej w UE. Projekt czeka teraz głosowanie w parlamencie Unii.

REKLAMA



KUP OPONY KUMHO
I ZGARNIJ 100 ZŁ!



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

eprasa.pl/45b906e450

VW T-Roc Hybrid

- Volkswagen przekonał się do pełnych hybryd i wprowadza taki napęd do gamy Golfa oraz T-Roca
- Do wyboru dwa warianty – o mocy 136 lub 170 KM



Europejski lider sprzedaży przez lata omijał napęd w pełni hybrydowy. Zamiast niego oferował miękkie hybrydy (1.5 eTSI) lub PHEV-y, zapewniające możliwość ładowania z gniazdka i uzyskanie znaczących przebiegów na samym prądzie.

Teraz gamę Volkswagena uzupełnia pełna hybryda, oparta na benzynowej jednostce 1.5 TSI evo2. Do współpracy ma ona m.in. 2 silniki elektryczne (trakcyjny i generator prądu), 1-biegową przekładnię, akumulator NMC (0,6 kWh netto) oraz elektronicznie sterowane sprzęgło wielopłytkowe.

Trzy tryby pracy napędu

Konstrukcja hybrydy Volkswagena zapewnia możliwość rozdzielenia funkcji wytwarzania prądu od wprawiania auta w ruch. Dzięki temu T-Roc może korzystać wyłącznie z napędu elektrycznego nawet w momencie, gdy zostanie uruchomiona jednostka spalinowa. Z tą ostatnią mechanicznie sprzęgnięto generator prądu, natomiast elektryczny silnik trakcyjny znalazł się obok przekładni, blisko „szpery". Z tego względu nie ma potrzeby stosowania wielostopniowej skrzyni biegów.

Przy ruszaniu i niewielkich prędkościach T-Roc korzysta przede wszystkim z silnika elektrycznego. Według inżynierów niemieckiej marki bez uruchamiania jednostki spalinowej może pokonać ok. 2-3 km. Nowy napęd może pracować w trybie elektrycznym, szeregowym lub równoległym. Kluczową rolę w ich zmianie odgrywa sprzęgło, które pozostaje otwarte w 2 przypadkach – przy jeździe elektrycznej i w trybie szeregowym, gdy 1.5 TSI napędza generator prądu. Zamyka się z kolei w ustawieniu równoległym, a więc w momencie, kiedy jednostka spalinowa przekazuje moment obrotowy na koła.



Silnik 1.5 TSI evo2 w stosunku do wariantu eTSI (miękka hybryda) został pozbawiony układu odłączania połowy cylindrów przy pracy z niewielkim obciążeniem.

Volkswagen T-Roc drugiej generacji mierzy 437 cm długości, 183 cm szerokości oraz 157 cm wysokości. Na tle poprzednika pomiędzy zderzakami ma aż o 12 cm więcej. Rozstaw się zwiększył się zaś o 4 cm (263 cm).

eprasa.pl 45b906e450

Hybryda Volkswagena działa przede wszystkim płynnie. Przy spokojnym przyspieszaniu sprawia, że T-Roc zachowuje się niemal jak „elektryk". Mocniejsze wciśnięcie gazu uruchamia zaś silnik spalinowy. Do wyboru są 4 profile jazdy: Eco, Comfort, Sport i Individual. W pierwszym z nich reakcje na mocne dodanie gazu są wyraźnie opóźnione, natomiast Sport oferuje funkcję Boost, dzięki czemu 1.5 TSI zdecydowanie żwawiej wkracza do pracy. Co ważne, nawet przy wysokich obrotach napęd nie generuje donośnego, jednostajnego buczenia typowego dla hybryd z CVT.

170 KM i 5,5-5,7 l/100 km

Mocniejszy hybrydowy T-Roc rozwija 170 KM, rozpędzając się od 0 do 100 km/h w 8,5 s. Producent deklaruje średnie zużycie paliwa na poziomie 5,1 l/100 km. Podczas około 65-kilometrowej jazdy zużył jednak 5,5-5,7 l/100 km. To dość sporo, choć jest kilka okoliczności łagodzących. Czyli duży ruch, zmienna rzeźba terenu oraz bardzo rwana jazda z prędkościami ograniczonymi głównie do 30-70 km/h.

Poza tym T-Roc Hybrid, nie licząc bagażnika, którego pojemność spadła z 475 do 340 l, to auto, jakie znamy przynajmniej od roku. Na drodze przekonuje pewnym i stabilnym prowadzeniem. Jego przednia oś zapewnia dobrą przyczepność, a odpowiedzi na ruchy kierownicy są jednocześnie spokojne oraz szybkie. Zawieszenie sprawnie tłumi nierówności, choć nie izoluje kabiny od nich tak dobrze jak u najbardziej komfortowych rywali.

W promocyjnych cenach

170-konny VW T-Roc Hybrid w obecnej promocji kosztuje od 150 790 zł, ale występuje od solidnie wyspecyfikowanej wersji Style. Wariant o mocy 136 KM, oferowany z uboższym wyposażeniem Life, startuje od 123 990 zł. To cena zdecydowanie bardziej akceptowalna niż w przypadku mocniejszego T-Roca Hybrid.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: VW, AUTOR





Sposób pracy napędu można na bieżąco obserwować na centralnym ekranie. Pod względem jakości T-Roc robi znacznie lepsze wrażenie niż poprzednik, w szczególności za sprawą materiałowego pasa w górnej części kokpitu.



Standardowe cyfrowe zegary mogą wyświetlać m.in. dużą mapę. Zamiast obrotomierza hybryda zapewnia wskaźnik dostępnej mocy.



Czytelny ekran centralny wyróżnia się szybkim działaniem, dobrą rozdzielczością i wirtualnymi skrótami.



Pokrętło z wpisanym niewielkim ekranem może służyć do regulacji głośności lub do zmiany profilu auta.





Fotele z certyfikatem ergoActive zaskakują wygodą. Przestrzeń z tyłu niezła, ale nie rekordowa.



Bagażnik w hybrydzie zmalał do 340 l. Pod podłogą umieszczono baterię trakcyjną typu NMC.

NASZYM ZDANIEM

Hybryda Volkswagena zaskakuje przede wszystkim konstrukcją wykorzystującą 1-biegową przekładnię. Całość działa płynnie i nie męczy przy dynamicznej jeździe. Choć wyniki spalania nieco rozczarowują, prawdziwy sprawdzian na to przyjdzie w momencie, gdy T-Roc trafi do naszego testu.

Hybrydowy T-Roc w mieście jeździ niemal jak samochód elektryczny, choć przy próbie ostrego zrywu w trybie Eco mija dłuższa chwila, nim spalinowy silnik wejdzie na odpowiednie obroty.

Maciej Struk, tygodnik „Motor"

OCENA ★★★★☆

DANE TECHNICZNE	1.5 HEV 136	1.5 HEV 170
Silnik	benz., turbo + 2 x el.	benz., turbo + 2 x el.
Pojemność/układ	R4/16	R4/16
Moc maksymalna	**136 KM**	**170 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**309 Nm**	**309 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./1-bieg.	przedni; aut./1-bieg.
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,7 s	8,5 s
Średnie zużycie paliwa	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km
CENA	**123 990 ZŁ**	**150 790 ZŁ**

eprasa.pl 45b906e450

Więcej sportu i stylu



m motor PIERWSZY TEST



Elektryczna klasa C (W520) jest większa od klasy E (W212) – ma dłuższe nadwozie i większy rozstaw osi.





Wysuwane klamki drzwi wymagają dokupienia dwóch pakietów za prawie 23 tys. zł.

Napęd i ładowanie

Wersja C 400 z baterią 94 kWh netto ma 489 KM i zapewnia osiągi, których niedawno nie powstydziłby się supersamochód – do 100 km/h przyspiesza w 4,0 s. Zużycie energii nie jest wygórowane, zwłaszcza na autostradzie; zasięg waha się od ok. 350 do ponad 600 km. Maksymalna moc ładowania jest wysoka (330 kW), a krzywa ma przyzwoity przebieg – maksimum jest dostępne w przedziale ~5-15% i płynnie spada, do ok. 180 kW przy 60%, 120 kW przy 80% oraz 50 kW przy 95% (w optymalnych warunkach).



Moc ładowania – do 330 kW. Duży frunk o pojemności 101 l.

eprasa.pl 45b006e450



Topowa jak na razie wersja C 400 przyspiesza od 0 do 100 km/h niczym poprzednie C 63 z silnikiem V8 (seria 205).

C 400

Świeża interpretacja – elektryczna klasa C usprawiedliwia swoją wyższą cenę, oferując więcej auta i lepsze osiągi. Jest też coś dla oka: 4-drzwiowe nadwozie w stylu coupe, którego dotąd Mercedes w tym segmencie nie oferował.



Opcjonalne felgi 19" (od 3659 zł) – dobry kompromis między wyglądem, ceną i tłumieniem.



Wizytówka nowych Mercedesów – grill wzorowany na słynnej osłonie chłodnicy sprzed lat. Opcjonalnie w wersji animowanej.

Kilka ładnych lat temu mówiło się, że Mercedes rozważa kolejne „czterodrzwiowe coupe" pomiędzy CLA a CLS-em – bazujące właśnie na klasie C. Żeby konkurować z A5 Sportback oraz serią 4 Gran Coupe. Rzeczywistość rozwiała jednak te plany, a CLS zupełnie zniknął z oferty. Jego duch wciąż jednak żyje, choćby w linii nowego CLA. A teraz również klasy C electric.

„Oczko" wyżej

Podobnie jak elektryczny GLC klasa C na prąd wyrasta ponad swój segment wymiarami karoserii – mierzy 488 cm długości i 189 cm szerokości przy 296-centymetrowym rozstawie osi. To sporo więcej nie tylko od „klasycznej" klasy C (o 12 cm krótszej i 7 cm węższej), ale nawet od klasy E sprzed 2015 r. (seria 212). Takie gabaryty skutecznie kamuflują „słuszny" wzrost (ponad 150 cm), nadając nadwoziu odpowiednie proporcje. Mercedesa wyróżnia przy tym dopracowana aerodynamika (współczynnik oporu Cx od 0,22).

W rezultacie elektryczna klasa C jest przestronniejsza od swojej tradycyjnej odpowiedniczki – ale różnice w wymiarach wnętrz sięgają kilku centymetrów. Pomijając symbolicznie większą szerokość w obu rzędach, z przodu jest więcej miejsca nad głowami, a z tyłu – na kolana. Trzeba się jednak pogodzić z kompromisową wygodą siedzenia na kanapie: z pochyloną i zapadniętą pozycją bez należytego podparcia ud. Dzięki temu mieszczą się tam osoby mierzące do ok. 1,85 m wzrostu. Minus: przy obniżonych fotelach brakuje przestrzeni na stopy.

Wbrew pozorom klasa C na prąd nie jest liftbackiem, lecz sedanem. Dostęp do kufra utrudnia wysoki próg, ale pojemność (470 l) jest OK, podobnie funkcjonalność. Mamy tu masywne haki, wnękę z lewej oraz płytki schowek pod podłogą. Są też przełączniki do składania trójdzielnego oparcia, po złożeniu którego powstaje niewielki uskok. Dodatkową przestrzeń ładunkową zapewnia pojemny przedni bagażnik – frunk.

Cyfrowo, ale porządnie

Na kierowcę czeka widok znany już z CLA i GLC electric: wysoki tunel środkowy i pas ekranów. Cieszy satysfakcjonujące wykończenie, na które składają się efektowne detale, jak „mokasynowe" przeszycia, montaż na miarę segmentu premium (np. uchwyty drzwi) oraz starannie dobrane materiały (elementy ozdobne w tunelu, obszycie tacek na smartfony, estetyczne tworzywo dolnych partii paneli drzwi z przodu).

Także koncepcja obsługi jest dopracowana i generalnie udana. Kierowcy łatwo sięgać do pionowo ustawionego ekranu, wskaźniki są czytelne i nieprzeładowane informacjami, a „smartfonowe" menu z dużymi polami, kolorowymi ikonami i poręcznymi skrótami pokazuje, jak skutecznie można połączyć mnogość funkcji z przejrzystością.

Tym bardziej szkoda, że Mercedes pozwolił sobie na szkolne błędy. Na kierownicy brakuje przycisku lub przełącznika do zmiany stacji radiowej lub utworu. Cyfrowe zegary

pl 45b906e450



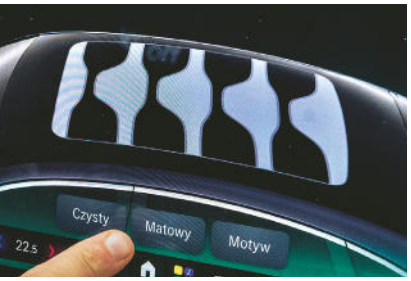


Widok asystenta jazdy całkiem trafnie rozpoznaje sytuacje i obiekty, ale w gęstym ruchu może być rozpraszający.



Siłę rekuperacji (kilka opcji do wyboru) można regulować manetkami lub wybierakiem kierunku jazdy.

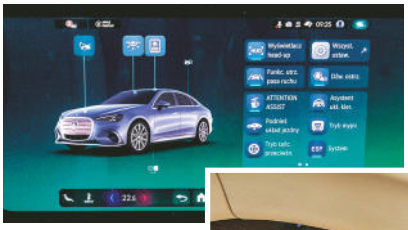
Mercedes nowych czasów, czyli cyfrowa ściana – a płynnie łączone ekrany wymagają dopłaty. Niepotrzebne czarne błyszczące tworzywo na kierownicy (za to brakuje przycisku zmiany utworu). Wysoka jakość, czytelne i szybkie interfejsy.



Panoramiczny dach jest seryjny, ale za regulację przezroczystości (matowienie) trzeba dopłacić – 5489 zł.



Dostępne z głównego ekranu menu foteli (w opcji z nieskomplikowaną funkcją masażu). Niestety „zaszyto” tu również przywoływanie pamięci ustawień.



Jak w smartfonie – menu skrótów do obsługi zasadniczych funkcji.



Sporo przestrzeni na drobiazgi, m.in. pokaźna półka pod tunelem środkowym.



Porządnie wyprofilowane sportowe fotele, którym brakuje jednak regulacji wysokości zagłówków.

oferują stosunkowo niewielkie możliwości indywidualizacji wskazań, w przeciwieństwie do modeli schodzących generacji. Osłona głośnika z czarnego plastiku w desce rozdzielczej zasługuje na szlachetniejszą formę. Zagłówki sportowych foteli nie regulują się na wysokość – wyżsi kierowcy mogą je tylko odsunąć od karku. No i „schowanie” pamięci ustawień przednich siedzeń w ekranowym menu w imię designu „boczków” drzwi – jesteśmy na nie.

Wysokie progi

Mercedes szumnie określił swojego nowego elektryka „najbardziej sportową klasą C w historii, zapewniającą wyjątkowe połączenie zwinności i komfortu”. Ambitnie, zwłaszcza przy ok. 2,4 t masy własnej, ale i... zgodnie z prawdą. Przynajmniej w przypadku specyfikacji testowego egzemplarza z opcjonalnym zawieszeniem pneumatycznym Airmatic (pakiet ze skrętną tylną osią 4,5° za 12 494 zł). Połączenie pokaźnego rozstawu osi oraz aksamitnego tłumienia krótkich i dłuższych nierówności owocuje niespotykaną w tym segmencie izolacją od drgań. Ten komfortowy obraz wzmacnia dopracowane wygłuszenie. Żeby docenić jakość pracy zawieszenia, wystarczy przesiąść się do innego, niemal dowolnego samochodu – i nagle wszystkie niedoskonałości nawierzchni stają się odczuwalne, a nadwozie mniej lub bardziej „faluje”.

Mieliśmy już okazję doświadczyć tego w elektrycznym GLC, tam jednak brakowało zwinności. Klasa C electric jest inna. Owszem, typowo dla elektryków prowadzi się sterylnie, ale swojemu kierowcy oferuje mnóstwo pewności, i to bez poczucia ciężkości czy nadmiernych ingerencji elektroniki. Margines bezpieczeństwa jest tu odsunięty bardzo daleko, prędkości w zakrętach mogą być niezwykle wysokie, a niewzruszoną postawę potęgują niewielkie ruchy nadwozia. Co ciekawe, Mercedes osiąga ten efekt inaczej niż BMW: rozdział napędu między osiami działa subtelnie i zachowawczo, bez wyraźnej preferencji tylnych kół. Plus za wyważony układ kierowniczy, który jest bezpośredni, ale typowo dla marki stroni od zbytniej czułości i umożliwia zrelaksowane prowadzenie.

eprasa.pl 45b906e450



Więcej miejsca na nogi niż w spalinowej klasie C, ale lekko zapadnięta pozycja i krótkawe siedzisko – brakuje lepszego podparcia ud.



Trójdzielne, zdalnie odblokowywane oparcie, niewielki uskok po złożeniu.



Spory i funkcjonalny bagażnik (470 l) z płytką „wanną" pod podłogą. Minus za wysoki próg (77 cm).

Sportowy pierwiastek w klasie C wynika też z mocarnego napędu. Prawie 500 koni pozwala przyspieszyć od 0 do 100 km/h w zaledwie 4 sekundy. Nieco „wycofana" reakcja na gaz sprawia jednak, że na co dzień nie czuć pełnego potencjału dwóch silników – i dobrze, bo ten samochód spokojnie mógłby być słabszy. W czasach elektromobilności konie są jednak tanie, a zasobniki energetyczne drogie i właśnie mocą producenci osładzają nam ceny aut z pojemnymi bateriami. Nie inaczej jest w przypadku klasy C electric; testowany wariant C 400 ma akumulator 94 kWh netto, a słabszy (421 KM) i o 23 tys. zł tańszy C 300 – 85 kWh (oba z napędem obu osi 4Matic).

Mimo zawrotnych osiągów oraz sporych gabarytów nowy model nie rozczarowuje efektywnością. W temperaturach poniżej 10°C zużycie prądu w mieście wynosi 19,5-20 kWh/100 km (średnia prędkość ok. 30-33 km/h) i 12-18 kWh na drogach jednojezdniowych (średnia 50-70 km/h). Klasa C potwierdza, że Mercedes robi obecnie jedne z najoszczędniejszych elektryków na autostradę – w takich warunkach potrzebuje poniżej 26 kWh (uśredniony pomiar z przejazdu w obie strony).

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

m | PODSUMOWANIE – MERCEDES C 400 4MATIC ELECTRIC

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronny pierwszy rząd siedzeń, jakość wykończenia, wiodące cyfrowe interfejsy, funkcjonalny bagażnik
- ➖ drobne niedociągnięcia w zakresie obsługi, niezbyt wygodny tył

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ sprinterskie osiągi, dobra efektywność, szczególnie podczas jazdy autostradowej, sprawne ładowanie, harmonijny rozdział napędu zapewnia doskonałą trakcję
- ➖ wahania mocy ładowania zależnie od temperatury baterii

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ wysoka stabilność na prostych i na zakrętach, skuteczne hamulce, wyborny komfort tłumienia (z zawieszeniem Airmatic), wyważone reakcje układu kierowniczego

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ długa lista opcji, w tym ład. AC 22 kW, dopracowane systemy wsparcia
- ➖ aktualnie tylko dwie wersje napędowe, jedynie 2 lata gwarancji mech., wysoka cena – znacznie wyższa od spalinowej klasy C

Udany „elektryk" godny gwiazdy na grillu. Elektryczna klasa C przekonuje komfortem, osiągami, efektywnością (zwłaszcza na autostradzie), jakością oraz uporządkowanym cyfrowym środowiskiem. Przyjdzie jednak zmierzyć się jej z groźnym rywalem – BMW i3, który obrał inną drogę i będzie dostępny także jako cenione w tym segmencie kombi.



Z opcjonalną „pneumatyką" elektryczna klasa C zapewnia wyśmienity komfort, a do tego imponuje stabilnością.

DANE TECHNICZNE	MERCEDES
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	489 KM
Systemowy moment obrotowy	800 Nm
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./2-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	488/189/150 cm
Rozstaw osi/prześwit	296 cm/ok. 15 cm
Średnica zawracania	12,1 (11,2)[1] m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2385/580/1800 kg
Pojemność bagażnika (p. + t.)	101 + 470 l
Pojemność akumulatora netto	94 kWh
Maksymalna moc ład. AC/DC	11 (opc. 22)/330 kW
Opony (egzemplarz testowy)	235/50 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s
Średnie zużycie energii	14,8 kWh/100 km
Zasięg	730 km

m | DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	1,7 s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,0 s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	36,2 m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	35,2 m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	49,7 dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	60,0 dB ↗
Rzeczywista prędkość[2]	98 km/h
Liczba obrotów kierownicą	2,1
Testowe zużycie energii[3]	19,5/17,5/18,5
Rzeczywisty zasięg	500 km

WYPOSAŻENIE/CENY	MERCEDES
Model	klasa C electric
Wersja	C 400 4Matic
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asystent martwego pola	●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-strefowa	●/—/—
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (5489)
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (3032)
Tempomat/aktywny tempomat	—/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (1830)
Podgrzewana kierownica	○ (1359)[4]
Fotele skórzane/wentylowane	○ (8834)/○ (4077)
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/○ (1307)
Światła główne LED/matrycowe	●/○ (6116)
Pneumatyczne zawieszenie	○ (12 494)[4]
Hak holowniczy	○ (5620)
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	●/○ (3659)/○ (11 500)
Lakier metalik	○ (4234)
Cena wersji podstawowej[5]	299 900 zł
CENA	**299 900 ZŁ**

[1] ze skrętną tylną osią; [2] przy wskazaniu 100 km/h; [3] miasto/trasa/cykl mieszany (kWh/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [4] pakiet; [5] z tym samym napędem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



214 990 zł
Tesla Model 3 Long Range AWD
ok. 498 KM, 0-100: 4,2 s



290 000 zł
BMW i3 50 xDrive Limuzyna
469 KM, 0-100: 4,7 s



299 900 zł
Mercedes klasy C 400 4Matic electric
489 KM, 0-100: 4,0 s

Tesla (79 kWh) jest mniej wyrafinowana i wolniej się ładuje, ale kosztuje dużo mniej. BMW też jest tańsze – i ma większą baterię (109 kWh) oraz większy zasięg WLTP.

eprasa.pl 45b906e450

Sprawdzona konstrukcj

Aktualne flagowe modele niemieckiej sportowej klasy średniej mierzą się na torze Nürburgring: BMW M3 z klasycznym sześciocylindrowym silnikiem biturbo i Audi RS 5 z zaawansowaną technologią hybrydową.

Audi RS 5 Limousine quattro 470 kW tiptr.
Silnik: benz., biturbo + el., **V6, 2894 cm³**
Moc systemowa: **639 KM**



Potężne V6 z mocnym elektrycznym wsparciem musi się mierzyć z wysoką masą Audi RS 5.

Na papierze pojedynek wydaje się rozstrzygnięty: RS 5 oferuje aż 639, podczas gdy M3 Competition – zaledwie 530 KM. Sama przewaga mocy nie przesądza jednak o rzeczywistych możliwościach tych fascynujących sportowych limuzyn. W końcu produkowane od 2021 r. M3 to dinozaur wyposażony we wspaniałą rzędową „szóstkę" biturbo bez hybrydyzacji, a do tego waży zaledwie 1777 kg (katalogowo: 1790 kg).

Nowe Audi RS 5 korzysta z potężnej mocy dwóch serc: 510-konnego silnika V6 z podwójnym turbodoładowaniem oraz jednostki elektrycznej, dzięki której łączna moc całego układu to imponujące 639 KM. Jednak w przypadku Audi trzeba rozpędzić aż 2370 kg (producent podaje 2355 kg) – nie tylko na prostych, ale przede wszystkim na skomplikowanych zakrętach legendarnego Nürburgringu. Czas na emocjonujący pojedynek dwóch rasowych limuzyn, które w pełni nadają się do codziennego użytku.

Moc i efektywność

Obecnie producenci sportowych aut nie mają łatwego zadania. Niezliczone przepisy sprawiają, że także modele o wysokich osiągach to często przynajmniej wersje mild hybrid, a coraz częściej również hybrydy typu plug-in.

Właśnie tak jest w przypadku najnowszego Audi RS 5. Jego mocarny układ napędowy składa się z 2,9-litrowego silnika V6 biturbo rozwijającego 510 KM oraz maszyny synchronicznej zintegrowanej ze skrzynią biegów. Kierowca ma do dyspozycji łącznie 639 KM, a maksymalny moment obrotowy sięga 825 Nm. Choć takie parametry obiecują imponujące możliwości, to muskularne RS 5 wcale nie wyrywa do przodu z brutalną siłą. Przy akompaniamencie potężnego V6 Audi

eprasa.pl 45b906e450

a kontra nowoczesność

BMW M3 Competition M xDrive
Silnik: benz., biturbo, **R6, 2993 cm³**
Moc maksymalna: **530 KM**



Słynny sześciocylindrowy silnik odpowiada na gaz w podłodze prawdziwą eksplozją mocy.

przyspiesza do „setki” w 3,7 s. 12,1 s po starcie na liczniku jest już 200 km/h. W czasach Ferrari F40 takie osiągi wystarczyłyby do określenia auta mianem supersamochodu.

BMW na osiągnięcie 200 km/h potrzebuje zaledwie 10,9 s, co dobitnie pokazuje, jak redukcja masy sprzyja dynamice. Jego wysokoobrotowy silnik pod pełnym obciążeniem wydaje głęboki, chrapliwy ryk i jeszcze żwawiej reaguje na ruchy prawej stopy. Automatyczna skrzynia biegów pracuje tu nie tylko szybciej, ale też znacznie płynniej niż przekładnia Audi. RS 5 wyraźnie szarpie podczas zmiany przełożeń, zwłaszcza w najostrzejszym trybie jazdy.

Jak na takie osiągi, zapotrzebowanie BMW na paliwo nie budzi większych zastrzeżeń. Podczas testu M3 zużyło średnio 10,9 l/100 km, przy czym aż 14% trasy pokonaliśmy z pełnym obciążeniem, co nie sprzyja tak mocnemu silnikowi, tym bardziej gdy musi się on obyć bez najnowszych technologii poprawiających wydajność. RS 5 pokazuje natomiast, jak efektywna może być nowoczesna hybryda typu plug-in nawet przy ogromnych rezerwach mocy.

Audi na pokonanie dystansu 100 km wystarczy 7,5 l benzyny premium oraz 11 kWh energii elektrycznej. Ponadto sportowa limuzyna z Ingolstadt może pokonać 61 km z wykorzystaniem samego napędu elektrycznego. Szkoda jedynie, że akumulator o pojemności 22 kWh nie obsługuje szybkiego ładowania i przyjmuje tylko prąd przemienny z mocą do 11 kW.

W obu tych sportowych samochodach prędkość maksymalną ograniczono elektronicznie do 250 km/h. Za dopłatą zostanie

eprasa.pl 45b906e450

Audi RS 5 Limousine quattro 470 kW tiptronic





RS 5, jak wszystkie A5, oferuje dużo miejsca z przodu. Materiały mogłyby być miejscami nieco lepsze. Tryb Boost zapewnia chwilowo maksimum dynamiki.



W trybie elektrycznym RS 5 cicho i dyskretnie przemyka np. przez miejskie uliczki.



Audi RS 5 wyposażono w funkcję laptimer, pozwalającą mierzyć czasy okrążeń.



Szkoda, że akumulator Audi można ładować tylko prądem przemiennym z mocą do 11 kW.



Układ hamulcowy znosi ekstremalne obciążenia i gwarantuje znakomite wytracanie prędkości.



Te fotele sprawdzą się i na torze, i podczas wakacyjnych podróży.



W drugim rzędzie jest sporo miejsca na nogi, ale niewiele nad głowami.

ona podwyższona do 285 (Audi) i 290 km/h (BMW).

Tor to domena BMW

M3 Competition xDrive to absolutnie wyjątkowy samochód sportowy, który nie tylko zachwyca przyspieszeniem na prostych, ale potrafi też pokazać pazur w zakrętach. Na krótkiej pętli toru Nürburgring ta mocna limuzyna ujawnia pełnię swoich możliwości: z niewiarygodnymi prędkościami pokonuje nawet najbardziej skomplikowane serpentyny oraz wystrzeliwuje na proste, zachowując przy tym znakomitą trakcję i duże rezerwy mocy.

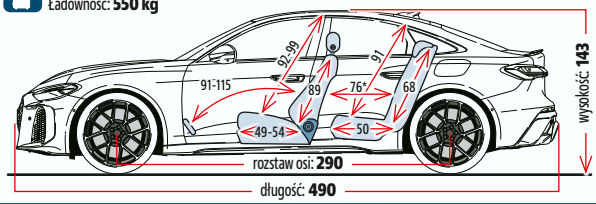
Układ kierowniczy precyzyjnie i z wyczuciem przekazuje polecenia z kierownicy na koła, a jednocześnie dostarcza dużo informacji zwrotnych. Po wybraniu trybu 2WD, który odcina dopływ mocy do przedniej osi, M3 pokazuje zupełnie inne oblicze: z poważnego samochodu sportowego przekształca się w rasowe narzędzie do driftu, a jazda bokiem daje mnóstwo frajdy.

Tymczasem w Audi RS 5 kierowca nierzadko doświadczy niezamierzonego uślizgu tylnej osi. Tę tendencję do nadsterowności powoduje układ kierowniczy, który nie zapewnia wystarczającego wyczucia podczas inicjowania skrętu. Kierowca dostaje niewiele informacji o tym, jak mocno skręcone są koła, przez co wykonuje zbyt duży ruch kierownicą. W efekcie samochód reaguje mocniej, niż zamierzano, i trzeba nieustannie korygować tor jazdy. Ta niekontrolowana nadsterowność to konsekwencja nieprzejrzystego działania układu kierowniczego o zmiennym przełożeniu.

Żadnych zastrzeżeń nie budzi natomiast węglowo-ceramiczny układ hamulcowy, który niezawodnie i skutecznie redukuje każdą prędkość nawet przy długotrwałym, intensywnym obciążeniu. Mimo to Audi nie jest

AUDI RS 5 LIMOUSINE QUATTRO 470 kW TIPTRONIC EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **48 l**
Teoretyczny zasięg: **480-500 km**
Szerokość: **195 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **153/148 cm**
Poj. bagażnika: **331/1170 l**
Ładowność: **550 kg**





eprasa.pl 45b906e450

w stanie dotrzymać kroku zwinnemu M3, które odbiera mu 1,9 s na okrążeniu.

Nie musi być niewygodnie

Zarówno Audi, jak i BMW seryjnie wyposażono w amortyzatory o regulowanej twardości. Ale podczas gdy M3, nawet w najłagodniejszym trybie, wymaga od pasażerów pewnych kompromisów (zwłaszcza przy niższych prędkościach), RS 5 w najbardziej komfortowym ustawieniu oferuje naprawdę wysoki poziom wygody.

Co prawda szerokie opony Audi toczą się nieco topornie, ale jego zawieszenie zdecydowanie lepiej pochłania wszelkie wyboje. W kabinie BMW wyraźnie odczuwalne są już najmniejsze niedoskonałości asfaltu, a samochód potrafi się mocno przechylać podczas pokonywania jednostronnych nierówności. Kolejnym atutem RS 5 jest skuteczniejsza izolacja akustyczna – w M3 hałas toczenia opon jest zdecydowanie bardziej słyszalny w kabinie.

Opisywane BMW wyposażono w opcjonalne fotele kubełkowe wykonane z włókna węglowego. Zapewniają one znakomite trzymanie boczne, a jednocześnie są zaskakująco wygodne nawet podczas długich tras. Problematyczne są jednak ich ekstremalnie wysokie boczne sekcje, które wraz z niewielkimi otworami drzwiowymi czynią wsiadanie znacznie mniej komfortowym niż np. w coupe ze znaczkiem M.

Seryjne sportowe fotele w Audi RS 5 to uniwersalne rozwiązanie, które doskonale sprawdzi się zarówno na co dzień, jak i podczas okazjonalnych wizyt na torze wyścigowym.

Bez wyrzeczeń

Mimo sportowego charakteru Audi RS 5 i BMW M3 zachowały pełną użyteczność na co dzień, dzięki praktycznym rozwiązaniom



Materiały w M3 robią wrażenie niezwykle solidnych. Ergonomiczne wnętrze i niska pozycja za kierownicą. Karbonowe łopatki, konfigurowalne tryby M1 i M2.

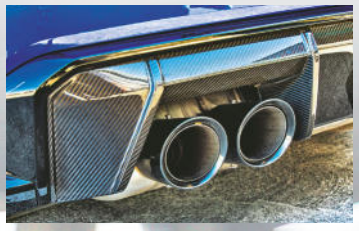




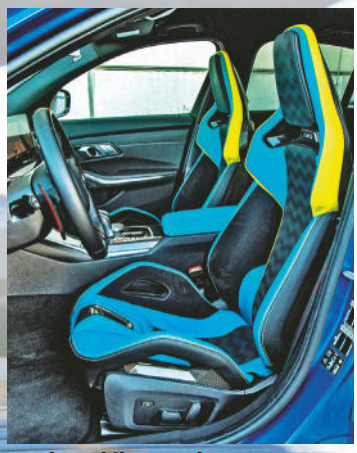
M3 oferuje kierowcy możliwość wpływania na sposób pracy zawieszenia, silnika i skrzyni biegów.



Topowa seria 3 skwapliwie analizuje drifty, by pomóc doskonalić umiejętności kierowcy.



Wydech wzbogaca chrapliwy ryk silnika o bardziej basowe tony, a także rasowe wystrzały.



Fotele z włókna węglowego zapewniają doskonałe trzymanie boczne.



Z tyłu BMW wysoki pasażer usiądzie wygodniej niż w Audi.



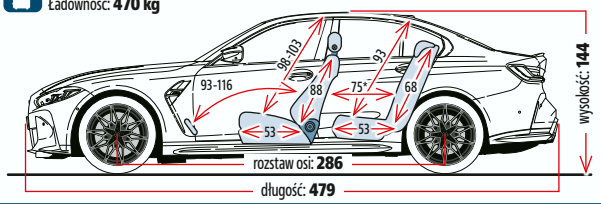
Ceramiczne hamulce w obu autach zwiększają cenę zakupu o grubo ponad 40 tysięcy złotych.



Audi charakteryzuje zwinny, żywiołowy tył, prowadzenie BMW cechuje precyzja i znakomite wyczucie tego, co się dzieje pod kołami.

BMW M3 COMPETITION M xDRIVE EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **59 l**
Teoretyczny zasięg: **570 km**
Poj. bagażnika: **480 l**
Ładowność: **470 kg**
Szerokość: **190 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **149/149 cm**



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

eprasa.pl 45b906e450

DANE TECHNICZNE	AUDI	BMW
Silnik	benz., biturbo + el.	benz., biturbo
Pojemność skokowa	**2894 cm³**	**2993 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V6/24	R6/24
Moc maksymalna (benz.)	**510 KM**/6300	**530 KM**/6250
Moc maksymalna (el./syst.)	**177/639 KM**	**–/–**
Maks. moment obr. (benz.)	**600 Nm**/2000	**650 Nm**/2300
Maks. moment obr. (el./syst.)	**460/825 Nm**	**–/–**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-bieg.	4x4; aut./8-bieg.
Długość/szerokość/wysokość	490/195/143 cm	479/190/144 cm
Rozstaw osi	290 cm	286 cm
Średnica zawracania	12,9 m	12,6 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2355/550/1900 kg	1790/470/– kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	331/1170 l	480/– l
Poj. zbiornika paliwa	48 l (Pb 98)	59 l (Pb 98)
Poj. akumulatora (netto/brutto)	22,0/25,9 kWh	–/–
Opony (przód; tył)	285/35; 285/35 R20	275/35 R19; 285/30 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	250 (opc. 285) km/h	250 (opc. 290) km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,6 s	3,5 s
Śr. zużycie paliwa z rozł. baterią	9,5-10,0 l/100 km	10,3 l/100 km
Zasięg (benz./el.)	480-500/78-84 km	570/– km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**1,7** s ↗	**1,4** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**3,7** s ↗	**3,4** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**6,4** s ↗	**5,7** s ↗
Przyspieszenie 0-200 km/h	**12,1** s ↗	**10,9** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**31,5** m ↗	**33,5** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**30,7** m ↗	**32,8** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**60,0** dB →	**61,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**66,0** dB →	**67,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:39,7** min	**1:37,8** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**70,0** km/h	**70,7** km/h
Testowe zużycie paliwa	**7,5** l + **11** kWh/100 km	**10,9** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**640/60** km	**540/–** km

WYPOSAŻENIE/CENY	AUDI	BMW
Model	RS 5 Limousine	M3
Wersja	quat. 470 kW tiptr.	Comp. M xDrive
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●	–/●
Ładowarka indukcyjna	●	●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (5330)	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●	●/○ (3200)[1]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	●/○ (7300)[1]
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●	●/○ (3200)[1]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (11 420)/●	○ (0)/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/○ (9790)[1]	–/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●	●/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (2070)	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	●/○ (2290)	○ (1500)/–
Światła LED/matrycowe	●/●	●/–
Ceramiczne hamulce	○ (48 910)	○ (44 700)
Felgi aluminiowe 19"/20"/21"	–/●/○ (13 860)	●[2]/●[2]/–
Lakier metalik	○ (5660)	○ (0)
Cena wersji podstawowej[3]	510 000 zł	517 500 zł
CENA	**510 000 ZŁ**	**517 500 ZŁ**

Gdy dokupi się do obu elementy seryjne u rywala, cena M3 wyniesie 541 500 zł, a RS 5 – 525 120 zł. Ale jeśli u Audi dopłaci się też za okno dachowe i lakier metalik, które są u BMW bezpłatnymi opcjami, jego cena wzrośnie do 542 200 zł, czyli tuż powyżej poziomu rywala.

Wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] felgi 19" z przodu i 20" z tyłu; [3] z tym samym napędem

konstrukcyjnym, znanym z „cywilnych" wersji obu modeli. Samochód z Ingolstadt zapewnia wyjątkowo dużo miejsca z przodu, podczas gdy konkurent z Monachium oferuje nieco przestronniejszy tył – podróżujący na kanapie mają podobną ilość miejsca na kolana, ale większą nad głowami.

Za to RS 5 punktuje większą pokrywą bagażnika, który standardowo pomieści jednak jedynie 331 l. Kufer M3 zabierze 480 l, ale bagaż trzeba załadować przez dość wąski otwór.

Wnętrze starszego modelu wygrywa także jakością wykończenia. Niemal wszystkie elementy sprawiają wrażenie solidnych i są przyjemne w dotyku, podczas gdy kabina Audi obfituje w powierzchnie z twardego plastiku.

Kosztowne zachcianki

Audi RS 5 i BMW M3 od ich cywilnych odpowiedników odróżnia nie tylko dynamika jazdy, ale też cena. Każda z testowanych wersji kosztuje ponad pół mln zł. Bez dodatków! Ich eksploatacja również nie jest tania, musimy być przygotowani na większe wydatki na paliwo, ubezpieczenie oraz serwis. Co więcej, po 4 latach od zakupu i przejechaniu 20 000 km rocznie właściciele tych sportowych aut stracą równowartość dobrze wyposażonego Audi A5 TFSI lub BMW 320i – i mowa tu oczywiście o nowych samochodach!

TEKST: MARCEL KÜHLER, ZDJĘCIA: DANIELA LOOF

m PUNKTACJA: KLASA ŚREDNIA

AUTA KLASY ŚREDNIEJ

	maks. liczba pkt	AUDI	BMW
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	35	37
Wykończenie i ergonomia	10	8	9
Wyciszenie	10	4	3
Multimedia i obsługa	10	9	10
Bagażnik	20	**7**	11
SUMA	100	63	70

Duża, unoszona wraz z szybą pokrywa daje lepszy dostęp do bagażnika Audi, ale pojemnością zdecydowanie odstaje on od kufra konkurencyjnego BMW.

UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	27	**28**
Praca silnika	10	7	**8**
Skrzynia biegów	10	8	**9**
Zużycie paliwa	30	20	13
SUMA	80	62	58

Niższa masa potrafi działać cuda – mimo dużo mniejszej mocy wyraźnie lżejsze M3 jest w stanie zapewnić znacznie lepszą dynamikę niż RS 5.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	24	27
Komfort jazdy	30	21	18
Układ kierowniczy	10	8	9
Hamulce	20	**17**	14
SUMA	90	70	68

Jak widać, potężna masa nie musi zbytnio przeszkadzać w hamowaniu. Audi niesamowicie skutecznie wytraca prędkość już przy pierwszym hamowaniu, a po rozgrzaniu hamulców zatrzymuje się jeszcze szybciej.

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	195	196
MIEJSCA		**2**	**1**

WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	8	8
Poziom wyposażenia	40	**25**	23
Systemy bezpieczeństwa	30	**17**	15
Wyposażenie dodatkowe	10	5	5
SUMA	130	55	51

Mimo że każe nabywcy dopłacać za kilka elementów seryjnych w BMW, Audi zapewnia bogatsze wyposażenie standardowe.

RAZEM	400	250	247
MIEJSCA		**1**	**2**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę



m motor PODSUMOWANIE

Gdyby o zwycięstwie decydowały tylko wyniki z toru, pojedynek wygrałoby BMW. Poza kapitalnymi osiągami, silnikiem i układem jezdnym M3 ma też inne atuty, jak większe i lepiej wykończone wnętrze czy pojemniejszy bagażnik. Pierwsze miejsce z reguły zdobywa jednak bardziej wszechstronne auto – a tym razem jest to niemal równie sportowe Audi. RS 5 punktuje wyższym komfortem podróżowania: wygodniejszymi fotelami, bardziej miękkim zawieszeniem i lepszą izolacją akustyczną. Niemałe znaczenie mają też zaskakująco krótkie drogi hamowania, zwłaszcza jak na prawie 2,4 t masy. Ale ostatecznie o zwycięstwie Audi zadecydowało lepsze wyposażenie w niższej cenie. M3 urzeka prawdziwie sportowym charakterem, czystą radością z jazdy i wspaniałym silnikiem. W obu przypadkach mniej cieszy natomiast ogromny spadek wartości.

eprasa.pl 45b906e450

Brytyjsko ponadczasowy





Ukryta wycieraczka tylnej szyby i chowane klamki nadają czystego, minimalistycznego wyglądu.



Ostatni lifting pozbawił Evoque'a osobnego panelu klimatyzacji, ale ekranowa obsługa nie jest tu najgorsza. Jakość wykończenia godna marki.

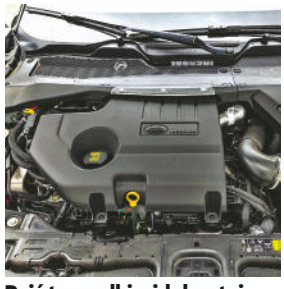
Trudno w to uwierzyć, ale Range Rover Evoque drugiej generacji debiutował już 8 lat temu. Co ciekawsze, chyba nic sobie z tego nie robi.

Żyjemy w czasach, kiedy auta błyskawicznie otrzymują liftingi i aktualizacje, a okresy między kolejnymi generacjami są coraz krótsze. Nie dotyczy to jednak wszystkich. Volvo doskonale pokazuje, jak utrzymać atrakcyjność swoich modeli przez dłuższy czas. Podobnie dzieje się z najmniejszym SUV-em Range Rovera.

Evoque to dopracowana konstrukcja, która na tle rywali wciąż imponuje na wielu polach. Wyróżnia się fantastyczną jakością, którą czuć już po otwarciu drzwi. Solidność montażu i jakość materiałów to klasowa czołówka. Detale wersji specjalnej Hoxton (modna dzielnica Londynu łącząca industrialny charakter ze sztuką, modą i nocnym życiem) wykończone szczotkowanym aluminium czy efektowne koła dodają mu charakteru. Mimo kompaktowych wymiarów z przodu miejsca jest pod dostatkiem (z tyłu już nieco gorzej), a bagażnik jest funkcjonalny i pakowny.

W gamie silnikowej wyróżnia się „niedzisiejszy" diesel (204 KM), który imponuje maksymalnym momentem obrotowym wynoszącym 430 Nm. Świetny w trasy, zwłaszcza że z dala od miasta potrafi być oszczędny i przy 65-litrowym zbiorniku zapewni ponad 1000 km zasięgu. Poradzi sobie też z 2-tonową przyczepą. Evoque imponuje pracą zawieszenia, któremu nie brakuje komfortu, i to pomimo 20-calowych kół. Jest przy tym całkiem zwinny, a jego układ kierowniczy szybko wprowadza polecenia kierowcy w życie. Z zaawansowanym napędem 4x4 i 21-centymetrowym prześwitem poradzi sobie też z dala od asfaltu. Zdziała tu więcej, niż dziś oczekuje się od typowego SUV-a.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Dziś to rzadki widok w tej klasie. Jednak 2-litrowy diesel świetnie tu pasuje.



Wygląda jak modny gadżet, ale żaden z rywali marek premium nie potrafi więcej w terenie niż Evoque.



Świetnie wykończony bagażnik z głębokim schowkiem i trójdzielnym oparciem.

DANE TECHNICZNE	RANGE ROVER
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1988 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**204 KM**/3750
Maks. moment obrotowy	**430 Nm**/1750
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	437/199/165 cm
Rozstaw osi/prześwit	268/21,2 cm
Masa/ładowność	1941/549 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	472/1156 l
Poj. zbiornika paliwa	65 l (Pb 95)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	213 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Średnie zużycie paliwa	6,3 l/100 km
Zasięg	1030 km
CENA	**296 100 ZŁ**



Doskonała pozycja za kierownicą. Widoczność w przód jest dobra, do tyłu nieco gorsza.



Z tyłu trochę ciasnawo, a wysoki tunel nie poprawia sytuacji.



Te 20-calowe felgi z całorocznymi oponami Pirelli w rozmiarze 235/55 to standard dla wersji Hoxton.

m PODSUMOWANIE

- ✚ Jakość wykończenia, osiągi, wyciszenie silnika, komfort, możliwości terenowe
- ▬ Wysoka cena (i utrata wartości), zużycie paliwa w mieście sięgające 9 l/100 km

Wiek mu w niczym nie przeszkadza. Ma wiele atutów, ale wystawia wysoką cenę za wstęp do świata Range Rovera.

eprasa.pl 45b906e450

Wciąż sensowna alternatywa

m motor PIERWSZY TEST



Mimo wyraźnego wzrostu cen gazu jazda na LPG nadal jest wyraźnie tańsza niż na benzynie. W teście Renault Captur z fabryczną, bardzo dobrze zintegrowaną z autem instalacją.



Fabryczny przycisk do włączania/wyłączania zasilania LPG umieszczono po lewej stronie deski.

Kabina miejskiego crossovera Renault przyjemnymi materiałami. Obsługa panelowi klimatyzacji czy przyciskowi

Tegoroczna sprzedaż nowych aut z zasilaniem LPG w Polsce w niewielkim stopniu wzrosła (I-IX 12 670 szt.; +2,6% rok do roku). Koncern Renault jest rynkowym hegemonem w tej grupie – np. w samym tylko wrześniu jej modele stanowiły 98,6% wszystkich rejestracji, przy czym 67,0% to Dacie, zaś 31,6% – Renault.

Wystarczające osiągi

Captur jest jednym z trzech, obok Clio i Symbioza, modeli Renault oferowanych w odmianie z fabryczną instalacją LPG. Zastosowano tutaj nowy silnik 1.2 R3 turbo. Jego moc wynosi 122 KM, ale Renault nie zaznacza, czy to wartość przy zasilaniu gazem, czy benzyną (co ciekawe, robi to Dacia: 122 KM na LPG i 114 KM na Pb 95). Połączono go z całkiem lekko i precyzyjnie działającą manualną 6-biegową przekładnią. Szkoda jednak, że w przeciwieństwie do np. Dacii Sandero, w gamie nie ma też wariantu ze skrzynią automatyczną. Instalacja LPG została bardzo dobrze zintegrowana z autem – duży, aż 50-litrowy zbiornik umieszczono pod podwójną podłogą bagażnika, w miejscu na koło zapasowe, wlew gazu znajduje się pod klapką, obok tego do benzyny, przycisk załączania zasilania LPG jest fabryczny, a nie akcesoryjny, zaś komputer pokładowy podaje wszystkie wartości dla obu paliw.

Parametry jednostki napędowej są w zupełności wystarczające do sprawnej jazdy. Silnik jednak najlepiej czuje się w średnim zakresie obrotów, gwarantując wtedy niezłą dynamikę (co zresztą potwierdzają przyzwoite czasy w pomiarach elastyczności). Na samym dole, tuż po starcie z miejsca wykazuje się pewną słabością, i trzeba po prostu nieco głębiej wciskać gaz, by sprawnie ruszyć z miejsca (ważne, że system start-stop działa bez opóźnień). Nie ma też specjalnie sensu przekraczać 5,5 tys. obr./min, bo powyżej tej granicy silnik nie wykazuje już specjalnie wigoru, a samo odcięcie następuje dość brutalnie w okolicach 6 tys. obrotów.

Spore oszczędności

Auta z zasilaniem LPG raczej nie kupuje się jednak, by jeździć ostro, ale w celu szukania oszczędności.

Podczas jazdy miejskiej, w dość gęstym ruchu zużycie benzyny wynosi ok. 7,5 l/100 km, na drogach podmiejskich 4,8 l/100 km, zaś w trakcie jazdy autostradowej – 6,5 l. Spalanie gazu w analogicznych warunkach wynosi, odpowiednio, 8,9, 5,8 i 8,7 l/100 km. Biorąc pod uwagę średnie ceny obu paliw (dane e-petrol.pl), czyli 6,55 zł/l „bezołowiówki" 95 oraz 3,61 zł/l LPG, pokonanie 100 km przy średnim testowym zużyciu paliwa kosztuje 39,9 zł w przypadku benzyny i 26,7 zł na gazie (oszczędność 13,2 zł na 100 km). Bardzo dużym plusem Captura z LPG są pojemne zbiorniki obu paliw, co przekłada się na wyjątkowo duży zasięg, przekraczający podczas spokojnej jazdy 1400 km.

Co ważne, Renault oferuje Captura Eco-G 120 w dokładnie takiej samej cenie, jak wariant benzynowy TCe 115. Na auta w podstawowej wersji wyposażenia Evolution trzeba wydać 95 000 zł, zaś w bogatszej Techno – 107 000 zł.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Captur przekonuje pewnym prowadzeniem i dobrym komfortem jazdy.

eprasa.pl 45b906e450



Komputer pokładowy podaje dane zarówno dla benzyny, jak i LPG.

została wykończona całkiem jest prosta (m.in. dzięki klasycznemu do sterowania systemami wsparcia).



Sterowanie odtwarzaniem muzyki poprzez pilota – bardzo wygodne.



Złącze do podłączania pistoletu z gazem znajduje się pod pokrywą.



Fotele są całkiem wygodne, ale brakuje im regulacji lędźwiowej. Z tyłu miejsca jest dość. Plus za przesuwaną kanapę.





Zbiornik gazu ma teraz 50 a nie 40 l. Umieszczono go pod podwójną podłogą 355-litrowego bagażnika.





Jednostka 1.2 R3 turbo z wtryskiem bezpośrednim zastąpiła dotąd stosowaną 1.0 R3 turbo. Ma o 22 KM/ 30 Nm więcej.

DANE TECHNICZNE	RENAULT
Silnik	benz., turbo + LPG
Pojemność skokowa	**1199 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	**122 KM**/4500
Maks. moment obrotowy	**200 Nm**/1750
Napęd; skrzynia biegów	przedni; man./6-b.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	424/180/158/264 cm
Średnica zawracania	11,1 m
Masa/ładowność	1287/528 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	355/1465 l
Pojemność zbiorników paliwa	48 l (Pb 95)/50 l (LPG)
Opony	215/55 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przysp. 0-100 km/h (benz./LPG)	12,6/12,0 s
Średnie zużycie paliwa (benz./LPG)	5,9/7,2 l/100 km
Zasięg (benz./LPG)	810/690 km

m | DANE TESTOWE[1]	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**5,0 (4,7)**[2] s
Przyspieszenie 0-100 km/h	**12,6 (12,1)**[2] s
Elastyczność 60-100 km/h IV b.	**7,4 (6,9)**[2] s
Elastyczność 80-120 km/h VI b.	**15,5 (14,6)**[2] s
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**44,5** m
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**44,3** m
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,5** dB
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,2** dB
Rzeczywista prędkość[3]	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,5**
Testowe zużycie benzyny[4]	**7,4/4,8/6,1**
Testowe zużycie LPG[4]	**8,9/5,8/7,4**
Rzeczywisty zasięg	**780 (670)**[2] km

WYPOSAŻENIE/CENY	RENAULT
Model	Captur
Wersja	Eco-G 120 techno
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/❍ (3200)[5]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja man./aut.	–/●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	❍ (600)/●
Czujniki parkowania tył/przód i tył	–/●
Cena wersji podstawowej[6]	95 000 zł
CENA	**107 000 ZŁ**

[1] OPONY ZIMOWE; [2] na LPG; [3] przy wskaz. 100 km/h; [4] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ❍ opcja (cena w zł); – niedostępne; [5] pakiet; [6] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



83 000 zł
Dacia Sandero Eco-G 120 Stepw. Extr.
122 KM, 0-100: 10,4 s



99 700 zł
Skoda Kamiq 1.0 TSI 115 LPG Drive
115 KM, 0-100: 9,7 s



107 000 zł
Renault Captur Eco-G 120 techno
120 KM, 0-100: 12,6/12,0 s

Dacia i Renault mają instalacje fabryczne, a Skoda m.in. do Kamiqa oferuje układ Landi Renzo montowany w serwisie. W promocji kosztuje on 4700 zł (wliczone powyżej).

m | PODSUMOWANIE

➕ Wygodne wnętrze, udana instalacja LPG, duży zasięg, dobry komfort jazdy

➖ Przeciętne osiągi i kultura pracy silnika, brak wersji z automatem

Udany crossover z dużym plusem w postaci fabrycznej instalacji LPG i o cenie zachęcającej do wyboru tej wersji.

eprasa.pl 45b906e450

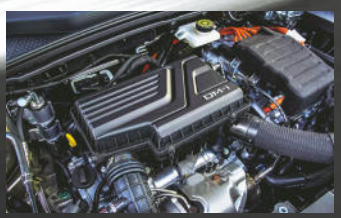
Sposób na oszczędz

W dobie coraz wyższych cen paliw hybrydowy napęd staje się coraz ciekawszą propozycją. Marka BYD oferuje go w różnych modelach aut.

Ewolucja samochodów ani myśli zwalniać. Co równie istotne z punktu widzenia kierowcy, na nowoczesne auto nie trzeba wydawać fortuny. Wystarczy wybrać hybrydowy model marki BYD, by cieszyć się atrakcyjnymi cenami, teraz dodatkowo zredukowanymi przez wysokie upusty, a także niskim zużyciem paliwa, które przy regularnym ładowaniu akumulatora trakcyjnego pojazdu i poruszaniu się na niezbyt długich odcinkach może być praktycznie zerowe.

Nie oznacza to jednak, że BYD z napędem Super Hybrid DM-i, który nie będzie regularnie podłączany do źródła prądu, utraci walory ekonomiczne. Jak przystało na hybrydę, napęd jest samoładujący – potrafi uzupełniać zapas prądu w akumulatorze trakcyjnym podczas wytracania prędkości, zjeżdżania ze wzniesień, a nawet w innych sytuacjach drogowych, używając już do tego generatora energii w postaci silnika benzynowego. Złożony z technicznego punktu widzenia proces zupełnie nie zaprząta głowy kierowcy. Całością zawiaduje sterownik napędu, dzięki czemu kierujący może skupić się na obserwowaniu drogi i czerpaniu radości z prowadzenia samochodu.

By odkryć pełne spektrum możliwości hybrydy plug-in, warto ją regularnie podłączać do źródła prądu. Może być to zarówno domowe gniazdo 230 V czy wallbox, jak i publiczna stacja ładowania. W swoich hybrydowych modelach BYD oferuje akumulatory trakcyjne o dwóch pojemnościach. Większe z dostępnych pozwalają zwykle na pokonanie ponad 100 km w cyklu miejskim. Z dużym zapasem pokrywa to dobowe zapotrzebowanie wielu osób.



Napęd Super Hybrid DM-i

Starsze systemy plug-in w dużym stopniu polegały na silniku benzynowym. Napęd BYD Super Hybrid DM-i zmienia zasady gry – silnik elektryczny jest na tyle mocny, że przez większość czasu można jeździć „na prądzie", a jednostka benzynowa wspiera system, gdy jest to potrzebne. Rezultatem jest ciche, płynne, a zarazem dynamiczne nabieranie prędkości, niskie zużycie paliwa i energii oraz zasięg przekraczający w niektórych autach 1100 km!



Ładowanie akumulatora

W hybrydach marki BYD nie trzeba obawiać się problemów znanych z aut elektrycznych – rozładowanie akumulatora trakcyjnego to nie problem! Jeżeli akurat nie mamy możliwości lub czasu na ładowanie baterii, nie trzeba się tym zupełnie przejmować – o wszystko zadba sterownik napędu, który tak będzie zarządzał odzyskiem i generowaniem energii, by w akumulatorze zawsze było do dyspozycji niezbędne do jazdy w trybie hybrydowym minimum energii.



Zużycie paliwa i energii

Tak jak w każdym innym samochodzie, także w hybrydzie zużycie paliwa czy energii zależy od warunków i stylu jazdy. Jedno nie ulega wątpliwości – w każdej sytuacji kooperacja jednostek benzynowych i elektrycznych dąży do wyciśnięcia wszystkiego, co najlepsze z każdego z tych źródeł mocy. Skutkuje to niskim zapotrzebowaniem na paliwo i energię elektryczną, co przekłada się na niskie koszty eksploatacji – nie do przecenienia przy obecnych cenach paliw!

eprasa.pl 45b906e450

anie





BYD Seal U DM-i

Cena promocyjna od 141 000 zł

Jak przystało na flagowego SUV-a marki, Seal U DM-i jest elegancki, obficie wyposażony, wykończony dobrze wyglądającymi i przyjemnymi w dotyku materiałami, komfortowy, bezpieczny i przestronny. Hybrydowy napęd oferuje moc systemową na poziomie 218 lub 324 KM, co w połączeniu z akumulatorem trakcyjnym o pojemności 18,3 lub 26,6 kWh zapewnia – w zależności od wersji – łączny zasięg w cyklu mieszanym na poziomie 870, 1080 lub 1125 km. Napęd przedni lub 4x4.



BYD Atto 2 DM-i

4,33-metrowy, kompaktowy SUV marki BYD jest świetną propozycją dla mieszkańców miast, którzy szukają auta z przestronną kabiną, a jednocześnie na tyle zwartego, by nie było ono uciążliwe w manewrowaniu lub parkowaniu. Nabywca ma do wyboru warianty o mocach 166 lub 212 KM, które mają akumulatory trakcyjne o pojemnościach 7,8 i 18,0 kWh. Wydajność napędu i średnie spalanie w cyklu mieszanym na poziomie 5,1 l/100 km przekłada się na zasięgi wynoszące 930 lub nawet 1000 km. Mocną stroną BYD Atto 2 DM-i jest też bogate wyposażenie.

Cena promocyjna od 102 630 zł



Dolphin G DM-i

Przy poszukiwaniu nowego auta wiele osób skupia się na crossoverach i SUV-ach. Jednym z powodów, by wyjść poza ten schemat, jest Dolphin G DM-i – efektownie stylizowane miejskie auto, które jako pierwsze oferuje w tym segmencie hybrydowy napęd plug-in. Rozwija on 175 lub 212 KM, a jest łączony z akumulatorem mieszczącym, odpowiednio, 7,4 bądź 18,3 kWh. BYD Dolphin G DM-i legitymuje się średnim spalaniem w cyklu mieszanym na poziomie 4,3-4,5 l/100 km, co pozwala cieszyć się łącznymi zasięgami rzędu 1020-1040 km.

Cena promocyjna od 89 990 zł

eprasa.pl 45b9066450

Niegodni następcy

Kolejna generacja silnika z reguły poprawia wydajność i czystość spalin, ale nie zawsze oznacza mniej usterek i większą trwałość.

Nowa generacja silnika daje nowe nadzieje, ale zazwyczaj tylko producentowi, który musi spełnić kolejne wymagania dotyczące emisji spalin. Klient dostaje zwykle lepsze osiągi i czasami kulturę pracy, a nie zawsze niższe zużycie paliwa. Niestety często stawiany jest w roli testera nowych rozwiązań, które nierzadko z czasem okazują się wadą konstrukcyjną lub problemem, z którym po gwarancji zostaje sam. Znamienne jest to, że dużo nieudanych konstrukcji miało swoją premierę w latach 2011-2015. Właśnie w tym okresie debiutowała połowa silników prezentowanych w naszym zestawieniu. Wtedy też wchodziły normy Euro 5 i Euro 6, wymuszające kolejne zmiany konstrukcyjne. Jak widać, nie wszystkie się udały.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

SILNIKI BENZYNOWE

Silniki benzynowe i

BMW 2.0 (N20) 2011-2018



2-litrowy silnik z bezpośrednim wtryskiem i turbodoładowaniem zastąpił wolnossące 3-litrowe jednostki N52 i N53. Symbol downsizingu w marce BMW i jednocześnie ikona awaryjności. Ogromne problemy z rozrządem, smarowaniem, układem paliwowym i wyciekami, kończące się nierzadko remontem kapitalnym. Silnik zastąpiła udana konstrukcja B48. Przetrwał aż do 2018 r. w hybrydowym X5. Nowsze roczniki uznaje się za bardziej udane, ale to wciąż ryzykowna konstrukcja.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 156-245 KM, 240-350 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** BMW: seria 1 (F20), seria 2 (F22), seria 3 (F30), seria 4 (F32), seria 5 (F10), X1 (E84), X3 (F25)

CO JEST NIE TAK?

- rozciągający się łańcuch rozrządu i pompy oleju
- usterki zmiennych faz rozrządu
- usterki pompy wtryskowej i pompy cieczy

BMW serii 3



N20 trafił do klasy średniej, zastępując wolnossące jednostki sześciocylindrowe. Na szczęście oferowano go dość krótko, w 2015 r. zastępując znacznie lepszą jednostką 2.0 z rodziny B48. Stosowano też 1.5 Turbo B38 z trzema cylindrami.

VOLKSWAGEN 1.5 TSI (EA 211 EVO) OD 2017 R.



To konstrukcja wciąż podobna do 1.4 TSI. Zachowała większość cech poprzednika. Wczesne odmiany mogą szarpać podczas ruszania „na zimno". Zdarzają się też uszkodzenia gładzi cylindrów (zwykle wersja 150 KM), wymagające kosztownych napraw. Spotyka się wycieki płynu chłodniczego i oleju. Od 2022 r. stopniowo wprowadzano poprawioną generację evo2, która na razie wypada całkiem nieźle.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 115-150 KM, 200-250 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Audi: A3 III i IV, Q2; Seat: Leon III i IV, Ateca; Skoda: Octavia III i IV, Superb III, Karoq, Kodiaq I; Volkswagen: Golf VII i VIII, Passat B8, T-Roc I, Tiguan II

CO JEST NIE TAK?

- uszkodzenia gładzi cylindrów
- problemy z paliwem w oleju
- wycieki z układu chłodzenia

Volkswagen Golf



W Golfie VII silnik 1.5 TSI zadebiutował w 2017 r., zastępując bardzo udanego 1.4 TSI, który pozostawiono dla odmiany GTE. Kupując ten model, lepiej postawić na 1.4 TSI – jest bezpieczniejszy i nie ma spektakularnych awarii.

VOLKSWAGEN 1.8 TSI (EA888) 2006-2018



Zastąpił bardzo udany silnik 1.8 Turbo 20V. Pojawiły się cztery zawory na cylinder, wtrysk bezpośredni i łańcuch rozrządu. Początkowo jednostka nie była najgorsza, ale druga generacja od 2008 r. miała wadliwe tłoki i pierścienie powodujące ogromne zużycie oleju. Dochodzą do tego problemy z rozrządem. Dopiero trzecia generacja (od 2011 r.) pozwoliła w miarę rozwiązać problem olejowy. Przez kilka lat produkowano je równolegle.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 120-192 KM, 230-320 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Audi: A3 II i III, A4 B8, A5 I, A6 C7; Seat: Leon II i III; Skoda: Octavia II i III, Superb II i III, Yeti; Volkswagen: Golf VI, Passat B6, B7 i B8, CC, Touran II

CO JEST NIE TAK?

- zużycie oleju przez wadliwą konstrukcję tłoków i pierścieni
- nietrwały napęd rozrządu
- usterki odmy, nagar

Audi A4



Do roku 2008 w modelu A4 stosowano klasyczny, 20-zaworowy silnik 1.8 Turbo. Ten sam silnik do 2010 r. miał Seat Exeo, bliźniaczy z A4 B7. Jednak już w 2007 r. jednostka TFSI trafiła pod maskę A4 B8, a w 2010 r. do Exeo.

MINI 1.6 T (PRINCE N13/N14/N18) 2006-2016



Mało kto zdaje sobie sprawę, że w „nowym" Mini pierwszej generacji stosowano silniki 1.6 produkowane w Brazylii przez firmę Tritec. To była paliwożerna, ale „pancerna" konstrukcja – dokładne przeciwieństwo następcy. Skonstruowany przez BMW i PSA nowy silnik 1.6 z rodziny Prince był bardzo oszczędny i mało trwały. W 2010 r. Cooper S otrzymał poprawiony silnik N18. Jednostkę stosowano także w modelach BMW – oznaczenie N13.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 102-211 KM, 180-260 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** BMW (N13): seria 1 (F20), seria 3 (F30); Mini: Cooper S II, Countryman I

CO JEST NIE TAK?

- nietrwały napęd rozrządu
- usterki układu chłodzenia i paliwowego
- zatarcia silników, zużycie oleju

Mini Cooper S



W pierwszych egzemplarzach Mini drugiej generacji rozrząd rozpadał się nawet przy niewielkich przebiegach. Jednostki wymieniano na gwarancji. Dopiero w 2010 r. konstrukcję poprawiono na tyle, że da się jej normalnie używać.

eprasa.pl 45b906e450

diesle nowszej, czyli gorszej generacji

BMW 2.5/3.0 (N53) 2007-2013



Opisany obok silnik N20 zastąpił i tak niezbyt udaną jednostkę, przynajmniej w stosunku do poprzednika, jakim był N52. Silniki z rodziny N53 występowały w dwóch wersjach pojemności (2,5 oraz 3,0 l). Były jeszcze konstrukcjami wolnossącymi, ale już z wtryskiem bezpośrednim, który okazał się największą bolączką. Marnym pocieszeniem jest brak Valvetronica, który też mógłby się zepsuć. Większe problemy sprawiają układy paliwowy i emisyjny, mający ograniczyć ilość tlenków azotu.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 190-272 KM, 235-320 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** BMW: seria 3 (E90), seria 5 (E60 i F10)

CO JEST NIE TAK?

- usterki układu paliwowego
- usterki czujników i katalizatorów NOx
- nagar w układzie dolotowym i silniku

BMW serii 5



E60 było pierwszym modelem BMW, w którym pojawił się N53. Zastąpiono nim krótko stosowaną jednostkę N52 i kapitalnego poprzednika M54. Najmocniejszy wariant rozwijał moc 272 KM. Silnik stosowano do 2010 r.

FIAT 1.4 TURBO MULTIAIR 2009-2020



Następca T-Jeta to nie jest zły silnik sam w sobie, ale dla użytkownika starszego auta potencjalnie bardziej ryzykowny. Do sterowania zaworami ssącymi wykorzystano elektrohydrauliczny układ MultiAir, wykorzystujący ciśnienie oleju silnikowego. Niestety moduł zwykle przynajmniej raz na cały okres eksploatacji silnika się psuje, choć można przedłużyć jego trwałość, dbając o serwis olejowy oraz czystość filtra samego modułu. Wymiana MultiAira może kosztować ok. 4-5 tys. zł. Niektóre warsztaty go naprawiają, ale nie zawsze daje to dobry efekt.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 135-180 KM, 190-270 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Alfa Romeo: MiTo, Giulietta; Fiat: Bravo II, 500X; Jeep: Renegade, Compass II

CO JEST NIE TAK?

- usterki modułu MultiAir, zablokowanie jego filtra
- liczne wycieki oleju

Alfa Romeo Giulietta



Włoski kompakt aż się prosi o wariant MultiAir o mocy 150 lub 170 KM ze względu na lepszą dynamikę niż T-Jet. Odmiana MultiAir przetrwała tylko do 2018 r. T-Jeta o mocy 120 KM oferowano do końca produkcji w 2020 r.

FORD 1.5 ECOBOOST (R4) 2014-2019



Nieszczęsnego 1.6 EcoBoosta zastąpił jeszcze gorszy silnik. 1.5 to w dużym stopniu rozwinięcie konstrukcji poprzednika. W wyniku pracy w wysokiej temperaturze i wadliwego osadzenia tulei cylindrów w bloku zdarzają się ich pęknięcia i osiadanie oraz uszkodzenia uszczelki pod głowicą. W efekcie płyn chłodniczy przedostaje się do cylindrów. Zakup auta z tą jednostką to ogromne ryzyko poniesienia dużych kosztów remontu. Warto takie kupić, jeśli ma już poprawiony blok i gwarancję na jego remont.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 120-182 KM, 240-242 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Ford: Focus III, C-Max II, Kuga II, Mondeo V, S-Max II, Galaxy III

CO JEST NIE TAK?

- przedostawanie się płynu chłodzącego do cylindrów
- pękanie i osiadanie tulei cylindrowych
- słabe smarowanie (rozcieńczenie oleju paliwem)

Ford Kuga



1.5 EcoBoost pojawił się w Kudze drugiej generacji w 2014 r. Warto kupić wersję z przednim napędem, by uniknąć dodatkowo wysokich kosztów remontu tylnego dyferencjału wersji AWD. Najlepiej postawić na solidnego diesla 2.0 TDCi.

OPEL 1.4 TURBO (B14/D14) 2015-2019



Silnik o podobnej nazwie handlowej zastąpił starą konstrukcję 1.4 Turbo. Zamiast żeliwnego bloku i wtrysku pośredniego zastosowano aluminium i wtrysk bezpośredni. Lepsze osiągi okupiono większym ryzykiem awarii. Najgroźniejszy jest przedwczesny zapłon mieszanki przy niskich obrotach (LSPI), który może doprowadzić do pękania tłoków. Zdarzają się też problemy z łańcuchem rozrządu i sporadycznie nadmierny luz wału korbowego. Zadbane jednostki jeżdżą dość długo, ale wielu użytkowników miało pecha.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 125-152 KM, 230-245 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Opel: Astra K, Mokka X

CO JEST NIE TAK?

- pękanie tłoków
- paliwo w oleju i silne zjawisko LSPI
- nadmierny luz osiowy wału korbowego

Opel Astra



W debiutującym w 2015 r. popularnym kompakcie zastosowano zupełnie nowe silniki 1.4. Jeszcze gorszy pojawił się w 2019 r. Ma oznaczenie F14, trzy cylindry, jest sparowany wyłącznie z automatem CVT i prawie nie ma do niego części.

PSA 1.4/1.6 VTI (EP3/EP6) 2007-2016



Wolnossące silniki 1.4 i 1.6 VTi należą do rodziny Prince, jak 1.6 THP, ale mają wtrysk pośredni. Zastąpiły proste jednostki z rodziny TU, ale okazały się znacznie bardziej awaryjne. Nietrwałe napinacze rozrządu powodują rozciąganie łańcucha, zdarzają się też awarie sterowania rozrządem, wycieki i duże zużycie oleju. Zerwanie lub przeskoczenie łańcucha grozi zniszczeniem silnika. Późniejsze wersje poprawiono, jednak nie wszystkie problemy wyeliminowano. Wariant 1.6 VTi zastąpił inne wolnossące 1.6 również w Mini Cooperze.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 95-122 KM, 136-160 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Citroen: C3, C4, C3 Picasso, C4 Picasso; Peugeot: 207, 208, 308, 2008, 3008; Mini: Cooper II (R56), Clubman I (R55)

CO JEST NIE TAK?

- nietrwały napęd rozrządu i sterowanie zmiennymi fazami
- nadmierne zużycie i wycieki oleju

Peugeot 207



W 2007 r. silniki z rodziny Prince zaczęły zastępować w 207 starsze 1.4 16V i 1.6 16V. Poprzednie konstrukcje były dużo trwalsze i tańsze w naprawach. To o wiele lepszy wybór do taniego samochodu za kilka tysięcy złotych.

NISSAN-RENAULT 1.2 TCE (H5FT) 2012-2018



Następca francuskiego silnika 1.2 TCe (D4Ft) konstrukcyjnie nie ma z nim nic wspólnego. Zastosowano łańcuch rozrządu i wtrysk bezpośredni – jedno i drugie narobiło problemów. Jednak największym było duże zużycie oleju. Najbardziej ryzykowne są roczniki 2012-2016. Do tego dochodzą problemy związane z wtryskiem – nadmiar paliwa w oleju, nagar, spalanie stukowe. Silnik w Nissanach nosił nazwę handlową 1.2 DIG-T.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 115-130 KM, 190-205 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Dacia: Duster I i II; Renault: Clio IV, Captur I, Megane III i IV, Scenic III i IV, Kadjar; Nissan: Juke I, Qashqai II;

CO JEST NIE TAK?

- duże zużycie oleju (nie wszystkie egzemplarze)
- nietrwały napęd rozrządu
- wycieki płynu chłodzącego

Renault Clio



Poprzednik miał jeszcze stary typ 1.2 TCe, ale czwarte Clio dostało nową konstrukcję. Najlepiej unikać tego silnika, bo przy obecnej wartości takich aut nie warto ryzykować. Lepiej wybrać udane 0.9 TCe lub diesla 1.5 dCi.

eprasa.pl 45b906e450

ON

SILNIKI DIESEL

BMW 2.0D (N47) 2007-2018



Następca trwałego M47 miał poważną wadę: łańcuch rozrządu umieszczony od strony skrzyni biegów przedwcześnie się zużywał. W najstarszych egzemplarzach problem pogłębiało wadliwe koło zębate wału korbowego. Później rozrząd poprawiono, ale nadal zdarzają się awarie. Profilaktyczna wymiana rozrządu jest droga z powodu jego umieszczenia. Jednostka trafiła również do Toyoty, zastępując wcale nie lepszą japońską 2.0 D-4D (1AD-FTV).

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 116-218 KM, 260-450 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** BMW: seria 1 (E87 i F20), seria 2 (F22), seria 3 (E90 i F30), seria 4 (F32), seria 5 (E60 i F10), X1 (E84), X3 (E83 i F25), X5 (F15); Toyota: Avensis III, RAV4 IV.

CO JEST NIE TAK?

- przedwczesne zużycie łańcucha rozrządu
- wadliwe koło zębate wału korbowego (do ok. 2009 r.)
- nieszczelność chłodnicy EGR (ryzyko pożaru)

BMW serii 3



W generacji E90 serii 3 stosowano diesla M47 na początku produkcji, a od 2007 r. już N47. Ze względu na popularność to właśnie w tym modelu często dochodziło do uszkodzeń silników w wyniku wadliwego rozrządu.

BMW 3.0D (N57) 2008-2020



N57 zastąpił cenionego za trwałość, kultowego diesla M57. Nowy silnik jest lżejszy, mocniejszy, oszczędniejszy, ale jego słabym punktem są panewki. Ich uszkodzenie może doprowadzić do zatarcia wału korbowego. Po dużym przebiegu zużywa się łańcuch rozrządu, umieszczony od strony skrzyni biegów. Dochodzą do tego awarie chłodnic EGR, usterki systemu SCR oraz wysokie koszty napraw dwóch lub trzech turbosprężarek.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 204-381 KM, 430-740 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** BMW: seria 3 (E90 i F30), seria 5 (F10), X3 (F25), X4 (F26), X5 (E70 i F15), X6 (E71 i F16)

CO JEST NIE TAK?

- nieszczelności chłodnicy EGR
- ryzyko zatarcia wału korbowego i panewek
- kosztowna wymiana napędu rozrządu (rzadziej niż w N47)

BMW serii 5



W modelu oznaczonym kodem F10 stosowano wszystkie odmiany doładowania jednostki N57 – od jednej do trzech turbosprężarek w M550d z najwyższą mocą 381 KM. Poprawiony następca B57 trafił dopiero do generacji G30.

VOLKSWAGEN 2.0 TDI PD (EA188) 2003-2010



To jeden z najbardziej rozpoznawalnych nieudanych następców w historii współczesnej motoryzacji, choć ostatnie roczniki 1.9 TDI też miewały swoje problemy. Jednak nie aż tak duże jak wczesne 2.0 TDI, w których na dużą skalę pękały 16-zaworowe głowice. W niektórych dochodziło do zatarcia silnika przez wadliwy napęd pompy oleju. Nie wszystkie odmiany były równie złe. Prostsze 8-zaworowe uchodzą za bezpieczniejsze.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 120-170 KM, 310-350 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Audi: A3 II, A4 B7, A6 C6; Seat: Leon II, Altea; Skoda: Octavia II, Superb II; Volkswagen: Golf V, Passat B6, Touran I, Sharan I

CO JEST NIE TAK?

- pękanie głowic (16V)
- awarie napędu pompy oleju (niektóre wersje)
- usterki pompowtryskiwaczy Siemensa

Volkswagen Passat



W B6 oferowano zarówno starszego diesla 1.9 TDI, jak i nowego 2.0 TDI PD. Szczególnie ryzykowna jest 16-zaworowa odmiana 140 KM (BKP). W 2008 r. wprowadzono lepszego 2.0 TDI z wtryskiem common rail.

MAZDA 2.2 SKYACTIV-D 2012-2024



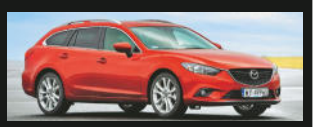
Poprzedni diesel 2.2 MZR-CD był już pod koniec produkcji całkiem udany. Poprawiono wszystkie problemy poprzednika. Niestety nowa jednostka Skyactiv-D przyniosła kolejne. Przedwcześnie wycierają się krzywki wałka wydechowego, a do tego dochodzą problemy z turbosprężarkami, które może uszkodzić urwany nit w dolocie. Praca filtra DPF to kolejny słaby punkt. Mazda wprowadzała poprawki, ale naprawy nadal bywają bardzo drogie ze względu na kosztowne części i brak zamienników.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 150-184 KM, 380-445 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Mazda: 3 III, 6 III, CX-5 I i II

CO JEST NIE TAK?

- zużycie wałka rozrządu
- ryzyko uszkodzenia turbosprężarki
- drogie części (ograniczona dostępność zamienników)

Mazda 6



W tej generacji oferowano diesla o mocy 150 i 175 KM. Alternatywą są wolnossące benzynowe silniki 2.0 i 2.5 Skyactiv-G. Są znacznie trwalsze i bezpieczniejsze, choć zużywają więcej paliwa. Można zamontować LPG.

OPEL 1.5 DIESEL (F15) 2019-2022



W 2019 r. trzycylindrowy diesel 1.5 zastąpił wcześniejszą, czterocylindrową jednostkę 1.6 CDTI, która i tak już jest postrzegana jako gorszy następca silnika 1.7 CDTI. Ten jest jeszcze gorszy. To konstrukcja GM i nie należy jej mylić z kolejnym dieslem 1.5 z czterema cylindrami, opracowanym już przez PSA, stosowanym w Astrze L. Ma tzw. mokry pasek napędu pompy oleju, który może się strzępić. Znane są też przypadki luzu osiowego wału korbowego. Jednak największym problemem jest fatalna dostępność części zamiennych, również oryginalnych. Silnik produkowano bardzo krótko.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 105-122 KM, 260-300 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Opel: Astra K, Insignia B

CO JEST NIE TAK?

- zużycie paska napędu pompy oleju
- nadmierny luz osiowy wału korbowego
- bardzo słaba dostępność części zamiennych

Opel Astra



Jeśli chce się kupić Astrę K z dieslem, to najlepiej postawić na starsze roczniki i silnik 1.6 CDTi albo nowszą generację z 1.5 Diesel konstrukcji PSA/Stellantisa. Obie jednostki nie są idealne, ale przynajmniej są do nich części.

OPEL 1.6 CDTI (B16/D16) 2013-2020



Nowy silnik produkcji GM zastąpił cenionego diesla 1.7 konstrukcji Isuzu. Opracowana przez Opla jednostka jest znacznie cichsza, dynamiczniejsza i oszczędniejsza, ale ma nielubianą cechę – łańcuch rozrządu umieszczony od strony skrzyni biegów. Gdyby jeszcze nie zużywał się przedwcześnie, nie byłoby problemu. Zużywa się też osobny łańcuch napędu pompy oleju. Wymiana rozrządu wymaga dużo pracy. Podniesienie ciśnienia oleju zwiększa trwałość rozrządu. Znane są również usterki układów EGR i SCR.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 95-160 KM, 280-350 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Opel: Astra J i K, Insignia A i B, Meriva B, Mokka i Mokka X, Zafira C

CO JEST NIE TAK?

- zużycie rozrządu umieszczonego z tyłu silnika
- usterki czujników układu oczyszczania spalin
- dość drogie części zamienne (zwłaszcza układ biturbo)

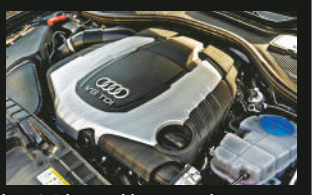
Opel Mokka



W kompaktowym crossoverze Opla zmiana diesla 1.7 na 1.6 CDTi była podyktowana normą emisyjną. Starsza jednostka nie spełniała Euro 6 i nie miała systemu SCR. Samochód z tym silnikiem oferowano z napędem przednim i 4x4.

eprasa.pl 45b906e450

AUDI 3.0 TDI (EA897EVO) 2014-2020



Zmodernizowany w 2014 r. 3.0 TDI zastąpił wcześniejsze odmiany EA897. Był oszczędniejszy i spełniał normę Euro 6, ale niektóre jego wersje okazały się mało trwałe. Największy problem to przedwczesne zużycie panewek, prowadzące nawet do zatarcia silnika. Warsztaty wiążą to m.in. ze zbyt niskim ciśnieniem oleju podczas spokojnej jazdy i na postoju. Praktyka pokazuje, że podnosząc ciśnienie w porę, można zmniejszyć ryzyko. Od 2017 r. stopniowo wprowadzano kolejną odmianę – evo2. Jest trochę bezpieczniejsza.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 190-326 KM, 400-650 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Audi: A4 B9, A5 II, A6 C7 i C8, Q5 II, Q7 II, Q8 I; Volkswagen: Touareg III

CO JEST NIE TAK?

- duże ryzyko zatarcia
- usterki napędu rozrządu umieszczonego z tyłu silnika
- usterki układu SCR (AdBlue) i filtra DPF

Audi A6



Po face liftingu C7 w 2014 r. wprowadzono nowe wersje diesla EA897evo. Kupując A6 i mając wybór pomiędzy autem przed i po liftingu, bezpieczniej jest postawić na starszy egzemplarz z silnikiem EA897. To bardziej dopracowana odmiana.

HONDA 1.6 I-DTEC (N16) 2013-2021



Diesel japońskiego producenta okazał się bardziej dopracowany pod kątem drobnych usterek od poprzednika, jakim był 2.2 i-DTEC. Niestety z czasem zaczęła wychodzić poważna wada, której pojawienie się przekreśla sens naprawy silnika. Problem polega na przedwczesnym zużyciu podparcia wałka rozrządu w głowicy, co powoduje jego wzdłużny luz. Może prowadzić nawet do pęknięć głowicy (szczególnie w biturbo). Niektóre egzemplarze naprawiano na gwarancji. W 2018 r. jednostkę zmodernizowano, ale wcześniejsze roczniki nadal są ryzykowne.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 120-160 KM, 300-350 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Honda: Civic IX i X, HR-V II, CR-V IV

CO JEST NIE TAK?

- nadmierny luz osiowy wałka rozrządu
- bardzo mało zamienników i części do napraw

Honda Civic



Silnik zadebiutował w IX generacji, gdzie zastąpił 2.2 i-DTEC. Trafił też do X, już zmodernizowany. Stosowano tylko wariant 120 KM, który jest bezpieczniejszy, a używane silniki są dużo tańsze od montowanej w CR-V odmiany biturbo.

JLR 2.0 INGENIUM OD 2015 R.



Zastąpił trwałego diesla 2.2 produkcji Forda i PSA. Jest pod każdym względem lepszy prócz trwałości. Często rozciąga się łańcuch rozrządu, umieszczony od strony skrzyni biegów. Problem pogłębia rozcieńczanie oleju paliwem, przez co dochodzi nawet do zatarć. Zdarzają się przypadki zużycia łożysk wałków wyrównoważających i turbosprężarek oraz wycieki płynu chłodniczego. Naprawy bywają bardzo kosztowne.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 150-240 KM, 380-500 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Jaguar: XE, XF II, E-Pace I, F-Pace I; Land Rover: Discovery Sport I, Discovery V, Range Rover Evoque I i II, Range Rover Velar I

CO JEST NIE TAK?

- przedwczesne zużycie łożysk wałków wyrównoważających
- przedwczesne zużycie łańcucha rozrządu
- spore ryzyko przegrzania i zatarcia

Land Rover Discovery Sport



Silnik 2.2 TD4 montowano tylko w latach 2014-2015. Później pojawił się już 2.0 Ingenium, nadal jako TD4. Warto rozpoznać jednostkę, chcąc kupić auto z rocznika 2015. Pomyłka może być bardzo kosztowna.

OPEL 2.0 CDTI (B20/D20) 2014-2020



Silnik zastąpił udaną konstrukcję wywodzącą się z rodziny Fiat/GM (kod A20). Jednostka Opla spełnia normę Euro 6, choć MultiJet rozwijany samodzielnie przez Fiata również. Opel poszedł jednak własną drogą. Zastosował inny osprzęt i zmienił konstrukcję rozrządu z paskiem i łańcuchem spinającym wałki. Zarówno napęd paskowy, jak i łańcuchowy nie są trwałe. Dochodzą do tego nieszczelności układów paliwowego i dolotowego oraz kosztowne usterki SCR-u. Części do napraw są sporo droższe niż do poprzednika.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 170-210 KM, 400-480 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Opel: Insignia A i B, Zafira C

CO JEST NIE TAK?

- nietrwały łańcuch łączący wałki rozrządu
- przedwczesne zużycie rolek paska rozrządu
- usterki układu SCR (AdBlue)

Opel Insignia



Silniki Opla z rodziny B20 debiutowały już w Insignii A od 2015 r. Potem rozwijano je jeszcze w Insignii B (D20), by ostatecznie przejść na zupełnie nowe jednostki z rodziny F20. Wydają się być lepsze, ale brakuje części do napraw.

PSA 1.5 BlueHDi (DV5) OD 2017 R.



Nowa konstrukcja PSA okazała się fatalnym następcą 1.6 BlueHDi. Powrócono do 16 zaworów i łączącego wałki łańcuszka, jak w starym 1.6 HDi 16V. Łańcuszek okazał się słaby do tego stopnia, że silniki padały jak muchy. Ogłoszono kampanie naprawcze. Dodatkowym problemem jest DPF – po raz pierwszy w HDi typu suchego i po raz pierwszy naprawdę problematyczny.

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 75-130 KM, 230-300 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Citroen: Berlingo III, C3 III, C3 Aircross I, C4 III, C5 Aircross; Fiat: Doblo IV; Ford: EcoSport II, Focus IV, Kuga III; Opel: Astra L, Combo E, Crossland X, Grandland X, Mokka B; Peugeot: 2008 II, 308 II i III, 3008 II , 508 II, 5008 II, Rifter; Toyota: Proace City

CO JEST NIE TAK?

- zrywający się łańcuszek rozrządu spinający wałki rozrządu
- problemy z filtrem DPF i układem SCR

Peugeot 3008 II



Pierwsze roczniki 3008 II oferowano z 1.6 BlueHDi. W 2017 r. dołączyła wersja 1.5 BlueHDi, która ostatecznie zastąpiła starszy silnik w 2018 r. Auta z tym silnikiem są wyraźnie tańsze niż z bardzo udanym 2.0 BlueHDi.

VOLVO 2.0D (VEA) 2013-2024



Czterocylindrowy diesel z rodziny VEA zastąpił cenione pięciocylindrowe jednostki Volvo. Niestety ich trwałość nie ma nic wspólnego z poprzednikami, również 2-litrowym R5. Często dochodzi do drogich awarii, których usunięcie kosztuje majątek. W najgorszym wypadku pękają bloki. Części są drogie, szczególnie oryginalne, a nie wszystko jest dostępne jako zamiennik. Szczególnie problematyczne są późne wersje mild hybrid (oznaczenie B zamiast D).

- **Zakresy mocy i momentu obr.:** 120-240 KM, 280-480 Nm
- **Popularne modele z tym silnikiem:** Volvo: V40 II, S60 II, V60 I i II, V70 III, S80 II, S90 II, V90 II, XC40 I, XC60 I i II, XC90 II

CO JEST NIE TAK?

- uszkodzone uszczelki pod głowicą i bloki (sporadycznie)
- problemy z odmą i pokrywą zaworów
- nieszczelności układu EGR, zapchanie dolotu
- problemy z paskiem napędu pompy oleju (mild hybrid)

Volvo V60



W tym modelu stosowano diesle 2.0 z pięcioma i czterema cylindrami. Alternatywą, i to do końca produkcji, pozostawał diesel 2.4 w wersji 190 KM (D4) w tych samych latach co 2.0 (również D4). Tylko 2.4 łączono z napędem AWD.

eprasa.pl 45b906e450

Nawet gradobicie może skut

Czy bać się auta po szkodzie całkowitej?

Przedzakupowa kontrola używanego pojazdu może wykazać, że w jego historii została zapisana szkoda całkowita.

Pojęcie szkody całkowitej brzmi co najmniej niepokojąco. Wielu osobom może kojarzyć się z totalnie zrujnowanym pojazdem, który nie nadaje się do naprawy. W części przypadków rzeczywiście tak jest.

Warto jednak wiedzieć, że szkoda całkowita to nie wyrok kwalifikujący auto do natychmiastowego odstawienia do stacji demontażu. Mało tego, w niektórych przypadkach samochód, względem którego ubezpieczyciel orzekł szkodę całkowitą, może być w pełni sprawny i bez trudu przejść badanie techniczne! Najlepszym przykładem jest pojazd po gradobiciu. Jeżeli nie ma powybijanych szyb i popękanych elementów z tworzyw sztucznych, a w miejscach wgniecenia blachy nie powstały ostre krawędzie, to może być z powodzeniem dalej eksploatowany bez naprawy, o ile kierowca jest w stanie zaakceptować znaczące zmniejszenie estetyki.

Co w przypadku poważniejszych uszkodzeń? W poradniku ubezpieczeniowym na swojej stronie internetowej firma Allianz rozwiewa wątpliwości odnośnie naprawy, pisząc „Jak najbardziej masz do tego prawo, ale oceń, czy na pewno się to opłaca. Jeśli jesteś mechanikiem i wiele prac wykonasz samodzielnie, to bardzo prawdopodobne, że zdołasz przywrócić pojazdowi oczekiwany stan. Pamiętaj jednak, że aby dalej użytkować pojazd po takiej naprawie, trzeba doprowadzić go do stanu, w którym zostanie dopuszczony do ruchu – zgodnie z regulacjami prawa o ruchu drogowym.”

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



NAJPOPULARNIEJSZE AUTA PO SZKODZIE

Reguły rządzące rynkiem używanych samochodów są proste – im bardziej popularny, a do tego droższy i pożądany model, tym szansa, że w swojej historii zapisał on szkodę całkowitą, jest wyższa. Dobrze obrazuje to raport firmy autoDNA, która zajmuje się prześwietlaniem historii używanych pojazdów. W 2025 r. co siódme sprawdzane przez nią BMW serii 5 miało na koncie szkodę całkowitą. Tylko niewiele lepiej od niego wypadły inne niemieckie auta z półki premium. Pod względem liczby szkód całkowitych w gronie sprawdzanych przez autoDNA pojazdów liderem okazał się Opel Astra.

› Decydując się na zakup auta po szkodzie całkowitej, należy bardzo dokładnie sprawdzić jego stan oraz ustalić, jak zostało naprawione. Trzeba mieć też na uwadze, że pojawiająca się w historii pojazdu informacja o „całce” zmniejsza jego rynkową wartość i może utrudniać odsprzedaż.

MODEL	LICZBA SPRAWDZEŃ	LICZBA SPRAWDZEŃ ZE SZKODĄ CAŁKOWITĄ	UDZIAŁ AUT PO SZKODZIE CAŁKOWITEJ
BMW serii 5	15 713	2209	14,06%
Mercedes klasy E	15 071	2044	13,56%
BMW serii 3	19 189	2597	13,53%
Audi A6	15 932	2011	12,62%
Mercedes klasy C	16 202	2027	12,51%
Volkswagen Golf	22 292	2672	11,99%
Audi A4	26 309	2953	11,22%
Mazda 5	22 699	2313	10,19%
Opel Astra	43 127	4153	9,63%
Volkswagen Passat	17 293	1635	9,45%



DROGIE PODUSZKI

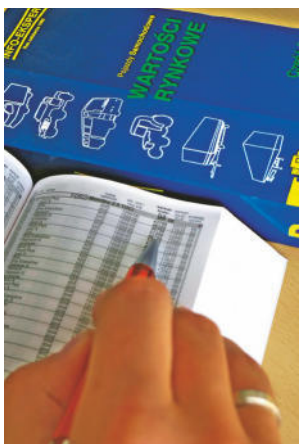
Uderzenie nie musi być mocne, by spowodować odpalenie poduszek powietrznych. W wielu przypadkach ich koszt niespecjalnie zależy od marki czy rocznika auta. Gdy za jeden boczny airbag trzeba zapłacić w granicach 2 tys. zł, a poduszki czołowe kosztują 3-5 tys. zł, przy czym wymiana tej po stronie pasażera wymusza też wymianę górnej części deski rozdzielczej – finalny koszt naprawy rośnie ekspresowo.

› Używane airbagi można kupić za ułamek ceny nowego elementu. Tyle że w świetle prawa naprawa pojazdu z ich wykorzystaniem nie jest legalna. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. wyraźnie zakazuje m.in. ponownego montażu poduszek powietrznych czy napinaczy pasów bezpieczeństwa, traktując je jako elementy mające bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

SZKODA CAŁKOWITA

W przypadku naprawy z polisy OC szkoda całkowita jest orzekana, gdy koszt naprawy samochodu przekracza 100% jego wartości sprzed szkody. W przypadku AC ten limit znajduje się zwykle na pułapie 70%.

› Warto ustalić, jak wyliczono koszt naprawy. W przypadku starszego pojazdu naprawa z wykorzystaniem oryginalnych części i stawek z ASO może stanowić próbę zakwalifikowania szkody jako całkowitej poprzez podniesienie kosztu naprawy. Ten w rzeczywistości jest niższy, o ile oczywiście godzimy się na naprawę w nieautoryzowanym warsztacie i wybór tańszych zamienników lub części używanych.



eprasa.pl 45

kować orzeczeniem szkody całkowitej



JAK OSZCZĘDZIĆ

Najlepszym sposobem na rozsądną redukcję kosztów naprawy jest sięgnięcie po używane części. Żeby uniknąć drogiego lakierowania, można sprawdzić, czy stacje demontażu pojazdów nie oferują np. kompletnego pasa przedniego lub drzwi w kolorze naszego samochodu. Po przepolerowaniu mogą nie odstawać estetyką od reszty elementów pojazdu.

› Wiele części z tworzyw sztucznych można kleić. Gdy zostaną polakierowane, to z zewnątrz nic nie będzie zdradzało, że przeszły naprawę.



SZANSE NA NAPRAWĘ

Auto można próbować naprawić samodzielnie lub zlecić to warsztatowi. Własna praca pozwala na poczynienie dużych oszczędności na robociźnie. Jeżeli do naprawy są części przykręcane i niewymagające lakierowania – szanse na sukces rosną.

› Jeśli pojazd ma zdeformowane podłużnice czy przesunięte punkty mocowania zawieszenia, sens naprawy warto dobrze przemyśleć. Usprawnione auto będzie warte mniej od bezwypadkowego egzemplarza, a finalny koszt samej naprawy – nie dość, że wysoki – to może być trudny do dokładnego określenia, zwłaszcza gdy pierwotna prognoza była nazbyt optymistyczna.

GDZIE SZUKAĆ POMOCY

Problem z uzyskaniem odszkodowania nie jest nowy. W 2020 r. Rzecznik Finansowy raportował, że przy częściowej naprawie koszty bywają ustalane na jak najniższym poziomie, a przy wycenie na potrzeby szkody całkowitej pod uwagę brane są... najdroższe rozwiązania!

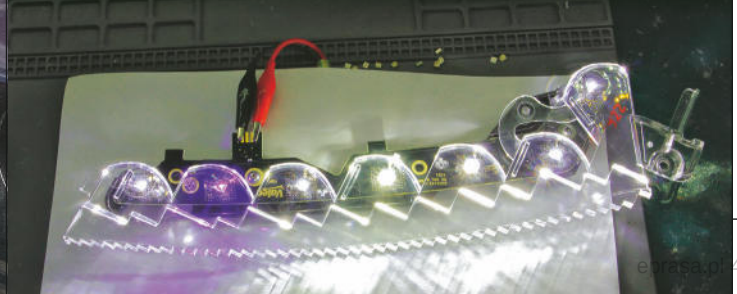
› Jeśli ubezpieczyciel zaniża wartość pojazdu i pozostaje głuchy na argumenty, to warto skorzystać z bezpłatnej pomocy Rzecznika Finansowego. Istnieją też firmy i kancelarie prawne walczące od odszkodowania w imieniu klienta.



WYSOKIE CENY CZĘŚCI

Z reguły im nowszy samochód, tym bardziej przerażającymi kwotami na kosztorysach napraw skutkuje nawet drobna kolizja. Wszystko przez rosnącą ilość elektroniki w pasie przednim. Jednym z droższych komponentów są radarowe głowice aktywnego tempomatu – np. nowe do BMW serii 3 G20, niedostępne od ręki, są wyceniane na blisko 15 tys. zł, a za używane trzeba zapłacić 1500-2000 zł.

› Bardzo drogim elementem w wymianie mogą okazać się reflektory. Najlepszym scenariuszem jest połamanie ich mocowań. Niektóre koncerny motoryzacyjne przewidziały zestawy naprawcze lub zostały one przygotowane przez niezależne firmy. Nawet taki pozornie drobny zestaw plastikowych uchwytów dla jednej lampy może kosztować kilkaset złotych. Jeszcze gorszym scenariuszem jest uszkodzenie skomplikowanych elementów świetlnych.





WARTOŚĆ RYNKOWA

W przypadku uszkodzenia pojazdu punktem wyjścia do jakichkolwiek działań ze strony ubezpieczalni jest jego rynkowa wartość. Jeżeli ewentualna naprawa ma być realizowana z polisy AC, sprawa jest jasna – wartość pojazdu mamy wskazaną w polisie. Gdy natomiast szkoda jest likwidowana z polisy OC sprawcy, ubezpieczyciel przedstawia poszkodowanemu informację o rynkowej wartości pojazdu, dołącza do niej kosztorys napraw oraz wycenia tzw. wrak. Jeżeli naprawę uznano za nieopłacalną, a w dniu szkody pojazd był warty np. 10 tys. zł, a ubezpieczyciel wycenił wrak na 2 tys. zł, to kierowca otrzyma 8 tys. zł odszkodowania.

› Im starsze auto, tym bardziej prawdopodobna jest niska kalkulacja jego wartości, co może być krzywdzące – jeżeli samochód był w dobrym stanie, a kierowca może to udokumentować, warto zakwestionować wycenę.



SZKODA TECHNICZNA

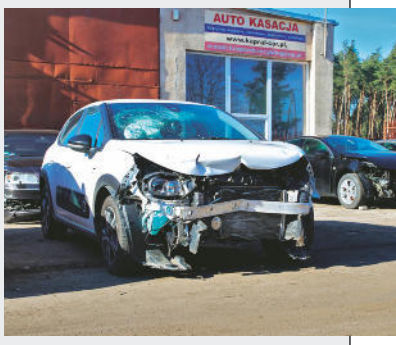
Do naprawy mogą nadawać się samochody, w których przypadku ubezpieczyciel orzeka szkodę całkowitą z przyczyn ekonomicznych. Uszkodzenia mogą mieć aspekt nie tylko finansowy, ale i techniczny. Poważne deformacje struktury nadwozia czy zatopienie pojazdu mogą przekreślać szansę na naprawę – żeby auto znów było bezpieczne, trzeba byłoby zainwestować w nie niewspółmiernie dużo względem rynkowej wartości. Jeszcze gorszym scenariuszem jest pożar.

› Żeby uniknąć nieporozumień, niektóre kraje mają przejrzysty sposób klasyfikowania wraku. W Wielkiej Brytanii uszkodzenia związane ze szkodą całkowitą są opisywane jako niestrukturalne, strukturalne, uniemożliwiające naprawę, a nawet wykluczające odzysk części.

CO ZROBIĆ Z WRAKIEM

Prawo nie obliguje właściciela do oddania samochodu zakwalifikowanego przez ubezpieczyciela jako wrak do stacji demontażu pojazdów. Pozostaje on jego własnością. Może samodzielnie wystawić auto na sprzedaż, odsprzedać je ubezpieczycielowi czy wskazanej przez niego firmie lub we własnym zakresie zlecić naprawę pojazdu.

› Jeżeli samochód brał udział w zdarzeniu drogowym, które zostało odnotowane w jego historii przez ubezpieczyciela, po naprawie konieczna jest wizyta w stacji kontroli pojazdów, gdzie zostanie przeprowadzone dodatkowe badanie techniczne (tzw. powypadkowe lub pokolizyjne). W przypadku samochodu obecnie kosztuje ono 143 zł, do czego trzeba doliczyć 149 zł za równolegle przeprowadzane badanie okresowe.



PODSUMOWANIE

Decyzja ubezpieczyciela to nie wyrok. Wręcz przeciwnie – orzeczenie szkody całkowitej i zaakceptowanie tego stanu rzeczy przez poszkodowanego kierowcę może oznaczać, że za zamknięcie sprawy ubezpieczalni przyjdzie zapłacić mniej niż za naprawę, która przy odpowiednio dobranych metodach byłaby możliwa i ekonomicznie uzasadniona. Warto walczyć o swoje, zwłaszcza w przypadku aut zadbanych, z niskim przebiegiem, bogatym wyposażeniem czy w rzadkiej wersji. Dochodzenie swoich praw może być niestety utrudnione i wymagać zwrócenia się z prośbą o pomoc do rzeczoznawcy, a w skrajnym przypadku nawet dochodzenia swoich praw w sądzie.

epr asa.pl 45b906e450



cena 18,99 zł

Powłoka przeciw szronieniu szyby

- Zabezpiecza przed osiadaniem szronu
- Tworzy na szybie auta warstwę hydrofobową
- Ułatwia czyszczenie i wydłuża żywotność szyby

Zamówiony w chińskim sklepie internetowym produkt miał postać gąbki nasączonej płynną substancją. Plastikowa obudowa pełniła jednocześnie rolę aplikatora. Według opisu na opakowaniu aplikacja środka powinna przynieść wiele korzyści – od zabezpieczenia przed osiadaniem szronu przez ułatwienie czyszczenia po spowolnienie zużywania się szyby.

Czy szyby mogą nie zamarzać?

W praktycznym teście sprawdzamy działanie powłoki zabezpieczającej przed osiadaniem szronu na szybach. Czy da się w ten sposób uchronić przed porannym skrobaniem auta?

Wydawać by się mogło, że problem skrobania zamarzniętych szyb dotyczy jedynie użytkowników samochodów parkowanych „pod chmurką". Rzeczywiście – ich dotyka on najczęściej, jednak trzymający na co dzień swoje auta w garażu wcześniej czy później także stają przed koniecznością oczyszczenia szyb z lodu. Przy niskiej temperaturze i wysokiej wilgotności nawet dłuższa wizyta w centrum handlowym wystarczy, aby auto pokryło się szronem. Podobnie w trakcie zimowych wyjazdów – nie da się wówczas uniknąć parkowania samochodu na zewnątrz.

Choć zima dopiero przed nami, w wielu regionach kierowcy już niejednokrotnie skrobali szyby w autach. Dlatego warto zawczasu przygotować się do skutecznej walki z tym sezonowym problemem.

Wiele metod na czystą szybę

Większość użytkowników samochodów usuwa szron z szyb za pomocą skrobaczki. Takie rozwiązanie jest nieskomplikowane, tanie i skuteczne. Jednak jego największym mankamentem jest czasochłonność. Zwłaszcza w przypadku grubej powłoki lodu powstającej wskutek marznącego deszczu oskrobanie szyb niewielkim kawałkiem plastiku jest wyjątkowo uciążliwe. Z tego powodu niektórzy kierowcy inwestują w droższe skrobaczki wyposażone w długie ramię, miękki uchwyt, a nawet rękawicę ochronną. Coraz popularniejsze stają się też elektryczne skrobaczki, które skracają proces oczyszczania szyb i wymagają użycia mniejszej siły.

Osoby chcące ułatwić sobie usuwanie lodu i uchronić przed porysowaniem wrażliwe elementy, takie jak m.in. plastikowe klosze lamp, powinny wyposażyć się w płynny odmrażacz. Po spryskaniu takim preparatem szron roztapia się. Kupując odmrażacz, lepiej wybrać produkt z mechaniczną pompką

Sprawdzamy działanie powłoki zabezpieczającej przed osiadaniem szronu na szybie



1 PRZYGOTOWANIE SZYBY DO TESTU

Test przeprowadziliśmy na Volkswagenie Amaroku, którego szyba była w dobrym stanie. Zgodnie z instrukcją znajdującą się na opakowaniu produktu w pierwszej kolejności dokładnie umyliśmy powierzchnię szyby czołowej, przy użyciu płynu oraz miękkiej szmatki. Aby wyznaczyć powierzchnię testową, przedzieliliśmy szybę auta na dwie części, naklejając w połowie papierową taśmę malarską.



2 APLIKACJA PREPARATU

Po wytarciu szyby do sucha nałożyliśmy na jej powierzchnię warstwę preparatu. Gąbka nasączona substancją znajdowała się wewnątrz plastikowej obudowy. Powłokę nanosiliśmy kolistymi ruchami, prowadząc aplikator tak, by za każdym razem zachodził on nieco na pokrytą wcześniej powierzchnię. Nakładając tego typu powłoki, powinno się zachować dokładność, by cała powierzchnia została pokryta preparatem.



3 POLEROWANIE SUCHĄ SZMATKĄ

Zgodnie z instrukcją producenta preparatu po jego aplikacji szybę trzeba przetrzeć suchą szmatką. Ma to na celu zebranie nadmiaru substancji i zapolerowanie powierzchni. Używając miękkiej mikrofibry, wypolerowaliśmy szybę kolistymi ruchami, lekko dociskając szmatkę. Wycieraliśmy powierzchnię do momentu, aż zniknęła z niej widoczna warstwa płynu, a szyba stała się przejrzysta.

eprasa.pl 45b906e450

i rozpylaczem. W przeciwieństwie do pojemników ciśnieniowych działa on w każdej temperaturze.

Coraz więcej użytkowników samochodów zamiast skrobać szyby o poranku, zabezpiecza je wcześniej przed osadzaniem szronu. Taka metoda jest skuteczna – wystarczy położyć na szybie materiałową osłonę, a nawet karton, by wyeliminować problem. Jednak i to rozwiązanie ma wady – przednią szybę łatwo nakryć, z bocznymi jest już trudniej.

Sprawdzamy chińską powłokę

W internetowych sklepach pojawia się coraz więcej preparatów mających wytworzyć na szybie powłokę zabezpieczającą przed osadzaniem szronu. Niska cena oraz sugerujące wysoką skuteczność materiały reklamowe zachęcają do kupna. Postanowiliśmy sprawdzić działanie takiego produktu.

W chińskim sklepie internetowym zamówiliśmy powłokę przeciw zamarzaniu szyb w postaci aplikatora z nasączoną gąbką. Produkt zabraliśmy ubiegłej zimy do Szwecji, gdzie przez tydzień realizowaliśmy pomiary do testu opon zimowych. Warunki do zbadania powłoki były tam wręcz idealne – każdego poranka szyby samochodu były pokryte warstwą szronu. Wykorzystując używanego do obsługi toru Volkswagena Amaroka, przeprowadziliśmy test chińskiej powłoki. Po jej aplikacji wystawiliśmy auto na noc na zewnątrz. Jakie efekty zobaczyliśmy o poranku?

TEKST: PAWEŁ TYSZKO
ZDJĘCIA: ROBERT MAGDZIAK



To warto wiedzieć

TO NIE PIERWSZY RAZ

Okazuje się, że to nie pierwszy produkt z chińskiego sklepu, którego aplikacja nie przyniosła żadnych efektów. W poprzednim sezonie przeprowadziliśmy test płynnej powłoki przeciw osadzaniu szronu, która okazała się równie nieskuteczna.



NIEWIDZIALNA WYCIERACZKA

Aby całkowicie wyeliminować problem osadzania szronu, należy nakryć szybę przeznaczoną do tego matą. W sposób chemiczny da się nieco ograniczyć zamarzanie, nakładając dobrej jakości preparat typu niewidzialna wycieraczka.

JAK SOBIE RADZIĆ?

Najskuteczniejszym sposobem na czyste szyby zimą jest uruchomienie ogrzewania postojowego, jednak mało które auto jest w nie wyposażone. Pozostałym kierowcom pozostaje nakrywanie przedniej szyby matą lub skrobanie lodu. Tu wygodne okazują się coraz popularniejsze skrobaczki elektryczne. Skuteczną metodą jest spryskanie lodu odmrażaczem.





4 SPŁUKANIE SZYBY WODĄ

Kolejnym krokiem według instrukcji było spłukanie szyby wodą. Czynność zaskakująca, ponieważ w przypadku podobnych powłok hydrofobowych instrukcja wręcz zakazuje kontaktu z wodą przez pewien czas od nałożenia substancji. Postąpiliśmy jednak zgodnie z zaleceniami producenta i polaliśmy szybę.



5 OCENA EFEKTU DZIAŁANIA

Po zakończeniu procesu aplikacji powłoki zostawiliśmy samochód na kilka godzin w ciepłym garażu. Następnie auto zaparkowaliśmy na zewnątrz i zostawiliśmy na 14 godzin. Temperatura w nocy spadła do -20°C, a o poranku szyba była pokryta szronem. Co więcej, warstwa lodu była jednakowa po obu stronach.



6 KONTROLA ŁATWOŚCI SKROBANIA

Aplikacja chińskiego preparatu nie dała efektów w postaci ograniczenia osadzania szronu. Postanowiliśmy zatem sprawdzić, czy może pokryty środkiem fragment szyby łatwiej będzie oskrobać. I tu nie zauważyliśmy żadnych efektów działania preparatu – warstwa szronu wymagała takiego samego skrobania na całej szybie.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test pokazał, że kupiony w chińskim sklepie internetowym preparat nie zadziałał. Już pierwszej nocy po jego aplikacji okazało się, że substancja nie przyniosła opisywanych na opakowaniu efektów. Przypadek testowanej powłoki pokazuje, że nie warto ufać materiałom reklamowym zamieszczanym w opisach aukcji na platformach internetowych. Często produkty mające przynosić „cudowne" efekty okazują się zwykłymi bublami. Kupując środki chemiczne do auta, warto wybierać produkty sprawdzonych marek, których skuteczność jest potwierdzona testami detailerów czy nawet amatorskich użytkowników.

eprasa.pl 45b906e450

używane

DO REDAKCJI

Segment luksusowy



Mam prośbę, żeby chociaż raz do roku w statystykach sprzedaży aut podawać wszystkie marki. Chodzi mi szczególnie o sprzedaż aut luksusowych typu Bentley, Rolls-Royce, Lamborghini, Ferrari, Maserati, McLaren, Bugatti itd.

W ostatnich latach na polskim rynku pojawiło się wiele nowych marek – w większości należą one do chińskich koncernów. Spowodowało to znaczące wydłużenie tabel ze statystykami sprzedaży i wyparcie poza pierwszą pięćdziesiątkę wielu wcześniej tam obecnych producentów nawet modeli z wyższej półki cenowej. W miarę możliwości postaramy się uwzględnić Pana prośbę, tym bardziej że w Polsce działalność rozpoczęło też kilka marek luksusowych jak Lotus czy Pagani.

Tiguan II Allspace



Z dużym zaskoczeniem zauważyłem, że Volkswagen Tiguan II oraz jego przedłużona wersja Allspace rzadko goszczą na łamach „Motoru". Opisanie go pozwoliłoby wielu osobom podjąć właściwą decyzję zakupową.

Dziękujemy za podzielenie się spostrzeżeniem. Tiguan rzeczywiście należy do grona najbardziej poszukiwanych, a zarazem cenionych modeli na rynku wtórnym. Postępująca utrata wartości czyni jego drugą odsłonę coraz bardziej dostępną dla szerszego grona kupujących, dlatego dołożymy starań, by w przyszłości kompaktowy SUV VW pojawiał się w dziale poświęconym autom używanym.



W produkcji: od 2021 r.
Ceny: od 95 tys. zł

Kia EV6

Kia od EV6 zaczęła tworzyć aktualną gamę modeli w pełni elektrycznych. Co warto wiedzieć o tym aucie z drugiej ręki?

Oferta modeli marki Kia z napędem elektrycznym stale rośnie. Niegdyś flagowe EV6 jest crossoverem (prawie 4,7 m długości i niemal 1,9 m szerokości) o przysadzistej sylwetce (podobna cechuje również mniejszego EV4). Auto bazuje na opracowanej specjalnie dla modeli elektrycznych platformie E-GMP, która pozwoliła wygospodarować zupełnie płaską podłogę w drugim rzędzie siedzeń. EV6 przekonuje też 490-litrowym bagażnikiem i nowatorskim, a jednocześnie intuicyjnym w obsłudze kokpitem.

Kia oferowała EV6 w wersjach tylnonapędowych (170/229 KM) albo z napędem na obie osie: 325 KM, lub 585/650 KM w odmianach GT. Do wyboru były aż cztery pojemności baterii: 58, 63, 77,4 i 84 kWh. Najczęściej spotykane (77,4 kWh) zapewniają ok. 400 km realnego zasięgu w cyklu mieszanym. W niektórych EV6 odnotowywano awarie modułu sterowania ładowaniem (ICCU) oraz wałka napędowego (przeprowadzano akcje serwisowe). Sporadycznie zgłaszane są też problemy ze zbieżnością.

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 energii	○	○	○	●	○
Ceny części	○	●	○	○	○
Dostępność części	○	●	○	○	○
Koszty serwisu	○	○	●	○	○
Dostępność serwisu	○	○	○	○	●
Bezawaryjność	○	○	○	●	○

Opinie użytkowników

Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Kii EV6?

Zalety

„Już wersja 229-konna pozwala bez problemów wyprzedzać na drogach szybkiego ruchu"

„Kia z baterią 77,4 kWh zwykle przejeżdża po mieście ponad 400 km. Nieźle jak na spore auto elektryczne"

„Bardzo dużo miejsca w środku. EV6 przebija pod tym względem sporo większe SUV-y"



„Jest dużo przycisków, w tym na wielofunkcyjnej kierownicy. Nie trzeba wszystkiego ustawiać przez ekran"

Wady

„Rzeczywisty czas ładowania odbiega od wartości deklarowanych przez producenta"



„Przedni słupek skutecznie zasłania nadchodzących z boku pieszych. Jazdy nie ułatwia znaczna szerokość EV6"

„W środku jest dosyć głośno (głównie podczas deszczu i na zimowych oponach)"

„Kamera błyskawicznie się brudzi. Od jesieni do zimy trudno utrzymać ją w czystości"

eprasa.pl 45b906e450

Silnik BMW 1.6/2.0d (N47)

W 2007 r. diesel N47 zastąpił problematyczną, ale solidną jednostkę M47

Niedługo po rozpoczęciu sprzedaży pojawiły się poważne wady techniczne

Dał się poznać z najgorszej strony. Pękające wały korbowe, rozciągające się łańcuchy rozrządu, nieszczelne chłodnice EGR prowadzące do pożaru – z tym głównie kojarzymy diesla N47. Mniej spektakularnych problemów było więcej. Z perspektywy czasu, oceniając przez pryzmat konkurencji, silnik okazał się nienajgorszy, choć nadal jest to konstrukcja i zakup wysokiego ryzyka. Udokumentowane naprawy, prawidłowy serwis w wyspecjalizowanym warsztacie i rozsądny przebieg są przesłankami do zakupu samochodu z tym silnikiem. Części są dostępne i stosunkowo tanie, a warsztaty wiedzą, gdzie zajrzeć, żeby utrzymać go w dobrej kondycji. N47 wpisał się jako czarna owca w historię diesli BMW. Pojawił się w miejsce solidnego, choć problematycznego M47 i został zastąpiony dość udanym B47. Wcale nie tańszym w eksploatacji i serwisowaniu, za to bardziej problematycznym w obszarze układów oczyszczających spaliny. Jednostkę N47 na szeroką skalę stosowano również w autach marki Mini. Silnik oznaczony jako 1WW (1.6) i 2WW (2.0) zaliczył też swój epizod w samochodach Toyoty, kiedy w BMW zaczął go zastępować B47. W modelach Auris, Avensis, RAV4 i Verso pojawił się w latach 2014-2015 w miejsce japońskich diesli niespełniających normy Euro 6. Wycofano je w roku 2018.



Ekonomiczna alternatywa w modelach BMW

Silnik N47 przetrwał dwie generacje niektórych modeli BMW. Stosowano go zarówno w rodzinach E, jak i F, montowano wzdłużnie i poprzecznie. W serii 1 była to dość dynamiczna jednostka, zwłaszcza w wersji 2-litrowej. W klasie średniej i wyższej osiągi były rozsądne, ale za to spalanie niższe niż alternatywnego diesla 3.0 R6 (M57/N57). Może być przyjemnym i ekonomicznym napędem w serii 3, serii 5 lub 5 Gran Turismo, X3 oraz X5. W BMW X5 F15 montowano go tylko jako bazowy silnik w wersji 25d, ale i tak rozwijał moc 218 KM dzięki zastosowaniu dwóch turbosprężarek.

DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1598/1995 cm³,
Moc: 90-116/112-218 KM
Moment obr.: 215-270/260-450 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: BMW: serii 1 (F20), serii 3 (E90/F30), serii 5 (F10), serii 5 Gran Turismo (F07), BMW X3 (F25), BMW X5 (F15); Mini: Countryman, Paceman; Toyota: Avensis III i RAV4 IV.

1. CENY CZĘŚCI

nap. rozrz. kompletny	1400 zł
wtryskiwacz elektr.	1300 zł
turbosprężarka nowa	3500 zł
termostat	200 zł
sprzęgło	900 zł
koło dwumasowe	3000 zł

2. TYPOWE USTERKI

- zużycie napędu rozrządu
- wycieki z chłodnicy EGR
- usterki termostatu
- zacinające się klapy wirowe
- problemy z DPF-em i SCR-em

1 Ceny części są rozsądne i niemal wszystko da się kupić w zamienniku, jednak polecamy oryginalne, choć drogie. Przykładowo, napęd rozrządu kosztuje ok. 1400 zł, a oryginalny ok. 3500 zł. **2** Łańcuchy rozrządu bywają nietrwałe, a ich wymianę dodatkowo komplikuje umieszczenie z tyłu silnika. Problem z wadliwym kołem wału później rozwiązano, ale wały korbowe czasami pękają. Na niebezpieczne wycieki chłodnicy EGR ogłoszono kampanię serwisową. **3** Układ wtryskowy dostarczył Bosch. W większości silników wtryskiwacze są elektromagnetyczne. Piezoelektryczne stosowano w odmianie z podwójnym doładowaniem i wczesnych wersjach 177 KM.



SOLIDNE AUTOMATY
Silnik N47 pracował w modelach BMW wyłącznie z klasycznymi automatami ZF. W Mini z Aisinami.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	common rail, wtryskiwacze elektromagnetyczne lub piezoelektryczne
rodzaj doładowania	jedna lub dwie turbosprężarki
napęd rozrządu	dwa łańcuchy, bez interwału wymiany (zalecana co ok. 150 tys. km)
zmienne fazy zaworowe	nie
regulacja zaworów	hydrauliczna
dodatkowe rozwiązania	klapy wirowe w kolektorze dolotowym, sporadycznie układ SCR



Zalecany olej:
5W-30
ACEA C3
BMW Longlife-04
Objętość przy wymianie:
5,2-5,5 l



W samochodach marki Mini silnik N47 nie był wcale tak złym rozwiązaniem, biorąc pod uwagę stosowane w tym samym czasie inne jednostki. Alternatywą były bowiem silniki benzynowe 1.6 z rodziny Prince (VTi/THP) „ukryte" pod oznaczeniem N16 czy N18. Diesla stosowano po 2010 r. we wszystkich wersjach Mini drugiej generacji (R55-R59) oraz w Countrymanie i Pacemanie (R60/61) w obu wersjach pojemności (1.6 i 2.0).



UMIESZCZENIE ROZRZĄDU
Umieszczenie łańcuchów rozrządu z tyłu silnika komplikuje ich wymianę. Gdyby nie to, N47 można by nazwać udanym.

eprasa.pl 45b906e450

Prawie jak nowe

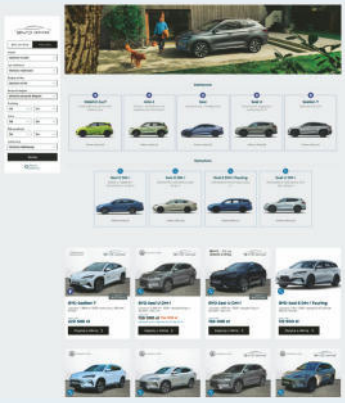
Większość marek już uruchomiła programy sprzedaży używanych aut

Sprawdzony stan techniczny, gwarancja, usługi dodatkowe – to nie przywileje zarezerwowane wyłącznie dla nabywców nowych aut. Nieraz zapewniają to także używane pojazdy.

Kupując używane auto, można sporo zaoszczędzić. By cieszyć się mniejszymi wydatkami, trzeba jednak podjąć ryzyko – kupujący zawsze wie o przeszłości pojazdu znacznie mniej od sprzedającego. Niestety nie od dziś wiadomo, że mogą się za tym kryć różne przykre niespodzianki. Na szczęście tak być nie musi. Polski rynek wtórny jest coraz bardziej ucywilizowany. Zmieniają się też oczekiwania kupujących. Rośnie grupa, która nie chce za wszelką cenę gonić za okazją, a woli zapłacić więcej, by wejść w posiadanie samochodu z pewną historią. Odpowiedzią na ich potrzeby są uruchomione przez różne marki programy dystrybucji pojazdów używanych. Większość z nich pochodzi ze zwrotów z leasingów czy wynajmów. Po eksploatacji np. przez 2 lata i 40 tys. km są w tak dobrym stanie, że wiele firm nie chce ich jeszcze sprzedawać (oczywiście zwykle można to wynegocjować), tylko ponownie oferuje leasing lub wynajem, a dopiero po kolejnym zwrocie pojazd trafia na rynek jako typowe auto używane. Każda z marek ma odrębne zasady włączania aut do własnych programów ich certyfikowania, naprawiania przed włączeniem do oferty czy obejmowania gwarancją. Faktu oferowania samochodu przez sieć dealerską nie należy utożsamiać z bezwypadkowością czy brakiem śladów eksploatacji. Są to normalne auta używane, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Kupuje się je jednak od właściciela, który jest w stanie przedstawić historię pojazdu, włącznie z zakresem przeprowadzonych napraw, które były realizowane według standardów obowiązujących w ASO, co przekłada się na stan techniczny pojazdu.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK
ZDJĘCIA: Ł. CHYCZEWSKI, K. SZCZEPAŃSKI, AUTOR

Programy sprzedaży samochodów używanych prowadzone przez oficjalnych importerów aut



BYD Certified

bydcertified.pl

LICZBA OFERT*: 65

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Chińska marka postanowiła ułatwić klientom poszukiwanie używanego pojazdu. Trzonem oferty są demonstracyjne auta dealerów – można je obejrzeć na zdjęciach w platformie sprzedażowej. Większość dostępnych samochodów ma najwyżej kilka tysięcy kilometrów przebiegu.

- Program BYD Certified zakłada kontrolę obejmującą 100 punktów. Sprawdzany jest stan techniczny, a także historia serwisowa.
- Samochody z programu mają przynajmniej 12-miesięczną gwarancję, 2-letnią usługę transmisji danych w pojeździe oraz 2-letnie assistance na terenie całej Europy.
- SOH akumulatora musi wynosić przynajmniej 90%. Jest on objęty fabryczną gwarancją.



BMW Premium Selection

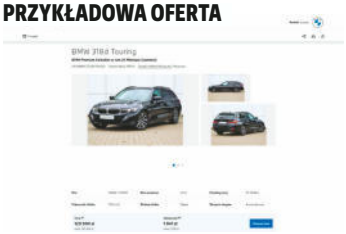
najlepszeoferty.bmw.pl/uzywane

LICZBA OFERT*: 1603 (BMW), 170 (MINI), 26 (INNE MARKI)

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Szerokie spektrum dostępnych samochodów sprawia, że każdy znajdzie tu coś dla siebie. W ramach BMW Premium Selection można kupić auta z symbolicznym przebiegiem, jak i mające na liczniku ponad 200 tys. km. Roczniki od 2008 do 2026. Ceny od 67 900 do 679 900 zł. Moce od 122 do 728 KM. Wiele samochodów zostało sfotografowanych, co pozwala na dokonanie wstępnej selekcji przed wyruszeniem na oględziny. Niektóre auta można zarezerwować w trybie online. Obok ceny ofertowej często prezentowane są kwoty w przypadku finansowania.

PRZYKŁADOWA OFERTA



BMW 318d TOURING

Cena: 129 900 zł

Rok produkcji: 2023, przebieg 112 200 km, automatyczna skrzynia, napęd na tył, skórzana tapicerka, nawigacja, lakier metalizowany.

- Zanim używane BMW czy Mini uzyska certyfikat BMW Premium Selection, musi przejść kontrolę, która potwierdzi, że spełnia wymogi programu.
- Kontrola obejmuje także sposób serwisowania czy napraw po wypadkach.
- Pojazdy są objęte 24-miesięczną gwarancją, która działa na terenie całej Europy.
- BMW zapewnia, że samochód nie będzie wymagał serwisowania przez co najmniej 6 miesięcy lub 10 tys. km przebiegu według wskaźnika obsługi serwisowej.
- Samochody w ramach BMW Premium Selection są dostępne wyłącznie u partnerów programu.



Cupra Approved

www.cupra.com/pl-pl/samochody/cupra-approved

LICZBA OFERT*: 149

TRZEBA WEJŚĆ NA STRONĘ CUPRA.COM I W MENU PO PRAWEJ STRONIE (TRZY KRESKI) WYBRAĆ ZAKŁADKĘ „CUPRA APROVED – AUTA UŻYWANE”

Wywodząca się z Seata submarka o sportowym zacięciu coraz lepiej radzi sobie na rynku pierwotnym, a powroty aut z leasingu i wynajmów otwierają drogę do walki o klienta na rynku wtórnym. Trzonem oferty w programie Cupra Approved jest Formentor (98 ofert).

- Każdy samochód z certyfikatem Cupra Approved objęty jest minimum roczną gwarancją programu oraz gwarancją mobilności.
- Certyfikację poprzedzają kontrola stanu pojazdu i ewentualne naprawy.
- Jeżeli auto nie spełni oczekiwań klienta, może je wymienić w ciągu tygodnia od zakupu.
- Samochody można finansować.

* stan na 3.11.2026

eprasa.pl 45b906e450

Audi Select :plus

www.audi.pl/pl/samochody-uzywane-audi/audi-select-plus

LICZBA OFERT*: 1343

ABY POZNAĆ OFERTĘ NA STRONIE AUDI.PL, NALEŻY KLIKNĄĆ NA ZAKŁADKĘ „MODELE I KONFIGURACJA”, A PÓŹNIEJ NA „WYSZUKIWARKA SAMOCHODÓW UŻYWANYCH”

W ramach Audi Select :plus dostępna jest pełna historia serwisowania oraz zdarzeń blacharsko-lakierniczych aut. W ramach programu oferowane są pojazdy używane wcześniej przez pracowników firmy, po kontraktach leasingowych i używane wcześniej w salonach jako demonstracyjne lub zastępcze.

- Wszystkie dostępne w programie Audi Select :plus auta przechodzą szczegółową kontrolę na podstawie 117 punktów kontrolnych. Po wykryciu jakichkolwiek wad lub usterek następuje pełne usprawnienie samochodu, a wynik badania technicznego jest dostępny z dokumentacją.
- Audi daje gwarancję prawdziwości przebiegu, a pojazdy nie mogą mieć więcej niż 150 tys. km.
- Dostępne jest finansowanie (m.in. Audi Perfect Lease), można zostawić własne auto w rozliczeniu.

Do markowych programów aut używanych często trafiają pojazdy z leasingów i najmów, używane przez importera lub personel salonu, a także samochody podemonstracyjne





Ford Używane

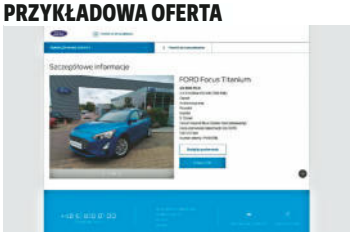
secure.ford.pl/oferta/znajdz/uzywane

LICZBA OFERT*: 310

OFERTĘ MOŻNA POZNAĆ, WCHODZĄC BEZPOŚREDNIO NA STRONĘ PROGRAMU LUB POPRZEZ STRONĘ FORD.PL – NALEŻY KLIKNĄĆ NA „MODELE”, NASTĘPNIE WYBRAĆ „FORD UŻYWANE” I KLIKNĄĆ NA „SAMOCHODY OSOBOWE” LUB „SAMOCHODY DOSTAWCZE”

Używane Fordy zawsze były cenione za korzystną relację ceny do wieku, przebiegu i wyposażenia. Problem w tym, że rynek wtórny jest zalany autami z flot – także sprowadzanymi. Kto chciałby uniknąć żmudnych poszukiwań i możliwie szybko znaleźć jak najlepszy egzemplarz, może skorzystać z programu Ford Używane. Dostępne w jego ramach pojazdy mają do 10 lat i 200 tys. km.

PRZYKŁADOWA OFERTA



FORD FOCUS 2.0 ECOBLUE TITANIUM

Cena: 49 900 zł

Rok produkcji: 2019, przebieg 158 557 km, automat, system multimedialny, podgrzewana kierownica, tempomat, czujniki i kamera parkowania.

- Potwierdzeniem jakości aut dostępnych w programie Ford Używane jest Certyfikat Jakości nadawany każdemu pojazdowi po obejmującej ponad 150 punktów kontroli technicznej w ASO marki.
- Pojazdy objęte są 12-miesięczną Gwarancją Ford Używane. Opcjonalnie ochrona może być wydłużona do 8 lat bez limitu kilometrów.
- Ford oferuje też 12 miesięcy assistance.
- Samochody mogą być finansowane w ramach Ford Credit. Umowę można zawrzeć na okres 6-60 miesięcy. Wpłata własna to przynajmniej 10% wartości pojazdu. Raty mogą być równe lub malejące, wcześniejsza spłata jest możliwa.

Honda Approved

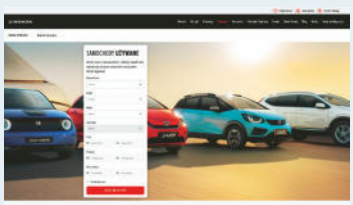
samochodyuzywane.honda.pl

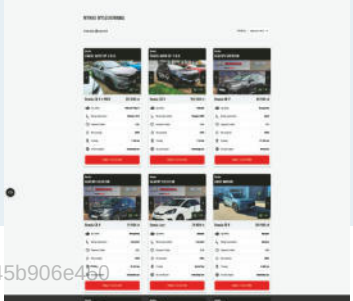
LICZBA OFERT*: 26

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Wybór nie jest wielki, ale także oferta czy popularność Hondy na rynku pierwotnym nie należą do największych. Ceny dostępnych pojazdów są dosyć wysokie, ale ich stan wizualny nie pozostawia nic do życzenia. Można też tu znaleźć podemonstracyjne auta z niskimi przebiegami.

- Pojazdy dostępne w programie Honda Approved są objęte co najmniej 12-miesięczną gwarancją.
- Certyfikację poprzedza wielopunktowa kontrola samochodu, a także dokładne czyszczenie jego nadwozia oraz wnętrza.
- Wraz z pojazdem nabywca otrzymuje certyfikat jego dostarczenia oraz certyfikat przebiegu.
- Pojazdy mogą być finansowane.







Hyundai Promise

www.hyundai.com/pl/pl/hyundai-promise/program.html

LICZBA OFERT*: STRONA W MODERNIZACJI

NA STRONIE WWW.HYUNDAI.COM NALEŻY KLIKNĄĆ W ZAKŁADKĘ „OFERTA” I WYBRAĆ „SAMOCHODY UŻYWANE”

Korzystne warunki gwarancyjne są mocną kartą przetargową nie tylko w przypadku nowych Hyundaiów – nie poskąpiono ich klientom, którzy kupują auto w programie Hyundai Promise.

- W ramach programu dostępne są auta z gwarancją trwającą przez okres od 2 do 5 lat.
- Hyundai dołącza do niej całodobowy assistance – trwający przez co najmniej 24 miesiące.
- Na nabywcę czeka powitalny pakiet serwisowy, zawierający m.in. bezpłatne kontrole pojazdu oraz tańsze przeglądy serwisowe.
- Auta można finansować, jest też gwarancja odkupu.

eprasa.pl 45b906e4f50



Mazda SkySelection

www.skyselection.pl

LICZBA OFERT*: 337 (MAZDA), 20 (INNE MARKI)

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Używane Mazdy bardzo dobrze trzymają wartość, co niestety sprzyja cofaniu liczników czy importowi aut w różnym stanie. Kto chciałby zminimalizować ryzyka zakupowe, może kupić auto z programu Mazda SkySelection.

- Samochód używany ze znakiem jakości SkySelection ma maksymalnie 7 lat i nie więcej niż 150 000 km przebiegu.
- Auta są dokładnie sprawdzane pod kątem ich historii i stanu prawnego.
- Samochody z logo SkySelection są objęte 3-miesięczną gwarancją z możliwością przedłużenia do 24 miesięcy, nie wyklucza ona 6-letniej fabrycznej gwarancji Mazdy.

Kia Używane

www.kia.com/pl/uzywane/kia-uzywane

LICZBA OFERT*: 763

W PRAWEJ CZĘŚCI STRONY KIA.COM/PL ZNAJDUJE SIĘ PRZYCISK „UŻYWANE”

Rozsądne ceny nowych aut oraz korzystne warunki gwarancji przekładają się na wysokie notowania Kii na rynku wtórnym. Koreańska marka oferuje programy „Używane” oraz „Używane z Certyfikatem”.

- W ramach „Kia Używane” dostępne są tylko auta tej marki, młodsze niż 9 lat oraz z przebiegiem do 180 tys. km. Mają aktywną gwarancję fabryczną lub dodatkową, wynikającą z programu.
- Oferta „Kia Używane z Certyfikatem” obejmuje Kie w wieku do 2 lat, z przebiegiem do 40 tys. km. Mają one fabryczną gwarancję.





Porsche Approved

finder.porsche.com

LICZBA OFERT*: 89

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA W WYSZUKIWARCE DOSTĘPNYCH AUT

Auta bez oznaczenia Porsche Approved nie zostały certyfikowane przez markę pod kątem ich zgodności ze specyfikacjami producenta. Wcześniejsze przeglądy i naprawy mogą odbiegać od wymagań marki. Z kolei auta dostępne w ramach programu Porsche Approved były obsługiwane zgodnie ze ściśle określonymi specyfikacjami producenta, a przed wystawieniem na sprzedaż przeszły niezbędne czynności, także kosmetyczne.

- Każdy używany pojazd z oferty Porsche Approved jest objęty co najmniej 12-miesięczną gwarancją, zapewniającą ochronę na poziomie gwarancji na nowy pojazd.

Land Rover Approved

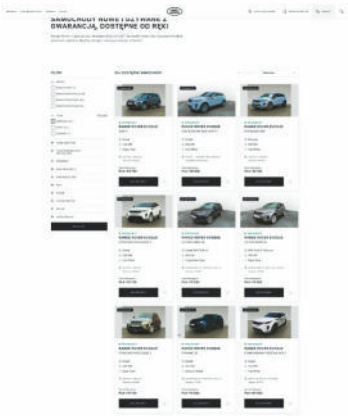
web.landrover.pl/samochody-od-reki-z-salonu

LICZBA OFERT*: 83

W DOLNEJ CZĘŚCI STRONY LANDROVER.PL ZNAJDUJE SIĘ PRZYCISK „SAMOCHODY UŻYWANE APPROVED”

Wyszukiwarka dostępnych aut pozwala na przejrzenie dostępnych nowych aut, używanych oraz „Używanych Approved”, które zostały certyfikowane w oparciu o udokumentowane pochodzenie, stan oraz historię pojazdu.

- W ramach programu Approved przeprowadzana jest kompleksowa kontrola 165 punktów oraz historii i pochodzenia auta.
- Marka udziela dwuletniej Gwarancji Approved, którą uzupełnia Pakiet Assistance.
- Zakup auta można finansować.





LICZBA OFERT*: 469

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Dla wielu zakup Mercedesa jest spełnieniem motoryzacyjnych marzeń. Marka prowadzi minimalizujący ryzyko program sprzedaży pojazdów Mercedes-Benz Certified. Oferta obejmuje maksymalnie 6-letnie Mercedesy o przebiegu do 150 tys. km, które pomyślnie przeszły kontrolę stanu. Na stronie www.mercedes-benz.pl w sekcji „Zakup” można znaleźć także zakładkę „Samochody używane” – prowadzi ona do wyszukiwarki, która prezentuje auta użytkowe – certyfikowane przez Mercedesa lub nie.

PRZYKŁADOWA OFERTA



MERCEDES C 200 4MATIC

Cena: 227 400 zł

Rok produkcji: 2024, przebieg 16 105 km, automatyczna skrzynia, napęd na cztery koła, 19-calowe alufelgi, system bezkluczykowy.

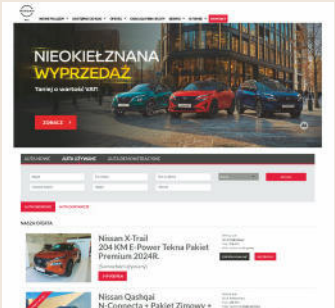
- Auta z programu Mercedes-Benz Certified są objęte przynajmniej 24-miesięczną gwarancją, która może zostać przedłużona. Marka deklaruje, że ochrona jest zbliżona do poziomu gwarancji dla samochodów nowych.
- Oferowane pojazdy są dodatkowo objęte 12-miesięczną gwarancją mobilności.
- Przynajmniej przez kilka najbliższych miesięcy i tysięcy kilometrów auta nie będą wymagały serwisowania.
- Mercedes oferuje też specjalne oferty finansowania i leasingu, pakiety serwisowe oraz wycenę i odkup samochodu.

Oferty dealerskie

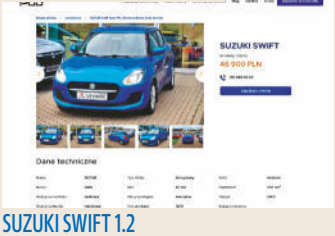
AKTUALNĄ OFERTĘ DOSTĘPNYCH POJAZDÓW CZĘSTO MOŻNA ZNALEŹĆ NA STRONACH LOKALNYCH DEALERÓW

Poszukując używanego auta, warto przygotować sobie listę interesujących nas marek pojazdów oraz handlujących nimi dealerów. Wiele punktów sprzedaży na własnych stronach samodzielnie tworzy zestawienia dostępnych pojazdów. Na autorskiej witrynie nie obowiązują ewentualne wytyczne marki, co może skutkować większą liczbą zdjęć czy dłuższymi opisami. Jeżeli dana sieć dealerska handluje autami różnych marek (np. PGD), może mieć podstrony poświęcone samochodom jednej marki (np. Nissana, fot. po prawej), jak również prezentować wszystkie dostępne pojazdy z jej zasobów na jednej stronie zbiorczej, co z kolei ułatwia znalezienie auta szukającym propozycji w danym budżecie, jednak bez przywiązania do marki czy modelu.

- Duże punkty dealerskie mogą prowadzić własne programy sprzedaży pojazdów – np. istniejące od 20 lat UzywaneJakNowe.pl grupy Plaza. W autorskich programach dealerzy mogą wprowadzać własne zasady kontroli i oceny pojazdów oraz obejmowania ich gwarancją.
- Różnorodność rozwiązań czy ofert ułatwia klientowi podjęcie optymalnej dla niego decyzji zakupowej.



PRZYKŁADOWA OFERTA



SUZUKI SWIFT 1.2

Cena: 46 900 zł

Rok produkcji: 2021, przebieg 68 537 km, bezwypadkowy, pierwszy właściciel, po serwisie, komplet kół zimowych.

* stan na 3.11.2026

eprasa.pl 45b906e450



renew

www.uzywane.renault.pl

LICZBA OFERT*: 1071

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Renault postanowiło zarówno posegregować ofertę używanych aut pod względem jej jakości, jak również zaoferować klientom pojazdy po kompleksowej refabrykacji.

- W ramach programu renew dostępne są pojazdy poddane kontroli w 159 punktach, z gwarancją na 12 lub 24 miesiące i assistance. W renew start mogą mieć do 10 lat i 200 tys. km, a renew gold – 5 lat i 80 tys. km.
- Pojazdy wszystkich marek mogą otrzymać certyfikat Refactory – potwierdza on, że zostały odnowione zgodnie z wymogami standardów przemysłowych oraz normami jakości Grupy Renault.

Skoda Plus Certyfikowane używane

www.skoda.pl

LICZBA OFERT*: 813

LINK DO SEKCJI Z AUTAMI UŻYWANYMI JEST TAK SKOMPLIKOWANY, ŻE NAJLEPIEJ WEJŚĆ NA STRONĘ SKODA.PL I W JEJ GÓRNEJ BELCE KLIKNĄĆ NA „UŻYWANE”

Jak przystało na jedną z wiodących marek na naszym rynku wtórnym, Skoda ma bogatą ofertę aut używanych. Zostały sfotografowane według jednego standardu, co ułatwia porównanie propozycji poszczególnych egzemplarzy.

- W programie Skoda Plus Certyfikowane używane dostępne są auta, których historię, przebieg i stan sprawdzono w 117-etapowym teście kontrolnym i potwierdzone Certyfikatem jakości marki. Są objęte przynajmniej 12-miesięczną gwarancją (jeżeli mają mniej niż 150 tys. km).
- Pojazdy mogą być finansowane.
- Dealerzy Skody oferują też auta bez certyfikacji.





Spoticar

www.spoticar.pl

LICZBA OFERT*: 1105

OFERTA JEST DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Mnogość marek w obrębie Stellantisa sprawiła, że do sprawnej dystrybucji używanych pojazdów koncern powołał wielomarkowy program Spoticar. To wygodne rozwiązanie z punktu widzenia klienta, który może przejrzeć ofertę wszystkich lub wybranych marek.

- Spoticar ma otwierać drogę do bezpiecznego zakupu aut używanych poprzez szczegółowa kontrolę techniczną około 100 kluczowych punktów.
- Gwarancja może obowiązywać przez 6, 12 lub 24 miesiące bez limitu kilometrów.
- Klient może dopasować sposób finansowania pojazdu do własnych potrzeb.

Toyota Pewne Auto

www.pewneauto.pl

LICZBA OFERT*: 5226 (TOYOTA), 1151 (LEXUS)

OFERTA NAJŁATWIEJ DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Lider rynku nowych aut w Polsce okazuje się też kluczowym graczem w segmencie markowych programów certyfikacji używanych pojazdów. Trzonem oferty w Toyota Pewne Auto są Toyoty i Lexusy, ale zainteresowani znajdą tam także blisko 470 pojazdów innych marek. Zasady ich kontroli zostały szczegółowo opisane na stronie programu.

- Wnikliwa kontrola techniczna samochodów włączanych do programu obejmuje aż 145 kluczowych punktów w pojeździe.
- Auta objęte roczną gwarancją Approved.
- Możliwość przedłużania gwarancji do 10 lat bądź 185 tys. km programie Toyota Relax.



VW Certyfikowane używane

www.volkswagen.pl/pl/osobowe/volkswagen-certyfikowane-uzywane.html

LICZBA OFERT*: 630

W DOLNEJ CZĘŚCI STRONY VOLKSWAGEN.PL ZNAJDUJE SIĘ GRAFIKA PROWADZĄCA DO SEKCJI „CERTYFIKOWANE UŻYWANE”

Do 2023 r. używane auta koncernu VAG były dostępne w ramach programu Das WeltAuto. Rozpadł się on jednak na programy poszczególnych marek – w VW są to Certyfikowane używane.

- Stan techniczny, przebieg i historia zostały szczegółowo sprawdzone poprzez rygorystyczny, 117-etapowy test kontrolny. Zdanie tego testu jest potwierdzane Certyfikatem jakości marki Volkswagen.
- Gwarancja trwa przynajmniej 12 miesięcy.





VW Financial Services Store

www.store.vwfs.pl

LICZBA OFERT*: 203

OFERTA JEST DOSTĘPNA NA INDYWIDUALNEJ STRONIE PROGRAMU

Część pojazdów wynajmowanych i leasingowanych w oparciu o umowy podpisywane przez klientów z Volkswagen Bank trafia do oferty VW Financial Services Store.

- W VWFS Store znajdują się nie tylko Volkswageny, ale również Audi, Cupry, Porsche, Seaty i Skody.
- Auta mają krajowe pochodzenie, potwierdzony przebieg i skontrolowany stan techniczny.
- Jak przystało na instytucję finansową, VWFS oferuje klientom szerokie możliwości dopasowania warunków kontraktu do potrzeb – w tym dla firm, osób prywatnych, chcących wykupić auto, jak i oddać je na koniec umowy.



Volvo Selekt

https://www.volvocars.com/pl/l/used-cars

LICZBA OFERT*: 1151

NA VOLVOCARS.COM W GÓRNEJ BELCE NALEŻY KLIKNĄĆ NA „ZAKUP”, A PÓŹNIEJ „WYBRANE SAMOCHODY UŻYWANE”

Używane Volvo, zwłaszcza z udokumentowaną historią, trzymają cenę. Zakup auta z programu Volvo Selekt można potraktować jak inwestycję.

- W ramach Volvo Selekt oferowane są auta młodsze niż 7 lat, a objęte gwarancją na 12 lub 24 miesiące.
- Samochody objęte są również 30-dniowym prawem do wymiany.
- Certyfikowane auta są sprawdzane zgodnie z wytycznymi Volvo Used Standard.

PRZYKŁADOWA OFERTA



VOLVO XC40 T3

Cena: 88 900 zł

Rok produkcji: 2019, przebieg 95 055 km, ręczna skrzynia biegów, system multimedialny, tempomat, czujniki parkowania.

PODSUMOWANIE

Zakup auta w salonie marki nie jest najtańszym rozwiązaniem. Przedsiębiorca musi na tym zarobić, sprawdzenie, niezbędne naprawy, solidne przygotowanie pojazdu do sprzedaży oraz objęcie go gwarancją również kosztują. Czy warto dołożyć? To jak zawsze indywidualna decyzja kupującego. Najlepiej mieć na uwadze, że koszty robocizny i części drożeją na tyle szybko, że nawet kilka zaoszczędzonych tysięcy złotych w przypadku poważniejszej awarii pojazdu nieobjętego ochroną gwarancyjną mogą zostać szybko „strawione” na rzecz przywrócenia mu sprawności.

eprasa.pl 45b906e450

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

SKODA RAPID SPACEBACK 1.0 TSI › obecny przebieg: **1,021 mln km** › rok produkcji: › szczegółowy raport z **984 tys. km** › start: **37 tys. km** › meta: **1,021 mln km** › obecna

O MODELU

Skoda Rapid (NH)
W produkcji: **2012-2019 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-1.4 (75-125 KM)**
Silniki Diesla: **1.4-1.6 (90-115 KM)**



W drodze po milion, dr

Podziw budzi nie tylko sam przebieg tej Skody, ale też sposób, w jaki go osiągnęła. Ciężko na to zapracowała, a do tego jej litrowy trzycylindrowy silnik zasila gaz.

Podczas rutynowej kontroli policjantka odczytała przebieg tej Skody i chciała wprowadzić go do bazy CEPiK. Na szczęście na głos wypowiedziała wpisywaną wartość i właściciel auta zdążył ją poprawić. Nie było to 80 tys. km jak sądziła, a 800 tys. km. Od tego czasu Rapid pokonał kolejne 200 tys. km. I zajęło mu to mniej niż półtora roku.

Pan Marcin kupując ledwie rocznego Rapida, nie zakładał pokonania autem tak olbrzymiego przebiegu. Wybierał samochód mający służyć do pracy, ale i do prywatnego użytku, niedrogi w utrzymaniu i w miarę pojemny. Wyposażany od nowości w instalację LPG Rapid dość szybko zaczął służyć jako holownik. A przewożonym ładunkiem stały się motocykle, w tym sporo zabytkowych.

Problem tylko w górach

95-konna jednostka 1.0 TSI dobrze sobie radzi nie tylko z samym Rapidem. Oczywiście z podpiętą przyczepą jazda jest spokojna, ale poza długimi podjazdami w południowej części kraju Rapid szczególnie się nie męczy. A panu Marcinowi zdarzało się jechać np. z dwoma ciężkimi motocyklami do Grecji. Podczas takich podróży Rapid nie męczy też zanadto kierowcy. Według właściciela auta w optymalnym przedziale obrotów (pomiędzy 2 a 3 tys. obr./min) jest dość cicho. I mimo wszystko wygodniej niż w wielu samochodach dostawczych.

Na pewno jest też bardziej ekonomicznie. Właściciel przyznał szczerze, że za bardzo nie wie, ile auto pali bez przyczepy, bo większość przebiegu pokonało z nią na haku. Zwykle to ok. 8 l LPG na sto kilometrów, ale dodatkowo silnik spala litr benzyny. Dotrysk jest konieczny, bo benzyna chłodzi i czyści wtryskiwacze. Bez tego szybko by się przegrzały i zatkały od nagaru.

Który to silnik?

Tak brzmi najczęstsze pytanie w przypadku aut z potężnymi przebiegami. Odpowiedź w tym przypadku nie jest prosta. Aktualnie Skodę napędza pierwszy silnik. Ale powrócił pod maskę po usterce drugiego. Fabryczna jednostka napędowa zaczęła przy ok. 190 tys. km

eprasa.pl 45b906e450

2018
wartość: **10 tys. zł**





TWARDE TWORZYWA, ale niezłej trwałości. Obsługa jest banalnie prosta. Kabina jest dość wąska.

„Założenie było proste – samochód ma być ekonomiczny, w miarę wygodny, z pojemnym bagażnikiem. Po przejechaniu setek tysięcy kilometrów nie mam obaw o sprawność Skody i jestem pewny, że zawsze dowiezie mnie do celu. Bardzo dobrze poznałem jej możliwości i wiem na co ją stać. Dlatego z optymizmem patrzę na pokonywanie kolejnych kilometrów, licząc, że przejadę następny milion.”

Marcin Olechowski
właściciel Skody Rapid

Więcej kilometrów licznik Skody pokazać nie chce. Zostanie niedługo wymieniony.

ugi milion

przebiegu strajkować. Szarpać, przerywać i tracić moc. Właściciel tego nie diagnozował, uznając, że problem jest poważny. Udało się kupić od ręki dokładnie taki sam silnik z symbolicznym przebiegiem i w atrakcyjnej cenie.

Z czasem pojawiły się podobne jak wcześniej problemy. Tym razem je zdiagnozowano, okazało się, że ich przyczyną są zużyte świece oraz cewki zapłonowe. I bogatszy o tę wiedzę pan Marcin wiedział już wówczas, że dokładnie taka była przyczyna problemów w pierwszym silniku. Więc jest on sprawny.

Na wymienionej jednostce auto jeździło by zapewne jeszcze długo, bo silnik nie wykazywał żadnych oznak mocnego zużycia. Niestety przy niewiele ponad milionie kilometrów przebiegu doszło do ukruszenia się świecy zapłonowej. Jej fragmenty zniszczyły tłok i gładź cylindra.

Fabryczna jednostka magazynowana przez właściciela Skody wróciła więc niedawno na swoje miejsce. Tym sposobem Rapid z przebiegiem ponad miliona kilometrów ma silnik, który aktualnie pokonał niewiele ponad 200 tys. km. Szanse na drugi milion dla tego auta jak najbardziej istnieją.

Gaz sprzymierzeńcem

Zasilanie silników LPG ma swoje wady. Podczas pracy na tym paliwie temperatura w komorach spalania jest nieco wyższa, większe jest

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Dużo miejsca na nogi z przodu i z tyłu, obszerny bagażnik. Przestronnie też nad głowami, nawet wysocy nie będą narzekać. W tej materii Rapid nie ma się czego wstydzić na tle aut kompaktowych. Ale szerokość wnętrza wskazuje raczej na segment B, podobnie jakość wykończenia. Przeciętne są układ wentylacji i wyciszenie powyżej 120 km/h, gdy jedzie się wolniej, nie można narzekać. Fotele mają płaskie siedziska i chciałoby się ustawić je niżej. Ale przynajmniej gąbki i materiał obić foteli okazały się bardzo odporne.



STEROWANIE WYCIERACZKAMI daje popalić, naprawiono je doraźnie.



WIELKI I FOREMNY bagażnik, 415 l pojemności. W liftbacku to aż 550 l.



PŁASKIE SIEDZISKA, niezbyt wyprofilowane oparcia. Ale trwały materiał.

Sporo miejsca, akceptowalny komfort i intuicyjna obsługa. Nie wszystkich zachwyci stylistyka. **ocena: 5/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Ten niewielki silnik zaskakuje nawet w Octavii czy Golfie, z mniejszym Rapidem radzi sobie świetnie. Sytuacja zmienia się z przyczepą ważącą wraz z ładunkiem najczęściej od 200 do 400 kg. Mimo ekstremalnie rzadkich zmian oleju zużycie jest minimalne długi czas po wymianie. Rapid spala LPG o litr więcej niż benzyny, a do tego silnik z wtryskiem bezpośrednim wymaga dotrysku benzyny. Za napęd rozrządu odpowiada tutaj pasek. Ale jest wzmacniany włóknami kevlaru i uchodzi za bardzo trwały. Właściciel Rapida solidnie przetestował jego wytrzymałość – nie wymieniał go ani razu.



MNÓSTWO MIEJSCA w komorze ułatwia serwis i obniża koszty.

DANE TECHNICZNE	1.0 TSI
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	999 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	95 KM/5000
Maks. moment obrotowy	160 Nm/1500
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	187 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,0 s
Średnie zużycie paliwa	4,4-4,8 l/100 km

* dane fabryczne

Bez przyczepy Rapid jest żwawszy, niż można sądzić. 1.0 TSI wymaga dedykowanej instalacji LPG. **ocena: 5/5**

eprasa.pl 45b906e450

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Zaskoczenia były dwa. Skoda mimo przebiegu jest praktycznie wolna od korozji. Nawet w zakamarkach podwozia, gdzie może osadzać się zimą sól, wszystko wygląda świetnie. Spora w tym zasługa solidnego zabezpieczenia blach masami poliuretanowymi przez czeskiego producenta. Nie żałowano też mastyk na łączeniach. Drugim zaskoczeniem był wyciek oleju, prawdopodobnie przekładniowego. Dopiero co przedkładano silnik i nie odnotowano wówczas takiego problemu.



Zaskakująco dobry stan blacharski. Progi, płyta podłogowa, ale też przednie „sanki" są prawie wolne od korozji.



PRZEDNIM ZAWIESZENIEM zajmowano się kilka razy, wymieniając pojedyncze elementy. Części są tanie.



WYCIEK pochodzi prawdopodobnie z uszczelniacza półosi i musiał pojawić się dosłownie chwilę temu.



PROSTE ZAWIESZENIE tylne (belka skrętna) nie miało łatwo, bo najczęściej Rapid holował przyczepę.



SILNIK pracujący aktualnie w aucie ma relatywnie nieduży przebieg. Tutaj żadnych wycieków nie znaleźliśmy.



TŁUMIK końcowy trzeba było wymienić, ale reszta układu wydechowego wygląda nadspodziewanie dobrze.

Świetny stan blacharski, po elementach konstrukcyjnych auta (jak podłużnice), płycie podwoziowej w ogóle nie widać przebiegu. Trzeba się zająć wyciekiem oleju. Opinia mechanika: „wygląda jak typowy Rapid po flocie po 300 tys. km przebiegu". **ocena: 5/5**

obciążenie termiczne oleju w okolicach pierścieni tłokowych. Ale jak widać, to akurat dla 1.0 TSI nie jest problem. Jednak według niektórych mechaników zasilanie gazem jednostek z wtryskiem bezpośrednim może mieć pewne zalety.

W znacznym stopniu spada problem rozrzedzania oleju benzyną podczas rozgrzewania (znany dobrze np. z jednostki 1.3 TCe Renault napędzającej również Nissany i Mercedesy). LPG nie degraduje też bazy olejowej tak jak benzyna, a przy spalaniu gazu powstaje dużo mniej sadzy.

Wszystko opisane powyżej ma zapewne znaczenie dla trwałości oleju. Wielokrotnie w naszych materiałach pokazywaliśmy modele, których silniki nie uchodzą za zbyt trwałe, ale częste wymiany oleju pomogły im przejechać bezawaryjnie spore przebiegi. Ten Rapid na pozór może jednak przeczyć tej tezie. Właściciel wymieniał w nim olej ekstremalnie rzadko. Dopiero gdy auto domagało się dolewki. Najczęściej po 70-80 tys. km. Wówczas pokonywał jeszcze zwykle ok. 10 tys. km i olej zmieniano.

Przestrzegamy jednak przed wyciąganiem z tego zbyt daleko idących wniosków. Można dyskutować o tym, czy zasilanie gazem faktycznie pomaga utrzymać olej w lepszym stanie. Ale kluczowy jest tu czas i sposób eksploatacji.

Rapid ogromną większość swojego przebiegu pokonywał w sposób w zasadzie obcy większości aut, przynajmniej osobowych. Silnik pracował na stałych optymalnych obrotach. Stosunkowo rzadko (biorąc pod uwagę przebieg) zmagał się z zimnymi rozruchami i nie zaznał forsownej jazdy. A olej faktycznie przejeżdżał potężne przebiegi, ale wymieniano go co kilka miesięcy.

Imponuje nie tylko silnik

Innych usterek i napraw było zaskakująco mało. Prostota konstrukcji procentuje podczas takiej eksploatacji. Rapid ma wiele odprysków lakieru, ale poza lekkim nalotem nic się z nimi nie dzieje. A płyta podłogowa (mimo potężnego przebiegu) zawstydza swoim stanem wiele aut japońskich w podobnym wieku.

Niewielkie auto z silnikiem o pojemności „kartonu mleka" osiągnęło to, co dekady temu osiągały legendarne Mercedesy, Toyoty czy Volva.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



CITROEN C-ELYSEE **2012-2022 r.**
Ceny: od 10 tys. zł

Budżetowy sedan z pogranicza segmentów B i C wraz z bliźniaczym Peugeotem 301 był produkowany w Hiszpanii. Atuty to wielki bagażnik, prostota i wysoki komfort na kiepskich drogach. Ale nikogo raczej nie zachwyci wykończenie czy wyciszenie. W gamie udane diesle 1.6 HDi oraz świetna jednostka benzynowa 1.6 (oznaczana VTi, ale nie ma nic wspólnego z przeciętnymi silnikami z rodziny Prince). Odradzamy 1.2.



FIAT TIPO **2015-2026 r.**
Ceny: od 16 tys. zł

Fiatowi bliżej do segmentu C niż B, a dodatkowy atut to trzy wersje nadwoziowe – hatchback, sedan i praktyczne kombi. Szeroka jest też paleta silników. Polecamy stare i sprawdzone benzynowe 1.4, odmianę wolnossącą i dynamiczną doładowaną. Obie świetnie pracują na LPG. Godny polecenia jest też diesel 1.6. Tipo jeździ znacznie bardziej „europejsko" i stabilnie niż C-Elysee, jest trochę lepiej wykończone niż Rapid.



Jedynie w górach Rapid z litrowym silnikiem daje znać, że trochę mu ciężko. Wytrzymałość zawieszenia jest imponująca.

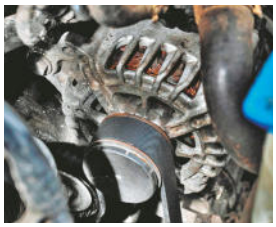
eprasa.pl 45b906e450

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Okazuje się, że nawet zasilanie LPG silnikom 1.0 TSI niestraszne. Nie ma żadnych uwag do układu przeniesienia napędu, skrzynia spisała się świetnie, sprzęgło jest odporne (a auto większość czasu holowało przyczepę). Żadnych problemów nie sprawił tutaj układ hamulcowy. Psuło się sterowanie wycieraczkami, niezbyt trwałe są cewki zapłonowe (zapewne przyczynia się do tego gaz). Główne podzespoły instalacji LPG wytrzymują ok. 300 tys. km.



PRZEWODY PALIWOWE z czasem zaczęły się przecierać, a jeden z chłodniczych pękł.



ALTERNATORY wytrzymywały po ok. 300 tys. km



INSTALACJĘ GAZOWĄ remontowano trzy razy. Wymieniano wtryski i reduktor.



ODPRYSKI nad przednią szybą są typowe dla aut z grupy VAG. Widać nalot rdzy, ale blacha jest ocynkowana, korozja nie postępuje.

Przebieg to widocznie dla Rapida tylko cyfry. Trwałość wersji 1.0 TSI jest wręcz zaskakująca. **ocena: 5/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Prostota konstrukcji pozwalająca utrzymać niskie koszty
- Zawieszenie dobrze radzi sobie z kiepskimi drogami
- Bezproblemowy napęd rozrządu w 1.0 TSI

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Podatność na boczny wiatr
- Wydajność klimatyzacji



Dzisiaj to już rzadkość, niewiele aut ma wnękę na pełnowymiarowe koło zapasowe. A dzięki temu można zamontować spory zbiornik LPG.

Praktyczny, odporny i prosty. Rapid nie jest mistrzem krętych dróg, ale nie boi się dziurawych. **ocena: 5/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
10 000-15 000	Przebiegi 200-450 tys. km. Sporo 1.2 TSI (część z LPG), ale są też diesle 1.4 i 1.6 TDI.
17 500-22 500	Można znaleźć 1.0 TSI z 2018 roku, albo bogato wyposażone 1.6 TDI z 2014 roku.
27 500-32 500	Znacznie niższe przebiegi, czasami 1.4 TSI ze skrzyniami DSG lub 1.0 TSI Monte Carlo.

Słabszy wybór niż w przypadku Octavii czy Fabii. Mnóstwo aut po flotach. Małe zainteresowanie dieslami sprawia, że niezłe 1.6 TDI można kupić stosunkowo tanio. Z kolei najmłodsze Rapidy zbliżają się cenowo do o 2-3 lata starszych, ale większych i często lepiej wyposażonych Octavii.

Trzeba dokładnie szukać, bo często bardzo podobne Rapidy są zupełnie inaczej wyceniane. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY			
Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2019-2026			**16 500 zł**
2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE			
Data	**Przebieg**	**Opis czynności**	**Koszt**
05.2020	**190 000 km**	Silnik zaczął przerywać, tracić moc. Właściciel nie weryfikował usterki, zakupiono używaną jednostkę z samochodu sprowadzonego na części z Wielkiej Brytanii (za 2500 zł) i zamontowano ją w aucie. Później okazało się, że oryginalnym silniku wymiany wymagała jedynie cewka zapłonowa.	3600 zł
03.2021	**306 000 km**	Auto straciło ładowanie. Konieczna była wymiana alternatora.	790 zł
03.2021	**310 000 km**	Remont instalacji LPG, wymieniono reduktor, listwę wtryskiwaczy, część przewodów. Wymieniono też sprzęgło.	2900 zł
04.2023	**702 000 km**	Przetarł się przewód paliwowy. Poza wymianą trzeba było też zrobić konstrukcję chroniącą felerny przewód.	200 zł
07.2023	**730 000 km**	Ponowna wymiana sprzęgła. Nie zmieniano oleju w skrzyni.	1200 zł
09.2023	**750 000 km**	Awaria rozrusznika. Został oddany do regeneracji. W warsztacie, który się tym zajmował, stwierdzono, że jeszcze nie widziano tak zużytego rozrusznika.	700 zł
12.2023	**780 000 km**	Ponowny remont instalacji gazowej, wymiana wtryskiwaczy, reduktora, kalibracja.	1900 zł
03.2024	**810 000 km**	Druga wymiana alternatora.	890 zł
09.2026	**1 018 000 km**	Nierówna praca, szarpanie silnika. Po weryfikacji okazało się, że ukruszyła się świeca zapłonowa. Jej fragment porysował tłok i cylinder. Zdecydowano się na wymianę silnika na fabryczny, który od czasu wymiany po 190 tys. km leżał w garażu.	1200 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**13 380 zł**
3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH			
Olej silnikowy zmieniano niezwykle rzadko, co 70-100 tys. km, za to świece irydowe co 40-50 tys. km (dzięki temu cewki służyły dłużej). Jeszcze raz, poza wymienionymi powyżej, zajmowano się instalacją LPG. Wymieniono też drugi raz sprzęgło. Zajmowano się też tylnym zawieszeniem (dwa razy), a z przodu raz wymieniano amortyzatory. Przednie tarcze i klocki wymieniano trzykrotnie, bębny i szczęki z tyłu są fabryczne. Uszczelniano też układ klimatyzacji, naprawiano chłodnicę. Wymieniono tylny tłumik i tylko raz akumulator. Nie zajmowano się napędem rozrządu w żadnym z obu silników.			**19 100 zł**
4. KOSZTY PALIWA			
Na dystansie 984 tys. km średnie spalanie wyniosło 8,0 l/100 km LPG oraz 1 l/100 km Pb 95, ilość zużytego paliwa: 78 720 l/100 km LPG i 9840 l/100 km Pb 95, cena uśredniona 2,80 za litr LPG oraz 5,87 za litr Pb 95.			**278 177 zł**
PODSUMOWANIE KOSZTÓW			
Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)			**327 157 zł**
Utrata wartości (zakup: 39 tys. zł, obecna wartość: 10 tys. zł)			**29 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 984 tys. km			**356 157 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości			**0,33 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*			**0,36 zł**

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

PODSUMOWANIE

nasza ocena: 5/5

Wiele razy chwaliliśmy jednostkę 1.0 TSI. Ale sami przyznajemy – nie sądziliśmy, że jest aż tak imponująco trwała. Opisywany Rapid pokazuje też co innego. Kilometry nabite w trasie mają zupełnie inny wpływ na degradację auta niż miejska eksploatacja. Warto spojrzeć na takie auta, są sporo tańsze i niekoniecznie bardziej zużyte. A sympatycznemu właścicielowi Rapida życzymy kolejnego, równie bezproblemowego miliona kilometrów.



eprasa.pl 45b906e450

Maserati wczoraj, dziś i jutro

motor MOTOPASJE

Maserati ma za sobą wspaniałą historię – wyścigowe triumfy, kultowe modele i rekordową sprzedaż. Dziś obchodzi 100-lecie trójzębu na swoich autach.

Jest rok 1914. W Bolonii bracia Maserati rozpoczynają działalność, która z czasem przeradza się w jedną z najbardziej rozpoznawalnych marek w historii motoryzacji. Alfieri, Ettore i Ernesto pasjonują się techniką, silnikami oraz rywalizacją. Początkowo ich firma zajmuje się głównie przygotowywaniem aut do sportu. O luksusowych SUV-ach czy napędach na prąd nikt jeszcze nie myśli. Samochód ma być szybki, niezawodny, gotowy do walki o zwycięstwo.

12 lat później nadchodzi moment, który na zawsze zapisuje się w historii tego producenta. 25 kwietnia 1926 r. Maserati Tipo 26 startuje w wyścigu Targa Florio na Sycylii. Za kierownicą siedzi Alfieri Maserati. Samochód kończy rywalizację na 1. miejscu w klasie do 1500 cm^3 i 8. pozycji w klasyfikacji generalnej. To również pierwszy model, na którym pojawia się charakterystyczny trójząb.

Projektuje go Mario Maserati, który nie zajmuje się konstruowaniem aut. Inspirację znajduje w fontannie Neptuna w Bolonii. Motyw mitologicznego boga mórz pasuje do ambicji młodej firmy – symbolizuje siłę, a zarazem nawiązuje do jej rodzinnego miasta.

Od wyścigów do legendy

W kolejnych dekadach Maserati konsekwentnie buduje swoją pozycję w motorsporcie. Odnosi 2 kolejne zwycięstwa w Indianapolis 500 – w 1939 i 1940 r. – a jego auta regularnie pojawiają się na najważniejszych torach Europy.

Jednym z najbardziej rozpoznawalnych modeli jest 250F. Za jego kierownicą Juan Manuel Fangio w 1957 r. zdobywa mistrzostwo świata Formuły 1. Argentyńczyk ma już wówczas na koncie 4 tytuły, ale 5., wywalczony właśnie z Maserati, przechodzi do historii jako jeden z jego największych sukcesów.

Z czasem sportowe doświadczenia przekładają się na auta, którymi można jeździć nie tylko po torze, lecz także podczas dalekich podróży. Tak kształtuje się filozofia gran turismo: wysokie osiągi idą w parze z komfortem, elegancją i możliwością pokonywania setek kilometrów bez zmęczenia.

W historii Maserati ważne miejsce zajmują Ghibli i Quattroporte, a później także modele Bora i Biturbo. Zmieniają się mody, właściciele i warunki rynkowe, lecz Maserati próbuje zachować własny charakter. Nie zawsze jest łatwo. Firma przechodzi z rąk do rąk, a kolejne okresy rozwoju przeplatają się z problemami finansowymi. W 1993 r. trafia w ręce Fiata, a w następnych latach jej losy coraz mocniej wiążą się z przemianami włoskiego przemysłu samochodowego.

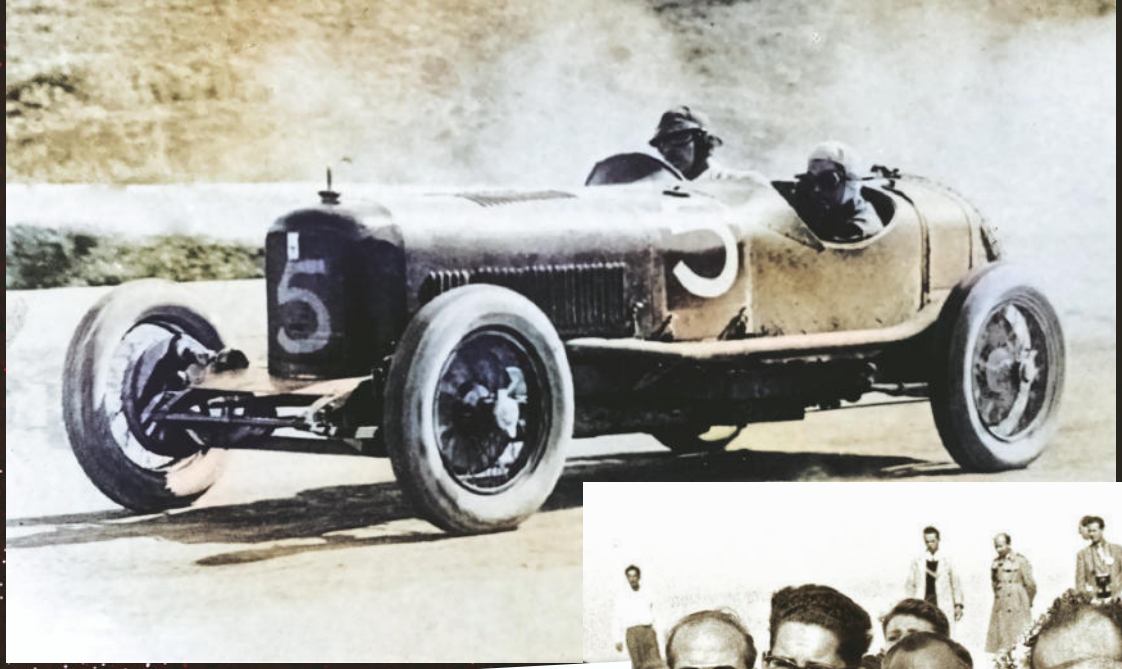


Ikony Maserati



TYPE 26B (1927-1930)
Pod maską – silnik 2.0 R8 o mocy 155 KM. Dziś zajmuje honorowe miejsce w siedzibie Maserati.

eprasa.pl 45b90ce450



Maserati Tipo 26 z 1926 r. jako pierwsze otrzymało logo trójzębu. Debiutowało w 1926 r., w wyścigu Targa Florio. Za jego kierownicą zasiadał Alfieri Maserati.

Legendarny Juan Manuel Fangio urodził się w 1911 r. To 5-krotny mistrz świata F1, uznawany za jednego z najlepszych kierowców w historii motorsportu.





Maserati 250F to auto Formuły 1 z 1957 roku. Silnik 2.5 V12, około 270 KM mocy.



Trójząb debiutował na autach tej włoskiej marki w 1926 r. Stworzył go Mario Maserati.



Maserati ma swoją siedzibę w Modenie od 1939 r., gdzie od 1940 r. wytwarza auta. Proces ten nie ma zbyt wiele wspólnego z taśmową produkcją.



QUATTROPORTE
Model tej generacji wytwarzano od 1963 do 1969 roku. To pierwsza 4-drzwiowa limuzyna Maserati. Ostatnie wcielenie wycofano w 2024 r.



BITURBO SPYDER
Otwarty wariant serii Biturbo, obejmującej też coupe i sedana. Debiut w 1984 r. Powstały 122 auta z silnikiem 2.5 i 297 z jednostką 2.0.



BORA
Pierwszy model tego wytwórcy z centralnym silnikiem. Produkowany w latach 1971-1978, był napędzany przez 4,7-4,9-litrowe V8 o mocy 310-333 KM.

epiasa.pl:45b906e450

Burzliwe dzieje marki z Modeny

Dzisiejsza gama Maserati



GRANCABRIO
Otwarty wariant modelu GranTurismo, opracowany na zmodernizowanej platformie Giorgio, znanej m.in. z Alfy Giulii. Silniki benzynowe V6 rozwijają 490-590 KM.



GRANTURISMO
Tak jak GranCabrio, w tym roku GranTurismo przeszło niewielką aktualizację, obejmującą m.in. ostrzej narysowany przód. W odmianie na prąd (Folgore) rozwija 761 KM.



GRECALE
Również to auto oparto na platformie Giorgio. Średni SUV konstrukcyjnie jest bliski Alfie Stelvio, z którą powstaje w fabryce Cassino. W ofercie silniki R4, V6 i wersja na prąd.

MASERATI MA WSPANIAŁĄ, ALE BURZLIWĄ HISTORIĘ. OBECNIE TEŻ PRZEŻYWA TRUDNE CZASY, LECZ WKRÓTCE MA SIĘ TO ZMIENIĆ



Maserati ma liczną rzeszę fanów kultywujących jego tradycję. Na zdjęciu: 38. edycja 4-dniowego zlotu europejskich klubów tej marki.



MC12 techniczne to odpowiednik Ferrari Enzo. Powstało z myślą o udziale Maserati w wyścigach serii FIA GT.

Według nieoficjalnych doniesień nowe Quattroporte i Levante mają korzystać z technologii chińskiego Maexstro. Na zdjęciu S800, mierzące aż 548 cm długości.



Bottega Fuoriserie: Maserati szyte na miarę

Bottega Fuoriserie to wspólny projekt Maserati i Alfy Romeo, pozwalający na tworzenie wyjątkowych samochodów dzięki możliwości ich wszechstronnej indywidualizacji. Klienci mogą wybierać lakiery, wykończenia wnętrza, obręcze kół i kolory zacisków hamulcowych, a także zamawiać unikatowe rozwiązania. Jednym z przykładów jest MC20 Davida Beckhama z pasteloworóżowymi zaciskami hamulcowymi. Według przedstawicieli Maserati większość klientów na GranCabrio, GranTurismo oraz MC20 korzysta z tego programu, chcąc w ten sposób jeszcze bardziej wyróżnić swoje auta na drodze.





W 2004 r. Maserati wraca do rywalizacji w wyścigach aut GT, a model MC12 zdobywa 6 międzynarodowych tytułów mistrzowskich FIA GT w latach 2005-2010. To przypomnienie, że sportowe korzenie tej marki nie są wyłącznie elementem marketingowej opowieści.

Dziś: mocne elektryki

Współczesne Maserati działa w świecie zupełnie innym niż ten, w którym powstawało Tipo 26. W gamie są SUV, sportowe coupe, kabriolety i „elektryki". Obecnie należy do koncernu Stellantis, ale nadal próbuje odróżniać się od masowych producentów połączeniem włoskiego wzornictwa, osiągów i luksusu.

Dobrym przykładem jest GranTurismo Trofeo. W gamie na 2026 r. jego 3-litrowy, podwójnie doładowany silnik V6 Nettuno rozwija 590 KM. Napęd trafia na 4 koła, a przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa tylko 3,5 s. To osiągi, które jeszcze niedawno kojarzyły się głównie z autami o znacznie bardziej bezkompromisowym charakterze.

GranTurismo nie jest jednak wyłącznie maszyną do szybkiej jazdy. Łączy sportowe możliwości z komfortem, dlatego pozostaje wierne idei aut typu GT. Podobną filozofię reprezentuje otwarte GranCabrio.

Obok modeli spalinowych w ofercie są wersje Folgore, czyli w pełni elektryczne. To istotna zmiana dla Maserati, którego wizerunek przez dekady budowały silniki o charakterystycznym brzmieniu. Elektryfikacja pozwala uzyskać imponujące osiągi, ale stawia też trudne pytanie – czy bez dźwięku spalinowej jednostki i jej mechanicznego charakteru Maserati nadal potrafi dostarczać tych samych emocji?

Odpowiedź nie zależy wyłącznie od przyspieszenia czy mocy.

eprasa.pl/45b906a45c





MC20
Jest wytwarzane w Modenie. Ma centralnie umieszczony silnik V6 i monokok z włókna węglowego. Występuje też w otwartej odmianie.



Czas w manufakturze Maserati w Modenie płynie w znacznie wolniejszym rytmie niż w klasycznym zakładzie.





Na tej samej linii montażowej Maserati w Modenie powstają zarówno modele GranCabrio/GranTurismo, jak i MC20. Jednostki napędowe do tych samochodów są składane ręcznie.

W segmencie luksusowym równie ważne są jakość wykonania, prowadzenie, stylistyka i poczucie wyjątkowości. A tych elementów GranTurismo Trofeo ma aż zanadto. Tym, co najbardziej imponuje, oczywiście obok fantastycznego silnika Nettuno, są jego dźwięki. Ich barwę reguluję się prawym pedałem, a rozpościera się ona od dosadnego basu po uzależniające forte.

Trudne czasy dla Maserati

Maserati obecnie ma rozpoznawalne logo, bogatą historię i auta, które potrafią przyciągać uwagę. Mimo to ostatnie lata są dla niego bardzo trudne. W 2025 r. sprzedaż wyniosła około 11,1 tys. szt., czyli wyraźnie mniej niż rok wcześniej. Skorygowana strata operacyjna sięgnęła 198 mln euro.

To pokazuje skalę wyzwania. W segmencie luksusowym nie wystarczy mieć efektowne modele i historię, którą można opowiadać kolejnym pokoleniom. Trzeba jeszcze przekonać klientów do swoich produktów. Konkurencja jest silna, oczekiwania technologiczne rosną, a opracowywanie nowych napędów i systemów pokładowych kosztuje coraz więcej.

Ale za Maserati ciągnie się też efekt poprzedniego szefa FCA – Sergio Marchionne – który dążył do tego, aby ta włoska marka rywalizowała z BMW, Mercedesem i spółką. W efekcie powstały m.in. Ghibli i Levante. Po ich wycofaniu z rynku, gdy na „polu bitwy" pozostały 3 linie modelowe (GranTurismo/GranCabrio, Grecale i MC20), sprzedaż zaczęła systematycznie spadać. Jej pik miał miejsce w 2017 r., gdy klientom dostarczono 51 500 aut.

Jutro: powrót do formy?

Stellantis obecnie zapowiada, że Maserati ma jeszcze mocniej skoncentrować się na autach luksusowych. W grudniu 2026 r. ten włoski producent ujawni szczegółową strategię, obejmującą także 2 nowe modele segmentu E. Wcześniejsze zapowiedzi i doniesienia wskazują na możliwość powrotu do klasy dużych SUV-ów oraz opracowania następcy Quattroporte w nowej formule.

Według nieoficjalnych informacji ważną rolę w historii Maserati mają odegrać Chińczycy. Stellantis rzekomo prowadzi obecnie rozmowy z potencjalnymi partnerami, którzy mogliby wesprzeć rozwój samochodów i ich produkcję. Aktualnie wymienia się 2 marki z Państwa Środka. To Huawei i JAC, odpowiedzialne za produkcję modeli Maexstro.

Jego limuzyna, kryjąca się pod nazwą S800, w Państwie Środka sprzedaje się obecnie znakomicie. Ba, uzyskuje wyniki lepsze niż porównywalne modele Audi, BMW, Mercedesa i Porsche razem wzięte. Co za tym stoi? Wygląd, technologia – także dotycząca napędu („elektryk" o mocy 530 KM lub 863-konny PHEV), komfort i poczucie luksusu. Na dodatek cena okazuje się wyraźnie niższa niż w przypadku rywali.

Nowy pomysł – przynajmniej w teorii – przewiduje połączenie włoskich stylistyki, kunsztu i właściwości jezdnych z chińską technologią. I wcale nie jest skazany na porażkę. W końcu to producenci z Państwa Środka wyznaczają obecnie rytm motoryzacji. A powiązanie ze sobą tych dwóch światów może być przepisem na sukces.

I na kolejny, nowy wiek świetności Maserati. Tyle że już w nieco innym wydaniu.

TEKST: MACIEJ STRUK
ZDJĘCIA: MASERATI

epraca.pl 45b90c450

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 21 listopada 1976 r.

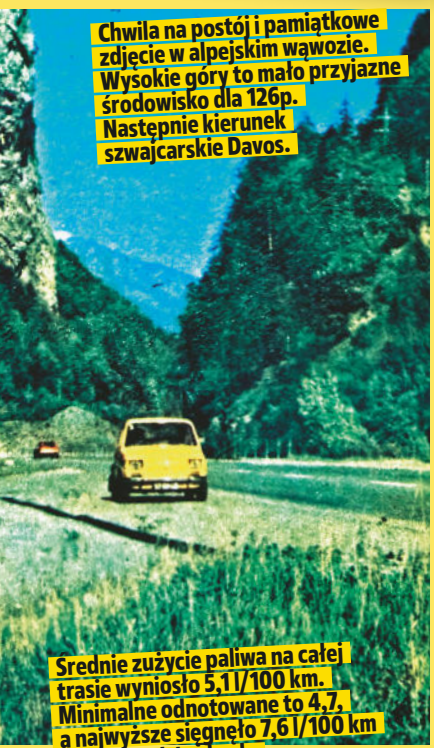
Jesienią 1976 roku Motor informował o nowych Jelczach PR-110, które miały usprawnić komunikację w miastach. Początkowo planowano ich zastosowanie w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu. Podkreślano, że mimo podobieństw do znanych autobusów PR-100 wprowadzono tu wiele zmian, a większość podzespołów pochodziła z polskich zakładów. A jeśli mowa o polskich zakładach, to świętowano także wyprodukowanie w FSO milionowego samochodu. Jubileuszowe auto przekazano Centrum Zdrowia Dziecka.











Chwila na postój i pamiątkowe zdjęcie w alpejskim wąwozie. Wysokie góry to mało przyjazne środowisko dla 126p. Następnie kierunek szwajcarskie Davos.

Srednie zużycie paliwa na całej trasie wyniosło 5,1 l/100 km. Minimalne odnotowane to 4,7, a najwyższe sięgnęło 7,6 l/100 km w paryskich korkach.

Można 126-ką za 130...

Turystyka samochodowa, także ta zagraniczna, cieszyła się w latach 70. ogromną popularnością, mimo że to, co dziś wydaje się banalne, 50 lat temu stanowiło wyzwanie. Przeszkodą nie był nawet Polski Fiat 126p, a relacje z wypraw „Maluchem" często gościły na stronach Motoru. Jedną z bardziej spektakularnych była wyprawa do Turcji, która zakończyła się dachowaniem. W tym wydaniu opublikowano reportaż z podróży Stanisława Szelichowskiego. Trasa liczyła 5700 km, przebiegała przez 10 państw, a 150 mil morskich autor pokonał promami przez Bałtyk, cieśninę Kattegat i Wielki Bełt. Okazało się, że ekonomiczny charakter Polskiego Fiata 126p to istotny atut, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę tytułowe „130". Chodzi tu o... 130-dolarowy przydział walut. Z tej kwoty aż 80 dolarów to koszt paliwa. Trasę zaplanowano tak, by od Międzyzdrojów aż po francuskie Dieppe znajdować się nad brzegiem morskim. Autor odwiedził m.in. Kopenhagę, Paryż, księstwo Lichtenstein. Wyprawa, mimo że była dla 126p wyzwaniem, okazała się bezproblemowa. Konieczne było tylko uzupełnienie wody destylowanej w akumulatorze. W ocenie Stanisława Szelichowskiego dobrze przygotowany do podróży Polski Fiat 126p nadaje się do długich wojaży zagranicznych. Głównie za sprawą dużej ekonomii zużycia paliwa.

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 45b906e450

Pasja | Piękno | Perfekcja



Sprawdź na czytelnia.pl

Szukaj na półce z prasą!

eprasa.pl 45b906e450

ŠKODA Flota

Blisko Twojego biznesu



Ponad 30 lat wsparcia na każdym kilometrze

- szeroka oferta modeli i wyposażenia
- elastyczne finansowanie
- ponad 130 Autoryzowanych Serwisów Škody

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa od 5,1 l/100 km do 5,9 l/ 100 km, a emisja CO_2 od 115 g/km do 133 g/km (dane na podstawie świadectw homologacji typu, określone w cyklu mieszanym). Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdą Państwo na stronie: www.skoda.pl/swiat-skody/recycling-samochodow. Zmodyfikowane przez AI.
Wszystkie produkowane obecnie samochody marki Škoda sa wykonywane z materiałów spełniających pod względem możliwości odzysku i recyklingu wymagania określone w normie ISO 22628 i są zgodne z europejskimi świadectwami homologacji wydanymi wg dyrektywy 2005/64/WE.
Volkswagen Group Polska sp. z o.o. podlega obowiązkowi zapewnienia wszystkim użytkownikom samochodów Škoda sieci odbioru pojazdów po wycofaniu ich z eksploatacji, zgodnie z wymaganiami ustawy z 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Więcej informacji dotyczących ekologii znajdą Państwo na stronie: www.skoda.pl/swiat-skody/srodowisko.

eprasa.pl 45b906e450