UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 22-23/2026 (3805-06) 25•05•2026
cena 6,99 zł w tym 8% VAT

WYDANIE PODWÓJNE
72 STRONY

Citroen C5 Aircross

Jeep Compass

Opel Grandland

3 sposoby na SUV-a

PORÓWNANIE s. 20

Te same podzespoły, ale zaskakująco różne charaktery



Jaecoo 8 Super Hybrid

m motor PIERWSZA JAZDA s. 12



m motor TEST

Test polerek akumulatorowych

7 urządzeń przywracających połysk lakieru

s. 44

PORADY

NAJLEPSZE AUTOMATYCZNE SKRZYNIE OSTATNICH LAT

» Trwałe konstrukcje, na których można polegać
» Przekładnie klasyczne, CVT i dwusprzęgłowe

s. 38

UŻYWANE



Skoda Superb KONTRA Toyota Camry



s. 52 Duże, solidne i wygodne limuzyny klasy średniej

UŻYWANE



Citroen C4 Grand Picasso 1.6 BlueHDi z przebiegiem

s. 56

221 686 km



Porsche 911 Turbo S

Z nowym napędem o mocy 711 KM

m motor PIERWSZY TEST

s. 14

m MOTOPASJE

Adria Astella

s. 66



Mobilny dom w rozmiarze XL

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

9 770580 044602 22

Numer w sprzedaży do: 07.06.2026



SUBARU

PARTNERZY SUBARU

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU

KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS

warta.

ERSTE Leasing

ENEOS MOTOR OIL

ERGO HESTIA

YOKOHAMA

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

Motor 22-23/2026 25 maja

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor



28

DS N°8
Producent nazywa go SUV-em coupe, ale to bardziej liftback z nieznacznie zwiększonym prześwitem. A przede wszystkim – oryginalnym stylem. Testujemy flagowy model marki DS Automobiles, czyli N°8.



48

AUTO PO SZKOLE JAZDY
Zakup samochodu używanego do szkolenia kierowców nie musi być złym wyborem. Pod warunkiem, że jest się tego świadomym.

WULKANIZACJA POD DOMEM
Niedrogi zestaw naprawczy do przebitej opony zamiast usługi wulkanizatora? Sprawdzamy, czy takie rozwiązanie jest skuteczne.



60

NOWOŚCI

4 Skoda Epiq
Po rynkowym sukcesie Elroqa Skoda prezentuje kolejny elektryczny model. Ten nieduży crossover o zaskakująco przestronnym i przemyślanym wnętrzu ma wszystko, by stać się rynkowym przebojem. Jedyną niewiadomą pozostaje jeszcze cena...

10 Mercedes-AMG GT 4-Door Coupe
Wiele „elektryków" zapewnia piorunujące osiągi, ale mało który łączy je ze sportowym prowadzeniem. Ten ma należeć do wyjątków.

PIERWSZA JAZDA

12 Jaecoo 8 Super Hybrid
Potężny SUV (4,8 m) z mocnym hybrydowym napędem typu plug-in i 4x4. Do tego bogate wyposażenie i rozsądna cena, czyli klasyczna już chińska oferta.

PORÓWNANIA, TESTY

14 Porsche 911 Turbo S
Dwie i pół sekundy. Dokładnie tyle potrzebuje najnowsze 911 Turbo S do rozpędzenia się od 0 do 100 km/h. A to tylko jeden z licznych talentów tego modelu Porsche.

20 Kompaktowe SUV-y koncernu Stellantis
Citroen C5 Aircross, Jeep Compass i Opel Grandland powstają z tych samych klocków, ale każdy z nich ma swój charakter. W porównaniu 145-konne hybrydy.

28 DS N°8

34 Mazda CX-80 3.3 e-Skyactiv D 8AT AWD
W czasach hybryd i samochodów elektrycznych duży SUV Mazdy z 6-cylindrowym dieslem jest jak biały kruk. Teraz CX-80 zostało poddane modernizacji.

PORADY

38 Najlepsze skrzynie automatyczne
Automatyczne skrzynie stają się powoli standardem w nowych autach. Coraz częściej stają się też pozycją obowiązkową dla kupujących samochody używane. Które z nich są godne polecenia i zapewnią dalszą bezproblemową eksploatację?

44 Szybka korekta lakieru
Już za 250 zł można kupić akumulatorową polerkę, która przywróci połysk lakieru. Testujemy 7 urządzeń i sprawdzamy, które sprawdzą się w tym najlepiej.

48 Wulkanizacja pod domem

UŻYWANE

50 Audi Q8
Ten 5-metrowy SUV Audi debiutował już 8 lat temu, więc coraz częściej pojawia się na rynku wtórnym. Pytamy użytkowników, jak oceniają swoje Q8.

51 Transport motocykli
Analizujemy, jakie marki i typy jednośladów sprowadzamy do Polski oraz ile wynosi koszt transportu motocykla w zależności od kierunku importu.

52 Skoda Superb kontra Toyota Camry
Rywalizują w segmencie, gdzie królują marki premium, ale Superb i Camry to propozycje solidne i wygodne, więc nadal budzą duże zainteresowanie.

56 Citroen C4 Grand Picasso 1.6 BlueHDi
Zdaniem wielu to jeden z lepszych minivanów. Bez wątpienia doskonale sprawdza się w roli samochodu rodzinnego, nawet z niewielkim, 120-konnym dieslem. Potwierdza to nasz raport z eksploatacji egzemplarza, którego przebieg to ponad 220 tys. km.

60 Auto po szkole jazdy

64 Renault 4

MOTOPASJE

66 Adria Astella i Ford Ranger
Ten duet wzbudza na drodze większą sensację niż czerwone, głośne sportowe auto. Trudno się dziwić, bo Ford Ranger wraz z przyczepą Adria Astella tworzą ponad 14-metrowy zestaw.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

70 Motor Retro



64

RENAULT 4
Miało być tanie, pojemne, funkcjonalne – i takie właśnie było. Przy okazji Renault 4 zostało wspaniałym, bezpretensjonalnym klasykiem.

Auta w numerze

Audi Q8	50	Mazda CX-80 3.3 e-Skyactiv D	34
Citroen C4 Grand Picasso 1.6 BlueHDi	56	Mercedes-AMG GT 4-Door Coupe	10
Citroen C5 Aircross Hybrid 145	20	Opel Grandland Turbo Hybrid	20
DS N°8 AWD Long Range	28	Porsche 911 Turbo S	14
Ford Ranger PHEV	66	Renault 4	64
Jaecoo 8 Super Hybrid	12	Skoda Epiq	4
Jeep Avenger	6	Skoda Superb	52
Jeep Compass e-Hybrid	20	Toyota Camry	52

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



motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Modern Solid, czyli nowy język projektowania aut Skody w praktyce. Uwagę zwracają charakterystyczne lampy w kształcie litery T. W opcji są światła LED Matrix.

Szansa na (epicki) sukces

Skoda świetnie sobie radzi na europejskim rynku, a najnowszy nieduży elektryczny



Dwuramienna kierownica (znana już z innych modeli Skody) z fizycznymi przyciskami.



Sprawdzone i dobre rozwiązanie – tryby jazdy wybiera się dźwignią przy kierownicy.



Na szczęście nie zrezygnowano tu z fizycznych przycisków do obsługi podstawowych funkcji.



Minimalistyczny kokpit z ekranem 13 cali. System bazuje na rozwiązaniach Android i poza aplikacjami Skody wykorzystuje m.in. Google Maps, Spotify czy Youtube.

Skoda Epiq

Najmniejszy elektryczny model w gamie Skody powstał na pycie MEB+, mierzy 417 cm i ma 260-centymetrowy rozstaw osi, co przekłada się na zaskakująco przestronną kabinę. Dostępny będzie w trzech wersjach mocy i z dwoma pojemnościami baterii. Napęd na przednie koła, nie ma w planie wersji 4x4. Maksymalny zasięg sięga 440 kilometrów. Ceny na polski rynek poznamy w drugiej połowie czerwca.

Wersje Skody Epiq

Z silnikami elektrycznymi

- **35** (115 KM, 267 Nm, prędkość maks.: 150 km/h, bateria: 37,5 kWh netto)
- **40** (135 KM, 267 Nm, prędkość maks.: 150 km/h, bateria: 37,5 kWh netto)
- **55** (210 KM, 290 Nm, prędkość maks.: 160 km/h, bateria: 51,5 kWh netto)

crossover może wzmocnić jej pozycję.





W zgodzie z trendami: kabinę wykończono materiałami z recyclingu. Robią dobre wrażenie.



Najważniejsze z tyłu: dużo miejsca, płaska podłoga i nawiewy dla pasażerów.



Bagażnik ma imponującą pojemność 475 litrów, a z przodu znalazł się jeszcze 25-litrowy schowek.

Skoda jest dzisiaj na fali. Awansowała na 2. miejsce pod względem sprzedaży w Europie i opracowuje kolejne modele. Po odmłodzeniu gamy spalinowej przyszedł czas na „elektryki". Jako pierwszy debiutuje ten najsensowniejszy, czyli nieduży crossover Epiq. To właśnie w mieście, naturalnym środowisku Epiqa, napęd elektryczny ma najwięcej argumentów – bateria nie musi być wielka, a cena powinna pozostać na rozsądnym poziomie. To propozycja skierowana dla szerokiej grupy klientów.

Nadwozie Epiqa zaprojektowano w myśl nowego języka stylistycznego czeskiej marki, ale przy zachowaniu jak najlepszej aerodynamiki, czego efektem jest współczynnik na poziomie 0,275. Atutami kabiny są przestronność, pojemny bagażnik, praktyczne rozwiązania Simply Clever oraz intuicyjna obsługa.

Dla najmniejszego elektrycznego modelu Skody przewidziano dwa rodzaje baterii. W modelach 35 i 40 to typ LFP, a w topowym 55 zastosowano rozwiązanie NMC, zapewniające wyższą gęstość energii i większy zasięg. W tym przypadku do 440 km. Nie ujawniono jeszcze wszystkich danych technicznych, ale ładowanie prądem stałym od 10 do 80% ma trwać około 24 minuty. Ponadto Epiq oferuje stopniowanie rekuperacji (w tym tryb jazdy One Pedal) oraz dwukierunkowe ładowanie (zasilanie zewnętrznych urządzeń i domowej instalacji elektrycznej). W planie jest także możliwość korzystania z cyfrowego kluczyka – taką funkcję może pełnić smartfon z systemem iOS lub Android.

Wygląda na to, że o klientów powalczy nowe pokolenie, oby przystępnych cenowo, „elektryków". Niebawem zadebiutuje VW ID. Cross, w salonach jest już udane Renault 4, do którego dołączyła właśnie Kia EV2. Nie można też zapominać o Toyocie Urban Cruiser. Zapowiada się ciekawa rywalizacja.

TEKST: WOJTEK JURKO, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA



Elektryczny Epiq to w uproszczeniu odpowiednik spalinowego Kamiqa. Krótszy o kilka cm, ale bardziej przestronny.

W SKRÓCIE

Mały „elektryk”

Koncern Stellantis ogłosił, że zamierza stworzyć niewielki i przystępny cenowo samochód elektryczny przeznaczony specjalnie na rynki Starego Kontynentu (tzw. E-Car to zaproponowana przez Komisję Europejską klasa wytwarzanych w UE małych, nieprzekraczających 4,2 m długości aut, które mają wspomóc tak proces elektryfikacji, jak i konkurencyjność rodzimego przemysłu). Rozpoczęcie produkcji w fabryce w Pomigliano: od 2028 r.

Kolejny koncept



Renault zaprezentowało interesującą wizję „samochodu plażowego”, opartego na seryjnej „czwórce”. Nazwano go JP4x4 Concept i nawiązuje on do historycznych modeli R4 Plein Air i JP4. W przeciwieństwie do standardowego Renault 4 prototyp nie jest pięcio-, a dwudrzwiowy, ma też dodatkowy silnik elektryczny na tylnej osi, dzięki czemu auto ma napęd 4x4. Na dachu, w specjalnym uchwycie, przymocowano deskę surfingową, zaś w bagażniku umieszczono deskorolki.

Obwodnica Kalisza



GDDKiA poinformowała o wyborze oferty (blisko 684 mln zł, firmy Mirbud) na zaprojektowanie i wybudowanie obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25 (między Koninem a Ostrowem Wielkopolskim). Inwestycja obejmuje 18,5-kilometrowy odcinek Kokanin-Biskupice Ołoboczne. Rozpoczęcie prac w terenie jest planowane na połowę 2028 roku, natomiast ich zakończenie na trzeci kwartał 2030 r. Trasa powstanie w ramach rządowego programu budowy 100 obwodnic.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA



motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Face lifting Jeepa Avengera

- Produkowany w Polsce crossover przeszedł modernizację
- W gamie nowy silnik 1.2 turbo 100 KM, cena od 89 500 zł

Avenger to zdecydowanie najchętniej kupowany model Jeepa w Europie. Obecnie klienci wybierają go ponad trzykrotnie częściej... niż wszystkie pozostałe auta marki razem wzięte. Teraz Jeep poddał Avengera face liftingowi. Zmiany stylizacyjne są jednak skromne i wcale niełatwo będzie odróżnić wariant po modyfikacji od tego sprzed niej.

Z zewnątrz zastosowano przeprojektowane zderzaki (wprowadzono też nowe kolory i wzory felg oraz matrycowe reflektory), w wyższych wersjach zastosowano podświetlany grill, a do gamy dodano wersję specjalną 85th Anniversary (auto na zdjęciach). W kabinie ulepszono część materiałów, do dyspozycji są też teraz kamery 360 st.

Najważniejsze jest uzupełnienie gamy o silnik 1.2 R3 turbo, rozwijający 100 KM i 205 Nm (ma m.in. nowe turbosprężarkę o zmiennej geometrii, blok, tłoki i pierścienie; napęd rozrządu jest łańcuchowy). Jednostkę połączono z manualną 6-biegową skrzynią. Osiągi są następujące: przyspieszenie do 100 km/h w 10,6 s, prędkość maksymalna 184 km/h. Średnie zużycie paliwa to 5,6 l/100 km. Według cennika za Avengera w takiej odmianie trzeba zapłacić 113 150 zł, ale w obecnej promocji tylko 89 500 zł.



W kabinie zmieniono przede wszystkim część materiałów.



Jaguar Type 01 coraz bliżej

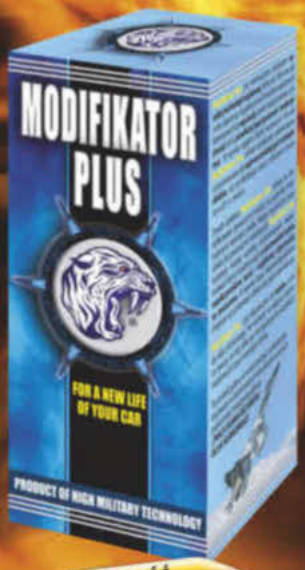
Jaguar wstrzymał produkcję aut i przygotowuje się do nowego otwarcia – chce być marką luksusową, sprzedającą tylko samochody elektryczne. Właśnie podano, że pierwszy model po odrodzeniu firmy będzie nosił oznaczenie Type 01. Pojazd, nadal w kamuflażu, zaprezentowano w Monako, podczas Grand Prix Formuły E.

W aucie zostaną wykorzystane trzy silniki elektryczne (napęd 4x4, układ wektorowania momentu obrotowego na tylnej osi), które mają generować ponad 1000 KM i 1300 Nm, co uczyni ten model najmocniejszym seryjnym Jaguarem w historii. Nie podano na razie pojemności akumulatora trakcyjnego i zasięgu. Type 01 otrzyma m.in. zawieszenie pneumatyczne z adaptacyjnymi dwuzaworowymi amortyzatorami, układ tylnych kół skrętnych i aż 23-calowe obręcze. Prezentacja seryjnego Jaguara Type 01 odbędzie się jeszcze w tym roku.



Jaguar Type 01 będzie pięciodrzwiowym, luksusowym gran turismo.

www.modifikator.pl



NOWA MŁODOŚĆ TWOJEGO SAMOCHODU
NANO TECHNOLOGIA



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

JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

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

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



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

Produkt do nabycia w sieci sklepów:
petrostar.pl

REKLAMA



Pierwsza Alpina stworzona w BMW

Alpina już oficjalnie znajduje się pod skrzydłami koncernu BMW (jej poprzedni właściciele stworzyli firmę Bovensiepen i zdążyli pokazać pierwszy model – Zagato na bazie BMW serii 4) i według zapowiedzi ma wypełnić lukę pomiędzy markami BMW a Rolls-Royce. Na debiut nowego samochodu, na razie jeszcze w wersji koncepcyjnej, nie trzeba było długo czekać. Największym pozytywnym zaskoczeniem jest to, iż debiutująca na Concorso d'Eleganza Villa d'Este Vision BMW Alpina to nie auto elektryczne, ale wyposażone w benzynową jednostkę V8. Potężne gran turismo (w pewnym sensie następca serii 8) mierzy aż 5,2 m długości, a felgi nawiązujące designem do klasycznych obręczy Alpiny mają 22 cale z przodu i 23 cale z tyłu. Ogłoszono, że pierwsza seryjna Alpina, inspirowana serią 7, ma zostać zaprezentowana w przyszłym roku.



Kabina Vision BMW Alpiny prezentuje się bardzo podobnie do tej w serii 7 po face liftingu.



Koncepcyjny model wskazuje kierunek, w którym pójdą styliści.



Nowa strategia

Honda zanotowała w roku fiskalnym 2025 stratę w wysokości ok. 2,7 mld dolarów (pierwszą od 70 lat). Złe wyniki skłoniły ją do zweryfikowania strategii na najbliższe lata. Firma zmniejszy nacisk na pełną elektryfikację (zarzuciła plany wprowadzenia m.in. sedana i SUV-a BEV), choć nie oznacza to rezygnacji z oferowania aut elektrycznych. Zamiast tego mocno skupi na rozwoju hybryd (na zdjęciu Hybrid Sedan Prototype) i zaangażowaniu na rynkach japońskim, USA, chińskim i indyjskim. Już w przyszłym roku pojawią się pierwsze auta z bardziej efektywnym napędem HEV, oparte na nowej platformie.

Robert Lewandowski ambasadorem

Robert Lewandowski został tak zwanym globalnym ambasadorem chińskiej marki samochodowej Chery, należącej do koncernu o tej samej nazwie. Jak powiedział Lewandowski (cytat za komunikatem prasowym): „Cieszę się, że mogę współpracować z marką, która naprawdę stawia rodzinę na pierwszym miejscu. (...) Z niecierpliwością czekam na współpracę z Chery i możliwość promowania filozofii For Family wśród rodzin na całym świecie".





Mocne cztery miesiące w Polsce

Jak podało PZPM, tegoroczny kwiecień był rekordowym, bowiem zarejestrowano w Polsce 51 824 auta osobowe (+10,3% r/r). W ciągu czterech miesięcy przybyły u nas zaś 203 463 auta, więcej o 7,6% w stosunku do analogicznego okresu 2025 r. Nadal najpopularniejszą marką jest Toyota (30 344 szt; -4%), a na kolejnych pozycjach plasują się Skoda (21 516 szt; +15,9%) oraz Volkswagen (14 553 szt.; +6,2%). MG pozostaje chińską marką numer 1 (ogólnie 12. miejsce, 5445 szt.; +28,9%).

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/model	Rejestracje (I-IV 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-IV 2025 r.) [proc.]	
1	Toyota Corolla	8 323	+10,9	↑
2	Skoda Octavia	7 361	+19,7	↑
3	Kia Sportage	4 865	+5,9	↑
4	Toyota C-HR	4 765	-17,0	↓
5	Toyota Yaris Cr.	4 756	+17,9	↑
6	Hyundai Tucson	4 495	+25,4	↑
7	Volvo XC60	4 187	+6,5	↑
8	Toyota Yaris	3 355	-12,1	↓
9	VW T-Roc	3 087	+5,0	↑
10	Nissan Qashqai	2 809	-9,3	↓

Źródła: PZPM

Przyszłe premiery



Lexus NX
SUV klasy średniej Lexusa przejdzie modernizację.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
Volkswagen ID. Every1	2027

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Alfa Romeo Giulia	2026
Audi A2 e-tron	2026
Audi A6 allroad quattro	2026
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Ferrari Luce	2026
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C (fl; fot.)	2026



Po debiucie nowej klasy C BEV czas na face lifting wersji spalinowej.

Renault Megane E-Tech (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Alfa Romeo Stelvio	2026
Audi Q7	2026
Audi Q9	2026
Bentley SUV EV	2026
BMW iX1	2027
BMW iX4	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2026
Dacia miejski BEV	2026
Fiat Panda XL	2026
Hyundai Tucson	2026
Lancia Gamma	2027
Lexus NX (fl; fot.)	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026
Volkswagen ID.4	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, SH Proshots



Klasyka Audi: wskaźniki 11,9", centralny ekran 14,5", przed pasażerem 10,9".

Wnętrze nowego Audi Q9

Q9 to luksusowy SUV, który de facto zastąpi w gamie Audi model A8
Wersje 6- lub 7-osobowe, debiut Q9 nastąpi 29 lipca 2026 roku

Już wielokrotnie udawało się sfotografować nowego flagowego SUV-a Audi podczas prób przedprodukcyjnych, teraz jednak sama marka rozpoczęła przekazywanie informacji na jego temat – opublikowała fotografie gotowego wnętrza oraz nadal zakamuflowanego auta. Q9 zajmie miejsce w gamie powyżej Q7 (pełniąc jednocześnie rolę następcy A8) i stanie się rywalem m.in. dla BMW X7, Mercedesa GLS czy Range Rovera.

Q9 będzie standardowo 7-osobowe, ale za dopłatą przewidziano wersję z dwoma siedzeniami w II rzędzie – w pełni elektrycznie sterowanymi, z wentylacją (zarówno oparcia, jak i siedziska). Przednie fotele mogą mieć z kolei funkcję masażu. Q9 jest pierwszym Audi z elektrycznie sterowanymi drzwiami (w tym przez aplikację i system multimedialny). Otwierają się one pod kątem 90 stopni i wyposażono je w układ zabezpieczający przed uderzeniem np. w zaparkowany obok pojazd. Dużą wagę przywiązano do materiałów oraz oświetlenia nastrojowego. I tak np. będzie można wybierać z kilku rodzajów tapicerek, w tym wełnianych, z mikrofibry Dinamica, połączeń skóry i materiałów skóropodobnych oraz skóry Nappa. Ograniczono też błyszczące wykończenia na rzecz matowych.

Na razie nie podano danych technicznych Q9, ale auto ma się pojawić m.in. z silnikiem Diesla, który w tej klasie aut w Europie nadal pełni ważną rolę.



Konfiguracja 6-osobowa z oddzielnymi elektrycznie regulowanymi siedzeniami w II rzędzie – za dopłatą.



W bagażniku zastosowano rozbudowany system szyn oraz uchwytów pozwalający na mocowanie ładunku.



Panoramiczny dach ma 1,5 m². Można go przyciemniać w całości lub segmentami. Oświetlenie LED to opcja.



Suzuki e Vitara wycenione

Suzuki pokazało elektryczną Vitarę pod koniec 2024 r., ale dopiero teraz auto wchodzi na nasz rynek. Ten miejski crossover (długość 427,5 cm) jest oferowany z napędem na przednie lub cztery koła i w trzech wersjach wyposażenia. Do wyboru są akumulatory trakcyjne 49 kWh (zasięg 344 km) oraz 61 kWh (zasięg 426 lub 395 km w odmianie 4x4). Suzuki e Vitara kosztuje od 151 900 zł. Toyota podała nieco wcześniej ceny bliźniaczego modelu Urban Cruiser. Za bazowy jej bazowy wariant trzeba zapłacić 155 900 zł.

Model	Silnik/bateria	Cena od
e Vitara	144 KM/49 kWh	151 900 zł
e Vitara	174 KM/61 kWh	167 900 zł
e Vitara 4x4	184 KM/61 kWh	175 900 zł



W każdej wersji e Vitary ekrany mają 10,1 oraz 10,25 cala.



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Kultowe auta, nieznane historie

Wysokooktanowa rozrywka – na kanale BBC Brit entuzjaści motoryzacji i technologii znajdą szereg inspirujących programów, które pozwolą na nowo odkryć pasję do czterech kółek.

Motoryzacja jest niczym wciągający serial – a historyczne modele aut bywają nawet ciekawsze od tych nowych. Kanał BBC Brit ma w swojej ramówce liczne propozycje dla miłośników motoryzacji oraz dla osób, które chcą spędzić czas na wartościowej rozrywce z samochodami w tle.

Auta, które zmieniły świat

Życie często pisze historie lepsze niż scenarzyści z Hollywood. Tak było na przykład z narodzinami marki Lamborghini. Ferruccio Lamborghini, włoski przedsiębiorca, który dorobił się fortuny na produkcji traktorów, prywatnie był wielkim fanem samochodów Ferrari. Problem w tym, że jego egzemplarze regularnie miały problemy ze sprzęgłem. Gdy pan Lamborghini zwrócił na to uwagę Enzo Ferrariego i zasugerował zmiany konstrukcyjne, miał usłyszeć, że producent ciągników nie powinien pouczać Ferrari, jak budować samochody. Efekt? Lamborghini postanowił tworzyć własne auta. Tak narodziła się jedna z największych włoskich ikon – nie tylko motoryzacji, ale i popkultury.

Historię tej i wielu innych słynnych marek samochodów można poznać w programie „Ikony motoryzacji", który co wtorek o 22:00 jest emitowany na BBC Brit. 9 czerwca rusza kolejny sezon, który przybliży m.in. dzieje Fiata, Maserati i Bugatti, w tym owiany legendą model EB110, za którym stoi opowieść niczym z sensacyjnego kryminału. Znajdzie się też coś dla fanów Jeepa, Mazdy i Volvo – producentów, którzy dzięki swojej śmiałości na trwałe zmienili obraz branży motoryzacyjnej.

Pasja, która nie rdzewieje

BBC Brit ma w swojej ramówce także inne ciekawe propozycje dla fanów motoryzacji – na czele z legendarnym „Top Gearem", który nie ma sobie równych, jeśli chodzi o połączenie błystkotliwej rozrywki z autentyczną pasją do samochodów. Kolejna pozycja to „Warsztat Hammonda", w którym słynny Chomik prowadzi warsztat zajmujący się renowacją rzadkich klasyków – oczywiście borykając się z licznymi wyzwaniami. Z kolei „Samochód roku" przybliża sylwetki i zakulisowe historie laureatów konkursu. Warto obejrzeć!

BBC BRIT









Ikony motoryzacji

W każdy wtorek o 22:00 na antenie BBC Brit można oglądać „Ikony motoryzacji" – fascynujący program o samochodach, które na zawsze zapisały się w historii motoryzacji. Często stoją za nimi zaskakujące historie, charyzmatyczni ludzie... a niekiedy czysty przypadek.







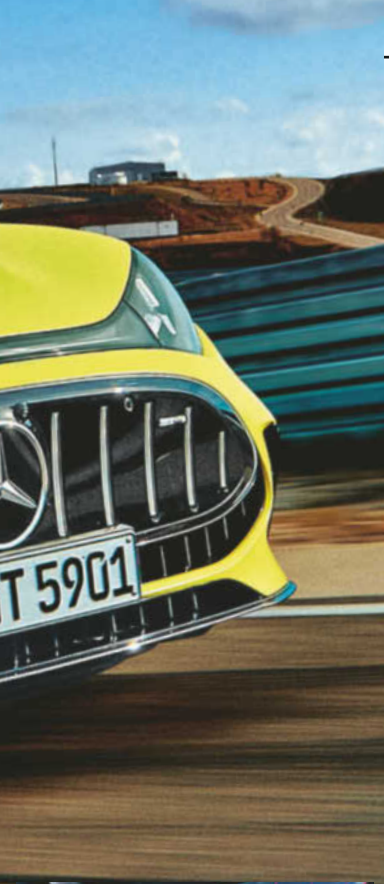
Tysiąc to już za mało

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



Najnowszy model Mercedsa-AMG ma trafić do polskich salonów na przełomie III i IV kwartału bieżącego roku (ceny powinny zostać ogłoszone wcześniej).

Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupe





Spektakularnie podświetlany dach można całkiem zmatowić.

Wersje napędowe

Z silnikami elektrycznymi

- 55 4x4 816 KM (bateria 106 kWh)
- 63 4x4 1169 KM (bateria 106 kWh)

Elektryfikacja sprawiła, że coraz częściej tworzone są auta oferujące moc szczytową znacznie przekraczającą 1000 KM. Wyścig zbrojeń trwa w najlepsze i właśnie dołączył do niego Mercedes-AMG GT 4-drzwiowe Coupe.

Długie oczekiwanie na „elektryka" ze stajni AMG wreszcie dobiegło końca – seryjny model GT 4-drzwiowe Coupe właśnie ujrzał światło dzienne. To naprawdę „kawał pojazdu", który waży 2460 kg i ma długość 509,4 cm, szerokość 195,9 cm, wysokość 141,1 cm oraz aż 304 cm rozstawu osi. Do przedniego bagażnika zmieszczą się 62 litry, zaś do tylnego 507 l. Auto będzie oferowane w konfiguracji 4- lub 5-osobowej.

Osiągi priorytetem

Elektryczne GT jest pierwszym autem Mercedesa-AMG, które zbudowano na bazie specjalnie stworzonej architektury AMG.EA (kolejnym będzie SUV). Pojazd otrzymał wyjątkowe silniki o strumieniu osiowym (ang. axial flux motors), a nie powszechnie stosowane o strumieniu promieniowym. Podstawową zasadę ich działania opracowano w brytyjskiej firmie Yasa, w pełni należącej do Mercedesa od 2021 r. Ich zaletami są m.in. niewielkie rozmiary (w przypadku AMG GT mają tylko 8-9 cm grubości) i wysokie moc/moment obrotowy. Tutaj zastosowano trzy – przedni działa jako wspomagający (tylko wtedy, gdy np. niezbędna jest dodatkowa moc lub zapewnienie trakcji), a dzięki dwóm tylnym możliwe jest płynne rozdzielanie siły napędowej pomiędzy kołami tej osi.

AMG-GT 4-drzwiowe Coupe będzie dostępne w dwóch wariantach. Ten o oznaczeniu 55 oferuje 510 KM (816 KM z wykorzystaniem procedury startowej i przy 80% naładowania baterii) oraz 1800 Nm. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h zajmuje 2,8 s, zaś do 200 km/h 9,0 s. Topowa wersja 63 rozwija natomiast 721 KM (szczytowo aż 1169 KM) i 2000 Nm. W jej przypadku „sprint do setki" trwa zaledwie 2,4 s, a do 200 km/h – 6,8 s. Obie odmiany rozpędzają się maksymalnie do 300 km/h (z opcjonalnym pakietem).

Akumulator trakcyjny będący elementem struktury nośnej auta także skonstruowano od podstaw, z nowymi cylindrycznymi ogniwami (każde z bezpośrednim chłodzeniem, razem jest ich 2660). Celem było stworzenie baterii, która będzie m.in. zapewniała w każdej chwili maksymalną moc podczas intensywnej jazdy i doskonale reagowała na bieżące uzupełnianie energii podczas rekuperacji. Jej pojemność wynosi 106 kWh i może być ona ładowana prądem stałym z mocą do 600 kW (AC: 11 kW). Uzupełnienie energii od 10 do 80% teoretycznie zajmuje 11 min (po 10 min przybywa do 462 km zasięgu). Ważne, że ładowanie może się odbywać nie tylko na urządzeniach 800 V, ale też 400 V. Mercedes określił zasięg wersji 55 na 597-700 km, a 63 na 596-696 km.

Mnóstwo technologii

Innowacje w napędzie nie są bynajmniej jedynymi ciekawymi rozwiązaniami, jakie zastosowano w AMG GT 4d. I tak na przykład w specjalnym trybie jazdy AMGForce S+ wrażenia mają być takie, jak gdyby pod maską pracowało V8 (nie tylko za sprawą dźwięku, ale także symulacji zmiany biegów). System AMG Race Engineer zapewnia zaś nadzór nad całością oprogramowania i komponentów auta związanych z jazdą, umożliwiając jednocześnie kierowcy, trzema przełącznikami na konsoli, znaczne modyfikowanie ustawień auta (w trzech obszarach: reakcje silników, zachowanie w zakrętach oraz kontrola trakcji). Do dyspozycji są również układy pozwalające m.in. na bieżące śledzenie najważniejszych parametrów samochodu, optymalizację działania np. napędu podczas jazdy torowej czy podpowiadający optymalną linię i punkty hamowania w takich warunkach.

Większość z nich to w pewnym sensie gadżety, ale te fundamentalne dla konstrukcji samochodu rozwiązania także są z najwyższej półki. AMG GT ma wielowahaczowe zawieszenie z przodu i z tyłu (pneumatyczne, z adaptacyjnymi amortyzatorami i układem półaktywnej niwelacji przechyłów), tylne koła skrętne czy wysokowydajny układ hamulcowy z przednimi kompozytowymi tarczami. A do tego wszystkiego aktywne rozwiązania aerodynamiczne (przysłony z przodu, elementy w podłodze, dyfuzor, spojler z tyłu).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MERCEDES











1 Inaczej niż w pozostałych nowych Mercedesach centralny 14-calowy ekran jest pochylony w stronę kierowcy i oddzielony od wyświetlacza dla pasażera (14"). System multimedialny korzysta z trzech tzw. agentów AI (ChatGPT, Microsoft Bing i Google Gemini). 2 Tuż pod ręką znajdują się trzy pokrętła „systemu dowodzenia", pozwalające na znaczną ingerencję w ustawienia auta. 3 GT 4-drzwiowe Coupe może mieć z tyłu dwa mocno wyprofilowane miejsca lub tradycyjną trzyosobową kanapę. 4 Mimo że sportowe, AMG GT 4d okazuje się praktyczne, bo pod maską wygospodarowany spory, 62-litrowy frunk. 5 Dzięki dużej pokrywie dostęp do głównego, 507-litrowego bagażnika jest łatwy.

Jaecoo 8 Super Hybrid

- Jaecoo wprowadza swój flagowy model na polski rynek
- 8 Super Hybrid mierzy 482 cm długości, ma 428 KM i kosztuje od 219 900 zł







Jaecoo 8 występuje wyłącznie w jednej wersji napędu i w jednej opcji wyposażenia. Dopłaty wymaga jedynie trzeci rząd siedzeń.

Chińskie marki wyrastają na lidera w segmencie PHEV-ów. W ciągu pierwszych 4 miesięcy br. aż 6 ich modeli uplasowało się w czołowej dziesiątce polskiego rynku, z czego 5 należało do koncernu Chery. Palmę pierwszeństwa dzierży Omoda 9, będąca konstrukcyjnym bliźniakiem Jaecoo 8.

To ostatnie bazuje na platformie T1X, a do jego napędu służy hybrydowy układ plug-in, składający się z turbodoładowanej jednostki 1.5, 3 silników elektrycznych, 3-biegowej przekładni DHT i akumulatora trakcyjnego (34,5 kWh). Może on być ładowany z mocą do 70 kW (AC: 6,6 kW), co oznacza, że do uzupełnienia prądu w zakresie 30-80% wystarcza 25 minut.

Dopracowany napęd

Napęd „ósemki" od pierwszych metrów robi pozytywne wrażenie szybkimi i płynnymi reakcjami na gaz oraz gładką pracą. Korzysta przy tym głównie z silników na prąd, choć łącznie może pracować w dziewięciu różnych kombinacjach. Co istotne, układ zarządzania energią stara się utrzymywać baterię na poziomie 20-25%. Osiągi są wtedy przewidywalne, choć przy spadku w okolice kilkunastu procent, np. przed wyprzedzaniem, trzeba mieć z tyłu głowy, że Jaecoo może nie rozwinąć pełnej mocy.

Silnik spalinowy włącza się bez wibracji i jest zaskakująco dobrze wygłuszony. Skrzynia biegów przez większość czasu pracuje w tle, a „ósemką" w wielu przypadkach jeździ się jak „elektrykiem". Tyle że z solidnym zasięgiem. Na samym prądzie przejedzie ona 134 km, natomiast łącznie – ponad 1000 km. Zużycie paliwa? Na ok. 420 km, pokonywanych głównie autostradami i drogami ekspresowymi – zamknęło się w 9,7 l/100 km.

Wyrośnięty SUV

Jaecoo 8 to duże auto. Mierzy bowiem 482 cm długości, 193 cm szerokości i 171 cm wysokości. Jego nadwozie wyróżnia się równymi szczelinami, osłonami progów, szeroko otwieranymi drzwiami oraz dużymi lusterkami bocznymi. Niestety, widok w tym umieszczonym centralnie w dużym stopniu „wycinają" wydatne zagłówki kanapy.

Przestrzeń wewnątrz jest okazała, a podłoga w 2. rzędzie – idealnie płaska. W wersji dla 5 osób kanapa ma regulowane oparcie, natomiast w 7-miejscowej – również przesuwane. Ilość miejsca w 3. rzędzie okazuje się jednak skromna.

Po przeciwnej stronie siedzi się niczym w minivanie. Elektrycznie ustawiana kierownica ma nieduży zakres wzdłużnej regulacji, a fotel – z masażem, ogrzewaniem i wentylacją – mocniej do tyłu odsuwa się w odmianie dla 5 niż 7 osób.

Prawdziwa skóra w kabinie

Górną część kokpitu wykończono materiałem przywodzącym na myśl zamsz. Przyjemne wrażenie sprawia także tapicerka z prawdziwej skóry, szczególnie w jasnobrązowym kolorze, dostępnym tylko w odmianie 7-miejscowej. W niższych partiach dominują twarde, przeciętnie wyglądające plastiki, a obsługę w zbyt



Pomimo komfortowego charakteru Chińczycy podają dla Jaecoo 8 głębokość brodzenia wynoszącą 60 cm.

dużej mierze powierzono centralnemu ekranowi.

Za jego pomocą uruchamia się m.in. kamery w nadwoziu, blokadę tylnego dyferencjału czy ogrzewanie/wentylację i masaż foteli. W stosunku do tego w bliźniaczym Chery Tiggo 9 centralny ekran jest wyraźnie mniejszy oraz mniej nowoczesny. Plus za bezprzewodowe Android Auto i Apple CarPlay.

Wygodnie i pewnie

Zawieszenie Jaecoo 8 zapewnia wysoki komfort, skutecznie tłumiąc większość tego, co jezdnia rzuca mu pod koła. Na tle Chery Tiggo 9 jego nadwozie jest bardziej stabilne, nie unosi wyraźnie przodu przy nagłym dodaniu gazu, ani nie przechyla się nadmiernie na boki.



Układ kierowniczy okazuje się wystarczająco bezpośredni i precyzyjny, a „ósemka" całkiem chętnie wykonuje jego polecenia. Poza tym dobrze kamufluje swoje 2,2 t masy własnej, natomiast na autostradzie bardzo pewnie utrzymuje kierunek na wprost.

Ogólnie Jaecoo 8 jest wygodnym autem, choć przydałoby się lepsze wyciszenie nadkoli. Przydałoby się też, aby standardowy adaptacyjny tempomat działał precyzyjniej, a prowadzenie po pasie ruchu wzbudzało więcej zaufania.

Ale i tak nowość z Chin ma dużo więcej plusów niż minusów, bogate wyposażenie i świetną gwarancję (7 lat/150 000 km).

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: AUTOR, JAECOO





Taki zasięg w Jaecoo 8 nie jest niczym szczególnym. Wcześniej to auto pokonało około 220 km.

W desce rozdzielczej dominują dwa ekrany o przekątnej 12,3", z których centralnemu powierzono wiele funkcji, jak np. uruchamianie kamer dookoła nadwozia. Na szczęście pozostawiono pokrętła trybów jazdy, głośności i dotykowe pola na konsoli środkowej, które działają jednak opornie. Plus za wykończenie.



Wzorem aut marki Mercedes dźwignię automatu umieszczono przy kolumnie kierownicy.

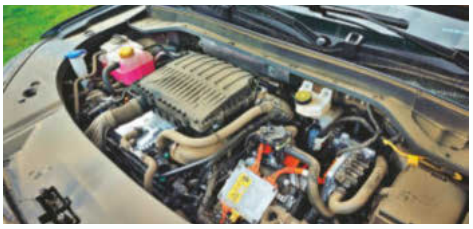




W odmianie 7-miejscowej bagażnik mieści od 148 (komplet pasażerów) przez 488 (rozłożone 2 rzędy) po 2021 l. Fotele 3. rzędu chowają się w podłodze.



Okazała przestrzeń z tyłu, płaska podłoga. Kanapa m.in. z wentylacją i ogrzewaniem.



Jaecoo 8 ma skomplikowany napęd, ale jednocześnie mocny, dopracowany i oszczędny.

NASZYM ZDANIEM

Najnowsze na polskim rynku Jaecoo to auto, które przekonuje napędem i przyjemnie zestrojonym zawieszeniem. Do tego dochodzą pewne prowadzenie, obszerna kabina oraz bardzo bogate wyposażenie. W codziennym użytkowaniu przeszkadza jednak obsługa zbyt wielu funkcji przez ekran.

Dopracowany układ PHEV sprawia, że jeździ się nim niemal jak elektrykiem. Choć 428 KM brzmi świetnie, rzadko się z nich korzysta. Poza tym czasem – przy zbyt rozładowanej baterii – napęd nie rozwija pełnej mocy.

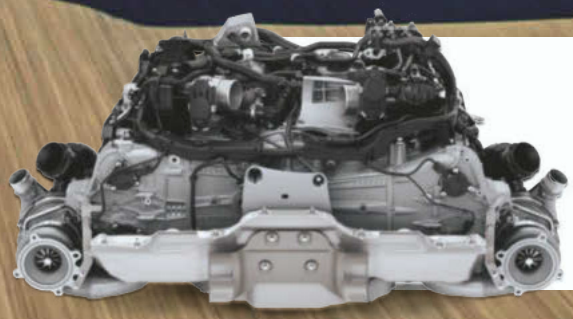
Maciej Struk, tygodnik „Motor"

OCENA ★★★★☆

DANE TECHNICZNE	JAECOO 8 SUPER HYBRID
Silnik	benz. turbo + 3 x elektryczny
Moc systemowa	**428 KM**
Systemowy moment obrotowy	**580 Nm**
Pojemność akumulatora (netto)	34,5 kWh
Maks. moc ładowania AC/DC	6,6/70 kW
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,8 s
Zużycie paliwa/zasięg na prądzie	7,7 l/100 km/134 km
CENA	**219 900 ZŁ**

Dwie i pół sekundy

m motor PIERWSZY TEST



Skomplikowany hybrydowy układ napędowy

Jednostka napędowa 911 Turbo S bazuje na tej z GTS-a w najnowszej odmianie. Ma 6 cylindrów, 3,8 l pojemności i do pary dodatkowy silnik elektryczny. Umieszczony w obudowie 8-biegowej przekładni, rozwija 82 KM (188 Nm). Jego obecność oznacza chwilowy, natychmiastowy przypływ niutonometrów po dodaniu gazu, nim skrzynia zredukuje biegi, a turbosprężarki się „rozkręcą". Te ostatnie występują w parze, ważą po 16 kg i są rozpędzane przez niewielkie silniczki elektryczne. Napęd 911 Turbo S łącznie wyciska z siebie 711 KM, z czego 640 KM pochodzi z samej jednostki spalinowej.



W ciągu 2,5 s człowiek bierze spokojny oddech, koliber wykonuje około 100 uderzeń swoimi skrzydłami, a najnowsze Porsche 911 Turbo S rozpędza się od 0 do 100 km/h. Tym samym ociera się o świat hipersamochodów. Jak jeździ?



Turbo S na tle innych odmian 911 ma poszerzone nadwozie z tyłu. Po ostatnim liftingu zmieniono m.in. kształt zderzaka.









1 Po uniesieniu pokrywy zamiast silnika widać wentylatory. 2 Tarcze ceramiczne z przodu mają średnicę 420 mm, a z tyłu – 410 mm. 3 Tylne skrzydło wysuwa się albo za pomocą przycisku, albo automatycznie, zwiększając docisk tylnej osi. 4 System unoszenia przedniej osi za 12 726 zł zwiększa prześwit przodu o ok. 40 mm do prędkości 35 km/h. Sprawdza się np. przy podjazdach pod krawężnik.

W gamie 911 jest wiele wersji, przeznaczonych do różnych zastosowań. Podstawowa stanowi bilet wstępu do świata tego auta. Odmiana S dodaje nieco więcej mocy i charakteru, GTS balansuje pomiędzy sportem i użytecznością na co dzień, a GT3, nie mówiąc o GT3 RS, to maszyny powstałe z myślą o jeździe po torze.

Na szczycie gamy – przynajmniej pod względem mocy – króluje Turbo S, które w obecnym wydaniu jest najmocniejszym 911 w historii. Rozwija bowiem 711 KM, czym przebija o 11 KM GT2 RS (991) wytwarzane w latach 2017-2019.

Zupełnie nowy silnik

Poprzednie, przedliftowe wcielenie Turbo S (992) miało 3,8-litrowy, podwójnie turbodoładowany silnik typu bokser (650 KM). Zapewniał on przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 2,7 s, a do 200 km/h – w 8,9 s.

Najnowsze wydanie otrzymało zupełnie inną, 3,6-litrową jednostkę napędową. Bazuje ona na tej z GTS-a, czyli pierwszego hybrydowego wcielenia 911. Tyle że obok dodatkowego, stale wzbudzonego silnika elektrycznego (82 KM, 188 Nm) ma dwie turbosprężarki zamiast jednej. Ważą one po 16 kg i są elektrycznie wspomagane. W efekcie potrafią natychmiast zbudować ciśnienie doładowania. A to przekłada się na zminimalizowanie opóźnienia typowego dla klasycznych turbosprężarek.

Prawie jak „elektryk”

Co istotne, cała ta skomplikowana technika działa tak dobrze, że reakcje po maksymalnym wciśnięciu prawego pedału są natychmiastowe i brutalne, czym Turbo S przypomina auta elektryczne. Tyle że w odróżnieniu od nich potrzebuje chwili, nim przekładnia PDK wykona kickdown. Czyni to jednak w sposób absolutnie znakomity. Niezależnie bowiem od tempa jazdy, trybu czy obrotów działa ona tak, jakby zawsze czekała w blokach startowych na decyzję ze strony kierowcy.

Podczas normalnej jazdy biegi zmienia spokojnie i płynnie. Po lekkim wyprostowaniu prawej stopy od razu redukuje o 1 lub kilka przełożeń, a po odpuszczeniu gazu jeszcze przez jakiś czas pozostaje na tym samym. Tak na wszelki wypadek, gdyby kierowca jednak zmienił zdanie. Tryb ręczny, zarządzany łopatkami przy kierownicy, jest bezbłędny i całkowicie niezależny, a sama szybkość PDK – fenomenalna.

Silnik nawet poniżej 2000 obr./min ma w sobie tyle energii, by bez problemu zostawiać cały „samochodowy plankton” z tyłu. W średnim zakresie jego animusz tylko rośnie, a od ok. 5000 obr./min z ogromnym impetem pcha wskazówkę obrotomierza w prawo, szybko wpadając na maksymalne 7500 obr./min.

Towarzyszą temu dźwięki typowe dla boksera, choć nieco zbyt „grzeczne”, także w ustawieniu sportowym. Z drugiej strony od wygrywania ostrych melodii są GT3 i GT3 RS.

Niczym Bugatti Veyron

Podczas pomiarów testowych Turbo S w pierwszych dwóch próbach nie było w stanie rozpędzić się do 100 km/h w deklarowanym czasie. Okazało się wolniejsze o ok. 0,5 s, a na początkowych metrach wymagało kontr kierownicą. I to pomimo napędu 4x4, choć z wyraźną preferencją tylnej osi. Ale później nastąpił przełom, co na 99% wynikało z rozgrzania opon Pirelli P Zero. Dzięki skutecznej procedurze startowej najmocniejsze 911 raz za razem pokazywało wynik 2,5 s! Jest on identyczny z tym, jaki uzyskuje 1001-konne Bugatti Veyron, które do 200 km/h rozpędza się w 7,3 s. Porsche na to samo potrzebuje 8,1 s.

Równie mocno, co osiągi, imponuje skuteczność hamulców, seryjnie zaopatrzonych w ceramiczne tarcze. Pierwsze hamowania ze 100 km/h zamykają one na dystansie 32,6 m.



Przednie opony mają rozmiar 265/35 ZR20, co oznacza, że są wyraźnie mniejsze niż tylne (325/30 ZR21).



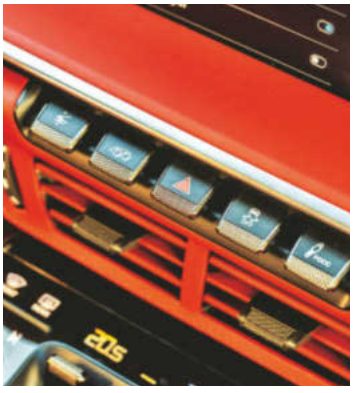
Tym pokrętłem ustawia się tryby jazdy. Czerwony przycisk wyostrza reakcje napędu na 10 s.

Silnik pobudza się do życia, wciskając nieco „bezpłciowy” przycisk z lewej strony kokpitu.

Czerwone wykończenie wnętrza z pewnością nie każdemu przypadnie do gustu, ale Porsche zapewnia wybór wielu różnych kolorów. Klasyczny dla 911 kokpit z m.in. fizycznymi elementami obsługi klimatyzacji. Brakuje półki na telefon.



Tryb ręczny obsługuje się wyłącznie łopatkami za kierownicą. Działa on bezbłędnie.



Panel pod centralnym ekranem z przyciskami m.in. zwiększania przedniego prześwitu, aktywnego wydechu, adaptacyjnych amortyzatorów, ESP i świateł awaryjnych.



Już bez fizycznego obrotomierza, ale z ekranem zegarów. 7 widoków.



Turbo S zapewnia cztery tryby jazdy, które można dostosować do własnych preferencji.

Później jednak wyniki oscylują wokół znakomitych 31,1 m.

Bez ekstremalnego charakteru

Na drodze Turbo S jest dalekie od ekstremów znanych z GT3. To raczej potwornie mocne Gran Turismo, gotowe pokonywać ekspresowo długie trasy. Sprzyjają temu przyzwoite wyciszenie (65,8 dB przy 100 km/h) oraz adaptacyjne zawieszenie, które na równych drogach swoje sportowe kompetencje chowa głęboko do kieszeni. Na gorszych nawierzchniach sztywność układu jezdnego daje się jednak we znaki, zwłaszcza na poprzecznych nierównościach, ale i tak z tym autem da się żyć na co dzień.

Układ kierowniczy wymaga 2,5 obrotu od oporu do oporu. Pracuje stosunkowo lekko, jest bardzo reaktywny i daje świetne wyczucie tego, co dzieje się z przednimi kołami. Nie jest przesadnie ostry, dzięki czemu Turbo S nie wymaga ciągłych korekt podczas jazdy autostradą.

Standardowa tylna oś skrętna, która zwiększa ostrość reakcji, zwrotność i stabilność, pracuje zaskakująco naturalnie, w rezultacie czego nie daje poznać, że tylne koła mają dodatkowe zajęcie.

Bez przechyłów nadwozia

Najmocniejsze 911 w historii prowadzi się bardzo pewnie, neutralnie oraz z dużym poczuciem integracji z kierowcą. Ma daleko przesuniętą granicę przyczepności i... elektromechaniczny system ograniczania przechyłów nadwozia, zwany ehPDCC. Składa się on m.in. z dwóch niezależnych pomp – osobnej dla przedniej i tylnej osi – a niepożądane ruchy ogranicza krzyżową zmianą ciśnienia oleju. W praktyce niweluje nie tylko przechyły boczne, ale też „nurkowanie” przy hamowaniu i unoszenie przodu podczas przyspieszania. Ma również pozytywny wpływ na komfort. Pozwala bowiem adaptacyjnym amortyzatorom pracować z większym skokiem niż w aucie z klasycznymi stabilizatorami.

Zmieniony wygląd

Modernizacja z 2025 r. zmieniła Turbo S przede wszystkim z przodu. Kierunkowskazy zintegrowano z owalnymi reflektorami, a w zderzaku pojawiły się pionowo ustawione aktywne klapy powietrzne. Do tego dochodzi aktywny przedni dyfuzor.

Elementy te współpracują z regulowanym spojlerem z przodu oraz znanym już z poprzednika wysuwanym i pochylanym tylnym skrzydłem.

Porsche informuje, że w zależności od sytuacji aktywna aerodynamika może ograniczać siłę unoszącą albo zmniejszać opór powietrza, a w najbardziej efektywnym ustawieniu wszystkich aktywnych elementów aerodynamicznych współczynnik oporu 911 Turbo S udało się obniżyć o 10% względem poprzednika.

Niezależnie od wszystkiego najnowsze wcielenie tego auta pozostaje szczytowym wydaniem 911. Wchodzi do „klubu 2,5 s”, ocierając się jednocześnie o świat hipersamochodów, które są jednak znacznie droższe i dużo bardziej wymagające.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIE: K. SZCZEPAŃSKI



Fotele z m.in. regulacją szerokości siedziska/oparcia dobrze trzymają ciało w zakrętach i zapewniają dużą wygodę. Idealna pozycja.



Głęboki bagażnik dysponuje skromnymi 128 litrami pojemności. Pomieści torbę czy większe zakupy.



Charakterystyczne dla Turbo S otwory przed tylnymi kołami. Doprowadzają chłodne powietrze do komory silnika.



Testowany egzemplarz Porsche zaopatrzono w odsuwany/uchylany fragment dachu. Wymaga on 9448 zł dopłaty.



Dwa osobne miejsca z tyłu są bardzo ciasne, ale zaopatrzono je w Isofixy.



Turbo S po liftingu zyskało kierunkowskazy zintegrowane w lampach.

m | PODSUMOWANIE — PORSCHE 911 TURBO S

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ świetne materiały wewnątrz,
- ✚ bardzo dobra ogólna jakość,
- ✚ idealna pozycja za kierownicą,
- ✚ obecność fizycznych elementów obsługi
- ➖ niewielki bagażnik
- ➖ bardzo ograniczona przestrzeń z tyłu

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ super osiągi i brzmienie,
- ✚ łatwość wchodzenia na obroty,
- ✚ fenomenalna reakcja na gaz,
- ✚ perfekcyjna skrzynia,
- ✚ wysoka kultura przy niskich obrotach,
- ✚ nieduże spalanie przy spokojnej jeździe (jak na 711 KM)

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ niezwykle pewne i stabilne prowadzenie,
- ✚ praktyczny brak przechyłów,
- ✚ świetny układ kierowniczy,
- ✚ imponujące przyczepność i trakcja,
- ✚ bardzo wydajne hamulce

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ seryjnie wszystkie elementy odpowiedzialne za prowadzenie i osiągi,
- ✚ mnogość opcji
- ➖ bardzo wysoka cena zakupu,
- ➖ kosztowne dodatki,
- ➖ tylko 2 lata gwarancji (bez limitu km)

911 Turbo S to niezwykle skuteczne i szybkie „narzędzie" do jazdy od punku A do B. 711-konny silnik z układem hybrydowym oferuje osiągi niemal ze świata hipersamochodów. Do tego dochodzą precyzyjne prowadzenie, świetne hamulce i przydatność na co dzień, choć z pewnymi wyrzeczeniami. Wszystko byłoby pięknie, gdy nie cena: od 1 373 000 zł.



DANE TECHNICZNE	PORSCHE
Silnik	benz., biturbo + el.
Poj. skokowa/układ cyl./zawory	3591 cm³/B6/24
Moc maksymalna (benz.)	640 KM/6500
Moc maksymalna (elektr./syst.)	82/711 KM
Maks. moment obr. (benz.)	760 Nm/2750
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	188/800 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/190/131/245 cm
Średnica zawracania	10,9 m
Masa własna/ładowność	1725/300 kg
Pojemność bagażnika	128 l
Pojemność zbiornika paliwa	63 l (Pb 95)
Opony (przód; tył)	265/35 R20; 325/30 R21
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	322 km/h
Przyspieszenie 0-100/0-200 km/h	2,5/8,4 s
Średnie zużycie paliwa	11,5-11,7 l/100 km
Zasięg	530-540 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	1,6 s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	2,5 s	↗
Przyspieszenie 0-200 km/h	8,1 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	32,6 m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	31,1 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	58,9 dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	65,8 dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,5	
Testowe zużycie paliwa[2]	18,3/8,4/13,4	
Rzeczywisty zasięg	470 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	PORSCHE
Model	911
Wersja	Turbo S
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (4628)
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/–
Nawigacja/ekran head-up	●/–
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (8131)
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (9191)
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (12 147)/○ (3535)
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Fotele skórzane/elektr. ster./went.	●/●/○ (5720)
Skrętna tylna oś/unoszenie przodu	●/○ (12 720)
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Adapt. zawiesz./ceramiczne tarcze	●/●
Aluminiowe felgi 20" przód/21" tył	●/●
Lakier metalik	●
Cena wersji podstawowej[4]	1 373 000 zł
CENA	**1 373 000 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



1 156 500 zł
Mercedes-AMG GT 63 S E Perform. Coupe
816 KM, 0-100: 2,8 s



1 373 000 zł
Porsche 911 Turbo S
711 KM, 0-100: 2,5 s



1 554 000 zł
Aston Martin Vantage S
665 KM, 0-100: 3,5 s

Cena Astona dotyczy nowego auta z 2025 r., dostępnego u warszawskiego dealera. Porsche kosztuje więcej od hybrydowego Mercedesa, ale zapewnia lepsze osiągi.





Wygląd ma zna

Audi A6 pokazuje, że odpowiedni wygląd samochodu może nie tylko przyciągać klientów, ale także poprawiać parametry auta.

Choć ostatnio w modzie jest szokowanie nietypowym wyglądem nawet klasycznych modeli, to tworząc najnowszą generację A6, projektanci Audi na szczęście nie podążyli za tym trendem i skupili się na wprowadzeniu modelu w nowe czasy w taki sposób, by nie utracił swoich głównych atutów, a przy tym zyskał nowe.

Dlatego w najnowszym wydaniu Audi A6 pozostało bardzo elegancką limuzyną (lub kombi) klasy biznes, ale przyciąga wzrok wyostrzonymi liniami, charakterystycznymi światłami i wyraźnym uwypukleniem błotników. Co najważniejsze, wygląd nowego Audi A6 nie pełni jedynie funkcji estetycznych, wpływa także na fantastyczną aerodynamikę, będącą efektem zarówno opływowej sylwetki, jak i zastosowania nowoczesnych rozwiązań, np. zaawansowanych kurtyn powietrznych czy zamykanych wlotów w zderzaku.

Wszystkie te starania poskutkowały rekordowo niskim współczynnikiem oporu powietrza, który w przypadku Audi A6 Limousine wynosi zaledwie 0,23, a w Audi A6 Avant 0,25.

A to przynosi odczuwalne efekty. Najważniejsze są dwa: dzięki aerodynamicznemu nadwoziu we wnętrzu jest o wiele ciszej, a napędy okazują się znacznie bardziej paliwo- i energooszczędne.

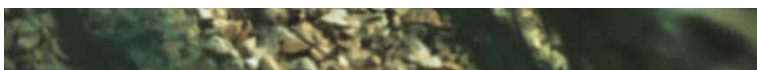
Szeroki wachlarz wersji napędowych – kolejny atut nowego Audi A6 – pozwala idealnie dopasować auto do potrzeb nabywcy. Do wyboru są odmiany benzynowe (podstawowa o mocy 204 KM i dwie z układem mild hybrid oraz napędem obu osi quattro: 272 i 367 KM), wysokoprężne z mild hybrid (204 KM, 204 KM quattro, 299 KM quattro) oraz hybrydy typu plug-in (napęd na 4 koła, 299 lub 367 KM) z dużymi akumulatorami pozwalającymi przejechać aż 91-106 km w trybie EV (w gamie Audi jest też osobny elektryczny model – A6 e-tron).

Obraz wzoru samochodu klasy wyższej dopełnia zaawansowana technika zwiększająca komfort i bezpieczeństwo podróży, w tym pneumatyczne zawieszenie z regulacją prześwitu, skrętna tylna oś czy innowacyjne cyfrowe oświetlenie OLED o zmiennej sygnaturze świetlnej.



Elegancki kokpit z trzema ekranami: wskaźników 11,9", centralnym 14,5" i opcjonalnym 10,9" przed pasażerem.







czenie





Oba rzędy siedzeń oferują mnóstwo przestrzeni.



Praktyczny bagażnik z szerokim otworem załadunku.





Dwie wersje nadwoziowe: Limousine i Avant

Oprócz Audi A6 Limousine, czyli klasycznego 4-drzwiowego sedana z bagażnikiem 492 l, w gamie jest również mierzący 499,9 cm praktyczny wariant z nadwoziem typu kombi, czyli Audi A6 Avant (bagażnik 503-1534 l).





Najlepsze z dwóch światów: Audi A6 e-hybrid

Nowe Audi A6 e-hybrid wyposażono w napęd typu plug-in rozwijający 299 lub 367 KM mocy systemowej i pozwalający przejechać ok. 100 km w trybie elektrycznym.



W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa Audi A6 Limousine wynosi od 2,1 do 8,1 l/100 km, a emisja CO_2 od 48 do 184 g/km, natomiast Audi A6 Avant – 2,2-8,3 l/100 km i 51-188 g/km (na podstawie świadectw homologacji typu, dla cyklu mieszanego). Zużycie paliwa i emisja CO_2 zostały określone zgodne z procedurą WLTP (https://www.audi.pl/pl/swiat-audi/ochrona-srodowiska/wltp-lp/). O szczegóły zapytaj Autoryzowanego Dealera Marki Audi lub sprawdź na stronie www.audi.pl. Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdą Państwo na stronie www.audi.pl.

Modelowa wsp



Citroen C5 Aircross Hybrid 145
Silnik: benz., t. + el., **R3, 1199 cm³**
Moc systemowa: **145 KM**

Opracowywanie bliźniaczych modeli przez różne marki bywa drogą na skróty. Potrafi jednak dać pozytywny efekt, czego dowodem są trzy testowane SUV-y.

Tworzenie pokrewnych samochodów przez kilka marek może mieć różne oblicza. Czasem „nowy" model powstaje dosłownie przez zmianę znaczków na aucie innego producenta – taka metoda cieszy chyba tylko księgowych. Co innego, gdy poszczególne marki korzystają ze wspólnych „klocków", by obniżyć koszty, ale potrafią to dobrze ukryć i zachować indywidualny charakter.

Koncern Stellantis zapewnia przykłady obu podejść. Niektóre auta różnych jego marek odróżniają się tylko przodem, tyłem i kokpitem (wśród „dostawczaków" to dziś norma, ale dotyczy to też np. pary Citroen C3 Aircross/Opel Frontera), lecz są i takie, którym trzeba się mocno przyjrzeć, by dostrzec pokrewieństwo z innym pojazdem koncernu. Do tej drugiej grupy należą trzy kompaktowe SUV-y, które niedawno doczekały się najnowszych wcieleń: Citroen C5 Aircross, Jeep Compass i Opel Grandland. Porównaliśmy ich hybrydowe wydania.

Spory przyrost

Z zewnątrz opisywane SUV-y różnią się od siebie wszystkim poza obudowami lusterek. Mocno różnią się także od poprzedników. Nie tylko wyglądem (cień podobieństwa znajdziemy jedynie w Oplu, którego łączy z pierwszym Grandlandem czarny pas na froncie i zarys tylnych słupków), ale przede wszystkim rozmiarami.

Cała trójka zdecydowanie urosła, na długość o kilkanaście centymetrów. W przypadku Compassa to teraz 455,2 cm (+14,8 cm), a C5 Aircross i Grandland zahaczają już o klasę średnią, mierząc, odpowiednio, 465,2 i 465 cm (+15,2/17,3 cm). Na szerokość wszystkie trzy wyraźnie przekraczają 1,9 m, a na wysokość zbliżają się do 1,7 m. Są zatem całkiem postawnymi pojazdami, co podkreśla ich znaczny prześwit – Citroen i Jeep obiecują ok. 20 cm, Opel prawie 18 cm, w rzeczywistości całe trio ma osłony silników niezłe 18-19 cm nad ziemią.

Testowane SUV-y urosły oczywiście także w środku, a co najważniejsze – zyskały po około 10 cm przestrzeni na nogi jadących z tyłu, co było dotychczas główną słabością Citroena i Opla w kwestii przestronności. Teraz wszystkie bez problemu mieszczą po cztery wysokie osoby, a i przy podróży w piątkę nie okazują się bardzo ciasne. Dokładne porównanie wymiarów pokazuje, że Opel wygrywa w tej dziedzinie, a Jeep przegrywa, ale różnice między nimi są nieduże, a już Compassa trudno nazwać ciasnym.

Bagażniki także nie zawodzą. Te w Jeepie i Oplu mieszczą niezłe 550-1645 l, a Citroen może zabrać jeszcze więcej: 565-1668 l. Wszystkie oferują solidne dno ustawiane na dwóch poziomach.

Każdy po swojemu

Kokpity tych SUV-ów to kolejny doskonały dowód, że współpraca nie musi prowadzić do unifikacji, a opracowane wspólnie modele mogą zachować własny charakter.

Citroen stawia na oryginalność: ma dwuramienną kierownicę, nietypowe głośniki sterczące po bokach deski rozdzielczej i sporo przestrzeni za ekranem – jedynym pionowym w teście (ułatwia to sięganie do niego czy korzystanie z mapy, która po rozciągnięciu nie ma 8 cm wysokości i 24 cm szerokości, jak u obu rywali, lecz po 18,5 cm, więc więcej na niej widać). Plus za miękki tapicerowany pas na desce oraz wysoko zamontowane nawiewy, minus za twarde tworzywo pod oknami w drzwiach i dużą ilość lakierowanego na czarno plastiku.

ółpraca

Jeep Compass e-Hybrid
Silnik: benz., t. + el., **R3, 1199 cm³**
Moc systemowa: **145 KM**

Opel Grandland Turbo Hybrid
Silnik: benz., t. + el., **R3, 1199 cm³**
Moc systemowa: **145 KM**

Wspólny napęd

Cała testowana trójka korzysta z tego samego układu napędowego z silnikami R3 1.2 turbo oraz elektrycznym, rozwijającego 145 KM i przenoszącego napęd na przednią oś za pośrednictwem dwusprzęgłowego 6-biegowego automatu.



Jeep podaje, że moc elektrycznej sekcji to 28,5 KM, a „sprint do setki" powinien zajmować minimalnie więcej niż u rywali: 10,3 s (nasz pomiar: 10,2 s).



Grandlandowi osiągnięcie 100 km/h zajęło podczas naszych pomiarów 10,6 s (zamiast 10,2 s). Wg Opla silnik elektryczny ma 21 KM.



Według Citroena elektryczna jednostka ma 28 KM mocy, a cały układ rozpędza auto do 100 km/h w 10,2 s (pomiary: 10,4 s).

Citroen C5 Aircross Hybrid 145 Max

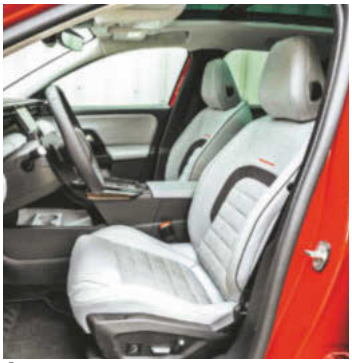




W kokpicie uwagę zwracają pionowy wyświetlacz, wysoko umieszczone nawiewy i miękki tapicerowany pas. Szkoda, że góra „boczków" drzwiowych jest twarda. Nietypowe wypustki po bokach deski rozdzielczej to głośniki.



Wygodna rolka do regulacji głośności nie otrzymała niestety żadnego podświetlenia.



Świetne fotele, tylko w testowanym Citroenie lewy seryjnie oferuje elektryczną regulację.



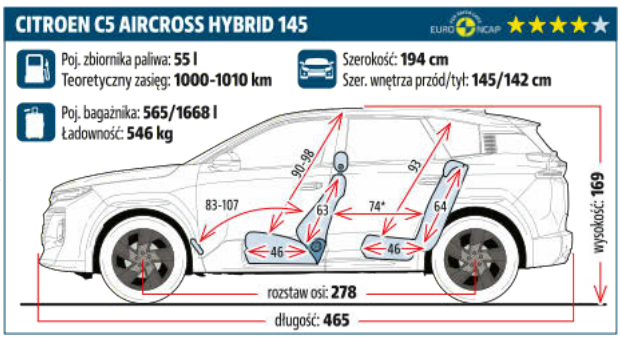
W całej trójce przestrzeń nad głowami ograniczają opcjonalne okna dachowe, jednak i tak jej nie brakuje.



W konsoli jest spora wnęka z 2 cupholderami (trzeci znajduje się na górze, przy ładowarce indukcyjnej).

C5 Aircross ma największy bagażnik w porównaniu (565 l). Jak w pozostałej trójce, tylne oparcie jest trójdzielne, ale nie da się go zdalnie złożyć. Dwa haczyki.





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

Jeep zrobił sporo, żeby sprawiać wrażenie najsolidniejszego. Jego kierowca trzyma grubą kierownicę, obsługuje automat pokrętłem (a nie typową stellantisową dźwigienką, jak w Citroenie i Oplu), a tryby jazdy zmienia przełącznikiem wyglądającym jak włącznik blokad napędów we Wranglerze Rubicon. Kokpit Compassa wykończono nieco lepiej niż w pozostałej dwójce, we wnętrzu nie zabrakło też typowych dla marki smaczków, jak kontur Willysa przy lewym nawiewie czy znany z jego kanistra motyw iksa na ramionach kierownicy, oparciach i wykładzinie wnęk. Do charakteru Jeepa pasują też głęboko wyprofilowane gumowe dywaniki (z m.in. „skalnym" wzorem).

Kokpit Grandlanda na ich tle prezentuje się... zwyczajnie, choć zwraca uwagę układem nawiewów i przezroczystą płytką na konsoli, przez którą widać ładujący się telefon. Na uwagę zasługują tu niezłe wykończenie i ciekawe regulowane cupholdery, a przede wszystkim – jedyny w teście osobny panel klimatyzacji (u rywali temperaturę zmienia się w dowolnym momencie na ekranie, ale pozostałych ustawień szuka się w osobnym menu).

Owoc współpracy

Mimo tych różnic nie jest jednak tak, że nic tych aut nie łączy. Wbrew pozorom podobieństwa są niemałe. Cały tercet stworzono w oparciu o tę samą platformę STLA Medium i dzieli on gamę silnikową, na którą składają się podstawowy wariant mild hybrid (145 KM), hybryda typu plug-in (225 KM) oraz wersje elektryczne: w Oplu o mocy 213, 230 lub 325 KM (ostatnia 4x4), w Citroenie dwie pierwsze, a w Jeepie tylko najsłabsza. Gdyby nie brak pełnej hybrydy, ofertę tę można by było nazwać kompletną.

Testowane auta wyposażono w najrozsądniejsze z wymienionych rozwiązań, czyli jednostkę 1.2 turbo z układem miękkiej hybrydy. Napęd ten nie czyni ich superszybkimi



Miękkie zawieszenie zapewnia komfort w starym stylu, ale prowadzeniem Citroen ustępuje rywalom.

autami, ale zapewnia im zupełnie zadowalające osiągi. Po maksymalnym wduszeniu gazu na starcie rozpędzają się do „setki” w ok. 10,5 s, a przyspieszaniu towarzyszy średnio przyjemny dźwięk 3-cylindrowej jednostki (która powyżej 120 km/h wydaje się mocno wysilona, a z większym obciążeniem także przy niższych prędkościach). Za to gdy średnio wciska się prawy pedał, automat wcześniej zmienia biegi na wyższe, dynamika pozostaje niezła (i wydaje się lepsza dzięki sporej sile przy niższych obrotach), a hałas spod maski przestaje przeszkadzać. Włączenie tryby Sport w każdym z tych aut wyraźnie usprawnia reakcję na dodanie gazu.

Całą trójkę łączy typowa dla tego układu, spotykana też w innych wykorzystujących go modelach Stellantisa, szorstkawa praca przed rozgrzaniem. Ale mają też wspólne zalety, jak wstrzemięźliwość. Bo choć to „tylko” układ mild hybrid, to jest bardziej zaawansowany od innych tego rodzaju – pozwala na przyspieszanie i poruszanie się nawet z wyższymi prędkościami bez udziału jednostki spalinowej. Dzięki temu te spore, ważące po około 1,6 t SUV-y zużywają średnio ok. 6 l/100 km, czyli niewiele więcej niż pełni hybrydowa Toyota RAV4 (a przy autostradowym tempie zadowalają się nawet mniejszymi ilościami paliwa niż „rawka”). A że ich zbiorniki mieszczą niezłe 55 litrów, to między tankowaniami przejeżdża się średnio około 900 km.

Stopniowanie komfortu

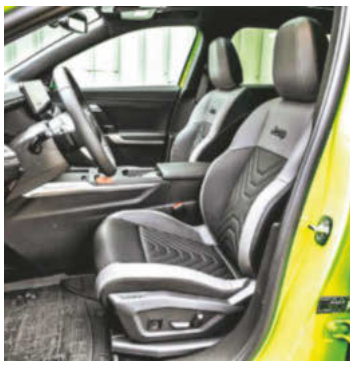
Jeśli ktoś poszukuje SUV-a o sportowym charakterze, w opisywanej trójce go nie znajdzie (takie aspiracje zdradzają jedynie, oparte na tej samej platformie, Peugeoty 3008 i 5008, ale cenowo już mniejszy z nich plasuje się o półkę wyżej od trzech testowanych „krewniaków”). Większość nabywców samochodów ze sporym prześwitem nie oczekuje jednak od nich dynamicznego prowadzenia – ważne, żeby ▸



Mięsista kierownica, pokrętło automatu, efektowny przełącznik trybów jazdy, spore półki z gumowym dnem, duże wnęki w konsoli, dość miękkie wykończenie głównych powierzchni – kokpit Jeepa robi wrażenie solidnego.



Gumowe dywaniki z wysokim rantem – każdy przedstawia inny ciekawy motyw (tu np. kamienny).



Kierowca Compassa ma do dyspozycji nieco mniejszą przestrzeń nad głową niż w Citroenie i Oplu.



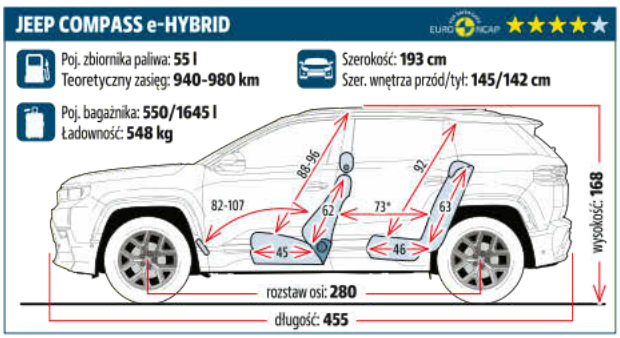
Z tyłu Compass nieznacznie ustępuje dwójce rywali ilością miejsca na nogi. Ale i tak mieści tu wysokie osoby.



Wszystkie trzy SUV-y mają ruchome dno bagażników ze sporych schowkiem pod spodem.



Bagażnik mieści 550 l, próg 79 cm nad ziemią (jak w Citroenie; Opel: 78 cm). Plastikowe burty, zero haków. W całej trójce tylne pokrywy nie unoszą się wysoko.





Compassowi daleko do sportu, ale dobrze łączy pewność prowadzenia z komfortem.

na drodze zachowywały się stabilnie i bezpiecznie, a przy rozsądnych prędkościach pewnie pokonywały zakręty. Cała trójka radzi sobie z tym bez problemu, w krytycznych sytuacjach sprawnie wspierając się elektroniką – choć warto zaznaczyć, że Citroen za sprawą największych przechyłów nadwozia bardziej od pozostałej dwójki zniechęca do „szaleństw" na krętej drodze.

Okazuje się za to najbardziej komfortowy, mimo że obydwaj konkurenci wcale w tym względzie nie zawodzą. Skutecznie tłumią wstrząsy na większości wybojów, szybko wygaszają ruchy nadwozia po pokonaniu progu i nie wzbraniają się przed intensywna pracą, np. na zniszczonym bruku. Ale C5 Aircross dodaje do tego bardziej miękkie wybieranie nierówności połączone z niewielkimi bujnięciami (w nieco staroświecki sposób kojącymi) po pokonaniu tych większych. Ceną są niespotykane w tym stopniu w Jeepie i Oplu boczne ruchy nadwozia podczas jazdy autostradą w wietrzny dzień.

W granicach rozsądku

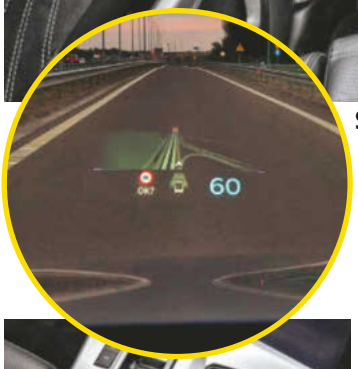
A czy wspólne opracowanie tych modeli pozwoliło producentom zaoszczędzić? Z pewnością. Dowodem są ich ceny, które ustalono na całkiem rozsądnym poziomie – cenniki Citroena i Opla startują w okolicy 130 tys. zł, a testowane wersje kosztują blisko 144 tys.; Jeep jest akceptowalnie droższy – odpowiednio ok. 140 i 153 tys. zł.

Francuskiego SUV-a wyposażono najlepiej z całej trójki, w opisywanych wersjach tylko jego nabywca nie musi dopłacać m.in. za asystenta martwych pól, system kamer dookoła auta, wyświetlacz przezierny na przedniej szybie czy elektryczne sterowanie lewego fotela. Ale obaj konkurenci też nie zawodzą w tej kwestii, a po dokupieniu pakietu czy dwóch wszystkie porównywane SUV-y oferują właściwie kompletne wyposażenie.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

Opel Grandland Turbo Hybrid eDCT6 GS





Sporą część deski wyłożono dość miękko. Nawiewy na drzwiach nie dają się skierować na boczne szyby. Plus za jedyny w teście osobny panel do sterowania klimatyzacją. W każdym z aut head-up może wyświetlać mapę nawigacji.



Sprytna regulacja cupholderów Opla pozwala wygospodarować między nimi wnękę np. na telefon.



Najlepsze fotele w teście, z wysuwanym podparciem ud zapewniającym komfort nawet wysokim osobom.



Wszystkie trzy samochody mają w drugim rzędzie osobne nawiewy oraz po dwa wejścia USB.



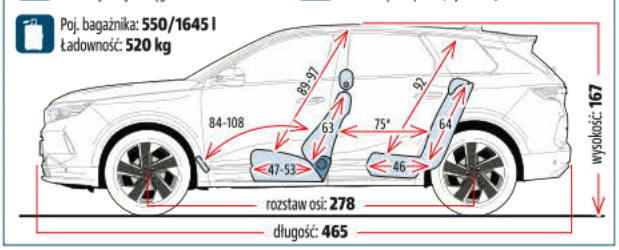
Ładowarkę indukcyjną umieszczono za przezroczystą płytką, przez którą widać telefon.

Bagażnik ma 550 l pojemności. Jak w Citroenie – elastyczna taśma mocująca przy lewej burcie, dwa haczyki i wypustki utrzymujące uniesioną podłogę w górze.



OPEL GRANDLAND TURBO HYBRID eDCT6 EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **980-1000 km**
Szerokość: **191 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/142 cm**
Poj. bagażnika: **550/1645 l**
Ładowność: **520 kg**



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



Wygląda elegancko, i tak też zachowuje się na drodze, stawiając na komfort i bezpieczeństwo.

DANE TECHNICZNE	CITROEN	JEEP	OPEL
Silnik	benz., turbo + elektr.	benz., turbo + elektr.	benz., turbo + elektr.
Pojemność skokowa	**1199 cm³**	**1199 cm³**	**1199 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12	R3/12
Moc maksymalna (silnik spalin.)	**136 KM**/5500	**136 KM**/5750	**136 KM**/5500
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**28/145 KM**	**28,5/145 KM**	**21/145 KM**
Maks. moment obr. (silnik spalin.)	**230 Nm**/1750	**230 Nm**/1750	**230 Nm**/1750
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**51/b.d. Nm**	**50/b.d. Nm**	**51/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./6-bieg.	przedni; aut./6-bieg.	przedni; aut./6-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	465/194/169/278 cm	455/193/168/280 cm	465/191/167/278 cm
Średnica zawracania/prześwit	10,9 m/20,1 cm	10,8 m/20,0 cm	10,9 m/17,8 cm
Masa własna/ładowność	1554/546 kg	1592/548 kg	1600/520 kg
Maksymalna masa przyczepy	1000 (opc. 1200) kg	1150 kg	850 (opc. 1100) kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	565/1668 l	550/1645 l	550/1645 l
Poj. zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
Opony	225/55 R19	225/60 R18	225/55 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)			
Prędkość maksymalna	201 km/h	188 km/h	202 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,2 s	10,3 s	10,2 s
Średnie zużycie paliwa	5,4-5,5 l/100 km	5,6-5,8 l/100 km	5,5-5,6 l/100 km
Zasięg	1000-1010 km	940-980 km	980-1000 km
m DANE TESTOWE			
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,7** s →	**3,7** s →	**3,7** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,4** s →	**10,2** s →	**10,6** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**19,9** s →	**20,4** s →	**20,9** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,9** m ↗	**37,2** m →	**37,6** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,5** m →	**37,6** m →	**37,9** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,0** dB →	**53,3** dB ↗	**54,1** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,6** dB →	**64,5** dB ↗	**66,1** dB →
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	**98** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**	**2,8**	**2,8**
Testowe zużycie paliwa[2]	**7,0/4,9/6,0**	**7,2/4,8/6,0**	**7,2/4,9/6,1**
Rzeczywisty zasięg	**910** km	**910** km	**900** km

WYPOSAŻENIE/CENY	CITROEN	JEEP	OPEL
Model	C5 Aircross	Compass	Grandland
Wersja	Hybrid 145 Max	e-Hybrid First Edition	Turbo Hybrid eDCT6 GS
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–	●/●/●/●	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martw. pola	●/●	●/○ (7500)[3]	●/○ (8000)[3]
Asyst. znaków/zapob. kolizji	●/●	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-stref.	–/●	–/●	–/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●	●/○ (7500)[3]	●/○ (5000)[3]
Kamera cofania/kamery 360°	–/●	●/○ (3200)[3]	●/○ (8000)[3]
Ładowarka indukcyjna	●	●	●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●	–/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	–/●	–/●
Szklany dach/dostęp bezklucz.	○ (5300)/●	–[4]/●	○ (4000)/●
Tapicerka półskórz./skórzana	●/–	–/–	●/○ (8000)[3]
Podgrz. kierownica/prz. szyba	●/○ (650)[3]	●/●	●/○ (5000)[3]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (5100)[3]	●/–	●/○ (8000)[3]
Fotele wentylowane/z masażem	○ (5100)[3]/○ (5100)[3]	○ (7200)[3]/○ (7200)[3]	○ (8000)[3]/○ (8000)[3]
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	●/○ (5100)[3]	–/○ (7200)[3]	–/○ (8000)[3]
Reflektory LED/matrycowe	●/●	●/●	●/○ (8000)[3]
Elektr. ster. pokrywa bag.	●	●	●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/●/–	●/–/–	–/●/○ (1400)
Lakier metalik	○ (2900)	○ (3650)	○ (3200)
Cena wersji podstawowej[5]	129 578 zł	139 690 zł	133 100 zł
CENA	**144 521 ZŁ**	**152 970 ZŁ**	**144 300 ZŁ**

Żeby w miarę możliwości zbliżyć do siebie wyposażenie każdego z testowanych SUV-ów, trzeba do każdego dokupić co najmniej jeden pakiet dodatków (najmniej do Citroena, najwięcej do Opla). C5 Aircross pozostaje wówczas najtańszą propozycją z całej trójki – jego cena rośnie do 150 271 zł. Compass drożeje do 170 870 zł i zachowuje tytuł najdroższego w stawce, a na Grandlanda trzeba przygotować 165 300 zł.

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] pakiet; [4] opcja dostępna w innych wersjach wyposażeniowych; [5] z tym samym silnikiem

m PUNKTACJA – SEGMENT: KOMPAKTOWE SUV-Y



SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	CITROEN	JEEP	OPEL
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	29	28	29
Wykończenie i ergonomia	10	6	7	7
Wyciszenie	10	7	7	6
Multimedia i obsługa	10	**7**	**6**	**7**
Bagażnik	20	18	17	17
SUMA	100	67	65	66
UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	30	12	**13**	12
Praca silnika	10	7	7	7
Skrzynia biegów	10	7	7	7
Zużycie paliwa	30	23	23	23
SUMA	80	49	50	49
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	30	**18**	21	21
Komfort jazdy	30	**24**	21	21
Układ kierowniczy	10	7	7	7
Hamulce	20	11	11	11
SUMA	90	60	60	60
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	176	175	175
MIEJSCA		**1**	**2**	**2**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	50	25	23	25
Poziom wyposażenia	40	**22**	19	18
Systemy bezpieczeństwa	30	16	15	14
Wyposażenie dodatkowe	10	4	3	3
SUMA	130	67	60	60
RAZEM	400	243	235	235
MIEJSCA		**1**	**2**	**2**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Choć wszystkie trzy testowane SUV-y korzystają z tego samego (całkiem udanego) systemu multimedialnego, Citroen zyskuje jeden dodatkowy punkt za zdecydowanie ułatwiający obsługę pionowy układ ekranu, a Opel – za najwygodniejsze w użyciu osobne przełączniki do obsługi najważniejszych funkcji klimatyzacji.

Każdy z testowanych samochodów ma taką samą moc systemową napędu i zbliżoną masę własną – a jednak ich osiągi nie okazują się identyczne, choć pozostają bardzo zbliżone. Do prędkości 100 km/h najszybciej rozpędza się Jeep, ale dynamiką powyżej „setki" wygrywa Citroen.

Sztandarowe zawieszenie Citroena z ogranicznikami hydraulicznymi zapewnia jego pasażerom jeszcze wyższy komfort podróży niż osobom podróżującym w pozostałych dwóch SUV-ach. Na krętej drodze szybko okazuje się jednak, że ceną takiego charakteru francuskiego samochodu jest jego zdecydowanie mniejsza chęć do gwałtownych zmian kierunku jazdy oraz do szybkiego pokonywania ciasnych łuków.

Choć kosztuje tylko o 221 zł więcej od najtańszego w tym porównaniu Opla (w przypadku całego trio podane ceny uwzględniają aktualne rabaty), Citroen oferuje zdecydowanie najbogatsze wyposażenie standardowe, obejmujące także elementy znane z dużo droższych samochodów.

m motor PODSUMOWANIE

Jak widać, korzystanie ze wspólnych elementów może pomóc utrzymać cenę aut na atrakcyjnym poziomie, a nie musi odbierać samochodom indywidualnego charakteru. Wszystkie trzy testowane SUV-y produkcji Stellantisa mają swoje wyróżniki, dzięki którym celują w nieco inne grupy odbiorców. Wszystkie trzy okazały się bardzo udanymi propozycjami, ale Citroenowi udało się przy tym zgromadzić najwięcej dodatkowych atutów, w tym najkorzystniejszy cennik, dzięki czemu zdecydowanie zwyciężył w tym porównaniu.



MATERIAŁ PROMOCYJNY **Kia Sportage**

NUMER 1 W POLSCE

TERAZ Z NOWYMI CENAMI



Zakrzywiony panoramiczny ekran sterowania łączy cyfrowe wskaźniki 12,3" z dotykowym wyświetlaczem 12,3".



Dwufunkcyjny panel Multi-mode ułatwia sterowanie klimatyzacją i systemem multimedialnym.



Dzięki miękkiemu wykończeniu i nowoczesnym detalom kokpit nie ustępuje tym w znacznie droższych autach.







Kia Sportage, najchętniej wybierany kompaktowy SUV w Polsce, niedawno przeszedł modernizację, a teraz zyskał nowe, niższe ceny – już od 970 zł netto miesięcznie w leasingu „Niska Rata”.

Kia Sportage, lider segmentu C-SUV i trzeci najpopularniejszy nowy samochód w Polsce (pierwszy wśród klientów indywidualnych), przeszła ostatnio szeroko zakrojoną modernizację, którą umacnia swój status króla SUV-ów w naszym kraju.

Odświeżony przód sprawił, że Sportage wygląda jeszcze nowocześniej. Lecz ten SUV nie tylko cieszy oczy, ale i doskonale zaspokaja potrzeby użytkowników. Bez problemu mieści rodzinę wraz z bagażem, zapewniając jej komfort, spokój i bezpieczeństwo podczas codziennej eksploatacji i wakacyjnych wojaży. A także bogate wyposażenie, za które inni producenci każą dopłacać, w tym technologie zarezerwowane dotąd dla aut klasy premium.

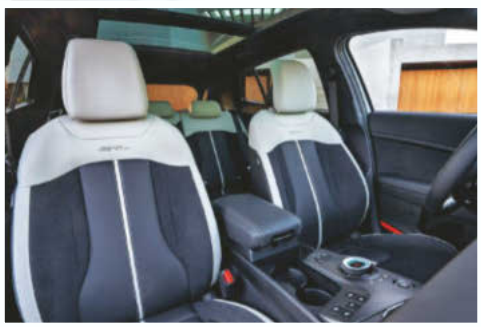
Zdecydowanie ponadstandardowa jest też gama napędów Kii Sportage. Otwiera ją wyjątkowo korzystnie wyceniony benzynowy wariant 1.6 T-GDI o mocy 150 KM (skrzynia manualna albo automatyczna, napęd na przód) lub 180 KM (4x4 i automat). Jest też hybryda typu HEV, czyli bez konieczności ładowania akumulatora, łącząca rozsądną cenę z dobrą dynamiką (239 KM) i niedużym spalaniem – średnio 5,5-6,6 l/100 km. Na szczycie gamy jest odmiana PHEV, czyli hybryda ładowana z zewnętrznych źródeł prądu. Rozwija 288 KM, ma automatyczną skrzynię, napęd na przednie lub wszystkie koła i pozwala przejechać 62-71 km w trybie elektrycznym (76-91 km po mieście), a po rozładowaniu baterii pozostaje hybrydą zużywającą wg WLTP średnio 6,1-6,7 l/100 km.

A wszystko to w atrakcyjnych cenach, w przypadku aut wyprodukowanych w roku 2026 zaczynających się od 129 900 zł, albo od 970 zł netto/mies. w leasingu „Niska Rata”. A dla samochodów z roku produkcji 2025 dodatkowo obowiązuje rabat w wysokości aż 10 000 zł (wersje benzynowe) lub 11 000 zł (hybrydy HEV), a miesięczna rata wynosi od 955 zł netto.

A to nie koniec mocnych stron nowej Kii Sportage. Do kolejnych należą rozwinięta sieć serwisowa oraz aż siedmioletnia gwarancja (do 150 000 km) zapewniająca nie tylko spokój ducha właściciela, ale i wysoką wartość rezydualną przy odsprzedaży.

Nic dziwnego, że w 2026 roku ten wyjątkowo udany model kupiło już ponad 5500 Polaków.

Kia Sportage RP2025
JUŻ OD 119 900 zł
od 955 zł netto/mies.
w leasingu „Niska Rata”



Komfortowe fotele mogą mieć materiałową, materiałowo-skórzaną lub skórzano-zamszową tapicerkę.



Jedno z najprzestronniejszych wnętrz w klasie z wygodną kanapą oferującą regulację nachylenia oparcia.



Bagażnik mieści 591 l (HEV: 587 l, PHEV: 540 l), a maksymalnie 1780 l (HEV: 1776, PHEV: 1715 l).



Rata 970 zł netto/mies. wyliczona dla modelu Kia Sportage (RP26) w wersji M + SMT z lakierem metalik w cenie 94 676 zł netto, w oparciu o zmienną stawkę WIBOR 1M, która 31.03.2026 r. wynosiła 3,77%, powiększoną o marżę. Rata 955 zł netto/mies. wyliczona dla modelu Kia Sportage (RP25) w wersji M + SMT z lakierem metalik w cenie 82 670 zł netto, w oparciu o zmienną stawkę WIBOR 1M, która 11.05.2026 r. wynosiła 3,81%, powiększoną o marżę. Opłata wstępna 20%, okres leasingu 36 miesięcy, wartość wykupu 50%. Propozycja dostępna do 30.06.2026 r. lub do wyczerpania puli pojazdów. Propozycja dotyczy modelu Kia Sportage. Przyznanie finansowania zależy od wyniku badania zdolności ubiegającego się o finansowanie do jego spłaty. Propozycja nie stanowi oferty i jest adresowana wyłącznie do przedsiębiorców. Podmiotem finansującym jest BNP Paribas Leasing Services Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Niniejsza propozycja nie stanowi oferty, a jedynie podstawę do ustalenia ceny. Ostateczne określenie ceny następuje po uzgodnieniu przez Dealera i Klienta szczegółowych cech zamówienia.

Kojące podróżo

DS ma za sobą trudny czas. Cztery lata bez żadnej premiery. I dotkliwe spadki sprzedaży – w 2025 r. dostawy w Europie wyniosły 29 tys. szt. wobec 37,5 tys. w 2024 oraz 48,5 tys. w 2023.

Fakt, koncern Stellantis ma szereg marek premium, które muszą znaleźć drogę dla siebie i do klientów – obok DS-a to Alfa Romeo, Lancia, Abarth i Maserati. Rynek, skoncentrowany w rękach firm niemieckich, wydaje się mocno „zabetonowany". Ale... tak jest od dekad. A przykłady Cupry czy niektórych marek chińskich pokazują, że da się przyciągnąć nabywców. Trzeba jednak mieć odpowiedni produkt.

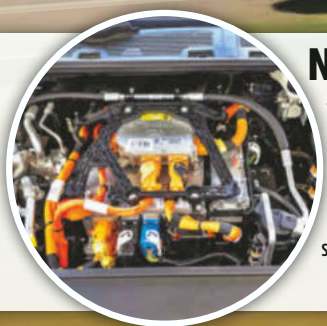
W tych realiach DS (znów) próbuje opowiedzieć swoją historię na nowo. W ub.r. pojawił się kompakt N°4 po liftingu, wkrótce dołączy do niego nowa generacja SUV-a N°7, a w kolejce czeka jeszcze miejskie N°3. Wyznacznikiem dla całej gamy jest wprowadzony niedawno elektryczny okręt flagowy N°8. Testujemy topową wersję AWD z napędem 4x4.

Ukłon w stronę historii

N°8 jest crossoverem zbudowanym na platformie STLA Medium, z której korzystają m.in. Jeep Compass oraz Peugeot 3008. Nadwozie typu liftback, typowe dla francuskich aut wyższych klas, łączy się tu z nieco zwiększonym prześwitem (15,5 cm). DS nie jest długi – mierzy 482 cm, ale ma aż 290-centymetrowy rozstaw osi, a to zwiastuje pokaźną przestrzeń na nogi z tyłu. W praktyce wnętrze jest szerokie, ale zabudowany w podłodze akumulator wymusza dość wysokie mocowanie foteli i kanapy. Z tyłu odbija się to na przeciętnej wygodzie siedzenia – trochę „w kucki". Komfortowa przestrzeń na głowę w egzemplarzu z opcjonalnym panoramicznym dachem kończy się w okolicach 1,85 m wzrostu. Dach nie jest drogi (4000 zł), ale niestety nie ma rolety ani funkcji dodatkowego zmatowienia; w rezultacie, mimo że wykonano go z przyciemnionego szkła, podczas postoju na słońcu wnętrze nagrzewa się bardziej, niż gdyby zasłonić szkło.

Bagażnik jest pojemny i ustawny. W testowanej wersji AWD z opcjonalnym audio Focal mieści 566 l (bazowo 581 l), a w przednionapędowych odmianach nawet ponad 600 l (one, w przeciwieństwie do 4x4, oferują możliwość dokupienia koła





Napęd elektryczny: 4x4 „na żądanie"

Topowy wariant N°8 – AWD Long Range – łączy większy z dwóch dostępnych akumulatorów (pojemność 97,2 kWh netto) z dwusilnikowym napędem o mocy 350 KM oraz 509 Nm systemowego momentu obrotowego. Funkcja boost pozwala krótkotrwale zwiększyć moc do 375 KM. Napęd 4x4 w trybach Normal, Komfort i Eco aktywuje się przy agresywnym ruszaniu oraz w razie zapotrzebowania na trakcję (ale niechętnie), a w programach Sport i AWD jest załączony na stałe. Osiągi są już sportowe, choć DS bardziej stawia na dobre maniery niż agresywne przyspieszenia.



Menu napędu pozwala szczegółowo analizować zużycie energii.

wanie

DS Automobiles najwyraźniej znalazł na siebie unikalną i sensowną formułę. Z wyglądu N°8 przypomina produkt marki modowej, a z charakteru – otulający płaszcz. Porządnej jakości. Choć, jak przystało na rzeczy stylowe, nietani.

zapasowego). Pod podłogą jest niewielka skrytka, a kanapa ma trójdzielne oparcie. Zdecydowanie brakuje jednak haków na torby.

Francja-elegancja

DS nie sili się na bycie mistrzem funkcjonalności – to pole zostawia innym. Od pierwszego otwarcia drzwi przekonuje natomiast wysokiej próby wykończeniem. Owszem, plastiki w dolnych partiach wnętrza są przeciętne – ale w tym względzie aktualne wydania A6, serii 5 i klasy E też nie mają się czym popisać. N°8 może z nimi bez kompleksów konkurować porządnym montażem i doborem tworzyw, na które najczęściej trafia wzrok – na czele z miękką, mięsistą skórą i rozległymi połaciami metalowych dekorów. Do tego dochodzą dopracowane detale, jak ładowarka indukcyjna pokryta zamszopodobnym materiałem. Krótko: jakość wykończenia jest tu lepsza niż na przykład w nowym BMW iX3.

Francuscy projektanci nie ustrzegli się jednak drobnych wpadek. Niektóre to kwestia stylu i przyzwyczajenia (maskownice głośników jako mało oczywiste uchwyty do zamykania drzwi, nisko umiejscowione klamki), inne to typowe przypadłości współczesnych aut (przyciski i panele na kierownicy z błyszczącym, czarnym wykończeniem). Szeroki ekran niespiesznie reaguje na dotyk – choć na tle systemu multimedialnego z poprzedniej generacji DS-ów menu i tak reprezentuje istotny postęp w kategorii intuicyjności obsługi.

Podwyższona pozycja za kierownicą DS-a jest typowa dla SUV-ów, a za dopłatą można zamówić fotele z porządnym masażem w oparciach. Ciekawa 4-ramienna kierownica okazuje się zadziwiająco poręczna, szkoda tylko, że nie można jej opuścić niżej. Plus za sporo miejsc na drobiazgi, w tym dużą półkę z uchwytami na napoje pod konsolą oraz schowek w podłokietniku.

Inne podejście

Nietypowy wolant wpisuje się w charakter N°8 – tym samochodem bardziej się kieruje, niż go prowadzi. I zaznaczmy, że to komplement. Układ kierowniczy, choć stawia na nieobciążanie kierowcy, jest nieco bardziej bezpośredni i ma lepszą progresję niż w poprzednich DS-ach. Postęp nastąpił także pod



m motor PIERWSZY TEST

N°8 jest bardzo opływowy (Cx=0,24). Zabiegi „wygładzające" (w tym aerodynamiczna przednia szyba) mają zapewniać dodatkowe 60 km zasięgu w cyklu miesz. WLTP.



Charyzmatyczna stylizacja i nowoczesna interpretacja nadwozia liftback, typowego dla Citroenów i Renault wyższych klas.



Optymalne: unoszona pokrywa zapewnia łatwy dostęp, jak w iX3.



Czarny dach jest seryjny, za dopłatą 900 zł czarna może być także przednia pokrywa.

względem kontroli ruchów nadwozia, które są mniejsze i wygaszane sprawniej. N°8 „nie przelewa się" w obliczu nagłych manewrów, a na ofensywnie pokonywanych łukach – wspierając się dopracowaną kontrolą trakcji – posłusznie trzyma tor jazdy nawet w bazowych, przednionapędowych trybach jazdy. Napęd 4x4 dołącza się pod dużym obciążeniem lub w programach Sport oraz AWD (pierwszy maksymalizuje dynamikę jazdy, drugi – trakcję).

To pozytywny obraz, zwłaszcza że zawieszenie ma bardzo komfortowe nastawy (w droższych wersjach seryjne są adaptacyjne amortyzatory, które przy dobrej pogodzie wykorzystują też dane z kamery). Nawet z opcjonalnymi, 21-calowymi obręczami DS z wyjątkową łagodnością pochłania niedoskonałości nawierzchni i nad wyraz skutecznie niweluje lekkie drgania typowe dla aut elektrycznych, z akumulatorem w podłodze.

Zastrzeżeń nie budzi wydajność układu hamulcowego ani charakterystyka pedału hamulca, który nie jest przesadnie „gumowy".

Więcej, niż potrzeba

N°8 jest oferowany w trzech wersjach silnikowych: dwóch przednionapędowych i topowej AWD. Najsłabsza ma baterię 73,7 kWh, a dwie mocniejsze – 97,2 kWh (wartości netto). Testowana odmiana zapewnia bardzo dobre osiągi, ale i tu DS demonstruje swój charakter – nawet na głębsze wciśnięcie pedału gazu reaguje z gracją, bez dramatyzmu. W bazowych trybach na suchej nawierzchni czuć, że napęd priorytetyzuje przednią oś i niezbyt chętnie angażuje tylny silnik.

Zużycie energii przy jeździe poniżej 100 km/h mogłoby być niższe. W temperaturach rzędu kilkunastu stopni Celsjusza w mieście wynosi 19-20 kWh/100 km (co daje blisko 500 km zasięgu), a na jednopasmowych drogach pozamiejskich spada do 18-19 kWh. Korzystnie wypada natomiast „spalanie" na autostradzie – to ok. 25-27 kWh/100 km (~400 km zasięgu).

Plus za rozbudowaną, trzystopniową rekuperację z pamięcią wybranego ustawienia, regulowaną manetkami przy kierownicy. Osobnym przyciskiem włącza się tryb silnego wytracania prędkości, tzw. jazdy przy użyciu jednego pedału, ale ten akurat działa mało płynnie.

Przeciętnie wypada tempo ładowania. Maksymalna moc dla prądu przemiennego (AC) wynosi 22 kW (opcja za 3800 zł, standard: 11 kW), zaś dla prądu stałego (DC) – 160 kW. Tę niewysoką wartość częściowo rekompensuje korzystna, relatywnie płaska krzywa ładowania: maksymalna moc jest dostępna w okolicach 10-30%, a później stopniowo spada i przy 80% wynosi jeszcze 50 kW. W rezultacie uzupełnianie energii 20-80% na odpowiedniej stacji może trwać 27 min. Plus za seryjnie montowaną pompę ciepła.

Między światami

Z ceną bazową od 250 tys. zł i około 340 tys. zł za kompletnie wyposażony topowy wariant DS okazuje się niewiele droższy od aut pokroju Kii EV6 i Skody Enyaq, a zauważalnie tańszy od konkurencyjnych modeli premium. Nasza rada: zaoszczędzić 15 tys. zł i wybrać przednionapędową odmianę z dużą baterią.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Elektryczna regulacja foteli obejmuje szerokość bocznych poduszek.



Przycisk skrót do szybkiego wyłączenia wybranych systemów asystujących.



Tryb jazdy jednym pedałem działa zbyt gwałtownie.



Szlachetne materiały i wyszukane wzornictwo, cyfrowe wskaźniki ze sporymi możliwościami personalizacji, system multimedialny reaguje nieco flegmatycznie. Z lewej: panel regulacji lusterek mógłby być na drzwiach. Z prawej: duża półka pod konsolą.

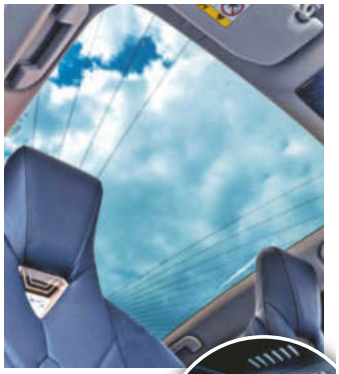
Uwaga: na zdjęciach występuje premierowa, niedostępna już wersja Jules Verne; na potrzeby analizy wyposażenia i kosztów przyjęliśmy topowy wariant Etoile.



Wygodne, obszerne fotele, dość wysoka pozycja. Ciekawe rozwiązanie: ciepły nawiew na kark, jak w kabrioletach premium.

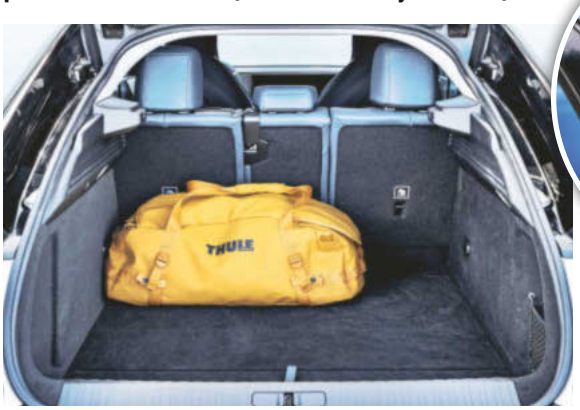


Sporo miejsca na kolana, ale przeciętne podparcie i niezbyt dużo miejsca na stopy oraz nad głowami (w aucie ze szklanym dachem).





Panoramiczny dach ze zdobieniami, niestety bez rolety. Obok: cyfrowe lusterko ma za mały kontrast.



Pojemny bagażnik (566 l z opcjonalnym audio), foremny kształt, dobry dostęp, niewielka skrytka pod podłogą, trójdzielne oparcie. Brakuje haków na torby.



Niewygodna klamka tylnych drzwi: pomijając wysoką lokalizację, pociąga się wewnętrzną, ukrytą część.

m | PODSUMOWANIE — DS AUTOMOBILES Nº8 AWD LONG RANGE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ spore wnętrze i bagażnik, wygodne fotele, szykowne wykończenie, akceptowalna łatwość obsługi
- ➖ za mały zakres regulacji kierownicy, niezbyt wygodny drugi rząd siedzeń

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ wysokie osiągi, długi skok pedału przyspieszenia, duża bateria, płaska krzywa ład. DC i AC 22 kW, efektywność na autostradzie
- ➖ niezbyt wysoka moc ładowania DC

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ płynne, pewne prowadzenie przy wysokim poziomie komfortu tłumienia, wystarczająco komunikatywny układ kierowniczy
- ➖ niechętne angażowanie napędu 4x4

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bogate wyposażenie, dostępność zaawansowanych opcji (np. noktowizor), pakiety gwarancyjne
- ➖ ryzyko wysokiej utraty wartości

W Polsce takie „elektryki" nie mają lekko – ale abstrahując od sytuacji rynkowej, Nº8 to krok ku lepszej przyszłości DS-a. Jest wystarczająco funkcjonalny, ma szansę wzmocnić tożsamość DS-a, przekonuje komfortem oraz wykończeniem i nie jest przesadnie drogi. Jego kojący charakter pasuje do tych czasów – warto wypróbować, rozważając podobne auto premium.



Zależnie od wersji zawieszenie DS-a dobiera tłumienie, wspomagając się kamerą. Efekt jest zacny.

DANE TECHNICZNE	DS
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	**350 KM**
Systemowy moment obrotowy	**509 Nm**
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	482/190/158 cm
Rozstaw osi	290 cm
Prześwit/średnica zawracania	15,5 cm/11,3 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2289/511/1400 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	581/1834 l
Pojemność akumulatora (netto)	97,2 kWh
Opony (egzemplarz testowy)	255/40 R21
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	190 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,4 s
Średnie zużycie energii	16,6 kWh/100 km
Zasięg	688 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,3** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**5,3** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,4** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,4** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,7** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**61,9** dB	↗
Poziom hałasu przy 140 km/h	**67,5** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**	
Testowe zużycie energii[2]	**19,5/18,5/19,0**	
Rzeczywisty zasięg	**510** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	DS
Model	Nº8
Wersja	AWD Long Range Etoile
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (4000)/●
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (10 300)[3]
Podgrzewana kierownica	○ (10 300)[3]
Fotele z masażem/wentylowane	○ (10 300)[3]/○ (10 300)[3]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła matrycowe/noktowizor	●/○ (5000)[3]
Adapt. zawiesz./składany hak	●/○ (2500)
Ładowarka AC 22 kW	○ (3800)
Aluminiowe felgi 20"/21"	●/○ (3500)
Lakier metalik	○ (3900)
Cena wersji podstawowej[4]	293 000 zł
CENA	**321 000 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



234 900 zł
Kia EV6 84 kWh AWD GT-Line
325 KM, 0-100: 5,3 s



248 000 zł
Ford Mustang Mach-E AWD 88 kWh
375 KM, 0-100: 4,8 s



293 000 zł
DS Nº8 AWD LR Pallas
350 KM, 0-100: 5,4 s

Kia – rocznik 2025 z rabatem 55 tys. zł (cena po upuście), dużo niższy komfort. Mustang lepiej się prowadzi i zużywa więcej prądu, cena MY2025 po upuście (-62 550 zł).



Škoda drugą marką w

W I kwartale 2026 r. Škoda została drugą najpopularniejszą marką nowych aut w Europie. Producent umacnia się także w Polsce: od stycznia do marca dostarczył o blisko 20% więcej aut.

Škoda ma za sobą mocny pierwszy kwartał 2026 r. Sprzedaż w Europie wzrosła o 17%, do 222,5 tys. aut, co zapewniło producentowi pozycję drugiej najchętniej wybieranej marki na Starym Kontynencie. Globalne dostawy urosły o 14%, do 271,9 tys. szt.

Na te wyniki w dużej mierze wpłynęły elektryczne modele Elroq i Enyaq, które zajęły odpowiednio drugie i piąte miejsce wśród najlepiej sprzedających się samochodów BEV w Europie. Ich łączna sprzedaż wyniosła blisko 52 tys. egzemplarzy (+92%). Wzrosły też dostawy hybryd plug-in (11,4 tys., +15,4%). Spółka osiągnęła również bardzo dobre wyniki finansowe, w tym rekordowy dla pierwszego kwartału zysk operacyjny. To przede wszystkim zasługa szerokiej i nowoczesnej gamy modelowej oraz efektów synergii w ramach Grupy Volkswagen Group.

Największy producent akumulatorów w Grupie Volkswagen

W lutym Škoda otworzyła nową halę montażu systemów akumulatorowych. Tym samym marka stała się największym producentem baterii do aut elektrycznych w Grupie Volkswagen. Inwestycja o wartości 205 mln euro podkreśla strategiczne znaczenie fabryki Škody w Mladej Boleslavi. Nowa hala o powierzchni 55 000 m², wybudowana w niespełna rok, umożliwia montaż jednego zestawu co 60 sekund. Daje to dzienną wydajność na poziomie ponad 1100 sztuk i do 335 000 rocznie. Otwarcie nowego obiektu wpisuje się w strategię koncernu, która optymalizuje własne i zewnętrzne dostawy, aby zapewnić maksymalną elastyczność i dostęp do najnowszych technologii. Innowacyjne baterie typu cell-to-pack, wytwarzane w nowej hali, są przeznaczone do szerokiej gamy modeli. Wyróżniają się wysoką trwałością, uproszczonym procesem produkcji oraz efektywnością kosztową – z korzyścią dla klientów.





Europie



Škoda świętuje w tym roku 35 lat w strukturach Grupy Volkswagen. W ciągu tego okresu produkcja firmy wzrosła 6-krotnie.

Poza Europą producent odnotował dalsze wzrosty m.in. w Indiach.

Rośnie popularność w Polsce

Pierwsze trzy miesiące 2026 roku potwierdziły także silną pozycję Škody na polskim rynku. Marka zanotowała blisko 20-procentowy wzrost liczby rejestracji (16,3 tys. aut). Obecny rok to dla niej czas intensywnego rozwoju, napędzanego atrakcyjnymi ofertami, silną pozycją bestsellerów oraz premierami nowych, w pełni elektrycznych modeli, które mają ambicję wyznaczyć nowe standardy rynkowe.

Szczególnie imponujące wzrosty reprezentuje segment sprzedaży flotowej: w pierwszym kwartale marka dostarczyła firmom 11 597 aut (+32,3%), a w marcu zajęła 1. miejsce na rynku flotowym.

Silna pozycja Škody to efekt przemyślanej polityki, której fundamentem jest wiodąca na rynku wartość rezydualna (RV). Modele producenta od lat charakteryzują się niską utratą wartości, co wprost przekłada się na optymalizację całkowitych kosztów użytkowania. Oznacza to nie tylko korzystną odsprzedaż pojazdów na rynku wtórnym, ale przede wszystkim dostęp do bardzo atrakcyjnych miesięcznych rat w ramach nowoczesnych produktów finansowych.

Specjalne wersje Drive

Niezmiennym filarem sukcesu pozostaje bestsellerowa Octavia, która od stycznia do marca była drugim najczęściej rejestrowanym modelem na polskim rynku, z wynikiem 5622 sztuk (+21,7%). Popularność Škody w Polsce napędzają promocyjne wersje wyposażenia Drive, łączące bogate wyposażenie z atrakcyjnymi cenami, bez potrzeby czasochłonnej konfiguracji.

2026 r.: dwa nowe elektryczne SUV-y

W tym roku do oferty Škody dołączą dwa kolejne modele z napędem elektrycznym. O miejskim Epiqu (fot. poniżej) piszemy więcej na początku tego numeru. Ten nieduży (417 cm dł.) SUV zaoferuje praktyczne wnętrze o zaskakującej przestronności, pojemny bagażnik oraz efektywny napęd na prąd – a to wszystko w przystępnej cenie. Design w pełni bazuje na nowej koncepcji Modern Solid, która łączy wyraziste linie, przejrzystość oraz wizualną solidność. Do wyboru będą trzy warianty napędu, o zasięgu w cyklu mieszanym WLTP od ok. 310 do 440 km. Epiq będzie dostępny z funkcją „oddawania" prądu oraz wyposażeniem znanym z aut wyższych klas, jak matrycowe reflektory oraz zaawansowane systemy wspomagające. Kolejną tegoroczną nowością będzie samochód z drugiego końca skali – topowy SUV Peaq. Z długością 487 cm i rozstawem osi wynoszącym 297 cm będzie on największym i najbardziej przestronnym modelem w obecnej gamie Škody. Wiele uwagi poświęcono dopracowaniu aerodynamiki: współczynnik oporu powietrza Cd wynosi jedynie 0,25. Škoda zaoferuje w swoim flagowym SUV-ie szereg nowoczesnych rozwiązań, takich jak panoramiczny dach z regulacją przezroczystości czy programy wellness. Gama w momencie premiery będzie obejmować trzy odmiany: dwie słabsze otrzymają tylny napęd, a topowa – 4x4. Deklarowany zasięg wariantów z pojemniejszym akumulatorem w cyklu mieszanym WLTP przekracza 600 km.



Najpopularniejsze modele Škody w I kwartale 2026 roku

Spośród blisko 272 tysięcy nowych samochodów dostarczonych przez Škodę w minionym kwartale roku najwięcej było Octavii – na ten model przypadło ponad 17% dostaw. Bardzo dobry wynik osiągnął także rodzinny Kodiaq, który znalazł 35,6 tys. nabywców, co stanowi 13% dostarczonych aut. Trzeci stopień podium zajmuje miejski crossover Kamiq, a tuż za nim plasują się dwa kolejne popularne modele: Fabia oraz elektryczny Elroq, który stanowi już ponad 10% sprzedaży marki. Na dalszych miejscach są zarówno modele europejskie, jak i te dostarczane na rynek indyjski.


46 900 Octavia


35 600 Kodiaq


31 900 Kamiq


31 000 Fabia


29 700 Elroq


24 900 Karoq


22 100 Enyaq family


18 300 Superb


13 400 Scala


11 300 Kylaq


3 800 Slavia


3 000 Kushaq

Świetny kompan na najdłuższe trasy

PIERWSZY TEST



Flagowa, lekko zmodyfikowana na rok modelowy 2026, Mazda CX-80 z dieslem 254 KM to auto wyjątkowo komfortowe.

Największy z modeli Mazdy, czyli SUV CX-80, otrzymał w wersji na rok modelowy 2026 pakiet ulepszeń. Wśród nich są m.in. wprowadzenie w wersjach Homura i Homura Plus nowego koloru skórzanej tapicerki (jasnobrązowej, w testowanym aucie), zastosowanie innych szyb w przednich drzwiach w celu lepszego wytłumienia hałasu i systemu automatycznego zatrzymania auta na skraju drogi w sytuacji awaryjnej (DEA) oraz możliwość tankowania do diesla 3.3 paliwa HVA 100 (Hydrotreated Vegetable Oil – hydrorafinowany olej roślinny).

Dla sześciu osób

Wspomniana wyżej tapicerka jest oferowana tylko w połączeniu z 6-osobową konfiguracją kabiny, z dwoma oddzielnymi fotelami w drugim rzędzie oraz konsolą między nimi (pasażerowie mają do dyspozycji wygodny podłokietnik ze schowkiem i miejscem na napoje oraz szufladę na drobiazgi). Dostępna jest także opcja bez konsoli, ale nie w połączeniu z brązową tapicerką.

Dostęp do II rzędu jest znakomity, bo drzwi są bardzo długie i otwierają się niemal pod kątem prostym (jedyny mankament, dotyczący też przednich, to zbyt słabe ograniczniki – w efekcie drzwi potrafią się same zamknąć, np. gdy auto stoi na pochyłości). Miejsca jest tu mnóstwo w każdym kierunku, a fotele gwarantują znakomity komfort jazdy – są obszerne i można je zarówno przesuwać, jak też regulować kąt pochylenia oparć. Dzięki funkcji ich łatwego składania całkiem prosto można dostać się także do trzeciego rzędu, w bagażniku.

Mazda lubi stosować nietypowe rozwiązania, i nie inaczej jest w CX-80. Ma wprawdzie duży centralny ekran, ale jego funkcja dotykowa działa tylko na postoju. Bieżącą obsługę w trakcie jazdy realizuje się zatem pokrętłem na konsoli między fotelami. W praktyce, po pewnym przyzwyczajeniu, okazuje się to całkiem intuicyjne.

Za wygodę jazdy w dużym stopniu odpowiada też zestrojenie układu jezdnego. CX-80 stawia na skuteczne tłumienie i miękkie pokonywanie nierówności (choć na tych największych da się odczuć pewne wstrząsy), a nie usportowioną charakterystykę. Mimo to zza kierownicy odbiera się ją jako samochód solidny, który nawet podczas szybkiej jazdy autostradowej zachowuje stoicki spokój.

Potężna siła

Obrazu auta, które świetnie sprawdzi się podczas dalekich podróży, dopełnia 3,3-litrowy rzędowy sześciocylindrowy diesel z instalacją MHEV. Ma mnóstwo „pary" już od niskich obrotów, ochoczo reaguje na dodanie gazu i dobrze współpracuje z automatyczną przekładnią. A do tego ma naprawdę przyjemne, lekko „zachrypnięte" brzmienie. Co ważne, zadowala się niewielką ilością paliwa. Nawet na autostradzie, przy 140 km/h, potrzebuje niecałych 7 l/100 km.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI





Centralny ekran ma 12,3 cala, ale umiejscowiono go nieco za daleko od kierowcy. Nowością jest taka kolorystyka wnętrza.



CX-80 ma pięć metrów długości i aż 312-centymetrowy rozstaw osi. W standardzie wszystkich wersji – 20-calowe felgi.



Także fotele w 2. rzędzie są podgrzewane oraz wentylowane.



Jeden z najjaśniejszych punktów CX-80 to mocarny i ładnie brzmiący turbodiesel 3.3 R6.

Mazda CX-80 z turbodieslem mało pali i ma duży zbiornik, dzięki czemu realny zasięg jest w stanie przekroczyć 1000 km. Napęd 4x4 sprawia, że potężna siła napędowa nie marnuje się na „mielenie" kołami.

Skrzynia nawet w trybie manualnym (zmiana realizowana łopatkami przy kierownicy) po mocnym dodaniu gazu sama zredukuje przełożenie.



Kamery z widokiem dookoła auta to wyposażenie standardowe wersji Homura Plus.



Wygodne sterowanie temperaturą powietrza dzięki wysuniętym przyciskom.





Seryjnie: elektryczna regulacja z pamięcią (obok), podgrzewanie i wentylacja.



Znakomite warunki podróży na wygodnych fotelach.



Trzeci rząd, wg Mazdy – dla osób o wzroście do 170 cm.



Pomiędzy środkowymi siedzeniami znajduje się konsola ze sporym schowkiem.



Pokrywa mogłaby podnosić się wyżej. Dość nisko umieszczona roleta sprawia, że do niej mieści się tylko 566 l (poj. za 3. rzędem to 258 l).

DANE TECHNICZNE	MAZDA
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**3283 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R6/24
Moc maksymalna	**254 KM**/3750
Maks. moment obrotowy	**550 Nm**/1500
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	500/189/171/312 cm
Średnica zawracania	11,6 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2056/725/2500 kg
Pojemność bagażnika (za 3./2./1. rz.)	258/566/1971 l
Poj. zbiornika paliwa	70 l (ON)
Opony	235/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	219 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,4 s
Średnie zużycie paliwa	5,6-5,7 l/100 km
Zasięg	1220-1250 km

m | DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,0** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,1** s	↗
Przyspieszenie 0-120 km/h	**10,9** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,1** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,5** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**55,2** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,1** dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**3,3**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**7,5/4,7/6,1**	
Rzeczywisty zasięg	**1140** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	MAZDA
Model	CX-80
Wersja	3.3 e-SkyA. D Hom. Pl.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Cyfrowe zegary/nawigacja	●/●
Czujniki parkowania tył/przód i tył	–/●
Kamera cofania/360 stopni	–/●
Dwa siedzenia w II rzędzie	○ (3900)
Składany hak holowniczy	○ (7170)
Cena wersji podstawowej[3]	280 800 zł
CENA	**325 800 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



325 800 zł
Mazda CX-80 3.3 e-SkyA. D Hom. Pl.
254 KM, 0-100: 8,4 s



360 600 zł
Audi Q7 3.0 TDI Quattro S line
231 KM, 0-100: 7,1 s



381 900 zł
Land Rover Discovery D250 Diesel MHEV S
249 KM, 0-100: 8,1 s

Wszystkie auta mają napęd 4x4, a pod maskami 6-cylindrowe turbodiesle. Mazda to nie marka premium i mimo bogatszego wyposażenia CX-80 jest najtańsze.

m | PODSUMOWANIE

➕ Mnóstwo miejsca, dobre osiągi, kultura pracy silnika, komfort jazdy

➖ Trochę za duże przełożenie układu kierowniczego, „słabe" zawiasy drzwi

Flagowa Mazda jest wielka, komfortowa, ze świetnym silnikiem i mniej ostentacyjna niż auta premium.

Wszechstronny partner

Duster doskonale sprawdzi się jako auto rodzinne oraz idealne narzędzie pracy w działalności biznesowej. Jest ekonomiczny i ma nowoczesne rozwiązania.



Duster oferuje pięć odmian napędowych oraz cztery wersje wyposażenia.





Na ekranie da się m.in. śledzić pracę hybrydowego układu napędowego.



W wersji hybrid-G 150 4x4 biegi można też zmieniać manetkami.



Duster otrzymał nowoczesne multimedia (ekran 10"). Obsługa jest intuicyjna.

Dacia Duster to samochód oferujący całą gamę cech, które przekonają do jej wyboru nie tylko klientów indywidualnych, ale także osoby potrzebujące wszechstronnego pojazdu, który sprawdzi się w prowadzonej działalności gospodarczej. Dla przedsiębiorców niezmiernie ważne są koszty eksploatacji, a o nie Dacia dba szczególnie. Oczywiście wszystko zaczyna się od atrakcyjnej ceny i specjalnej oferty finansowania – Dacia Duster jest dostępna już od 780 zł netto/miesięcznie w najmie dla przedsiębiorców*.

Ogromny atut Dustera w tym kontekście to także rozbudowana gama nowoczesnych i oszczędnych napędów. Dacia od dawna rozwija układy z fabryczną, świetnie zintegrowaną z autem instalacją gazową LPG (m.in. pojemne 50-litrowe zbiorniki zapewniające duży zasięg, pełna funkcjonalność komputera pokładowego). W Dusterze oferowane są one w kilku wariantach – podstawowy przeszedł właśnie modernizację i nie tylko ma teraz większą moc (120 KM), ale po raz pierwszy jest oferowany do wyboru z manualną lub automatyczną przekładnią. Absolutnie przełomową, nieoferowaną przez konkurencję, propozycją jest zaś odmiana hybrid-G 150 4x4, w której współpracują ze sobą silniki 1.2 z instalacją tzw. miękkiej hybrydy (zasilanie benzyną/LPG) oraz elektryczny, odpowiadający za napęd kół tylnej osi. Do tego dochodzi automatyczna dwusprzęgłowa przekładnia odpowiadająca za ponadprzeciętną wygodę jazdy. W efekcie Duster jest niezwykle funkcjonalny – gwarantuje dobre osiągi, niewielkie zużycie paliwa (6,0 l benzyny lub 7,3 l LPG/100 km w cyklu mieszanym), ogromny zasięg (do 1500 km) oraz potrafi sprawnie poruszać się w trudniejszym terenie (możliwość wyboru, pokrętłem na konsoli, jednego z sześciu trybów jazdy). Na uwagę zasługuje także odmiana hybrid 155 (silniki 1.8 i elektryczny, automatyczna przekładnia multi-mode i akumulator 1,4 kWh). W jej przypadku średnie zużycie paliwa wynosi tylko 4,7 l/100 km.

Oczywiście na napędach nie kończą się zalety Dacii Duster. O wszechstronności tego SUV-a świadczą też przestronna kabina i pojemny bagażnik, a komfortowo zestrojony układ jezdny oraz dobre wyciszenie wnętrza sprzyjają wygodzie nawet podczas długich podróży. W Dusterze odnajdziemy też nowoczesne wyposażenie z dziedziny elektroniki (w większości wersji zastosowano system multimedialny z 10-calowym ekranem i integracją ze smartfonem poprzez Apple CarPlay/Android Auto). Dacia dba także o ekologię, co wyraża się nie tylko w stosowaniu napędów HEV/LPG, ale także rezygnacji ze stosowania np. chromowanych wykończeń czy naturalnej skóry.





Duster doskonale radzi sobie także poza asfaltem (duże prześwit i kąty natarcia/zejścia).


Duster ma wiele przemyślanych rozwiązań, np. uchwyt na desce, w którym można zamontować telefon lub ładowarkę.


Przestronna kabina to jedna z zalet Dacii. Tapicerkę MicroCloud łatwo się czyści.


Bagażnik mieści do 1373 l przy złożonych siedzeniach.


Sprytne punkty mocowania YouClip pozwalają na korzystanie z wielu akcesoriów.

Szeroki wybór napędów


Wyjątkowe rozwiązanie: dwupaliwowy układ MHEV z napędem na 4 koła.

Gama Dacii Duster jest szeroka i każdy znajdzie w niej optymalnie dopasowany do potrzeb układ napędowy. Do wyboru są jednostki dwupaliwowe 1.2 (benzyna/LPG) 120 KM ze skrzynią manualną lub automatyczną, 1.2 z instalacją mild hybrid (140 KM), najnowszej generacji układ pełnej hybrydy (silniki 1.8 i elektryczny, moc systemowa 157 KM), a także wersja hybrid-G 150 4x4. W tej ostatniej zastosowano silniki 1.2 mild hybrid 48 V (140 KM; zasilanie benzyną i LPG) i zamontowany na tylnej osi elektryczny o mocy 31 KM oraz dwusprzęgłową przekładnię.

*miesięczna rata netto dla modelu Dacia Duster z 2026 r. w wersji Essential Eco-G 120 w ofercie Najmu dla przedsiębiorców na 36 miesięcy z całkowitym limitem przebiegu 60 000 km i opłatą wstępną 10,34%. Szczegółowe warunki Najmu oferowanego przez RCI Leasing Polska Sp. z o.o. (Mobilize Financial Services) dostępne u Autoryzowanych Partnerów Renault. Mobilize Financial Services to marka handlowa dla RCI Banque S.A. Oddział w Polsce i RCI Leasing Polska Sp. z o.o. Oferta ważna do 30.06.2026 roku.

Polecane współczesne skrzynie automatyczne

Zakup samochodu ze skrzynią automatyczną zawsze jest obarczony zwiększonym ryzykiem. Naprawa takiej przekładni to często kilka tysięcy złotych. Warto więc wybrać model auta, ale i skrzyni, z pełną świadomością.



Model skrzyni automatycznej ma znaczenie tym większe, im większy przebieg

Zazwyczaj skrzynie automatyczne do przebiegu ok. 200 tys. km nie generują żadnych problemów, choć niestety nie brakuje konstrukcji, które wyłamują się z tej reguły. Zakup samochodu powinien być więc poprzedzony znalezieniem informacji na temat typu danej przekładni i sprawdzenia, czy nie należy ona do nietrwałych lub awaryjnych. Może się bowiem okazać, że jej naprawa czy wymiana pochłonie kwotę rzędu 1/4 wartości samochodu.

Należy mieć świadomość, że nie każdy „klasyczny automat" jest dobry, nie każda skrzynia dwusprzęgłowa jest awaryjna i nie każda przekładnia bezstopniowa jest zła. Jeśli auto ma jeździć głównie po mieście, to skrzynia CVT może okazać się paradoksalnie najlepszym wyborem. W praktyce trwałość automatycznej przekładni zależy nie tylko od samej konstrukcji, ale również od sposobu eksploatacji i regularnego serwisowania. Nawet bardzo trwała skrzynia może ulec awarii, jeśli olej nigdy nie był wymieniany, a samochód przez lata ciągał przyczepy lub jeździł wyłącznie w korkach, dlatego ważna jest znajomość jego historii. Z drugiej strony wiele przekładni o przeciętnej opinii potrafi bez większych problemów pokonać setki tysięcy kilometrów, jeśli właściciel dbał o regularną wymianę oleju i filtra oraz unikał przeciążania układu.

W tym zestawieniu zebraliśmy zarówno najbardziej godne polecenia skrzynie automatyczne, jak i konstrukcje, przy których warto zachować ostrożność, ale nadal dobre. Nie pominęliśmy popularnych przekładni dwusprzęgłowych i bezstopniowych. Wymieniliśmy również niektóre modele aut, w których stosowano dany typ przekładni.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Najwięksi producenci automatycznych skrzyń biegów

Co do zasady producenci aut raczej nie projektują skrzyń biegów, zwłaszcza automatycznych. Tym zajmują się bardziej lub mniej zależni producenci. W świecie automatycznych przekładni dominują trzy firmy: Aisin, ZF oraz Jatco. Jest kilka wyjątków od wyżej opisanej reguły. Licząc poziom sprzedaży samochodów, bez wątpienia do największych producentów skrzyń biegów mogą dołączyć koncerny General Motors i Ford, które projektowały skrzynie biegów samodzielnie lub wspólnie, a także Chrysler czy Mercedes. Dużą liczbę skrzyń automatycznych wyprodukowały także koncerny Volkswagena (DSG i S tronic) i Hyundaia. Do nieco mniejszych wytwórców należy Honda, która samodzielnie projektowała przekładnie automatyczne do wielu, ale tylko swoich modeli.

Japoński Aisin jest silnie związany z Toyotą, a niektóre skrzynie biegów były produkowane wyłącznie dla aut tej marki.

ZF wyspecjalizował się w budowie skrzyń do układu wzdłużnego, czyli aut z napędem na tylną oś i na cztery koła. Upodobały je sobie marki premium.

Jatco to specjalista od niedużych skrzyń automatycznych do aut miejskich, a także od przekładni bezstopniowych.

Aisin

Japońska firma, należąca do koncernu Toyoty, w ostatniej dekadzie najbardziej wszechstronny dostawca skrzyń automatycznych dla wielu producentów. Poza Toyotą, która korzysta niemal wyłącznie z przekładni Aisina, są to m.in. grupa Stellantis, Volvo, grupa Volkswagen, grupa BMW, Jaguar Land Rover, GM i wielu innych. Dużą popularność zyskały ośmiobiegowa skrzynia, stosowana w wielu modelach wyżej wspomnianych marek oraz zaprojektowane do hybryd Toyoty i Lexusa przekładnie e-CVT. Konstrukcję tę licencjonował Ford.

ZF

Niemiecki producent części samochodowych i jeden z najbardziej uznanych dostawców skrzyń automatycznych, zarówno z konwerterem momentu jak i podwójnym sprzęgłem (np. PDK Porsche). Początkowo głównie do niemieckich samochodów premium z silnikiem umieszczonym wzdłużnie, ale często przekładnie ZF trafiały do brytyjskich aut sportowych i SUV-ów o wysokich osiągach. Obecnie znana głównie z „kultowej" przekładni ZF 8HP o ogromnej wytrzymałości i bardzo szybkiej pracy, ale montowanej zawsze wzdłużnie. Dlatego często mylonej z ośmiobiegowym Aisinem, którego również używał koncern BMW, lecz do montażu poprzecznego.

Jatco

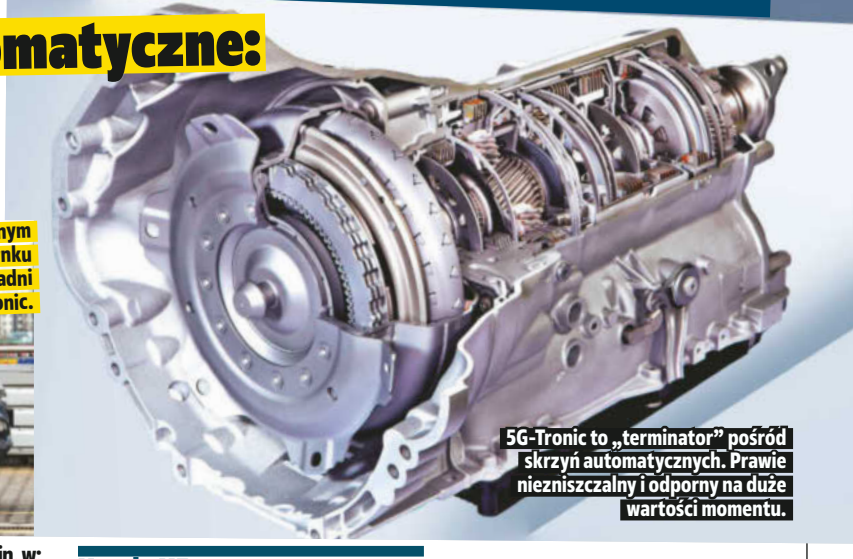
Japoński producent skrzyń biegów, znany głównie z konstrukcji bezstopniowych, lecz wyprodukował wiele małych przekładni do aut miejskich różnych producentów. Powstał jako dział skrzyń biegów Nissana, później dołączyły się firmy Mitsubishi i Suzuki. Obecnie tych trzech producentów ma swoje udziały w Jatco, które z czasem stało się bardziej niezależne, więc dostarczało swoje przekładnie także do aut takich marek jak m.in. Renault, Hyundai, Ford czy Mazda. Dużym odbiorcą przekładni Jatco był także koncern Volkswagena, zamawiający skrzynie do modeli miejskich i kompaktowych.

Najlepsze skrzynie automatyczne:

Skrzynie, które uznaliśmy za najlepsze ostatnich dwóch dekad. Są to przekładnie o ponadprzeciętnej trwałości, odporne nie tylko na duże obciążenia, ale także na zaniedbania, np. niezbyt częste wymiany oleju. Właściwie serwisowane bez problemu pokonują dystanse rzędu 400-500 tys. km.



SSANGYONG REXTON był jednym z ostatnich modeli na rynku korzystających z przekładni Mercedesa 5G-Tronic.



5G-Tronic to „terminator" pośród skrzyń automatycznych. Prawie niezniszczalny i odporny na duże wartości momentu.

Mercedes 5G-Tronic (722.6)

To bodaj najbardziej udana skrzynia automatyczna, jaka była montowana w samochodach jeszcze po roku 2010. Uchodzi za „pancerną", a niektóre jej warianty znoszą do 1000 Nm momentu obrotowego. Pięciobiegowa, stosowano ją w autach wielu marek, często modelach o wysokiej mocy (Mercedes SLR, Porsche 911, Dodge i Jeep z serii SRT). W latach 2000-2014 przekładnia 5G-Tronic rozwiązywała problem przeniesienia dużego momentu obrotowego w ciężkim aucie. Dla samochodów ze słabszymi silnikami przygotowano delikatniejsze odmiany, które były jednak mniej obciążone, dlatego właściwie serwisowane, mogą wytrzymać dużo powyżej 500 tys. km. Skrzynia została zastąpiona przez przekładnię 7G-Tronic.

Zastosowanie skrzyni 5G-Tronic m.in. w:

- **MERCEDES** niemal wszystkie starsze RWD i 4Matic
- **JEEP** Wrangler JK, Liberty KK, Grand Cherokee WK
- **DODGE** Challenger i Charger do 2014 r.
- **SSANGYONG** Rexton, Rodius, Kyron, Actyon

Honda H5

Pięciobiegowe przekładnie automatyczne Hondy, podobnie jak starsze czterobiegowe, uchodzą za wyjątkowo trwałe i bardzo niezawodne. Często przejeżdżają bez problemu na oryginalnym oleju 300 tys. km lub więcej. Odpowiednio serwisowane potrafią wytrzymać dwukrotnie wyższe przebiegi. Tajemnicą tej konstrukcji jest nietypowa jak na „automat" budowa – zamiast przekładni planetarnych zastosowano tu wałki z kołami zębatymi, podobnie jak w skrzyniach manualnych. Kolejne biegi włączają sprzęgła, a sprzęgłem głównym jest konwerter momentu. Nazwy H5 użyliśmy tu umownie, bo stosowano wiele oznaczeń, m.in. MCTA, B5RA, M5LA, itp.



HONDA ACCORD VIII ze skrzynią automatyczną i silnikiem 2.0 ma niemal niezniszczalny napęd.

Zastosowanie skrzyń typu H5 m.in. w:

- **HONDA** Civic IX (1.8 i-VTEC)
- **HONDA** Accord VII oraz VIII
- **HONDA** CR-V III oraz IV

CD. Najlepsze skrzynie automatyczne:



BMW W MODELACH M z silnikami umieszczonymi wzdłużnie stosuje skrzynię ZF 8HP od 2018 r.



TOYOTA HILUX od 2015 r. ma nową, sześciobiegową przekładnię, którą zastosowano również m.in. w Isuzu D-Maxie.

ZF 8HP

O wytrzymałości ośmiobiegowej skrzyni biegów ZF 8HP niech świadczy chociażby fakt, że jest stosowana w najmocniejszych i najszybszych samochodach świata, za wyjątkiem tzw. superaut. BMW M5, Audi RS 6, Dodge Challenger Hellcat to modele, które dostały ZF 8HP. Natomiast dowodem na komfort pracy niech będzie zastosowanie jej w modelach marki Rolls-Royce. Można się o niej wypowiadać wyłącznie w superlatywach, serwis jest stosunkowo łatwy, a awaryjność znikoma. W niektórych autach może jednak przeszkadzać kultura pracy, np. w Alfach Romeo Stelvio i Giulii.

Zastosowanie skrzyni ZF 8HP m.in. w:
- **BMW** z silnikiem umieszczonym wzdłużnie
- **LAND ROVER** w modelach Range Rover
- **AUDI** z silnikiem umieszczonym wzdłużnie
- **DODGE** Challenger, Charger, Durango
- **PORSCHE** Cayenne, Panamera
- **VOLKSWAGEN** Amarok, Touareg

Toyota Aisin A750

Japońska skrzynia zaprojektowana do najcięższych zastosowań, w terenowych modelach Toyoty i Lexusa z silnikiem umieszczonym wzdłużnie. Rozwinięciem tej konstrukcji jest A760 o równie dobrej trwałości, ale z sześcioma przełożeniami, mniej znana na europejskim rynku. Przekładnie te znoszą bardzo dobrze trudy eksploatacji w wysokich temperaturach i podczas dużych obciążeń, jak jazda off-road czy holowanie przyczep. Zastosowanie w Land Cruiserach, ale też ciężkich Sequoiach czy Tundrach, jest na to najlepszym dowodem. Najdłużej była używana w Toyotach 4Runner i FJ Cruiser.

Zastosowanie skrzyń serii A750 m.in. w:
- **TOYOTA** terenowe modele od 2003 r.
- **LEXUS** LX 470 i GX 470
- **ISUZU** D-Max (do 2015 r.)
- **MITSUBISHI** Pajero (2009-2021)



MITSUBISHI PAJERO korzysta ze skrzyni przygotowanej dla Toyoty. Ten element praktycznie się nie psuje.

Toyota Aisin AB/AC

W pewnym sensie następca przekładni A750 i A760 to doskonała skrzynia sześciobiegowa. Przekładnia AB była przeznaczona do najcięższych pojazdów, jak np. Toyota Land Cruiser 200 czy amerykańskie Tundra i Sequoia, natomiast seria AC do lżejszych pojazdów terenowych, jak Land Cruiser Prado, Tacoma i Hilux. Z tej samej skrzyni korzysta Isuzu w modelu D-Max od 2015 do 2025 r. D-Max i Hilux są znane z bezawaryjności i wysokiej trwałości, a jednym ze składowych elementów jest właśnie skrzynia AC60F. W przeciwieństwie do europejskiego Land Cruisera 250, który ma już skrzynię ośmiobiegową, w wersji z silnikiem benzynowym 2,7 litra, przeznaczonej na kraje Afryki i Arabii Saudyjskiej, również użyto „pancernej" skrzyni AC60F.

Zastosowanie skrzyń serii AB/AC m.in. w:
- **TOYOTA** Land Cruiser 150 i 200, Tundra, Sequoia
- **LEXUS** LX 570
- **ISUZU** D-Max (2015-2025)

Bardzo udane skrzynie automatyczne



ZF 6HP to poprzednik ZF 8HP. Wielu uważa ją za lepszą, ale występuje w starszych autach, więc nie należy oczekiwać tej samej trwałości co w młodszych.

Skrzynie biegów o wysokiej trwałości i dobrej kulturze pracy, ale nie tak wytrzymałe jak opisane wcześniej. Miewają swoje bolączki i nie są tak odporne na zaniedbania, ale właściwie serwisowane również pokonują duże dystanse do napraw. Z reguły są to przebiegi powyżej 300 tys. km, a możliwe są jeszcze wyższe. Umieściliśmy tu również nieco starsze konstrukcje, które z racji wieku nie zapewnią już tej samej trwałości co skrzynie zastosowane w młodszych modelach.



PODSTAWOWA SKRZYNIA W BMW w okresie od 2000 do 2010 r. Później stosowana sporadycznie.

ZF 6HP

To właśnie skrzynia ZF 6HP zapoczątkowała trend, w którym dziś jest jej następca, czyli ZF 8HP. Choć uważa się, że jej trwałość jest przynajmniej tak samo dobra, to swoje robią też wiek i serwis. Za czasów, kiedy ją stosowano, ZF przekonywał o braku konieczności wymiany oleju. Obecnie świadomość użytkowników w tym zakresie jest znacznie wyższa. Za bardziej udane uważa się przekładnie drugiej generacji od 2007 r. BMW stosowało tę skrzynię do 2015 r., potem już m.in. ZF 8HP.

Zastosowanie skrzyni ZF 6HP m.in. w:
- **BMW** modele z silnikiem umieszczonym wzdłużnie
- **PORSCHE/VW** Cayenne/Touareg (2003-2010)
- **AUDI** A4/S4, A6/S6, A8/S8, Q5, Q7, Q7 V12 TDI



HONDA wyjątkowo nie miała do silnika 1.6 i-DTEC odpowiedniej przekładni własnego projektu.

ZF 9HP

Dziewięciobiegowy ZF zadebiutował w 2013 r. jako odpowiedź na potrzeby producentów w zakresie norm emisyjnych. Liczba przełożeń i ich rozpiętość gwarantowały wykorzystanie potencjału mniejszych silników mających spełnić normę Euro 6 i późniejsze. Doskonale wyszło to Hondzie, która sparowała diesla 1.6 i-DTEC ze skrzynią ZF 9HP. Modele z takim napędem są rekordowo oszczędne. Z przekładni korzystał chętnie Opel, a nigdy nie trafiła do BMW.

Zastosowanie skrzyni ZF 9HP m.in. w:
- **HONDA** Civic IX i CR-V V (1.6 i-DTEC)
- **OPEL** Astra K i Insignia B (1.5 Diesel)
- **LAND ROVER** Discovery Sport i RR Evoque
- **JEEP** Renegade, Compass, Cherokee KL



MERCEDES KLASY E (W212) pokazał potencjał nowej konstrukcji z silnikami Diesla.

Mercedes 7G-Tronic (722.9)

Siedmiobiegowy następca legendarnego 5G-Tronic sprostał oczekiwaniom, choć jest to konstrukcja delikatniejsza. Parowana z silnikami o dużym momencie obrotowym (V6, V8, diesla), ale rzadko ze sportowymi. Mercedes nie dzielił się tą przekładnią z innymi producentami, bo ci mieli już ZF 8HP. Chyba że dostarczał kompletne układy napędowe.

Zastosowanie skrzyni 7G-Tronic m.in. w:
- **MERCEDES** z silnikiem umieszczonym wzdłużnie, w szczególności z dieslami i silnikami V6, V8
- **INFINITI** Q50 i Q60 (z silnikami Mercedesa)
- **SSANGYONG** Rexton (2017-2020)

Dobre, ale nieidealne skrzynie automatyczne

Tu umieściliśmy automatyczne skrzynie biegów, które mogą, ale nie zawsze osiągają duże przebiegi. Wiele zależy nie tylko od właściwego serwisowania, ale także od innych czynników wpływających na trwałość, jak np. masa samochodu czy moment obrotowy silnika. Z tymi skrzyniami można liczyć na przebieg ok. 300 tys. km do naprawy, a opinie na ich temat bywają podzielone.



Jedną z takich skrzyń, o których opinie bywają mieszane, jest Aisin F8. Trwałość jest mocno zależna od modelu, w jakim go montowano, a także od jakości serwisu.

Suzuki korzystało z wersji TF-71SC, nieco gorzej ocenianej, bo do słabszych aut. Nie należy jej nadmiernie przeciążać, a posłuży.



Aisin TF-80SC/71SC

W kwestii przeznaczenia to nieco młodszy odpowiednik TF-60SN. Sześciobiegowy, stosowany przez BMW w modelach zelektryfikowanych, Mini, na szeroką skalę przez koncerny GM (Opel jako AF40), PSA, Volvo czy Toyotę. Trwałość jest ściśle zależna od wymian oleju, a filtr jest niewymienny. Ogólnie wysoko ceniona, ale dość delikatna.

Zastosowanie skrzyni TF-80SC m.in. w:
- **BMW** i8, 225xe, X1 i X2 w wersji 225e
- **OPEL** Astra J, Mokka, Insignia A, Zafira C
- **CITROEN** C4, C5, C6, C-Elysee, DS 3, DS 4, DS 5
- **PEUGEOT** 307, 308, 407, 508, 3008, 5008
- **VOLVO** wszystkie modele z okresu 2005-2015

Aisin seria F8

Obecnie najpopularniejsza rodzina skrzyń automatycznych z ośmioma przełożeniami, od 2016 r. w konfiguracji do silników umieszczonych poprzecznie. Obecnie korzystają z niej przede wszystkim Stellantis, Volvo, a wcześniej także Grupa VW, BMW, Toyota i Lexus. Często mylona z ZF 8HP, jeśli zamontowana w samochodach marki BMW. Aisin ma jednak niewymienny filtr oleju, co nawet przy regularnym serwisie skraca żywotność.

Volvo i Stellantis stosują ośmiobiegowego Aisina praktycznie standardowo od 2015 r.



Zastosowanie skrzyń Aisin serii F8 m.in. w:
- **STELLANTIS** modele od ok. 2017 r.
- **VOLVO** modele na platformie SPA i P3 (od 2014 r.)
- **BMW/MINI** z silnikiem poprzecznym, od 2015 r.

Wytrzymała przekładnia Chryslera wciąż znosi trudy jazdy terenowej w Jeepach z najlepszego okresu.



Chrysler 545RFE

Amerykańska przekładnia często jest mylona z konstrukcją 5G-Tronic Mercedesa, bo ma pięć biegów i stosowano ją w autach Jeepa. Usterki elektroniki bywają częste, ale mechanika jest solidna. Montowano ją nawet w Grand Cherokee SRT z silnikiem 6.4 HEMI.

Zastosowanie skrzyni 545RFE m.in. w:
- **JEEP** Cherokee KJ, Grand Cherokee WJ i WK, Commander XK, Wrangler JK (do 2010 r.)

Skrzynia Aisin AW55 była stosowana w ciężkim XC90 zamiennie z TF-80SC.



Aisin AF33 (AW55)

5-biegowy Aisin mocno szwankował w autach Volvo, ale go poprawiono. Opinie są tu skrajne. Kierowcy z „lekką nogą" są w stanie pokonać 500 tys. km bez usterek. Inni potrafili „zajeździć" skrzynię przez 100 tys. km. Ogólnie jest to konstrukcja dobra, lecz trzeba o nią dbać i traktować delikatnie.

Zastosowanie skrzyni Aisin AF33 m.in. w:
- **VOLVO** modele z lat 2000-2013

Jatco RE7R01

Siedmiobiegowa, uznawana za najtrwalszą przekładnię tego producenta zaprojektowaną samodzielnie. Od 2012 r. jest wytrzymalsza, bo poprawiono jej elektronikę, która początkowo powodowała szarpanie. Sprawdza się w ciężkich autach z mocnymi silnikami. Zaprojektowana z myślą o modelach Infiniti z jednostkami montowanymi wzdłużnie, do napędu RWD i AWD.

Zastosowanie skrzyni RE7R01 m.in. w:
- **NISSAN** Navara D23 (od 2015 r.), 370Z
- **INFINITI** FX/QX70, modele G i M

Infiniti FX/QX70 miało pod maską m.in. silnik V8 oraz potężnego diesla V6, a skrzynia Jatco spisuje się bardzo dobrze.



POPULARNY MERCEDES GLC jest rekordowo oszczędny dzięki przekładni 9G-Tronic.



Mercedes 9G-Tronic (725.0)

Równie przełomowe rozwiązanie jak ZF 8HP. Dziewięciobiegowy 9G-Tronic przysłużył się ekonomii jazdy, a jest też bardzo trwały (w założeniach wytrzymalszy od 7G-Tronic). Chętnie używany nawet w najmocniejszych modelach marki, jednak wrażenie robi w parze z superoszczędnymi dieslami. Został stworzony z myślą o normach emisyjnych i jeździe na niskich obrotach. Mercedes udostępnił licencję firmie Jatco, która oferuje własną odmianę (JR913E) do modeli innych marek.

Zastosowanie skrzyni 9G-Tronic m.in. w:
- **MERCEDES** z silnikiem wzdłużnie (od 2013 r.)
- **ASTON MARTIN** DBX (Jatco)
- **NISSAN/INFINITI** Patrol/QX80 (Jatco)

SUBARU FORESTER DO 2014 ROKU to jedno z tych aut, które warto kupić tylko dla skrzyni biegów.



Subaru/Jatco 4/5EAT

Jeśli szukasz po prostu taniego samochodu ze skrzynią automatyczną i nie ma znaczenia, jaki to będzie model, to jednym z najlepszych wyborów jest jakiekolwiek Subaru do 2014 r. z przekładnią cztero- lub pięciobiegową. Skrzynię opracowano na bazie konstrukcji Jatco, której używano m.in. w Nissanie Patrolu czy sportowym 350Z. Skrzynia jest bardzo trwała, świetnie sprawdza się w Subaru, choć sporymi wadami mogą być jej ospałość i negatywny wpływ na spalanie.

Zastosowanie skrzyni Jatco 4/5 EAT m.in. w:
- **SUBARU** Forester, Legacy, Outback, Tribeca
- **NISSAN** Navara, Patrol, Pathfinder (bliźniacza)
- **INFINITI** FX35, G35, G37 (bliźniacza)

AUDI Q7 korzystało z przekładni ZF 6HP, ale z silnikiem 4.2 FSI parowano Aisina.



Aisin TF60-SN/TR60-SN

Skrzynie są znane bardziej pod nazwą 09, bo takim kodem opisuje je koncern Volkswagen, dla którego Aisin przygotował te ponadprzeciętnie trwałe przekładnie sześciobiegowe. TR60-SN (09D) były używane w pierwszych generacjach Audi Q7, Porsche Cayenne i Volkswagenie Touaregu, zamiennie z ZF 6HP. Skrzynia TF-60SN to nieco mniej wytrzymały odpowiednik do montażu poprzecznego. Na rynku amerykańskim Volkswagen używał jej jako alternatywy dla DSG. Znajdziemy ją też we wczesnych modelach BMW z poprzecznymi silnikami.

Zastosowanie skrzyni TF/TR 60-SN m.in. w:
- **GRUPA VW** Audi Q7, Cayenne i VW Touareg
- **BMW** z silnikiem umieszczonym poprzecznie

RENAULT LAGUNA III z wysoko cenionym silnikiem 2.0 Turbo zwykle występuje ze skrzynią AJ0.



Jatco JF613E/AJ0

Jatco przygotowało w 2006 r. trwałą sześciobiegową przekładnię do średniej wielkości aut przeznaczonych na rynek USA i Europę. Montowana ją m.in. w nowszych modelach Mitsubishi (ASX i Outlander III do 2018 r.) z silnikiem 2.2 D-ID. To przyjemna konfiguracja, która posłuży jeszcze długo, ale tylko przy odpowiednim serwisie. Regularna wymiana oleju jest o tyle ważna, że nie można wymienić łatwo filtra. Często odświeżony olej zapewni bezproblemową eksploatację. Polecamy tę przekładnię również w samochodach Renault (nazwa AJ0).

Zastosowanie skrzyni Jatco JF613 m.in. w:
- **NISSAN** Qashqai, X-Trail (do 2012 r.)
- **MITSUBISHI** ASX i Outlander (diesle 2.2 D-ID)
- **RENAULT** Megane III, Laguna III, Scenic III

Hyundai A6F

Hyundai, podobnie jak Honda, rozwijał własne automatyczne skrzynie. Za najlepsze uchodzą klasyczne sześciobiegowe przekładnie z konwerterem momentu obrotowego. Niemal każdy model marek Hyundai i Kia z tradycyjnym „automatem" oznaczonym symbolem A6 korzysta ze skrzyni A6F. Z czasem Koreańczycy opracowali również własną przekładnię o ośmiu przełożeniach.

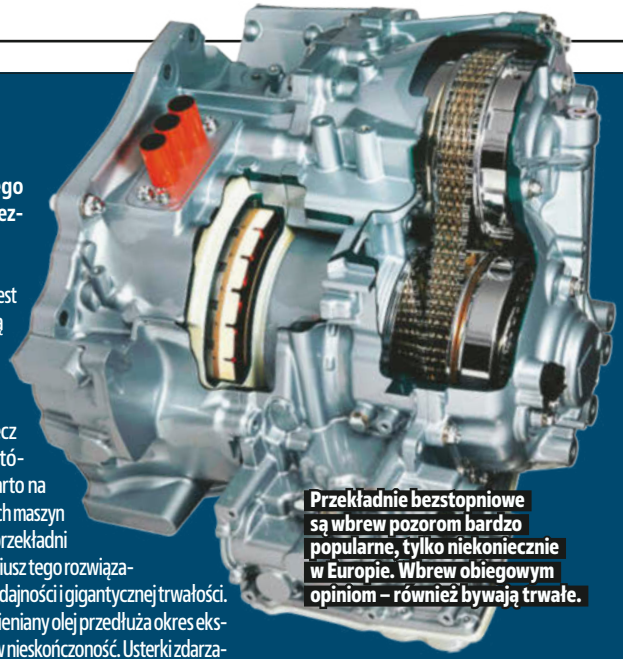
Zastosowanie skrzyni typu A6F m.in. w:
- **HYUNDAI** wszystkie modele
- **KIA** wszystkie modele
- **JEEP** Compass i Patriot (2014-2016)

HYUNDAI TUCSON I KIA SPORTAGE miały przekładnię A6F, ale też dwusprzęgłową 7DCT.



Pozostałe dobre konstrukcje

Poza klasycznymi skrzyniami automatycznymi na szczególną uwagę zasługuje kilka konstrukcji innego rodzaju. W zestawieniu umieszczamy udane dwusprzęgłowe skrzynie automatyczne oraz przekładnie bezstopniowe o ponadprzeciętnej trwałości.



Przekładnie bezstopniowe są wbrew pozorom bardzo popularne, tylko niekoniecznie w Europie. Wbrew obiegowym opiniom – również bywają trwałe.



Większość aut grupy VW od okresu 2003-2005 ma przekładnię DSG. W Audi wzdłużnie montowany S tronic pojawił się później.

Volkswagen DSG/Audi S tronic

Przekładnie DSG zaprojektowane przez firmę BorgWarner zadebiutowały w 2003 r. i nadal z nami są. Nie należy ich mylić z PDK Porsche konstrukcji ZF. Przekładnie DSG stale ewoluowały. Sprzęgła wariantów DQ250, DQ500 i DQ381 pracują w oleju, a cechują się trwałością zbliżoną do klasycznych „automatów". Z tą różnicą, że łatwiej się je serwisuje, więc można lepiej zadbać. Odpowiednikiem w Audi są przekładnie o oznaczeniach DL501 i DL382. Tę pierwszą uznaje się za „pancerną". Dzielnie znosi moment obrotowy diesla 3.0 TDI przenoszony na napęd quattro, choć topowe warianty mocy i tak dostały skrzynię ZF 8HP.

Mercedes-Getrag 7G-DCT



Sportowe modele Mercedesa z silnikiem umieszczonym poprzecznie dostały przekładnię dwusprzęgłową Getraga.

Dwusprzęgłową przekładnię przygotowano dla Mercedesów opartych na platformie MFA (m.in. klasa A, GLB, ale także Infiniti QX30). W wariancie dla modeli AMG może przenosić do 475 Nm momentu, co świadczy o jej potencjale. Ma dodatkowe chłodzenie i smarowanie, co zapewnia efektywną pracę przy dynamicznej jeździe. Stosowana od 2011 r. miała początkowo problemy ze sterowaniem, co później naprawiono. Jej trwałość wraz z pakietem sprzęgła określa się na minimum 300 tys. km.



Europejskie modele Toyoty z silnikami wolnossącymi występują z przekładnią Multidrive-S, czyli Aisin K-series.

Toyota CVT Aisin K-series

Przeznaczone do aut miejskich bezstopniowe przekładnie Aisina znalazły się w europejskich modelach Toyoty, jak Auris i Corolla, Yaris, Avensis czy RAV4. Nie ma obaw o trwałość, bo to konstrukcje solidne i nieobciążone zbyt mocnymi silnikami. Nazwa handlowa tych skrzyń to Multidrive-S lub CVT, ale nie należy tego mylić z MultiMode, która jest zautomatyzowaną manualną skrzynią biegów.



Od początku istnienia hybryd Toyoty stosowano przekładnie e-CVT, nazywane bezstopniowymi. Poniekąd słusznie.

Toyota Aisin e-CVT

E-CVT Aisina nie jest typową skrzynią bezstopniową (choć można odnieść takie wrażenie), lecz przekładnią, której działanie oparto na współpracy dwóch maszyn elektrycznych i przekładni planetarnej. Geniusz tego rozwiązania polega na wydajności i gigantycznej trwałości. Regularnie wymieniany olej przedłuża okres eksploatacji niemal w nieskończoność. Usterki zdarzają się tylko w autach nieserwisowanych i używanych jak sportowe, a hybrydy do tego nie służą.



Wydajność skrzyń 5-biegowych była niewystarczająca dla Subaru, więc marka przeszła na przekładnie bezstopniowe.

Subaru Lineartronic

Stosowane od 2010 r. przez Subaru skrzynie Lineartronic nie są do końca klasycznymi przekładniami CVT, bo mają blokowany konwerter momentu, który ślizga się wyłącznie na postoju i podczas manewrowania. Dlatego działanie jest tu bardziej bezpośrednie niż w typowej skrzyni CVT, bliżej jej do charakterystyki pracy klasycznej skrzyni automatycznej. Tym bardziej że kierowca może wybrać przełożenie ręcznie. Od 2014 r., kiedy to Subaru zrezygnowało z przekładni Jatco 5EAT, wszystkie modele marki korzystają z trwałego Lineartronica.

Jatco CVT JF011E

Powszechnie stosowana przez Nissana, Mitsubishi, Suzuki, a także Renault przekładnia bezstopniowa okazuje się trwała, pod warunkiem że nie jest nadmiernie obciążana. Zajdziemy ją w popularnych SUV-ach od 2007 r. (m.in. X-Trail czy Outlander), a nowsza generacja JF016-019E miała już symulację stałych przełożeń i trafiła m.in. do Mitsubishi Eclipse Cross i Nissana X-Traila T32. Jest już bardziej wymagająca serwisowo i skomplikowana. Przekładnie do 2014 r. mogą nie mieć chłodnicy oleju, inne je miały. Warto zamontować taką chłodnicę, bo skrzynia nie przepada za wysoką temperaturą pracy.



Druga i trzecia generacja Outlandera korzysta z przekładni Jatco CVT, ale tylko z silnikami benzynowymi.

Od czego zależy wytrzymałość skrzyni

Wytrzymałość skrzyni automatycznej wbrew pozorom zależy nie tylko od typu przekładni, ale także od wielu czynników niezależnych od niej samej, jak masa samochodu czy moment obrotowy. Kluczowe jest jednak chłodzenie i smarowanie.



Naprawy skrzyń automatycznych zawsze są drogie, bo wymagają demontażu wielu elementów. Jedyną drogą na skróty jest wymiana skrzyni na używaną.



WYMIENNIK CIEPŁA ma prawie każda skrzynia automatyczna, ale warto zamontować dodatkową chodnicę.



W TERENIE należy bezwzględnie używać reduktora, który zmniejsza obciążenie na konwerterze momentu i w samej przekładni.

Chłodzenie

W przeciwieństwie do skrzyń manualnych olej w automatycznych odpowiada nie tylko za smarowanie i chłodzenie, ale również za pracę przekładni. Ciśnienie oleju steruje działaniem sprzęgieł i zmianą biegów. Przegrzany powoduje nieprawidłową pracę, co w dłuższym czasie może doprowadzić do awarii.

Rodzaj przeniesienia napędu

Napęd na cztery koła mocniej obciąża skrzynię biegów, ponieważ duża przyczepność oznacza większe obciążenie układu napędowego. W samochodach terenowych dochodzi do tego jeszcze duża masa, a w autach sportowych wysoki moment obrotowy i moc. Najmniej obciążający jest przedni napęd.

Jak dbać o skrzynię automatyczną



Łagodne obchodzenie się ze skrzynią sprawia, że przekładnia pracuje dłużej i bezawaryjnie.

Zasady ogólne

Najważniejsze w eksploatacji skrzyni automatycznej jest danie jej czasu na wykonanie swojej pracy. Po włączeniu trybu D warto odczekać chwilę, podobnie jak przy zmianie z D na R lub odwrotnie – naciskamy na gaz dopiero, kiedy skrzynia zmieni kierunek jazdy. Znaczenie ma również łagodne obchodzenie się z pedałem przyspieszenia. To podstawowa zasada, która pomaga wydłużyć żywotność każdej przekładni. Kiedy auto stoi, zawsze trzeba mieć wciśnięty hamulec, a nie przełączać w tryb N.

Klasyczna z konwerterem (AT)

Klasyczne przekładnie z konwerterem są najmniej wymagające. Konwerter generuje uślizg, więc jazda z minimalną prędkością czy agresywne ruszanie mają mniejszy wpływ na trwałość niż w innych typach przekładni. Ważne, by odczekać chwilę, aż zaczną pracować kosze sprzęgieł po włączeniu trybu do jazdy. Da się wtedy poczuć delikatne pociągnięcie skrzyni w określonym kierunku. Dopiero wtedy puszczamy hamulec i wciskamy gaz.

Bezstopniowa (CVT)

Skrzynie bezstopniowe najbardziej nie lubią jazdy dynamicznej i wysokich prędkości. Wtedy się grzeją, co wpływa na trwałość pasa i kół stożkowych przenoszących napęd. Koncepcyjnie są stworzone do jazdy miejskiej, którą w teorii znoszą najlepiej ze wszystkich typów przekładni, bo zmiana biegu jest tu płynna i zupełnie naturalna. Najlepiej, gdy skrzynia CVT jest połączona z benzynowym silnikiem o niedużym momencie obrotowym. Warto pamiętać o regularnej wymianie oleju.



SKRZYNIA BEZSTOPNIOWA uwielbia jazdę miejską, ale za dobrze nie znosi wysokich prędkości i ciężkiej nogi kierowcy.

Dwusprzęgłowa (DSG/DCT)

Przekładnie dwusprzęgłowe budową przypominają zautomatyzowane skrzynie manualne, ale szybciej zmieniają biegi w górę i w dół, a do tego precyzyjniej sterują sprzęgłami (w skrzyniach zrobotyzowanych łatwo o ich przypalenie). Najlepiej sprawdzają się wersje ze sprzęgłami mokrymi, które lepiej znoszą długotrwałe pełzanie niż sprzęgła suche. Tak czy inaczej, ograniczenie powolnej jazdy wydłuża trwałość układu i opóźnia konieczność naprawy. Negatywnie na skrzynie dwusprzęgłowe wpływa ciągnięcie ciężkich przyczep oraz jazda terenowa z minimalną prędkością. Serwis olejowy w tym typie skrzyń daje ogromne korzyści.



SKRZYNIA DWUSPRZĘGŁOWA nie lubi pełzania. Im wcześniej całkowicie zdejmiemy nogę z hamulca, tym lepiej dla sprzęgieł.



SKRZYNIA Z KONWERTEREM potrzebuje czasu na włączenie sprzęgieł. Jeśli się o tym pamięta, będzie służyła długo i niezawodnie.

Marka samochodu

Ten sam typ skrzyni automatycznej może być używany przez kilku czy kilkunastu producentów aut, a każdy ma swoje oczekiwania co do charakterystyki pracy przekładni. Jeden może oczekiwać szybszych zmian biegów, inny akceptuje bardziej leniwą pracę, dzięki której przekładnia będzie bardziej żywotna.

Model samochodu

Ta sama skrzynia w samochodzie kompaktowym z silnikiem o niedużej mocy wytrzyma znacznie dłużej niż w ciężkim SUV-ie z mocnym dieslem. To m.in. dlatego do usterek przekładni Aisina dochodzi częściej w SUV-ach (np. marki Volvo) niż w kompaktach. Masa auta i moment robią swoje.

Moment obrotowy

Skrzynie biegów, również manualne, są konstruowane pod maksymalną wartość momentu obrotowego. Ma on więc istotny wpływ na trwałość, szczególnie w autach 4x4, gdzie moment ten często jest przenoszony w całości na koła (bez uślizgu). Oczywiste jest więc, że trwałość automatycznych skrzyń zależy nie tylko od modelu auta, ale także od typu silnika. W benzynowych z reguły pracują dłużej.

Konstrukcja

Konstrukcja przekładni to nie tylko materiały i jakość montażu. Jeśli wymiana filtra jest możliwa przy zmianie oleju, odpowiednio serwisowana skrzynia wytrzyma bardzo długo. W przypadku filtra niewymiennego trwałość skrzyni w dużym stopniu zależy od jego czystości.



SPORTOWA JAZDA niszczy skrzynię. Na torze warto używać manualnej zmiany biegów. Mniej przypadkowych zmian to większa trwałość.



SERWISOWANIE to regularna zmiana oleju, ale także filtra. Serwis należy dopasować do typu i budowy skrzyni automatycznej.



ŁATWO WYMIENNY FILTR OLEJU to klucz do trwałości przekładni. Jego wymiana poprawia oczyszczanie oleju. W wielu skrzyniach nie można tego zrobić bez ich rozmontowania.

Sposób użytkowania

Trwałość przekładni, ale i konwertera, w dużym stopniu zależy od stylu jazdy i sposobu eksploatacji. Ciągnięcie przyczep, agresywna jazda terenowa i sportowa podnoszą temperaturę pracy oleju. Gwałtowne, zerojedynkowe operowanie gazem zwiększa obciążenie sprzęgła. Jazda miejska i duże prędkości też nie sprzyjają trwałości.

Serwisowanie

Warto wiedzieć, że metodą statyczną da się wymienić tylko część oleju, więc trzeba to robić często, np. wraz z wymianą oleju silnikowego, albo kilka razy z rzędu. Metoda dynamiczna wymienia cały olej w jednym procesie, ale naraża na ryzyko usterki, zwłaszcza w przekładniach z niewymiennym filtrem, w których dawno nie wymieniano oleju (zapchanie filtra zanieczyszczeniami).

PODSUMOWANIE

Kupując samochód ze skrzynią automatyczną, warto wiedzieć, jaki jest to typ przekładni. Właściciele np. Fordów dowiedzieli się o wadze tego aspektu dopiero po awarii ich płynnie – ale krótko – pracującego ośmiobiegowego „automatu" 8F35/8F40, którego naprawa pochłania lekko 10 tys. zł. Ważne jest także dobranie typu skrzyni do stylu jazdy. Jeśli auto ma służyć głównie do miasta, dobre CVT może być najlepszą ze wszystkich konstrukcji. Gdy często podróżuje się autostradą, to nie ma nic gorszego od CVT i lepszego od dwusprzęgłowej. Klasyczne automaty są najbardziej uniwersalne.

» Nie tylko model skrzyni automatycznej, ale także jej rodzaj ma duży wpływ na zadowolenie użytkownika czy zużycie paliwa

Niezła maszyna do polerowania

Szybka korekta lakieru



Polerowanie lakieru nie tylko przywraca połysk, ale pomaga też zachować wartość samochodu. Przetestowaliśmy siedem akumulatorowych polerek mimośrodowych.



Podczas pracy nie wolno wywierać na maszynę zbyt dużego nacisku – może on zniszczyć lakier!

Słońce, pył i ptasie odchody to poważne wyzwania dla lakieru. Zwłaszcza współczesnych samochodów, które mają na sobie powłoki powstające w sposób przyjazny środowisku, jednak mniej trwałe od niegdyś stosowanych. W efekcie o zarysowania nietrudno.

Odświeżenie lakieru można zlecić profesjonalistom. Ich praca nie jest jednak tania. Polerowanie jednoetapowe (tzw. one step) usuwa 40-60% defektów, a kosztuje od 300 do 800 zł. Korekta wieloetapowa, usuwająca ponad 90% rys to już wydatek rzędu 1500--2000 zł. Wypielęgnowany lakier nie tylko cieszy oko, ale w znacznym stopniu przyczynia się też do utrzymania wartości pojazdu. Bo o ile pokryty siecią mikrozarysowań, a więc chropowaty lakier dosłownie przyciąga brud oraz agresywną chemię z powietrza i otoczenia, to zadbana, zabezpieczona woskiem, lśniąca i gładka powierzchnia odpycha brud oraz wodę. Auto dłużej pozostaje czyste, a do tego jest łatwiejsze w myciu.

W przypadku pojazdów o znacznej wartości warto rozważyć zlecenie polerowania lakieru – zaprocentuje nawet przy odsprzedaży auta, bo estetyka karoserii zwykle istotnie wpływa na cenę transakcyjną – za dobrze prezentujący się samochód kupujący chętniej wykładają wyższe kwoty.

Jeżeli auto ma wartość od kilku do nawet kilkudziesięciu tysięcy złotych, można spróbować zaoszczędzić i wziąć sprawy we własne ręce. Polerowanie lakieru uda się wprawdzie zrobić ręcznie, ale z wykorzystaniem maszyny jest to szybsze i mniej męczące.

Na początek ostrzeżenie – przed rozpoczęciem pracy należy przeczytać oraz obejrzeć kilka poradników na temat polerowania aut. O błąd jest łatwo, a nawet drobny może nieodwracalnie oszpecić samochód! Porysowany czy przetarty w trakcie polerowania lakier kwalifikuje się już tylko do naprawy lakierniczej.

Polerki mimośrodowe są łatwiejsze w obsłudze, wiec stanowią najlepszy wybór dla początkujących czy mających niewielkie doświadczenie. Talerz urządzeń wykonuje eliptyczny, oscylacyjny ruch, co generuje mniej ciepła i zmniejsza ryzyko przypadkowego uszkodzenia lakieru. Polerki rotacyjne bez ruchu mimośrodowego są zazwyczaj mocniejsze i świetnie sobie radzą z głębszymi rysami, ale wymagają większej wprawy.

Proste, akumulatorowe polerki mimośrodowe do domowego użytku można kupić już za znacznie poniżej 300 zł. Ale czy zapewniają zadowalający efekt? Aby to sprawdzić, siedem polerek mimośrodowych z wymiennymi akumulatorami przetestowaliśmy w warunkach zbliżonych do rzeczywistych.

TEKST: AZ, ŁS
ZDJĘCIA: AZ



Aby nie uszkodzić lakieru na samochodzie i uzyskać jak najbardziej porównywalne wyniki, testy przeprowadziliśmy na wcześniej przygotowanych i obrobionych kawałkach blachy.

kosztuje znacznie mniej od zlecenia korekty lakieru



POLERKA XIAZIR od 300 zł

Akumulatorowa polerka marki Xiazir uzyskuje doskonałe wyniki w niemal wszystkich kategoriach. Otrzymuje ocenę dobrą i zajmuje pierwsze miejsce w naszym teście. Na talerz o średnicy 150 mm można nałożyć jedną z dziewięciu znajdujących się w zestawie mat polerskich, które pozwalają na wypolerowanie lakieru w rozsądnym czasie. Prędkość obrotową można regulować w sześciu stopniach za pomocą bocznego pokrętła (maksymalnie do 5500 obr./min), które mogłoby się jednak blokować nieco pewniej. Choć wymienny akumulator (system Power X-Change) ma teoretycznie pojemność zaledwie 2000 mAh, to w teście wystarczył na prawie trzy z trzech pięciominutowych rund polerowania, zanim trzeba go było wymienić. W zestawie znajdują się dwa akumulatory. Producent deklaruje do 60 min pracy po ich naładowaniu.

Całkiem wytrzymała, bogaty zestaw, wysoka maksymalna prędkość obrotowa, kompatybilna z systemem wymiennych akumulatorów

Pokrętło do regulacji obrotów jest dość trudne do zablokowania



POLERKA EINHELL CE-CB 18/254 LI od 320 zł

Polerka Einhell CE-CB 18/254 Li Power X-Change o symetrycznej konstrukcji jest wygodna w obsłudze – zarówno dla osób prawo-, jak i leworęcznych. W teście przekonała wytrzymałością, po trzech polerowaniach na tym samym akumulatorze urządzenie wciąż dysponowało sporym zapasem energii. Żadne inne urządzenie w tym zestawieniu nie uzyskało takiego wyniku. Prędkość obrotowa jest stosunkowo niewielka, bo wynosi 2500 obr./min, ale za to jest utrzymywana na stałym poziomie podczas każdego przejścia, także przy nacisku na blachę. Duży talerz umożliwia szybkie polerowanie dużych płaskich powierzchni. Maszyna dość mocno jednak wibruje, co po czasie solidnie daje się we znaki ramionom. W wielu ofertach akumulator i ładowarka są sprzedawane niezależnie od polerki.

Całkiem wytrzymała, umożliwia wypolerowanie dużej powierzchni w krótkim czasie, kompatybilna z systemem wymiennych akumulatorów

Nieregulowana prędkość obrotowa, dość ciężka, problematyczna w ciasnych miejscach, nie zawsze sprzęt jest sprzedawany razem z akumulatorem



POLERKA GEARLASSO od 250 zł

Polerka samochodowa marki Gearlasso oferuje wysoką moc polerowania w szerokim zakresie prędkości obrotowej – regulowanej sześciostopniowo w zakresie od 2800 do 6000 obr./min. To wszystko w stosunkowo przystępnej cenie. W naszym teście akumulator wyczerpał się dopiero na 10 s przed końcem trzeciego cyklu. W zestawie znajdują się dwa pakiety o pojemności 2000 mAh każdy, producent deklaruje do 100 min pracy na ich pełnym ładowaniu, które zajmuje dwie godziny. Duży, ergonomiczny uchwyt sprawia, że urządzenie dobrze leży w dłoni. Polerka mogłaby być jednak solidniejsza: gdy podczas wymiany akumulatora maszyna wyślizgnęła nam się z dłoni i spadła z wysokości ok. 10 cm na blat stołu, na plastikowej obudowie powstały wyraźne ślady upadku, nie wpłynęło to jednak negatywnie na działanie urządzenia. W zestawie znajduje się dużo różnych mat polerskich.



Cyfrowy wskaźnik prędkości i poziomu naładowania, dobrze dociera do ciasnych zakamarków, kompatybilna z systemem wymiennych akumulatorów, korzystna relacja ceny do jakości, dwa akumulatory w zestawie

Długi czas ładowania akumulatora, plastik obudowy podatny na uszkodzenia

POLERKA PROTMEX od 330 zł

Produkt firmy Protmex wyglądem i budową bardzo przypomina wcześniej opisaną polerkę Gearlasso, która wygrywa stosunkiem jakości do ceny. Mimo bogatego wyposażenia nie dorównuje jej jednak pod względem obsługi, jakości wykonania i wydajności. Choć dwa dołączone akumulatory o pojemności 1500 mAh są kompatybilne z systemem wymiennych akumulatorów firmy Einhell, to brakuje im mocy. Już przy niewielkim nacisku na blachę silnik bardzo się nagrzewa, a prędkość obrotowa gwałtownie spada. Urządzenie nie leży też w dłoni tak dobrze jak inne modele. Do tego dochodzi jeszcze wiele plastikowych elementów formowanych wtryskowo, które nie zostały dokładnie wykończone.
To wszystko nie budzi większego zaufania. Ostatecznie produkt zasługuje jedynie na ocenę „wystarczający”.

Cyfrowy wskaźnik prędkości, kompatybilna z systemem wymiennych akumulatorów, bogate wyposażenie zestawu (m.in. maty polerujące, torba, rękawiczki)

Niezbyt wytrzymała, nieporęczna, silnik szybko się nagrzewa, mało czytelny wyświetlacz, przeciętna relacja ceny do jakości



POLERKA SOARFLY od 255 zł

Polerkę firmy Soarfly również wyposażono w baterie kompatybilne z systemem wymiennych akumulatorów firmy Einhell. Ale to właściwie jedyna jej zaleta. Urządzenie zasadniczo spełnia swoje zadanie, lecz niczym się szczególnie nie wyróżnia. Na pierwszy rzut oka polerka Soarfly wydaje się poręczna, jednak już przy pierwszych próbach okazało się, że nie leży dobrze w dłoni. Wymiana akumulatora też jest kłopotliwa i przebiega dość opornie. Sama bateria nie ma wskaźnika naładowania, a w teście nie wykazała się zbytnią wytrzymałością: podczas trzeciego cyklu polerowania wyczerpała się po zaledwie dwóch minutach.



+ Akumulator szybko się ładuje, kompatybilna z systemem wymiennych akumulatorów, dość niska cena ofertowa

− Przeciętna dostępność w sklepach internetowych, niezbyt wytrzymała, nieporęczna, akumulator bez wskaźnika naładowania



POLERKA BATOCA S2 od 435 zł

Polerkę Batoca S2 wizualnie wyróżnia wizerunek legwana na obudowie. Jej wydajność pozostawia jednak nieco do życzenia. Akumulator o nominalnej pojemności 5000 mAh wyczerpał się już na 1:11 min przed zakończeniem trzeciego cyklu polerowania (a producent deklaruje do 120 minut pracy). Nie przekonuje również silnik elektryczny: po zwiększeniu nacisku na blachę wydobywa się nieprzyjemny dźwięk, przypominający odgłosy małego samolotu z uszkodzonym silnikiem. Pracę utrudnia też nierównomierny rozkład ciężaru. Obroty można regulować sześciostopniowo w zakresie 2000-4500 obr./min.

+ Cyfrowy wskaźnik prędkości i poziomu naładowania, atrakcyjny wygląd, spory zakres regulacji prędkości obrotowej

− Przeciętna dostępność w sklepach internetowych, niezbyt długi rzeczywisty czas pracy, nieporęczna, silnik się nagrzewa i wydaje dziwne odgłosy.

POLERKA CARTREND od 295 zł

Polerka akumulatorowa Cartrend zupełnie nie przekonuje. Uchwyt, do którego wkłada się nietypowy i niekompatybilny z żadnym znanym nam systemem akumulator, jest bardzo mały. To utrudnia trzymanie małego urządzenia. Bateria ma pojemność 2000 mAh, a gdy się rozładuje, pracę trzeba przerwać na ładowanie trwające około godziny. Podczas polerowania urządzenie firmy Cartrend wydaje metaliczne odgłosy. Nasadka z mikrofibry zamiast nadać wykończeniu „ostateczny szlif", ociera rantem tak mocno, że polerka niemal się zatrzymuje. Ten produkt lepiej sobie darować, bo inne radzą sobie zdecydowanie lepiej!



+ Dość wytrzymała, sześciostopniowa regulacja obrotów tarczy w zakresie 2500-5000 obr./min, kompaktowe rozmiary

− Za mały uchwyt, brak zapasowego akumulatora w zestawie, silnik hałasuje, brzeg pada z mikrofibry ociera i ogranicza obroty, przeciętna dostępność

Tak testowaliśmy polerki do lakieru





W teście sprawdzaliśmy także czas ładowania akumulatorów.

Polerki testowaliśmy w warunkach zbliżonych do rzeczywistych – na aucie oraz wystandaryzowanych blaszanych płytkach, które wcześniej podzieliliśmy na segmenty. Przed rozpoczęciem polerowania powierzchnie zmatowiliśmy papierem ściernym, aby odwzorować zmatowiały lakier z niewielkimi rysami. Korzystaliśmy wyłącznie z gąbek i nasadek dostarczonych w zestawie z daną polerką. Okazało się, że przy poświęceniu wystarczającej ilości czasu w zasadzie każda polerka jest w stanie zapewnić dobre rezultaty. Oceniając użyteczność, skupiliśmy się na wygodzie obsługi podczas pracy przy aucie i na efekcie uzyskanym na płytce testowej po trzech pięciominutowych cyklach polerowania. W tej samej kategorii oceniliśmy wytrzymałość i czas ładowania akumulatorów. Zwróciliśmy uwagę na czytelność wyświetlacza, gwarancję oraz instrukcję obsługi.

Wyniki testów oraz oceny polerek

W teście punktowaliśmy użyteczność, jakość, bezpieczeństwo oraz trwałość urządzeń. Za cenę nie przyznawaliśmy punktów. Prezentowane kwoty to najniższe, jakie w chwili przygotowywania testu udało się nam znaleźć w sklepach internetowych (nie zawierają kosztów przesyłki, która bywa darmowa).

m motor TEST	Polerka Xiazir	Polerka Einhell CE-CB-18/254 Li Power X	Polerka Gearlasso	Polerka Protmex	Polerka Soarfly	Polerka Batoca S2	Polerka Cartrend
Użyteczność (50)	36	35	32	34	28	29	30
Jakość (20)	17	15	16	16	12	13	10
Bezpieczeństwo (20)	17	18	15	7	14	10	12
Trwałość (10)	9	9	9	8	10	7	6
Suma punktów (100)	79	77	72	65	64	59	58
Ocena końcowa	Zwycięzca testu	Warta polecenia	Dobra relacja ceny do jakości	Zadowalająca	Zadowalająca	Wystarczająca	Wystarczająca
Najniższa cena ofertowa	od 300 zł	od 320 zł	od 250 zł	od 330 zł	od 255 zł	od 435 zł	od 295 zł

JBL

pl.jbl.com



FLIP 7

EFEKTOWNY DŹWIĘK NA KAŻDĄ PRZYGODĘ!



Wulkanizacja pod domem

m motor TEST

cena 94,20 zł

Zestaw do naprawy przebitych opon

- Uszczelnia przebicia w czołowej strefie opony
- Nadaje się do wszystkich typów opon bezdętkowych
- Umożliwia wielokrotne przeprowadzanie napraw

W opakowaniu znajdują się narzędzia niezbędne do wykonania naprawy przebitej opony poprzez umieszczenie w otworze grzybka uszczelniającego. Produkt umożliwia załatanie nieszczelności bez konieczności demontażu opony z felgi. W pudełku znajduje się 12 gumowych uszczelniaczy, które można dokupować osobno. Zestaw nie zawiera kompresora ani kombinerek.

Sprawdzamy skuteczność chińskiego zestawu umożliwiającego umieszczenie grzybka uszczelniającego od wewnątrz opony. Do tego wszystko bez konieczności jej zdejmowania z felgi.

Przebicie opony w aucie to sytuacja, która może spotkać każdego kierowcę. Większość dróg, po których jeździmy, jest w dobrym stanie i coraz rzadziej dochodzi dziś do przecięcia bocznej ściany opony wskutek wjechania w dziurę o ostrej krawędzi. Jednak przebicie ogumienia przez ciało obce w postaci gwoździa czy wkręta to wciąż często obserwowana na drogach awaria.

Uszkodzenia opon, po których z koła schodzi powietrze, możemy podzielić na takie, których nie da się naprawić (np. rozerwanie czy przecięcie) oraz możliwe do uszczelnienia. W przeszłości po złapaniu gumy trzeba było wymienić koło na zapasowe, a uszkodzoną oponę zawieźć do zakładu wulkanizacyjnego na naprawę. Dziś sytuacja wygląda inaczej. Wiele współczesnych samochodów nie ma na wyposażeniu koła zapasowego.

Wiele metod naprawy

W bagażniku takich aut można znaleźć zestawy naprawcze. Bazują one zwykle na płynie uszczelniającym, który trzeba wtłoczyć przez zawór do opony, oraz kompresorze służącym do napompowania koła. Przeprowadzane przez nas testy potwierdzają, że takie zestawy (zarówno oryginalne, jak i niezależnych producentów) spełniają swoje zadanie, jednak są w stanie uszczelnić jedynie niedużej średnicy uszkodzenia.

Podobnie jest z popularnymi piankami do naprawy opon – także zdają egzamin przy małych przebiciach lub gdy ciało obce pozostaje w oponie.

W obu przypadkach użycie takich preparatów umożliwia kontynuowanie jazdy, jednak nie można tu mówić o naprawie ogumienia. Trzeba się zgłosić do serwisu oponiarskiego i załatać uszkodzenie.

W sklepach internetowych można też znaleźć rozwiązania mechanicznie uszczelniające przebicia opony, takie jak m.in.

Sprawdzamy skuteczność zestawu do naprawy opon



1 PRZYGOTOWANIE OTWORU
W czołową strefę zamontowanej na feldze opony wkręciliśmy wkręt do drewna i oznaczyliśmy miejsce uszkodzenia. Po usunięciu ciała obcego powietrze zeszło z koła w ciągu kilkunastu sekund. Używając znajdującego się w zestawie okrągłego pilnika, oszlifowaliśmy otwór, przygotowując go do naprawy.



2 OSADZENIE GNIAZDA
Wykorzystując zakończone ostrym szpikulcem narzędzie, w miejscu przebicia opony umieściliśmy metalowe gniazdo z otworem w środku. Zgodnie z instrukcją wcisnęliśmy w dziurę w oponie węższą część tulejki do oporu – aż oparła się na szerszym fragmencie. Po tym wykręciliśmy czarną rękojeść.



3 MONTAŻ APLIKATORA
Gumowy grzybek uszczelniający umieściliśmy w zakończonym gwintem aplikatorze. Zgodnie z instrukcją uszczelniacz wcisnęliśmy szerszą częścią do góry, po czym wepchnęliśmy go w głąb cylindra. Całość wkręciliśmy w umieszczone wcześniej w miejscu przebicia opony gniazdo.



4 WCIŚNIĘCIE USZCZELNIACZA
W tylnej części aplikatora znajduje się śruba, którą należy wkręcić do oporu za pomocą znajdującego się w zestawie klucza sześciokątnego. Przesuwająca się śruba przeciska grzybek uszczelniający przez znajdujące się w przebiciu metalowe gniazdo. Podczas kręcenia tulejkę trzeba mocno przytrzymać ręką.



pokryte substancją klejącą metalowe wkręty czy wciskany w miejsce przebicia sznur.

Samodzielnie i skutecznie

W sprzedaży pojawił się nowy produkt wykorzystujący do uszczelnienia przebitej opony zestaw narzędzi oraz gumowe grzybki umieszczane w przebiciu od wewnątrz opony. Jednak system skonstruowano tak, że naprawa nie wymaga demontażu ogumienia z felgi i może być wykonana przez kierowcę samodzielnie.

Sprawdziliśmy działanie takiego produktu. Zestaw zamówiliśmy w chińskim sklepie internetowym za niecałe 95 zł. Składał się on z kilku specjalistycznych narzędzi i 12 gumowych grzybków uszczelniających. Kolejne można dokupić (20 zł/10 szt.). Proces naprawy przebitej opony jest dość skomplikowany, jednak dzięki czytelnej instrukcji mogą go przeprowadzić nawet osoby o małym doświadczeniu.

Za pomocą metalowej głowicy i specjalnej prasy umieściliśmy w miejscu przebicia gumowy grzybek, który skutecznie uszczelnił wykonane wkrętem do drewna uszkodzenie opony.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

Inne metody

WKRĘTY USZCZELNIAJĄCE

Przeprowadzane przez nas w przeszłości testy potwierdziły skuteczność działania pokrytych substancją uszczelniającą metalowych wkrętów. Umieszcza się je w miejscu uszkodzenia opony za pomocą śrubokręta. Zestaw 20 sztuk z wysyłką kosztuje około 20 zł.



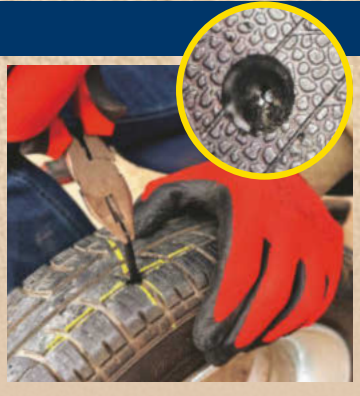
SZNUR WKRĘCANY W DZIURĘ

Także za około 20 zł można kupić wkręcane w miejsce przebicia sznury uszczelniające. To rozwiązanie jest skuteczne, jednak umieszczenie takiego sznura w przebitej oponie wymaga sporo siły i jest niewygodne.

PIANKI I PŁYNY NAPRAWCZE

Skuteczną metodą na naprawę przebicia opony jest użycie płynnego uszczelniacza. Piankę w spreju kupimy już za 20 zł, natomiast za uszczelniacz z kompresorem trzeba zapłacić około 150 zł. Należy jednak pamiętać, że oba rozwiązania sprawdzą się jedynie w przypadku małych uszkodzeń.





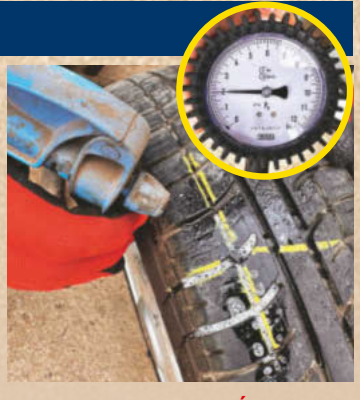
5 DOCIĄGNIĘCIE GRZYBKA

Po wprasowaniu elementu uszczelniającego wykręca się śrubę, a aplikator wraz z gniazdem wyciąga z opony. Następnie trzeba złapać kombinerkami wystający z przebicia opony fragment gumy i rozciągnąć ją na około 5 cm. Ma to na celu dociągnięcie grzybka do wewnętrznej powierzchni opony (zdjęcie w kółku).



6 NAPOMPOWANIE KOŁA

Po rozciągnięciu gumowego uszczelniacza nadmiar materiału trzeba przyciąć znajdującym się w zestawie ostrym nożem. Wtedy opona jest gotowa do użytku. Po zakończeniu prac napompowaliśmy koło do ciśnienia 2 barów, co udało się zrobić bez problemów. Z miejsca naprawy nie dochodziły niepokojące odgłosy.



7 KONTROLA SZCZELNOŚCI

Zaraz po napompowaniu opony miejsce naprawy spryskaliśmy preparatem do lokalizacji nieszczelności. Metoda naprawy okazała się skuteczna – z przebicia nie wydostawało się powietrze. Także pomiar ciśnienia następnego dnia potwierdził uszczelnienie uszkodzenia.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test potwierdził skuteczność zestawu do samodzielnej naprawy przebitych opon. Kupiony w chińskim sklepie internetowym produkt wykorzystujący gumowe grzybki uszczelniające okazał się dobrej jakości. Choć proces naprawy na pierwszy rzut oka wygląda na skomplikowany, nawet osoby z małym doświadczeniem nie będą miały z nim problemu. Czytelna instrukcja prowadzi krok po kroku przez kolejne etapy naprawy. Za pomocą narzędzi z zestawu i gumowego grzybka udało się skutecznie załatać uszkodzenie opony, które wykonaliśmy za pomocą wkręta do drewna.

UŻYWANE



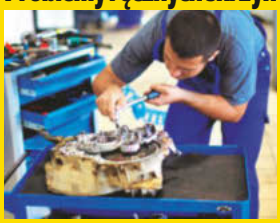
Audi Q8 I (4M)

W produkcji: od 2018 r.
Ceny: od 165 tys. zł

Audi Q8 ma już za sobą 8 lat rynkowej kariery. Jak te samochody spisują się w momencie, gdy mają już znaczne przebiegi?

DO REDAKCJI

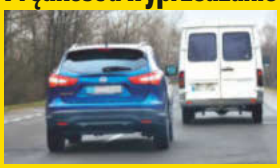
Problemy ręcznych skrzyń



Manualne przekładnie uchodzą za trwałe. Ale czy tak jest w rzeczywistości?

Choć solidne, ręczne skrzynie nie powinny być uznawane za niezniszczalne. W niektórych przekładniach, np. M20 czy M32 Opla, podatne na zużycia okazują się łożyska. Z kolei w przekładniach wielu azjatyckich modeli relatywnie słabe są synchronizatory. Całkowity koszt remontu skrzyni, wraz z montażem i demontażem, zakupem oleju czy montażem nowego zestawu sprzęgłowego (mając wyjętą skrzynię, zwykle warto to zrobić, by uniknąć tego wydatku w przyszłości) zamyka się w kilku tysiącach złotych. Podczas jazdy próbnej trzeba więc zwrócić uwagę na działanie ręcznej skrzyni.

Prędkość a wyprzedzanie



Czas wyprzedzania zależy od różnicy prędkości między autami. Czy dla bezpieczeństwa można chwilowo przekroczyć dozwolone tempo jazdy?

Polskie prawo nie przewiduje możliwości przekraczania dozwolonej prędkości na czas wyprzedzania. W przypadku niewielkich różnic prędkości między autami manewr trzeba więc dobrze zaplanować lub z niego zrezygnować. Warto dodać, że do 2022 r. na drogach jednojezdniowych poza obszarem zabudowanym w Hiszpanii była wprowadzona tolerancja 20 km/h podczas wyprzedzania.

Model Q8 wraz z technicznym pierwowzorem (czyli Q7 II) od lat znajdują się w ofercie Audi. O ile Q7 modernizowano już dwa razy, o tyle Q8 doczekało się liftingu tylko raz – w 2023 r. To auto nie tylko długie (5 m), ale i bardzo szerokie (2 m) oraz wysokie (ok. 1,7 m), z 3-metrowym rozstawem osi. Na ilość miejsca i pojemność bagażnika (605-1755 l) nikt nie ma prawa narzekać: przestrzenią można dowolnie zarządzać poprzez przesuwanie kanapy. Kokpit swego czasu imponował nowoczesnością – głównie dzięki zastosowaniu aż trzech ekranów.

W gamie silnikowej figurowały jednostki widlaste: benzynowe 3.0 V6 i 4.0 V8 (TFSI) oraz diesle 3.0 V6 i 4.0 V8 (TDI). Część z nich ma układ mild hybrid, a na bazie jednostki 3.0 TFSI opracowano hybrydy plug-in (TFSI e). Zgłaszane usterki dotyczą kolektorów dolotowych i wycieków (głównie w 3.0 TFSI) oraz układów SCR w turbodieslach. Szwankują też czujniki (wywołują błędy na zestawie wskaźników).

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Oceny użytkowników

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

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

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

Opinie użytkowników

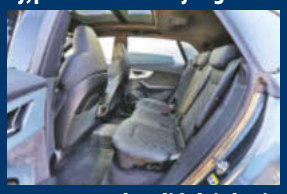
Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Audi?

Zalety

„Tryb Dynamic i tylna oś skrętna tworzą idealne połączenie w jeździe po ciasnych zakrętach”

„Trzylitrowy turbodiesel z lekkością wprawia w ruch tego bardzo ciężkiego SUV-a”

„Auto o linii coupe, ale ma bardzo dużo miejsca z tyłu i pojemny, ponad 600-litrowy bagażnik”



„Muszę pochwalić działanie asystentów kierowcy. Działają sprawnie i realnie pomagają w jeździe”

Wady

„Skrzynia ma odczuwalne opóźnienie. Zanika ono w trybie Dynamic lub przy zmianie biegów łopatkami”



„Manewrowanie autem o szerokości 2 m wymaga dużej ostrożności na parkingach”

„System często zrywa połączenie z telefonem i nie może go potem znowu podłączyć”

„Szkoda, że mój egzemplarz nie ma prawdziwych końcówek wydechu w zderzaku, tylko atrapy”

m motor ANALIZA

Transport motocykli



Średni koszt transportu motocykla z wielu krajów Europy przekracza 1000 zł

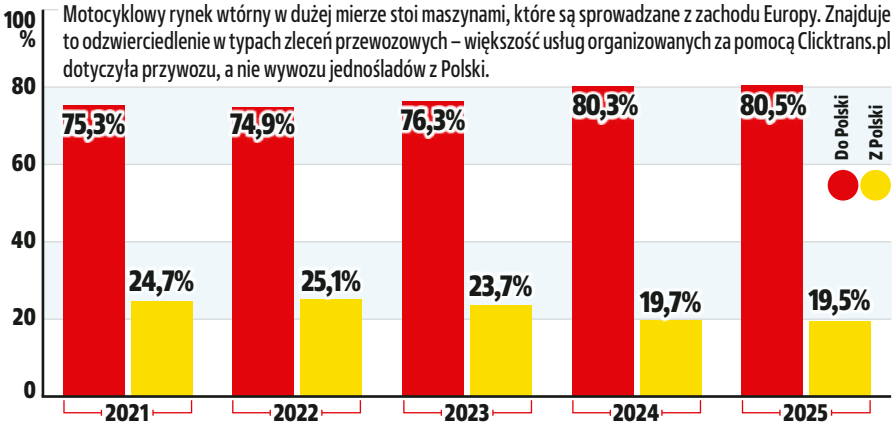
Kwitnie import z Niemiec

Ubiegły rok upłynął pod znakiem stabilizacji najważniejszych trendów w transporcie motocykli. Polska ugruntowała swoją pozycję jako kraj sprowadzający jednoślady z zagranicy. Serwis Clicktrans.pl, który pozwala na zlecanie usług transportowych, raportuje, że – podobnie jak przed rokiem – aż cztery na pięć zleceń międzynarodowych dotyczyło importu maszyn do kraju. Niemcy niezmiennie pozostają najpopularniejszym kierunkiem, z którego sprowadzamy motocykle. Z kolei w transporcie motocykli z Polski nastąpiła zmiana – słoneczna Hiszpania zdetronizowała Niemcy, zajmując pozycję nowego lidera eksportu. Dobrą informacją dla zlecających transport są też jedynie niewielkie, kilkuprocentowe podwyżki cen.

W 2025 r. szczyt sezonu transportu motocykli przypadał na cieplejsze miesiące – od marca do sierpnia. W tych miesiącach było realizowanych od 9,4 do 11,4% wszystkich zleceń na przewóz jednośladów. Średnia cena za transport motocykla z zagranicy do Polski wyniosła w minionym roku 1050 zł.

Kierunki transportu motocykli

Motocyklowy rynek wtórny w dużej mierze stoi maszynami, które są sprowadzane z zachodu Europy. Znajduje to odzwierciedlenie w typach zleceń przewozowych – większość usług organizowanych za pomocą Clicktrans.pl dotyczyła przywozu, a nie wywozu jednośladów z Polski.



Typy sprowadzanych jednośladów

Moda na pojazdy w terenowym stylu nie ogranicza się wyłącznie do samochodów. W 2025 r. w zleceniach na transport motocykli niepodzielnie rządziły maszyny typu cross, enduro i supermoto, a więc wyżej zawieszone i z zawieszeniami o długim skoku. Roszada nastąpiła na drugim stopniu podium. Motocykle sportowe osiągnęły 8,3% udziału, wyprzedzając klasyczne choppery i cruisery.

Cross/enduro/supermoto	78,3%
Sportowy	8,3%
Cruiser/Chopper	7,5%
Turystyczny	5,9%

Najpopularniejsze marki sprowadzanych motocykli

Największe zapotrzebowanie na usługi przewozowe dotyczy dobrze postrzeganych marek motocykli – część z nich należy do segmentu premium. Na szczycie rankingu bez zmian, liderem niezmiennie pozostaje Honda. Najciekawsza zmiana zaszła na najniższym stopniu podium. BMW wyprzedziło Suzuki, osiągając wynik 9,2% (wzrost z 8,5% w 2024 r.).

Kraj	2023	2024	2025
Honda	20,4%	18,5%	17,8%
Yamaha	17,1%	18,3%	16,6%
BMW	7,6%	8,5%	9,2%
Suzuki	9,5%	8,9%	9,0%
Kawasaki	7,3%	7,5%	7,4%
KTM	5,5%	5,8%	6,7%

Dokąd Polacy transportują motocykle

Relatywnie często transporty motocykli z Polski są zlecane do tak odległych krajów jak Hiszpania oraz Włochy. Użytkownicy jednośladów ewidentnie stawiają na wygodę – wysyłają maszynę na miejsce wakacyjnego wypoczynku, gdzie udają się samolotem, co jest znacznie szybszym rozwiązaniem od pokonywania tysięcy kilometrów w siodle. Dzięki temu przygodę z krętymi serpentynami można rozpocząć, będąc w pełni sił do działania.

Kraj	2023	2024	2025
Hiszpania	16,9%	17,3%	18,1%
Niemcy	19,2%	19,3%	16,1%
Holandia	12,5%	10,6%	12,7%
Włochy	11,2%	11,9%	11,0%
Wielka Brytania	6,5%	5,6%	5,4%

Koszt transportu motocykli do Polski z wybranych krajów

Kluczowy wpływ na koszty transportu motocykli mają odległość do pokonania oraz zapotrzebowanie na usługi przewozowe na danej trasie. Relatywnie niskie masy oraz kompaktowe rozmiary jednośladów mają natomiast marginalne znaczenie – za przewóz motocykli przychodzi zapłacić niewiele mniej niż za transport samochodów. Z roku na rok ceny usług także zauważalnie rosną.

Kraj	2023	2024	2025
Hiszpania	1927 zł	1731 zł	2121 zł
Wielka Brytania	1594 zł	1603 zł	1936 zł
Włochy	1267 zł	1390 zł	1428 zł
Francja	1309 zł	1275 zł	1364 zł
Szwecja	947 zł	1337 zł	1039 zł
Belgia	989 zł	967 zł	1034 zł
Holandia	894 zł	964 zł	1019 zł
Dania	991 zł	1169 zł	992 zł
Austria	899 zł	874 zł	937 zł
Niemcy	837 zł	898 zł	894 zł

Źródło: Clicktrans.pl



Skoda Superb, 2015-2024
Ceny: **33-180 tys. zł**

Silniki benzynowe: **1.4-2.0 (125-280 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.0 (120-200 KM)**
Hybryda: **1.4 (218 KM)**

Skoda Superb vs Toyo

Solidna, duża i wygodna limuzyna klasy średniej to dziś coraz rzadszy widok. Prezentujemy dwa używane modele z powodzeniem mogące rywalizować o tytuł najlepszych w swoim segmencie.

Rynek aut klasy średniej zastępowany jest przez różnej wielkości SUV-y. Klienci coraz rzadziej sięgają po niskie nadwozia, przez co wybór nowych modeli staje się coraz bardziej ograniczony. W boju zostają najlepsi, a przynajmniej chcemy w to wierzyć, dlatego dziś w zestawieniu dwie propozycje od ulubionych marek polskich kierowców.

Super Skoda

Jak każda poprzednia, tak i trzecia generacja współczesnej Skody Superb bazuje na rozwiązaniach Volkswagena. Tym razem platforma to skalowalne MQB obniżające koncernowi koszty produkcji, ale dające sporą elastyczność w tworzeniu nowych modeli. Superb trzeciej generacji jest spokrewniony z Passatem B8, ale też z SUV-ami pokroju Skody Kodiaq czy VW Tiguana. Pośród nich wyróżnia się największą długością nadwozia, wynoszącą 486 cm. Szerokość to 186 cm, zaś wysokość 147 cm, a wszystko przy rozstawie osi wynoszącym 284 cm (o 5 cm dłuższym niż w Passacie). Inżynierowie Skody stanęli na wysokości zadania, wygospodarowując ogrom przestrzeni – zarówno w kabinie, jak i wykrawając przepastne bagażniki. W liftbacku ma on 625 l, a w kombi – 660 l. Chcącym poczuć majestat Superba polecamy bogatsze wersje wyposażenia, oferujące nie tylko więcej gadżetów, ale też opcje zwiększające komfort podróży, np. zawieszenie adaptacyjne DCC.

1 zł Rynek części zamiennych, w tym zamie

SKODA Superb (2015-2024)

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2022 to 87-128 tys. km

Superb korzysta z bogactwa części wytwarzanych dla modeli koncernu Volkswagena. Od oryginałów po zamienniki w atrakcyjnej cenie, klient znajdzie wszystko. Oczywiście nie brakuje też części używanych. Pokrewieństwo z Passatem czy Tiguanem także robi swoje. Podzespoły, w tym hamulcowe i zawieszenia, są trwałe.

W samochodach klasy średniej można



PUNKTY: 10/10

SKODA Superb

Rzadko przyznajemy pełne 10 pkt, ale tym razem jest to w pełni zasłużone. Wnętrze urządzono poprawnie, ergonomicznie, jest największe w klasie i od lat pod tym względem stanowi wzór. Fotele są wygodne, dobrze wyprofilowane, z tyłu miejsca jest rekordowo dużo. Schowki i dodatki też nie budzą zastrzeżeń. Bagażnik jest ogromny. Widoczność do tyłu jest znośna.

Toyota Camry, 2019-2024
Ceny: 70-155 tys. zł

Hybryda:
2.5 HEV (218 KM)



ta Camry

TOYOTA Camry

Ósma generacja Camry powróciła na polski rynek po latach nieobecności, częściowo wypełniając lukę po wycofanym Avensisie. W ofercie było tylko jedno nadwozie i jeden układ napędowy. Auto zyskało uznanie klientów szukających trwałej i oszczędnej limuzyny.

SKODA Superb

Od pierwszej generacji Superb zachwycał ilością miejsca w kabinie. Trzecie wcielenie nie jest wyjątkiem. Dorzuca do tego dwa rodzaje nadwozia (liftback i kombi) oraz całą plejadę silników, w tym także napęd hybrydowy. Flagowa Skoda nie sprawia przy tym wielu kłopotów.

nników, w obydwu przypadkach jest niezwykle bogaty.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Preferowane niegdyś diesle dziś stanowią już tylko 30% oferty Superba III.
- Na rynku wtórnym dominują DSG. Jest ich pięć razy więcej niż skrzyń ręcznych.
- Napęd 4x4 ma co czwarty Superb.

TOYOTA Camry (2019-2024)

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2022 to 92-105 tys. km

Może się wydawać, że Camry, jako auto projektowane na rynek amerykański, może być trudne w serwisowaniu. Nic bardziej mylnego. Ma wiele części wspólnych z modelem RAV4, a rynek zamienników jest już całkiem bogaty. Oryginalne części są trwałe, poza łącznikami stabilizatora i przednimi tulejami zawieszenia.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Hybrydy Toyoty są popularnym wyborem taksówkarzy w dużych miastach, co windуje ceny ofertowe używanych aut.
- Wersje amerykańskie łatwo odróżnić po innej stylistyce przedniego zderzaka

oczekiwać dużej przestrzeni. Oba modele spełniają ten warunek.







PUNKTY: 8/10

TOYOTA Camry

Oryginalna stylistyka kokpitu nie przeszkodziła w sensownym rozplanowaniu sterowania. Wszystko jest pod ręką, ale auta do 2021 r. nie oferowały Android Auto czy Apple CarPlay. Fotele są głębokie i nastawione na wygodę, podobnie jak kanapa z długim siedziskiem. Bagażnik jest duży, ale z prymitywnymi zawiasami. Widok do tyłu jest do zaakceptowania.





Wyposażenie, wersje



SKODA Superb

Nie powinno być zaskoczeniem, że Superb w testach Euro NCAP otrzymał najwyższą notę 5 gwiazdek. O bezpieczeństwo pasażerów troszczą się m.in.: system awaryjnego hamowania, czujniki martwego pola, asystent cofania, adaptacyjny tempomat z funkcją utrzymania pasa czy monitorowanie zmęczenia kierowcy.

Warto wiedzieć

- Z czterech podstawowych specyfikacji (Active, Ambition, Style, Sportline), ze względu m.in. na lepsze systemy multimedialne, warto wybrać Style lub doposażoną Ambition.
- Hybryda PHEV (oznaczenie iV) oferuje doskonałą dynamikę (0-100 km/h: 7,8 s), potrafi przejechać 50-60 km w trybie elektrycznym, ale z pustą baterią zużywa tyle, co silnik 1.4 TSI (6,5-7 l/100 km).
- Laurin & Klement – to najbogatsza wersja oferująca skórzaną tapicerkę, podgrzewane fotele, trójstrefową klimatyzację czy reflektory matrycowe LED.
- Scout – od 2019 r. Skoda oferowała uterenowioną odmianę kombi z napędem 4x4 (Haldex), nieco wyższym zawieszeniem, bogatym wyposażeniem oraz osłonami nadkoli i podwozia.



Skoda oferowała aż cztery poziomy systemów multimedialnych.



Bagażnik Superba w wersji liftback jest przepastny – mieści 625/1760 l.

PUNKTY: 9/10



TOYOTA Camry

Camry nie było badane przez Euro NCAP, ale podobne badania amerykańskiego IIHS wykazały bardzo wysoki poziom bezpieczeństwa. Na pokładzie możemy znaleźć m.in. asystenta utrzymania pasa, adaptacyjny tempomat, rozpoznawanie znaków drogowych czy układ wczesnego reagowania w razie ryzyka wypadku.

Warto wiedzieć

- Oferowano trzy specyfikacje: Comfort, Prestige i Executive. Już podstawowa zapewniała bogate wyposażenie, np. dwustrefową klimatyzację, kamerę cofania czy standardowe multimedia Toyota Touch 2.
- Wersja Prestige dorzucała do tego tapicerkę z ekoskóry, podgrzewane fotele, czujniki parkowania z przodu i z tyłu czy tzw. inteligentny kluczyk.
- Executive oferowała nagłośnienie JBL, system kamer 360 stopni, wyświetlacz przezierny, elektryczną regulację kolumny kierowniczej czy podgrzewaną kanapę.
- Podstawowe wersje często doposażano w pakiety dodatkowe Business, a droższe w VIP. Dzięki temu Camry mogło mieć np. ogrzewaną kanapę ze sterowaniem klimatyzacją w podłokietniku.



Ze względu na Android Auto i Apple CarPlay warto wybrać Camry po liftingu.



Bagażnik jest wystarczająco duży, zmieści przyzwoite 524 l.

PUNKTY: 9/10

Uniwersalność obydwu dostępnych nadwozi Superba jest niepodważalna, Camry jest dostępna tylko jako sedan – bardziej pakownej odmiany kombi nie opracowano

Superb debiutował w 2015 r., a bazuje na platformie MQB, co oznacza, że pod maskę trafiły już nowe, pozbawione problemów znanych z poprzednich generacji silniki benzynowe 1.4 TSI z rodziny EA211 oraz 1.8/2.0 TSI typoszeregu EA888. Miłośnicy pokonywania dystansów, jakich nie powstydziłby się niejeden kierowca ciężarówki (w ogłoszeniach nie brakuje aut mających 350-400 tys. km przebiegu), wybierali diesle 1.6 TDI CR i 2.0 TDI CR, należące do nowej rodziny EA288. Choć każda z wymienionych jednostek może mieć jakieś drobne awarie czy nawet typowe problemy, to ogólnie można je uznać za udane konstrukcje, w których wyeliminowano wady krytyczne.

Kilka miesięcy przed face liftingiem, przeprowadzonym w 2019 r., uproszczono paletę silników. Debiutujący jesienią 2018 r. silnik 1.5 TSI (serii EA211 evo) całkiem zastąpił starszy 1.4 TSI. Rozwijał tylko 150 KM. Wariant 125-konny wycofano z oferty. Zrezygnowano też z silnika 1.8 TSI oraz mniejszego diesla. Do gamy dołączyła zaś hybryda, i to nie byle jaka. Superb iV otrzymał napęd typu PHEV, czyli układ z możliwością ładowania z gniazdka. Moc systemowa to aż 218 KM, co przekłada się na świetne osiągi. Akumulator o pojemności 13 kWh pozwala na pokonanie ok. 50-60 km w trybie czysto elektrycznym.

Na rynku wtórnym dominują Superby ze skrzyniami DSG. Można je podzielić na sześciobiegowe, które uznawane są za trwalsze i mniej awaryjne, oraz na mniej cenione siedmiobiegowe, które wcześniej były zestawiane wyłącznie z małymi silnikami, potem jednak doczekały się wersji znoszących większe momenty obrotowe i trafiły także do mocnych motorów.

Bestseller z USA

Toyota Camry przez długie lata okupowała pierwsze miejsce listy najchętniej wybieranych aut w Stanach Zjednoczonych. Z polskiego rynku model zniknął w 2004 r., pod koniec nie cieszył się już taką popularnością, jak w połowie lat 90. Wielki powrót nastąpił w 2019 r., czyli dwa lata po debiucie opisywanej generacji XV70 na rynkach globalnych. W zamierzeniu miał zastąpić m.in. odchodzącego na emeryturę Avensisa, dla którego Toyota nie przewidziała formalnego następcy. Camry w tej roli sprawdziło się całkiem nieźle, bowiem nie odstaje znacząco od współczesnej konkurencji z Europy. Długość nadwozia to 488 cm, szerokość 184 cm, wysokość 145 cm, zaś rozstaw osi wynosi 282 cm. Jak widać, są to wartości różne o nie więcej niż 2 cm w stosunku do Skody. Dzięki temu także w kabinie Toyoty jest dużo miejsca – zarówno z przodu, jak i z tyłu. Jedynie bagażnik mógłby być obszerniejszy. Mieści 524 l, co nie jest złym wynikiem, ale w porównaniu z rekordowym w tym segmencie Superbem (625 l) wypada blado. Przez spóźniony debiut w Europie już po dwóch latach Camry przeszła lifting. Można uznać że z punktu widzenia użytkownika najważniejsze zmiany dotyczyły nowych multimediów obsługujących w końcu smartfony.

Sama oferta silnikowa jest pozornie uboga, ale strona techniczna należy do tych atrakcyjnych. Toyota ze względu na europejskie przepisy zdecydowała się ograniczyć paletę napędów wyłącznie do hybrydy. Jest to konstrukcja HEV, czyli bez możliwości doładowywania akumulatora trakcyjnego z gniazdka. Zresztą bateria ta ma pojemność zaledwie 1,6 kWh, więc mijałoby się to z celem. Ale możliwe do uzyskania wyniki spalania pokazują, jak doskonale japoński producent ma opanowaną tę technikę. Bazą napędową jest benzynowy silnik 2.5 pracujący w cyklu Millera, Camry waży z nim 1,6 tony i zużywa średnio 4,5-6,5 l/100 km. Co ważne, spalanie na autostradzie, pod warunkiem przepisowej jazdy, wcale nie generuje znacznie wyższych wartości. Silniki przekazują moc na koła za pośrednictwem skrzyni e-CVT, której kultura pracy jest wyższa niż w poprzednich generacjach hybryd Toyoty.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

Silniki

SKODA Superb

PUNKTY: 9/10

- Silniki benzynowe serii EA211: 1.4 TSI (125-150 KM) i 1.5 TSI (150 KM) to dobry kompromis pomiędzy osiągami, spalaniem oraz trwałością.
- Większe jednostki serii EA888: 1.8 TSI (180 KM) i 2.0 TSI (220-280 KM) są bardzo mocne, ale przy „ciężkiej nodze" bywają paliwożerne.
- Mały diesel 1.6 TDI (120 KM) serii EA288 nie jest nazbyt dynamiczny, ale za to bardzo oszczędny i nie przysparza wielu kłopotów.
- Większa jednostka wysokoprężna 2.0 TDI (150-200 KM) to solidny współczesny silnik. Jest trwały, ale drogi w serwisie.
- Hybryda PHEV korzysta z silnika benzynowego 1.4 TSI, oferując moc systemową 218 KM.



Diesel 2.0 TDI jest bardzo oszczędny, a osiągów i elastyczności mu nie brak.



Hybryda plug-in z silnikiem 1.4 TSI jest oszczędna, a zarazem dynamiczna.

TOYOTA Camry

PUNKTY: 8/10

- Na rynek Polski Camry wjechało z jednym układem napędowym: hybrydą HEV 2.5 (218 KM). To solidny napęd, oferujący bardzo niskie spalanie.
- Na rynku amerykańskim Camry Hybrid ma ten sam silnik 2.5 serii A25A-FXS, ale moc systemowa jest określana na zaledwie 208 KM.
- Podstawowym silnikiem na rynku USA i Kanady był wolnossący 2.5 R4 (203--208 KM). To jednostka nowszej generacji A25A.
- Na innych rynkach (np. Ukraina) oferowano starszy, ale równie solidny silnik wolnossący 2.5 (178 KM) serii 2AR-FE.
- Topową ofertę w USA stanowiła Camry V6 napędzana silnikiem 3.5 (305 KM). To „pancerna" jednostka serii 2GR-FKS.



V6 (z USA) nie uczyni z Camry rakiety, ale to bardzo szybkie auto.



Hybryda jest oszczędna, całkiem dynamiczna i bardzo trwała.

Usterki

SKODA Superb

PUNKTY: 8/10

Choć wnętrze Superba chwalone jest za jakość montażu, po kilku latach zdarzają się różnego rodzaju trzaski. Zawieszenie jest trwałe, ale potrafi hałasować. Na razie bezwypadkowe Superby nie korodują. Drogie w naprawach mogą być za to skrzynie DSG, którym zdarzają się awarie mechatroniki.



1 Silniki 1.4 TSI i 1.5 TSI miewają nieszczelności układu dolotowego, co wywołuje kontrolkę Check Engine.

2 Zdarzają się awarie układu SCR w dieslach 1.6 i 2.0 TDI. W 2.0 TDI dochodzą też defekty pompy wody.

3 Wariująca i poddająca się elektronika, w tym czujniki, multimedia, centralny zamek, reflektory AFS.

TOYOTA Camry

PUNKTY: 8/10

Współczesne Camry wciąż są trwałe, ale niedomagają w kilku kwestiach. Po kilku latach wnętrze zaczyna skrzypieć, lakier jest podatny na rysy i uszkodzenia, a w podwoziu pojawia się korozja. Można też narzekać na niezbyt trwałe elementy zawieszenia (łączniki, sworznie).



1 W silniku 2.5 w hybrydzie paliwo przedostaje się do oleju. Ten ostatni należy wymieniać często i regularnie.

2 Podwozie już rdzewieje. Warto rozważyć jego czyszczenie i położenie zabezpieczenia antykorozyjnego.

3 Zdarzają się awarie elektroniki pokładowej, m.in. systemu multimedialnego, ale nie są one częste.

PODSUMOWANIE

Analizując wyniki w poszczególnych kategoriach, widać, że Camry przegrywa skromną paletą silników, której nie ratują egzemplarze sprowadzone zza oceanu, oraz niskiej jakości wykończeniem, słabym lakierem i problemem z korozją. Nie zmienia to faktu, iż wciąż jest to jedno z najmniej problematycznych aut w swojej klasie. Przekonuje do siebie wygodnym i przestronnym wnętrzem oraz oszczędnym napędem.

NASZYM ZDANIEM: Warto zbadać przebieg, wiele aut mogło służyć wcześniej jako taksówki. Nie polecamy Camry z rynku amerykańskiego, chyba że są wyraźnie tańsze. Te jednak będą skrywać ciemne tajemnice.

PUNKTY: 44/50



SKODA SUPERB

Wygrana w pełni zasłużona. Największe zalety Superba to ogromna kabina, rekordowy bagażnik, dopracowane silniki, wysoka jakość montażu czy całkiem dobre zabezpieczenie antykorozyjne. Oczywiście są też minusy. Możemy do nich zaliczyć ryzykowne skrzynie DSG czy drogi serwis wysłużonych diesli, a także hybrydę mniej oszczędną od rozwiązania Toyoty.

NASZYM ZDANIEM: Szukając auta niedrogiego w utrzymaniu, należy celować w silniki 1.4 i 1.5 TSI lub ewentualnie 1.6 TDI oraz wybierać ręczne skrzynie. Większe jednostki będą droższe w serwisie, podobnie jak dwusprzęgłowe skrzynie DSG.

PUNKTY: 42/50



TOYOTA CAMRY

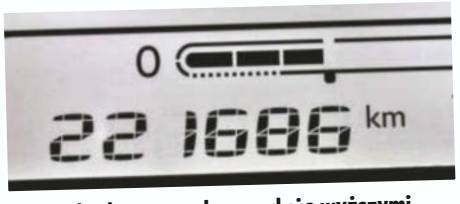
m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

CITROEN C4 GRAND PICASSO 1.6 BlueHDi 120 › obecny przebieg: **221 tys. km** › szczegółowy raport ze **152 tys. km** › start: **69 tys. km** › meta: **221 tys. km** › obecna wartość:



Rodzinny ideał pełen p

Nie brakuje w nim miejsca i nawet z niewielkim silnikiem okazuje się sprawny. W tej odmianie minivan Citroena dał się też poznać jako bardzo przyjazny dla portfela.



Zdarzają się egzemplarze z dużo wyższymi przebiegami. Warto być ostrożnym, bo te auta na zachodzie bywały taksówkami.

Od samego początku minivany Citroena były nie do pomylenia z konkurencją. Nie dość, że miały własny styl, to dostały też bardzo wyjątkową nazwę – nazwisko Picasso trafiło po raz pierwszy do oryginalnie stylizowanej odmiany Xsary. Dopiero w 2018 roku zniknęło. Od tego czasu wszystkie vany Citroena miały nosić przydomek SpaceTourer. Ale tajemnicą poliszynela jest też fakt, że francuski producent płacił spadkobiercom Pablo Picasso niemałe pieniądze za możliwość korzystania z nazwiska artysty. Trzeba przyznać, że pasowało ono do wyróżniających się z tłumu minivanów. Zresztą opisywana generacja zadebiutowała 13 lat temu, a wciąż nie można odmówić jej, że wygląda świeżo.

A może trzy cylindry?

Właściciele tego egzemplarza rozważali zakup fabrycznie nowego C4 Picasso. Tyle że najtańsza (w 2019 roku) wersja w gamie była napędzana trzycylindrową jednostką 1.2 PureTech. Wówczas nie było jeszcze słychać o powszechnie dzisiaj znanych problemach tych silników. Ale nie przekonywała sama idea tak niewielkiej jednostki (w dodatku o trzech cylindrach) do sporego kompaktowego minivana. Obawiano się też wysokiego spalania na drogach ekspresowych i autostradach. Stąd zwrot w stronę aut używanych.

Było to tym bardziej rozsądne, że bardziej niż „zwykłe” C4 Picasso podobała się odmiana Grand z potężnym bagażnikiem. Z reguły te auta występują jako 7-osobowe, ale udało się znaleźć egzemplarz 5-osobowy. Dla większości klientów był to wówczas problem, ale nasi czytelnicy szukali właśnie takiego auta. Mimo że otrzymali z komisu oferującego samochód komplet informacji, skorzystali z usług specjalisty sprawdzającego auta przed zakupem.

Z komisu, bez uwag

Wynajęty człowiek podchodził do auta z komisu sceptycznie, ale okazało się, że nie miał uwag do

› rok produkcji: **2017**
30 tys. zł



Niewielki selektor skrzyni automatycznej sprawia wrażenie delikatnego. Ale szybko jego obsługa okazuje się bardzo intuicyjna.

O MODELU

Citroen C4 Picasso/Grand Picasso II
(C4 SpaceTourer/Grand C4 SpaceTourer)
W produkcji: **2013-2022 r.**
Silniki benzynowe: **1.2-1.6 (110-165 KM)**
Silniki Diesla: **1.5-2.0 (92-163 KM)**



rzestrzeni



POWIERZCHNA PRZESZKLONA jest tu olbrzymia. Ekran dotykowy nie zawsze działa płynnie.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Postawmy sprawę jasno – w kwestii przestronności C4 Grand Picasso jest rewelacyjne. Dłuższa odmiana Grand w wersji 5-osobowej to jedno z niewielu aut, w przypadku których raczej nikt nie ma prawa narzekać na brak miejsca na bagaż podczas wakacyjnych wyjazdów. Świetny jest fotel pasażera Relax z wysuwanym podnóżkiem. Właściciele tego auta narzekają jednak na ekrany. Górny jest niezbyt czytelny, dolny (dotykowy) czasami lekko się zawiesza. Inna ich uwaga jest dość typowa, ale ciężko z nią dyskutować – klimatyzacja powinna mieć oddzielny panel. Do 130 km/h jest tu cicho, powyżej tej prędkości słychać szum z okolic lusterek i przednich słupków.



OBSZERNE FOTELE, mnóstwo miejsca nawet dla osób bardzo wysokich.



POTĘŻNY BAGAŻNIK mieści 704 l. Pod podłogą są naprawdę duże schowki.

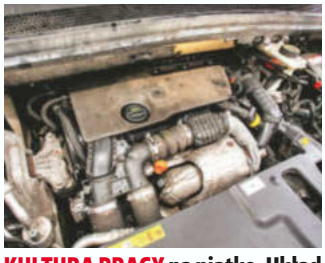


NIEZALEŻNE FOTELE są przesuwne. Nie uświadczymy takich w SUV-ach.

Kabina doskonała. Wciąż dobrze wygląda, niezła jakość. Wygoda i przestrzeń są rewelacyjne. **ocena: 5/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

1.6 HDi był oferowany długie lata, co ciekawe, z czasem zrezygnowano z 4 zaworów na cylinder i dwóch wałków rozrządu. Odmiany 8-zaworowe uchodzą za najtrwalsze. Nie można mieć zbyt wielkich oczekiwań wobec zaledwie 120-konnego silnika o niewielkiej pojemności, do tego połączonego z automatyczną skrzynią. Przynajmniej w tak dużym aucie. Ale jednostka napędowa radzi sobie lepiej, niż można sądzić. I w zasadzie w każdych warunkach pozostaje oszczędna. To trwalszy silnik niż młodszy 1.5. Ale spełnia tylko normę Euro 6, co może być istotne dla mieszkańców dużych miast.



KULTURA PRACY na piątkę. Układ rozrządu napędza tutaj pasek.

DANE TECHNICZNE	BlueHDi 120
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1560 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/8
Moc maksymalna	120 KM/3500
Maks. moment obrotowy	300 Nm/1750
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	188 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,5 s
Średnie zużycie paliwa	3,9 l/100 km

* dane fabryczne

Zadziwia sprawnością, jest dobrze wyciszony i oszczędny. Ale na autostrady polecamy 2.0. **ocena: 5/5**

sprawdzanego egzemplarza, a sprzedający nie robił żadnych problemów z bardzo dokładną inspekcją. Auto miało we Francji niewielką szkodę. Ale sprzedający miał udokumentowane uszkodzenia i proces naprawy. A specjalista weryfikujący stan auta stwierdził, że szkodę usunięto zgodnie ze sztuką.

W zasadzie od razu po zakupie auto przetestowano w boju, wybrano się nim na Korsykę. I sprawdziło się rewelacyjnie. Właściciele bardzo docenili kulturę pracy silnika 1.6 BlueHDi i jego wyciszenie, wysoki komfort. Od razu też stwierdzili, że wybór odmiany Grand był świetnym pomysłem. Po raz pierwszy czteroosobowa rodzina spakowała się bez problemu. Okazało się też, że nawet załadowane auto jest całkiem oszczędne – spalanie z całej pokonanej dość szybko trasy wyniosło 6,2 l/100 km. W mieście Grand Picasso zadowala się 7-8 l paliwa na każde 100 km, a za miastem na drogach lokalnych potrafi spalić 5,5 l/100 km. Jednak osobom jeżdżącym głównie po „ekspresówkach" i autostradach polecamy dwulitrowego diesla. Zdecydowanie mniej się męczy, jest dużo dynamiczniejszy, a w trasie spala jedynie minimalnie więcej niż 1.6 (przy takiej samej jeździe).

Dopracowana „szóstka"

Citroen przez lata montował w słabszych odmianach zautomatyzowane skrzynie manualne. Nazywano je MCP, BMP6, ETG6 i EGS6. Te z ostatnim oznaczeniem można też spotkać w opisywanej generacji C4 Picasso w najsłabszych dieslach 1.6. Nie słyną one z jakości pracy, Szarpią, są powolne. Nie należą też

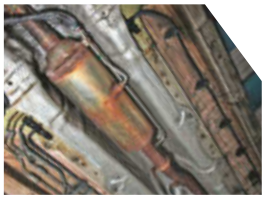
m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Spory przebieg nie zrobił wrażenia na płycie podłogowej C4 Grand Picasso. To nie jest jedno z aut, którego użytkownicy muszą martwić się o dodatkowe zabezpieczenie antykorozyjne. Nie znaleźliśmy luzów w zawieszeniu, ale amortyzatory i wahacze z przodu wymieniano nie tak dawno temu. Tylna belka jest w doskonałej kondycji, tak samo jak wyglądający jak nowy układ wydechowy. Jedyny problem – mechanik zwrócił uwagę na hałas łożyska alternatora lub rolki paska osprzętu.



Porządne zabezpieczenie blach. Nie żałowano tu ocynku, mastyk, mas natryskowych. Wielu producentów może się od Francuzów uczyć w tej kwestii.



WYDECH wytrzyma całą eksploatację. Wymieniano tu już wtryskiwacz układu AdBlue (na oryginał).



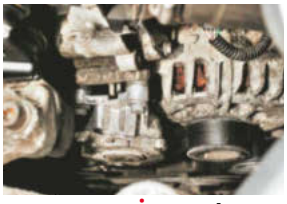
PRZEDNIE WAHACZE też wymieniano, sworznie nie są zintegrowane. Hamulce nie mają lekko (auto jest ciężkie).



BELKA jest bardzo odporna na zużycie. Z reguły wymienia się je z powodu uszkodzeń po np. kolizjach.



NALOT KOROZJI na rancie zewnętrznej części progu to skutek obtarcia na polnej drodze sprzed kilku lat.



HAŁASUJE ŁOŻYSKO alternatora lub jego sprzęgiełko. W pierwszym wypadku trzeba alternator zdemontować.

Bez żadnych wpadek. Za to z blachami, których mogą Citroenowi pozazdrościć azjatyccy i niektórzy niemieccy konkurenci. Cieszy prosta konstrukcja zawieszenia i dość łatwy dostęp do wielu podzespołów. Do tego części mają rozsądne ceny.

ocena: 5/5

do specjalnie niezawodnych, ale nie stanowią już takiego problemu dla mechaników jak przed laty.

Mocniejsze odmiany od początku otrzymały jednak automaty Aisina o sześciu przełożeniach (później zastąpiono je 8-biegowymi). Klasyczny hydrokinetyczny automat ma naprawdę dobrą opinię i jak pokazała eksploatacja tego egzemplarza, pracuje bardzo przyjemnie. Pomimo przebiegu nie daje żadnych objawów zużycia.

Wymaga jednak wymian oleju (najlepiej co 60 tys. km). A właściciele początkowo trochę o tym zapomnieli. Przypomniała im sama skrzynia. Zmiany przełożeń na niższych biegach zaczęły być wyczuwalne. Pierwszy specjalista od automatów od razu stwierdził, że należy wymienić blok elektrozaworów, bo kanaliki są zapewne zapchane przepracowanym olejem. Drugi, do którego właściciele udali się za namową zaufanego mechanika, przyznał rację temu pierwszemu. Ale po jeździe testowej stwierdził, że problem jest jeszcze bardzo mało wyczuwalny i że na początek zdecydowanie zacząłby od dynamicznej wymiany oleju w przekładni. Nieznający się na mechanice właściciele auta poczytali trochę o tej metodzie i byli bardzo sceptyczni. Mimo wszystko się zdecydowali. Po wymianie problem zupełnie zniknął.

Prosty, ale kłopotliwy

Za napęd rozrządu odpowiada zwyczajny pasek. Niestety warto zmieniać go (wraz z resztą napędu rozrządu) dość często, bo przypadki jego zerwania nie są rzadkością. Fabryczne interwały (nawet 175 tys. km) są zdecydowanie przesadzone, specjaliści serwisujący auta francuskie zalecają, aby było to 90-120 tys. km. Skąd problemy? Pasek nie jest zbyt gruby, a napędza też pompę wody oraz stawiającą niemały opór pompę wysokiego ciśnienia paliwa. Na pocieszenie dodamy, że ośmiozaworowa wersja 1.6 HDi ma jeden wałek rozrządu. Nie ma więc łańcuszka spinającego wałki, który w starszych odmianach czasami się rozciągał.

Poza drobiazgami właściciele mają tylko jedno zastrzeżenie do C4 Grand Picasso. Popalić dał im układ AdBlue. Tyle że to w zasadzie norma w autach dawnego koncernu PSA z tamtych lat.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



OPEL ZAFIRA **2011-2019 r.**
Ceny: od 17 tys. zł

Nie było wersji przedłużonej, ale była 7-osobowa. Niestety ta Zafira nie ma już bardzo przemyślanego systemu składania foteli w ostatnim rzędzie jak poprzednik. Bardzo popularne są doładowane benzynowe 1.4. To udane silniki, dobrze współpracują z LPG. Ale łańcuch rozrządu nie jest w nich wieczny. Na rynku jest też mnóstwo diesli 1.6 i 2.0 – nie są one złe, ale każdy ma swoje problemy, warto uważać przy zakupie.



RENAULT SCENIC **2016-2023 r.**
Ceny: od 27 tys. zł

Trochę większy prześwit i niższa wysokość wnętrza niż w starszych autach tego typu. W gamie była przedłużona wersja Grand, jak w Citroenie. Świetne zabezpieczenie antykorozyjne. Bardzo dobre i oszczędne są diesle 1.5. Mocniejsze 1.6 też są niezłe, ale trochę droższe w naprawach. W przypadku benzynowych 1.2 słychać narzekania na zużycie oleju, 1.3 są lepsze. Przynajmniej wszystkie mają cztery cylindry.



Frajda z jazdy? Jeśli frajdą jest dla kogoś relaks, to Grand Picasso jest świetnym adresem. Ale nie można narzekać na stabilność. Układ ESP reaguje wcześnie.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Późne odmiany diesla 1.6 (BlueHDi) są bardzo dopracowane, ale użytkownikom daje się we znaki rozbudowany układ oczyszczania spalin – jest tu zarówno AdBlue redukujące tlenki azotu, jak i układ Eolys wspomagający wypalanie sadzy. Tak jak przed laty trzeba dbać o podkładki wtrysków. Trwałością nie grzeszy napęd rozrządu opierający się na klasycznym pasku. Automatyczna skrzynia Aisina jest trwała, o ile pamięta się o zmianie oleju (najlepiej co 60 tys. km).



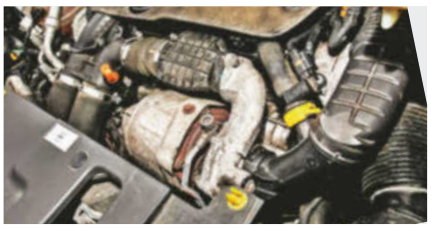
EKRAN dotykowy czasami na sekundę potrafi się zawiesić. Bywa to bardzo irytujące.



ZBIORNIK AdBlue może być źródłem problemów.



SKRZYNIA Aisin (6-biegowa) miała drobne problemy, pomogła wymiana oleju.



SILNIK i osprzęt spisały się wzorowo. Oryginalne są wtryskiwacze, turbosprężarka. Warto dbać o stan podkładek pod wtryskami.

Układ oczyszczania spalin może dać się we znaki. Diesel 1.6 (oraz 2.0) to tutaj najlepszy wybór. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Dobrze wyciszony silnik
- Duże schowki, wyjmowany „kufer" między przednimi fotelami

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- „Mułowaty" system multimedialny
- Słyszalna praca przedniego zawieszenia



Zachodząca na dach ogromna przednia szyba daje niesamowite poczucie przestrzeni. Jej osłony są duże i bardzo skuteczne.

Komfort użytkowników psuje tu tylko irytujący czasem ekran dotykowy. Mnóstwo schowków. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
17 000-22 000	Wczesne diesle 1.6 z naprawdę sporymi przebiegami oraz 1.6 THP wymagające napraw.
35 000-40 000	Zadbane krajowe 1.6 THP z niewielkim przebiegiem, są też 1.2 PureTech, ale brak popytu.
50 000-60 000	Diesle 1.5 z lat 2018-2021, sporo z automatem. Czasami późne wersje Grand z dieslem 2.0.

To ciekawy przypadek, mimo odwrotu od silników wysokoprężnych klienci na te auta niezbyt interesują się wersjami benzynowymi (stanowią one 1/3 oferty). Automaty ma ok. 30% aut, a 25% to odmiany 7-osobowe. Widać, że późne diesle 2.0 są wciąż cenione przez kupujących.

Wciąż bardzo importowany model. Jeśli jeździ się mało, warto nie skreślać niedrogich 1.6 THP. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2019-2026	**19 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
09.2020	95 000 km	Problemy z układem AdBlue, a dokładniej z pompą. Wykonano regenerację pompy (ASO proponowało jedynie wymianę zbiornika). Zastosowano dodatek przeciwdziałający krystalizacji.	1820 zł
03.2021	111 000 km	Wymiana napędu rozrządu. Ciężko stwierdzić, ile jeszcze wytrzymałby pasek, wyglądał dobrze. Ale łożysko pompy wody było lekko zatarte. Przy okazji wykonano pełen przegląd, wymieniono olej, płyny, filtry. Zmieniono też tylne tarcze (są zintegrowane z piastami) oraz klocki. Powód? Niestety zaciski były lekko zapieczone.	3600 zł
12.2021	132 000 km	Zmiany biegów, a szczególnie redukcje przy niższych prędkościach zaczęły być lekko wyczuwalne. Właściciel zauważył, że skrzynia zaczęła też mieć odrobinę większą zwłokę przy zmianach biegów. Pierwszy specjalista zaproponował od razu wymianę bloku zaworów. Kolejny zaczął od dynamicznej wymiany oleju w skrzyni, co praktycznie wyeliminowało problem.	1800 zł
10.2022	149 000 km	Ponowne problemy z układem AdBlue. Wymieniono wtryskiwacz na nowy oryginał.	950 zł
09.2023	172 000 km	Ponowna wymiana oleju w skrzyni automatycznej (dynamiczna).	1800 zł
04.2024	181 000 km	Właściciel auta zwrócił uwagę na cykanie słyszalne podczas pracy silnika. Podejrzewał, że może to być skutek zużytych podkładek pod wtryskiwaczami. Mechanik nie miał takiego przekonania, ale podjął się ich wymiany. Dwa z wtryskiwaczy okazały się ciężkie do zdemontowania. A podkładki faktycznie były już w dość przeciętnej kondycji.	900 zł
05.2024	183 000 km	Doszło do zassania zbiornika AdBlue, mimo że zastosowano tu poprawiony korek z lepszym odpowietrzeniem. Udało się wyprostować zbiornik sprężonym powietrzem, ponownie wymieniono korek na nowy.	790 zł
10.2025	210 000 km	Kolejna wymiana napędu rozrządu. Tym razem wszystko było w świetnej kondycji. Wymieniono też przednie tarcze i klocki.	3100 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**14 760 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Przeglądy i wymiany oleju wykonywano co 15 tys. km. Poza tym wymieniano m.in. przednie amortyzatory z łożyskami i wahacze, naprawiano klimatyzację.	**16 100 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 152 tys. km średnie spalanie wyniosło 6,5 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 9880 l ON, cena uśredniona 5,98 za litr ON.	**59 082 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**108 942 zł**
Utrata wartości (zakup: 61 tys. zł, obecna wartość: 30 tys. zł)	**31 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 152 tys. km	**139 942 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,71 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,92 zł**

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

m motor PODSUMOWANIE

nasza ocena: 4/5

Naprawdę niewiele brakuje C4 Grand Picasso w tej odmianie do maksymalnej oceny. Poza układem oczyszczania spalin auto okazało się bezproblemowe. A niewielki diesel daje sobie zadziwiająco dobrze radę. Udany jest też sześciobiegowy automat. Szkoda, że takie auta zupełnie zniknęły z rynku. W pewnych kwestiach SUV-y i crossovery nie mają do minivanów żadnego podejścia.



Zakup samochodu pełniącego rolę „elki” wcale nie musi być złym wyborem

Auto po szkole jazdy

Proces kształcenia kierowców przyspiesza zużycie wybranych elementów pojazdu. Nie jest to jednak powód, by skreślać byłą „elkę” z listy zakupowej – nierzadko można ją kupić za atrakcyjną kwotę.

Marzeniem większości osób zainteresowanych zakupem używanego samochodu jest pojazd bogato wyposażony, regularnie serwisowany, w atrakcyjnej cenie, który ma niewielki przebieg, pochodzi z polskiego salonu, a sprzedającym jest pierwszy właściciel. Scenariusze pisane przez życie rzadko kiedy są tak korzystne – wybór zazwyczaj jest sztuką kompromisu. Na kolejnych stronach prezentujemy aspekty, o których warto pamiętać, kupując auto wcześniej użytkowane w szkole jazdy. Przypominamy również, że ten bardzo istotny fakt z historii użytkowania pojazdu nie zawsze jest eksponowany w treści ogłoszenia. Szukając modelu, który bywa używany do szkolenia kierowców, warto więc zwrócić uwagę na ewentualne ślady po szkoleniowej przeszłości. Prawo wymaga, by samochód używany do nauki jazdy miał dodatkowy pedał hamulca, umożliwiający instruktorowi zatrzymanie pojazdu, dodatkowe lusterka (zewnętrzne oraz wewnętrzne), apteczkę i koło zapasowe. Jeżeli auto ośrodka szkolenia ma być podstawiane na egzamin w WORD, musi mieć na pokładzie system kamer umożliwiający rejestrację egzaminu w sposób wymagany przepisami. O ile dodatkowe pedały są demontowane przed wystawieniem na sprzedaż, o tyle pozostałe elementy nierzadko zostają na pokładzie samochodu. Podczas uważniejszych oględzin można także zauważyć ślady po naklejkach na karoserii – da się je usunąć, ale wymaga to polerowania lakieru.

AUTOR: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI, ARCH.

Jak rozpoznać auto ze

Jeżeli sprzedający – będący pośrednikiem lub wcześniej własnością szkoły jazdy, można spróbować opony wielosezonowe, które zmniejszają liczbę i są wystarczająco bezpieczne przy dość wolnej



Przebieg

Zasada jest prosta – w szkole jazdy samochód jest narzędziem, które musi być intensywnie eksploatowane, by na siebie zarobić. Dlatego nie należy oczekiwać, że uda się kupić auto ze szkoły jazdy z symbolicznym przebiegiem – taki scenariusz ma miejsce, gdy pojazd przestał być używany do szkolenia np. po poważnym wypadku czy kosztownej w likwidacji usterce – zapewne musiałaby dotyczyć silnika.

Modele używane do szkolenia

Na przestrzeni lat WORD-y i szkoły jazdy używały różnych modeli aut. Część z nich prezentujemy w ramkach obok. Zakres cen ofertowych dotyczy danego modelu, a nie jedynie pojazdów wcześniej używanych do szkolenia przyszłych kierowców – w treści ogłoszeń, zwłaszcza gdy auto jest sprzedawane przez drugiego czy trzeciego właściciela, nierzadko brak adnotacji o przeszłości danego pojazdu.



Kia Rio IV

Ceny: 20-65 tys. zł

Egzaminacyjne oraz szkoleniowe Kie Rio można spotkać m.in. w Białymstoku, Olsztynie czy Wielkopolsce. W kluczowych aspektach – w tym pod względem palety jednostek napędowych – jest to model blisko spokrewniony z Hyundaiem i20. Mamy więc do czynienia z relatywnie prostym, a zarazem trwałym samochodem, który jest dobrze zaopatrzony w części zamienne, a w przyszłości nie będzie długo oczekiwał na kolejnego nabywcę.



kolejnym właścicielem – nie informuje, że auto było ustalić ten fakt w oparciu o poszlaki. Pierwszą są czynności związanych z użytkowaniem pojazdu jeździe. Kolejne prezentujemy w ramkach obok.

› W szkołach jazdy samochody nierzadko jeżdżą na dwie zmiany. Nawet w gęstym ruchu miejskim skutkuje to szybkimi przyrostami przebiegu – nierzadko o 40 tys. km rocznie. Prezentowany Hyundai i20 w latach 2015-2025 przejeździł ponad 230 tys. km. Mimo tego nie ma większych śladów zużycia.

Zapisy w CEPiK

Przeszłość pojazdu mogą zdradzać zapisy w dokumentach lub w systemie CEPiK, gdzie może pojawić się adnotacja „Rodzaj badania: pojazd do nauki jazdy i egzaminowania". Czy jest to regułą? Okazuje się, że nie.

› Przeszłość pojazdu można jednak rozpoznać po innych zapisach w CEPiK. Jednym z nich jest „Dodatkowe badanie techniczne" – niezbędne,



by pojazd mógł zacząć być używany do szkolenia kierowców. Nierzadko następuje kilka dni po zarejestrowaniu auta i przygotowaniu go do wymogów przewidzianych dla „elek".

CZĘSTOTLIWOŚĆ BADAŃ Warto zwrócić także uwagę na częstotliwość badań technicznych. Auto kupione jako nowe z założenia trafia na pierwsze badanie techniczne po trzech latach, a kolejna inspekcja ma miejsce po następnych dwóch latach. Pojazdy do szkolenia i egzaminowania odwiedzają stacje kontroli co roku – skutkuje to oczywiście wpisami w CEPiK, które można prześledzić na stronie historiapojazdu.gov.pl – wystarczy podać VIN, numer rejestracyjny oraz datę pierwszej rejestracji.

Ślady po pedałach

Prawo wymaga, by auto do szkolenia miało przynajmniej dodatkowy pedał hamulca dla instruktora czy egzaminatora. Zwykle montowany jest także pedał sprzęgła – przydaje się podczas nauki ruszania. Jeżeli zostały ślady po pedałach, np. w formie uszkodzeń wykładziny, można ją wymienić. Używane nie są drogie, bo nie jest to towar poszukiwany.

› W wielu przypadkach wewnątrz samochodu po szkole jazdy nie znajdziemy śladu po dodatkowych pedałach, bo są one montowane (a później usuwane) w bezinwazyjny sposób, z ewentualnym wykorzystaniem śrub i innych elementów, będących integralnymi częściami pojazdu.





Lusterka i kamery

Podstawienie auta przez szkołę jazdy na egzamin w WORD jest możliwe, pod warunkiem że ma ono wymagane prawem rejestratory obrazu i dźwięku. Jedna z kamer musi nagrywać drogę, a druga – wnętrze pojazdu, a w szczególności osobę egzaminowaną oraz egzaminatora. Mikrofon musi rejestrować rozmowy prowadzone w pojeździe. Niezbędny jest też monitor do weryfikacji działania urządzenia rejestrującego. Całość nie zawsze jest demontowana.

› Zasilenie rejestratorów musi być podtrzymane podczas normalnej jazdy i przypadkowym zgaśnięciu silnika. W prezentowanym i20 steruje nim dodatkowy kluczyk.



Hyundai i20 II

Ceny ofertowe: 11-48 tys. zł

Na rynku będzie przybywało Hyundaiów i20 po szkołach jazdy. To pokłosie wymiany samochodów egzaminacyjnych przez WORD w Warszawie – miejsce po i20 zajęły Suzuki Swifty. Miejski Hyundai był chwalony przez szkoły jazdy za przestronne wnętrze, komfort jazdy, bardzo wysoką trwałość oraz niezbyt wyśrubowane koszty utrzymania. Plusem jest też benzynowy wolnossący silnik 1.2 16V – dzięki czterem cylindrom legitymuje się wysoką kulturą pracy i przyjemnym brzmieniem, a osoby pokonujące rocznie duże dystanse doceniają bardzo dobrą współpracę tej jednostki z instalacjami gazowymi.





Toyota Yaris II

Ceny ofertowe: 4-22 tys. zł

Miejska Toyota jest jednym z ulubionych aut szkół jazdy – w tej roli widywaliśmy kolejne generacje Yarisa, który równie chętnie był wybierany przez floty. Z tych obu testów wytrzymałości Yaris wychodził obronną ręką. Problemem jest korozja, siejąca coraz większe spustoszenie w podwoziu. Silniki Toyoty nieprzesadnie „lubią się" też z instalacjami gazowymi. Problemy z wybieraniem biegów i przeciętną trwałość sprzęgła raportowano w wielu egzemplarzach.



Opel Corsa C

Ceny ofertowe: 2-6 tys. zł

Model kończący swoją karierę na rynku wtórnym ze względu na ogólny stopień wyeksploatowania oraz topniejącą wartość, która czyni poważniejsze naprawy nieopłacalnymi (czasami można ratować się, sięgając po używane podzespoły), punktuje prostą budową, a więc łatwością bieżącego serwisowania. Plusem Opli jest dobre zabezpieczenie antykorozyjne. W zbliżonym wieku do używanych do szkolenia kierowców Opli Cors są także pełniące analogiczną rolę Fiaty Punto II oraz Pandy II czy Nissany Micry K12.



Skoda Fabia II

Ceny ofertowe: 5-26 tys. zł

Szlagierem wśród szkół jazdy są też kolejne odsłony Skody Fabii. Druga jest optymalną propozycją dla osoby poszukującej pierwszego samochodu – trudno o model równie dobrze znany mechanikom, w zbliżonym choćby stopniu zaopatrzony w części używane oraz niezłej klasy zamienniki, a także prosty w naprawach. Trzeba jednak uważać, bo stosowane przez cały okres produkcji trzycylindrowe silniki 1.2 HTP są ospałe, a do tego nie należą do przesadnie trwałych czy oszczędnych. Dużo lepszym wyborem jest 86-konny wariant 1.4 16V.



Motocykle

Nie można zapominać, że do szkolenia kierowców używane są także jednoślady, które z czasem trafiają na rynek wtórny. Są to zarówno motocykle z silnikami 125 cm^3 (np. Honda CBF 125, Yamahy MT 125 czy YBR), jak też cięższe i mocniejsze – wiele szkół stawia na Yamahy MT07, Kawasaki ER-6 czy BMW G 310R, wcześniej popularne były Suzuki Gladius. Pojazdy są zwykle dobrze zabezpieczone przed skutkami upadków poprzez montaż gmoli (orurowania), co nie wyklucza szkód powstałych w wyniku przewrócenia. Na ciągłym manewrowaniu z niskimi prędkościami cierpi też sprzęgło.

Co ulega zużyciu lub uszkodzeniu

Pojazdy do nauki jazdy nie mają łatwego życia. Choć nie rozpędzają się do dużych prędkości, a ich silniki nie są wkręcane na wysokie obroty, to błędy osób stawiających pierwsze kroki za kierownicą oraz specyficzne warunki eksploatacji, która w dużej mierze ogranicza się do manewrowania, obciążają różne komponenty.



Sprzęgło

Nauczenie się płynnego operowania sprzęgłem wymaga czasu. Nim kursant osiągnie wprawę, tarcza sprzęgła jest przypalana. Zdarza się, że w autach używanych do szkolenia kierowców trzeba ją wymieniać co 50 tys. km.

› Warto przejrzeć historię serwisową pojazdu. Jeżeli poprzednia wymiana tarczy sprzęgła miała miejsce kilkadziesiąt tysięcy kilometrów temu, warto negocjować cenę pojazdu o wartość tej usługi lub poprosić sprzedającego o wymianę sprzęgła.



Skrzynia biegów

Jednym z największych wyzwań dla przyszłego kierowcy jest opanowanie sztuki zmiany biegów. Nieprecyzyjne operowanie lewarkiem skrzyni, a także pedałem sprzęgła daje się we znaki synchronizatorom.

› Częste zmiany przełożeń obciążają też mechanizm wybierania biegów. Warto zwrócić uwagę na sposób jego działania.



Przekładnia kierownicza

W przypadku prawa jazdy kategorii B zakres zadań na placu manewrowym ograniczono, ale i tak przyszły kierowca musi nakręcić się kierownicą. Może mieć to wpływ na kondycję pojazdu.

› Stałe skręcanie kół – zwłaszcza mocne na postoju lub przy minimalnej prędkości – obciąża przekładnię kierowniczą oraz drążki i końcówki drążków kierowniczych. Stan tych elementów można sprawdzić w SKP.



Szukając pierwszego auta w budżecie do 20 tys. zł, brałem pod uwagę różne modele – w tym Hondę Civic. Finalnie wybrałem auto pracujące wcześniej w szkole jazdy. Miało wysoki przebieg, ale udokumentowaną historię i atrakcyjną cenę. Przekonał mnie też dobry stan techniczny czy brak problemów z korozją. W przypadku starszych aut stopień zużycia elementów i postępujące rdzewienie nie wróżyły dobrze na przyszłość.

Jakub Gruszczyński, właściciel Hyundaia i20 ze szkoły jazdy



Lakier na lusterkach

Aby instruktor miał większe pole widzenia, na lusterkach montowane są dodatkowe, szerokokątne. Może to rysować lakier.

› Uszkodzonego lusterka zwykle nie opłaca się naprawiać – za 100-300 zł można kupić używane, w dobrym stanie.



Lakier na dachu

Prawo wymaga, by pojazd do nauki jazdy był oznaczony kwadratową tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L".

› Bez względu na to, czy znak jest stały, czy demontowalny, jego obecność pozostawia rysy lub przebarwienia na lakierze. Można spróbować usunąć je polerowaniem.



Lakier na zderzakach oraz błotnikach

Pierwsze zajęcia na placu manewrowym nie należą do łatwych – początkujący kierowca często ma problem z jazdą po wyznaczonym pasie ruchu i uderza w stojące przy nim słupki czy pachołki.

› Kolizje zwykle nie powodują dużych zniszczeń, ale wiele aut do szkolenia ma na sobie „blizny" po różnych uderzeniach.

Zalety auta ze szkoły jazdy



Stan techniczny

Samochody w szkołach jazdy zwykle nie są używane do kresu wytrzymałości – nierzadko odświeżenie parku wymusza pojawienie się nowych modeli w WORD. Do tego są traktowane delikatniej niż miejskie auta, którym przyszło służyć we flotach (kilometry na trasie zwykle pokonują z głęboko wciśniętym gazem) i mają niższe od nich przebiegi. Są też mniejszą „loterią" od sprowadzanych samochodów.

› Korzystny wpływ na kondycję „elek" ma konieczność poddawania ich co roku badaniom technicznym. Oszczędzanie na serwisie też nie jest dobrym pomysłem – awaria to problem dla szkoły, bo przestoje są kosztowne.

Korzystna cena

Wiele osób obawia się pojazdów użytkowanych wcześniej do odpłatnego przewozu osób czy szkolenia przyszłych kierowców. Wpływa to na ich ceny ofertowe. Inna sprawa, że w treści ogłoszeń nie zawsze w wyraźny sposób wybrzmiewa informacja o przeszłości danego samochodu, co trudno uznać za uczciwą praktykę, jeżeli sprzedający wie, że wcześniej kupił samochód ze szkoły jazdy.

› Przygotowując umowę kupna-sprzedaży pojazdu, można w niej zawrzeć zdanie „pojazd był/nie był używany do szkolenia kandydatów na kierowców" lub poprosić sprzedającego o odręczne dopisanie analogicznego oświadczenia.



Udokumentowana historia

Kupując auto używane wcześniej do szkolenia kierowców, zwłaszcza jeżeli sprzedającym jest pierwszy właściciel, mamy szansę na otrzymanie dokumentacji serwisowej lub przynajmniej ustnie przekazanej informacji o naprawach i sposobie serwisowania.

› Szkoły jazdy uwzględniają wszystkie wydatki związane z eksploatacją pojazdu w rozliczeniach księgowych. Nie zawsze jednak jest szansa na otrzymanie pliku faktur lub ich kopii. Park maszyn danej szkoły może być serwisowany zbiorczo – wówczas na jednej fakturze pojawiają się koszty materiałów i robocizny za naprawy wykonane w kilku różnych samochodach danego ośrodka szkolenia.





Oszczędny silnik lub instalacja LPG

Kilkanaście lat temu w autach do szkolenia kierowców czasem można było spotkać silnik Diesla. Obecnie w użyciu są jednostki benzynowe (wysokoprężne zresztą przestały być dostępne w miejskich autach). Aby ograniczyć koszty użytkowania pojazdu, część szkół jazdy wyposaża je w instalacje gazowe. Pod maskami pojazdów zwykle pracują oszczędne bazowe silniki o małych pojemnościach.

› Część aut używanych do szkolenia kierowców ma na wyposażeniu instalację gazową. To plus, ale warto pamiętać, że po 10 latach użytkowania konieczne jest przedłużenie homologacji butli na gaz lub wymiana jej na nową.

PODSUMOWANIE

Używany samochód, który służył wcześniej do szkolenia kierowców, nie musi być złym wyborem. Ważne, by zakupu dokonać w sposób świadomy oraz dysponując odpowiednią rezerwą środków na ewentualne naprawy lub wymianę zużytych elementów. Zakres problemów zwykle jest przewidywalny, bo wynika ze specyficznych warunków użytkowania pojazdu. Sprzedając takie auto, nie należy zatajać jego historii przed kolejnym właścicielem.


AUTOLAND
car care
LETNI PŁYN DO SPRYSKIWACZY
Weź na drogę!

Bardzo klasyczny crossover

Renault 4

Lata produkcji: **1961-1994***
Ceny od: **7500 zł**

Miało być tanie, pojemne, funkcjonalne. Nie dość, że R4 spełniło te wymagania z nawiązką, to stało się też kultowe. Wciąż jest dostępne i nie kosztuje fortuny.



Poważne modyfikacje stylistyczne „czwórki" były trzy. Charakter i mechanika auta nie zmieniły się przez 30 lat prawie wcale.

Nowy model miał być ładniejszy niż Citroen 2CV. Naprawdę tak brzmiało jedno z głównych założeń. Pozostałe to prostota konstrukcji i wynikające z tego niskie koszty produkcji. Niewielkie nadwozie, ale mieszczące wygodnie cztery osoby w kabinie. Do tego nowe Renault miało w takim samym stopniu przyciągać rolników co eleganckie panie z dużych miast. Miał to być samochód dla ludu, tyle że francuski.

Niezwykle często można o Renault 4 przeczytać, że było pierwszym modelem marki z przednim napędem. W rzeczywistości już od 1959 roku taki napęd miało dostawcze Estafette. W modelu 4 silnik jest ustawiony wzdłużnie jak w Estafette, jednak skrzynia jest umiejscowiona przed jednostką napędową. Skąd taka nietypowa konstrukcja? Z tylnonapędowych i tylnosilnikowych Renault takich jak Dauphine. Znaną i stosowaną od lat architekturę napędu po prostu przeniesiono do przodu. A z tyłu dzięki temu uzyskano obszerną przestrzeń ładunkową. Dostępną tym bardziej, że prawie pionowa klapa otwiera się razem z szybą, a tylne siedzenia można szybko złożyć.

Na każde drogi

Spory prześwit, ogromny skok zawieszenia, wytrzymałe drążki skrętne z tyłu – to wszystko sprawiało, że R4 świetnie czuło się na bruku, dziurawych drogach, również szutrowych. A takich w Europie w latach 60. (szczególnie na południu) wciąż nie brakowało. Taki układ jezdny docenili nie tylko rolnicy. Renault 4 (4x4) odnosiło sukcesy w rajdzie Paryż-Dakar, było przez lata wykorzystywane do wypraw. Na asfalcie „czwórka" jest specyficzna. Przechyły są ogromne. Ale po pierwsze jest w tym mnóstwo uroku, a po drugie mimo takiej charakterystyki stabilność jest niezła. Gdy drążki skrętne trzeba wymienić, warto darować sobie najtańsze niesprawdzone zamienniki. Potrafią działać bardzo krótko i kiepsko.

Zawieszenie jest trwałe, ale niestety mocno korodują punkty jego mocowania. A cała reszta nadwozia R4 nie jest (delikatnie rzecz ujmując) dobrze zabezpieczona przed korozją. Dlatego szczególnie polecamy zwracać uwagę na auta z południa Europy.

Kultowe Renault napędzały jedynie benzynowe silniki z dwóch rodzin, które swoje nazwy wzięły od fabryk koncernu. Billancourt to starsze jednostki (ale oferowano je do 1986 roku) o pojemności od 603 do 845 cm³. Nowocześniejsze Cléon mogły mieć pojemność 956 i 1108 cm³. Wszystkie są trwałe, ale ze względu na dynamikę polecamy dwie ostatnie. Osiągi do ok. 80 km/h są zaskakująco dobre. Jednak R4 najlepiej czuje się w mieście czy na prowincjonalnych bocznych drogach.

Renault 4 oferuje coś bardzo rzadkiego. Nawet osoby początkujące w temacie mogą same je naprawiać. Przynajmniej część podzespołów. Na tle innych klasyków dostępność części jest świetna. Istnieje nawet polski sklep renault4.pl, warto szukać części też we francuskim sklepie Arnaud Ventoux czy włoskim De Marco. A bywa, że detale są potrzebne. Często np. plastikowe elementy wyposażenia kabiny.

Renault 4 jeździ się zaskakująco łatwo, genialna w obsłudze okazuje się skrzynia, której nietypowy lewarek (wajcha) wystaje z tablicy przyrządów. Ten model to świetny wybór dla szukających klasyka na rajdy nawigacyjno-turystyczne. Klasyka łatwego w utrzymaniu i dość funkcjonalnego. Renault 4 to ikona, ale zupełnie bezpretensjonalna.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, RENAULT

DANE TECHNICZNE	0.7	0.8	1.0	1.1
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	747 cm³	845 cm³	956 cm³	1108 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/8	R4/8	R4/8	R4/8
Moc maksymalna	24 KM/4500	30 KM/5000	34 KM/5000	34 KM/4000
Maks. moment obrotowy	50 Nm/2500	58 Nm/2500	64 Nm/2500	74 Nm/2500
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	106 km/h	110 km/h	118 km/h	122 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	39,0 s	34,0 s	25,9 s	26,8 s
Średnie zużycie paliwa	6,8 l/100 km	5,5 l/100 km	6,4 l/100 km	5,9 l/100 km



Spory prześwit i ogromny skok zawieszenia. Wycieczki w R4 nie muszą kończyć się tam, gdzie kończy się asfalt.

* do 1992 trwała produkcja we Francji, na rynki lokalne w Słowenii czy Maroku dwa lata dłużej



Dostawcze odmiany są cenione, wiele z takich aut miało ciężkie życie.



Szyb nie da się opuścić, a jedynie przesunąć. Łamią się ich uchwyty.



Tylne drążki skrętne są wytrzymałe. Ale bardzo korodują ich mocowania.



Foremny, wysoki bagażnik mieści 255 l, a po złożeniu kanapy aż 950 l.

Historia modelu

1961: Premiera, wersje R4, R4L, dostawcza F4 oraz zubożona odmiana R3
1962: Koniec produkcji R3
1968: Pierwszy lifting, odmiana Plein Air
1975: Kolejne zmiany wizualne, trochę pojemniejszy furgon F6, odmiana TL
1978: Debiut wersji GTL
1982: Zmiany wizualne, nowa tablica przyrządów, kolorystyka tapicerki
1986: Wersja Savanne
1992: Pożegnalna odmiana Bye-bye, koniec produkcji we Francji, a w 1994 roku w Maroku i Słowenii



Plein Air to odmiana rekreacyjno-plażowa, drzwi są tutaj z materiału.



Duchowy następca z wieloma nawiązaniami: Renault 4 E-Tech Electric.



Późna konsola ma mniej uroku. Lewarek skrzyni zwany uchwytem parasolki okazuje się świetny w obsłudze.

Rustykalny charakter auto zachowało do końca. Klamki wewnętrzne? Zagłębienia w boczku drzwi z przyciskiem wystarczą.



Sterowanie układem wentylacji jest archaiczne. Ale R4 potrafi nieźle nagrzać kabinę.

Fotele późnych R4 są miękkie i całkiem wygodne. Trzymanie boczne? Nie tutaj.



Nieźle jak na tak małe auto, ale wysokim miejsca na nogi może nie starczyć.

Typowe usterki

- **Korozja** przy punktach mocowania tylnego zawieszenia (często R4 są już po naprawach), płatów płyty podłogowej
- Rdzewieją też **przednie i tylne błotniki**, okolice ramy przedniej szyby
- Spora część zamienników **drążków skrętnych** okazuje się nietrwała
- **Wycieki** z tyłu silnika, czasami ze skrzyni



Silniki są niezwykle trwałe, z reguły też napęd rozrządu (łańcuch).

Odmiany z napędem 4x4 produkował Sinpar. Można było je kupić w sieci sprzedaży Renault.





Miękko zestrojony układ jezdny bez wzruszenia połyka nawet potężne nierówności. Na zakrętach R4 mocno się przechyla, ale jest stabilne.

Sytuacja rynkowa

Z reguły do kupienia jest u nas kilka sprawnych „czwórek", ale warto zawsze rzucić okiem na oferty zza Odry, bywają bardzo ciekawe. Różnice cen między autami do remontu a egzemplarzami z widoczną patyną (ale nadającymi się do jazdy) są relatywnie niewielkie. Najstarsze „czwórki", w szczególności te w stanie oryginalnym, potrafią być na zachodzie wyraźnie droższe niż młodsze.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ

9000-14 000	Takie R4 na pewno będą wymagały trochę pracy, w tym również związanej z blachą.
17 000-25 000	Późne egzemplarze, często 1.1 oraz takie z lat 70. Auta w pełni sprawne mechanicznie.
30 000-45 000	Wczesne R4 w bardzo dobrym stanie, zadbane furgony, czasami odmiany Plein Air.

PODSUMOWANIE

Klasyk idealny. R4 ma styl i urok, na rynku jest ich wciąż sporo. Jeździ się nim łatwo i (z reguły) łatwo naprawia. Silniki są niewielkie, ale to lekkie auta. Ze względu na ceny i podaż R4 do remontu nie mają sensu. Ale nie ma też co przepłacać za idealne „czwórki", bo do twarzy im z lekką patyną.

OCENA ★★★★★

Podróżny zest

MOTOPASJE





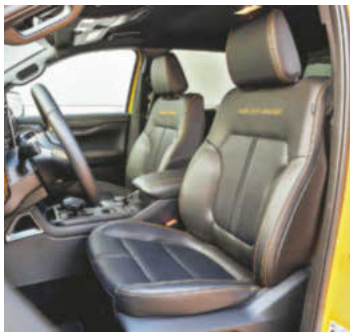
Ford Ranger z napędem hybrydowym plug-in okazał się fantastycznym holownikiem w mierzącym ponad 14 metrów zestawie.

aw

Nowoczesne rozwiązania wprowadzają nieoczywiste udogodnienia. Hybrydowy pick-up pokazuje swoje możliwości w parze z 9-metrową przyczepą Adria Astella.



Deska rozdzielcza Rangera łamie schematy w klasie pick-upów. Wygląda jak przeniesiona z SUV-a premium. Wykonanie i wyposażenie na wysokim poziomie.



Efektowne i bardzo wygodne fotele wyróżniają wersję Wildtrak.



Z tyłu nie brakuje przestrzeni, a i wygoda podróżowania jest niezła.

Współczesny caravaning przestaje być formą kompromisu między bliskością natury a wygodą. Dziś, dzięki technologii, możemy zabrać ze sobą luksusowy apartament w najbardziej niedostępne zakątki świata, nie rezygnując z wielu udogodnień, nawet zatrzymując się „na dziko". Sprawdziliśmy, jak w tej roli odnajduje się zestaw, który na papierze wygląda jak marzenie: Ford Ranger PHEV oraz Adria Astella 704 HP. To połączenie, które redefiniuje pojęcie niezależności i luksusu. Jedno i drugie nie tylko nowoczesne i wielkie, ale także drogie. Zestaw ten kosztuje więcej niż pół miliona złotych, a wygląda lepiej niż dom za podobne pieniądze.

Potęga hybrydy

Ford Ranger PHEV nie jest w tym zestawie tylko holownikiem. To także mobilna elektrownia. Benzynowy silnik wspiera jednostka elektryczna o mocy 75 kW. Cały układ rozwija 281 KM mocy, ale jeszcze większe wrażenie robi moment obrotowy wynoszący 697 Nm. Pod względem dynamiki hybrydowy Ranger zostawia większość dostępnych na rynku pick-upów daleko w tyle. Warto dodać, że dopuszczalna masa całkowita Rangera PHEV to 3500 kg i takie samo jest DMC przyczepy. Tylna oś Rangera ma nośność 2100 kg – to o 400 kg więcej niż w Toyocie Hilux, co obiecuje dużą stabilność prowadzenia. Eksperci z Forda zalecają jednak, by maksymalna masa przyczepy nie przekraczała 3000 kg, bo wtedy auto prowadzi się optymalnie.

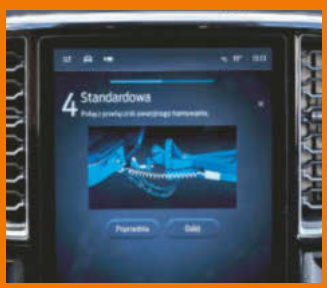
Dla fanów caravaningu ważniejszy może jednak okazać się system Pro Power Onboard o mocy 6,9 kW. Na skrzyni ładunkowej są dwa gniazda 230 V (15 A), a kolejne jest w kabinie. Dzięki temu Ranger może stać się głównym źródłem zasilania dla przyczepy. Podczas testów system bez problemu zasilał

Funkcje do przyczep

Dobre „holowniki" mają ciekawe funkcje i ustawienia pod kątem jazdy z przyczepą. W Fordzie Rangerze jest tego więcej, niż można by się spodziewać.



Można ustawić profil dla przyczepy i notować dane z przejazdów.



Prowadzenie krok po kroku podczas podłączania przyczepy.



Znakomitej jakości kamery ułatwiają sprzęganie pojazdów.

Źródłem prądu, nie tylko dla przyczepy, może być samochód z napędem PHEV.

Salon jest bardzo przestronny i przyjemnie oświetlony, w domowym klimacie.



Największą zaletą kuchni jest ogromna przestrzeń, a więc i swoboda poruszania się.

DANE TECHNICZNE	FORD RANGER
Silnik	benz., turbo + elektr.
Pojemność skokowa	2226 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (systemowa)	281 KM
Maks. moment obrotowy	697 Nm
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./10-biegowa
Długość/szerokość/wys.	537/221/187 cm
Rozstaw osi	327 cm
Masa własna/DMC	2691/3500 kg
DMC przyczepy	3500 kg
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,2 s
Średnie zużycie paliwa	2,8-3,4 l/100 km
CENA (wersja Wildtrak)	**234 600 ZŁ**

DANE TECHNICZNE	ADRIA ASTELLA
Długość/szerokość/wysokość	906/250/260 cm
Długość zabudowy (zewnętrzna)	761 cm
Liczba miejsc leżących	4
Materiał (ściany boczne i dach)	Symalite
Materiał (przód i tył)	Symalite
Zawieszenie	osie AL-KO
Masa/ładowność	2278/322-722 kg
Dopuszczalna masa całkowita (opc.)	2600 (3500) kg
Rozmiary łóżka (tylne)	189x151 cm
Rozmiary łóżka/kanapy (składane)	215x135 cm
Pojemność zbiornika na wodę	78 l
Pojemność lodówki	168 l
Pojemność butli z gazem	2x11 kg
Ogrzewanie	wodne/podłogowe
CENA OD	**299 900 ZŁ**


Do gniazd 230 V można podłączyć np. narzędzia.



Panel do zarządzania wyposażeniem przyczepy okazał się intuicyjny w obsłudze i czytelny. Nie trzeba za wiele myśleć. Wszystko działa bez zastrzeżeń.


Za dnia kuchnię oświetla słońce – dzięki dużej liczbie i powierzchni okien.


Panoramiczne, podwójne drzwi tworzą efekt bezpośredniego kontaktu z naturą.


Duża kanapa i tylko dodatkowe siedziska dla gości.


Zbiornik na wodę ma 78 litrów pojemności. Standardem jest zewnętrzne przyłącze do wody z sieci.


Złącze elektryczne CEE 230V służy do zasilania przyczepy oraz ładowania akumulatora.


Duża przednia bakista (zamykana skrzynia) pomieści m.in. dwie butle gazowe, koło zapasowe i wiele innych drobiazgów.

ADRIA ASTELLA 704 HP PRZYPOMINA BARDZIEJ DOMEK LETNISKOWY NA WYNAJEM NIŻ TRADYCYJNĄ PRZYCZEPĘ

wjazdu na kemping w trybie czysto elektrycznym lub korzystania z akumulatora jako źródła prądu.

Adria Astella 704 HP

Model 704 HP to najkrótsza, ale przez wielu uważana za najlepszą wersję tej linii – mierzy 9 metrów z dyszlem i waży niespełna 2300 kg (przy DMC do 3000 kg). To, co ją wyróżnia, to unikatowe, podwójne drzwi panoramiczne. Otwierane na oścież zacierają granicę między wnętrzem a otoczeniem, tworząc efekt tarasu.

Wnętrze Astelli to manifest minimalizmu i przestrzeni, którą wykorzystano do maksimum. W przeciwieństwie do tradycyjnych przyczep nie jest ona „przeciążona" szafkami. Znajdziemy tu kuchnię z dwumetrowym blatem roboczym, trójpalnikową kuchenkę z piekarnikiem i funkcją grilla oraz dwustronnie otwieraną lodówkę o pojemności 167 l. W salonie jest dwumetrowa składana kanapa i nieduży stolik, a w sypialni bardachową klimatyzację pobierającą od 850 do 1200 W. Oznacza to możliwość pracy i pełny komfort użytkowania przez około 8–10 godzin wyłącznie z wykorzystaniem akumulatora trakcyjnego o pojemności 11,8 kWh. Gdy poziom energii spadł, Ranger w trybie Auto EV uruchomił silnik spalinowy, by doładować baterię. W praktyce działa więc jak wyjątkowo cichy i wydajny generator prądu.

Holowanie przyczepy Rangerem PHEV to czysta przyjemność. W kabinie panuje niespotykana w tej klasie cisza. Systemy wspomagające, jak monitorowanie martwego pola z uwzględnieniem długości przyczepy czy Trailer Light Check, sprawiają, że manewrowanie 14-metrowym zestawem jest mniej stresujące. Ekonomia? Cudów nie ma – podczas jazdy z przyczepą średnie zużycie benzyny wyniosło 14,2 l/100 km, co przy 70-litrowym zbiorniku paliwa wymusza postoje co ok. 450-500 km. Pocieszeniem jest wydajny tryb EV Charge, który potrafi doładować akumulator do 50% w pół godziny jazdy, przygotowując auto do bezgłośnego dzo wygodne i przestronne łóżko o wymiarach 189 cm x 151 cm ustawione prostopadle do panoramicznych drzwi. Klimat jak w wynajętym letniskowym domku marzeń.

Prawdziwa synergia

Podczas testów Astelli zauważyliśmy kilka mankamentów, które w połączeniu z Fordem Rangerem PHEV... przestają być problemem. Brak seryjnego zasilania akumulatorowego w przyczepie o takim standardzie może dziwić, ale mając Rangera z systemem Pro Power Onboard, oszczędzamy od 12 do 15 tys. zł, które musielibyśmy wydać na własny system litowych akumulatorów oraz inwerter. Przyczepa korzysta z cichego systemu Alde (ogrzewanie płynowe oparte na glikolu) oraz opcjonalnej klimatyzacji. Dzięki hybrydowemu Rangerowi możemy korzystać z tych udogodnień na postoju bez konieczności podłączania się do sieci zewnętrznej. Okazało się więc, że hybryda plug-in to nie tylko rozwiązanie na problemy emisyjne, ale także caravaningowe.

TEKST: M. WNUK, M. ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

motor Retro

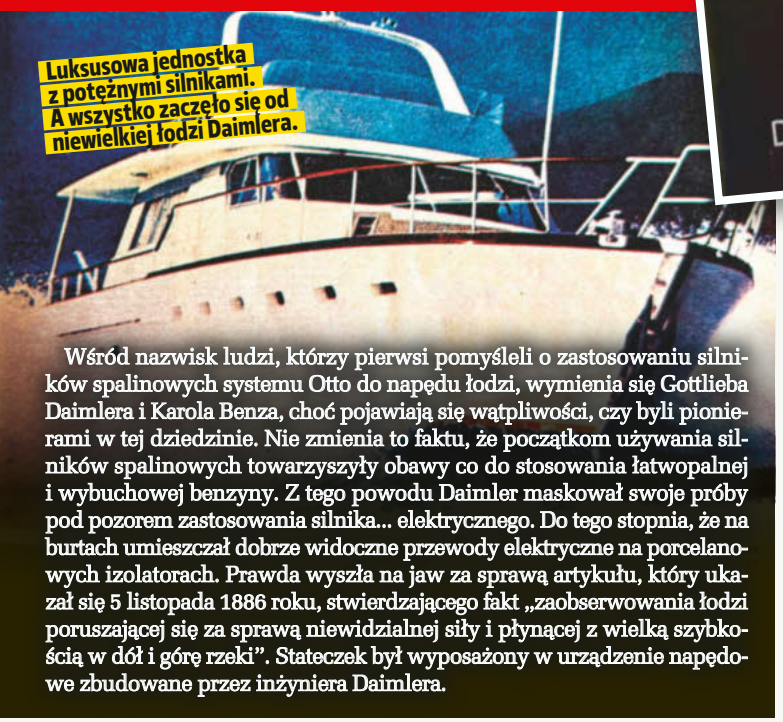
50 lat temu

W „Motorze” z 30 maja 1976 roku

Analiza niepokojących statystyk wypadków w latach 70. dotyczyła udziału dzieci do lat 14, które stanowiły 11 procent wszystkich ofiar zdarzeń drogowych, i była podstawą do niezbędnych wniosków. Kierowcy powinni spodziewać się obecności dzieci przede wszystkim na drogach prowadzących przez wsie i zakładać, że im mniej uczęszczana jest to droga, tym większe staje się ryzyko. Przepis o obowiązku opieki nad dzieckiem do lat siedmiu uznawany był za martwy. Uwaga wskazana jest także w pobliżu szkół, nawet w okresie wakacyjnym, bo wtedy w wielu miejscach turystycznych organizowane są kolonie.



Konie mechaniczne na wodzie



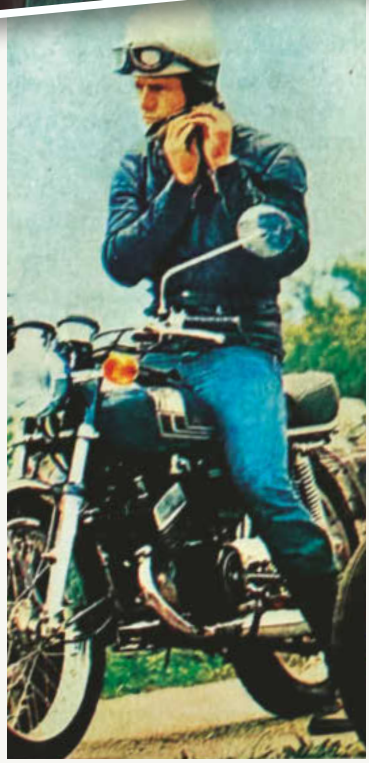
Luksusowa jednostka z potężnymi silnikami. A wszystko zaczęło się od niewielkiej łodzi Daimlera.

Wśród nazwisk ludzi, którzy pierwsi pomyśleli o zastosowaniu silników spalinowych systemu Otto do napędu łodzi, wymienia się Gottlieba Daimlera i Karola Benza, choć pojawiają się wątpliwości, czy byli pionierami w tej dziedzinie. Nie zmienia to faktu, że początkom używania silników spalinowych towarzyszyły obawy co do stosowania łatwopalnej i wybuchowej benzyny. Z tego powodu Daimler maskował swoje próby pod pozorem zastosowania silnika... elektrycznego. Do tego stopnia, że na burtach umieszczał dobrze widoczne przewody elektryczne na porcelanowych izolatorach. Prawda wyszła na jaw za sprawą artykułu, który ukazał się 5 listopada 1886 roku, stwierdzającego fakt „zaobserwowania łodzi poruszającej się za sprawą niewidzialnej siły i płynącej z wielką szybkością w dół i górę rzeki”. Stateczek był wyposażony w urządzenie napędowe zbudowane przez inżyniera Daimlera.

PO CZTERDZIESTCE NAJTRUDNIEJ

W Wielkiej Brytanii przeprowadzono badania, które miały na celu stwierdzenie, w jakim wieku najłatwiej zdaje się egzamin uprawniający do uzyskania prawa jazdy. Wyniki potwierdziły, że w grupie wiekowej do 21 lat aż 44 procent kandydatów zdaje za pierwszym razem. Niewiele niższą skuteczność (42 proc.) uzyskują kandydaci w wieku od 21 do 40 lat. Powyżej 41 lat odsetek spada do 20 procent i zdobycie prawa jazdy staje się coraz trudniejsze.





W maju na drogach pojawiało się coraz więcej motocyklistów, więc nie zabrakło wskazówek dotyczących ich ubioru. Ubranie powinno być wygodne, gwarantujące pełną swobodę ruchów, powinno też zapewniać ochronę przed przewianiem. Elementy niezbędne to rękawiczki i buty sięgające powyżej kostki, która zawsze powinna być chroniona. Lepiej nie zapominać też o okularach, ani o dobrze dopasowanym i zapiętym pod brodą kasku. Założenia nie zmieniły się do dziś, ale rozwiązania i właściwości obecnego i ówczesnego wyposażenia dzieli przepaść.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

DZIAŁ REKLAMY

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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



KolagenCito – – doskonały wybór!

Marzeniem ludzkości, a zwłaszcza piękniejszej jej połowy, było od wieków wynalezienie leku spowalniającego starość. Tematem tym zajmowało się w dobrej wierze mnóstwo uczonych.

Kolagen jest podstawowym budulcem tkanki łącznej, czyli skóry, stawów, ścięgien, kości, czy rogówki oka. Młody, zdrowy organizm posiada zdolność systematycznego odbudowywania zanikających włókien kolagenowych, jednak z wiekiem ta umiejętność zmniejsza się, aż w końcu zanika. Efekt to m.in.: zmarszczki, zmieniający się owal twarzy, zszarzała twarz, opadające powieki, matowe i wypadające włosy, dolegliwości kręgosłupa, barków, szyi, łydek, kolan, łokci, bioder, problemy z dziąsłami, a także rozstępy, czy cellulit na udach i pośladkach. Niedobór kolagenu skutkuje też kruchością i łamliwością kości, a także zaburzeniami w funkcjonowaniu pracy układu odpornościowego. Systematyczne uzupełnianie kolagenu wraz z wiekiem korzystnie wpływa na odbudowę organizmu człowieka.

Rekomendujemy dobroczynny KolagenCito od znanej z wysokiej jakości technologii produkcji niemieckiej firmy Reutter. KolagenCito to AS wśród kolagenów! To 100% produkt oryginalny!

Dobrze jest wybierać kolagenowe produkty z witaminą C. Witamina C pomaga w prawidłowej produkcji kolagenu, celem zapewnienia właściwego funkcjonowania kości, chrząstki, dziąseł, skóry oraz naczyń krwionośnych. KolagenCito w każdej pastylce zawiera aż 400 mg cennego kolagenu oraz odpowiednio dobraną dawkę witaminy C. Ma także przyjemny smak i jest wygodny do stosowania – zawsze pod ręką w formie pastylek do ssania. Warto zadbać o swój organizm, szczególnie w wieku starszym oraz średnim i regularnie stosować dobroczynny KolagenCito.

KolagenCito jest chroniony prawem patentowym na świecie. Dostępny w aptekach i sklepach medyczno-zielarskich w dobrej cenie, ok. 43 zł. Apteki i sklepy medyczno-zielarskie gwarantują między innymi, że zakupiony produkt posiada długą datę ważności, był odpowiednio przechowywany, posiada etykietę w języku polskim.

Zadbaj o swój organizm i stosuj KolagenCito!

KolagenCito – bestseller!

Znakomity, niemiecki, opatentowany produkt – postaw na jakość!

- Kolagen to ważny, sprężysty budulec, m.in.: ścięgien, kości, stawów, chrząstki, dziąseł, naczyń krwionośnych.
- Kolagen czynnie wspomaga jędrność skóry, łagodzi zmarszczki oraz cellulit.
- Znakomity dla uprawiających sport.



1 pastylka KolagenCito zawiera aż 400 mg kolagenu

Reutter – ponad 100 lat zaufania! Perfekcja tkwi w detalach i recepturze!

Mercedes-Benz

Nowy Mercedes-Benz GLB w wersji elektrycznej i spalinowej.

Dni Nowości w salonach Mercedes-Benz.
Zapraszamy w dniach 18-20.06.2026.

Welcome home.



140 YEARS OF INNOVATION

GLB 250+ z technologią EQ | Średnie zużycie energii: 15,8 kWh/100km | Średnia emisja CO_2: 0g/km | Zasięg elektryczny: 632 km.
GLB | Średnia emisja CO_2: 153 g/km | Średnie zużycie paliwa: 6,7 l/100km.