UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 17/2026 (3800) 20•04•2026 cena 5,49 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TECHNIKA



s. 10

Nowa Toyota RAV4

m motor PIERWSZA JAZDA

UŻYWANE

Volvo XC60 B5 AWD

z przebiegiem 198 913 km



s. 42

PORADY

Jazda z przyczepą

Aktualne przepisy, uprawnienia i obowiązujące zasady



s. 26

Wskazówki dla kupujących używany samochód

22 SYGNAŁY OSTRZEGAWCZE PRZY ZAKUPIE AUTA

» Na co zwracać uwagę przy oględzinach
» Informacje i objawy budzące wątpliwości



s. 28

UŻYWANE

2009-2016



Renault Scenic

KTÓRĄ GENERACJĘ WYBRAĆ?

2016-2023



Czy nowszy znaczy lepszy?

s. 38



1.6 T-GDI HEV

s. 18

PORÓWNANIE

Hyundai Tucson KONTRA Renault Austral

full hybrid E-Tech 200

m motor PIERWSZY TEST

Dacia Duster hybrid-G 150 4x4

s. 14

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 26.04.2026

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 68 ZŁ
24 WYDANIA ZA 135 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*



Aby zamówić prenumeratę, zeskanuj kod lub wejdź na www.czytelnia.pl Kontakt • e-mailem: prenumerata@bauer.pl • telefonicznie: 67 210 86 05 67 354 16 05

Wysyłkę realizujemy za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym. Koszt dostawy na terenie kraju ponosi wydawnictwo. W przypadku prenumeraty wysyłanej poza granicę kraju do cen prenumeraty doliczamy opłatę pocztową zgodną z aktualnym cennikiem Poczty Polskiej. Termin dostawy jest zgodny z regulaminem Poczty Polskiej.

Faktury VAT wystawiamy na życzenie Zamawiającego. W przypadku pytań lub reklamacji prosimy dzwonić pod numer 67 210 86 05. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy prenumeraty bez podania przyczyny i ponoszenia kosztów, jeśli zgłoszenie odstąpienia nastąpi w terminie 14 dni od dnia dostarczenia pierwszego numeru czasopisma. W innym przypadku obowiązują przepisy kodeksu cywilnego oraz ustawa o prawach konsumenta. Wzór pisma o odstąpieniu od umowy znajdą Państwo w regulaminie sklepu na stronie www.czytelnia.pl

*Gratisowa wysyłka dotyczy zamówień realizowanych za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym, na terenie kraju.



PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

WYDANIA W FORMIE CYFROWEJ TO WYGODNY I SZYBKI DOSTĘP DO NAJLEPSZYCH TREŚCI NA TWOIM SMARTFONIE, TABLECIE CZY KOMPUTERZE.

eprasa.pl 4ca08c57b1

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

Motor 17/2026 20 kwietnia

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Premiery Mercedesa
Marki premium prześcigają się w premierach. W poprzednim wydaniu przedstawialiśmy plany Audi, a teraz okazuje się, że Mercedes nie zostaje w tyle i prezentuje zmodernizowane duże SUV-y GLE i GLS oraz Maybacha klasy S.

PIERWSZA JAZDA

10 Toyota RAV4
W 2025 roku był najpopularniejszym samochodem na świecie, a teraz w salonach Toyoty debiutuje jego następca, czyli 6. generacja RAV4. To nie rewolucja, ale ten japoński SUV robi teraz wszystko nieco lepiej. Zwłaszcza w wersji z napędem PHEV.

12 Skoda Peaq

PORÓWNANIA, TESTY

14 Dacia Duster hybrid-G 4x4
Czego tu nie ma. Benzynowy silnik o mocy 140 KM, elektryczna jednostka przy tylnej osi, napęd 4x4, możliwość zasilania LPG i jeszcze automatyczna skrzynia biegów. Niedawno mało kto posądzał Dacię o taką technologiczną wizję. A jak to działa w praktyce?

18 Hyundai Tucson kontra Renault Austral
Ten typ napędu spopularyzowała Toyota, ale dziś wcale nie ma na niego monopolu. Swoje własne pomysły na hybrydowe SUV-y mają także Koreańczycy i Francuzi. Do rywalizacji stają 239-konny Tucson i Austral o mocy 199 KM.

24 Cupra Leon Sportstourer VZ 2.0 TSI 4Drive

PORADY

26 Przepisy dotyczące przyczep
Zasady obowiązujące kierowców powinny być jednoznaczne i zrozumiałe, jednak te dotyczące jazdy z przyczepą dla wielu osób, nawet doświadczonych, są zbyt skomplikowane. Co trzeba wiedzieć, zanim wyruszy się w drogę z przyczepą.

28 Czerwone flagi przy zakupie używanego auta
Zakup używanego auta może być jak spacer po polu minowym. Podpowiadamy, jak uniknąć kosztownych pułapek, jak interpretować niepokojące sygnały oraz kiedy lepiej odpuścić zakup i poszukać innej oferty.

32 Gruntowne mycie kołpaków
Zazwyczaj więcej uwagi poświęca się felgom aluminiowym, ale te stalowe i osłaniające je kołpaki też warto doprowadzić do porządku. Pomóc może w tym preparat polskiej marki Autoland.

34 Porządki w garażu

UŻYWANE

36 Honda Jazz IV
To jedno z lepszych aut w swojej klasie nie zyskało popularności i pozostaje w cieniu innych modeli. Sprawdzamy, jakie oceny wystawiają Hondzie Jazz użytkownicy.

37 Liczba aut w Polsce
Samochodów przybywa, ale nie zmienia to faktu, że rzeczywista liczba pojazdów różni się od liczby wpisów w systemie CEPiK. Jak duże są te rozbieżności?

38 Renault Scenic III kontra IV
Są wygodne, pakowne, funkcjonalne, ale która z nich będzie lepszym wyborem? Porównujemy dwie ostatnie generacje Renault Scenica – wielkiego europejskiego przeboju w klasie kompaktowych minivanów.

42 Volvo XC60 B5 AWD
Szwedzi przyzwyczaili nas, że ich SUV-y są długowieczne. Obecna generacja XC60 debiutowała 10 lat temu, a nadal jest najpopularniejszym przedstawicielem marek premium w Polsce. Pod lupę bierzemy benzynową wersję z przebiegiem 200 tys. km.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

46 Motor Retro



12

SKODA PEAQ
Jeszcze zakamuflowany i z zamaskowanym wnętrzem, ale ten największy SUV Skody jest już gotowy, a my mieliśmy okazję przekonać się, jak elektryczny Peaq spisuje się na drogach.



24

CUPRA LEON SPORTSTOURER VZ 2.0 TSI 4DRIVE
To jedno z bardziej oryginalnych i szybkich kombi, a do tego w wersji specjalnej Tribe Edition wyróżnia się ciekawymi dodatkami.

PORZĄDKI W GARAŻU **Wiosna to dobry moment, żeby zająć się garażem. Jego zły stan może być bowiem niebezpieczny dla samochodu.**



34

Auta w numerze

Cupra Leon ST VZ 2.0 TSI 4Drive	24
Dacia Duster hybrid-G 150 4x4	14
Honda Jazz IV	36
Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV	18
Mercedes GLE/GLE Coupe	4
Renault Austral full hybrid E-Tech 200	18
Renault Scenic III/IV	38
Skoda Peaq	12
Toyota RAV4	10
Volkswagen ID.3 Neo	6
Volvo XC60 B5 AWD	42

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

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



Nie tylko wygląd

Mercedes poddał face liftingowi m.in. SUV-y z segmentów wyższych, czyli GLE oraz GLS. Zmiany nie objęły tylko strony wizualnej, ale sięgają też głębiej, między innymi oferty jednostek napędowych.

Niemieckie marki premium tzw. wielkiej trójki, czyli BMW, Audi i Mercedes, wręcz prześcigają się w prezentowaniu nowych i zmodernizowanych modeli. Ta ostatnia niedawno pokazała m.in. elektryczne SUV-a klasy średniej GLC i minivana VLE czy poważnie odmłodzoną klasę S, teraz z kolei zaprezentowała zmodyfikowane duże SUV-y GLE oraz GLS, a także flagową limuzynę Maybach klasy S i ulepszone EQS (m.in. z opcjonalnym elektronicznie sterowanym układem steer-by-wire z wolantem zamiast tradycyjnej kierownicy). A to bynajmniej nie koniec nadchodzących premier Mercedesa, bo w kolejce czekają jeszcze m.in. klasa C po liftingu, całkiem nowa elektryczna klasa C, która skorzysta z rozwiązań stworzonych dla GLC EQ (sytuacja analogiczna jak w przypadku BMW Neue Klasse, w której najpierw zadebiutował SUV iX3, a później sedan i3) czy wreszcie auta z gamy AMG.

W klasie SUV-ów segmentów wyższego i luksusowego będziemy mieć niedługo wyjątkową sytuację, bowiem wszyscy najważniejsi gracze wprowadzą do oferty nowe lub odmłodzone samochody: Audi Q7 oraz po raz pierwszy Q9, BMW X5/X7, a Mercedes wspomniane i właśnie ulepszone serie GLE/GLS. Modernizacji doczeka się też spalinowe Porsche Cayenne.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: MERCEDES



Seryjnie stosowane są aż trzy ekrany: zegarów, centralny i przed pasażerem. Każdy ma przekątną 12,3". Nowe są też m.in. kierownica i nawiewy.



eprasa.pl 4ca08c57b1

GLE oraz GLE Coupe

Aktualna generacja modelu GLE debiutowała w 2018 r. (coupe w 2019 r.), a przeprowadzony właśnie lifting jest już drugim. Tym razem zmiany wizualne są wyraźniejsze, choć sylwetka auta nie uległa głębszym przeobrażeniom. Przeprojektowano m.in. grill, reflektory (opcjonalnie Digital Light, zapewniające znacznie lepsze oświetlanie drogi), zderzaki, tylne lampy czy felgi. W kabinie pojawiły się m.in. ekran Superscreen i system multimedialny korzystający z najnowszego oprogramowania MB.OS z AI oraz map opracowanych przez firmę Google.

Z gamy zmodernizowanych silników usunięto te czterocylindrowe, i złożą się na nią: diesle 3.0 R6 MHEV (286/367 KM), jednostki benzynowe 3.0 R6 MHEV (381/449 KM) oraz 4.0 V8 MHEV (537 KM; tylko GLE; nie będzie dostępna w Polsce), a także hybrydy typu plug-in wykorzystujące benzynowe 3.0 R6 (326+184 KM lub 449+184 KM). Wszystkie warianty mają napęd na cztery koła.

W samochodach z zawieszeniem pneumatycznym może być zastosowany układ E-Active Body Control (z instalacją 48 V) m.in. minimalizujący przechyły w łukach.



W GLE zastosowano przede wszystkim silniki 3.0 R6, ale topowa wersja nadal ma jednostkę 4.0 V8.



Tak jak dotąd GLE po modernizacji będzie też oferowane w drugiej odmianie nadwoziowej, czyli – Coupe.





W nowych reflektorach i tylnych lampach klas GLE i GLS, podobnie jak w innych nowych modelach Mercedesa, wykorzystano motyw gwiazdy.

GLS

Flagowy SUV Mercedesa jest znacznie ważniejszy np. na rynku USA niż w Europie (na Starym Kontynencie w 2025 r. sprzedał się blisko siedmiokrotnie słabiej niż GLE – było to 5,6 do 35,9 tys. szt.). Ponieważ GLS jest w zasadzie solidnie wydłużoną wersją GLE (mierzy 5,2 m, czyli o 30 cm więcej, i ma rozstaw osi 3,13 m, większy o 14 cm), zastosowano w nim takie same (lub zbliżone) zmiany wizualne oraz technologiczne.

Europejska gama silnikowa GLS-a jest skromniejsza niż w przypadku GLE, bo nie ma w niej hybryd plug-in, i obejmuje dwie wersje diesla 3.0 R6 (313/367 KM) oraz jednostki benzynowe 3.0 R6 (381 KM) i 4.0 V8 (537 KM). Wszystkie one są wyposażone w instalację mikrohybrydową i przekazują siłę napędową na cztery koła.



W przeciwieństwie do GLE, w którym kanapa w bagażniku to opcja, GLS jest standardowo samochodem siedmioosobowym.



Zmiany w GLS-ie są takie, jak w GLE. Brawa dla Mercedesa za pozostawienie panelu klimatyzacji.

Maybach klasy S



Najpierw zaprezentowano standardowe odmiany klasy S po modernizacji, a flagowy wariant Maybach – nieco później. Można go rozpoznać m.in. po powiększonej osłonie chłodnicy o zmienionym designie. We wnętrzu gros zmian zaszło na desce rozdzielczej, na której odnajdziemy trzy ekrany: zegarów (12,3 cala), centralny (14,4 cala) oraz dla pasażera (12,3 cala). Układ informacyjno-rozrywkowy korzysta z najnowszej wersji systemu operacyjnego.

W Europie Maybach będzie oferowany ze wspomaganą instalacją MHEV zmodernizowaną jednostką 4.0 V8 biturbo, generującą 537 lub 612 KM. W gamie znajdzie się też hybrydowa odmiana plug-in korzystająca z silników benzynowego 3.0 R6 449 KM oraz elektrycznego 163 KM (moc systemowa 585 KM; akumulator trakcyjny 21,96 kWh, zasięg w trybie EV 92-98 km). Na niektórych rynkach w ofercie pozostanie silnik V12 (612 KM).



Wersja Maybach ma rozstaw osi 340 cm, największy z gamy klasy S, i w efekcie najwięcej miejsca z tyłu.



Wykończenie skórą to oczywistość, ale teraz Maybach może mieć też tapicerkę z tkaniny.

eprasa.pl 4ca08c57b1

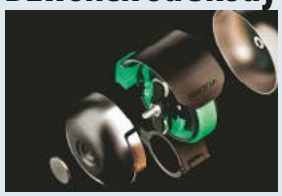
W SKRÓCIE

Centrum Toyoty



Kolejna inwestycja koncernu Toyota w Polsce. Poinformowano, że we Wrocławiu powstanie informatyczne centrum Toyota Digital Hub. Docelowo ma w nim znaleźć zatrudnienie około 200 specjalistów, którzy będą się m.in. zajmować rozwojem aplikacji MyToyota oraz LexusLink+. Pozwalają one np. na zdalne zarządzanie samochodem, sprawdzanie stanu naładowania akumulatora czy korzystanie z różnych usług związanych z wygodą użytkowania pojazdu.

Dzwonek od Skody



Skoda jest mocno związana z szeroko rozumianym kolarstwem, choćby z najbardziej znanym wyścigiem świata, czyli Tour de France. Teraz zaprezentowała ciekawe rozwiązanie mające poprawić bezpieczeństwo na drogach. To opracowany wraz z naukowcami z Uniwersytetu w Salford (Anglia) prototypowy mechaniczny dzwonek, którego dźwięk potrafi przeniknąć przez systemy aktywnej redukcji hałasu w słuchawkach (ANC), zmniejszając ryzyko kolizji z pieszymi i rowerzystami.

Koniec bramek



GDDKiA ogłosiła przetarg na przeprowadzenie likwidacji miejsc poboru opłat w ciągu autostrady A4 między Gliwicami a granicą z woj. opolskim. Autostradę A4 czekają generalnie duże zmiany – w woj. śląskim i małopolskim zostanie ona docelowo przebudowana na odcinku blisko 120 km (m.in. poszerzenie). Warto przypomnieć, że w marcu 2027 r. GDDKiA przejmie zarządzanie fragmentem Katowice-Kraków (znikną opłaty dla aut do 3,5 t).

Zdjęcia: producenci, archiwum, GDDKiA

Zmodernizowany

- **Lekkie modyfikacje w designie, duże w kabinie oraz napędzie**
- **Zmiana nazwy z ID.3 na ID.3 Neo, wkrótce start sprzedaży w Polsce**

Model ID.3 rozpoczął nowy etap elektrycznej rewolucji w Volkswagenie – był pierwszym skonstruowanym od podstaw jako auto na prąd (na specjalnej płycie podłogowej MEB), a nie przerobionym samochodem spalinowym, jak Up! czy



ID.3 Neo otrzymało nowe silniki z serii APP350. Moc: od 170 do 231 KM.

Denza startuje na Starym Kontynencie



Wersje hybrydowa oraz elektryczna Z9GT obsługują bardzo szybkie ładowanie Flash Charging.

Denza D9 to mierzący 525 cm minivan z napędem PHEV 4x4 o mocy 353 KM oraz akumulatorem trakcyjnym o pojemności aż 58,5 kWh. Na razie nie podano ceny.



Należąca do koncernu BYD marka Denza oficjalnie zadebiutowała w Europie i sprzedaż jej aut rozpocznie się także w Polsce (w czerwcu br.). Na początek przewidziano dwa modele: hybrydowego minivana D9 oraz auto klasy wyższej z nadwoziem shooting brake, czyli Z9GT. Ten drugi jest szczególnie spektakularny. Mierzy 518-519,5 cm i ma 312,5 cm rozstawu osi. Będzie oferowany w dwóch wersjach. Elektryczna ma napęd 4x4 i trzy silniki elektryczne o mocy systemowej 1156 KM (0-100 km/h w 2,7 s, prędkość maksymalna 270 km/h, zasięg 600 km) oraz baterię 122,5 kWh, którą można ładować z mocą do 1500 kW (10-97% w 9 minut). Tak szybkie uzupełnianie energii wymaga podpięcia do wyjątkowych stacji ładowania i Denza już zapowiedziała stworzenie ich 3000 w Europie w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Odmiana Z9GT PHEV ma silniki benzynowy 2.0 R4 turbo i elektryczne, o mocy systemowej 776 KM, oraz baterię 63,8 kWh (zasięg w trybie EV to 203 km). Odmianę elektryczną wyceniono na 511 700 zł, zaś hybrydową na 447 200 zł.

eprasa.pl 4ca08c57b1

VW ID.3

Golf. Mimo pewnych kontrowersji wywołanych wyglądem czy ergonomią kokpitu ID.3 zyskało dużą popularność i walnie przyczyniło się do uzyskania przez VW pozycji lidera wśród aut elektrycznych na Starym Kontynencie.

ID.3 po modernizacji nazywa się ID.3 Neo. Design zewnętrzny zmienił się w niewielkim stopniu, nowe są m.in. przednie zderzak i oświetlenie (w tym reflektory) oraz wygląd tylnych lamp. Ponadto dach i pokrywa bagażnika nie są teraz zawsze czarne, a w kolorze nadwozia.

Prawdziwa rewolucja zaszła w kabinie. Deska rozdzielcza, kierownica (z dużymi fizycznymi przyciskami) oraz konsola pomiędzy fotelami z miejscem na dwa telefony są całkiem inne, wprowadzono też ulepszone materiały wykończeniowe. Auto ma teraz nowe, większe cyfrowe wskaźniki (10,25 cala) oraz zmodernizowany system multimedialny z ekranem 12,9 cala. Mieliśmy okazję zapoznać się z ID.3 Neo i na żywo wnętrze robi zdecydowanie pozytywne, lepsze niż w poprzedniku wrażenie.

ID.3 Neo korzysta ze zmodernizowanej platformy (MEB+) i nadal ma napęd na tylne koła. Zastosowano w nim nowej generacji bardziej wydajne silniki APP350 (zamiast APP310). Auto będzie dostępne w wariantach: 170 KM z baterią 50 kWh (zasięg 417 km), 190 KM/58 kWh (zasięg: 494 km) i 231 KM/79 kWh (zasięg: 630 km). Mniejsze baterie można ładować z mocą do 105 kW, a największą – 183 kW.

Przedsprzedaż ID.3 Neo ruszy na przełomie kwietnia i maja, a auta trafią do salonów w lipcu.



Bardzo sensowne zmiany w kabinie. Nowe są m.in. multimedia, kierownica czy panel klimatyzacji.



Słuszna droga – odwrót od paska pod ekranem na rzecz normalnych sterowników.

Nie tylko w całkiem nowym kokpicie stworzonym m.in. dla ID. Polo, ale też w ID.3 Neo można wybrać taki retro-wygląd zegarów.







Zamiast dwóch przycisków szyb i przełącznika przód/tył teraz są cztery przyciski.

Plan rozwoju Kii do 2030 roku

Kia przedstawiła założenia strategii na najbliższe lata. Nie jest zaskoczeniem, że koreańska firma mocno stawia na samochody elektryczne – do 2030 r. chce ich sprzedawać milion rocznie. Mają w tym pomóc m.in. rozwój samych rozwiązań technicznych (platforma/silniki/baterie), jak i poszerzenie gamy, w której łącznie ma się znaleźć czternaście modeli samochodów z takim napędem (dwa typowo osobowe, 9 SUV-ów oraz trzy dostawcze). Kia nie zamierza wycofywać się z oferowania pojazdów ze spalinowymi i hybrydowymi napędami – wręcz przeciwnie, zdaje sobie sprawę z różnego tempa przejścia na elektromobilność w poszczególnych regionach, zatem będzie wzmacniać ofertę. Do 2030 r. ma się pojawić 9 aut spalinowych, a gama hybryd wzrośnie do 13.



Udoskonalone Isuzu D-Max

Isuzu wprowadziło zmodyfikowany na rok 2026 model pick-upa D-Max. Wersję po liftingu można rozpoznać m.in. po nowej atrapie chłodnicy czy przeprojektowanych tylnych lampach. Najważniejsza jest jednak modernizacja układu napędowego. D-Max otrzymał nowy wysokoprężny silnik o pojemności 2,2 l, który rozwija 163 KM oraz 400 Nm. Stosowana poprzednio jednostka 1.9 oferuje taką samą moc, ale niższy o 40 Nm maksymalny moment obrotowy, osiągany wyżej, bo przy 2000 a nie jak w 2.2 przy 1600 obr./min. Co więcej, zamiast dotychczasowej 6-biegowej przekładni automatycznej zastosowano 8-biegową.

Najtańsze Isuzu D-Max 2.2d z manualną przekładnią i dwuosobową kabiną kosztuje od 157 378 zł. Z kolei za „najbardziej osobowy" wariant 2.2d 4x4 z automatem oraz podwójną kabiną (na zdjęciu) trzeba zapłacić od 196 738 zł.

Przebój w Wielkiej Brytanii

Ekspansja chińskich firm błyskawicznie postępuje nie tylko w Polsce. W Wielkiej Brytanii, trzecim pod względem wielkości rynku Europy, auta z Państwa Środka także znalazły szeroką rzeszę nabywców. Trudno było się jednak spodziewać, że niektóre z nich zrobią aż taką karierę. Według danych stowarzyszenia SMMT w marcu najpopularniejszym modelem okazało się tam Jaecoo 7 (10 064 egz.), a po trzech miesiącach ten SUV zajmuje ogólnie 2. miejsce, tuż za Fordem Pumą (15 569 do 16 128 szt.). Tym samym Jaecoo 7 wyraźnie pokonało „brytyjskie" MG HS (9147 szt.).



eprasa.pl 4ca08c57b1

Przyszłe premiery



BMW iX4
Trwają testy drugiego SUV-a w gamie BMW Neue Klasse.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
Volkswagen ID. Polo	2026

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
BMW serii 7 (fl)	2026
Ferrari Luce	2026
Hyundai Ioniq 3	2026
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C EV	2026
Mercedes-AMG GT 4Door	2026
Renault Megane E-Tech (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Alfa Romeo Stelvio	2026
Audi Q4 (fl)	2026
Audi Q7	2026
Audi Q9	2026
Bentley SUV EV	2026
BMW iX1	2027
BMW iX4 (fot.)	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2027
Dacia miejski BEV	2026
Fiat Panda XL	2026
Hyundai Tucson	2026
Kia XCeed (fl)	2026
Lancia Gamma	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2026
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV (fot.)	2027



Rolls Royce pracuje nad drugim elektrycznym autem, tym razem to SUV.

Skoda Epiq	2026
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026

Zdjęcia: producenci, SH Proshots, archiwum

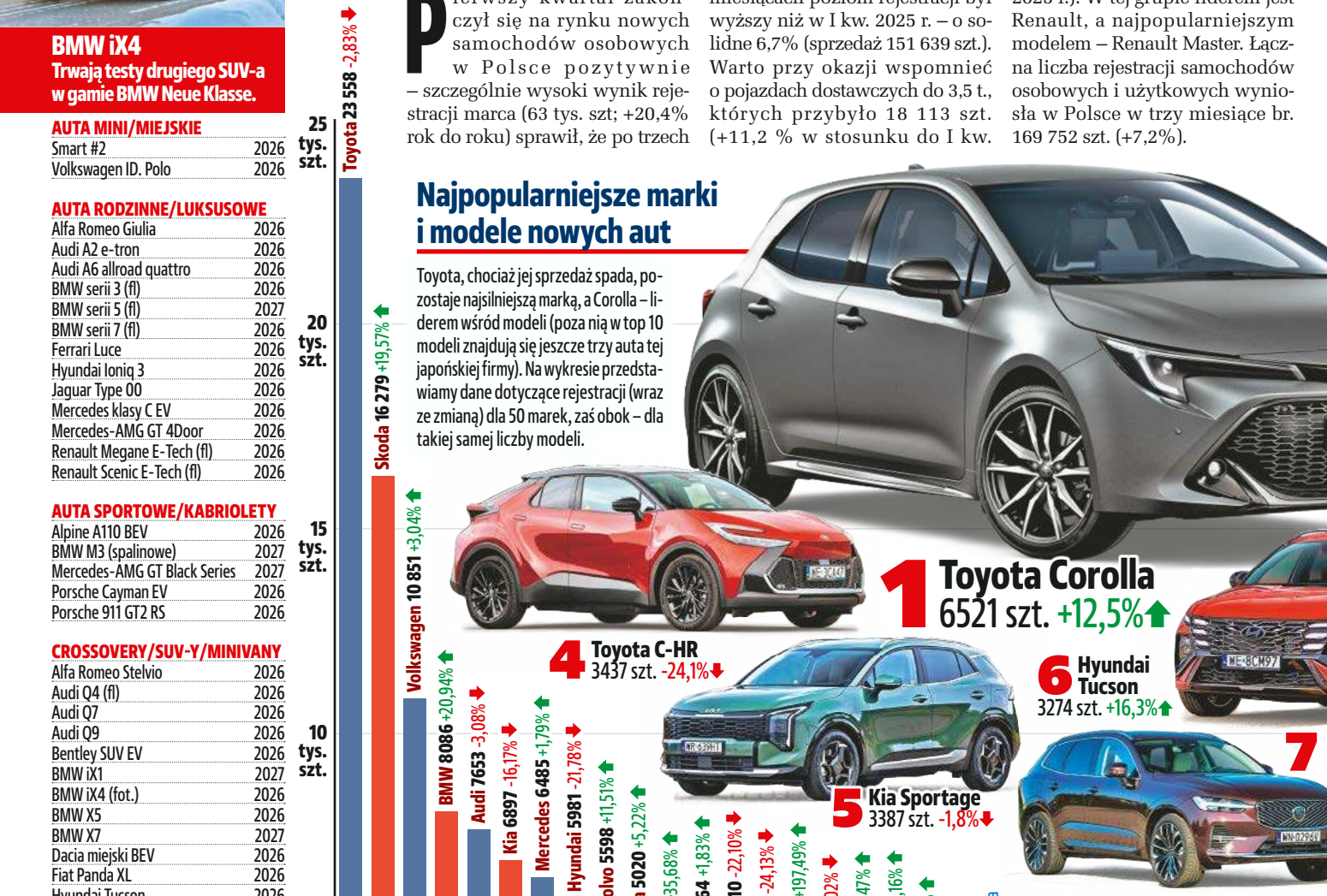
Pierwszy kwartał 2026 na polskim rynku

- **Rejestracje nowych aut osobowych wzrosły w porównaniu z 2025 r.**
- **Udział chińskich marek w sprzedaży przekroczył 11 procent**

Pierwszy kwartał zakończył się na rynku nowych samochodów osobowych w Polsce pozytywnie – szczególnie wysoki wynik rejestracji marca (63 tys. szt; +20,4% rok do roku) sprawił, że po trzech miesiącach poziom rejestracji był wyższy niż w I kw. 2025 r. – o solidne 6,7% (sprzedaż 151 639 szt.). Warto przy okazji wspomnieć o pojazdach dostawczych do 3,5 t., których przybyło 18 113 szt. (+11,2 % w stosunku do I kw. 2025 r.). W tej grupie liderem jest Renault, a najpopularniejszym modelem – Renault Master. Łączna liczba rejestracji samochodów osobowych i użytkowych wyniosła w Polsce w trzy miesiące br. 169 752 szt. (+7,2%).

Najpopularniejsze marki i modele nowych aut

Toyota, chociaż jej sprzedaż spada, pozostaje najsilniejszą marką, a Corolla – liderem wśród modeli (poza nią w top 10 modeli znajdują się jeszcze trzy auta tej japońskiej firmy). Na wykresie przedstawiamy dane dotyczące rejestracji (wraz ze zmianą) dla 50 marek, zaś obok – dla takiej samej liczby modeli.



31	Mini 750	+6,99%	36	Alfa Romeo 494	-1,40%	41	Geely 263	nowa marka	46	Hongqi 115	nowa marka
32	Land Rover 735	+11,53%	37	KGM 348	-61,25%	42	Mitsubishi 172	-53,01%	47	Xpeng 112	+1020,00%
33	Jeep 716	+2,58%	38	JAC 314	nowa marka	43	DS 158	+26,40%	48	Forthing 94	-38,96%
34	Porsche 633	-35,01%	39	Jetour 310	nowa marka	44	Subaru 156	-64,14%	49	GAC 78	nowa marka
35	Leapmotor 568	+914,29%	40	Bestune 282	nowa marka	45	Dongfeng 143	+4666,67%	50	Man 38	+280,00%

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 4ca08c5bb

ALIZA

Pod względem popularności wśród marek przewodzi Toyota przed Skodą i Volkswagenem (jeśli zaś chodzi o koncerny, to liderem jest Grupa Volkswagen, ze sprzedażą 41 105 szt.). W top 10 największy wzrost popytu jest udziałem BMW, które awansowało o 3 miejsca i obecnie jest 4. O dwa spadły zarówno Kia, jak i Hyundai. Numerem 1 wśród marek z Chin jest MG (w ogólnym zestawieniu: 11.). Znakomicie radzi sobie też Omoda (15.).Wśród koncernów na czele znajduje się zaś Chery (7137 szt.).

Po I kwartale nie widać spowolnienia na rynku „elektryków", których sprzedało się 8841 szt. (+73,1%). Dopiero za pewien czas będzie można ocenić wpływ zakończenia programu NaszEauto na tę część rynku. Duży wzrost notują też hybrydy plug-in (+99,2%). Najpopularniejszymi modelami z takim napędem są u nas: Omoda 9, BYD Seal U oraz Jaecoo 7.



Chińskie samochody są coraz mocniejsze w Polsce

Chińskie firmy na stałe wpisały się w krajobraz naszego rynku. W I kwartale br. zarejestrowano u nas samochody 25 marek, podczas gdy w I kw. ub.r. było ich o 10 mniej. Od stycznia do marca 2026 r. włącznie sprzedano u nas 16 971 aut z Państwa Środka, natomiast w tym samym okresie 2025 r. – 7075 szt. Tym samym udział chińskich modeli w rynku wzrósł z 4,98 do 11,19 procent. Nadal najpopularniejszą marką jest MG (4137 szt.), a na kolejnych znajdują się Omoda (3552 szt.) oraz Chery (2134 szt.). Wśród modeli MG HS wyprzedza Omodę 5 o zaledwie 11 szt.

NAJPOPULARNIEJSZE MODELE AUT OSOBOWYCH CHIŃSKICH MAREK

Lp.	Marka/model	Rejestracje (I-III 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-III 2025 r.) [proc.]
1	MG HS	2097	+25,5 ↑
2	Omoda 5	2086	+81,7 ↑
3	MG ZS	1657	+55,6 ↑
4	Omoda 9	1340	nowy model
5	Jaecoo 7	891	-25,8 ↓
6	BYD Seal U	792	+93,0 ↑
7	Chery Tiggo 4	692	nowy model
8	BAIC Beijing 5	574	+69,8 ↑
9	Jaecoo 5	543	nowy model
10	Chery Tiggo 8	515	nowy model



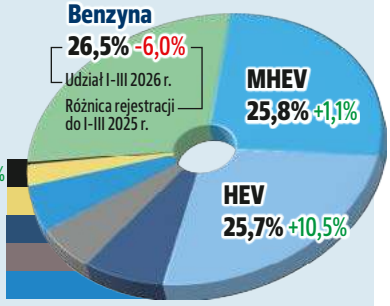
Top 5 modeli samochodów elektrycznych

Wśród samochodów elektrycznych zaszła prawdziwa rewolucja. O ile jeszcze pod koniec 2025 r. niezachwianym liderem była Tesla Model Y, o tyle od stycznia sytuacja uległa zmianie. W pierwszym i drugim miesiącu najlepiej sprzedającym się „elektrykiem" był BYD Dolphin Surf, natomiast po pierwszym kwartale na czoło wysunęło się BMW iX1 (miejski BYD spadł zaś na pozycję szóstą).

Lp.	Marka/model	Rejestracje I-III 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-III 2025 r. (proc.)
1	BMW iX1	659	+998,3% ↑
2	BMW iX2	519	+750,8% ↑
3	Tesla Model Y	451	-13,6% ↓
4	Skoda Elroq	439	+343,4% ↑
5	Tesla Model 3	385	+5,5% ↑

Popularność różnych rodzajów napędów

Poza silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi bez elektrycznego wsparcia wszystkie inne rodzaje napędu zyskują. Hybrydy plug-in wyprzedziły diesla i auta elektryczne.



- **EREV** 0,1% +4900,0%
- **LPG** 2,5% +0,4%
- **BEV** 5,8% +73,1%
- **Diesel** 6,0% -15,7%
- **PHEV** 7,6% +99,2%

11	Toyota Corolla Cross	2179	+60,2% ↑	24	Volkswagen Golf	1579	+8,5% ↑	38	Renault Captur	1112	-22,9% ↓
12	MG HS	2097	+25,5% ↑	25	Audi Q5	1537	-0,2% ↓	39	Volkswagen T-Cross	1090	-8,4% ↓
	Skoda Kamiq	2097	+27,1% ↑	26	BMW X3	1527	+139,0% ↑	40	Volvo XC40	1082	-8,5% ↓
14	Omoda 5	2086	+81,7% ↑	27	Skoda Scala	1516	+15,7% ↑	41	Volkswagen Passat	1072	-19,6% ↓
15	Toyota Aygo X	1973	+87,9% ↑	28	Skoda Fabia	1505	-6,6% ↓	42	BMW serii 3	980	+17,2% ↑
16	Skoda Superb	1941	+13,0% ↑	29	Audi A3	1376	-1,4% ↓	43	Audi A6	964	+13,7% ↑
								44	Audi Q3	918	+24,7% ↑
								45	Jaecoo 7	891	-25,9% ↓
								46	Suzuki Vitara	888	-9,2% ↓



Duster pozostaje najpopularniejszą Dacią w Polsce, ale jej sprzedaż się pogorszyła (spadek o cztery miejsca).



Nowa generacja X3 została znakomicie przyjęta w Polsce i notuje bardzo dobre wyniki (to bestseller BMW).

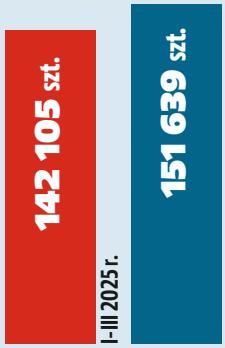


Nietypowa sytuacja jak na chiński model – sprzedaż Jaecoo 7 zmniejszyła się aż o 1/4 rok do roku.

17	Dacia Duster	1835	-11,5% ↓	30	Dacia Sandero	1351	-6,6% ↓	47	Nissan Juke	879	+32,6% ↑
18	Skoda Kodiaq	1781	+16,6% ↑	31	Omoda 9	1340	nowy model	48	BMW X1	853	+5,8% ↑
19	Mercedes GLC	1773	+9,5% ↑	32	Toyota RAV4	1324	-39,4% ↓	49	Toyota Camry	831	-46,0% ↓
20	Cupra Formentor	1765	+22,4% ↑	33	Skoda Karoq	1315	+23,1% ↑	50	Volkswagen Tayron	822	+309,0% ↑
21	Lexus NX	1761	-29,1% ↓	34	Dacia Bigster	1290	+1435,7% ↑				
22	Volkswagen Tiguan	1666	-4,4% ↓	35	Audi A5	1287	-2,8% ↓				
23	MG ZS	1657	+55,6% ↑	36	Ford Kuga	1141	+17,4% ↑				
				37	Kia XCeed	1133	+35,4% ↑				

Rejestracje: 2025 vs 2026

W styczniu br. sprzedaż była niższa o 9% (rok do roku), w lutym wyższa o 6%, a w marcu większa aż o 20,5%, co łącznie dało wzrost w pierwszym kwartale 2026 r. o 6,7% w stosunku do I kw. 2025 r.



Źródło danych: PZPM

eprasa.pl 4ca08c57b1

Toyota RAV4



Szósta generacja najpopularniejszego auta świata w 2025 r.
W gamie dwie wersje hybrydowe, moc od 185 do 309 KM, do wyboru napęd na przód lub 4x4

Toyota RAV4 to jeden z tych samochodów, których nie zauważasz, dopóki nie uświadomisz sobie, że są wszędzie. To nie tylko globalny bestseller Toyoty – w zeszłym roku był to najlepiej sprzedający się samochód na świecie. A mówimy o modelu zaprezentowanym w 2018 roku, więc przechodzącym na motoryzacyjną emeryturę. Nowa, szósta generacja nie jest więc odważnym eksperymentem, a przemyślaną ewolucją tak docenianej przez klientów dotychczasowej koncepcji.

To jednak zupełnie nowa generacja RAV4, a nie tylko lifting. Z nową stylistyką, sztywniejszą konstrukcją i jeszcze większym naciskiem na elektryfikację. W polskiej gamie znalazły się dwa hybrydowe warianty. Tradycyjny (rozwijający 185 lub 194 KM) oraz PHEV (272 albo 309 KM), czyli z możliwością ładowania z gniazdka. W obu przypadkach do wyboru jest napęd na przednią oś lub 4x4. Wyższą mocą wyróżniają się warianty z napędem na 4 koła.

Imponujące parametry

Na polskim rynku rosnącym zainteresowaniem cieszą się hybrydy typu plug-in, a w przypadku nowej generacji RAV4 zaszła tu znacząca zmiana. Nie chodzi o moc, ale parametry elektryczne. Zasięg „na prądzie" wynosi bowiem aż do 137 km dla wersji FWD i 133 km dla AWD – to ścisła czołówka segmentu. Akumulator ma pojemność 22,7 kWh, a bogatsze wersje (GR Sport i Executive) obsługują szybkie ładowanie DC 50 kW, co pozwala uzupełnić energię od 10 do 80% w około 30 minut.

Za kierownicą RAV4 robi dokładnie to, czego oczekuje większość klientów SUV-ów: jest płynne, ciche i łatwe w prowadzeniu. Podwyższona pozycja zapewnia dobrą widoczność, a obsługa jest intuicyjna. Komfort jazdy stoi na wysokim poziomie, nawet w wersji GR Sport z teoretycznie sztywniejszym zawieszeniem. Jednak nie na tyle, żeby liczyć na emocje rodem z GR Yarisa. Można wyczuć tu subtelny wpływ działu Gazoo Racing w reakcjach układu kierowniczego, ale brakuje lepszego czucia drogi. To raczej spokojna kompetencja niż czysta frajda.

W codziennej jeździe, szczególnie z naładowaną baterią, wersja AWD potrafi jechać autostradą „na prądzie" i płynnie poruszać się po mieście. Gdy akumulator się rozładuje, kultura pracy wyraźnie spada, a przy mocniejszym przyspieszaniu skrzynia CVT podnosi obroty i hałas silnika do mało przyjemnego poziomu.

Uniwersalny rozmiar

Przy długości 4,6 m RAV4 idealnie wpisuje się w segment rodzinnych SUV-ów: jest wystarczająco duże dla czteroosobowej rodziny i jej bagażu, ale nieprzesadnie gabarytowe, więc mało uciążliwe nawet w mieście. W środku nastąpił duży skok technologiczny. Cyfrowe zegary mają 12,3, a centralny ekran 12,9 cala. To też pierwszy model z systemem Toyota Smart Connect+, który działa szybko i płynnie (o 40% szybciej niż wcześniej).

Nowy SUV Toyoty nie jest jednak bez wad. Wnętrze pod względem jakości nie sprawia tak dobrego wrażenia jak u niektórych rywali, a układ napędowy potrafi brzmieć jak przeciążony przy dynamicznej jeździe. Jeśli jednak ktoś oczekuje solidnego, uniwersalnego auta – warto poważnie rozważyć ten model.

TEKST: MAREK RUSINIAK, ZDJĘCIA: TOYOTA



DANE TECHNICZNE	2.5 HDF FWD
Silnik	benzynowy + elektryczny
Maks. moc (benz./el./syst.)	143/136/185 KM
Maks. moment obr. (benz./el.)	221/208 Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./bezstopn.
Zasięg elektryczny	–
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,0 s
Średnie zużycie paliwa	4,9-5,2 l/100 km
CENA	**OD 181 600 ZŁ**



Kokpit zapewnia intuicyjną obsługę. Nad ekranem zegarów nie zastosowano daszka, a materiały wykończeniowe są w większości przeciętne.



Duża zmiana. Grafika cyfrowych zegarów stała się teraz bardziej dopracowana i nowoczesna.



Zniknęły charakterystyczne duże pokrętła, ale obsługa podstawowych funkcji pozostała przyjazna.



Lista systemów wsparcia jest długa (nawet w podstawowej wersji), a ich działanie nie jest irytujące.





Poprawiły się jakość obrazu i szybkość multimediów. CarPlay i Android Auto mają funkcję bezprzewodową. Kamery 360 st. są standardem w dwóch najwyższych wersjach.



Taka zamszowo-skórzana tapicerka (choć z materiałów syntetycznych) jest standardem w GR Sport.



Miejsca jest sporo, ale bateria pod podłogą wymusza nieco nienaturalnie wysoką pozycję nóg pasażerów.



Standardowa pojemność bagażnika wersji hybrydowej wynosi 514 l, a z napędem plug-in maleje do 446 litrów

2.5 HDF AWD	2.5 PHEV FWD	2.5 PHEV AWD
benzynowy + 2 x elektr.	benzynowy + elektryczny	benzynowy + 2 x elektr.
143/136+54/194 KM	**143/206/272 KM**	**143/206+54/309 KM**
221/208+121 Nm	**227/272 Nm**	**227/272+122 Nm**
4x4; aut./bezstopn.	przedni; aut./bezstopn.	4x4; aut./bezstopn.
–	125-137 km	121-133 km
180 km/h	180 km/h	180 km/h
7,7 s	7,5 s	5,8 s
5,3-5,7 l/100 km	5,2-5,6 l/100 km	5,3-5,8 l/100 km
OD 190 900 ZŁ	**OD 203 900 ZŁ**	**OD 215 900 ZŁ**



Prześwit RAV4 w wersji hybrydowej to 18,6 cm. W plug-in jest minimalnie większy (18,7 cm).

NASZYM ZDANIEM

RAV4 to światowy przebój, więc Toyota uznała, że rewolucja nie jest konieczna. Zapewne słusznie, ale konkurencja w tej klasie jest mocna jak nigdy, zarówno ta tradycyjna (np. Mazda CX-5), jak i ta nowa, nadciągająca z Chin.

To nie jest najbardziej ekscytujący samochód do jazdy, ale zapewnia wysoki komfort, a wersja AWD potrafi być zaskakująco dynamiczna.

Marek Rusiniak, Motor

OCENA ★★★★½

eprasa.pl 4ca08c57b1

m motor PIERWSZA JAZDA

Skoda Peaq



- Największy SUV Skody, dostępny w wersjach 5- i 7-osobowej, debiut w czerwcu
- Napęd tylko elektryczny, na tylne lub cztery koła, 204-299 KM

Skoda wcześnie dostrzegła potencjał wzrostu popularności 7-osobowych SUV-ów, który ma poparcie w liczbach: sprzedaż Kodiaqa na przestrzeni kilku lat podskoczyła z ok. 90 do 130 tys. rocznie. Niespełna 4 lata temu marka pokazała studium dużego SUV-a na prąd Vision 7S. W czerwcu br. zobaczymy jego wydanie seryjne, a tymczasem mieliśmy okazję przejechać się prototypem.

Maksymalizacja przestrzeni

Z długością 487 cm, wysokością 166 cm i rozstawem osi wynoszącym 297 cm Peaq będzie największym i najbardziej przestronnym modelem w obecnej gamie Skody. Wiele uwagi, z sukcesem, poświęcono dopracowaniu aerodynamiki. Współczynnik oporu powietrza Cd wynosi jedynie 0,25; dla porównania w przypadku konkurencyjnego, choć zauważalnie większego Hyundaia Ioniq 9 z opcjonalnymi cyfrowymi lusterkami to niespełna 0,26.

Jak przystało na Skodę, Peaq stawia na praktyczność i przemyślane detale. Łączy estetyczne wykończenie z dopracowaną ergonomią miejsca kierowcy, włącznie z dobrze wyprofilowanym fotelem (na życzenie z masażem), oraz pokaźną przestrzenią w drugim i trzecim rzędzie. Miejsca jest tu więcej niż w Kodiaqu, środkowe siedzenia można regulować wzdłużnie i pochylać ich oparcia, a za sprawą dużego otworu tylnych drzwi z prostokątnym wyprofilowaniem górnej części łatwo zajmować ostatnie miejsca. Peaq bez problemu pomieści we wszystkich rzędach osoby mierzące ok. 1,85 m, a pozycja siedzenia w środowym jest bardzo wygodna (co nie takie oczywiste w autach z fotelikami typowymi dla minivanów). Maksymalna masa przyczepy ma wynosić 2 tony.

Skoda wyposażyła swojego flagowego SUV-a w szereg nowoczesnych rozwiązań, takich jak wysuwane klamki (z mechanicznym sterowaniem), panoramiczny dach z regulacją przezroczystości, kamery 360° z generowaniem widoku pod autem, cyfrowy kluczyk czy programy wellness na wzór tych z Mercedesa.

Naczelne miejsce na desce rozdzielczej zajmuje pionowo ustawiony ekran 13,6" z nowym systemem operacyjnym opartym na Androidzie. Menu działa szybko, ma przyjazny interfejs z dużymi kaflami i zapewnia dostęp do map Google oraz sklepu z aplikacjami. Mimo całej cyfryzacji wygospodarowano miejsce na regulację wentylacji klasycznymi przełącznikami.

Kierunek: komfort

Peaq ma konwencjonalne zawieszenie, oferowane także z dwuzaworowymi amortyzatorami DCC. Mimo że jeździliśmy egzemplarzami przedprodukcyjnymi, już teraz można stwierdzić, że priorytetem przy konfiguracji podwozia były komfort i spokój na pokładzie. Peaq harmonijnie, miękko tłumi nierówności i ma zrelaksowany, choć wystarczająco precyzyjny układ kierowniczy.

Gama silnikowa w momencie premiery obejmie trzy wersje (patrz: ramka z prawej). Maksymalna moc ładowania wyniesie 195 kW, ważniejsza jest jednak mocno spłaszczona krzywa ładowania (100 kW dostępne jeszcze przy ok. 75%). Na odpowiedniej stacji uzupełnianie energii od 10 do 80% ma trwać, zależnie od baterii, 27-28 min. Nowa Skoda zaoferuje rekuperację z funkcją jazdy przy użyciu jednego pedału oraz „oddawanie" prądu do urządzeń lub infrastruktury (V2L/V2H), a także nową generację pompy ciepła, montowaną seryjnie.

TEKST: MARCIN SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: SKODA



m motor NASZYM ZDANIEM

Atrakcyjna propozycja wśród 7-osobowych SUV-ów, nie tylko tych elektrycznych. Peaq to praktyczny, przyjazny samochód dla rodziny. Pakowny, jednak nie za wielki z zewnątrz, z przystępną koncepcją obsługi, wygodnymi siedzeniami i dobrą krzywą ładowania. Konkurencja jest spora, ale Skoda ma mocne karty.

Peaq ma kompletny pakiet zalet dużego SUV-a na prąd – jest dogłębnie przemyślany, komfortowy i nowoczesny, ale bez przesady. Pozostaje pytanie, o ile będzie droższy od Enyaqa.

Marcin Sobolewski, Motor

OCENA ★★★★½



Napęd elektryczny i zasięg

Skoda Peaq bazuje na modułowej platformie koncernu Volkswagen dla aut elektrycznych – MEB, z której korzystają już SUV-y Enyaq i Elroq (architektura 400 V). Samochód zbudowano na wydłużonej „bazie" Enyaqa, a wersja z większym akumulatorem (91 kWh brutto) korzysta z baterii z VW ID.7. Gama, przynajmniej wstępnie, 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 (ok. 15,5 kWh/100 km).

Wersje napędowe

Napęd elektryczny

- 60: 63 kWh, 204 KM, 100 km/h w 8,6 s
- 90: 91 kWh, 286 KM, 100 km/h w 7,1 s
- 90x: 91 kWh, 299 KM, 100 km/h w 6,7 s



Tzw. Easter egg, czyli ukryty akcent nawiązujący do rodowodu marki – w przypadku Skody to kolarze.



37-litrowy frunk (przedni bagażnik) – w sam raz na przybory do ładowania. Wyściółka z recyklingu.



Bagażnik jeszcze większy niż w Kodiaqu: 299 l przy 7 osobach i 935 l przy 5 (wersja 5-osobowa: 1010 l).

REKLAMA



Poza schematami

Nowy Duster hybrid-G 150 4x4 łączy benzynę, LPG, napęd 4x4 i automat. W efekcie stanowi unikalną konstrukcję na rynku. Jak jeździ?





Dzięki fabrycznej instalacji LPG, dane na temat jego zużycia czy zasięgu są wyświetlane we wskazaniach komputera pokładowego.



Kokpit rumuńskiego SUV-a wykonano wyłącznie z twardych plastików, ale solidnie zmontowano. Jego obsługa okazuje się łatwa. Testowany egzemplarz nie jest pierwszym, w którym uchwyt na smartfon nieco rzęził.



Proste menu, przyjemna grafika. Android Auto/CarPlay działa bez kabla.



Dżojstik audio, zamontowany przy kierownicy, to świetne rozwiązanie.



Przycisk do uruchamiania zasilania LPG znalazł się dość nisko z lewej strony kierownicy.

eprasa.pl 4ca08c57b1





Duster hybrid-G 150 4x4 ma solidny prześwit ponad 23 cm. Lakier Sundstone to wydatek 2900 zł.



18-calowe felgi aluminiowe Tagasan w odmianie Extreme wymagają 1000 zł dopłaty.

m motor PIERWSZY TEST

Dacia zmienia się na naszych oczach. Przez lata budowała modele wykorzystujące wyłącznie technologię Renault, ale ostatnio coś się ruszyło. Najpierw w Bigsterze (i w całym koncernie Renault) zadebiutowała zupełnie nowa hybryda, oparta na silniku 1.8, a teraz pojawia się napęd hybrid-G 150 4x4, będący absolutnie unikalnym rozwiązaniem na rynku.

Łączy 3-cylindrową jednostkę R3, zasilaną benzyną lub LPG, skrzynię dwusprzęgłową oraz dodatkowy silnik przy tylnej osi. Wspierany instalacją elektryczną 48 V, wytwarza 31 KM i 87 Nm. Do pary ma 2-stopniową przekładnię (z funkcją wysprzęglenia), której pierwszy bieg pozwala na jazdę do 70 km/h, natomiast drugi – do 140 km/h.

Szybciej na LPG

Duster hybrid-G 150 4x4 zapewnia solidne osiągi. Co ciekawe, do 100 km/h szybciej, bo w 9,6 s, rozpędza się na LPG. Na benzynie wynik jest marginalnie gorszy: 10,1 s.

Napęd Dustera trzeba docenić za dużą sprawność już od najniższych obrotów. Przy ruszaniu z miejsca wspiera się on zawsze silnikiem elektrycznym, dostarczającym sporą dawkę niutonometrów. Do tego dochodzi 230 Nm jednostki spalinowej, która bardzo ochoczo wchodzi na obroty. Towarzyszy temu jednak wyraźny, niezbyt przyjemny warkot.

Tylonapędowa Dacia

W mieście Duster chętnie i często korzysta z silnika elektrycznego, stając się wtedy... autem tylnonapędowym. Przełączanie pomiędzy jednostkami jest płynne, ale irytują dwie rzeczy. Pierwsza to niespójne reakcje na dodanie gazu, przez co przy minimalnym wciśnięciu Duster raz wyrywa do przodu, a raz – spokojnie nabiera prędkości.

Druga to bezwładność napędu przy jeździe na prądzie po mocnym wduszeniu prawego pedału. Kończy się ono ogromną zwłoką, nim jednostka spalinowa znów dojdzie do głosu, a skrzynia wykona kickdown. Sama przekładnia szybko i miękko zmienia biegi na wyższe przy maksymalnym obciążeniu, ale jednocześnie usilnie dąży do wbicia jak najwyższego przełożenia. W efekcie po wyjściu z zakrętu trzeba czekać, nim zredukuje. Niestety, zdarza się jej szarpnąć.

Zużycie paliwa? W mieście trzeba liczyć się z ok. 9,6 l LPG lub 7,7 l benzyny na 100 km. Poza nim to, odpowiednio, 7,4 i 5,3 l, a na autostradzie – 12,1 i 9,2 l. Oba zbiorniki mają po 50 litrów pojemności.

Duster potrafi wstrząsnąć

Na drodze Duster hybrid-G 150 4x4 okazuje się autem mniej komfortowym niż np. odmiana w pełni hybrydowa. Jego zawieszenie zestrojono wyraźnie sztywniej, przez co to rumuńskie auto potrafi nagle nieprzyjemnie wstrząsnąć pasażerami. Dzieje się tak w szczególności na poprzecznych nierównościach czy na zapadniętych studzienkach.

Duster na szczęście nie wpada we wzdłużne bujanie przy wyższych prędkościach i ma sztywne nadwozie, co doceni się poza asfaltem. W terenie jego napęd – szczególnie po przełączeniu w tryb Lock – sprawnie radzi sobie ze stromymi podjazdami czy z błotnistymi odcinkami. W takiej jeździe z pewnością



Nowy napęd 4x4

Do pojawienia się odmiany hybrid-G 150 4x4 Duster w wariancie czteronapędowym korzystał z klasycznego sprzęgła płytkowego, odpowiedzialnego za przekazywanie momentu obrotowego do kół tylnej osi. Teraz wprawianie jej tylnej osi w ruch powierzono dodatkowemu silnikowi elektrycznemu, który połączono z 2-stopniową przekładnią automatyczną z funkcją wysprzęglenia.

Wraz z napędem 4x4 w Dusterze pojawia się układ Terrain Control, oferujący 5 trybów jazdy: Eco, Auto, Śnieg, Błoto/Piasek oraz Lock. Ostatni służy do jazdy po trudnych odcinkach dróg, ale nazwa Lock nie oznacza blokady mechanizmu różnicowego, więc w tym ustawieniu można poruszać się również po asfalcie. Całość uzupełnia system kontroli zjazdu.



Pokrętłem na konsoli zmienia się tryby jazdy. W jego środek wpisano przycisk kontroli zjazdu.



140-konny silnik R3 ma bezpośredni wtrysk i turbo. Może być zasilany benzyną lub LPG.



Oba zbiorniki paliwa mają po 50 l pojemności. A to oznacza 833 km teoretycznego zasięgu na benzynie i 684 km na gazie.

eprasa.pl 4ca08c57b1

pomaga też prześwit wynoszący solidne 23,1 cm.

Stabilny i łatwy do opanowania

Układ kierowniczy działa całkiem bezpośrednio i pozwala z łatwością „przestawiać" to auto na jezdni. Niestety nie zapewnia zbyt wiele sprężenia zwrotnego, przez co trudno o wyczucie granicy przyczepności.

Duster wprawdzie nie zachęca do szybkiej jazdy po zakrętach, ale w swoim naturalnym tempie jest stabilny i łatwy do opanowania. Wykazuje się też niewielkimi przechyłami nadwozia, a także zmyślnym działaniem ESP, które pilnuje, aby nie dopuścić do podsterowności.

Pomimo standardowych opon całorocznych Duster hamuje całkiem przyzwoicie. Na zimno ze 100 km/h zatrzymuje się po 38,1 m, natomiast po rozgrzaniu tarcz – po 39,5 m.

Jaka cena?

Za Dustera hybrid-G 150 4x4 trzeba zapłacić od 119 900 zł. Testowa wersja Extreme stanowi wydatek 125 900 zł. Owszem, w swoim wyposażeniu ma m.in. automatyczną klimatyzację, dostęp bezkluczykowy, system multimedialny (10"), cyfrowe zegary (7") czy adaptacyjny tempomat. Tyle że pozostaje autem o budżetowym charakterze, co widać szczególnie po materiałach w kabinie. Choć wychodzi poza schematy, nie do końca przekonuje napędem.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



W Extreme fotele wykończono szorstkim materiałem. Wysokiemu kierowcy brakuje podparcia ud i większej regulacji wzdłużnej.



W drugim rzędzie przestrzeń na kolana okazuje się przeciętna. Za to dużo jej na stopy i nad głową.



Na burcie bagażnika znajdziemy m.in. gniazdko 12 V, hak na torbę oraz uchwyt systemu YouClip.



Bagażnik ma raczej skromne 348-1414 litrów pojemności, co wynika z zastosowania tylnego silnika na prąd oraz zbiornika LPG.

Butla na LPG ma pojemność 50 l. W przednionapędowej wersji Eco-G 120 bagażnik mierzy 453 l.

DANE TECHNICZNE	DACIA
Silnik	benzynowy + elektr.
Pojemność skokowa	1199 cm³
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna	140 KM/5000
Maks. moment obrotowy	230 Nm/1750
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./6-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	434/181/166/266 cm
Średnica zawracania	10,9 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1484/481/1500 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	348/1414 l
Poj. zbiornika (benz./LPG)	50 l (Pb 95)/50 l
Opony	225/60 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,2 s
Śr. zużycie paliwa (benz./LPG)	6,0/7,3 l/100 km
Zasięg (benz./LPG)	830/680 km

m | DANE TESTOWE	
Przysp. 0-50 km/h (benz./LPG)	3,8/3,5 s →
Przysp. 0-100 km/h (benz./LPG)	10,1/9,6 s →
Przysp. 0-140 km/h (benz./LPG)	19,8/19,1 s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	38,1 m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	39,5 m ↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	56,8 dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,7 dB ↗
Rzeczywista prędkość[1]	96 km/h
Liczba obrotów kierownicą	2,7
Testowe zużycie benzyny[2]	7,7/5,3/6,2
Testowe zużycie LPG[2]	9,6/7,4/8,5
Rzeczywisty zasięg (benz./LPG)	800/580 km

WYPOSAŻENIE/CENY	DACIA
Model	Duster
Wersja	hybrid-G 150 4x4 Extr.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (2200)[3]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	○ (2900)[3]/–
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (2200)[3]
Czujniki parkowania t./p. i t.	●/○ (2200)[3]
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (2900)[3]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	–/●
Podgrzewane fotele/kanapa	○ (2300)[3]/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (2300)[3]/○ (2300)[3]
Tapicerka półskórzana/skórzana	–/–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/–
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	–
Aluminiowe felgi 17"/18"	●/○ (1000)
Lakier metalik	○ (2700)
Cena wersji podstawowej[4]	119 900 zł
CENA	**125 900 ZŁ**

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

m | PODSUMOWANIE — DACIA DUSTER HYBRID-G 150 4x4

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ solidne spasowanie nadwozia i wnętrza, łatwa obsługa, dobry system multimedialny
- ▬ budżetowe plastiki w kabinie, nienajlepsza pozycja kierowcy, skromny bagażnik

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ możliwość zasilania LPG i jazdy na prądzie, solidne osiągi, gładkie przełączanie między silnikami, dwa zbiorniki 50 l
- ▬ długa reakcja na kickdown w trybie elektr., niezbyt przyjemny dźwięk silnika R3

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ stabilne prowadzenie, niewielkie przechyły nadwozia, całkiem bezpośredni układ kierowniczy, niezłe hamulce
- ▬ zbyt sztywne zawieszenie, słaba progresja układu kierowniczego

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ niezłe wyposażenie odmiany Extreme, opcjonalna umowa serwisowa na 5 lat lub 200 000 km
- ▬ 3-letnia gwarancja fabryczna, brak możliwości dokupienia niektórych opcji oferowanych u rywali

Duster hybrid-G 150 4x4 jest zaskakująco wszechstronny. Za sprawą LPG zapewnia niedrogą eksploatację, a dzięki układowi 4x4 – ponadprzeciętną sprawność w terenie. Ale nie jest bez wad. Napęd wymaga dopracowania, a zawieszenie okazuje się zbyt sztywne. Mimo że cena 119 900 zł wydaje się spora, Dacia tak naprawdę nie ma rywali w swoim przedziale cenowym.



Nadwozie Dustera mierzy 434 cm długości, a plastikowe osłony podkreślają jego off-roadowy charakter.

CENA NA TLE KONKURENTÓW



119 900 zł
Dacia Duster hybrid-G 150 4x4
140+13 KM, 0-100: 10,2 s



124 900 zł
Suzuki Vitara 1.4 BJ 4WD 6AT
110 KM, 0-100: 11,0 s



165 600 zł
Skoda Karoq 2.0 TDI 4x4
150 KM, 0-100: 8,7 s

Dacia Duster z napędem na cztery koła nie ma zbyt wielu rywali na rynku. Zarówno Suzuki Vitara, jak i Skoda Karoq to już leciwe konstrukcje.

eprasa.pl 4ca08c57b1

NOWOŚĆ!

Piłowanie i cięcie nigdy nie było tak proste! Zadbaj o porządek w ogrodzie i na działce bez wysiłku dzięki minipilarce WoodRaptor PRO!

Męczy Cię ręczne cięcie gałęzi, korzeni, desek i opału? Zapomnij o bólu rąk, ciężkich piłach spalinowych i kłopotliwych kablach plączących się pod nogami! Odkryj nową jakość pracy w ogrodzie z ultralekką pilarką akumulatorową, która przecina drewno w sekundy – bez wysiłku, benzyny, ograniczeń. Waży zaledwie 1,5 kg, a jej potężna moc pozwoli Ci na precyzyjne przycinanie, piłowanie i cięcie nawet najtwardszego drewna!

Mały rozmiar, potężna moc

Ręczne piłowanie zajmuje wieczność, a teraz możesz ciąć drewno 4 razy szybciej! Zaawansowany bezszczotkowy silnik nie wymaga konserwacji i zapewnia aż 10 razy dłuższą żywotność oraz 74% większą siłę cięcia niż tradycyjne narzędzia. Specjalna prowadnica redukuje opór podczas pracy, gwarantując płynne i kontrolowane cięcie drewna o grubości 8-12 cm. Efekt? Uporasz się z najtwardszymi konarami w kilka minut – a resztę dnia spędzisz tak, jak lubisz!

Swoboda pracy bez kabli, benzyny i spalin

Nie musisz już potykać się o kable ani robić mieszanek do pił spalinowych. Wydajny akumulator litowo-jonowy zapewnia aż 45-60 minut nieprzerwanej pracy – jedno ładowanie wystarczy na uporządkowanie całego ogrodu czy działki. Możesz swobodnie poruszać się po posesji, sięgając do każdego zakątka.

MINIPILARKA AKUMULATOROWA WoodRaptor PRO

Z BATERIĄ LITOWO-JONOWĄ

REKLAMA

Ta pilarka w mig poradziła sobie z grubymi gałęziami i drewnem na opał. Nie spodziewałem się takiej mocy od tak małego sprzętu. Szczerze polecam!

Wysokoobrotowa

Maksymalna moc cięcia przy minimalnej wadze

12cm

WIOSENNA OFERTA DO WYCZERPANIA ZAPASÓW

REWOLUCJA W OGRODZIE – 1H PRACY BEZ BENZYNY, KABLI I SPALIN!



Zetniesz gałęzie i grube konary – szybko, bezpiecznie i bez wysiłku



Idealnie pocięte drewno na opał w kilka sekund za jednym pociągnięciem

Prosta i bezpieczna obsługa

Pilarka wyposażona jest w osłonę bezpieczeństwa, która chroni dłonie przed skaleczeniami oraz specjalnie zaprojektowany, antypoślizgowy uchwyt. Zapewnia on stabilny i wygodny chwyt oraz pełną kontrolę nad narzędziem. Prosta obsługa sprawia, że z pilarki może korzystać każdy – wystarczy nacisnąć przycisk i możesz rozpocząć pracę.

Koniec z męczącym piłowaniem

Kiedyś piłowanie gałęzi i opału oznaczało ból rąk i zmęczenie. Teraz możesz ciąć bez wysiłku, nawet jeśli masz słabszą siłę w dłoniach. Minipilarka WoodRaptor PRO waży tylko 1,5 kg – tyle co butelka wody! Dzięki lekkiej konstrukcji i łatwym manewrowaniu, jest idealna szczególnie dla seniorów do samodzielnej pracy wokół domu czy na działce.

Cięcie nigdy nie było tak proste!

Po co się męczyć, skoro możesz pracować szybko i komfortowo? Zamawiając pilarkę WoodRaptor PRO, otrzymasz **GRATIS** profesjonalne okulary ochronne. Oznacza to, że od razu jesteś w pełni przygotowany do pracy – nie musisz dokupywać żadnych dodatkowych elementów ani akcesoriów. **Zadzwoń i odbierz pilarkę w ramach wiosennej oferty!**

Wszystko, czego potrzebujesz do pracy, OTRZYMASZ W ZESTAWIE!

- **Pilarka jednoręczna WoodRaptor PRO**
- **Akumulator litowo-jonowy**
- **Ładowarka**
- **Klucz do regulacji**
- **Okulary ochronne GRATIS!**



Zadzwoń

a WoodRaptor PRO „zrobi robotę" za Ciebie!

Zadzwoń, aby otrzymać minipilarkę WoodRaptor PRO za **199 zł!**
Ta sprytna jednoręczna pilarka pomoże Ci bez wysiłku zadbać o porządek w ogrodzie i na działce!

Oferta obowiązuje wyłącznie do wyczerpania zapasów.

42 300 35 34

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

Ekspresowa i bezpieczna dostawa prosto do rąk własnych – 23 zł!



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

eprasa.pl 4ca08c57b1

Pełna hybryda nie



Japońscy producenci już dawno nie mają monopolu na klasyczne hybrydy. Dziś oferuje je wiele marek, m.in. Hyundai i Renault. Sprawdzamy, jak ich hybrydowe napędy wypadają w Tucsonie i Australu – dwóch atrakcyjnych kompaktowych SUV-ach.

Wszystko wskazuje na to, że silnik spalinowy jeszcze trochę pożyje – ale z pomocą elektrycznego wsparcia. Ostatnie lata pokazały, że producenci, którzy postawili na klasyczne hybrydy, mają nieco spokojniejszy sen. Słuszność tego kierunku potwierdzają zresztą doniesienia o wprowadzeniu takiego napędu również przez koncern Volkswagen.

Pełne hybrydy (HEV) są zauważalnie droższe od miękkich, ale zdecydowanie od nich oszczędniejsze w mieście. Przyjemnie jeździ się nimi w gęstym ruchu. I cóż, nie trzeba ich ładować. Nie jest to napęd do aut o sportowym przeznaczeniu, ale do popularnych pojazdów nadaje się doskonale. Dziś HEV-y oferują nie tylko producenci japońscy, ale także m.in. Hyundai i Renault. Kompetencje ich hybryd najlepiej sprawdzić w starciu modeli należących do jednego z wiodących segmentów – kompaktowych SUV-ów. Tucson mierzy się z Australem.

Wciąż świeże

Aktualna, czwarta generacja Tucsona debiutowała w 2020 r., a Austral pojawił się 2 lata później. Oba auta całkiem niedawno zaliczyły liftingi (Hyundai w 2024 r., Renault w 2025). Ich wymiary są zaskakująco zbliżone (453 cm dł., rozstaw osi 267-268 cm), choć koreański SUV góruje nad rywalem większą szerokością 187 vs 183 cm). Nie ma to jednak szczególnego przełożenia na przestronność kabiny – Austral ma niemal równie szerokie wnętrze, a swoim podróżującym oferuje więcej miejsca nad głowami z przodu

Renault Austral full hybrid E-Tech 200 esprit Alpine



Atrakcyjne materiały, pojemne schowki, doskonałe cyfrowe interfejsy i asystent głosowy, nieco zbyt dużo błyszczącej czerni. I tu ładowarka jest „na widoku”.



Przydatne: „autobusowe” lusterko w górnej konsoli, służące do obserwacji osób z tyłu.



Atrakcyjne, przejrzyste cyfrowe zegary m.in. z widokiem map Google i stopniem naładowania baterii.

eprasa.pl/...

tylko z Japonii



Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV 6AT 2WD
Silnik: benz., turbo + elektr., R4, 1598 cm³
Moc systemowa: 239 KM

Renault Austral full hybrid E-Tech 200
Silnik: benz., turbo + 2 x elektr., R3, 1199 cm³
Moc systemowa: 199 KM

i na nogi z tyłu. Zapewnia też większą rozpiętość ustawień kolumny kierownicy oraz obszerniejsze fotele. Te w Hyundaiu mają krótkawe siedziska, ale z racji wysokiego zamocowania nie jest to dokuczliwe.

Mocną stroną Tucsona jest duży bagażnik, o pojemności aż 616 l. Rywal zabierze 430-555 l (z opcjonalną przesuwną kanapą, seryjną w topowej wersji esprit Alpine). Niestety w Hyundaiu nie ma haków na torby, a burty wykonano z twardego, rysującego się plastiku. Z kolei w Renault po złożeniu oparcia kanapy (tylko dwudzielnego) powstaje uciążliwy uskok.

Dobra organizacja

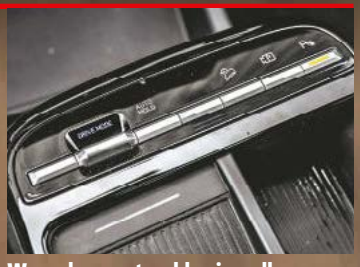
W ramach liftingu Hyundai otrzymał nowy kokpit, ale zachował osobny panel do obsługi wentylacji. Przyciski mają co prawda formę dotykowych paneli, ale pozwalają szybko wybierać funkcje i błyskawicznie reagują na dotyk; są też pokrętła temperatury i klawisze skróty. Deska rozdzielcza Tucsona jest bardzo dobrze rozplanowana, a przy tym ponadprzeciętnie starannie wykończona – materiały nie są efekciarskie, ale porządne, a montaż może służyć konkurencji za wzór. Także system operacyjny po zmianach wypada przyzwoicie, choć brakuje „bystrzejszej" obsługi głosowej oraz bardziej interaktywnych zegarów.

W naszym porównaniu Tucson trafia jednak na wymagającego rywala. Kokpit Australa jest nieco gorzej zmontowany, trzeba też zaakceptować więcej czarnych, lśniących tworzyw z ich tendencją do „łapania" odcisków palców (w tym

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV 6AT 2WD Executive



Bardzo dobrze wykonany kokpit Hyundaia, przejrzysty system multimedialny, łatwa obsługa i ładowarka indukcyjna smartfona tuż pod ręką.



Wygodne: zestaw klawiszy dla podstawowych funkcji auta, w tym wybór trybu jazdy.



Wybierak kierunku jazdy przy kierownicy jest wygodniejszy niż podobne rozwiązanie w Renault.

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI HEV 6AT 2WD Executive



Wygodna, choć krzesełkowa pozycja – typowa dla SUV-ów, maskująca nieco przykrótkawe siedzisko.





Wygodna kanapa z regulacją pochylenia, nieco mniej miejsca na nogi niż w Renault. Tylko tu w opcji występuje podgrzewanie.



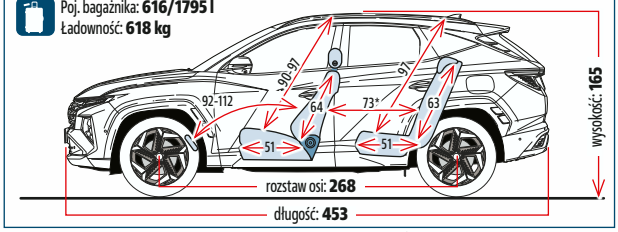
Trochę miejsca na drobne przedmioty, niski próg (72 cm).



Duży kufer (616 l), lecz bez haków. Plus: prowadnice rolety, minus: twarde boki.

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI HEV 6AT 2WD EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **52 l**
Teoretyczny zasięg: **860-940 km**
Szerokość: **187 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **150/149 cm**
Poj. bagażnika: **616/1795 l**
Ładowność: **618 kg**



Uwaga: na zdjęciach wystąpił Tucson w nieoferowanej już edycji jubileuszowej na 20-lecie modelu, zbliżonej wyposażeniem do Executive.

Renault Austral full hybrid E-Tech 200 esprit Alpine



Komfortowe, dobrze podpierające fotele z 4-kier. regulacją podparcia lędźwi, lewy z funkcją masażu.





Przesuwana w zakresie 16 cm kanapa, również z regulacją pochylenia oparć. Dużo miejsca na nogi, przydałoby się jednak więcej przestrzeni na stopy.



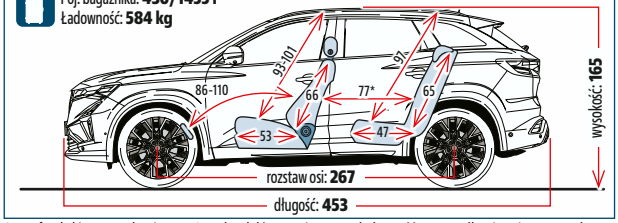
Niekształtna wolna przestrzeń pod podł., wysoki próg (79 cm).



Nieduży kufer (430 l), za to z hakami. Klamki do składania oparć – jak u rywala.

RENAULT AUSTRAL FULL HYBRID E-TECH 200 EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **1140-1190 km**
Szerokość: **183 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **149/148 cm**
Poj. bagażnika: **430/1455 l**
Ładowność: **584 kg**



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

niestety ramiona kierownicy) – ale to w zasadzie wszystkie jego wady. Jest rozplanowany jeszcze bardziej ergonomicznie niż w Hyundaiu, ma dogodnie zlokalizowane otwory nawiewu i oferuje jeszcze więcej schowków. Wentylację obsługuje się tu fizycznymi przełącznikami, a pionowo zlokalizowany ekran jest blisko dłoni. No i system operacyjny z usługami Google (m.in. mapy i asystent głosowy) – jest po prostu doskonały. „Na deser" Renault dokłada bardzo przyjemne dla oka materiały wykończeniowe w górnych partiach, przynajmniej w testowanej odmianie esprit Alpine, z zamszowymi wstawkami oraz podwójnymi przeszyciami.

Odmienne podejścia

Pełne hybrydy Hyundaia i Renault różnią się od popularnych japońskich rozwiązań rodzajem przekładni; w koreańskim SUV-ie zastosowano tradycyjny automat, a we francuskim – skrzynię wielotrybową, z kilkunastoma przełożeniami. To determinuje charakter napędów obu aut. Tucson łączy zalety, jakie daje okresowa jazda w trybie elektrycznym, z „klasyczną" zmianą biegów. Jego silnik spalinowy pracuje gładko i ma niegłośne, przyjemne dla ucha brzmienie, a reakcja na zmianę obciążenia jest bardzo naturalna. Wyższa moc przekłada się na lepsze osiągi – przyspieszenie do 100 km/h zajmuje mniej niż 8 s. Zastosowanie konwencjonalnego automatu skutkuje jedną odczuwalną wadą: Hyundai nie jest szczególnie oszczędny. W mieście potrzebuje 7-7,5 l na 100 km (wiosenne temperatury), na drogach jednopasmowych 5-5,5 l, a na autostradzie – ok. 9,7 l.

Tu ujawnia się przewaga rozwiązania Renault. Podczas miejskiej jazdy Austral zużywa jedynie ok. 5,3 l na 100 km, na lokalnych drogach nawet poniżej 5 l, a na autostradzie – ok. 8,5 l. Benzynowy silnik francuskiego SUV-a ma „tylko" 3 cylindry, ale jego kultura pracy jest przyzwoita, lepsza od typowych standardów dla takich konstrukcji i dodatkowo „wygładzona" przez komponent elektryczny. Ten ostatni, jak w Tucsonie, zapewnia przyjemnie energiczną reakcję w pośrednim zakresie obciążenia, a osiągi są wystarczające (0-100 km/h w 9 s) nawet do sprawnej jazdy autostradowej. Zastosowanie specyficznej przekładni zapewnia Australowi nie tylko niskie zużycie paliwa, ale i całkiem naturalną reakcję na wciśnięcie gazu, pozbawioną typowego dla japoń-

eprasa.pl 4ca08c57b1

skich hybryd jednostajnego utrzymywania silnika spalinowego na wysokich obrotach.

Skupiony Hyundai

Wysokiej próby jakość montażu i niemal szlachetnie pracujący napęd korespondują z podwoziem Tucsona, które cichutko tłumi większość nierówności. Zestrojono je jednak odrobinę za sztywno; w rezultacie częściej niż u rywala w kabinie czuć lekkie drgania spowodowane kondycją nawierzchni. W zamian Hyundai pewnie reaguje na skręt i pozwala sobie na mniejsze wychylenia nadwozia podczas agresywniejszych manewrów.

Układy kierownicze w obu modelach nie należą do „błyskotliwych”, jeśli chodzi o komunikację z kołami – stawiają na lekkość prowadzenia, ale pasuje to do charakteru kompaktowego SUV-a. Ten w Renault, za sprawą opcjonalnych czterech kół skrętnych, zapewnia większą zwinność (7000 zł; opcja łączy się z wielowahaczowym tylnym zawieszeniem, które w Hyundaiu jest seryjne; pozostałe Australe mają belkę skrętną). Francuski wóz odznacza się jednak nieco mniej zwartym prowadzeniem i podczas ofensywnej jazdy szybciej wspiera się elektroniką. W zamian oferuje bardziej harmonijne tłumienie nierówności.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

DANE TECHNICZNE	HYUNDAI	RENAULT
Silnik	benz., turbo + el.	benz., t. + 2 x el.
Pojemność skokowa	**1598 cm³**	**1199 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R3/12
Moc maksymalna (silnik benz.)	**180 KM**/6000	**130 KM**/b.d.
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**65/239 KM**	**68+34/199 KM**
Maks. moment obr. (silnik benz.)	**265 Nm**/1500	**205 Nm**/1750
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**250/380 Nm**	**205+50**/b.d. **Nm**
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa	aut./wielotrybowa
Długość/szerokość/wysokość	453/187/165 cm	453/183/165 cm
Rozstaw osi	268 cm	267 cm
Prześwit	17,0 cm	18,0 cm
Średnica zawracania	11,0 m	10,1[1] m
Masa własna/ładowność	1572/618 kg	1517/584 kg
Masa przyczepy z hamulcem	1510 kg	1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	616/1795 l	430/1455 l
Pojemność zbiornika paliwa	52 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	235/50 R19	235/45 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	196 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,8 s	8,4 s
Średnie zużycie paliwa	5,5-6,0 l/100 km	4,6-4,8 l/100 km
Zasięg	860-940 km	1140-1190 km
m DANE TESTOWE[2]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,8** s ↗	**3,8** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,9** s ↗	**8,9** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**43,7** m →	**43,0** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**42,9** m →	**42,5** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,1** dB ↗	**55,6** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**63,5** dB →	**62,6** dB ↗
Rzeczywista prędkość[3]	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,5**	**2,4**
Testowe zużycie paliwa[4]	**7,3/5,2/6,3**	**5,3/5,1/5,2**
Rzeczywisty zasięg	**820** km	**1050** km

WYPOSAŻENIE/CENY	HYUNDAI	RENAULT
Model	Tucson	Austral
Wersja	1.6 HEV 2WD Exec.	full hybr. espr. Alp.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●	●/–
Nawigacja/ładowarka indukc.	●/●	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (5500)[5]	●/○ (4000)[5]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki parkowania p. i t.	●	●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (19 000)[6]/●	○ (4500)/●
Tapicerka półskórzana	●	●
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/●	–/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/○ (10 000)[6]/●	●/–/●
Elektrycznie sterowana tylna pokr.	●	●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	●/○ (4500)[5]/–	–/–/●
Lakier metalik	○ (2900)	○ (3900)
Cena wersji podstawowej[7]	161 900 zł	164 800 zł
CENA	**190 900 ZŁ**	**176 800 ZŁ**

Tańsze Renault jest nieco lepiej wyposażone; aby dodać część opcji, Hyundai wymaga dopłaty do wyższej wersji. Uwaga: na Tucsona obowiązuje teraz rabat (testowana wersja: -22 000 zł).

[1] z układem 4Control adv., standard: 11,4 m; [2] OPONY ZIMOWE; [3] przy wsk. 100 km/h; [4] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [5] pakiet; [6] dopłata do wyższej wersji i koszt ew. opcji; [7] z tym samym silnikiem

m PUNKTACJA – KOMPAKTOWE SUV-Y

SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	HYUNDAI	RENAULT
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	35	37
Wykończenie i ergonomia	10	7	**8**
Wyciszenie	10	7	7
Multimedia i obsługa	10	7	**9**
Bagażnik	30	18	13
SUMA	110	74	74
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	16	15
Praca silnika	10	8	7
Skrzynia biegów	10	**8**	7
Zużycie paliwa	30	22	25
SUMA	80	54	54
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	24	**22**
Komfort jazdy	30	21	**24**
Układ kierowniczy	10	7	7
Hamulce	20	9	10
SUMA	90	61	63
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	189	191
MIEJSCA		2	1
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	14	**17**
Poziom wyposażenia	40	25	**26**
Systemy bezpieczeństwa	30	16	17
Wyposażenie dodatkowe	10	5	5
SUMA	120	60	65
RAZEM	400	249	256
MIEJSCA		2	1

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Austral zdobywa dodatkowe punkty za nieco lepsze fotele, większy zakres regulacji kolumny i lepiej usytuowany ekran, a także dopracowany system operacyjny łączący nowoczesność z intuicyjnością.

Płynniejsza praca i bardziej konwencjonalne przeniesienie napędu zapewniają Tucsonowi lepszą pozycję. Ponadto koreański SUV jest w opcji dostępny z układem 4x4 (aż 14 000 zł dopłaty).

Z uwagi na większe zawieszenie Austral jest nieco mniej zwarty w zakrętach i pozwala sobie na większe przechyły niż opanowany Hyundai. Jednak w zamian bardziej harmonijnie tłumi nierówności, i to pomimo dużych, 20-calowych obręczy testowanej wersji.

Tańsze Renault ma lepszą specyfikację oraz elastyczniejsze możliwości doposażenia. Hyundai kontruje jednak rabatem, z którym przegrałby całe porównanie już tylko o dwa punkty.



m motor PODSUMOWANIE

Niezwykle wyrównany pojedynek, które wygrywa bardziej komfortowe, oszczędniejsze Renault. Austral przekonuje również wybitnie przyjaznym cyfrowym środowiskiem użytkownika. Hyundai jest bardzo solidnie zmontowany i ma pojemny bagażnik oraz lepsze osiągi, ale bez rabatu okazuje się dużo droższy, a do tego sztywniej tłumi dziury.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Wyjątkowo atrakcyjne



...są nie tylko elektryczne modele Forda, ale także ich ceny. A w szerokiej gamie producenta każdy znajdzie coś dla siebie.

Pula rządowych dopłat z programu NaszEauto już się wyczerpała, ale poszukujący elektrycznego auta nie muszą się tym martwić. Teraz mogą bowiem zyskać jeszcze więcej, wybierając jeden z elektrycznych modeli Forda. To zasługa wyjątkowych rabatów, wśród których najwyższe przekraczają 40 tys. zł, czyli wartość maksymalnej możliwej do uzyskania do niedawna rządowej dopłaty.

Co więcej, miejska Puma Gen-E, kompaktowy Explorer i SUV-coupe klasy średniej Capri są obecnie dostępne w nowych wersjach wyposażeniowych. W przypadku Pumy to odmiana BlueCruise, wyróżniająca się nie tylko lakierem Vapour Blue i czarnym dachem, ale także seryjnym systemem pozwalającym na niektórych odcinkach autostrad podróżować bez trzymania kierownicy. Explorer w nowej wersji Collection ma lakier Cactus Grey i lakierowany na czarno dach, a Capri w najnowszym wydaniu (również Collection) można rozpoznać m.in. po kolorze Tribute Blue i spojlerze na klapie bagażnika.

Tak szeroka gama elektrycznych modeli – poza wymienionymi obejmująca także Mustanga Mach-E (268-487 KM, od 209 250 zł, rabaty sięgające 62 550 zł) i obszerną paletę „dostawczaków" na prąd – z łatwością zaspokoi oczekiwania każdej osoby szukającej nowoczesnego „elektryka".



Ford Puma Gen-E

Miejski (4214 mm długości) crossover Forda w elektrycznym wydaniu zachował wszystkie swoje atuty, jak dynamiczny charakter (168 KM, 0-100 km/h w 8 s), wyjątkowa zwinność i przyjemność z prowadzenia, ale i zaskakująca praktyczność (bagażnik: 523-1283 l). Niewielkie zużycie energii elektrycznej – od 13,0 kWh/100 km w cyklu mieszanym WLTP – oznacza duży zasięg. W zależności od wersji Pumy wynosi on średnio od 392 do 417 km (i 563-585 km w mieście), co przekłada się na rzadkie ładowanie przy codziennej eksploatacji i łatwe planowanie dalszych tras. Zwłaszcza że doładowanie akumulatora (46,8 kWh netto) w zakresie 10-80% może trwać zaledwie 26 min.

Już od 125 000 zł

Dzięki aż 41 500 zł rabatu tylko tyle kosztuje otwierająca cennik wersja Puma.

- Kredyt Ford Drive 50/50 z prawdziwym finansowaniem 0% już od 62 500 zł, RRSO 0%
- Przy wpłacie 6900 zł brutto: leasing dla firm z ubezpieczeniem OC/AC od 940 zł netto/mies., wynajem z ubezpieczeniem OC/AC w cenie już od 935 zł netto/mies.



Daszek nad ekranami (zegary 12,8", multimedia 12") i nawiewami to soundbar standardowego od wersji Premium nagłośnienia B&O.



Rekordowe w tej klasie 523 l pojemności, do tego 43-litrowy schowek pod maską.



Akumulator można ładować prądem przemiennym (AC) z mocą do 11 kW albo stałym (DC) do 100 kW.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Ford Explorer

Elektryczny kompaktowy SUV Forda (4468 mm długości) szybko wdarł się do czołówki najpopularniejszych „elektryków" w Europie. Zresztą w polskim rankingu też zajął w ubiegłym roku świetne, ósme miejsce. To efekt nie tylko udanej konstrukcji, ale i korzystnych cen oraz szerokiej palety atrakcyjnych wersji wyposażeniowych i napędowych. Podstawowa ma 190 KM mocy (0-100 km/h w 8 s) i akumulator 58 kWh zapewniający do 444 km średniego zasięgu WLTP. Kolejna oferuje 286 KM (6,4 s do „setki") i 79 kWh (do 602 km zasięgu), a topowa ma 340 KM mocy, napęd nie na tylne, lecz na wszystkie koła i baterię 77 kWh (5,3 s od 0 do 100 km/h, do 553 km na jednym ładowaniu).

› Przy wpłacie 6900 zł brutto: wersja Premium o mocy 286 KM już od 1175 zł netto/mies. w leasingu dla firm z ubezpieczeniem OC/AC w cenie i od 1279 zł netto/mies. w wynajmie z ubezpieczeniem OC/AC w cenie



Wyświetlacz przed kierowcą ma 5,3 cala przekątnej, większością funkcji i ustawień zarządza się wygodnie na dużym (14,6") pionowym ekranie.





Już od 175 490 zł

Cenę bazowej wersji Style obniżono o 28 260 zł, do 175 490 zł, w innych odmianach rabaty sięgają 35 000 zł.



Przestrzeni jest pod dostatkiem i z przodu, i na kanapie. Bagażnik mieści do 1460 l.



Centralny ekran można ustawić bardziej w pionie, odsłaniając schowek niżej.

Już od 185 490 zł

To cena podstawowej odmiany Style (27 760 zł rabatu), w pozostałych obniżki wynoszą do 35 000 zł.





Ford Capri

Kultowe Capri powróciło na drogi jako wyjątkowo atrakcyjny, stylizowany na coupe elektryczny SUV klasy średniej. Dzieli część podzespołów z Explorerem, m.in. napędy o mocy 190, 286 i 340 KM (dwa pierwsze RWD, trzeci AWD) zapewniające mu równie dobre osiągi. Mimo tej samej pojemności akumulatorów (58, 79 i 77 kWh) Capri może się pochwalić jeszcze większym średnim zasięgiem WLTP – odpowiednio do 464, 627 i 577 km. Maksymalna moc ładowania DC jest jak w Explorerze: 105, 183 i 185 kW. Mierzące 4634-4690 mm długości nadwozie kryje mnóstwo miejsca dla kierowcy i pasażerów oraz pojemny bagażnik (572-1510 l), którego załadunek ułatwia duża, wysoko unoszona pokrywa.

› Przy wpłacie 6900 zł brutto: wersja Premium o mocy 286 KM już od 1135 zł netto/mies. w leasingu dla firm z ubezpieczeniem OC/AC w cenie i od 1329 zł netto/mies. w wynajmie z ubezpieczeniem OC/AC w cenie



Jak w Explorerze – cyfrowe wskaźniki 5,3" i wertykalny ekran centralny 14,6" pozwalający na regulację nachylenia w znacznym zakresie.



Obszerne wnętrze w obu rzędach zapewnia zapas miejsca nawet wysokim osobom, a fotele AGR pomagają zadbać o kręgosłup.



Oba większe elektryczne SUV-y Forda też mają pod przednią szybą soundbar z opcjonalnym audio B&O.

eprasa.pl 4



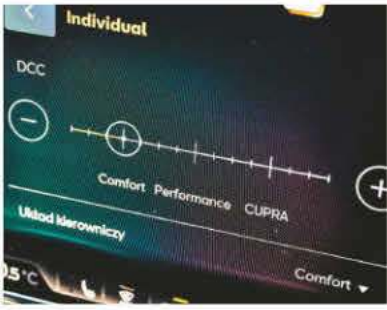
motor PIERWSZY TEST

Rodzinny ekspres

Gdy możliwie niskie zużycie paliwa nie jest priorytetem, topowa wersja Cupry Leona z napędem 4x4 i 333-konnym silnikiem 2.0 okazuje się najlepszym wyborem w gamie.



Tylko do limitowanej wersji Tribe Edition można dokupić za 7168 zł lakier Manganese Matt.





Cupra Leon Sportstourer w najmocniejszym wariancie VZ w kapitalny sposób łączy praktyczność kompaktowego kombi (w tym przede wszystkim wygodne i przestronne wnętrze oraz duży bagażnik) z emocjami za kierownicą. Pozytywne wrażenia potęguje to, że testowe auto to wersja specjalna Tribe Edition, wyróżniająca się m.in. designem felg, specjalnym matowym zielonym lakierem (oferowanym za dopłatą, standardowy jest czarny metalik), tapicerką i kolorystyką wnętrza, a także oferująca wzbogacone wyposażenie seryjne (m.in. pakiet Edge z bezkluczykowym dostępem i elektryczną pokrywą bagażnika czy w pełni elektrycznie sterowanymi siedzeniami).

Clou programu

Najważniejszy dla charakteru Leona VZ 4Drive jest jego układ napędowy, w którym zastosowano siedmiobiegową dwusprzęgłową przekładnię i dwulitrowy czterocylindrowy silnik turbo, przekazujący moment obrotowy na cztery koła (zmienny rozdział między osiami oraz tylnymi kołami, dzięki systemowi o nazwie torque splitter).

Do dyspozycji jest tu aż 333 KM oraz 420 Nm, dostępnych w szerokim zakresie 2100-5500 obr./min. Turbodołdowana jednostka bardzo ochoczo zabiera się do pracy, z dużą werwą rozpędzając auto już od najniższych obrotów, przy czym nie traci ona rezonu także na tych wyższych. W efekcie odczucia są takie, że „pod nogą" zawsze jest spory zapas siły napędowej. Z wykorzystaniem sprawnie działającej procedury startowej Leon potrzebuje zaledwie 4,8 s, by rozpędzić się do 100 km/h (wynik w pomiarach identyczny z fabrycznym). Na odczucia z jazdy pozytywnie wpływają także gwarantujący znakomitą trakcję w każdych warunkach napęd 4x4 oraz szybko zmieniająca biegi skrzynia.

Ważne jest to, że Cuprę Leona VZ można łatwo dostosować do swoich preferencji. Wystarczy wybrać ustawienie Comfort, by reakcje na gaz były łagodniejsze, DSG zmieniało biegi wcześniej, a zawieszenie DCC bardziej miękko tłumiło nierówności (robi to sprawnie mimo opon o rozmiarze 235/35 R19). To idealne ustawienie do jazdy na co dzień. Gdy jednak ma się ochotę na większe emocje, wystarczy wybrać tryb Cupra. Wtedy wszystkie systemy wyraźnie się „wyostrzają", a reakcje auta stają się bardziej zdecydowane. Na szczególną uwagę zasługuje to, że w trybach Cupra i Drift da się wymusić jazdę nadsterownym poślizgiem (w Drift większym) oraz fakt, iż po wybraniu trybu manualnego skrzynia nie „wtrąca się" w poczynania kierowcy, pozostając na wybranym przełożeniu. Komu przeszkadza podbijany sztucznie dźwięk silnika/wydechu, może wybrać ustawienie Pure i cieszyć się naturalnym brzmieniem.



Żywiołowo reagujący na dodanie gazu silnik zapewnia świetne osiągi.

Łatwo go polubić

Leon VZ ma także wyjątkowo udane zestrojenie zawieszenia. Przekonuje bardzo pewnym, zwinnym zachowaniem na drodze (zarówno w ciasnych zakrętach, jak i podczas szybkiej jazdy autostradowej), a komfort, nawet w najtwardszym ustawieniu DCC, pozostaje na akceptowalnym poziomie. Układ kierowniczy reaguje szybko, ale nie nerwowo, zapewniając dobre czucie i pracując z optymalną siłą. Gdy do tego dodamy świetną pozycję „za kółkiem" i widoczność, otrzymamy auto, które kierowca bardzo polubi w zasadzie od pierwszych kilometrów.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

eprasa.pl 4ca08c57b1



W odmianie VZ bez dopłaty montowane jest zawieszenie DCC z adaptacyjnymi amortyzatorami. Daje duże możliwości ustawienia charakterystyki.



Tryb Drift w odpowiednich warunkach pozwala na jazdę nadsterownym poślizgiem.



Ekran o przekątnej 12,9 cala działa szybko, a menu są czytelne. Przyciski startera i wyboru trybów jazdy – na kierownicy.

DANE TECHNICZNE	CUPRA
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**1984 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**333 KM**/5600
Maks. moment obrotowy	**420 Nm**/2100
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	466/180/144 cm
Rozstaw osi	269 cm
Średnica zawracania	10,8 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1576/574/1900 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	620/1600 l
Pojemność zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)
Opony	235/35 R19

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,8 s
Średnie zużycie paliwa	8,3-8,6 l/100 km
Zasięg	630-660 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**1,9** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**4,8** s	↗
Przyspieszenie 0-120 km/h	**6,5** s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**8,6** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,6** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,3** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,5** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,1** dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	**98** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,1**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**10,5/6,4/8,5**	
Rzeczywisty zasięg	**640** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	CUPRA
Model	Leon Sportstourer
Wersja	2.0 TSI 4Drive VZ T. E.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (3649)[3]
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Nawigacja/ekran head-up	○ (3303)/–
Szklany dach/ładowarka ind.	○ (5476)/●
Czujniki park. p. i t./kam. cofania	●/●
Elektrycznie sterowane fotele	●
Adaptacyjne zawieszenie	●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/●/–
Lakier metalik/matowy	●/○ (7168)
Cena wersji podstawowej[4]	217 400 zł
CENA	**227 400 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



201 090 zł
VW Golf Variant R
333 KM, 0-100: 4,8 s



227 400 zł
Cupra Leon Sportst. 2.0 TSI 4Drive VZ T. E.
333 KM, 0-100: 4,8 s



236 100 zł
Audi S3 Sportback
333 KM, 0-100: 4,7 s

Wszystkie modele z koncernu VW mają ten sam układ napędowy. Golf Variant R w promocji kosztuje teraz 184 090 zł. Audi S3 jako jedyne nie ma wersji kombi.

m PODSUMOWANIE

✚ dużo miejsca, pojemny bagażnik, świetne osiągi, nienaganna trakcja

➖ cena, dopłata za asystenta martw. pola, wolne działanie start-stopu

Odrobina „zabawy" ustawieniami, i Cupra VZ potrafi być wygodnym autem rodzinnym albo ostrym hot hatchem.



Wersja VZ Tribe Edition ma seryjnie elektryczne fotele i unikalną tapicerkę.



Miejsca z tyłu nie brakuje, standardem jest trzystrefowa klimatyzacja. Okno dachowe to kosztowna opcja.



Pojemny, dobrze wykończony bagażnik z podwójną podłogą, okienkiem na długie przedmioty i haczykami.

REKLAMA

CUPRA LEON SPORTSTOURER 1.5 TSI (150 KM)

CUPRA FINANCIAL SERVICES

146 000 zł
cena brutto



SPOKÓJ, WYGODA I KOSZTY POD KONTROLĄ

STAŁA MIESIĘCZNA OPŁATA NAJMU ZAWIERA:

- pełen pakiet ubezpieczeń
- pełną obsługę serwisową
- assistance
- auto zastępcze bez limitu
- pomoc w przypadku szkody

OFERTA	OPŁATA DLA PRZEDSIĘBIORCÓW	NAJEM DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH
Miesięczna opłata	1616 zł netto	1988 zł brutto RRSO 8,21%

Wysokość opłaty ma charakter orientacyjny dla założeń: 10% opłaty wstępnej, 24-miesięczny okres finansowania i roczny przebieg 20 tys. Informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego. Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa. Pod nazwą Volkswagen Financial Services oferowane są usługi bankowe (przez Volkswagen Bank GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce), usługi leasingowe i mobilność (przez Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o.) oraz usługi ubezpieczeniowe (przez Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o. jako agenta ubezpieczeniowego).

eprasa.pl 4ca0e3761

Pojazdy z przyczepami jeżdżą na odrębnych zasadach

Przepisy dotyczące prz





Przepisy w Polsce zaskakują nawet kierowców, którzy nie rozumieją choć jeżdżą z przyczepą od lat. kwestie, które są tematem wielu internetowych. Kluczem jest

Uprawnienia kierowcy

Kat. B



Podstawowa kategoria prawa jazdy B uprawnia do kierowania pojazdem z przyczepą, pod warunkiem że zespół pojazdów nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej 3500 kg. Jest tu jednak jeden ważny niuans, a mianowicie: do zespołu pojazdów nie wlicza się przyczepy lekkiej, czyli o DMC do 750 kg. Paradoksalnie oznacza to, że można kierować pojazdem, który ma DMC 3500 kg i ciągnie przyczepę z DMC 750 kg, ale nie można na przykład kierować zespołem składającym się z pojazdu o DMC 2500 kg i przyczepy z DMC 1200 kg.

Kat B+96



Z pomocą w takim przypadku przychodzi dodatkowe uprawnienie na przyczepę inną niż lekka, wpisane do prawa jazdy jako kod 96. Po praktycznym egzaminie państwowym (bez obowiązkowego kursu) uprawnia kierującego do jazdy zespołem o DMC do 4250 kg, niezależnie od tego, jaka w tym zespole znajduje się przyczepa. W praktyce zespół pojazdu (DMC=2500 kg) i przyczepy (DMC=1200 kg) ma łącznie niższe DMC, wynoszące 3600 kg, niż zespół pojazdu (DMC=3500 kg) i przyczepy lekkiej (DMC=750 kg), bo to łącznie 4250 kg. Pierwszy wymaga wyższych uprawnień, bo samo DMC przyczepy jest wyższe.

Kat. B+E



Dopiero kategoria B+E uprawnia do kierowania zespołem pojazdów o łącznym DMC do 7000 kg, czyli można tworzyć zespoły np. 3500+3500 kg. Różni się od B+96 tym, że trzeba przejść kurs w WORD i zdać egzamin praktyczny. W praktyce płacimy więcej za wyższe uprawnienia, ale egzamin jest taki sam jak na B+96.



Przepisy dotyczące jazdy

Prędkość w obszarze zabudowanym

W odróżnieniu od samochodów bez przyczep, dla zespołu pojazdów w obszarze zabudowanym zawsze obowiązuje limit 50 km/h. Znaki podnoszące prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym nie dotyczą samochodów z przyczepą.

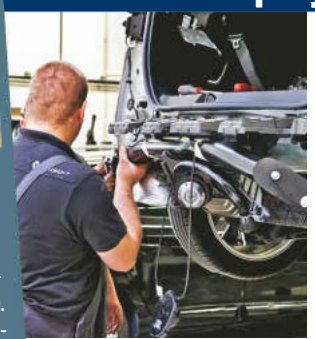
Prędkość poza obszarem zabudowanym

Na drogach lokalnych i krajowych obowiązuje prędkość dopuszczalna 70 km/h. Na autostradach, drogach ekspresowych oraz drogach dwujezdniowych o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych do jazdy w każdym kierunku obowiązuje prędkość dopuszczalna 80 km/h.

Jazda lewym pasem

Zespół pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu w jednym kierunku jest obowiązany jechać wyłącznie po jednym z dwóch pasów znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni. W praktyce niemal każde auto osobowe spełnia taki warunek, nawet małe z niewielką przyczepą.

Samochód do przyczepy



Montaż haka

Zwykle lepiej zamontować odpowiedni hak, niż specjalnie szukać auta z już zamontowanym hakiem. Dotyczy to zwłaszcza nietypowych pojazdów, szczególnie terenowych i dużych przyczep. Dobór haka pod kątem przyczepy jest możliwy, a regulowana wysokość kuli daje większą elastyczność w przypadku używania różnych przyczep.

Zakup auta z hakiem

Kupując nowe auto z hakiem, warto upewnić się po odbiorze w salonie, czy hak został zalegalizowany. W wielu przypadkach jest on montowany oddzielnie, np. przez dealera lub firmę zewnętrzną, nawet jeśli jest opcją z cennika czy konfiguratora. Jedynie haki fabryczne są montowane na linii produkcyjnej, ale i tak podlegają legalizacji w Polsce. W praktyce wiele nowych samochodów wyjeżdża z salonu bez haka „wbitego" w dowód, a właściciele niekoniecznie o tym wiedzą.



Wyposażenie pojazdu



Podróżując z przyczepą szerszą niż pojazd, kierowca jest obowiązany tak go przygotować, by lusterka zewnętrzne umożliwiały obserwowanie drogi za

eprasa.pl 4ca08c5

yczep



doświadczonych istotnych detali, Wyjaśniamy pewne sporów na grupach zrozumienie pojęć.

W zrozumieniu przepisów ruchu drogowego odnośnie przyczep ważne jest zrozumienie dwóch najważniejszych kwestii. Pierwsza to fakt, że przyczepa w Polsce jest oddzielnym pojazdem, a samochód z przyczepą to zespół pojazdów. W związku z tym oddzielnie muszą być dopuszczone do ruchu, zarejestrowane i ubezpieczone. Razem tworzą zespół, w którym spowodowanie kolizji z przyczepą pociąga za sobą konsekwencje w postaci wyższego OC na auto, jeśli było z nią połączone lub przyczepa się odłączyła. Dodatkowo przyczepa o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 750 kg podlega obowiązkowym corocznym badaniom technicznym. Drugi ważny aspekt to właśnie dopuszczalna masa całkowita, która jest bardzo często mylona w kontekście przepisów z ogólnie rozumianą masą, czy to samochodu, czy przyczepy. To dwie różne definicje, których rozdzielenie pozwala lepiej zrozumieć polskie prawo.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

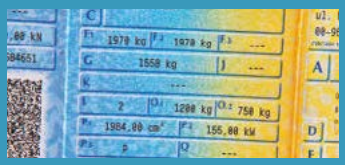
przyczepą. Najczęściej stosuje się dodatkowe lusterka w postaci nakładek na fabryczne.

Samochody terenowe – czym się różnią?



Zgodnie z przepisami auta terenowe z homologacją M1G lub N1G mogą mieć wyższe DMC dla przyczepy (rubryka O.1 w dowodzie rejestracyjnym) niż DMC własne. Przykładowo auto z DMC 3,2 tony może mieć DMC przyczepy 3,5 tony. Nie ma to miejsca w przypadku aut osobowych. W takiej sytuacji ważne jest rozróżnienie dopuszczalnej masy całkowitej od masy rzeczywistej. To nie oznacza bowiem, że można ciągnąć takim samochodem przyczepę o większej masie rzeczywistej niż masa pojazdu. Nawet gdy zaczepiamy do naszego przykładowego auta z DMC 3,2 tony przyczepę o DMC 3,5 tony, jej maksymalna masa rzeczywista może wynieść 3,2 tony – i to też pod warunkiem, że samo auto jest odpowiednio dociążone do własnej DMC.

Masy



Co to jest DMC pojazdu?

DMC, czyli dopuszczalna masa całkowita, to maksymalna masa, jaką dany pojazd może mieć w czasie jazdy i jest ona wpisana w dokumenty homologacyjne oraz dowód rejestracyjny. Jest określona przez producenta pojazdu. Nie ma nic wspólnego z masą rzeczywistą (aktualną w danej chwili).



DMC a opłaty drogowe?

Jeśli zespół pojazdów przekracza DMC 3,5 tony (niezależnie od masy rzeczywistej), obowiązują opłaty drogowe w systemie e-Toll. Opłaty są pobierane na drogach krajowych i autostradach, ale nie na odcinkach koncesyjnych, na których opłaty pobiera zarządca drogi (np. na tzw. bramkach).

Co to jest przyczepa lekka?

Zgodnie z definicją jest to przyczepa, której DMC nie przekracza 750 kg. Nie musi mieć hamulca, nie trzeba robić corocznych badań technicznych i nie wlicza się w DMC zespołu pojazdów w kontekście uprawnień kierującego. Nadal jednak tworzy zespół pojazdów, który podlega innym przepisom ruchu drogowego i opłatom.



Jaką przyczepę można ciągnąć?

Po pierwsze, przyczepa nie może ważyć więcej niż pojazd ją ciągnący i mowa tu o masie rzeczywistej. Po drugie, DMC przyczepy nie może przekraczać maksymalnego DMC z dowodu rejestracyjnego auta (rubryki O.1 lub O.2), którym zamierzamy ją ciągnąć. Oba warunki muszą być spełnione jednocześnie.



Przyczepa z ładunkiem nie może ważyć więcej niż pojazd, który ją ciągnie.

Przepisy, o których rzadko się wspomina

Są takie przepisy, które można nazwać formalnością, póki nic się nie stanie. Wielu kierowców je ignoruje, ale nie powstały przez przypadek. Nacisk na hak może być ważniejszy niż rzeczywista masa przyczepy lub pojazdu, bo bezpośrednio wpływa na właściwości jezdne zespołu pojazdów. Warto też zapoznać się z przepisami za granicą.



Czy trzeba demontować hak?

W wielu pojazdach kulę haka można zdemontować i używać jej tylko w razie potrzeby. W Polsce przepisy pozwalają jednak podróżować autem z kulą, choć w niektórych krajach europejskich należy ją zdemontować, jeśli jest taka możliwość. Faktem jest, że jeśli inny pojazd uderzy w tył i zniszczenia będą większe przez kulę haka, to jest to przyczynienie się do zwiększenia rozmiaru szkody. Argument do obniżenia odszkodowania jest słaby, ale realny.



Nacisk na hak

Dopuszczalny nacisk na kulę haka jest podany na tabliczce znamionowej haka. Warto jednak pamiętać, że zbyt mały nacisk może być niebezpieczny.

PRZYCZEPĘ NALEŻY WYWAŻYĆ tak, aby nacisk na hak był możliwie wysoki, ale nie przekraczał dopuszczalnej wartości dla haka lub pojazdu. Najlepiej ok. 10% rzeczywistej masy przyczepy i 70-90% dopuszczalnego nacisku na hak.



Druga tablica

W przypadku bagażników montowanych na hak jest możliwość wyrobienia trzeciej tablicy rejestracyjnej, montowanej na bagażniku. W przypadku przyczep, które też mają haki, ale wyłącznie do mocowania akcesoriów, takiej możliwości nie ma. Jest to dziura w przepisach niedostosowanych do realiów. Problem jest marginalny, ale rzeczywisty i formalnie nie do rozwiązania inaczej niż przez zmianę mocowania tablicy na przyczepie.



PODSUMOWANIE

Podróżowanie z przyczepą to nie tylko kwestia dodatkowych uprawnień i odpowiedniego pojazdu, ale także poznania zawiłości przepisów w naszym kraju, które w innych państwach jeszcze się różnią. Najczęstsze przewinienia, jakie popełniają polscy kierowcy, to przeciążenie przyczepy i nadmierna prędkość. Odnośnie pierwszego można mieć wiele zastrzeżeń. W drugim przypadku trzeba przyznać, że przepisy są nieco przestarzałe.

epassa.pl 4ca08c57b1

Czerwone flagi przy zakupie używanego auta

Objawy oraz informacje, które muszą budzić wątpliwości



01 BRAK PRZEGLĄDU

Jeśli w Polsce auto wystawione na sprzedaż nie ma ważnego badania technicznego, to jest to duża czerwona flaga. Takie decyzje diagnostów rzadko zdarzają się z błahych powodów. Można oczywiście wziąć pod uwagę fakt, że w pojeździe jest usterka, którą da się wyeliminować i przejść badanie ponownie, ale w praktyce trudno sobie wyobrazić, by była to usterka drobna, skoro ktoś sprzedaje pojazd bez przeglądu. Doskonale wie, że dla kupującego może to być problem, bo nie wolno mu nawet wykonać jazdy próbnej i powinien zrobić badanie przed powrotem do domu lub przetransportować pojazd lawetą. A jeśli tak, to znaczy, że większym problemem jest wykonanie naprawy i badania.



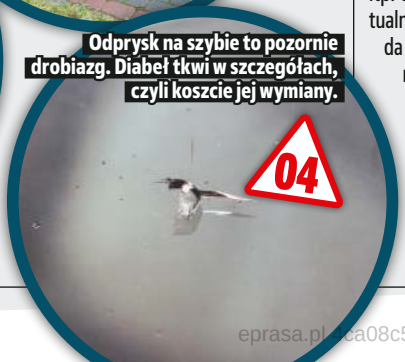
02 BRAK MOŻLIWOŚCI JAZDY PRÓBNEJ

Nie każdy właściciel sprzedawanego auta musi się godzić na jazdę próbną, zwłaszcza kiedy samochód jest drogi lub np. mocny, szybki itp. chodzi o odpowiedzialność przy ewentualnym uszkodzeniu. To nie oznacza, że jazda próbna nie powinna się odbyć. Kupujący może siedzieć na miejscu pasażera i poprosić o wykonanie pewnych czynności. Brak możliwości przeprowadzenia jazdy próbnej jest tak bardzo czerwoną flagą, że trudno znaleźć na to jakiekolwiek wytłumaczenie. Zakup mógłby się równie dobrze odbyć zdalnie.



03 CHECK ENGINE

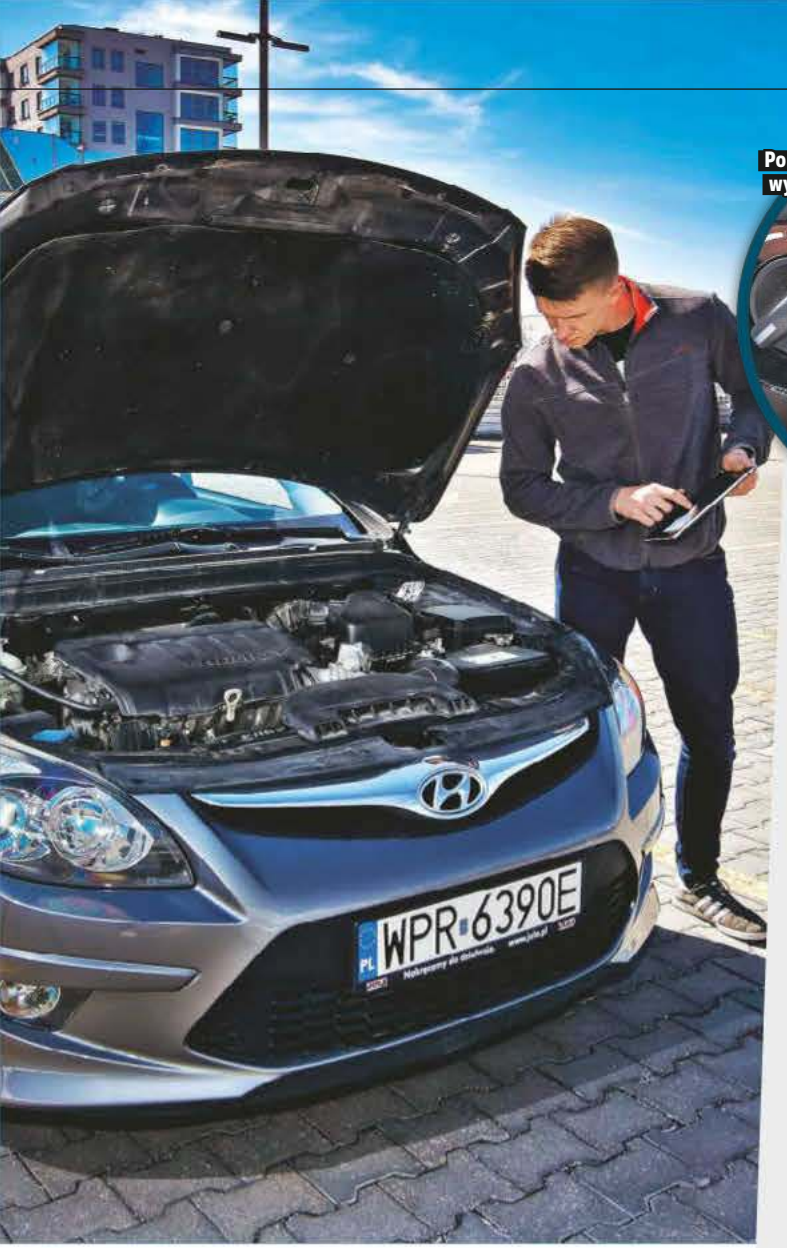
Kontrolka silnika może oznaczać wszystko i nic, zarówno sygnalizować drobną usterkę, nieistotną nawet dla pracy silnika, jak i zwiastować poważny problem, który wymaga większego, czyli drogiego remontu. Jeśli sprzedawca wie, jaka jest przyczyna zapalania kontrolki, warto zweryfikować tę wiedzę. Jeśli nie wie, to warto zachować dużą ostrożność przy deklaracji, że to nic takiego. Rozciągnięty łańcuch rozrządu czy delikatne pęknięcie głowicy mogą skutkować zapaleniem się kontrolki, pomimo iż silnik pracuje „na oko" prawidłowo. Warto też mieć świadomość, że nawet drobiazg może kosztować dużo. Wymiana niedziałającego czujnika wydaje się błaha, ale rodzą się dwa pytania: ile kosztuje oryginalny czujnik (zamienniki często nie działają) oraz ile trzeba pracy, by go wymienić? Koszty mogą iść w kwoty czterocyfrowe.



04 PĘKNIĘTA SZYBA

Szyby się wymienia i nie stanowi to większego problemu. Można zamknąć się w koszcie do 1000 zł, jeśli znajdziemy tani zamiennik. Niestety nie zawsze da się go znaleźć, jeśli mowa o nietypowym aucie lub

eprasa.pl/...ca08c57b1





Po włączeniu klimatyzacji z nawiewów ma wylatywać wyraźnie zimne, a nie chłodne powietrze. Trzeba o tym pamiętać w chłodne dni.



Wibracje na kierownicy łatwo zlikwidować, tylko jeśli przyczyna jest nieskomplikowana. Warto o tym pamiętać przy jeździe próbnej.

Dobre oględziny auta to szukanie tzw. czerwonych flag, które świadczą o prawdziwej przyczynie sprzedaży.

Zakup używanego samochodu rzadko bywa prostą decyzją. Im tańszy i starszy, tym trudniej i więcej czyha na nas pułapek. Nawet jeśli na pierwszy rzut oka wszystko wygląda dobrze, to właśnie detale – często ukryte w krótkich opisach ogłoszeń lub drobnych objawach podczas oględzin – decydują o tym, czy mamy do czynienia z okazją, czy potencjalną skarbonką. Doświadczeni kupujący wiedzą, że najważniejsze nie są zapewnienia sprzedawcy, lecz sygnały ostrzegawcze, które pojawiają się gdzieś między wierszami. To właśnie na nie warto zwracać szczególną uwagę, wnikliwie obserwować, zadawać odpowiednie pytania. Są również symptomy, które budzą wątpliwości i nigdy nie warto ich ignorować. Najlepiej z góry założyć, że złe przeczucie to trafione przeczucie.

Lista takich sygnałów jest długa, ale już samo ich pojawienie się w treści ogłoszenia mówi bardzo dużo. Mowa o opisach, w których wspomina się o braku przeglądu, palącej się kontrolce nietypowej szybie. O ile szyby czołowe z reguły są dostępne, choć niekiedy bywają wyjątkowo drogie, o tyle znalezienie do niektórych modeli szyb bocznych czy tylnej może stanowić problem. Czasami trzeba kupić całe drzwi lub klapę, by pozyskać szybę. Warto też pamiętać, że z powodu pękniętej szyby można stracić dowód rejestracyjny lub nie uzyskać pozytywnego wyniku badania technicznego.

05 NIESPRAWNA KLIMATYZACJA

Handlarze z reguły sprzedają samochody z klimatyzacją „do nabicia", co jest o tyle dziwne, że uzupełnienie czynnika to niewielki koszt, a przy sprzedaży klient nie może zweryfikować, czy klimatyzacja w ogóle działa. I z reguły nie działa, jeśli tylko „wystarczy ją nabić". Może się okazać, że koszt wymiany kompresora lub naprawy układu jest bardzo wysoki, zwłaszcza w starszych i tanich samochodach. To dlatego w ogłoszeniach nierzadko czytamy o sprawnej klimatyzacji jak o dużej zalecie.

06 WIBRACJE NA KIEROWNICY

Mogą być spowodowane banalnym niewyważaniem kół, skrzywieniem jednej z felg czy uszkodzeniem opony, ale też uszkodzeniem półosi, np. wewnętrznego przegubu. I to też nie brzmi specjalnie groźnie, ale w niektórych autach, szczególnie japońskich, zakup nowej półosi wiąże się z dużym wydatkiem, a zamienniki często nie rozwiązują problemu. W końcu okazuje się, że aby zlikwidować wibracje, trzeba wydać kwotę czterocyfrową.

07 DRGANIA PEDAŁU SPRZĘGŁA

Wyczuwalne wibracje po położeniu nogi na pedale sprzęgła mogą być pierwszym symptomem zużywającego się koła dwumasowego. Przyczyną może być też zużyte sprzęgło lub łożysko oporowe, ale lepiej zakładać najgorsze. Zresztą wraz z wymianą koła dwumasowego trzeba się liczyć z koniecznością wymiany kompletnego sprzęgła i kwotą minimum 2000 zł, jeśli części są tanie i łatwo dostępne. W niektórych samochodach może to być wydatek dwu- i trzykrotnie większy. Zapewnienia sprzedawcy o tym, że jeździ tak od dawna, albo że zawsze tak było, najlepiej zignorować.

08 OPONY DO WYMIANY

Przy tanich samochodach tak podstawowe rzeczy jak stan ogumienia bywają kluczowe. Wydatek rzędu 1200 zł na komplet nowych opon to wcale niemała kwota w obliczu zakupu auta za 3000-5000 zł. Na szczególną uwagę zasługują jednak opony nietypowe, z wyjątkowych wersji danego modelu. Nietypowe rozmiary są wyraźnie droższe, więc widząc zużyte opony, najlepiej od razu sprawdzić ich cenę, jeszcze przed podpisaniem umowy. Może to być niezłe pole do negocjacji.

09 WODA W AUCIE

Woda, czy choćby nadmiar wilgoci w samochodzie powinny być czerwoną flagą, bo przyczyną może być nieszczelność nadwozia



Jeśli pedał sprzęgła puka w stopę, a pod maską pracuje diesel, to najpewniej do wymiany jest koło dwumasowe.



Zużyte opony, niby drobiazg, ale duże lub nietypowe rozmiary w modelach premium mogą sporo kosztować.

eprasa.pl 4ca08c57b1


Woda w miejscach, gdzie nie powinno jej być, to kiepski prognostyk. Może być dziełem przypadku, ale w przypadki nie warto wierzyć, zwłaszcza handlarzom.

09

spowodowana korozją, np. w ścianie grodziowej lub przy szybie. Teoretycznie drobiazg, z którym da się jeździć, jeśli auto jest np. bardzo tanie, ale zimą może być prawdziwą udręką. Naprawy mogą iść w tysiące złotych, choć przyczyna nierzadko jest banalna – zapchane kanały odpływowe. Jeśli ma to miejsce od dłuższego czasu, to i tak należy spodziewać się korozji tam, gdzie nie widać. Tłumaczenia sprzedawcy mogą być banalne – auto miało uchyloną szybę i się nalało, albo coś rozlało się w bagażniku. Tu trzeba być mocno sceptycznym.

10 KONTROLKA PODUSZKI POWIETRZNEJ

Niby w niczym nie przeszkadza, niby do jazdy nie jest potrzebna, ale poduszki w razie wypadku mogą uratować życie. Nie każdy wie, że poduszki często działają nawet wtedy, kiedy zapala się kontrolka informująca o usterce. Ale też nie każdy zdaje sobie sprawę z faktu, że podczas badania technicznego paląca się kontrolka będzie przyczyną negatywnego wyniku. Może również spowodować zatrzymanie dowodu rejestracyjnego.


Świecąca się kontrolka poduszki powietrznej może oznaczać brak połączenia styku, albo... brak poduszki.

10

11 BIERZE OLEJ

Samo „branie" oleju przez silnik w niedużych ilościach, np. przez nieszczelne pierścienie tłokowe czy uszczelniacze zaworowe, to jeszcze nie jest poważny problem, bo dotyczy wielu starszych aut. Gorzej, kiedy przyczyną jest niedziałająca odma, która może ostatecznie doprowadzić do poważnej awarii, a już sama naprawa odmy nie zawsze jest małym wydatkiem. Większy problem dotyczy diesla. Jeśli nadmiar oleju dostaje się do turbosprężarki, to w efekcie może skutkować zjawiskiem tzw. rozbiegania diesla. Dla osoby, która nie miała z tym do czynienia, będzie to przerażające zjawisko, które trudno zatrzymać. Kończy się często zniszczeniem silnika.

12 WYCIEKI OLEJU:

Nieduży wyciek oleju ma niemal każdy kilkuletni silnik i z pewnością nie musi to być powód do obaw. Większe obawy należy mieć wtedy, kiedy silnik jest zaskakująco czysty pomimo świeży wycieków, albo kiedy trudno zidentyfikować miejsce wycieku. Koszt naprawy to w znacznym stopniu koszt samej robocizny, bo uszczelki są niedrogie. Jeśli z auta kapie olej, lepiej skonsultować koszty z mechanikiem.


Zbyt mały poziom oleju to jedno. Czerwoną flagą powinien być jego nadmiar – albo ktoś dolał na szybko, albo paliwo w nadmiarze przedostaje się do miski olejowej.

11

13 NIERÓWNA PRACA ZIMNEGO SILNIKA

Może to być drobiazg (więc dlaczego nie został usunięty?), a może poważna usterka. Może być też coś pośrodku, np. konieczność ustawienia luzów zaworowych, których żaden mechanik w okolicy się nie podjął, bo regulacja jest na płytki lub „szklanki". Nawet hydrauliczne popychacze mogą być na tyle uszkodzone, że silnik pracuje głośno i nierówno. Dochodzi tu kwestia zużycia wałka rozrządu czy dźwigienek zaworowych. Dlatego tak ważne jest, by oglądać samochód, kiedy silnik jest całkowicie zimny. Czerwoną flagą nie jest tylko objaw usterki, lecz sam fakt rozgrzania silnika przed przyjazdem na oględziny.


Brak płynu chłodzącego lub ochlapany zbiorniczek wyrównawczy może oznaczać uszkodzoną uszczelkę pod głowicą.

16

Naprawy przed sprzedażą nie wróżą niczego dobrego. Zwłaszcza te najbardziej kosztowne.


Drobny wyciek jest drobny, póki mechanik nie wystawi rachunku. Takie rzeczy lepiej skonsultować z warsztatem.

12


„Cykanie" diesla może oznaczać uszkodzone podkładki pod wtryskiwaczami. Sama ich wymiana to kwota czterocyfrowa, a nierzadko nie da się tego zrobić.

13


Brak oleju lub niski jego stan to poważny sygnał. Sprzedawca tak nie dba o auto, że nawet przed sprzedażą nie sprawdził poziomu.

14


Kto wymienia rozrząd i sprzedaje samochód? W Polsce głównie handlarze, bo wiedzą, że niełatwo to zweryfikować, a ludzie uwierzą w wiele rzeczy.

17


Nowa turbosprężarka nie musi być wartością dodaną. Często po jej wymianie auto trafia na sprzedaż, bo nie jeździ tak, jak dawniej.

19

14 NISKI LUB WYSOKI POZIOM OLEJU

Jeśli sprzedawca samochodu nie zadbał o odpowiedni poziom oleju, wiedząc, że ktoś przyjedzie obejrzeć auto, to łatwo sobie wyobrazić, jak dbał o ten samochód przez cały czas. Obiektywnie nie mówi to o stanie silnika, ale jest jedną z największych czerwonych flag. Równie niepokojący powinien być nadmierny stan oleju. Może to oznaczać, że został dolany przed naszym przyjazdem, bo go brakowało.

15 NISKI POZIOM PŁYNU HAMULCOWEGO

Płyn hamulcowy nie ubywa sam z siebie, więc jego niski poziom może oznaczać tak samo wyciek z układu hydraulicznego, niekoniecznie hamulców, jak i zużycie hamulców. W starszym aucie nawet teoretycznie banalna wymiana przewodów hamulcowych to czasami operacja czasochłonna i wymagająca większych napraw. Niektórzy mechanicy nawet nie chcą się za to brać, bo wiedzą, że może to oznaczać „rzeźbę".


Brak płynu hamulcowego oznacza awarię układu hydraulicznego lub hamulców. Auto warto obejrzeć na podnośniku, a w stacji kontroli sprawdzić efektywność hamulców.

15


Hasło „wtryskiwacze po wymianie" oznacza nierzadko podmianę na używane, byle sprzedać auto.

18

eprasa.pl 4ca08c57b1



20 Miał być dobry stan, a w aucie usterka na usterce. To częsty przypadek – i to paradoksalnie w trwałych modelach.



Korozja na progach to nie tylko kwestia estetyki. To znaczy, że rdzy jest więcej. 21



22 Niedawno przed sprzedażą położona powłoka antykorozyjna to raczej zły prognostyk, bo może kryć korozję lub ślady po naprawie powypadkowej.

16 NISKI POZIOM PŁYNU CHŁODZĄCEGO

Jeśli w zbiorniczku wyrównawczym zdecydowanie brakuje płynu chłodzącego, może to oznaczać dwie rzeczy – wyciek lub usterkę silnika. O ile wyciek sam w sobie nie jest groźny, o tyle długotrwała jazda z niedużą ilością płynu może powodować przegrzania silnika. Warto podczas jazdy próbnej trochę go przycisnąć i zobaczyć, jak zachowuje się wskazówka temperatury.

17 PO WYMIANIE ROZRZĄDU

Wymiana napędu rozrządu nie jest niczym dziwnym, ale są dwa wątki, które warto przemyśleć. Po pierwsze, należy zadać sobie pytanie: kto wymienia rozrząd przed sprzedażą auta? To operacja kosztująca od kilkuset do kilku tysięcy złotych, więc może to przypadek, a być może próba naciągnięcia kupującego. Po drugie, jeśli był wymieniony łańcuch rozrządu, to na jaki? Obecnie jakość zamienników jest taka, że nie wytrzymują za długo, więc walor w postaci wymienionego rozrządu może okazać się mało atrakcyjny po niedużym przebiegu. Oczywiście nie jest to reguła, od której nie ma wyjątków, ale lepiej wymienić rozrząd we własnym zakresie i nie należy takiej informacji traktować jako pewnik (zwłaszcza w przypadku handlarzy) czy zaletę (w przypadku łańcucha).

18 PO WYMIANIE WTRYSKIWACZY

Wymiana wtryskiwaczy na nowe to wydatek nawet kilku tysięcy złotych, więc przy takiej informacji warto drążyć temat. Jeśli uszkodzenie spowodowały np. opiłki, to dobrze byłoby zobaczyć faktury na wymianę innych elementów układu wtryskowego, przewodów i zbiornika paliwa (lub chociaż jego płukania). Wymiana samych wtryskiwaczy może tak samo często zwiastować problemy, jak dawać pewność długotrwałej i bezproblemowej eksploatacji.

19 PO WYMIANIE TURBO

Podobnie jak z układem wtryskowym, wymiana turbosprężarki to normalna operacja, ale pozostaje tu wiele znaków zapytania. Jeśli turbo było regenerowane, to pozostają wątpliwości co do jakości. Warto też dowiedzieć się co poza turbosprężarką wymieniono w silniku i czy ustalono przyczynę jej awarii, czy było to zużycie. Jeśli ktoś wydał kilka tysięcy złotych na naprawę turbo i sprzedaje auto, to trochę podejrzane.

20 TYLKO OLEJ I FILTRY

Wiele osób, szczególnie prywatnych, zapewniając o bezawaryjności swojego samochodu, opowiada historie o tym, że praktycznie nic przy nim nie robił, prócz podstawowego serwisu. Hasło „tylko olej i filtry" oczywiście nie oznacza niczego złego, ale powinniśmy patrzeć na nie przez pryzmat wieku i przebiegu auta. Często to te najbardziej niezawodne modele bywają najbardziej zaniedbane właśnie z powodu takiej eksploatacji. Długa historia serwisowa i wyszczególnione liczne naprawy, choćby spisane w jakimś zeszycie, czy wspominane z pamięci, świadczą z reguły dobrze o właścicielu i samochodzie. Warto też pomyśleć w taki sposób: jeśli przez lata były wymieniane tylko oleje i filtry, to czy auto nie jest sprzedawane właśnie z tego powodu, że przyszedł czas na poważniejsze naprawy?

21 PROGI DO ZROBIENIA

Wymiana jednego progu to dziś koszt od ok. 1000 zł w górę. Niby niedużo, ale często bywa tak, że zardzewiałe progi zwiastują również korozję podłogi i przy wymianie może się okazać, że trzeba naprawiać „głębiej". Nieduża korozja na progach oczywiście nie jest groźna, choć auto wygląda nieestetycznie, lecz warto wiedzieć, że potencjalne ryzyko zakupu „zgniłka" jest spore.

22 ŚWIEŻA OCHRONA ANTYKOROZYJNA

To jedna z pułapek przy zakupie samochodu starszego albo terenowego. Niedawno położona antykorozja może służyć wyłącznie do ukrycia wad. Szczególnie niebezpieczne jest to w przypadku aut terenowych na ramie, bo skorodowana rama jest największym i najdroższym wydatkiem. Wystarczy, że przed nałożeniem powłoki antykorozyjnej powierzchnia nie była oczyszczona i odpowiednio przygotowana, a za kilka lat problem zacznie dosłownie wychodzić na wierzch.

check engine, niesprawnej klimatyzacji czy koniecznych poprawkach blacharskich – każdy z tych punktów może oznaczać coś zupełnie błahego, ale najczęściej jest zapowiedzią kosztownych napraw. Kupujący zazwyczaj nie ma możliwości szybkiego i jednoznacznego zweryfikowania przyczyny – a sprzedający nie zawsze jest skłonny powiedzieć całą prawdę.

Szczególnie podejrzanie brzmią hasła, które powtarzają się w ogłoszeniach od lat: „klimatyzacja do nabicia", „tylko oleje i filtry", „wymieniony rozrząd" czy „po regeneracji turbosprężarki". Z jednej strony mogą świadczyć o uczciwości sprzedawcy, lecz z drugiej – budzić pytania o to, dlaczego auto idzie na sprzedaż tuż po naprawie za kilka tysięcy złotych? Takie informacje, zamiast uspokajać, często powinny skłaniać do większej czujności. Pęknięta szyba, niski poziom oleju czy innych płynów, a także wycieki, nierówna praca silnika albo woda we wnętrzu – to wszystko da się zauważyć podczas oględzin i często jest ignorowane, zwłaszcza przy zakupie niedrogiego samochodu. Takie rzeczy mogą i niestety często świadczą o prawdziwych przyczynach sprzedaży. Wiele też mogą mówić o podejściu właściciela do serwisowania swojego auta.

Dlatego przy zakupie samochodu używanego warto kierować się prostą zasadą: im więcej „czerwonych flag" pojawia się w przypadku konkretnego egzemplarza, tym większa powinna być ostrożność, a nawet pewność, że to nie ten i lepiej poszukać innego. Nie każda z nich musi przekreślać auto, ale ich nagromadzenie rzadko jest dziełem przypadku. Umiejętność ich rozpoznania i właściwej interpretacji to często różnica między udanym zakupem a kosztowną pomyłką, której będziemy długo żałować.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

PODSUMOWANIE

Brak zaufania to podstawa przy zakupie samochodu używanego, a każde negatywne przeczucie warto traktować jako sygnał ostrzegawczy. Opisane tu czerwone flagi powinny budzić wątpliwości – tym większe, im starszy i tańszy samochód. Niektóre teksty, jak „klimatyzacja tylko do nabicia", są tak oklepane, że aż trudno uwierzyć, że handlarze wciąż ich używają. Najlepiej w ogóle ich nie słuchać, bo skąd mieliby znać historię sprzedawanego auta?



» Niegdy nie wierz handlarzom na słowo – lepiej, jak milczą

» Jeśli coś powoduje twoje wątpliwości, to najpewniej masz dobre przeczucie

» Lepiej zrezygnować z auta, niż zaryzykować i trafić na „minę"

eprasa.pl 4ca08c57b1

Gruntowne mycie kołpaków

m motor TEST



Preparat do mycia felg Autoland

- Rozpuszcza pył hamulcowy, oleje i brud drogowy
- Bezpieczny dla felg, opon oraz elementów hamulców
- Nieszkodliwy dla środowiska naturalnego

W plastikowej butelce znajduje się 750 ml preparatu do mycia felg. Środek o neutralnym pH jest bezpieczny dla plastiku i nadaje się także do czyszczenia kołpaków. Konstrukcja rozpylacza umożliwia aplikację preparatu w każdej pozycji. W przypadku uporczywego brudu po spryskaniu felg płynem należy odczekać chwilę i wyszorować brud za pomocą pędzla lub szczotki.

Plastikowe kołpaki felg stalowych są często zaniedbywane przez użytkowników samochodów. Sprawdzamy, czy da się je umyć przy użyciu preparatu do felg polskiej firmy Autoland.

Choć plastikowe kołpaki ozdobne montowane na stalowych felgach wielu kierowcom kojarzą się ze starszymi autami, wciąż można je spotkać nawet w nowych samochodach. Ich zadaniem jest maskowanie czarnych felg stalowych i nadawanie kołom atrakcyjniejszego wyglądu – zbliżonego do aluminiowych obręczy.

Podobnie jak felgi wykonane ze stopów lekkich, także i plastikowe dekle wymagają czyszczenia. Niestety nie wszyscy kierowcy robią to regularnie. Ponadto da się zauważyć, że użytkownicy samochodów częściej przykładają się do utrzymywania w czystości felg aluminiowych, a koła stalowe z kołpakami zwykle są zaniedbywane.

Brud osadzany latami

Bez względu na rodzaj koła samochodu są szczególnie narażone na zabrudzenia. O ile błoto czy piasek wystarczy jedynie spłukać z kół, o tyle w przypadku osadu z układu hamulcowego jest już znacznie cięższej. Ze ścierających się wzajemnie tarcz i klocków hamulcowych powstaje metaliczny pył, który osadza się na powierzchni felg i kołpaków. Sytuację pogarsza fakt, że drobne fragmenty trących o siebie hamulców są gorące, co powoduje, że wtapiają się w powierzchnię lakieru kołpaków i felg. Na dodatek ozdobne dekle w większości przypadków są srebrne, a osiadający na nich pył – czarny.

Niestety na tego rodzaju zabrudzenia koła są narażone podczas każdego hamowania. Wyjątkiem są samochody elektryczne, które dzięki systemowi odzysku energii znacznie skuteczniej od spalinowych hamują silnikiem. Doświadczony kierowca auta elektrycznego znacznie rzadziej naciska pedał hamulca niż w pojeździe spalinowym.

Na początku pył hamulcowy tworzy cienką warstwę, którą stosunkowo łatwo zmyć. Jednak pozostawiony na dłużej, pokrywany jest kolejnymi osadami. Z czasem brud wżera się w lakier, a kierowca

Sprawdzamy skuteczność preparatu Autoland w trakcie mycia kołpaków



1 MYCIE BEZDOTYKOWE

Test przeprowadziliśmy na 20-letnim Fiacie Pandzie, którego właściciel nie dbał o czystość kół w szczególny sposób. Znajdujące się na stalowych obręczach kołpaki były myte jedynie w myjniach bezdotykowych. Właśnie od takiego mycia rozpoczęliśmy test, jednak wżartego w plastik brudu nie dało się zmyć w ten sposób.



2 APLIKACJA PREPARATU

Aby sprawdzić, czy da się usunąć zalegające od lat na kołpakach zabrudzenia, udaliśmy się do zaprzyjaźnionego studia detailingowego. Do testu wybraliśmy niedrogi środek znanego polskiego producenta – firmy Autoland. Zgodnie z opisem na opakowaniu spryskaliśmy koło preparatem i pozostawiliśmy do zmiany barwy.



3 CZYSZCZENIE PĘDZLEM

Kiedy kolor środka zmienił się na fioletowy, rozpoczęliśmy czyszczenie kołpaka za pomocą pędzla. Silnie wżarty w lakierowany plastik brud schodził warstwami, dlatego aplikację preparatu myjącego powtarzaliśmy kilkakrotnie. Za każdym razem ponownie szorowaliśmy zakamarki kołpaka za pomocą pędzla.



4 SPŁUKIWANIE BRUDU

Po zakończeniu każdego etapu obficie płukaliśmy koło przy użyciu myjki ciśnieniowej. W końcowej fazie mycia tzw. efekt krwawej felgi ułatwia lokalizację pozostałych zabrudzeń. Preparat typu deironizer zabarwia się w kontakcie z zanieczyszczeniami zawierającymi cząstki stalowe, np. opiłki tarcz hamulcowych.

eprasa.pl 4ca08c57b1



zauważa, że mycie bezdotykowe nie jest w stanie go usunąć. Wtedy wielu użytkowników aut rezygnuje z pielęgnacji kołpaków i godzi się z ich nieatrakcyjnym wyglądem.

Myjemy jak specjaliści

Postanowiliśmy sprawdzić, czy zaniedbane kołpaki da się skutecznie umyć i jaką część osadów można usunąć. Do testu wybraliśmy preparat do mycia felg polskiej firmy Autoland, a w jego realizacji pomogła nam ekipa zaprzyjaźnionego studia detailingowego. Próbę przeprowadziliśmy na 20-letnim Fiacie Pandzie, którego kołpaki były myte jedynie w myjniach bezdotykowych.

Okazało się, że takie gruntowne mycie wymaga sporo cierpliwości i dokładności. Adrian Zielonka – właściciel studia Green Detailing – zwrócił uwagę, by po naniesieniu preparatu i odczekaniu aż zacznie działać nie zrażać się brakiem szybkiego efektu. Brud trzeba wzruszać za pomocą pędzla i zmywać warstwami. Kołpaki należy umyć z obu stron i nie zapominać o felgach.

Środek z tzw. efektem krwawej felgi okazał się pomocny, ponieważ zmieniał zabarwienie w kontakcie z metalicznymi osadami, co ułatwiało lokalizację niedużych zabrudzeń w końcowej fazie mycia.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

To warto wiedzieć

MOCOWANE ŚRUBAMI



Przed rozpoczęciem mycia kołpaków warto sprawdzić, w jaki sposób są one zamontowane na feldze. W wielu przypadkach wystarczy je po prostu pociągnąć. Jednak w części aut, np. w użytym przez nas do testu Fiacie, kołpaki są mocowane śrubami do kół. W takiej sytuacji trzeba się wyposażyć w podnośnik i klucz umożliwiający odkręcenie koła.

UWAGA NA TEMPERATURĘ

Należy pamiętać, że aby przed myciem kół sprawdzić, czy tarcze hamulcowe nie są rozgrzane. Polanie gorących wodą może skutkować ich pokrzywieniem.

KONSERWACJA OPON



Warto wiedzieć, że ogumienie można spryskać środkiem do mycia felg i wyszorować szczotką. Przy okazji gruntownego czyszczenia kołpaków czy felg warto wyposażyć się w preparat do konserwacji opon. Naniesienie takiego dressingu przywraca czarny kolor gumy, co także poprawia wygląd kół.



5 MYCIE OD WEWNĄTRZ

Aby uniknąć późniejszego wypływania brudu spod kołpaków, w trakcie gruntownego czyszczenia trzeba je zdemontować i umyć od wewnątrz. Tam osadza się silnie brudzący pył z tarcz i klocków hamulcowych. Tu także nanosimy preparat i szorujemy pędzlem. Warto zabezpieczyć kołpak przed porysowaniem.



6 SZOROWANIE FELGI

Przed montażem umytych kołpaków nie powinno się zapominać o dokładnym umyciu felg. Na ich powierzchni zalega uciążliwy pył, który np. podczas jazdy w deszczu czy mycia może zabrudzić kołpaki. Po spryskaniu preparatem felgi najlepiej szorować przy użyciu szczotki i obficie spłukiwać wodą pod ciśnieniem.



7 OCENA DZIAŁANIA

Efekt dokładnego umycia kołpaków był imponujący. Usunięcie brudu zalegającego w zakamarkach znacznie poprawiło prezencję samochodu. Dla porównania na zdjęciu w kółku pokazujemy kołpak przed czyszczeniem. Jak widać, różnica jest ogromna. Preparat Autoland spełnił swoje zadanie.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test potwierdził sens gruntownego czyszczenia kołpaków. Okazuje się, że nawet 20-letnie elementy ozdobne stalowych felg mogą wyglądać atrakcyjnie. W trakcie naszego testu sprawdził się płyn do mycia felg znanej kierowcom firmy Autoland. Zmieniający kolor podczas kontaktu z metalicznymi zabrudzeniami preparat ułatwił lokalizację zalegającego w zakamarkach brudu. Środek okazał się też skuteczny – zmiękczył nawet zalegający na wewnętrznej części kołpaków pył z tarcz i klocków hamulcowych. Planując takie czyszczenie kołpaków, warto wyposażyć się w pędzel i matę zabezpieczającą przed porysowaniem.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Dla dobra pojazdu garaż warto utrzymywać w

Porządki w garażu

Wiosna to dobry czas, by zająć się garażem. Jego zły stan może być bardzo niebezpieczny dla samochodu.



W garażu trzymamy zwykle znacznie więcej niż tylko samochód – dlatego tak ważne jest, by szybko rozprawić się z problemem wilgoci.

Garaż chroni auto przed warunkami atmosferycznymi, zapewnia stabilniejszą temperaturę niż wiata i pełni funkcję nie tylko miejsca postojowego, lecz także wygodnego schowka. Muszą w nim jednak panować odpowiednie warunki. Optymalna wilgotność powietrza w garażu wynosi 50-55%, natomiast maksymalna – 60%. W takich warunkach w garażu panuje mikroklimat bezpieczny dla pojazdu, narzędzi i konstrukcji budynku. Duża ilość pary wodnej sprzyja rozwojowi korozji elementów metalowych i pleśnieniu materiałów tekstylnych czy skóry. Wilgoć przedostaje się do garażu na wiele sposobów. Wilgotność chwilowo wzrasta po opadach oraz gdy do garażu wjeżdża mokre auto. Długotrwałe utrzymywanie się wysokiej wilgotności powietrza zazwyczaj wynika z wad konstrukcyjnych budynku – np. zbyt małej liczby wydajnych wywietrzników. Często przyczyną są nieszczelności ścian, podłogi lub sufitu. Wilgoć przedostaje się przez pęknięcia w tynku, uszkodzone spoiny lub źle zaizolowany dach. Gromadzenie się wilgoci w murach i utrudnione jej odprowadzanie mogą również powodować uszkodzone rury wodociągowe lub zatkane rynny. Z naprawą nie należy zwlekać. Warto przejrzeć także składowane przedmioty – niektóre mogą chłonąć i długo utrzymywać w sobie spore ilości wilgoci. W ramkach obok przedstawiamy także inne aspekty, które są istotne dla właścicieli lub użytkowników garaży oraz miejsc parkingowych we wspólnych halach.

TEKST: AZ, ŁS, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Miejsce parkingowe w hali garażowej

W starszym budownictwie do mieszkania zwykle była przypisana piwnica. Stanowiło to świetne rozwiązanie. Nawet kilka metrów kwadratowych wystarczało, by przechowywać rzadko używane przedmioty. Obecnie miejsce piwnic pod blokami zajęły hale garażowe. Nie brakuje osób, które traktują je jak piwnice – przechowują przedmioty, na które zabrakło miejsca w domu, montują szafy czy półki. Warto wiedzieć, że przekształcanie miejsca parkingowego w składowisko nie tylko zwiększa zagrożenie pożarowe, ale również narusza prawo. Państwowa Straż Pożarna może nakazać wspólnocie usunięcie wszystkich palnych materiałów z garażu podziemnego. Jeśli ta tego nie zrobi, nałożona zostanie grzywna.

SKŁADOWANIE PRZEDMIOTÓW

Zgodnie z przepisami w hali garażowej wolno przechowywać ciecze o temperaturze zapłonu poniżej 100°C (np. olej, płyn do spryskiwaczy), ale tylko w szczelnie zamkniętych opakowaniach, jeśli są one niezbędne do obsługi pojazdu. Przechowywanie przedmiotów łatwopalnych jest zakazane.



W garażu pod blokiem można przechowywać rower czy płyny eksploatacyjne, ale nie sterty papieru.

NAPRAWY I PIELĘGNACJA AUTA

Hale garażowe są przeznaczone zarówno do parkowania, jak i bieżącej, niezawodowej obsługi samochodów. Można więc dokonywać drobnych napraw czy czynności pielęgnacyjnych. Trzeba pracować w obrębie własnego miejsca parkingowego, nie tworząc przy tym zagrożenia pożarem czy uszkodzenia innych pojazdów.



Na miejscu parkingowym można dokonywać drobnych prac przy pojeździe.

BOKS ROWEROWY

Prawo wymaga, by komórki lokatorskie w części podziemnej budynku stanowiły osobną strefę pożarową w stosunku do pozostałych części bloku. Przestrzeń oddzielona ażurową ścianą pozostaje więc halą garażową. Nie można zatem przechowywać w niej palnych przedmiotów. Ten przepis jest notorycznie łamany.



W boksach można przechowywać np. rowery czy motocykle. Nie są one odpowiednikiem piwnicy.

eprasa.pl 4ca0803cb1

czystości oraz regularnie go wietrzyć

To warto wiedzieć o garażu oraz przechowywanych w nich przedmiotach

Walkę z wilgocią w garażu należy rozpocząć u źródła. Warto zwrócić uwagę, czy podczas deszczowych dni woda nie przedostaje się przez ściany, dach lub nie wpływa pod drzwiami. Jeżeli występują problemy z nadmierną wilgotnością garażu, to lepiej nie przechowywać w nim drewna, papieru czy tkanin, bo wilgoć potrafi się w nich długo utrzymywać. Ustawiając przedmioty na półkach, zwróćmy uwagę, czy nie dotykają ścian – warto zapewnić powietrzu możliwość swobodnej cyrkulacji. Swobodę przepływu powietrza można dodatkowo zwiększyć, usuwając z garażu niepotrzebne rzeczy. Warto zwrócić też uwagę na dobre praktyki w zakresie przechowywania różnych produktów oraz okresy ich przydatności do użycia.



Osuszanie powietrza

Zwłaszcza zimą samochód powinien wjeżdżać do garażu możliwie suchy – należy wcześniej usunąć z niego śnieg oraz liście. Regularne intensywne wietrzenie (od pięciu do dziesięciu minut dziennie) obniża wilgotność powietrza. Jeszcze lepsze jest przewietrzenie pomieszczenia poprzez otwarcie przeciwległych okien i drzwi. Do usuwania wilgoci z pomieszczeń można także użyć osuszaczy powietrza. Za chłonięcie wilgoci może odpowiadać granulat lub sól. Dostępne są także osuszacze elektryczne. Prezentowany obok firmy Vaco kosztuje 1,5 tys. zł, ma moc 530 W i został zaprojektowany do osuszania pomieszczeń o powierzchni do 90 m². Oznacza to, że bez trudu poradzi sobie z garażem nawet na kilka samochodów. Elektrycznych osuszaczy powietrza można z powodzeniem używać także w mieszkaniu czy piwnicy.

Kilkuletnie kosmetyki

W każdym garażu można znaleźć wiele kosmetyków samochodowych. Tego typu produkty zwykle nie mają okresu przydatności do użycia. Owszem, zawarte w nich składniki z czasem potrafią się rozwarstwiać, przez co po zajrzeniu do wnętrza opakowania produkt nie wygląda dobrze, jednak po dobrym rozmieszaniu wciąż doskonale spełniają one swoją rolę. Najgorszym scenariuszem jest wyparowanie z kosmetyków środka zapewniającego im płynność. Politura, która z mleczka zamieniła się w kruszącą się pastę, może nie być już bezpieczna dla lakieru. Z tego powodu zamiast dokupować kolejne kosmetyki, warto sukcesywnie zużywać najstarsze produkty. Jeżeli jeden z nich skończy się np. w trakcie woskowania lakieru i będziemy musieli sięgnąć po następny, to nie będzie to niekorzystne dla pojazdu.



Stare płyny eksploatacyjne

W garażach bardzo często można znaleźć otwarte opakowania z płynami eksploatacyjnymi. Wbrew pozorom nie kwalifikują się wyłącznie do utylizacji. Przechowywane w oryginalnych opakowaniach oleje mineralne i półsyntetyczne zachowują swoje parametry przez minimum 5 lat. Z kolei syntetyczne – przez dekadę. Otwarcie opakowania i wpuszczenie do jego wnętrza pewnej ilości powietrza zapewne skróci ten czas. Ale i tak znacznie szybciej taki olej zużyjemy na dolewki czy prosząc mechanika, by wlał go do silnika przy kolejnej wymianie – po roku czy dwóch nie zbliżymy się nawet do progów żywotności. Żywotne są także płyny chłodzące.



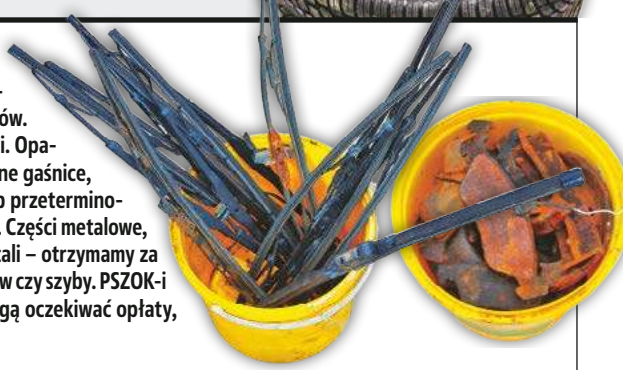
Przechowywanie opon

Kto jeździ na oponach sezonowych, nieużywany w danej chwili komplet zwykle składuje w garażu. Zaleca się, żeby opony bez felg przechowywać w pozycji pionowej, a raz w miesiącu obracać je o 90 stopni, by ograniczyć ich odkształcanie się. Kompletne koła można przechowywać w poziomie (tworząc stos z czterech kół) lub na hakach. Opony czy koła warto przygotować do spoczynku. Polecamy ich dokładne umycie, wysuszenie, obejrzenie pod kątem uszkodzeń oraz zabezpieczenie bocznych ścian opon środkiem do pielęgnacji gumy. Z kolei felgi warto dokładnie umyć, korzystając z deironizera. Aby ograniczyć kontakt gumy z tlenem, opony lub koła można owinąć workami. Nie należy ich składować w miejscu bezpośrednio wystawionym na działanie promieni słonecznych.



Stare części samochodowe i opony

W garażu nierzadko można znaleźć zużyte lub uszkodzone części, które trafiają tam po samodzielnych naprawach pojazdów. Co z nimi zrobić? Nie należy ich wyrzucać do kosza na śmieci. Opakowania po olejach silnikowych, zużyte lub przeterminowane gaśnice, opony, rozpuszczalniki, farby, kleje czy przepracowane lub przeterminowane oleje silnikowe można bezpłatnie oddać w PSZOK-ach. Części metalowe, a także akumulatory warto odwieźć do punktów skupu metali – otrzymamy za nie niewielką kwotę. Problemem są części wykonane z tworzyw czy szyby. PSZOK-i nie chcą ich przyjmować w całości, a stacje demontażu mogą oczekiwać opłaty, bo później same muszą płacić za utylizację takich części.



PRZEPISY PRZECIWPOŻAROWE

Ograniczenia dotyczące przechowywania przedmiotów w halach garażowych nie są dziełem przypadku. Zostały stworzone w celu zmniejszenia zagrożenia szybko rozprzestrzeniającym się pożarem. Oczywiście samochody też mogą się zapalić, a ogień wędrować z jednego auta na drugie. Tyle że dodatkowe przedmioty między rzędami blisko ustawionych pojazdów są w stanie znacząco przyspieszyć tempo rozprzestrzeniania się ognia. Nie bez przyczyny kwestie dotyczące sposobu użytkowania miejsc parkingowych w halach pod blokami regulują zarówno przepisy, jak i regulaminy porządkowe wspólnot, w których praktycznie zawsze znajdują się zapisy o niedopuszczalności składowania w tych obszarach materiałów palnych.

PODSUMOWANIE

Garaż jest nie do przecenienia. Nie tylko chroni pojazd przed niekorzystnym wpływem warunków atmosferycznych, ale również jest dogodnym miejscem do przechowywania często używanych przedmiotów, których z różnych względów nie chcemy trzymać w domu lub piwnicy. Warto poświęcić nieco czasu na zrobienie wiosennych porządków w garażu – może okazać się, że odzyskamy sporo cennej przestrzeni.

» Regularne sprzątanie garażu jest zwykle łatwiejsze od robienia gruntownych porządków

» Użytkowanie mniej zagraconego garażu jest wygodniejsze

eprasa.pl 4ca08c57b1



Lata produkcji: 2015-2020
Ceny: od 39 tys. zł

Honda Jazz IV (GK)

Jazz doskonale trzyma wartość, i to mimo ogromnej konkurencji ze strony SUV-ów. W czym tkwi fenomen tego auta?

Honda już od 25 lat ma w ofercie Jazza – model z pogranicza aut miejskich i mikrovanów. Jazz przekonuje klientów doceniających walory praktyczne samochodu. W tej kwestii jest mistrzem. W 4-metrowym nadwoziu wygospodarowano mnóstwo miejsca (szczególnie z tyłu), a do bagażnika wejdzie 354--1314 l pakunków (wada: wąski otwór załadunkowy). Dodatkowe atuty, takie jak rewelacyjny system Magic Seats (podnoszone siedziska kanapy) i niezłe wykończenie, często biorą górę nad modnymi crossoverami.

Europejski Jazz IV nie doczekał się hybrydy (była na innych rynkach), tylko dwóch wolnossących silników benzynowych: 1.3 i-VTEC (102 KM) oraz 1.5 i-VTEC (130 KM; od 2018 r.). Obydwa potrafią być oszczędne (1.3 średnio pali ok. 5,5 l/100 km, 1.5 – 6,5 l/100 km) lub dynamiczne (trzeba wkręcać na obroty). Awarie ich praktycznie nie dotykają. Częściej zawodzą multimedia, czujniki lub hamulce ręczne. Lakier jest podatny na uszkodzenia.

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 Jazzów

Zalety

„Idealnie zestrojone zawieszenie i niskie opory toczenia. Dobrze prowadzi się na drogach szybkiego ruchu”

„Jazzem 1.3 można śrubować wyniki spalania. Mi poza miastem zszedł do 4 l/100 km”

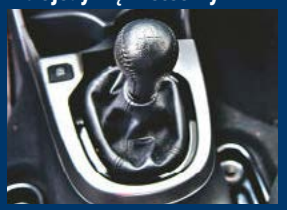
„Nie znam drugiego tak małego auta z tak obszernym wnętrzem. Magic Seats – mistrzostwo”



„Mam wrażenie, że wnętrze wykonano ze szlachetniejszych materiałów niż u konkurentów”

Wady

„Precyzja skrzyni pozostawia wiele do życzenia. Najtrudniej wbić jedynkę i wsteczny”



„Nie nadaje się na długie przeloty autostradą. Już po krótkim czasie hałas staje się nieznośny”

„Niby miejskie auto, ale o kiepskiej zwrotności, na poziomie o wiele większych minivanów”

„Lakier łatwo schodzi z metalowych elementów karoseryjnych. Z plastikowych – o dziwo nie”

DO REDAKCJI

Trzeci rząd foteli



Czy w autach, które występowały w 5- i 7-osobowej konfiguracji, można samodzielnie zamontować trzeci rząd siedzeń?

Z technicznego punktu widzenia montaż foteli nie zawsze jest trudny. Gorzej z formalnościami – zmiana liczby miejsc w dowodzie rejestracyjnym wymaga m.in. dokumentacji zmian konstrukcyjnych. Zajmują się tym wyspecjalizowane firmy. Prostszym i tańszym rozwiązaniem jest poszukanie auta z miejscami dla siedmiu pasażerów i stosownym wpisem w dowodzie rejestracyjnym lub auta, które według dokumentów ma siedem miejsc, a dodatkowe fotele zostały zdemontowane.

Rdzewiejące Mazdy



Przez lata używane Mazdy miały problemy z korozją. Czy dotyczy to także nowszych modeli?

Korozja rzeczywiście wyeliminowała z rynku wiele starszych Mazd – była na tyle rozległa, że naprawy blacharskie nie miały ekonomicznego uzasadnienia, mimo że zespół napędowy był w świetnym stanie. Z czasem Mazda poprawiła zabezpieczenia antykorozyjne. Na zdjęciu fragment podwozia Mazdy 6 III z 2013 r. Rude wykwity są widoczne, daleko im jednak do poziomu, który zagrażałby bezpieczeństwu czy skutkował negatywnym wynikiem badania technicznego.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Liczba aut w Polsce



W latach 2024-2025 rzeczywista liczba aut w Polsce wzrosła o 2,5%

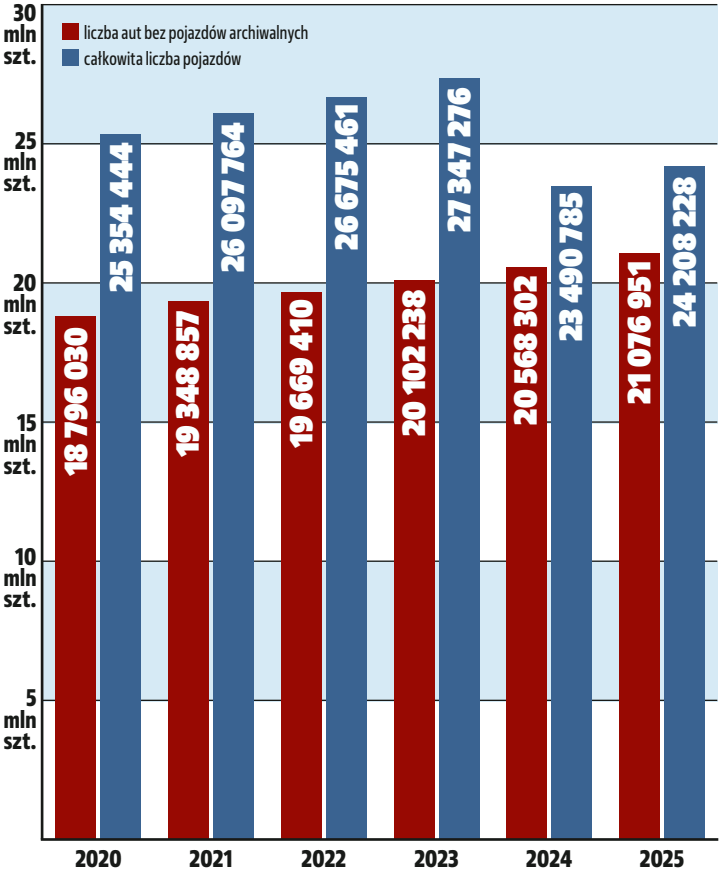
Mimo mniejszego importu średni wiek wzrósł o kolejne 0,08 roku

Dokładna liczba realnie użytkowanych samochodów w Polsce istotnie różni się od liczby wpisów w systemie CEPiK. Wszystko przez tzw. martwe dusze, nazywane też pojazdami archiwalnymi, które od lat są nieeksploatowane, a być może – zdekompletowane, rozebrane na części czy sprzedane za granicę.

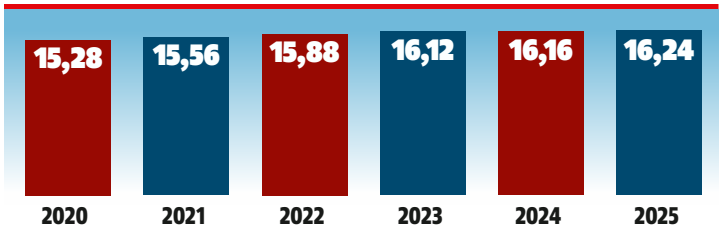
W najnowszym raporcie Samar podaje, że w ostatnim dniu 2025 r. w Polsce zarejestrowanych było 21,077 mln samochodów osobowych. Oznacza to wzrost o ponad 508 tys. sztuk względem 2024 r. Samar podkreśla, że zniknęło też ponad 413 tys. rekordów, co jest pokłosiem czyszczenia bazy danych CEPiK-u z tzw. martwych dusz. Analitycy zwracają także uwagę na fakt, że pomimo rekordowej liczby rejestracji nowych aut (597 428 szt.) oraz spadku o 2% tempa importu używanych samochodów z zagranicy (948 461 szt.) średni wiek zarejestrowanych w Polsce aut systematycznie rośnie.

Park samochodów w latach 2020-2025

Rzeczywista liczba pojazdów od lat różni się od liczby wpisów w systemie CEPiK. Wszystko przez tzw. martwe dusze. Proces czyszczenia rejestrów ruszył w 2024 r. Objęto nim pojazdy, które od 2005 r. nie miały zmiany danych w CEPiK-u oraz od dekady nie miały przeglądu i OC.



Średni wiek samochodów w Polsce

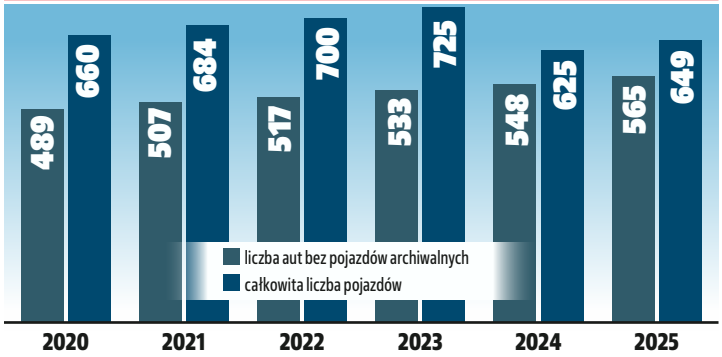




0,51

miliona to wzrost liczby aut w latach 2024-2025 po odjęciu martwych dusz. Tzw. pojazdy archiwalne wciąż istotnie zwiększają liczbę samochodów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Wpływają także na średnią wieku.

Liczba samochodów na 1000 mieszkańców



eprasa.pl 4ca08c57b1

Silniki benzynowe:
1.2-2.0 (115-140 KM)
Silniki Diesla:
1.5-2.0 (85-160 KM)



Renault Scenic III, 2009-2016
Ceny: **7-40 tys. zł**

Renault Scenic III kontra

Są wygodne, pakowne, o kompaktowych wymiarach zewnętrznych, ale gdy trzeba, pomieszczą nawet siedem osób (wersje Grand). Czy jednak nowsze zawsze oznacza coś lepszego?

Era minivanów w Europie rozpoczęła się w 1984 roku, gdy Renault pokazało pierwsze wcielenie modelu Espace. Na kompaktowy model francuskiego producenta z nadwoziem wielkopojemnym, jak wówczas je nazywano, trzeba było poczekać aż do 1996 roku, wtedy na rynku zadebiutował Scenic. Już w drugiej odsłonie z 2003 roku zdecydowano się na dwa nadwozia o różnej długości, tak by wydłużony Grand Scenic mógł pomieścić trzy rzędy siedzeń. Taki podział odziedziczyły dwie kolejne generacje.

Trzecie wcielenie Scenica

Na początku XX wieku wydawało się, że minivany czeka świetlana przyszłość. Scenic z każdą generacją stawał się coraz większy i bardziej pakowny. Trzecia generacja zaoferowała podstawowe nadwozie o długości 434 cm, szerokości 184 cm i wysokości 164 cm, z rozstawem osi wynoszącym 270 cm. Pięciomiejscowa kabina Scenica uzupełniona jest bagażnikiem o poj. 437 l, a po złożeniu trzech niezależnych foteli drugiego rzędu przestrzeń ładunkowa rośnie do 1837 l. Większy Grand Scenic ma rozstaw osi wynoszący 277 cm i długość całkowitą 456 cm. Największą zaletą Granda jest oczywiście opcjonalny trzeci rząd mieszczący w razie potrzeby dwie dodatkowe osoby, ze wskazaniem na dzieci. Pojemność bagażnika przy trzech rzędach siedzeń wynosi 208 l, przy dwóch 678 l, a w wersji dwuosobowej 2083 l.

1 zł Sam podstawowy serwis nie powinien

RENAULT Scenic III (2009-2016)

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2015 to 146-220 tys. km

Samochody marki Renault uchodzą za dość proste w serwisie i naprawach. Zazwyczaj nie ma konieczności poszukiwania specjalistycznych serwisów. Części oryginalne uchodzą za umiarkowanie wycenione, na rynku jest też bardzo dużo zamienników różnej jakości. Wysokie rachunki mogą pojawić się przy awariach silników i skrzyń CVT (w 2.0 16V) oraz EDC.

Scenic III był typowym minivanem, wn



PUNKTY: 8/10

RENAULT Scenic III

Stylistyka deski rozdzielczej próbuje się bronić, ale elektroniczne zegary wyglądają dziś staro, materiały też szybko się starzeją. Choć przednie fotele wyglądają dość prosto, są uznawane za bardzo wygodne i ergonomiczne. W drugim rzędzie są trzy przesuwane fotele, które można oddzielnie składać i odchylać do przodu, a nawet wyjąć. Widoczność do tyłu w Grandzie jest lepsza.

eprasa.pl 4ca08c57b1



Renault Scenic IV, 2016-2023
Ceny: **30-84 tys. zł**

Silniki benzynowe:
1.2-1.3 (115-160 KM)
Silniki Diesla:
1.5-1.7 (110-150 KM)

IV

Renault Scenic III

Trzecia generacja kompaktowego minivana Renault dzieliła płytę podłogową z poprzednikiem. Zwiększono rozstaw osi obydwu wersji nadwoziowych, jednak początkowa gama silnikowa była bardzo podobna i składała się m.in. z turbodiesli oraz wolnossących jednostek benzynowych. Tak jak poprzednio oferta nadwoziowa obejmowała dwa modele: Scenica i wydłużonego Grand Scenica, który był w stanie pomieścić trzy rzędy siedzeń.

Renault Scenic IV

Czwarta generacja wygląda na pozór klasycznie dzieki jednobryłowemu nadwoziu, ale po bliższym przyjrzeniu się zauważymy, że inżynierowie starali się nadać autu nieco cech coraz modniejszych crossoverów. Spore koła i prześwit wyglądają efektownie, ale zabierają cenną przestrzeń we wnętrzu, które utraciło pewne cechy typowe dla praktycznych minivanów. Jeśli jednak rzadko składamy tylne siedzenia, a zależy nam głównie na dużym bagażniku, Scenic IV ma sporo do zaoferowania.

być drogi. Wysokie rachunki generują głównie awarie.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Sceniki w podstawowej, krótkiej wersji nadwoziowej stanowią do 3/4 ofert sprzedaży.
- Diesle to połowa ogłoszeń.
- Absolutna większość aut w ogłoszeniach ma skrzynie ręczne.

RENAULT Scenic IV (2016-2023)

PUNKTY: 7/10

Przebieg typowy dla rocznika 2017 to 124-172 tys. km
Czwarta generacja Scenica nie jest dużo bardziej skomplikowana. Renault dysponuje w Polsce ponad 80 punktami ASO. Wiele niezależnych warsztatów też podejmie się napraw i serwisu. Podstawowy serwis nie jest drogi, nietypowe opony także. Części zamiennych jest sporo. Typowe awarie są znane w większości warsztatów.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Mniej więcej dwie trzecie ofert dotyczy krótszego Scenica.
- Prawie 60% ogłoszeń sprzedaży to wersje wysokoprężne.
- Skrzynie ręczne stanowią większość oferty.

ętrze „czwórki" jest ciaśniejsze z tyłu i bardziej przypomina klasyczne hatchbacki.







PUNKTY: 7/10

RENAULT Scenic IV

Wnętrze przypomina nieco rozwiązania z Megane. Jakość „na oko" jest lepsza niż w dotyku. Elektroniczne wskaźniki nie wyglądają archaicznie. Fotele atrakcyjnie się prezentują i oferują spory zakres regulacji. W drugim rzędzie mamy podzieloną na dwie części przesuwaną kanapę. Jest zamontowana wysoko i ma jedynie kładzione oparcie. Widoczność do tyłu jest przeciętna.





eprasa.pl 4ca08c57b1

Wyposażenie, wersje



RENAULT Scenic III

W testach Euro NCAP Grand Scenic III uzyskał maksymalną notę pięciu gwiazdek z wynikiem 91% za ochronę dorosłych oraz 76% za ochronę dzieci. W standardzie znalazł się m.in. system hamowania awaryjnego, a także ESP. Pozostałe systemy bezpieczeństwa to asystent ruszania pod górę, a po face liftingu także asystent pasa ruchu i automatyczne światła drogowe.

Warto wiedzieć

- Authentique (później Start) to podstawowa wersja, oferująca manualną klimatyzację, elektryczne przednie szyby, podgrzewane lusterka, prosty wyświetlacz i stalowe felgi.
- Wersje Expression/Life miały już automatyczną klimatyzację 2-strefową, czujnik zmierzchu, radio z Bluetooth, przesuwaną konsolę środkową nazywaną Vario, światła przeciwmgielne czy alufelgi.
- Wersję Privilege/Intens wyróżniała skórzano-materiałowa tapicerka (możliwość zamówienia jasnej), elektrochromatyczne lusterko wsteczne, nawigacja TomTom, przyciemniane szyby, reflektory biksenonowe czy rolety przeciwsłoneczne.
- Dla miłośników dobrego dźwięku przygotowano wersję Bose z 9 głośnikami, wzmacniaczem, subwooferem i bogatym wyposażeniem.



Do sterowania funkcjami nawigacji służy umieszczony centralnie dżojstik z szeregiem przycisków.



Każdy fotel w drugim rzędzie jest oddzielnie składany i odchylany w przód.

PUNKTY: 8/10



RENAULT Scenic IV

W testach Euro NCAP Scenic IV uzyskał maksymalną notę pięciu gwiazdek z wynikiem 90% za ochronę dorosłych i 82% za ochronę dzieci. Na pokładzie znalazły się nowoczesne systemy bezpieczeństwa, jak układ aktywnego hamowania awaryjnego z wykrywaniem pieszych AEB, asystent utrzymania pasa ruchu czy rozpoznawanie znaków ograniczeń prędkości.

Warto wiedzieć

- Tuż po debiucie w ofercie były wersje Life, Zen, Intens, Premiere Edition i najbogatsza Bose.
- Wersja Life dostępna była tylko z podstawowym silnikiem i oferowała skromne wyposażenie obejmujące klimatyzację czy pełną elektrykę szyb i lusterek.
- Zen: karta hands-free, automatyczne światła drogowe, światła przeciwmgielne, 2-strefowa automatyczna klimatyzacja, regulacja podparcia lędźwi kierowcy, podłokietnik kanapy, kieszenie w przednich fotelach, szuflada pod fotelem kierowcy.
- Intens oferowała systemy Multi-Sense, kontroli pasa ruchu, monitorowania zmęczenia kierowcy, czujniki parkowania z przodu i z tyłu, przesuwaną konsolę Easy Life, kolorowy ekran 7", mapę Europy czy półskórzaną tapicerkę.



System R-Link 2 z pionowym ekranem jest czytelny, ale trudny w sterowaniu.



Niezależnie od wersji bagażnik jest głęboki i bardzo foremny. Próg załadunkowy znajduje się niżej niż w SUV-ach.

PUNKTY: 8/10

Koneserzy silników zasilanych olejem napędowym powinni być zadowoleni, bo wybór jednostek był obfity. Paletę otwierał 1.5 dCi w łącznie czterech wersjach mocy (85-110 KM), następnie był 1.9 dCi (130 KM) i topowy 2.0 dCi (150, 160 KM). W 2011 r. nowa jednostka 1.6 dCi (130 KM) zastąpiła leciwą już 1.9 dCi. Co istotne dla mieszkańców Warszawy czy Krakowa, czyli miast z wyznaczonymi Strefami Czystego Transportu, pod koniec produkcji w ofercie były już jednostki Diesla spełniające normę Euro 6.

W dużych aglomeracjach lepiej sprawdzi się krótszy Scenic, większy Grand Scenic to dobry wybór, gdy potrzebujemy pakownego samochodu dla dużej rodziny

Bezawaryjność nie jest mocną stroną tego modelu. Silnik 1.6 16V cierpiał ma awarie koła zmiennych faz rozrządu, awarie cewek zapłonowych, termostatu czy wycieki oleju. Niestety najnowszy w ofercie silnik 1.2 TCe nie jest lepszy. Wręcz przeciwnie, uważa się go za jedną z najbardziej problematycznych konstrukcji Renault, więc przed wyborem należy dokładnie zapoznać się z jego wadami, tak by wybór ten był w pełni świadomy. 1.2 TCe cierpi na ponadnormatywne spalanie oleju silnikowego, które nie jest zależne od przebiegu. Dochodzą do tego nietrwały łańcuchowy napęd rozrządu, wymagający wymiany nawet co kilkadziesiąt tysięcy kilometrów, czy awarie cewek zapłonowych. Diesle też nie są wolne od wad. 1.5 dCi oraz 1.9 dCi mają nietrwałe panewki – przy wyższym przebiegu warto wymienić je profilaktycznie, bo obrócenie panewki niszczy silnik. 1.6 dCi to też nieudana konstrukcja z poważnymi awariami, z ryzykiem pęknięcia głowicy włącznie.

Scenic po raz czwarty

Podczas gdy inni producenci oficjalnie ogłaszali wycofywanie się z rynku minivanów, Renault postanowiło zrobić pewien eksperyment. Czwarte wcielenie Scenica w założeniach producenta miało połączyć cechy minivanów i crossoverów. Aby samochód wydawał się bardziej „uterenowiony" z wyglądu, zdecydowano się na duże koła o nietypowym wówczas rozmiarze opon: 195/55 R20. Wymiary nadwozia Scenica ponownie zwiększono (długość 440 cm, szerokość 186 cm, wysokość 165 cm przy rozstawie osi 273 cm). Co prawda sam bagażnik tym razem mieścił 506 l, ale całkowita przestrzeń przy dwóch osobach zmalała do 1554 l. Jest to wynik podniesienia podłogi w celu zwiększenia prześwitu, zastosowania większych nadkoli – niezbędnych do zmieszczenia kół o dużej średnicy – oraz mniej przemyślanej organizacji wnętrza. Grand Scenic tym razem miał długość 463 cm i rozstaw osi aż 280 cm, ale wyraźnie przegrywa z poprzednikiem na polu pakowności. Jego bagażnik mieści 223/533/1737 l (za 7/5/2 os.). W „czwórce" zniknęły praktyczne rozwiązania w postaci oddzielnych trzech foteli drugiego rzędu, a ich miejsce zajęła klasyczna, dzielona na dwie części kanapa. Te cechy sprawiają, że Scenic IV jest mniej praktyczny i niestety ciaśniejszy od swoich poprzedników.

W czwartej generacji paleta benzynowych silników została znacznie uszczuplona. Początkowo oferowano benzynową jednostkę 1.2 TCe w dwóch specyfikacjach (115, 130 KM), łączonych z sześciobiegową ręczną skrzyni. W 2017 r. miejsce silnika 1.2 TCe zajął nowszy, poprawiony 1.3 TCe (115, 140, 158, 159 i 163 KM). Wszystkie warianty, poza 158-konnym, standardowo łączono z sześciobiegową skrzynią ręczną. Wspominana odmiana o mocy 158 KM otrzymywała dwusprzęgłową 7-stopniową skrzynię EDC, będącą opcją dla innych jednostek o mocy od 140 KM.

Oferta jednostek wysokoprężnych była bardziej rozbudowana, obejmowała silniki 1.5 dCi (110 KM) i 1.6 dCi (130, 160 KM), oba dostępne ze skrzyniami ręcznymi i dwusprzęgłowymi. W 2018 roku zastąpiono je nowszym silnikiem 1.7 dCi (120, 150 KM) łączonym ze skrzynią M6 lub 6-biegową EDC.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Silniki

PUNKTY: 9/10

RENAULT Scenic III

- 1.6 16V (110 KM) wg Renault zużywał średnio 7,4 l/100 km. Nie jest ani dynamiczny, ani ekonomiczny.
- 2.0 16V (140 KM) to solidny i trwały silnik o umiarkowanym spalaniu (7,7 l/100 km), ale łączony wyłącznie z CVT.
- 1.4 TCe (130 KM) to dobry wybór, choć średnie spalanie 7,3 l/100 km może być trudne do osiągnięcia.
- 1.2 TCe (115-130 KM) ma wciąż cztery cylindry, dobrą kulturę pracy i mniejsze spalanie (5,9 l), ale i sporo problemów.
- Diesle 1.5 dCi (85-110 KM) nie grzeszą dynamiką, ale zadowalają się rekordowo niskim spalaniem (5,6-5,8 l/100 km).
- Diesle 1.9 dCi i 1.6 dCi mają podobną dynamikę, ale najlepsze osiągi oferuje 2.0 dCi (150, 160 KM).



Silnik 1.4 TCe można uznać za najlepszy wybór w Scenicu trzeciej generacji.

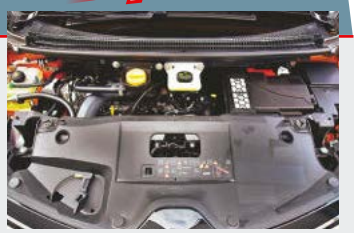


Silnik wysokoprężny 1.6 dCi wymaga regularnego profesjonalnego serwisu.

PUNKTY: 9/10

RENAULT Scenic IV

- Silnik 1.2 TCe (115-130 KM) przejęto z poprzednika. Producent podawał średnie spalanie na poziomie 5,4-5,8 l/100 km.
- Większy i nowszy 1.3 TCe (115-160 KM) uchodzi za dopracowaną jednostkę o dobrej dynamice i umiarkowanym spalaniu (5,4 l/100 km).
- Podstawowy diesel 1.5 dCi to mistrz oszczędnej jazdy. Spalanie na poziomie 3,9 l/100 km jest realne do osiągnięcia – w trasie.
- Diesel 1.6 dCi (130-160 KM) to mocne źródło napędu, ale dynamika jest słabsza od oczekiwanej, zaś średnie spalanie wynosi 4,5 l/100 km.
- Najnowszy 1.7 dCi (120-150 KM) zastąpił awaryjnego 1.6 dCi przy podobnym poziomie spalania.



Jednostka 1.2 TCe oferuje niskie spalanie, ale wymaga uwagi serwisowej.



Wyższa cena zakupu 1.7 dCi względem 1.6 dCi zwróci się w serwisie.

Usterki

PUNKTY: 6/10

RENAULT Scenic III

Jakość materiałów wykończeniowych jest przeciętna, niestety szybko się starzeją (wycierają, rysują). Zdarzają się awarie czujników. Odradzamy wybór skrzyń CVT i EDC, są nietrwałe i drogie w naprawie. Najbardziej problematyczne silniki to benzynowe 1.2 TCe, 1.6 16V oraz wysokoprężny 1.6 dCi.



1 Benzynowy silnik 1.2 TCe spala olej, ma nietrwały napęd rozrządu, cierpi na awarie cewek zapłonowych.

2 Diesle 1.5 dCi oraz 1.9 dCi mają nietrwałe panewki, w 1.9 dCi możliwe są awarie osprzętu, turbosprężarki.

3 Nowoczesny diesel 1.6 dCi: nietrwały łańcuch rozrządu, awarie wtrysków, turbo, ryzyko pęknięcia głowicy.

PUNKTY: 7/10

RENAULT Scenic IV

Oprócz wymienionych obok problemów Scenic IV ma nietrwałe zawieszenie i cierpi na pojawiające się sporadycznie awarie elektroniki w postaci systemu multimedialnego R-Link 2, dostępu bezkluczykowego i centralnego zamka. Najtrwalsze silniki to te najnowsze: 1.3 TCe i 1.7 dCi.



1 Benzynowy silnik 1.2 TCe został poprawiony (nowa odma i oprogramowanie), ale wciąż może mieć te same wady.

2 Diesle 1.5 dCi oraz 1.6 dCi wciąż mogą cierpieć na problemy znane ze Scenica III. Wysoki przebieg to ryzyko.

3 Dwusprzęgłowe skrzynie EDC są nietrwałe (sprzęgła), awaryjne (mechatronika) i drogie w naprawach.

PUNKTY: 39/50



RENAULT SCENIC III

Przy odpowiednim doborze silnika i skrzyni biegów może okazać się, że Scenic trzeciej generacji to bardzo tania opcja auta rodzinnego. Oczywiście te najtańsze sztuki, kosztujące poniżej 10 tys. zł, to spore ryzyko. Największe zalety to praktyczne wnętrze z wyjmowanymi fotelami czy całkiem pokaźny bagażnik, zwłaszcza w Grand Scenicu.

NASZYM ZDANIEM: Jeśli wymiary zewnętrzne nie są problemem, polecamy Grand Scenica. Jest ogromny w środku. Najmniej problematyczne silniki to benzynowe 1.4 TCe, 2.0 16V oraz wysokoprężny 2.0 dCi.

PODSUMOWANIE

Choć czwarta generacja Scenica nie jest aż tak dopracowana pod kątem rozwiązań przewozowych, jak poprzednie, to wciąż jest to auto rodzinne warte rozważenia. Nowsze odmiany oferują bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa czy komfortu i są napędzane poprawionymi silnikami. Koszty serwisu powinny mieścić się w rozsądnych granicach, a usterki nie powinny być nadmiernie uciążliwe.

NASZYM ZDANIEM: Jeśli cena zakupu samochodu nie jest przeszkodą, to polecamy nowsze odmiany z silnikiem benzynowym 1.3 TCe lub wysokoprężnym 1.7 dCi. Wybór skrzyń automatycznych (CVT, EDC) wciąż nie jest dobrym pomysłem – mogą generować koszty.

PUNKTY: 38/50



RENAULT SCENIC IV

eprasa.pl 4ca08c57b1

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

VOLVO XC60 B5 AWD INSCRIPTION › obecny przebieg: **198 tys. km** › rok produkcji: › szczegółowy raport ze **132 tys. km** › start: **66 tys. km** › meta: **132 tys. km** › obecna



Kojący komfort, kłopot

Bestseller Volvo będzie niedługo na rynku dekadę. Sprawdzamy, jak podczas bardzo intensywnej eksploatacji zdała egzamin benzynowa miękka hybryda.

Druga generacja flagowego SUV-a Volvo, czyli XC90, była dla Szwedów jak wielki wybuch. Zupełnie nowa stylistyka, zupełnie nowe podejście. Drugie wcielenie mniejszego XC60 było kontynuacją tej rewolucji. Na tyle udaną, że model stał się najlepiej sprzedającym w gamie. Platforma SPA, na której powstał, została stworzona już, gdy szwedzki koncern z rąk Forda przejęli Chińczycy. I tak jak u większego brata z założenia miały pod maską XC60 pojawić się jedynie jednostki czterocylindrowe. Postawiono na downsizing, doładowanie (w gamie znalazły się też podwójnie doładowane odmiany) oraz układy hybrydowe.

Świeży, po gwarancji

Opisywany egzemplarz trafił w ręce obecnego właściciela jako zaledwie dwuletni, ale miał już 66 tys. km przebiegu. Poprzedni użytkownik nie wykupił dłuższej gwarancji i miało to pewien wpływ na cenę, trochę niższą niż podobnych egzemplarzy z gwarancją. Nowy właściciel zakładał, że XC60 będzie podróżował sporo. Ale nie zakładał, że aż tyle. Okazało się, że zdarzały się miesiące, gdy ten egzemplarz bywał za granicą czterokrotnie. Pod uwagę brany był też diesel. Ale obawiano się większej awaryjności. Zdecydowanie nie przypadła do gustu też słyszalna praca silnika, zwłaszcza gdy był zimny. Bo XC60 nie jest aż tak dobrze wygłuszone jak XC90. Użytkownik tego auta narzeka na wyraźnie słyszalne dźwięki silników mijanych aut, nie tylko w ruchu miejskim. Za to chwalony jest komfort jazdy. Nawet zdecydowanie gorsze drogi XC60 pokonuje przyjemnie. Przy prędkościach autostradowych auto jest pewne, stabilne. Ale według właściciela nadrzędny jest tu zawsze komfort, zresztą tego właśnie oczekiwał. O takim charakterze przypomina też niezbyt czuły układ kierowniczy.

Diesel czy benzyna?

Volvo nieraz fundowało nam już galimatias w oznaczeniach poszczególnych wersji. Przykładem jest choćby poprzednie XC60. Tam pięciocylindrowe diesle mogły mieć oznaczenia D3, D4 i D5. Ale od

eprasa.pl 4ca08c57b1

2020
wartość: **99 tys. zł**



Pod podłogą bagażnika może mieścić się koło dojazdowe. Niestety pod nim na zgrzewach znaleźliśmy rdzawy nalot.

Prawie 200 tys. km to spory przebieg jak na benzynowe XC60, szczególnie tak młode.



O MODELU

Volvo XC60 II (SPA)
W produkcji: **od 2017 r.**
Silniki benzynowe:
2.0 (190-320 KM)
Silniki Diesla:
2.0 (150-240 KM)

liwy pasek

2015 do 2017 roku znaczek D3 nosiły silniki R4. Tutaj za to oznaczenia B4 i B5 zastosowano zarówno do silników benzynowego, jak i wysokoprężnych. W obu przypadkach miękkich hybryd.

Ale ta „hybrydowość" XC60 według właściciela jest specyficzna. Auto jest (biorąc pod uwagę gabaryty, masę) dość oszczędne w trasie, przynajmniej gdy jeździ się rozsądnie. Ale w mieście, w szczególności na krótkich dystansach, bywa paliwożerne. A specjaliści zajmujący się serwisem Volvo dodają, że w przypadku tych jednostek benzynowych jazda na krótkich odcinkach może skutkować rozrzedzaniem oleju przez benzynę. Dlatego gdy jeździ się głównie po mieście, dobrze to kontrolować. Ta przypadłość według niektórych może mieć też wpływ na inny problem. W jednostkach B4 i B5 producent zdecydował się na napęd pompy oleju realizowany za pomocą paska w kąpieli olejowej. Takie rozwiązanie teoretycznie ma plusy. Pracuje ciszej, mniejsze są opory. Ale może też generować problemy.

Kosztowne początki

Komunikat o spadku ciśnienia oleju na pewno nie jest tym, co chce się zobaczyć w swoim nowym samochodzie. Szczególnie gdy nie jest on już na gwarancji. Problem pojawił się przy zaledwie 92 tys. km przebiegu. Autoryzowany serwis od razu zasugerował, że



ELEGANCKA i ponadczasowa stylistyka. Duży ekran dotykowy, ale niezbyt przejrzyste menu.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Nie można narzekać na przestronność XC60, ale szukający jak największych kabin w tej klasie spojrzą raczej na inne modele. Nie jest ciasno, lecz gdy z przodu siedzą wyższe osoby, miejsca na nogi z tyłu nie ma szczególnie dużo. Ale na szczęście stopy pasażerów wygodnie da się wsunąć pod przednie siedzenia. Bagażnik też jest przeciętny, wydaje się mniejszy, niż twierdzi producent. Właściciel narzeka na przeciętne wygłuszenie hałasów płynących z zewnątrz (przydałyby się grubsze szyby). Sterowanie ekranem nie zawsze przebiega gładko. Jasna tapicerka bardzo się brudzi, ale właściciel dba o nią, często ją czyści i przede wszystkim konserwuje.



WYSOCY KIEROWCY nie będą narzekać. Spory jest zakres regulacji.



PRZECIĘTNY BAGAŻNIK mieści według producenta od 555 do 1410 l.

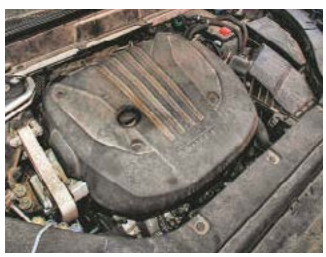


KANAPA ma długie siedzisko, a stopy można swobodnie wsunąć pod fotele.

Kabina XC60 to przyjemne miejsce, jakość wykonania bez zastrzeżeń. Bagażnik tylko przeciętny. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Dwulitrowy doładowany silnik (w tym wypadku miękka hybryda) pochodzi z modułowej rodziny VEA, w której jednostki benzynowe i wysokoprężne korzystają z prawie identycznego bloku. Jeśli prawą nogą nie operuje się dość gwałtownie, silnik nie robi wrażenia, jakby dysponował mocą 250 KM. To po części kwestia modulacji gazu i charakteru skrzyni. Ale zmuszony do wytężonej pracy silnik zapewnia bardzo dobre osiągi. Spora jest rozpiętość spalania. Jak na jednostkę benzynową B5 potrafi być dość oszczędny w trasie, ale w korkach bywa, że potrzebuje nawet 13-14 l/100 km.



NAPĘD ROZRZĄDU realizuje pasek, warto skrócić interwał wymiany.

DANE TECHNICZNE	B5 AWD
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1969 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	250 KM/5400
Maks. moment obrotowy	350 Nm/1800
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,9 s
Średnie zużycie paliwa	7,0-7,2 l/100 km

* dane fabryczne

Możliwości są, ale silnik i skrzynię zestrojono raczej z myślą o komforcie jazdy niż osiągach. **ocena: 4/5**

eprasa.pl/4ca08c57b1

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Trochę mówi się o problemach z korozją w Volvach z ostatniej dekady. Niektórych aut problemy w ogóle nie dotykają, w innych są wyraźnie zauważalne. Tutaj niestety sporo rdzy znaleźliśmy na tylnej belce zawieszenia. W kilku miejscach zaczęły też korodować niezabezpieczone masami uszczelniającymi łączenia blach. Znaleźliśmy też naruszoną konserwację. Za to stan techniczny nie budzi żadnych zastrzeżeń. Silnik nie ma wycieków, zawieszenie i układ napędowy pracują bez żadnych uwag.





Łączenia na płycie podłogowej w niektórych miejscach nie są niczym zabezpieczone.



TULEJE przednich wahaczy nie słyną ze szczególnej trwałości w XC60. Niezłe okazują się amortyzatory.



PRZEDNIE „SANKI" zawieszenia noszą rdzawy nalot na spawach, ale wyglądają dużo lepiej niż tylna belka.



PRZENIESIENIE NAPĘDU na tył działa (nie było to oczywiste w pierwszym XC60), a tylny dyferencjał jest cichy.



POTĘŻNE WAHACZE aluminiowe z tyłu są odporne. Ale dość szybko zużyły się w tym egzemplarzu tylne hamulce.



UKŁAD WYDECHOWY wygląda bardzo dobrze. Ale słabo go osłonięto, w jego okolicach blacha bardziej koroduje.

Od auta tak wciąż młodego i tej klasy można oczekiwać więcej w kwestii zabezpieczenia przed korozją. Oczywiście nie dzieje się w tym XC60 nic strasznego, ale sam producent postawił kiedyś poprzeczkę wysoko. Za to mechanicznie – na piątkę. **ocena: 4/5**

jest to związane z napędem pompy. Właściciel rozważał naprawę poza ASO, ale w praktyce okazywała się ona zaledwie o ok. 20% tańsza, bo ASO udzieliło sporych zniżek (dzięki temu, że auto wciąż u nich serwisowano). Procedura przewiduje wymianę napędu paskiem na łańcuch. Taki jak we wcześniejszych i późniejszych odmianach XC60. Jeśli ktoś chce sprawdzić, jaki ma napęd pompy oleju, trzeba to zrobić, korzystając z numeru nadwozia.

Właściciel miał jednak szczęście w nieszczęściu. W jego aucie pasek miał urwaną część zębów, był spękany, a jego fragmenty znaleziono w smoku oleju i filtrze. Mimo to silnik przetrwał, do dzisiaj pracuje tak samo dobrze, praktycznie nie wymaga uzupełniania oleju.

Chciałoby się napisać, że przynajmniej kwestia napędu rozrządu nie budzi tutaj zastrzeżeń. Układ napędza klasyczny pasek, nie taki w kąpieli olejowej. Ale nie grzeszy on przesadnie trwałością. Specjaliści zalecają skrócić interwał jego wymiany ze 150 na 120 tys. km, bo zdarzały się przypadki zerwania. Plus jest taki, że jak na auto tego segmentu wymiana nie jest szczególnie kosztowna.

Szczególnie wysokiej oceny właściciel nie wystawia też tulejom przednich wahaczy. Zajmowano się nimi dwa razy. Za to świetnie wciąż pracuje na tylnej osi nietypowe rozwiązanie – poprzeczny resor, wykonany z włókna szklanego zatopionego w żywicy poliuretanowej.

Na początkowym etapie eksploatacji sporo krwi napsuła też elektronika. Zarówno pokładowa (zawieszało się radio, kamera cofania, sam ekran tabletu), jak i zamek centralny (nie dało się dłuższy czas otworzyć auta). Trzykrotnie w trasie samochód przeszedł w tryb awaryjny. Właściciel wspomina, że wielokrotnie aktualizowano oprogramowanie, dłuższy czas niewiele to pomagało.

Niezbyt szwedzka stal

Rysą na wizerunku są też rdzawe ślady na łączeniach blach płyty podłogowej (nie zabezpieczono ich mastykami), szczególnie w okolicy tunelu środkowego. Kiepsko jak na tak młode auto wygląda też belka nośna tylnego zawieszenia. W tej dziedzinie się nie przyłożono, a kiedyś Volvo było w tych kwestiach graczem pierwszoligowym.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



AUDI Q5 (FY) **2017-2024 r.**
Ceny: **od 71 tys. zł**

Popularny i ceniony model, wysoka podaż. Tylko najsłabsze diesle mogły mieć przedni napęd, olbrzymia większość Q5 ma trwały i skuteczny układ 4x4. Wysoka jakość wykonania. Postawiono tu raczej na komfort, ale nie można odmówić Q5 precyzji. Na rynku jest trochę więcej diesli, ale aż 60% ofert to auta krajowe. Użytkownicy z reguły chwalą odmiany R4, zarówno 2.0 TDI, jak i 2.0 TFSI. Nie wszyscy lubią system MMI.



LEXUS NX (AZ10) **2014-2021 r.**
Ceny: **od 59 tys. zł**

NX ma ciaśniejszą kabinę niż XC60 czy Q5, więc szukający przestronności powinni spojrzeć też w stronę większego RX-a. Za to NX ma świetną do miasta hybrydę i uchodzącą za trwałą odmianę turbo (NX200t/NX300). Ale ta druga nie jest szczególnie oszczędna, zdarzają się też usterki katalizatorów (nie kosztują one jednak dużo). W gamie nie było silnika wysokoprężnego, a obie wersje silnikowe mają napęd 4x4.



Kompromis, ale ze wskazaniem na komfort, przynajmniej na 19-calowych obręczach. Układ kierowniczy nie jest szczególnie precyzyjny.

eprasa.pl 4ca08c57b1

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Niestety to kolejne auto, w którym pasek w kąpieli olejowej sprawia problemy. W tym wypadku chodzi o napęd pompy oleju. Układ napędu rozrządu opiera się tu na szczęście na klasycznym pasku. Warto wymieniać cały zestaw nie co 150 tys. km, a co 120 tys. km. Niezbyt trwałe są tuleje zawieszenia. Problemy z elektroniką trochę ustały, na pewno warto w tej kwestii korzystać z usług warsztatów specjalizujących się w Volvo. Częste są wycieki z pokryw zaworów.



STALOWE ELEMENTY tylnego zawieszenia nie powinny tak wyglądać w tak młodym aucie.



TYŁY FOTELI noszą kilka takich śladów (na dole).



OŚMIOBIEGOWA SKRZYNIA Aisina nadal działa świetnie, olej zmieniano dwa razy.



KOMPOZYTOWY RESOR poprzeczny na tylnej osi zastępuje sprężyny. To nietypowe rozwiązanie okazuje się tutaj naprawdę trwałe.

Spora wpadka z napędem pompy oleju. Gdyby nie to, XC60 wypadłoby całkiem porządnie. **ocena: 3/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- W trudnych warunkach napęd 4x4 jest całkiem sprawny
- Dobrze zaprojektowane lusterka (nie ograniczają widoczności)

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Adaptacyjne reflektory często oślepiają innych kierowców
- Kamera cofania słabo sprawuje się, gdy jest ciemno



Nie wszystko producent należycie dopracował, sporo użytkowników narzeka tu na drobiazgi. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
70 000-80 000	Sporo aut z USA, niezarejestrowanych. Oraz diesle D4 z większymi przebiegami, często AWD.
100 000-110 000	Można kupić krajowe benzynowe T4, T5, czasami młodsze B4. Raczej wersje Momentum.
140 000-150 000	Roczniki 2021-2023, głównie wersje B4 i B5. Przebiegi „benzyn” z reguły są dosyć niskie.

Jedynie 35% oferowanych na rynku XC60 to diesle, a prawie połowa egzemplarzy jest z polskich salonów. Nietrudno trafić na auta z USA, ale uwaga – nie wszyscy sprzedający piszą o tym wprost. Zaskakująco dużo XC60 (również mocniejszych odmian T5) ma jedynie przedni napęd.

Jest w czym wybierać. Ale popyt nie jest mały, ceny są spore. Przebiegi mają tu duże znaczenie. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2022-2026	**27 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
09.2022	69 000 km	Wizyta w ASO po problemach z ekranem dotykowym. Aktualizowano oprogramowanie.	0 zł
01.2023	76 000 km	Przegląd w ASO, wymiana oleju, filtrów oraz przednich i tylnych klocków hamulcowych.	3600 zł
04.2023	88 000 km	Naprawa trzeszczącego fotela kierowcy w ASO.	400 zł
06.2023	92 000 km	Komunikaty o spadku ciśnienia oleju. Właściciel dowiedział się, że jest to związane z napędem pompy oleju (pasek w kąpieli olejowej). Po demontażu okazało się, że pasek jest bardzo mocno spękany, stracił część zębów, konieczne było też płukanie silnika. Zamontowano napęd łańcuchowy. Klient otrzymał spory rabat na części oraz robociznę.	5900 zł
09.2023	101 000 km	Dynamiczna wymiana oleju w skrzyni biegów, u niezależnego specjalisty od przekładni automatycznych. Filtra nie wymieniano, jest on tak zabudowany, że trzeba bardzo mocno rozmontować skrzynię, aby się do niego dostać.	1700 zł
12.2023	110 000 km	Wymiana akumulatora. Po tej operacji ustała część błędów elektroniki, np. związana z zamkiem centralnym. Uszczelniono pokrywę zaworów.	1900 zł
02.2024	123 000 km	Wymiana tulei w przednich wahaczach (w prawym były już uprzednio wymieniane).	1940 zł
04.2024	132 000 km	Wymiana napędu rozrządu oraz pompy wody. Z przodu zamontowano też nowe tarcze i klocki, wymieniono świece zapłonowe.	4350 zł
03.2025	174 000 km	Wymiana pokrywy zaworów na nową. Stwierdzono, że wymiana uszczelki może już nie pomóc, bo pokrywa może być lekko zdeformowana.	1700 zł
09.2025	189 000 km	Kolejna wymiana tulei w przednich wahaczach.	1400 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**22 890 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Przeglądy olejowe wykonywano co 15 tys. km. Przy ok 180 tys. km jeszcze raz zmieniono olej w skrzyni oraz w przekładni kątowej. Poza tym wymieniano przednie klocki, aktualizowano oprogramowanie, montowano zmodyfikowane uszczelnienie tylnych drzwi (typowy problem, do kabiny dostawał się brud).	**27 000 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 132 tys. km średnie spalanie wyniosło 10,1 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 13 332 l Pb 95, cena uśredniona 6,44 za litr Pb 95.	**85 858 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**162 748 zł**
Utrata wartości (zakup: 189 tys. zł, obecna wartość: 99 tys. zł)	**90 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 132 tys. km	**252 748 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**1,23 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**1,91 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

Ocena końcowa to czwórka, lecz aż z dwoma minusami. Pierwszy za wadliwy napęd pompy oleju. Drugi za kiepskie zabezpieczenie antykorozyjne. Ale XC60 ma też poważne atuty, szczególnie gdy ktoś szuka komfortu i spokoju. Koszty serwisu nie są niskie, jednak niższe niż w przypadku niemieckich marek premium.

nasza ocena: 4/5

eprasa.pl 4ca08c57b1

motor Retro

50 lat temu

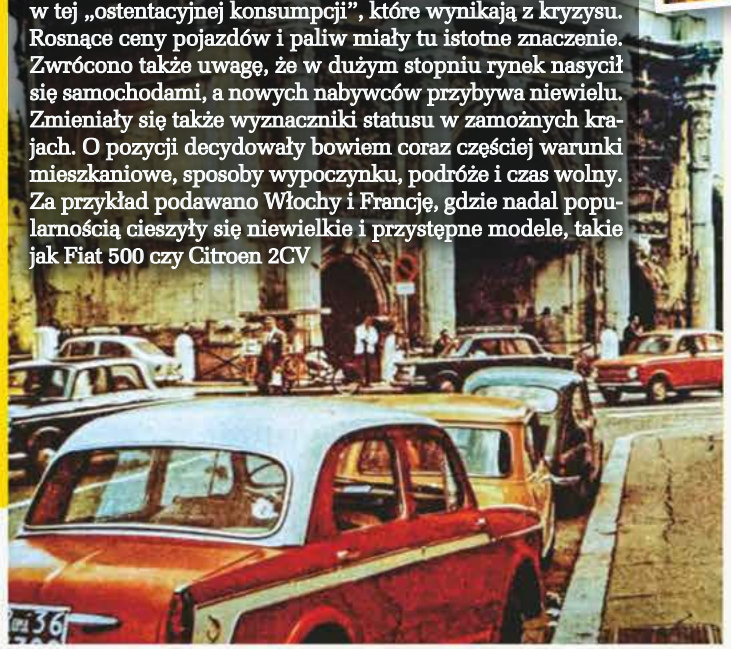
W „Motorze” z 25 kwietnia 1976 roku

„Z transportem jest jak z zegarkiem. Nikt nie dostrzega jego istnienia, gdy chodzi. Problem zaczyna się, gdy zaczyna chodzić nieregularnie, lub nawet staje”. Taką myślą zaczyna się artykuł poświęcony problemom kierowców zawodowych. Osób zatrudnionych w transporcie samochodowym w 1976 roku było blisko 390 tysięcy. Zwracają one uwagę na lekkomyślność użytkowników dróg, problemy z noclegami na trasie, utrudniony dostęp do części zamiennych czy jazdę w warunkach zimowej gołoledzi. Jak widać, do dziś niektóre z tych wyzwań pozostają aktualne. A jak widzą zalety swojej pracy? Dobrze oceniają zarobki, ale zwracają uwagę, że aby faktycznie takie były, muszą pracować dłużej.



Co z tym prestiżem?

Wiele miejsca w tym wydaniu poświęcono analizie preferencji konsumenckich w zachodniej Europie, także w związku ze strukturą społeczną. Kierowcy dobierają samochody w zależności zarówno od swoich użytkowych potrzeb, jak i pozycji w hierarchii prestiżu. Zauważono jednak zmiany w tej „ostentacyjnej konsumpcji”, które wynikają z kryzysu. Rosnące ceny pojazdów i paliw miały tu istotne znaczenie. Zwrócono także uwagę, że w dużym stopniu rynek nasycił się samochodami, a nowych nabywców przybywa niewielu. Zmieniały się także wyznaczniki statusu w zamożnych krajach. O pozycji decydowały bowiem coraz częściej warunki mieszkaniowe, sposoby wypoczynku, podróże i czas wolny. Za przykład podawano Włochy i Francję, gdzie nadal popularnością cieszyły się niewielkie i przystępne modele, takie jak Fiat 500 czy Citroen 2CV.



JEST JEDNAK „ALE”...

W Augsburgu (RFN) pokryto ostatnio nawierzchnię wielu kilometrów tamtejszych ulic nowym rodzajem asfaltu, na powierzchni którego podobno nie występuje gołoledź.

Dzięki specjalnym dodatkom śnieg, względnie lód topić się ma na jezdni samoczynnie. Ten superasfalt zachowywać ma swoje właściwości przez siedem lat. Jest jednak jedno „ale” — koszt budowy takiej nawierzchni jest o 70 proc. wyższy aniżeli wyprodukowanej środkami dotychczasowymi...



Na zdjęciach prototyp nowości Audi, ale już w ostatecznej wersji. Zderzaki chronią także sporą część boków auta.

TO MIAŁO BYĆ AUDI 120, ALE...



Zapowiedź premiery planowanej na koniec 1976 roku. Spekulowano, że chodzi o Audi 120, czyli następcę modelu 100 (który miał być jeszcze równolegle produkowany przez krótki okres) oraz Volkswagena K70, który nie spełniał oczekiwań firmy. Nowość miała mieć poprzeczny silnik napędzający przednie koła. W planie jednostki 1.6 i 2.0, a ich moc szacowało się na 90 i 110 KM. Z czasem gamę miały uzupełnić silniki 5-cylindrowe: benzynowy 2.5 136 KM oraz wysokoprężny o tej samej pojemności i mocy około 80 KM. Przewidywania co do nazwy okazały się jednak nietrafione, nowy model zaprezentowano bowiem jako Audi 100 C2.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 27 kwietnia

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda

Zespół:
Marcin Laska, 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

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

eprasa.pl 4ca08c57b1

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

CARAVANING



a w nim m.in.:

- Nowości, premiery i trendy w branży caravaningowej
- Prezentacje i testy najciekawszych kamperów i przyczep
- Porady, produkty i akcesoria przydatne dla miłośników biwakowania
- Przegląd rynku używanych kamperów i wskazówki dla kupujących

SPRZĄTAJ SZYBKO I BEZ WYSIŁKU!

REKLAMA

IDEALNY NA PREZENT

„Kurzojad wyczyści na błysk każdy kąt!”

ZAMÓW za 99 ZŁ!

ZMIEŃ PORZĄDKI W CZYSTĄ PRZYJEMNOŚĆ!

1 ŁADOWANIE do 30 MINUT PRACY

BEZPRZEWODOWY

MINIODKURZACZ „KURZOJAD”

POTĘŻNA SIŁA SSANIA

do szybkiego sprzątania w domu i samochodzie

- **TECHNOLOGIA ULTRA-CLEAN** usuwa kurz i brud z trudno dostępnych miejsc
- **AKUMULATOR USB** – ładowany jak telefon
- **MOC 120W** – nawet do 30 MINUT PRACY
- **FILTR** oczyszcza powietrze
- **LEKKI I ŁATWY W OBSŁUDZE**
- **BEZPRZEWODOWY** – użyjesz go wszędzie







BEZWORKOWY ZBIORNIK

2 KOŃCÓWKI – PŁASKA I SZCZOTKOWA

Innowacyjny miniodkurzacz „Kurzojad” to wszechstronny, kompaktowy sprzęt o potężnej mocy ssania, który pokochały gospodynie na całym świecie!

Został specjalnie zaprojektowany, aby ułatwić codzienne porządki bez wysiłku, kabli i dźwigania topornych sprzętów. W przeciwieństwie do zwykłych odkurzaczy, „Kurzojad” jest **zawsze gotowy do sprzątania!** Superwydajny akumulator umożliwia sprawną i wygodną pracę nawet 30 minut na jednym ładowaniu. Błyskawicznie **usuwa kurz i brud** z mebli, żaluzji, kaloryferów, klawiatury, szuflad, wnętrza samochodu oraz innych trudno dostępnych miejsc.

Dzięki kompaktowym rozmiarom i ultralekkiej konstrukcji miniodkurzacz jest łatwy w manewrowaniu, a sprzątanie może być lekkie i przyjemne. Technologia *ultra-clean* sprawia, że „Kurzojad” **zasysa okruszki, kurz, brud, sierść, piach i śmieci** z każdej powierzchni **skuteczniej** niż zwykły odkurzacz. Dzięki potężnej sile ssania możesz usunąć nawet najmniejsze paproszki z każdego zakamarka! W zestawie **2 precyzyjne nakładki: płaska** do superdokładnego czyszczenia trudno dostępnych kątów i szczelin oraz **szczotkowa** do delikatnych powierzchni jak tapicerka i zasłony. Bezworkowy zbiornik zapewnia wygodę użytkowania.

Przywitaj nieskazitelnie czystą przestrzeń z miniodkurzaczem „Kurzojadem”!

ZADZWOŃ I SPRZĄTAJ Z PRZYJEMNOŚCIĄ!

Zadzwoń teraz, aby otrzymać miniodkurzacz „Kurzojad” **za 99 zł!**
Ten sprytny i poręczny miniodkurzacz pomoże Ci niemal bez wysiłku zadbać o czystość w domu każdego dnia!

Zadzwoń teraz na numer:

42 300 35 50

(Pon.-pt. 8:00-20:00, sob. i niedz. 9:00-20:00; koszt zwykłego połączenia)

Oferta obowiązuje do wyczerpania zapasów.

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