UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 20/2026 (3803) 11•05•2026 cena 5,49 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TES • UŻYWANE • TECHNIKA



s. 28 **PORADY**

Rozrząd pod kontrolą

Problematyczne rozwiązania, trwałość, eksploatacja i koszty



PORÓWNANIE

SUV-y w dobrej cenie

Dacia Duster Eco-G 120 • **Jaecoo 5** 1.6 TGDI • **Opel Frontera** Turbo Hybrid eDCT 145

s. 16



PORADY

Porównanie opon

» amerykańska
» budżetowa
» premium

m motor TEST

s. 26

Opony z USA gorsze niż tanie z UE



UŻYWANE

KOMPAKTOWE SEDANY

» Polecane wersje
» Benzynowe i z silnikami Diesla

12 modeli

s. 38



PORADY

m motor TEST

Małe radio, duże możliwości

Sprawdzamy tanią stację multimedialną w formacie 1 DIN

s. 32

Volkswagen ID. Polo

s. 6



m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



m motor PIERWSZY TEST

Rewolucyjne BMW iX3

s. 12

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 17.05.2026

oprasa.pl 5db0c192df

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 5db0c192df

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

Motor 20/2026 11 maja

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 BMW serii 7 FL
W segmencie topowych limuzyn marek premium ostatnio sporo się dzieje. Audi kończy produkcję A8, Mercedes gruntownie modyfikuje klasę S, a teraz BMW przeprowadza potężny lifting serii 7 i zapowiada powrót silnika V8.

6 Volkswagen ID. Polo
Co chwilę słyszymy o kolejnym przełomowym „elektryku", ale być może ten właśnie taki będzie. Mowa o ID. Polo, które zdaje się lepiej przygotowane do oczekiwań europejskich klientów niż swego czasu Volkswagen ID.3.

PIERWSZA JAZDA

10 Hyundai Ioniq 6N

PORÓWNANIA, TESTY

12 BMW iX3 50 xDrive
To ma być rewolucja w gamie BMW i wszystko wskazuje na to, że tak właśnie się stanie. Elektryczne iX3 to model, który wyznacza nowe standardy w swojej klasie i nie są to bezpodstawne obietnice. Tu świetne osiągi idą w parze z potężnym zasięgiem.

16 Dacia Duster, Jaecoo 5, Opel Frontera
Wszystkie te trzy modele zasługują na miano dobrego SUV-a w rozsądnej cenie, ale każdy z nich ma inne argumenty. Dacia imponuje niskimi kosztami eksploatacji, jakie zapewnia fabryczna instalacja LPG. Jaecoo przekonuje starannym wykończeniem i wyposażeniem, a Opel oszczędnym napędem i 7-osobową kabiną.

22 Honda Civic e:HEV Advance
Myślisz japoński hybrydowy kompakt, mówisz Toyota Corolla? Honda też oferuje takie auto, tyle że Civic poza niskim zużyciem paliwa potrafi dać całkiem sporą dawkę radości z jazdy.

PORADY

26 Zagrożenie sprowadzone z Ameryki
Często zwraca się uwagę na słabe właściwości chińskich opon, ale mało kto ocenia te z rynku amerykańskiego, gdzie kluczowym parametrem jest trwałość. Pozostałe kryteria, takie jak poziom bezpieczeństwa, schodzą na dalszy plan.

28 Rozrząd coraz bardziej skomplikowany
Dawniej napęd rozrządu uchodził za zwykłą część eksploatacyjną. Dzisiaj jego skomplikowanie oraz trwałość idzie w parze z poziomem skomplikowania silników i często bywa źródłem wielu kosztownych problemów.

32 Multimedia w radiu 1 DIN
Nawet w starszym aucie można się cieszyć z nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie multimediów. Sprawdzamy, jakie możliwości oferuje kosztująca niespełna 200 zł stacja multimedialna montowana w miejsce radia 1 DIN.

34 Bagaż na haku

UŻYWANE

36 Nissan 370Z
Obecnie europejska gama Nissana składa się z SUV-ów i „elektryków", ale ten japoński producent ma na koncie także liczne auta sportowe, takie jak 370Z.

37 Auta wybierane przez kobiety

38 Kompaktowe sedany
Nie są tak popularne jak hatchbacki czy kombi, ale wśród kompaktowych sedanów nie brakuje ciekawych propozycji, zarówno marek premium jak i tych popularnych.

42 Chevrolet Camaro
Camaro 4. generacji nie zyskało statusu legendy, ale nie brakuje mu uroku, a styl lat 90. wraca do łask. Tego Chevroleta, nawet z V8 pod maską, można kupić w rozsądnej cenie.

MOTOPASJE

44 Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600

STAŁE DZIAŁY

8 Wiadomości
46 Motor Retro



HYUNDAI IONIQ 6N
Nie tylko Porsche, ale także Koreańczycy z Hyundaia wierzą, że samochód sportowy może mieć napęd elektryczny. Takie założenie spełnia 650-konny Ioniq 6N.

10



ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA 1600
Podróż w przeszłość, kiedy silnik o mocy 115 KM czynił samochód sportowym, a dzięki lekkiej konstrukcji pozwalał zostawiać w tyle auta z V8 pod maską.

44



BAGAŻ NA HAKU
Holowanie przyczepy i montaż platformy do transportu rowerów to główne zastosowania haka. Ale nie jedyne, bo możliwości jest o wiele więcej.

34



37

AUTA WYBIERANE PRZEZ KOBIETY Analizujemy, jak w ostatnich latach zmieniają się zakupowe preferencje kobiet.

Auta w numerze

Alfa Romeo Giulia Sprint GTA 1600	44
Audi Q4 e-tron FL	9
BMW serii 7 FL	4
BMW iX3 50 xDrive	12
Chevrolet Camaro	42
Dacia Duster Eco-G 120	16
Honda Civic e:HEV	22
Hyundai Ioniq 6N	10
Jaecoo 5 1.6 TGDI	16
Nissan 370Z	36
Opel Frontera Turbo Hybrid 145 eDCT	16
Volkswagen ID. Polo	6

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

Udoskonalona seria 7 będzie oferowana z opcjonalnymi pakietami sportowymi M oraz M Pro. Ceny nowego modelu zaczynają się od 560 000 zł. Warianty z silnikiem wysokoprężnym oraz hybrydowymi układami plug-in zostaną wprowadzone na rynek w listopadzie bieżącego roku. W końcowej fazie rozwoju znajduje się specjalna wersja opancerzona Protection (certyfikat VR9, z opcjonalną klasyfikacją VPAM 10).



Największa mode

Mercedes niedawno „zaktualizował” klasę S, a BMW nie pozostało mu dłużne i właśnie przeprowadziło zakrojoną na najszerszą skalę w historii modernizację serii 7. Co ważne, w przyszłym roku do gamy dołączy silnik V8.

Seria 7 jest pierwszym (ale nie ostatnim) z modeli, w którym podczas face liftingu zastosowano rozwiązania opracowane dla stworzonej od podstaw serii Neue Klasse, na którą składają się na razie SUV iX3 oraz sedan i3.

Pod względem designu zdecydowanie największe zmiany zaszły z przodu, gdzie całkiem nowe są grill (z poprzeczkami zamiast pionowych listew), reflektory, zderzak czy maska. Z tyłu z rozpoznaniem nowej serii 7 także nie będzie problemu dzięki przeprojektowanym lampom oraz zderzakowi. Dobra informacja dla miłośników wielkich felg: teraz „siódemka” może być wyposażona w 22-calowe obręcze.

Modernizacja wyglądu zewnętrznego jest jednak niczym w porównaniu z tym, co wydarzyło się w kabinie. Architektura kokpitu zmieniła się diametralnie i została mocno zbliżona do tej w iX3/i3 (BMW Panoramic iDrive). Oznacza to przede wszystkim zastosowanie wąskiego, ciągnącego się niemal na całą szerokość kabiny, ekranu pod szybą (Panoramic Vision). Mimo to do dyspozycji jest także wyświetlacz przezierny 3D. Centralny dotykowy ekran ma 17,9 cala, zaś ten przed pasażerem (seryjny) – 14,6 cala. Nie mogło oczywiście zabraknąć asystenta głosowego ze wsparciem AI (Amazon Alexa+). Całość obsługuje system operacyjny BMW X, który będzie rozbudowywany i na bieżąco aktualizowany.

Modernizacji nie oparły się układy napędowe serii 7. W elektrycznych wariantach i7 zastosowano nowe akumulatory trakcyjne (pojemność zwiększona ze 101,7 do 112,5 kWh, maksymalna moc ładowania 250 kW), dzięki czemu zasięg wzrósł do 728 km (poprzednio: 624 km). Bazowa wersja i70 50 oferuje teraz napęd xDrive, zaś topowa i7 M70 ma obecnie 680 zamiast 659 KM. W sprzedaży znajdą się ponadto dwie hybrydy plug-in, z silnikami elektrycznymi i benzynowym 3.0 R6 oraz bateriami 18,7 kWh netto. Odmiana M760e osiąga 612 KM (wzrost o 41 KM).

Ważne, że do gamy dołącza wreszcie, wcześniej oferowany na rynkach pozaeuropejskich, benzynowy silnik 3.0 R6 MHEV, generujący 400 KM (+20 KM), a w 2027 r. zostanie ona wzbogacona o benzynową jednostkę V8 (w modelu M Performance). Na szczęście pozostawiono silnik wysokoprężny 3.0 R6 MHEV, rozwijający systemowe 313 zamiast 299 KM.

eprasa.pl 5db0c192df





Seria 7 ma unowocześniony pakiet systemów wsparcia, m.in. realizujący jazdę autostradową do 130 km/h bez konieczności trzymania rąk na kierownicy.

BMW serii 7 FL

rnizacja



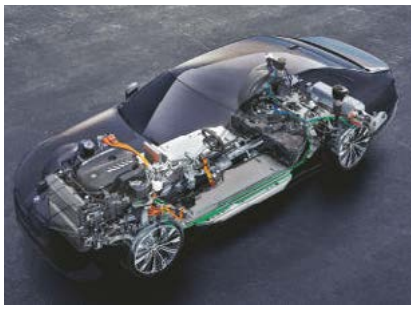
Dotykowy ekran 31" 8K został wyposażony w kamerę, dzięki czemu można np. odbywać spotkania online.



Opcja – rozkładany tylny fotel Executive Lounge pozwala uzyskać pochylenie oparcia 43 st.



Drzwi mają poprawiony system domykania. Z tyłu pozostawiono ekrany do sterowania (m.in. klimatyzacją).



Architektura BMW serii 7 umożliwia stosowanie napędów elektrycznych, plug-in i typowo spalinowych.

Wersje BMW 7

Z silnikami elektrycznymi
- i7 50 455 KM (4x4; 112,5 kWh)
- i7 60 544 KM (4x4; 112,5 kWh)
- i7 M70 680 KM (4x4; 112,5 kWh)

Z napędem hybrydowym
- 750e PHEV 4x4 489 KM
- M760e PHEV 4x4 612 KM

Z silnikiem benzynowym
- 740 3.0 R6 4x4 400 KM

Z silnikiem Diesla
- 740d 3.0 R6 4x4 313 KM

Seria 7 ma standardowo adaptacyjne zawieszenie pneumatyczne. Wśród opcji znajdują się układ tylnych kół skrętnych i system elektrycznej stabilizacji przechyłów.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: BMW



W kabinie zaszła rewolucja. Zastosowano tu rozwiązania rodem z serii Neue Klasse, czyli np. ekran na podszybiu i charakterystyczną kierownicę.

Na konsoli pozostawiono kilka fizycznych przełączników (m.in. do skrzyni).

eprasa.pl 5db0c192df

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Powrót do korz

Volkswagen elektrycznym hatchbackiem ID. Polo nawiązuje do swoich najlepszych tradycji – tworzenia samochodów o nieprzekombinowanym designie i przemyślanych rozwiązaniach.



Ten rok jest niezmiernie ważny dla rozwoju gamy elektrycznych Volkswagenów – pojawiają się w niej bowiem dwa kluczowe modele: właśnie zaprezentowane ID. Polo, a niedługo blisko z nim spokrewniony miejski SUV ID. Cross (debiutował już też zmodernizowany kompakt ID.3 Neo).

Wszystkie dotychczasowe nowo projektowane elektryczne VW były w założeniu tylnonapędowe. ID. Polo jest pierwszym korzystającym z nowej wersji platformy dla modeli BEV, czyli MEB+, przeznaczonej dla aut z napędem na przednią oś. To m.in. dzięki temu, że wszystkie komponenty elektryczne (poza baterią) zgromadzono z przodu, a także zastosowaniu zajmującej niewiele miejsca belki skrętnej udało się stworzyć przestronne wnętrze i duży bagażnik (441-1243 l). ID. Polo ma długość 405,3 cm, szerokość 181,6 cm, wysokość 153 cm i rozstaw osi 260 cm (spalinowe Polo, które nadal będzie w ofercie, mierzy 407,4 cm i ma 255,2 cm rozstawu osi).

Volkswagen ID. Polo



Nowy koncept deski, z większą liczbą fizycznych przycisków. Ekrany: wskaźników 10 cali, centralny 13 cali.

Mieliśmy już okazję zapoznać się z ID. Polo i jego kabina zrobiła bardzo pozytywne wrażenie. Volkswagen w udany sposób połączył tu obsługę cyfrową na szybko działającym ekranie o przejrzystej strukturze menu z tradycyjną, analogową (m.in. wygodne panele klimatyzacji, szyb/zamków czy świateł, duże przyciski sterujące na kierownicy). Plastiki użyte do wykończenia są twarde, ale w większości po prostu przyzwoite (jedynie ten dość chropowaty na górze drzwi nie prezentuje się najlepiej). Udanym pomysłem okazuje się wyłożenie tkaniną dużej części deski rozdzielczej, drzwi i, w wyższych wersjach, konsoli między fotelami.

Wśród wyposażenia znajdą się m.in. nowej generacji układy bezpieczeństwa czynnego (Connected Travel Assist), w tym system potrafiący zatrzymać pojazd po wykryciu czerwonego światła na sygnalizatorze.

ID. Polo będzie miało całkiem szeroką gamę. Zastosowano w nim nowej generacji wydajne silniki elektryczne z serii APP290. Do wyboru w standardowym modelu przewidziano trzy warianty mocy: 116, 135 i 211 KM. Najmocniejsza jednostka, generująca 226 KM,

eprasa.pl 5db0c192df

eni



ID. Polo ma duże koła. Bazowy rozmiar opon to 215/55 R17, a dostępne będą też felgi 18- i 19-calowe.





Świetna ergonomia: panel klimatyzacji, pokrętło do głośności/zmiany utworu i miejsce na telefon.



ID. Polo powstało na nowej przednionapędowej platformie MEB+. Ma kolumny McPhersona i belkę skrętną.



Wskaźniki można przełączyć w tryb retro, nawiązujący do zegarów Golfa I.



Bagażnik ma pojemność 441 litrów, z czego część przypada na bardzo głęboki schowek pod podłogą.





Z przodu – dużo miejsca, z tyłu – też bez problemu zmieszczą się wysokie osoby. Podłoga jest płaska. W najwyższej wersji siedzenia mogą mieć elektryczną regulację i masaż.

ID. Polo będzie oferowane w wersjach wyposażenia Trend, Life, Style oraz dwóch premierowych. Teraz auto jest dostępne tylko w odmianie 211 KM/52 kWh (cena od 156 190 zł), zaś latem br. do oferty dołączą pozostałe warianty napędowe (podano już cenę bazowego – 99 990 zł).

trafi tylko do wersji ID. Polo GTI, która pojawi się w 2027 r. Jeśli chodzi o akumulatory trakcyjne, to dwa słabsze silniki łączone są z baterią LFP o pojemności 37 kWh (ładowanie DC do 90 kW, zasięg 329 km), zaś mocniejsze z ogniwem NMC 52 kWh (uzupełnianie energii prądem stałym do 105 kW, zasięg 454 km). Oba akumulatory można ładować prądem zmiennym 11 kW i podłączać do nich urządzenia zewnętrzne (V2L). ID. Polo ma też funkcję wyboru trybu rekuperacji, w tym one pedal drive (pełne zatrzymanie).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: VW, AUTOR

Wersje VW ID. Polo

Z silnikami elektrycznymi

- 116 KM (bateria 37 kWh)
- 135 KM (bateria 37 kWh)
- 211 KM (bateria 52 kWh)
- 226 KM (GTI; bateria 52 kWh)



Ważna nowość VW: pierwsze pełne hybrydy

VW dotąd oferował układy MHEV i PHEV, a teraz ujawnił szczegóły swojej pierwszej konstrukcji hybrydowej, która trafi do T-Roca i Golfa. Auta mają przedni napęd, silniki 1.5 R4 TSI i dwa elektryczne (napędowy i generator) oraz baterię NMC 1,6 kWh brutto. Układ HEV ma trzy tryby pracy: elektryczny, szeregowy lub równoległy. W ofercie mają się znaleźć dwa warianty mocy: 136 i 170 KM. Oba modele full hybrid zadebiutują w czwartym kwartale 2026 r.



eprasa.pl 5db0c192df

W SKRÓCIE

Kamper Toyoty



Toyota zaprezentowała największy w swojej ofercie kamper Tanuki, oparty na modelu Proace Max (auto przygotowała firma Affinity RV). Samochód oferowany jest w długościach 599 cm (cena od 459 900 zł) i 636 cm (cena od 466 900 zł) z silnikiem 2.2 D4-D w dwóch wariantach: 140 KM ze skrzynią manualną oraz 180 KM z ośmiobiegowym automatem. W obu wersjach można zamówić za 24 900 zł dodatkowe łóżko pod podnoszonym dachem.

Apteczka wraca



Obecnie apteczka nie należy do wyposażenia obowiązkowego samochodu osobowego (inaczej niż trójkąt ostrzegawczy oraz gaśnica), ale ministerstwo infrastruktury pracuje już nad wprowadzeniem przepisów mających to zmienić. Apteczka stanie się zatem ponownie elementem, który trzeba będzie mieć zawsze „na pokładzie". W wykazie prac legislacyjnych przewidziano wydanie rozporządzenia m.in. w tej sprawie na drugi kwartał bieżącego roku.

Tańszy Seat Leon



Kompaktowy hiszpański model jest obecnie oferowany z dużymi rabatami. I tak w podstawowej wersji Style z zapewniającym wystarczającą dynamikę benzynowym silnikiem 1.5 TSI 115 KM połączonym z precyzyjnie pracującą manualną przekładnią sprzedawany jest taniej o 15 tys. zł. A to oznacza, że za nieźle wyposażone auto (m.in. automatyczna klimatyzacja, czujniki parkowania z przodu i z tyłu) trzeba zapłacić 100 100 zł w odmianie z nadwoziem hatchback lub 103 400 zł za kombi Sportstourer.

Nowości Poznań Motor Show

- Poznański salon samochodowy obfitował w ciekawe premiery
- Większość nowości przywiozły na targi marki z Państwa Środka



Minimalistyczne, przyjemnie wykończone wnętrze CX-6e z ogromnym ekranem (26").



Mazda CX-6e była jedną z gwiazd salonu. Elektryczny SUV ma tylny napęd, silnik 258 KM i baterię 78 kWh. Kosztuje od 206 100 zł.





Changan – kolejna chińska marka, która debiutuje w Polsce. Na targach zaprezentowała gamę czterech SUV-ów, które trafią do sprzedaży: CS55, CS75 (fot.), Deepal S05 oraz S07.



GAC Aion UT to miejski, ale spory (427 cm) samochód elektryczny z przednim napędem, silnikiem 204 KM i baterią 60 kWh. Ma uzyskiwać zasięg 430 km. Cena: 129 900 zł.



Kia Seltos to jedna z ważniejszych tegorocznych nowości. Kompaktowy SUV (dł. 443 cm) będzie oferowany z silnikami benzynowymi oraz jako hybryda, także z napędem 4x4.



Jaecoo 8 SH SUV (482 cm) z napędem hybrydowym plug-in (moc systemowa 428 KM) cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem.



Leapmotor B05 długo oczekiwany kompaktowy elektryczny hatchback z tylnym napędem (218 KM, 56,2/67,1 kWh). Promocyjna cena: od 106 900 zł.



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 5db0c1

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, 123RF, Adam Szczepaniak

Branża targowa nie jest obecnie tak silna jak kiedyś. Tym bardziej cieszy to, że impreza Poznań Motor Show po raz kolejny udowodniła, iż znajduje się w dobrej kondycji. Jest ona chętnie wybierana przez wielu producentów na pierwsze polskie prezentacje swoich nowości, co doceniają odwiedzający tłumnie stawiający się na targowych terenach w sercu stolicy Wielkopolski (podano, że w 2026 r. było ich 94 384). To już druga edycja Poznań Motor Show, na której najbardziej widoczni byli wystawcy marek chińskich. Nowe modele pokazały firmy już u nas mocno zakorzenione (np. Jaecoo czy Leapmotor), ale także pojawiły się całkiem nowe marki, jak np. Exlantix, Lepas czy Changan.



Nie znaczy to jednak, że marki spoza Chin „odpuściły sobie" Poznań. Wręcz przeciwnie – i tak na przykład Mazda już na drugiej z kolei edycji zaprezentowała swój nowy elektryczny samochód – w 2025 r. był to model 6e, zaś w tym – SUV klasy średniej CX-6e. Swoje stoiska miały także choćby Honda, Mercedes, Volvo, Renault, Dacia, Alpine, Jeep, Kia, Hyundai czy Aston Martin. Wśród „wielkich nieobecnych" na pewno można wymienić m.in. Toyotę, BMW czy całą grupę Volkswagena.

Obok prezentujemy wybrane ciekawe nowości, które można było zobaczyć na tegorocznej edycji Poznań Motor Show.



Lepas to marka koncernu Chery, która jesienią rozpocznie u nas sprzedaż dwóch SUV-ów: L6 (dł. 455 cm; BEV i HEV) oraz L8 (na fot.; dł. 470 cm; PHEV).





Nowa deska rozdzielcza z trzema ekranami, ale niestety już bez fizycznego panelu klimatyzacji.

Audi Q4 e-tron FL

Audi Q4 e-tron po liftingu ma m.in. przeprojektowane grill i zderzaki oraz udoskonalone diodowe oświetlenie. W kabinie nowa jest przede wszystkim deska rozdzielcza, wzorowana na innych modelach marki. Zastosowano na niej trzy ekrany: wskaźników 11,9", centralny 12,8" oraz pasażera 12" (wyposażenie opcjonalne). Zupełnie inaczej ukształtowano także konsolę między fotelami (ma m.in. dwie ładowarki do telefonów). Q4 otrzymało nowej generacji silniki i będzie oferowane w wersjach o mocy 204, 286, 299 oraz 340 KM (dwa ostatnie 4x4). Akumulatory: 63 i 82 kWh. Poprawił się zasięg i wynosi od ok. 450 do 590 km.



Rozbudowa dróg w Polsce trwa. GDDKiA jeszcze przed majowym długim weekendem oddała do ruchu następne fragmenty ważnych tras. Tym razem to 27 kilometrów autostrady A2 na wschód od Warszawy, pomiędzy węzłami Łukowisko i Biała Podlaska (wg szacunków do końca czerwca 2026 r. udostępniona zostanie kolejna część trasy – od węzła Siedlce Wschód do węzła Łukowisko) oraz ponad 22-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S6 w województwie pomorskim – między Leśnicami a Bożepolem Wielkim.

Kolejne odcinki tras S6 i A2



Zmarł Alessandro Zanardi



Pierwszego maja zmarł Alex Zanardi – człowiek, który wielokrotnie udowodnił, czym jest prawdziwa walka. W latach 90. startował w F1, a największe sukcesy odniósł w serii CART (dwukrotny mistrz). W 2001 r. w wypadku na Lausitzringu stracił nogi i otarł się o śmierć. Powrócił jednak do wyścigów samochodowych niecałe dwa lata później, startując BMW w WTCC. Następnie jako parakolarz sięgnął po 4 złote medale paraolimpijskie i triumfy w mistrzostwach świata. W 2020 r. podczas wyścigu rowerów ręcznych zderzył się z ciężarówką i doznał poważnych uszkodzeń mózgu.



W kabinie najbardziej charakterystyczny jest zagięty ekran.



Porsche Cayenne Coupe Electric

Do niedawno wprowadzonego Cayenne Electric w tradycyjnej odmianie dołącza Coupe, z opadającą linią dachu. W efekcie wysokość auta zmniejszyła się z 167,4 do 165 cm. Do wyboru przewidziano trzy wersje napędowe, wszystkie 4x4. Podstawowa ma 408 KM (z funkcją overboost: 442 KM), S – 544 KM (666 KM) a Turbo – 857 KM (1156 KM). Wszystkie zasila bateria 113 kWh, a zasięg wynosi, odpowiednio, 661, 670 oraz 637 km. Ceny: wersja bazowa 463 tys. zł, S 570 tys. zł, a Turbo – 740 tys. zł.

Kolejny SUV MG w Polsce



Centralny ekran ma 12,8". Do dyspozycji przewidziano wyświetlacz head-up.

MG poszerzy gamę oferowanych na naszym rynku modeli o SUV-a MGS6 EV. To samochód klasy średniej o długości 471 cm (bagażnik p./t.: 124/674 litry). Będzie można kupić dwie wersje, obie z bateriami 77 kWh o maksymalnej mocy ładowania 144 KW: z napędem na tylne koła (244 KM, zasięg 530 km, cena 203 900 zł) lub 4x4 (361 KM, zasięg 485 km, cena od 216 900 zł). MGS6 EV trafi do salonów w lipcu br.



eprasa.pl 5db0c192df

Hyundai Ioniq 6N



Najbardziej sportowa odmiana elektrycznej limuzyny Hyundaia
Ioniq 6N ma 650 KM, napęd na obie osie i zaskakujący charakter

motor PIERWSZA JAZDA

Gdy w 2024 r. pojawił się Ioniq 5N, na nowo zdefiniował pojęcie sportowego auta na prąd. Stało się tak głównie za sprawą wirtualnych biegów połączonych ze sztucznym dźwiękiem silnika i ogromną liczbą ustawień.

Teraz ta technologia pojawia się w Ioniqu 6N, ale jest jeszcze bardziej dopracowana. Przykład pierwszy z brzegu to 8, a nie 7 sztucznych biegów. Do tego dochodzą niższe środek ciężkości czy przekalibrowane zawieszenie oraz układ kierowniczy. Ioniq 6N otrzymuje również specjalne opony, opracowane wspólnie z Pirelli P Zero i dookreślane literami HN. Mają one rozmiar 275/35 R20.

Sportowe zapędy w kieszeni

Nadwozie sportowego Hyundaia mierzy 493 cm długości i z miejsca budzi kontrowersje. Na tle standardowej wersji jest jednak szersze aż o 6 cm oraz ma wydatny spojler na pokrywie bagażnika z mocowaniem typu „łabędzia szyja".

Wnętrze jest przyjemnie wykończone i bardzo przestronne, szczególnie z tyłu, gdzie wygospodarowano mnóstwo miejsca na kolana. Gorzej jednak z tym na stopy, ze względu na akumulator trakcyjny (84,0 kWh) umieszczony w podłodze. Negatywnie wpływa on również na pozycję za kierownicą, która jest nieco wyższa niż np. w BMW M3 czy elektrycznym Porsche Taycanie.

Po ruszeniu z miejsca Ioniq 6N głęboko w kieszeni chowa swoje sportowe zapędy. Jest cichy, stonowany i całkiem wygodny. To ostatnie zawdzięcza m.in. adaptacyjnym amortyzatorom.

Mnogość ustawień

Tym, co wyróżnia Ioniqa 6N na tle innych sportowych aut jest mnogość ustawień. Obok podstawowych – Eco, Normal, Sport i Smart – mamy przede wszystkim możliwość fałszywej zmiany biegów (N e-Shift), w której chwilowe przeciążenia związane z nią są realizowane przez hamowanie rekuperacyjne.

Do tego dochodzą symulowany dźwięk silnika (N Active Sound+), przypominający benzynową „V-ósemkę", ustawienia baterii (N Battery) czy funkcja N Grin Boost, działająca niczym cyfrowy strzał z podtlenku azotu. Są też N Launch Control, N Pedal oraz N Drift Optimizer, oferujący 23 ustawienia pozwalające dostosować m.in. poziom inicjacji i kąt poślizgu. Dodatkowo można też ustawić rozdział momentu obrotowego pomiędzy osiami, dzięki czemu Ioniq 6N w jednej chwili staje się przednio- lub tylnonapędowy.


Ioniq 6N względem innych wariantów tego modelu ma nadwozie szersze o 6 cm. Na długość mierzy 493 cm.

Znakomite osiągi

A jak jeździ to auto? Standardowa moc wynosi 609 KM, natomiast maksymalna – 650 KM. A to oznacza jedno – Ioniq 6N jest potwornie szybki. 0-100 km/h osiąga w 3,2 s i nie „pęka" nawet przy siódmym starcie z miejsca z maksymalną intensywnością.

Reakcje na gaz potrafią być brutalne, a jeśli nie zmienimy biegu na czas, sztuczny dźwięk silnika zasymuluje nawet „wpadnięcie" na ogranicznik obrotów. Robi to zresztą bardzo realistycznie.

Ioniq 6N po torze jeździ w sposób absolutnie satysfakcjonujący. Pod względem zapewnianych odczuć przypomina benzynowe

DANE TECHNICZNE	IONIQ 6N
Silnik	2 x elektryczny
Moc systemowa	609 (650)* KM
Systemowy moment obrotowy	740 (770)* Nm
Zasięg	487 km
Czas ładowania (10-80%, DC)	0:18
OSIĄGI	
Prędkość maksymalna	257 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	3,2 s
Średnie zużycie energii	21,2 kWh/100 km
CENA	**323 700 ZŁ**

* z funkcją N Grin Boost

motor NASZYM ZDANIEM

Hyundai Ioniq 6N, dzięki ogromnej liczbie ustawień, potrafi być wieloma różnymi autami w jednym nadwoziu. Zapewnia świetne osiągi, okazuje się wygodny na co dzień, szczególnie jak na swoją moc, i zachęca do driftingu. Choć kosztuje ponad 300 tys. zł, trudno o bezpośredniego rywala za podobne pieniądze.

Koreańczycy stworzyli znakomite auto, które za połowę ceny może być konkurentem Porsche Taycana. Dzięki wirtualnym biegom połączonym ze sztucznym dźwiękiem jest w stanie zapewnić nawet więcej emocji niż on. Na dodatek oferuje obszerny drugi rząd siedzeń.

Maciej Struk, Motor

OCENA ★★★★½

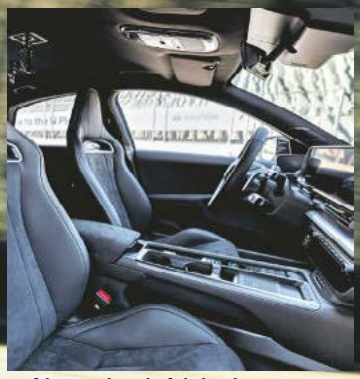
eprasa.pl 5db0c192df







Cyfrowy kokpit z dwoma ekranami przekonuje jakością materiałów oraz obsługą. W kierownicy są cztery przełączniki odpowiedzialne za ustawienia auta. Tym z prawej strony u góry (zdjęcie w kółku) uruchamia się funkcję N Grin Boost, pozwalającą rozwinąć całą dostępną moc, wynoszącą 650 KM.



Za kierownicą siedzi się nieco za wysoko. Sportowe fotele mają szeroki zakres regulacji i dobrze trzymają ciało.



Pod względem przestrzeni na kolana jest świetnie, ale na stopy – gorzej. Plus za płaską podłogę i nawiewy.

samochody sportowe. Ale nie jest idealny. W szybkich łukach pojawia się bowiem tendencja do podsterowności, czym przywodzi na myśl klasyczne Audi RS. Najlepszy okazuje się w zakrętach przejeżdżanych na 2. lub 3. biegu, gdy na wyjściu pozwala na przewidywalną, intuicyjną nadsterowność.

Hyundai podał już cenę swojej nowości, to 323 700 zł (czyli o 700 zł mniej niż 5N). Jak na „zabójcę" BMW M3 i spółki – to okazja.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: HYUNDAI

REKLAMA



KULTOWA EDYCJA

JAK REAGUJEMY W SYTUACJACH EKSTREMALNYCH?

JUŻ W SPRZEDAŻY

POLECAMY TAKŻE CZASOPISMA NA CZYTELNIA.PL

eprasa.pl 5db0c192df

Sztuka dowożenia obietnic



PIERWSZY TEST



Nowe iX3 jest o 2 cm dłuższe od spalinowego X3 i ma o 3 cm większy rozstaw osi. Nadal trzyma jednak bezpieczny dystans do X5.



„Barczysty" tył, który dodatkowo optycznie poszerzają smukłe lampy. Minus: wysoko położony próg załadunku.

Ładowanie

Nowe iX3 korzysta z platformy 800 V i może ładować się z mocą aż 400 kW, która jest dostępna przy 10% naładowania i później łagodnie spada (nadal przekracza 100 kW przy 80%). Mimo dużej baterii (prawie 109 kWh netto) ładowanie 10-80% może trwać 21 min. Akumulator ma ogniwa cylindryczne (gęstość energii +20% względem pryzmatycznych, wcześniej stosowanych przez BMW). Nowe iX3 może też pochwalić się ograniczonym śladem węglowym: podczas produkcji generuje 13,5 t CO_2, wobec 9,9 t dla porównywalnego spalinowego BMW. Obok: praktyczna, unoszona klapka gniazda.





Pod przednią pokrywą wygospodarowano niewielki frunk, o poj. 58 l, z korkiem spustowym.



Jedyna obecnie dostępna wersja: 4x4 oraz 469 KM. Będą tańsze, w tym tylnonapędowa o większym zasięgu.

iX3 50

Miał być historyczny przełom – i jest. Nowe elektryczne iX3 przybliża nas do standardu, którego oczekujemy od aut na prąd. A poza tym... to po prostu dobry SUV. I dobre BMW.



21-calowe obręcze o aerodynamicznym wzorze, za 5900 zł. Amatorom komfortu radzimy zostać przy seryjnych „20”.



Tylny zderzak z wyprofilowaniem na kształt dyfuzora – element pakietu M (od 19 500 zł).

Nostalgia to dziś cenna waluta, a w BMW o tym doskonale wiedzą. Nowa rodzina samochodów elektrycznych, zapoczątkowana przez iX3, nazywa się Neue Klasse, na cześć przełomowych modeli z lat 60. ubiegłego stulecia.

To konstrukcje, które uratowały BMW. Po wojnie producent sprzedawał garść przestarzałych motocykli i tanich aut oraz równie przestarzałe limuzyny. Dość wspomnieć, że ostatni nowy silnik zaprojektował w 1933 r. Pod koniec lat 50., w obliczu bankructwa, miał zostać przejęty przez Daimlera (Mercedesa). Opór pracowników i inwestycje rodziny Quandtów, niemieckich przemysłowców, pozwoliły jednak stworzyć gamę modeli Neue Klasse, które z sukcesem teleportowały BMW do nowożytności. W 1963 r. firma znów zaczęła zarabiać i po raz pierwszy od 20 lat mogła wypłacić dywidendę swoim akcjonariuszom.

Zmiana kierunku

Pomijając i3 oraz iX, w nowym stuleciu BMW ostrożnie wchodziło w elektromobilność, budując swoje auta elektryczne na bazie spalinowych. I finansowo dobrze na tym wyszło – a na pewno lepiej niż Audi i Mercedes. Teraz czas jednak na zdecydowany ruch: Neue Klasse oznacza gamę elektrycznych modeli tworzonych na osobnej platformie. To tzw. samochody napędzane oprogramowaniem, w których podzespoły nadzoruje superkomputer. Pierwszym z nich jest właśnie iX3.

Elektryczny SUV (symbol NA5) jest dłuższy od obecnej spalinowej „X-trójki”, a przy tym nieco węższy i niższy. Miejsca na nogi i nad głowami w obu rzędach jest w bród; po odsunięciu fotela kierowcy o 1 m od pedałów (pozycja kierowcy średniego wzrostu) na nogi z tyłu pozostaje 80 cm, a więc blisko większych SUV-ów. Przeciętnie wypada natomiast szerokość kabiny – nie jest wąsko, ale węziej niż klasowa średnia. Plus za dobre przeszklenie boków, zapewniające dobrą widoczność po skosie do tyłu, minus za brak nakładek drzwi osłaniających progi oraz uchwytów w podsufitce z tyłu, co utrudnia pewne przymocowanie „koryta” dla dużego psa.

520-litrowy bagażnik nie jest zbyt wysoki, do tego brakuje klamek do składania oparć (można to zrobić tylko z wnętrza), a krawędź załadunku „wisi” wysoko (77 cm). Jednak górują plusy: są haki, jest schowek pod podłogą, a po złożeniu oparć powstaje płaska powierzchnia. Dodatkowo mamy 58-litrowy frunk pod maską – wodoszczelny (z korkiem spustowym), np. na brudne rzeczy.

Oswojona przyszłość

Wnętrze iX3 zwraca uwagę nową architekturą, ze wskaźnikami na szerokim pasie pod szybą, dużym ekranem i mocno zredukowaną liczbą klasycznych instrumentów. Zmieniła się już sama pozycja kierowcy, który ma do dyspozycji wydatne podłokietniki oraz poręczną kierownicę z ergonomicznie wyprofilowanymi wypustkami po bokach. Do obecności górnego ramienia trzeba przywyknąć – może ono utrudniać instynktowną ocenę położenia kół na wprost (oferta obejmuje też pozbawioną go kierownicę M). Z drugiej strony taka konstrukcja zapewnia dodatkowe punkty chwytu. Ogólnie pozycja kierowcy jest tu bardzo wygodna, ze świetnym podparciem łokci i głowy – do czego znacząco przyczyniają się opcjonalne fotele z masażem w oparciu i dwuosiową regulacją zagłówków (aktualnie, niestety, bez opcji wentylacji, która dołączy do oferty później).

Piętrowa deska rozdzielcza ma niską zabudowę, ale i tak jest masywna – głęboko wnika do kabiny. Wzmacnia to poczucie integracji z kokpitem, jednak oznacza pewne marnotrawstwo przestrzeni. Ewidentną wadą takiej architektury są niezwykle szerokie podstawy słupków; na szczęście ich dolna część plasuje się na tyle nisko, a kierowca siedzi na tyle wysoko, że nie ogranicza to szczególnie pola widzenia (zresztą w innych BMW słupki też bywają masywne).

Zegary przeniesione na podszybie okazują się czytelne, a w dodatku oferują rozległe możliwości personalizacji wskazań. W zasadzie opcjonalny wyświetlacz head-up staje się zbędny – wręcz powoduje niepotrzebny natłok informacji. Koncepcję obsługi uzupełniają sprawnie działające sterowanie głosowe oraz system multimedialny z dużym ekranem centralnym. Jego matryca szybko odpowiada na dotyk, choć przy przechodzeniu między głównymi sekcjami system potrafi się zamyślić; poza tym na dobę zawiesił się na jednym widoku (naprawa

pl 5db0c192df





Stanowczy przerost formy: kierunek poszczególnych nawiewów, jak np. w Taycanie, wybiera się palcem na wyświetlaczu.



Nie ma startera – wystarczy wybrać kierunek jazdy i ruszyć. Przyciski i pokrętło pośledniej jakości (klawisz P się blokuje).

Estetyczne materiały z recyklingu, poręczna kierownica i przyjazne cyfrowe środowisko, z ekranem pod ręką (system w niektórych momentach mógłby odpowiadać szybciej), klarownym menu i personalizowanymi wskaźnikami pod szybą.



Nowoczesne w formie, ale tradycyjne klawisze, aktywne zależnie od dostępności funkcji. Odporne na brud. Brakuje łopatek do reg. rekuperacji.



Wyświetlacz pod szybą można wszechstronnie spersonalizować. Do wyboru są wskaźniki m.in. temperatury akumulatora (przybliżonej) czy skrętu kół.



Ukłon w stronę chwalebnej przeszłości: tryb osobisty ilustruje zdjęcie BMW 2002.



Poręczne klamki (elektryczno-mechaniczne) – choć za pierwszym razem trzeba je zlokalizować.



Bardzo dobre fotele z regulacją „boczków" oparcia i masażem, za 4200 zł.

dokonała się samoistnie). Pomijając te detale, można o nim pisać niemal wyłącznie dobrze: menu jest przejrzyste i nieprzeładowane, a w zasięgu dłoni kierowca ma skróty do wyłączenia podstawowych systemów wsparcia.

Intuicyjna elektromobilność

„Przełom" w dzisiejszych czasach, niestety, ma często marketingowy wydźwięk. Jeśli chodzi o elektromobilność, przełomem będzie pokonanie psychologicznej bariery, na którą składa się odpowiedni zasięg oraz szybkie ładowanie w trasie – nie tak szybkie jak tankowanie, ale trwające kilka-kilkanaście minut. Oczywiście to nie tylko kwestia aut (Porsche już dawno ładują się bardzo szybko), lecz także infrastruktury. Ta ostatnia ma się coraz lepiej (w Polsce działa już przeszło 100 stacji o mocy ponad 300 kW). BMW – z mocą ładowania do 400 kW, dopracowaną aerodynamiką (korzystny współczynnik oporu powietrza Cd, od 0,24), wielką baterią (109 kWh) oraz oszczędnym napędem – jest blisko tej bariery.

Najbardziej cieszy efektywność: w mieście, w temperaturach 5-15°C, iX3 zużywa 16-18 kWh/100 km, a na pozamiejskich drogach lokalnych około 15 kWh. Na pustej autostradzie potrzebuje 27,5-29,5 kWh (dane dla przeciwnych kierunków), a przy zatłoczonym ruchu wartość ta spada do ok. 23,5 kWh. W tych niezbyt sprzyjających temperaturowo warunkach oznacza to zasięg na poziomie 600-700 km w mieście i na drogach z ograniczeniem do 90 km/h oraz 360-460 km na autostradzie – godne wyniki jak na 2,3 tony masy własnej. A gdy trafimy na odpowiednio szybką ładowarkę, postój na częściowe uzupełnienie energii w trasie może trwać kilka minut.

Moc kontroli

469-konny napęd zapewnia BMW mnóstwo wigoru, jednak od osiągów w sprincie ważniejsze są aspekty, którymi iX3 zdecydowanie góruje nad mnożącymi się rywalami ze Wschodu: to rozbudowana regulacja rekuperacji (trzy stopnie intensywności i tryb adaptacyjny), „spalinowe" wyczucie pedału hamulca oraz wysokiej jakości właściwości jezdne.

eprasa.pl 5db0c192df



Dużo miejsca na nogi i głowy, do ok. 1,9 m wzrostu. Krótkawe siedzisko, ale wygodna pozycja. Regulacja oparć, płaska podłoga.



Pod podłogą: nieduży schowek na najpotrzebniejsze akcesoria. Hak (elektryczny) kosztuje 5600 zł.



520-litrowy, ustawny bagażnik iX3 z hakami na torby, trójdzielne oparcie kanapy (składane tylko z wnętrza).

Mimo że obecnie iX3 jest dostępne tylko z klasycznym, pasywnym zawieszeniem, to zręcznie łączy zwarte prowadzenie z niezłym poziomem komfortu. Podczas ofensywnej jazdy kierowca może liczyć na doskonałą kontrolę ruchów nadwozia oraz rozdział momentu z wyraźną preferencją tylnej osi, a sam układ kierowniczy przekonuje nadzwyczajnym – zwłaszcza jak na te czasy – balansem. Z jednej strony jest czujny i przyjemnie „waży" w dłoniach, z drugiej odznacza się organiczną progresją, bez niepotrzebnej nerwowości.

Choć testowany egzemplarz zaopatrzono w opcjonalne 21-calowe obręcze, komfort zawieszenia w znakomitej większości przypadków pozostaje dość wysoki – bez skłonności do typowego dla aut elektrycznych „galopowania", czyli ruchów góra-dół na równych drogach. iX3 zgrabnie filtruje łaty przy miejskich prędkościach i wygładza pofalowania przy szybszej jeździe. Trzeba jednak przywyknąć do „szorstkiego" tłumienia poprzecznych nierówności, które transferują do wnętrza odczuwalne wstrząsy. Prawdopodobnie sytuację nieco poprawi pozostanie przy seryjnych felgach o średnicy 20 cali.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI

m | PODSUMOWANIE — BMW iX3 50 xDRIVE

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronne wnętrze i spory bagażnik,
- ✚ znakomita pozycja kierowcy,
- ✚ przyjazne cyfrowe środowisko,
- ✚ estetyczne wykończenie
- ▬ drobne uwagi do montażu, materiałów i nadmiernej cyfryzacji

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ sportowe osiągi,
- ✚ rozbudowana, płynna rekuperacja,
- ✚ tylnonapędowy charakter przy dynamicznej jeździe,
- ✚ wysoka efektywność,
- ✚ szybkie ładowanie (AC 22 kW w opcji),
- ✚ pojemny akumulator = duży zasięg

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ pewne prowadzenie z czytelnymi reakcjami, bez unoszenia czy „pływania",
- ✚ wyczucie pedału hamulca,
- ✚ przyzwoity komfort tłumienia,
- ✚ angażujący układ kierowniczy

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ relatywnie atrakcyjna cena w odniesieniu do mocy,
- ✚ liczne opcje i możliwości personalizacji
- ▬ brak wentylacji foteli oraz rolety lub opcji przyciemniania szklanego dachu,
- ▬ tylko 2 lata gwarancji mechanicznej

Takie przełomy lubimy. Nowe iX3 jest funkcjonalnym SUV-em, który jeździ jak na BMW przystało i mimo całego zatrzęsienia nowości – na czele z koncepcją kokpitu – nie każe uczyć się obsługi samochodu na nowo. Z takimi kompetencjami iX3 ma duże szanse w pojedynku roku, na który z niecierpliwością czekamy: z GLC, Macanem, Q6 e-tron oraz EX60.



Mimo słusznej wagi BMW prowadzi się bez ociężałości i ma przyjemnie „żywy" układ kierowniczy.

DANE TECHNICZNE	BMW
Silnik	2 x elektryczne
Moc systemowa	**469 KM**
Systemowy moment obrotowy	**645 Nm**
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	478/190/164 cm
Rozstaw osi	290 cm
Średnica zawracania	12,1 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2285/540/2000 kg
Pojemność bagażnika	520/1750 l
Pojemność akumulatora (netto)	108,7 kWh
Maks. moc ładowania AC/DC	22/400 kW
Opony (egzemplarz testowy)	255/40 R21
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,9 s
Średnie zużycie energii	15,1-17,0 kWh/100 km
Zasięg	720-805 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,1** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**4,8** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**37,7** m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**38,3** m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	**57,0** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,0** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,7**	
Testowe zużycie energii[2]	**17,0/16,0/16,5**	
Rzeczywisty zasięg	**650** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	BMW
Model	iX3
Wersja	50 xDrive
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/○ (9300)[3]
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (9300)[3]
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (9300)[3]
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (2700)[3]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (7000)/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/–/○ (1600)
Fotele skórzane	○ (15 100)
Fotele z masażem/wentylowane	○ (4200)/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Adapt. zawiesz./el. składany hak	–/○ (5600)
Sportowe hamulce	○ (15 700)[3]
Aluminiowe felgi 20"/21"	●/○ (5900)
Lakier metalik/matowy	○ (5200)/○ (14 600)
Cena wersji podstawowej[4]	315 000 zł
CENA	**315 000 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



315 000 zł
BMW iX3 50 xDrive
469 KM, 0-100: 4,9 s



319 900 zł
Mercedes GLC 400 4Matic EQ
489 KM, 0-100: 4,3 s



387 000 zł
Porsche Macan 4
408 KM, 0-100: 5,2 s

Wyrównana stawka. BMW i Mercedes są tańsze i nieco oszczędniejsze, Porsche najzwinniej się prowadzi. Można już też zamawiać Volvo EX60 (4x4 510 KM: od 294 900 zł).

eprasa.pl 5db0c192df

Wszechstronny wybór



Opel Frontera Turbo Hybrid eDCT
Silnik: benz., turbo + el., **R3, 1199 cm³**
Moc systemowa: **145 KM**

Dacia Duster Eco-G 120
Silnik: benz., turbo, **R3, 1199 cm³**
Moc maksymalna: **122 KM**

Za 100-117 tys. zł można kupić miejskie auto. Dacia, Jaecoo i Opel w tej cenie oferują jednak nowoczesne kompaktowe SUV-y – a nawet dorzucają do nich coś extra.

Mając nieco ponad 100 tysięcy zł, można nabyć np. niespełna czterometrową Toyotę Yaris, która kosztuje 101 400-130 900 zł, a z aktualnymi rabatami: 89 900-124 000 zł. Można też jednak pokusić się na wybór dużo większego i wszechstronniejszego samochodu. W zasięgu są nawet kompaktowe SUV-y.

Dacia w tym teście nie jest zaskoczeniem. Dla wielu osób Duster jest pierwszym, co przychodzi na myśl, gdy mowa o tanim SUV-ie. Dlatego od lat okupuje czołówki rankingów sprzedaży aut w Polsce i Europie. W podstawowym wydaniu (z silnikiem 1.2 turbo, ręczną skrzynią i instalacją LPG) kosztuje od 82 tys. zł za ubogo wyposażoną bazową wersję do 96,2 tys. zł za testowaną journey. Niestety w czasie testu do dyspozycji nie był wariant z dwusprzęgłowym automatem (96 900-103 100 zł), który bardziej pasowałby do obydwu, trochę droższych i wyposażonych w automatyczne przekładnie, konkurentów.

Chińska marka też tu raczej nie zaskakuje. Jaecoo 1,5 roku temu przebojem weszło do Europy niedrogim modelem 7, a niedawno włączyło do gamy równie udany i jeszcze tańszy model 5. Z silnikiem 1.6 turbo o mocy 147 KM oferowany jest w dwóch wersjach: wyposażonej dobrze (104 900 zł) i fantastycznie (116 900 zł). Do testu trafiła ta druga.

A skąd w takim zestawie Opel? Powodem jego obecności są ostatnie obniżki, po których spokrewniona z Citroenem C3 Aircross Frontera jako 145-konna hybryda kosztuje 103 500 zł w bazowej odmianie (-3400 zł) i 114 500 zł w testowanej (-6400 zł). Jest więc tańsza nie tylko od C3 Aircrossa Hybrid 145 (106--120 tys. zł), ale nawet Peugeota 208 Hybrid 145 (111-129 tys. zł)!

Jak zatem lepiej wydać pieniądze: blisko 100 tys. na Dacię, prawie 115 na Opla czy 117 tys. zł na Jaecoo?

Różne możliwości

W każdym przypadku otrzymuje się podobnej wielkości samochód. Duster mierzy 434,3 cm, „piątka" 438 cm, a Frontera o pół centymetra więcej. O ile pierwszy z nich dorzuca extra instalację gazową, a także wielki prześwit (20,9 cm; Jaecoo: 15 cm, Opel: 16,4 cm), a drugi szczególnie bogate wyposażenie, o tyle w przypadku Opla wyróżnikiem jest wyjątkowa w SUV-ie o tych rozmiarach możliwość dokupienia (za 3200 zł) trzeciego rzędu siedzeń. Wprawdzie służy on raczej do przewozu dzieci albo niskich dorosłych, ale w razie potrzeby pozwala podwieźć dodatkowe dwie osoby, czego obaj rywale nie potrafią.

W dodatku Frontera zdecydowanie pokonuje konkurentów ilością miejsca na nogi (o 3-5 cm) i nad głową w drugim rzędzie (o 4-5 cm). Z przodu jej kabina też jest wysoka, za to w obu rzędach – dość wąska. W dodatku kierowca nie może odsunąć fotela zbyt mocno do tyłu.

Dacia pozwala dalej cofnąć niżej zamocowane fotele, ale zapewnia mniejszą przestrzeń niż Opel, a jej główną słabością w kwestii wygody

eprasa.pl 5db0c192df

w granicach rozsądku



Jaecoo 5 1.6 TGDI
Silnik: benz., turbo, R4, 1598 cm³
Moc maksymalna: 147 KM



JAECOO 5 4-cylindrowy silnik 1.6 turbo (147 KM) współpracuje tu z płynnie działającym, ale chwilami ospałym dwusprzęgłowym automatem.

DACIA DUSTER W testowanym aucie silnik R3 1.2 turbo (122 KM) zestawiono z ręczną skrzynią. Wersja z automatem jest o 6900 zł droższa.

OPEL FRONTERA Rozbudowany układ mild hybrid (silnik R3 1.2 turbo 136 KM plus elektryczny 21 KM, dwusprz. automat) jest oszczędny.

eprasa.pl 5db0c192df

Dacia Duster Eco-G 120 journey





Wnętrze wykonano z twardych plastików, ale te pokrywające deskę rozdzielczą są zróżnicowane i wyglądają dobrze, w przeciwieństwie do tych na drzwiach. Prosty zestaw wskaźników 7" i niezbyt skomplikowany system multimedialny z ekranem 10" z nawigacją, łatwa obsługa. Obok: fabryczny uchwyt na telefon.



Wciskając dwa razy przycisk z boku deski, przywołuje się własne ustawienia systemów bezpieczeństwa.



Fotele odsuwają się daleko do tyłu i mają długie siedziska. Lewy z regulacją wysokości oraz lędźwiową.



Niezbyt duża kanapa, mniej miejsca na nogi niż u rywali i węższa kabina, ale 2 wysokie osoby się zmieszczą.



Opcjonalny zestaw 4 kamer dookoła auta oferuje widoki w każdą stronę, ale nie ma ujęcia 360°.

Spory (453 l) kufer z dnem ustawianym na dwóch poziomach i dwoma haczykami. Burty nie są plastikowe, za to blachę na pokrywie widać w lusterku wstecznym.



są niewysokie oparcia i niedobór miejsca na nogi pasażerów kanapy.

Najprzestronniejszym z konkurentów jest Jaecoo, które nie zachwyca jedynie wysokością kabiny (kilka cm zabiera obudowa seryjnego w testowanej wersji okna dachowego), ale miejsca nad głowami i tak wystarcza nawet wysokim osobom.

Standardowa pojemność bagażników całej trójki jest zbliżona (Duster: 453 l, Frontera: 460 l, 5: 480 l), po złożeniu kanap i załadowaniu po dach chiński SUV (1284 l) ustępuje rumuńskiemu (1545 l) i niemieckiemu (1600 l). Ten ostatni bryluje też ładownością – w 7-osobowej wersji udźwignie 645 kg (5-os.: 511 kg). Możliwości rywali kończą się poniżej pół tony. Z siedzeniami trzeciego rzędu Opel pociągnie przyczepy o masie do 1050 kg, bez nich uciągnie 1250 kg, jak Jaecoo; Dacia radzi sobie z ważącymi do 1500 kg.

Komfort dla rodziny

Ale ciągnięcie przyczepy to czynność okazjonalna, na co dzień kompaktowe SUV-y mają przede wszystkim wygodnie transportować np. rodzinę. Jeśli chodzi o pracę podwozia, to z tego zadania najlepiej wywiązuje się Dacia, której zawieszenie o dużym skoku radzi sobie świetnie niezależnie od rodzaju drogi i nie ma skłonności do „galopu" na pofałdowanej jezdni. Ceną tak miękkiego zestrojenia jest zachowanie Dustera na krętej drodze, gdzie bardziej niż rywale skłania on kierowcę do zredukowania tempa. Nie prowadzi się niebezpiecznie, ale na tle pozostałej dwójki bardziej się przechyla, wcześniej poddaje podsterowności i mniej chętnie wykonuje gwałtowne skręty.

Pozostała dwójka słabiej tłumi wstrząsy na najgorszych wybojach, ale z większością radzi sobie co najmniej dobrze. A zarazem zauważalnie lepiej odnajduje się w szybkich i ciasnych łukach.

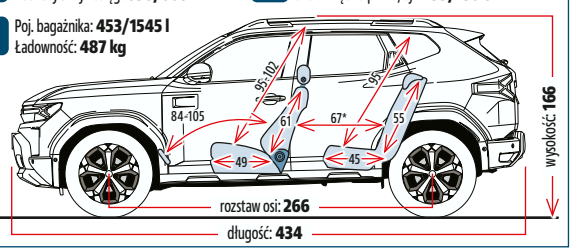
Ale komfort nie wynika tylko z pracy układu jezdnego, ale i z... atmosfery we wnętrzu. A pod tym

DACIA DUSTER ECO-G 120 EURO NCAP ★★★★★

Poj. zb. paliwa: **50 l Pb 95/50 l LPG**
Teoretyczny zasięg: **830/660 km**

Szerokość: **181 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **139/136 cm**

Poj. bagażnika: **453/1545 l**
Ładowność: **487 kg**



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



Duster robi wrażenie prześwitem i dojrzałym (ale dalekim od dynamiki) zachowaniem na drodze.

eprasa.pl 5db0c192df

względem Dacia, ze swoimi przeciętnymi, wyłącznie twardymi plastikami i średnio wygodnymi podczas dłuższej podróży fotelami, musi uznać wyższość rywali. Choć trzeba zaznaczyć, że w opisywanej, topowej wersji Duster ułatwia codzienną eksploatację seryjnie oferowanymi nawigacją, kamerą i czujnikami cofania, ładowarką indukcyjną, tempomatem oraz systemem obsługi bez wyjmowania „kluczyka" z kieszeni.

Ale testowana Frontera też oferuje to wszystko (poza systemem keyless) w standardzie, a dodatkowo dodaje płatne w Dacii przednie czujniki parkowania i automat. Do obu aut można za nieco ponad 2 tys. zł dokupić ogrzewanie foteli, kierownicy i przedniej szyby.

Tylko do Jaecoo nie da się niczego dokupić. Bo nie trzeba. Opisywana wersja jako jedyna w teście seryjnie ma świetnej jakości kamery 360 stopni, aktywny tempomat, 2-strefową klimatyzację, wielkie (118 x 85 cm) okno dachowe, nastrojowe oświetlenie i elektrycznie sterowaną tylną pokrywę, a jej fotele są pokryte ekoskórą, elektrycznie przestawiane, podgrzewane (jak kierownica) i wentylowane! Do tego „piątka" bryluje wykończeniem – nie brakuje w niej miękkich powierzchni (nawet w drugim rzędzie), część pokrywa sztuczna skóra. W dodatku ładowarka indukcyjna jest tu umieszczona najdogodniej i ma solidne 50 W mocy.

Trzy drogi

Do dynamicznej jazdy nie zachęca nie tylko zawieszenie, ale i napęd testowanego Dustera. Jednostka 1.2 turbo, rozwijająca 122 KM na LPG i 114 KM na benzynie, okazuje się dosyć żwawa i nawet w dolnym zakresie obrotomierza sprawnie odpowiada na dodanie gazu. Sprawnie przebiega też zmiana biegów. Ale gdy wymaga się od silnika maksymalnych przyspieszeń (katalogowo 11 s do „setki", w teście 10,6 s na LPG), sprawia on wrażenie

Jeacoo 5 1.6 TGDI Premium





Minimalistyczny kokpit robi wrażenie niezłym wykończeniem i dużym (13,2") pionowym ekranem centralnym. Cyfrowe zegary mają 8,9 cala przekątnej. Lewa część bardzo dogodnie umieszczonej półki na dwa telefony to mocna chłodzona ładowarka indukcyjna. Obsługa dotykowa, ale całkiem przyjazna.

Zestaw wskaźników jest zatłoczony licznymi wskazaniami i kontrolkami, ale najważniejsze dane są czytelne.



Elektrycznie ustawiane, ogrz./wentylowane fotele z obszernymi oparciami są dalej od siebie niż u rywali.



Kanapa ma podłokietnik i długie siedzisko, ale umieszczone dość nisko, więc słabo podpierające uda.



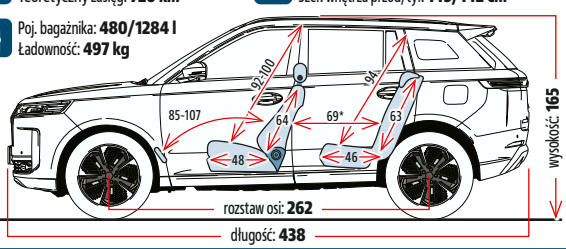
Tylko Jaecoo oferuje obszerne oświetlenie nastrojowe. Do wyboru jest mnóstwo kolorów.



Spory (480 l) bagażnik ma plastikowe burty, ale i haczyk, dwie wnęki po bokach, schowek pod ruchomym dnem, a jeszcze niżej sporą blaszaną wnękę.

JAECOO 5 1.6 TGDI — EURO NCAP NIE TESTOWANO

- Poj. zbiornika paliwa: **51 l**
- Teoretyczny zasięg: **720 km**
- Szerokość: **186 cm**
- Szer. wnętrza przód/tył: **145/142 cm**
- Poj. bagażnika: **480/1284 l**
- Ładowność: **497 kg**





Zgrabne Jaecoo nieźle łączy komfort z pewnością prowadzenia, ale miewa problemy z trakcją.

eprasa.pl 5db0c192df

wysilonego – staje się dość głośny, a przy najwyższych obrotach traci werwę. Jeśli jednak nie zmusza się go do takiej pracy, odwdzięcza się niedużym zapotrzebowaniem na paliwo. Benzyny zużywa średnio 6,9 l, a gazu 8,2 l/100 km. Oba zbiorniki mieszczą po 50 l, więc średni łączny zasięg to ponad 1300 km, a w spokojnie pokonywanej trasie można tankować co... 1800 km.

Jaecoo wyposażono w większy (1,6 l) i mocniejszy (147 KM) silnik. Zapewnia on cięższemu chińskiemu SUV-owi lepsze osiągi (w czasie naszych pomiarów Jaecoo osiągało „setkę" w 9,6 s, o 0,6 s szybciej, niż twierdzi producent), ale potrzebuje trochę większych ilości paliwa. A na autostradzie – zdecydowanie większych (10-10,5 l; Opel 9, Dacia 8-8,5 benzyny lub 11 l LPG). Mocną stroną Jaecoo jest cicha praca jednostki, słabą – dość ospała reakcja skrzyni na dodanie gazu, zwłaszcza przy ruszaniu z miejsca.

145-konny napęd Frontery (silniki 1.2 turbo 136 KM i elektryczny 21 KM w układzie mild hybrid, ale rozbudowanym, pozwalającym poruszać się „na prądzie") też nie jest idealny. Nie pracuje zbyt płynnie przy niewielkich prędkościach i zdarza mu się szarpnąć w odpowiedzi na zmianę nacisku na gaz. Ale to drobiazgi przy jego zaletach, jak niezła dynamika (Frontera w trakcie naszych pomiarów przyspieszała 0-100 km/h w 9,6 s, jak Jaecoo, zamiast 9,7 s) czy mały apetyt na paliwo. Wprawdzie w mieście zużywa go 8,6 l/100 km, prawie tyle co „5", ale w trasie wystarcza mu tylko 5 litrów, a średnio 6,8 l.

Co zatem wybrać?

Jak widać, nawet rozsądnie wydając pieniądze, można zaspokoić wiele potrzeb. I to różnych. Dacia zadowoli najbardziej oszczędnych i pokonujących największe dystanse, Opel tych, którzy nie chcą czuć oszczędności we wnętrzu, a Jaecoo – oczekujących jeszcze więcej.

TEKST: MARCIN LASKA, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

Opel Frontera Turbo Hybrid eDCT 145 GS



Kokpit wykonano z twardych tworzyw, jak w Dusterze, ale robią one lepsze wrażenie, półki mają gumowe dna, a wyniesioną część konsoli z miejscami na napoje i dźwigienką automatu okala ciekawa elastyczna taśma. Jak w Dacii – plus za osobny panel klimatyzacji i fizyczne przyciski na kierownicy.



Tylko Opel nie ma z tyłu osobnych nawiewów. Ma za to 2 wejścia USB-C, jak w Dacii (Jaecoo – jedno USB-A).



Regulacja wys. fotela, wysuwany podłokietnik. Wysoka pozycja blisko pedałów.



Mnóstwo miejsca na nogi w drugim rzędzie i nad głowami w każdym. Dodatkowe dwa miejsca wygodne tylko dla niskich osób.



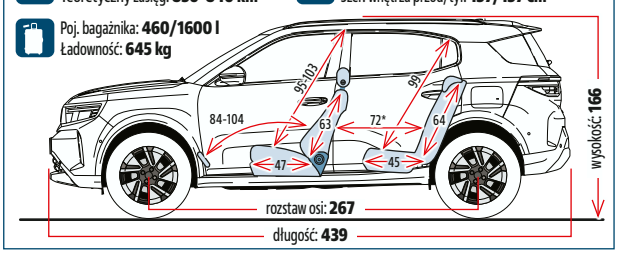
Częścią ustawień zarządza się na 10-calowym ekranie wskaźników (centralny też ma 10 cali).



Najmniejszy w teście (460 l) bagażnik częściowo zajęty przez dodatkowe dwa miejsca. Burty z wykładziną, próg 80 cm nad ziemią (Dacia: 75 cm, Jaecoo: 81 cm).

OPEL FRONTERA TURBO HYBRID eDCT 145 EURO NCAP NIE TESTOWANO

Poj. zbiornika paliwa: **44 l**
Teoretyczny zasięg: **830-840 km**
Szerokość: **185 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **137/137 cm**
Poj. bagażnika: **460/1600 l**
Ładowność: **645 kg**





Mierzący niecałe 4,4 m Opel nie wygląda na samochód mieszczący siedem osób.

eprasa.pl 5db0c192df

DANE TECHNICZNE	DACIA	JAECOO	OPEL
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo + el.
Poj. skokowa/ukł. cyl./zawory	**1199 cm³**; R3/12	**1598 cm³**; R4/16	**1199 cm³**; R3/12
Moc maksymalna (silnik spalin.)	**114 (122)[1] KM**/5500	**147 KM**/5000	**136 KM**/5500
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**–/–**	**–/–**	**21/145 KM**
Maks. moment obr. (silnik spalin.)	**190 (197)[1] Nm**/1750	**275 Nm**/2000	**230 Nm**/1750
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**–/–**	**–/–**	**51/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; man./6-bieg.	przedni; aut./7-bieg.	przedni; aut./6-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	434/181/166/266 cm	438/186/165/262 cm	439/185/166/267 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,0 m/20,9 cm	10,9 m/15,0 cm	11,5 m/16,4 cm
Masa własna/ładowność	1312/487 kg	1446/497 kg	1319/511 (1375/645)[2] kg
Maksymalna masa przyczepy	1500 kg	1250 kg	1050 (1250)[2] kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	453/1545 l	480/1284 l	460/1600 l
Poj. zbiornika paliwa	50 l (Pb 95) + 50 l (LPG)	51 l (Pb 95)	44 l (Pb 95)
Opony	215/60 R18	235/55 R18	215/60 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)			
Prędkość maksymalna	180 km/h	190 km/h	189 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,0 s	10,2 s	9,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,0 (7,5)[1] l/100 km	7,0 l/100 km	5,2-5,3 l/100 km
Zasięg	830 (660)[1] km	720 km	830-840 km
m DANE TESTOWE[3]			
Przyspieszenie 0-50 km/h	**4,5 (4,0)[1]** s ↘	**3,5** s →	**3,4** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**11,8 (10,6)[1]** s →	**9,6** s →	**9,6** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**23,5 (20,8)[1]** s ↘	**19,5** s →	**18,4** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**43,5** m →	**39,7** m ↗	**42,3** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**44,2** m →	**40,8** m ↗	**41,9** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,1** dB ↗	**55,3** dB ↗	**56,7** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB →	**61,4** dB ↗	**63,1** dB →
Rzeczywista prędkość[4]	**98** km/h	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,9**	**2,7**	**3,0**
Testowe zużycie benzyny[5]	**8,9/4,9/6,9**	**8,8/6,6/7,7**	**8,6/5,0/6,8**
Testowe zużycie LPG[5]	**10,4/6,0/8,2**	**–**	**–**
Rzeczywisty zasięg	**720 (600)[1]** km	**660** km	**640** km
WYPOSAŻENIE/CENY	**DACIA**	**JAECOO**	**OPEL**
Model	Duster	5	Frontera
Wersja	Eco-G 120 journey	1.6 TGDI Premium	Turbo Hybr. eDCT 145 GS
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–	●/●/●/●	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martw. pola	●/❍ (2200)[6]	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapob. kolizji	●/●	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-stref.	●/–	–/●	●/–
Nawigacja/ekran head-up	●/–	–/–	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	●/❍ (2200)[6]	–/●	●/–
Ładowarka indukcyjna	●	●	●
Tempomat/aktywny tempomat	●/–	–/●	●/–
Czujniki parkowania t./p. i t.	●/❍ (2200)[6]	–/●	–/●
Asystent parkowania	–	–	–
Szklany dach/dostęp bezklucz.	–/●	●/●	–/❍ (2200)[6]
Tapicerka półskórz./skórzana	–/–	–/●	–/–
Fotele podgrz./wentylowane	❍ (1200)[6]/–	●/●	❍ (2200)[6]/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	❍ (1200)[6]/❍ (2300)[6]	●/–	❍ (2200)[6]/❍ (2200)[6]
Reflektory LED/matrycowe	●/–	●/–	●/–
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	–/–	●/●	–/–
Aut. skrzynia/3. rząd siedzeń	❍ (6900)/–	●/–	●/❍ (3200)
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	–/●/–	–/●/–	●/–/–
Lakier metalik	❍ (2700)	●	●[7]
Cena wersji podstawowej[8]	82 000 zł	104 900 zł	103 500 zł
CENA	**96 200 ZŁ**	**116 900 ZŁ**	**114 500 ZŁ**

By możliwie zbliżyć wyposażenie pozostałej testowanej dwójki do kosztującego 116 900 zł Jaecoo, trzeba wybrać Dustera w wersji journey z automatem i dokupić do niego pakiety za 2200 zł (monitorowanie martwych pól/kamery/przednie czujniki parkowania) i 1200 zł (m.in. ogrzewanie foteli i kierownicy) – wówczas jego cena wyniesie 106 500 zł, a do Opla dokupić dwa pakiety za 2200 zł każdy (podgrzewanie foteli/kierownicy/przedniej szyby oraz system keyless/relingi/światła przeciwmgłowe) – jego cena rośnie wtedy do 118 900 zł.

[1] na LPG; [2] wersja 7-osobowa; [3] OPONY ZIMOWE; [4] przy wskaz. 100 km/h; [5] miasto/trasa/cykl miesz. (l/100 km); wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ❍ opcja (cena w zł); – niedostępne; [6] pakiet; [7] seryjny niebieski Effect, inne metaliki: 2700 zł; [8] z tym samym silnikiem

m PUNKTACJA – SEGMENT: KOMPAKTOWE SUV-Y



SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	DACIA	JAECOO	OPEL
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	24	28	27
Wykończenie i ergonomia	10	5	7	6
Wyciszenie	10	7	8	7
Multimedia i obsługa	10	**8**	7	7
Bagażnik	20	14	15	14
SUMA	100	58	65	61
UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	30	12	14	14
Praca silnika	10	7	7	6
Skrzynia biegów	10	6	7	7
Zużycie paliwa	30	**26**	19	21
SUMA	80	51	47	48
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	30	18	21	21
Komfort jazdy	30	24	21	21
Układ kierowniczy	10	7	7	7
Hamulce	20	10	**13**	11
SUMA	90	59	62	60
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	168	174	169
MIEJSCA		3	1	2
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	50	39	**33**	34
Poziom wyposażenia	40	13	**22**	14
Systemy bezpieczeństwa	30	14	**17**	16
Wyposażenie dodatkowe	10	3	0	4
SUMA	130	69	72	68
RAZEM	400	237	246	237
MIEJSCA		2	1	2

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Opla obsługuje się łatwo, ale ma przeciętne multimedia. Jaecoo błyszczy dużym, dobrej jakości ekranem z niezłym systemem, ale zbyt mocno polega na dotykowym zarządzaniu. Dacia oferuje multimedia właściwie na poziomie tych w Oplu, ale okazuje się jeszcze przyjaźniejsza w obsłudze, m.in. dzięki osobnym przyciskom na kierownicy.

Tu liczą się koszty. Dacia zużywa średnio 8,2 l gazu, co przy cenie 3,79 zł/l LPG oznacza, że paliwo potrzebne do przejechania 100 km kosztuje 31,08 zł, czyli tyle, co 5 l benzyny (6,2 zł/l) – dlatego przyznaliśmy Dacii tyle punktów, ile zdobyłoby auto zużywające średnio 5 l benzyny na 100 km.

W naszych dotychczasowych testach chińskie samochody zwykle nie imponowały skutecznością układów hamulcowych, ale Jaecoo 5 wypada w tej kwestii bardzo dobrze nie tylko w porównaniu do tej dwójki rywali, ale i na tle całego segmentu – zatrzymanie się z prędkości 100 km/h na dystansie mniejszym niż 40 metrów na zimowym ogumieniu (marki Firestone w Jaecoo, Continental w Dacii i Goodyear w Oplu) jest po prostu świetnym wynikiem.

Jaecoo 5 jest najdroższe w tym teście (choć Frontera kosztuje niewiele mniej), ale oferuje przy tym zdecydowanie najbogatszą specyfikację. Gdyby w porównaniu wzięła udział bazowa wersja Jaecoo, wyposażona mniej więcej na poziomie Dacii, wygrałaby z mniejszą, ale wciąż znaczącą przewagą punktową.

m motor PODSUMOWANIE

Testowana trójka pokazuje, że nie trzeba mieć dużo pieniędzy, żeby wyjechać z salonu udanym kompaktowym SUV-em. Opel Frontera robi wrażenie oszczędnym napędem i jest doskonałym wyborem dla osób poszukujących niedrogiego 7-miejscowego auta. Dacia Duster przekonuje zwiększonymi zdolnościami terenowymi i zdecydowanie obniżającą koszty użytkowania fabryczną instalacją LPG. Oba europejskie SUV-y muszą się jednak zadowolić ex aequo drugim miejscem, zdecydowanym zwycięzcą porównania okazało się bowiem Jaecoo 5, które błyszczy nie tylko wyjątkowo korzystną relacją ceny do wyposażenia, ale i innymi atutami, np. wnętrzem jak ze znacznie droższego auta.



eprasa.pl 5db0c192df

Krok w dobrym kierunku

m motor PIERWSZY TEST



Civic z hybrydowym napędem o mocy 184 KM jest bardzo udanym kompaktem. Był jednak wyraźnie za drogi. Teraz to się zmieniło, bo Honda skorygowała ceny.



Wybór przełożeń przyciskami okazuje się niezbyt intuicyjny. Dźwignia sprawdza się lepiej.

Jak na dzisiejsze standardy ekran 9" to nak to, że nie działa zbyt szybko. Poza tak pod względem materiałów, jak też

Civic to jeden z kompaktów o najdłuższej, bo sięgającej 1972 r. historii. Przez te ponad pięć dekad kupiło ją na świecie blisko 30 mln klientów. Obecna, 11. generacja pojawiła się w Europie w 2022 r., ale choć prezentuje się atrakcyjnie i jest zaawansowana technicznie, wielkiej kariery rynkowej nie zrobiła (roczna sprzedaż poniżej 10 tys. szt., dużo mniej niż większość konkurentów). Wydaje się, że wpływ na to mają przede wszystkim brak wyboru wersji napędowych i wysokie ceny, będące efektem zastosowania mocnego układu hybrydowego. Przynajmniej w tej ostatniej kwestii Honda postanowiła coś zrobić.

Wyraźnie tańsza

Gdy testowaliśmy Civica e:HEV w połowie ubiegłego roku, za najtańszą wersję trzeba było zapłacić 167 700 zł, zaś za topową 186 400 zł. Obecnie wartości te są następujące: 152 700 zł i 171 400 zł (natomiast w wyprzedaży rocznika 2025: 132 700 zł i 151 400 zł). To nadal nie jest oferta dumpingowa, ale bliższa realiom i cenom konkurentów.

W ubiegłym roku Honda przeprowadziła niewielką modernizację Civica. Auto otrzymało przeprojektowane zderzak (zrezygnowano przy okazji z osobnych świateł przeciwmgielnych), atrapę chłodnicy, nowe wzory felg i niebieski lakier, zaś w kabinie słupki oraz dach wykończono w kolorze czarnym. Ponadto już w bazowej wersji wprowadzono bezprzewodową ładowarkę do telefonów. Niestety przy okazji nie usprawniono systemu multimedialnego, który na tle wielu konkurentów robi wrażenie nieco przestarzałego. Jego niewielki, 9-calowy ekran nie działa zbyt szybko i powoduje, że przedzieranie się przez rozbudowane menu wymaga dużo przewijania (minusem jest także to, że bezprzewodowo obsługuje tylko Apple CarPlay).

Szybko i ekonomicznie

Bez zmian pozostało to, co jest wyjątkowo jasnym punktem Civica, czyli hybrydowy napęd z silnikami benzynowym 2.0 R4 i dwoma elektrycznymi. Start z miejsca odbywa się bez zawahania, a reakcja na gaz okazuje się dobra w każdym z trybów jazdy. Działanie układu jest wyjątkowo płynne, a bezstopniowa skrzynia (poza ustawieniem Sport) symuluje zmiany biegów, co zapewnia naturalniejsze odczucia z jazdy.

Ogromną zaletą napędu Civica jest jego niezwykle małe zapotrzebowanie na paliwo. W ruchu miejskim przeważnie wynosi ono ok. 4,5 l (choć dynamiczniejsze korzystanie z pedału gazu może je podbić do ok. 6 l), podobnie zresztą w spokojnie pokonywanej trasie. Jedynie na autostradzie, podczas jazdy z prędkością 140 km/h, wzrasta do, nadal akceptowalnych, 7,2 l.

Civic jest samochodem, który z miejsca przekona do siebie kierowcę po prostu lubiącego prowadzić. Mają na to wpływ m.in. niska, ale bardzo wygodna pozycja za kierownicą, obszerne, porządnie wyprofilowane fotele i świetna widoczność do przodu. Układ jezdny ma naprawdę udane zestrojenie. Honda pewnie i szybko reaguje na polecenia wydawane precyzyjnie pracującym układem kierowniczym, zakręty pokonuje lekko i zwinnie, jest także stabilna przy większych prędkościach. A do tego jej zawieszenie sprawnie i cicho rozprawia się z większością nierówności (mimo zastosowania niskoprofilowych opon 235/40 R18).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



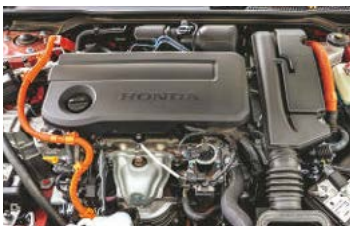
eprasa.pl 5db0c192df



zdecydowanie niewiele. Gorsze jest jednak tym kabina robi bardzo dobre wrażenie, większości obsługi (np. klimatyzacji).



Manetki przy kierownicy nie służą do zmiany biegów, ale do regulacji poziomu hamowania rekuperacyjnego.



Dwulitrowa wolnossąca jednostka wspomagana elektryczną jest dynamiczna i zużywa mało paliwa.



Nawet z seryjnymi oponami 235/40 R18 komfort jazdy jest na dobrym poziomie.



Do wyboru przewidziano cztery tryby jazdy (w tym konfigurowalny Individual).



Z tyłu są nawiewy oraz dwa wejścia USB typu A.



Pod podłogą sporego bagażnika znajduje się tylko mały schowek. Nietypowa, przesuwana z lewej na prawą roleta.



Świetna ergonomia: seryjne ogrzewanie kierownicy uruchamia się przyciskiem na jej ramieniu.



Obszerne, porządnie tapicerowane siedzenia są bardzo wygodne.



Na kolana miejsca jest dużo, ale na stopy i głowy – już nie.

DANE TECHNICZNE	HONDA
Silnik	benzynowy + 2 x el.
Układ cyl./zawory; poj. skokowa	R4/16; **1993 cm³**
Moc maksymalna (benz.)	**143 KM**/5900
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**184/184 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**186 Nm**/4500
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**315/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./bezst.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	456/180/141/273 cm
Masa/ładowność	1458/472 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	409/1187 l
Poj. zbiornika paliwa	40 l (Pb 95)
Opony	235/40 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,1 s
Średnie zużycie paliwa	5,0 l/100 km
Zasięg	800 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,7** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**6,9** s	↗
Przyspieszenie 0-120 km/h	**13,9** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,8** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,7** m	→
Poziom hałasu przy 50 km/h	**57,7** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**63,3** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**96** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,2**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**4,5/4,4/4,5**	
Rzeczywisty zasięg	**880** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	HONDA
Model	Civic
Wersja	e:HEV Advance
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	–/●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/dostęp bezkluczykowy	●/●
Adaptacyjne światła LED	●
Czujniki parkowania tył/przód i tył	–/●
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	–/●/–
Lakier metalik	○ (4200)
Cena wersji podstawowej[3]	152 700 zł
CENA	**171 400 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



170 900 zł
Toyota Corolla 2.0 Hybrid 178 Execut. 178 KM, 0-100: 7,4 s



171 400 zł
Honda Civic e:HEV Advance 184 KM, 0-100: 8,1 s



174 900 zł
Volkswagen Golf 1.5 TSI eHybrid Style 204 KM, 0-100: 7,4 s

Corolla kosztuje w promocji 168 400 zł, zaś Honda (rocznik 2025) – 151 400 zł. Golf nie ma jeszcze wersji HEV, ale wariant PHEV eHybrid z rabatem wyceniono na 157 790 zł.

m PODSUMOWANIE

✚ Świetna widoczność, wygodne fotele, znakomity napęd, pewne prowadzenie

➖ Mały bak, niezbyt szybkie działanie ekranu, niewiele miejsca na głowy z tyłu

Civic stał się teraz bardziej konkurencyjny. Szkoda, że podczas modernizacji nie ulepszono multimediów.

eprasa.pl 5db0c192df

Wykorzystać energię

Dostawcze Fordy z napędem PHEV potrafią nie tylko wydajnie korzystać z energii elektrycznej, ale i ją zapewniać – jako mobilne źródła prądu.



Ford Ranger PHEV

Król pick-upów, zarówno w Polsce, gdzie od stycznia do marca 2026 r. odpowiadał za aż 54% sprzedaży całego segmentu, jak i w całej Europie. Nic dziwnego. W rozległej gamie wersji nadwoziowych (kabina przedłużona lub podwójna), wyposażeniowych (wśród nich luksusowa, sportowa czy terenowa) i silnikowych (diesel 3.0 V6 240 KM, benzynowe 3.0 V6 twin turbo 292 KM, PHEV) każdy znajdzie coś dla siebie. Na szczególną uwagę zasługuje ostatnia z wymienionych wersji napędowych, która łączy silnik 2.3 EcoBoost z elektrycznym o mocy 102 KM i 10-biegową skrzynią automatyczną przekazującą napęd na cztery koła.

- 281 KM mocy systemowej i aż 697 Nm momentu obrotowego.
- Ładowność do 989 kg, maksymalna masa przyczepy 3500 kg.

Już od 149 900 zł netto dla firm





Każdy Ford Ranger ma 12,4-calowy wyświetlacz wskaźników oraz pionowy ekran centralny o przekątnej 12 cali z systemem nawigacji.



Auto może zasilać urządzenia zewnętrzne z mocą do 2,3 kW (opcjonalnie 6,9 kW).



Akumulator o pojemności 11,8 kWh zapewnia do 43 km zasięgu w trybie elektrycznym.

Jeszcze niedawno samochód dostawczy niemal zawsze miał silnik wysokoprężny (tylko w mniejszych modelach czasem zdarzały się benzynowe). Przy dużych obciążeniach i dalekich dystansach diesel do dziś nie ma sobie równych, dlatego – mimo zanikania w segmencie aut osobowych – wciąż odgrywa dużą rolę w świecie tych dostawczych.

Ale dzisiaj ich nabywcy wyjątkowo cenią szeroką ofertę pozwalającą idealnie dopasować kupowany pojazd do swoich potrzeb. A w tej dziedzinie nikt nie pobije Forda, który może pochwalić się wyjątkowo bogatą gamą samochodów dostawczych napędzanych nie tylko silnikami Diesla, ale także elektrycznymi, a towarzyszą im auta łączące





Przyjazne wnętrze oferuje liczne system multimedialny. Doskonała

Ford Transit Connect PHEV



Kompaktowy kombivan Ford Transit Connect, podobnie jak towarzyszący mu na zdjęciu osobowy odpowiednik – Tourneo Connect, ma w gamie wyjątkowo wszechstronną odmianę PHEV (a oprócz niej dwa diesle 2.0 – o mocy 102 i 122 KM). Łączy ona turbodoładowany benzynowy silnik 1.5 EcoBoost z jednostką elektryczną (150 KM mocy systemowej i aż 350 Nm momentu obrotowego), 6-stopniowym automatem i akumulatorem o pojemności 19,7 kWh zapewniającym do 119 km zasięgu EV w cyklu mieszanym WLTP. Średnie ważone zużycie paliwa wynosi 1,1-1,9 l/100 km, a średnie spalanie po rozładowaniu baterii to 6,3-6,6 l/100 km.

- Dwa nadwozia: L1 (długość 450-451,5 cm/rozstaw osi 275,5 cm) i L2 (485,3-486,8/297 cm).
- L1: 3,1 m³ pojemności, L2: 3,7 m³ (w wersji FlexCab z przestawną kanapą – L1: 2,5 m³/L2: 3,1 m³).



Wygodna, przestronna kabina nie odbiega od wnętrz samochodów osobowych. Oparcie pasażera po złożeniu może służyć za blat roboczy.



Już od 99 900 zł netto dla firm

Gniazdo 12 V w przedziale ładunkowym pozwala np. na ładowanie drobnych sprzętów.



Transit Connect PHEV pomieści do 3,7 m³, udźwignie do 761 kg i uciągnie do 1500 kg.



Baterię ładuje się prądem przemiennym (do 11 kW) lub stałym (do 40 kW).

Ford Transit Custom PHEV





półki i schowki oraz wysokiej jakości widoczność z miejsca kierowcy.

Ford Transit Custom, czyli najpopularniejszy średni samochód dostawczy w Polsce w pierwszym kwartale 2026 r., też ma w gamie wydanie PHEV (także w towarzyszącym mu na zdjęciu obok osobowym wydaniu Tourneo Custom). Wykorzystuje ono silniki 2.5 Duratec i elektryczny oraz bezstopniową przekładnię CVT. Napęd ten jest dostępny z nadwoziami Van, Kombi oraz Brygadowym, w wersjach wyposażeniowych Trend, Limited, Sport i MS-RT. Hybrydowy zespół rozwija aż 232 KM mocy systemowej, średnie zużycie paliwa przy ładowaniu akumulatora to 1,6 l/100 km, a gdy prąd się skończy, wynosi 7,1-7,8 l/100 km.

- Objętość przestrzeni ładunkowej wersji Van: do 6,8 m³.
- Maksymalna masa przyczepy z hamulcem: 2300 kg.
- W zależności od wersji: do 1262 kg ładowności.



Ładownia wersji Van L1 mierzy 260 cm długości (do przegrody), a Van L2 – 300 cm.

Już od 124 900 zł netto dla firm



Akumulator o pojemności 11,8 kWh zapewnia do 54 km zasięgu w trybie EV.

zalety samochodów spalinowych i „elektryków" – dostawcze Fordy z napędem PHEV, czyli hybrydy z możliwością ładowania baterii prądem z zewnętrznych źródeł.

Ford oferuje taki napęd w trzech modelach: Transicie Connect, Transicie Custom i Rangerze (dwa ostatnie są jedynymi autami hybrydowymi w swoich segmentach). Każdy z nich można użytkować jak zwykłą hybrydę – dzięki odzyskiwaniu energii przy zwalnianiu i hamowaniu i wykorzystywaniu jej do napędzania auta zadowalają się wtedy niewielkimi ilościami benzyny. Ale można dodatkowo obniżyć zużycie paliwa, regularnie ładując ich akumulatory trakcyjne. Gdy ładuje się baterię Forda Transita Connect PHEV z gniazdka lub wallboxu w garażu prądem w cenie 1,20 zł/kWh, przejechanie nim 100 km w trybie elektrycznym kosztuje zaledwie 20 zł, czyli tyle samo, co autem zużywającym 2,7 l oleju napędowego na 100 km. Biorąc pod uwagę, że przeciętny Europejczyk przejeżdża dziennie ok. 30 km, można ten samochód użytkować jak elektryczny, ale zachowując możliwość wyjechania w daleką trasę bez martwienia się o zasięg czy ładowanie baterii.

eprasa.pl 5db0c192df

Zagrożenie sprowadzone z Ameryki

Sprawdzamy paramerty amerykańskiej opony premium. Porównujemy ją z budżetową Dębicą oraz wysokiej klasy oponą firmy Continental.

m motor TEST OPON



Amerykańska opona premium



Dębica Presto UHP
Cena: 288 zł



Continental PremiumContact 7
Cena: 428 zł

Postanowiliśmy sprawdzić własności typowej amerykańskiej opony, na jakich sprowadzanych jest do Polski wiele aut. Do testu wybraliśmy produkt znanej marki premium, którego nazwa była zbliżona do europejskiego odpowiednika. Ponadto oznaczenie modelu zawierało słowo „sport", co mogłoby sugerować wysokie osiągi. Kupiony w USA produkt porównaliśmy z tanią Dębicą Presto UHP 2 oraz znaną z doskonałych parametrów i wysokiego poziomu bezpieczeństwa oponą – Continental PremiumContact 7.

Import aut z USA cieszy się sporą popularnością. Ogłoszenia zamieszczane za oceanem przyciągają niskimi cenami uszkodzonych pojazdów, a wiele osób decyduje się na ich kupno. Niestety często naprawa takich samochodów wykracza poza szacowany zakres, co podnosi koszty. Wtedy właściciele zaczynają szukać oszczędności. Zwykle pada na opony. Co ciekawe, niektóre modele ogumienia dostępne tylko w USA na bocznej ścianie mają oznaczenie homologacji europejskiej. W takiej sytuacji, z punktu widzenia przepisów, mogą być używane na polskich drogach. Jednak czy jest to bezpieczne?

Aby się przekonać, podczas realizacji testu opon letnich w USA przeprowadziliśmy dodatkowe badania. Kupiliśmy na miejscu opony znanej marki premium i porównaliśmy ich własności z dwoma produktami z Europy. Rywalami były jedna z tańszych opon – polska Dębica Presto UHP 2 oraz znany z osiągów na najwyższym poziomie Continental PremiumContact 2. Próby wykonaliśmy na ogumieniu w rozmiarze 225/45 R17 na samochodach Volkswagen Golf GTI. Opony poddaliśmy takim samym badaniom, jak ma to miejsce w przypadku typowego testu porównawczego.

Rezultaty były do przewidzenia – konstruowana z myślą o pokonywaniu długich dystansów i wysokim poziomie komfortu opona przegrała nawet z produktem budżetowym, oferując niski poziom bezpieczeństwa.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

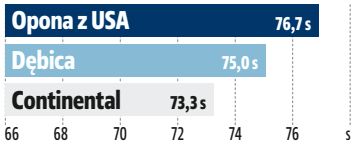
WYNIKI NA SUCHYM ASFALCIE

Jazda na czas

Próbę sportowej jazdy na czas po suchym torze zwycięża Continental. Dębica uzyskuje wynik na dobrym poziomie. Rezultat amerykańskiej opony jest przeciętny – oferuje ona kiepskie własności jezdne, ale jest bezpieczna.



Czas przejazdu toru o długości 2450 m

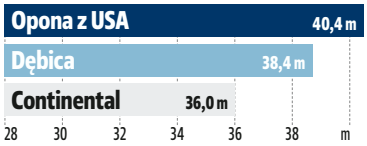


Hamowanie 100-0 km/h

Dębica zatrzymuje się na suchym asfalcie prawie 2,5 metra za Continentalem. Amerykańska opona premium potrzebuje jeszcze kolejnych 2 metrów. Pomimo to zachowuje wymagany margines bezpieczeństwa.



Droga hamowania ze 100 km/h



WYNIKI NA MOKRYM ASFALCIE

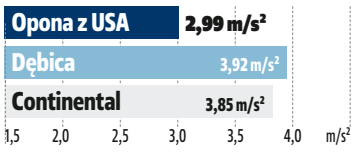




Aquaplaning poprzeczny

Zarówno zwyciężająca konkurencję Dębica, jak i drugi w tej próbie Continental zapewniają doskonałą odporność na aquaplaning poprzeczny. Słaby wynik opony amerykańskiej jest na granicy akceptowalności.

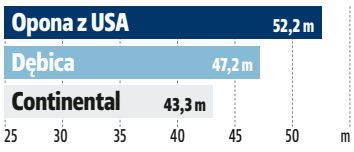
Przeciążenie boczne



Hamowanie 100-0 km/h

PremiumContact 7 deklasuje rywali. W miejscu zatrzymania auta na Continentalach to samo wyposażone w Dębice jedzie jeszcze ponad 25 km/h. Dla opony amerykańskiej prędkość ta to prawie 40 km/h.

Droga hamowania ze 100 km/h





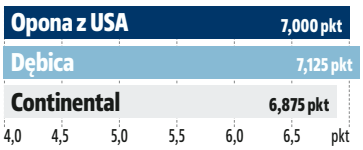
eprasa.pl 5db0c192df



Komfort

Próbę określającą poziom komfortu mechanicznego i akustycznego wygrywa Dębica. Opona amerykańska wypada w tej konkurencji bardzo dobrze. Continental uzyskuje najsłabszy wynik, jednak i on oferuje wysoki komfort.

Ocena punktowa

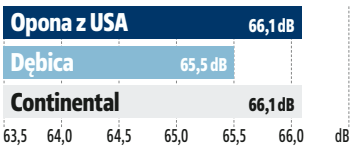




Głośność przy 50 km/h

Najniższy poziom hałasu na zewnątrz jadącego samochodu emituje Dębica. Opona amerykańska i produkt firmy Continental uzyskują jednakowy rezultat, który jest na dobrym poziomie. Wszystkie opony zaliczają próbę.

Hałas zewnętrzny przy 50 km/h

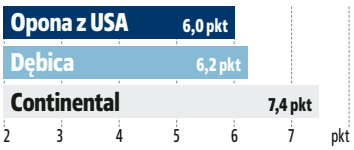




Właściwości jezdne

Opona Continental to produkt oferujący własności jezdne i precyzję prowadzenia na najwyższym poziomie. Parametry Dębicy i opony z USA są zbliżone. Obie wypadają w tej konkurencji przeciętnie.

Ocena punktowa

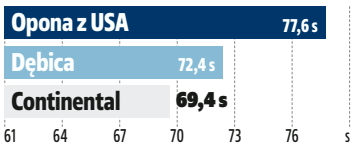




Jazda na czas

W konkurencji sportowej jazdy po mokrym torze Continental uzyskuje rewelacyjny wynik, a Dębica wypada bardzo dobrze. Rezultat produktu z USA odstaje od stawki. Opona ma niski poziom przyczepności.

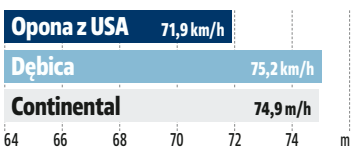
Czas przejazdu toru o długości 1535 m



Aquaplaning wzdłużny

Najwyższą odporność na aquaplaning wzdłużny ma Dębica, a Continental wypada niewiele gorzej. Rezultat opony z USA jest słabszy, ale w wymaganych granicach bezpieczeństwa.

Prędkość poślizgu koła



Nie warto ryzykować

Wyniki testu nie pozostawiają złudzeń. Nawet jedna z tańszych opon na rynku – Dębica Presto UHP 2 – jest znacznie lepsza od amerykańskiej opony premium. Nie mówiąc już o Continentalu, który zapewnia bezpieczeństwo na najwyższym poziomie. Wprawdzie parametry opony z USA mieszczą się w dolnej granicy wymaganego marginesu bezpieczeństwa, jednak są one na granicy akceptowalności.

KLASYFIKACJA KOŃCOWA

Punktacja i końcowe wyniki testu porównawczego opon z USA oraz Dębica i Continental.

TESTOWANE OPONY	SUCHY ASFALT							MOKRY ASFALT							
	Hamowanie 100-0 km/h	Jazda po torze na czas	Własności jezdne	Hałas przy 50 km/h	Komfort	Opory toczenia	SUMA	Hamowanie 100-0 km/h	Aquaplaning wzdłużny	Aquaplaning poprzeczny	Trzymanie boczne	Jazda po torze na czas	SUMA	WYNIK KOŃCOWY	KLASYFIKACJA
Maks. liczba punktów	40	35	10	5	5	5	100,0	30	20	5	10	35	100,0	200,0	
Opona z USA	36,1	33,5	8,1	4,9	4,9	4,3	91,8	25,6	19,1	3,8	7,9	31,7	88,1	179,9	3
Dębica	37,9	34,3	8,4	5,0	5,0	5,0	95,6	28,1	20,0	5,0	9,1	33,8	96,0	191,6	2
Continental	40,0	35,0	10,0	4,9	4,8	4,9	99,6	30,0	19,9	4,9	10,0	35,0	99,8	199,4	1



PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test pokazuje, że opona klasy premium kupiona w USA ma niewiele wspólnego z europejskim ogumieniem z górnej półki. Co więcej, amerykański produkt nie jest w stanie rywalizować nawet z dobrym produktem segmentu budżetowego. Dlatego amerykańskie opony powinny być wymienione niezwłocznie po sprowadzeniu samochodu do Europy.

eprasa.pl 5db0c192df

Rozrząd coraz bardziej skomplikowany

KOMPLIKACJA DAWNIEJ PROSTEGO NAPĘDU ROZRZĄDU IDZIE W PARZE Z KOMPLIKACJĄ WSPÓŁCZESNYCH SILNIKÓW



Dawniej napęd rozrządu był uznawany za zwykłą część eksploatacyjną. Obecnie bywa źródłem wielu problemów, a nawet akcji naprawczych.

Historia napędów rozrządu na przestrzeni trzech minionych dekad zatacza koło. Ciężkie i niezawodne łańcuchy zastąpiły tanie i lekkie paski, które postrzegano jako ryzykowne. W XXI wieku zaczęto sukcesywnie powracać do łańcuchów, ale to już nie były takie konstrukcje jak w latach 80. czy 90. Coraz bardziej złożone silniki pociągnęły za sobą komplikacje w budowie napędów rozrządu, a tym samym większą liczbę części i dłuższe łańcuchy, niekiedy po dwa, a nawet trzy na silnik. Szybko okazało się, że łańcuchowy rozrząd potrafi sprawić więcej problemów niż pożytku, choć dotyczyło to tylko niektórych silników. Jedni producenci wrócili do pasków, inni zaś trzymali się tej koncepcji nieprzerwanie. Jednym wyszło to na dobre, inni przechodzą na łańcuch.

Dlatego dziś trudno osądzić, który typ napędu rozrządu jest lepszy, bezpieczniejszy, trwalszy, sprawiający mniej kłopotów. Więcej zależy od konkretnego silnika niż od rodzaju napędu rozrządu. Paski potrafią wytrzymać ponad 200 tys. km bez problemu, inne trzeba wymieniać, zanim auto pokona dystans 100 tys. km. Łańcuch w jednym silniku przyprawia użytkowników o zawroty głowy, inni przejechali na oryginalnym komplecie 400 tys. km i wymienili go czysto profilaktycznie. Nie ma więc prawie żadnych reguł w tym temacie. Poza jedną.

Bez komplikacji, bez problemów

Obecnie najlepsze konstrukcje napędów rozrządu to te, które są typowe. Pasek czy łańcuch, to nie ma większego znaczenia. Ważne, by pasek nie pracował w kąpieli olejowej, a łańcuch był umieszczony

eprasa.pl 5db0c192df

Rodzaje napędu rozrządu

Pasek

Elementem napędowym jest pasek zębaty wykonany z gumy zbrojonej kordem z włókna szklanego. Dzięki temu zachowuje elastyczność, ale jest bardzo odporny na rozciągnięcie. Zęby są wzmacniane tkaniną z teflonem.

PASEK W KĄPIELI OLEJOWEJ

Specyficznym, ale coraz częściej stosowanym rodzajem paskowego napędu rozrządu jest umieszczenie paska w zamkniętej obudowie i kąpieli oleju. Pasek pracuje w tym samym oleju, którym smarowany jest silnik, więc sytuacja przypomina łańcuchowy napęd rozrządu. W teorii świetne rozwiązanie, ale praktyka pokazuje co innego.



Pasek zębaty pracuje na metalowych kołach zębatych, których praktycznie się nie wymienia, jeśli nie są to koła zmiennych faz rozrządu.

Łańcuch

Łańcuch rozrządu wykonany jest ze stopów metali i ma konstrukcję jedno- lub dwurzędową. Coraz częściej są to wąskie, jednorzędowe łańcuszki o delikatnej budowie, dlatego zasada mówiąca o wysokiej trwałości łańcucha już dawno przeszła do historii. Niektóre silniki mają mimo to rozrząd wytrzymujący ok. 300-400 tys. km przebiegu, co jest już dużą wartością.



Łańcuch rozrządu był dawniej synonimem trwałości. Obecnie kojarzy się bardziej z kłopotami i drogą wymianą.



W silniku 1.5 BlueHDi rozrząd mieszany okazał się konstrukcyjną wpadką. Stellantis ogłosił akcję serwisową na wymianę łańcuszka.



Rozrząd oparty na kołach zębatych jest drogi, ciężki i głośny, ale bardzo trwały i prawie całkowicie niezawodny.

Rozrząd mieszany

Niektórzy producenci stosują napęd rozrządu realizowany zarówno paskiem, jak i łańcuszkiem. Jednym z najpopularniejszych silników o takiej konstrukcji jest 2.0 HDi w wydaniu 16-zaworowym. To samo dotyczy wczesnej wersji jednostki 1.6 HDi 16V oraz najnowszego diesla 1.5 BlueHDi. Napęd rozrządu realizuje tu pasek, ale krótki łańcuch łączy wałki rozrządu. Zestaw łańcuszka składa się z prowadnicy i napinacza, co komplikuje całą konstrukcję. Jeśli napinacz działa wadliwie, może dojść do rozciągnięcia łańcuszka. W konsekwencji łańcuszek może się zerwać, a skutki będą podobne do zerwania się paska rozrządu.

NAJCZĘŚCIEJ KOŁA ZĘBATE

Zazwyczaj wałki rozrządu, jeśli nie napędza ich bezpośrednio pasek lub łańcuch główny, połączone są kołami zębatymi, co mocno upraszcza konstrukcję i praktycznie uniemożliwia sytuację, kiedy wałki nie byłyby ze sobą zsynchronizowane.

Koła zębate

Obecnie już niemal historyczne i zapomniane rozwiązanie, stosowane w starych silnikach do lat 90. Bardzo popularne w Europie za sprawą diesla 2.5 TDI w wersji rzędowej, używanego głównie w pojazdach dostawczych Volkswagena. Obecnie sporadycznie stosuje się je w ciężkich dieslach, np. Cummins, montowanych w amerykańskich pick-upach z serii Heavy Duty czy Super Duty, gdzie wytrzymałość i trwałość są ważniejsze od masy i kosztów.

Budowa napędu rozrządu

Łańcuch rozrządu

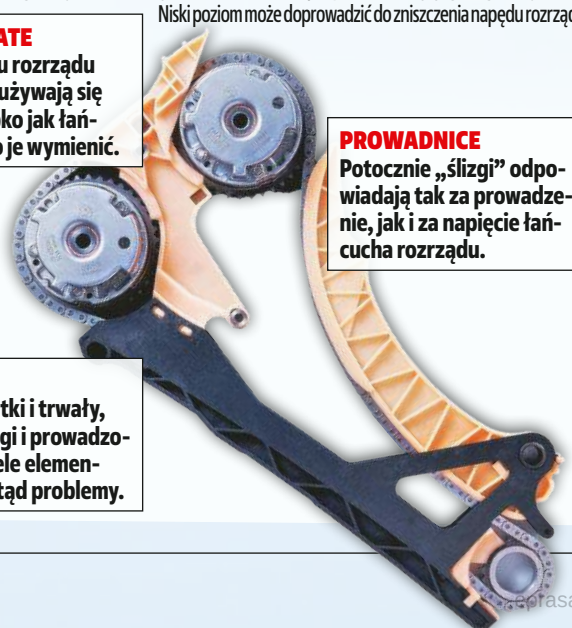
Podstawowy zestaw łańcuchowego napędu rozrządu jest podobny w budowie do napędu paskowego, ale zamiast rolek prowadzących stosuje się prowadnice, tzw. ślizgi. To potoczne określenie lepiej opisuje ich działanie, ponieważ łańcuch ślizga się po prowadnicach. Te są nierzadko napinane przez hydrauliczny napinacz. Pełni on podobną rolę do rolki napinającej przy pasku rozrządu, czyli dba o to, by łańcuch nie pracował luźno, ale pracuje na ciśnieniu oleju.

Kluczowym elementem jest hydrauliczny napinacz, który pracuje przy określonym ciśnieniu oleju silnikowego. Dlatego w tych konstrukcjach bardzo ważne są odpowiedni olej i jego regularny serwis. Niski poziom może doprowadzić do zniszczenia napędu rozrządu.

KOŁA ZĘBATE
Koła napędu rozrządu nierzadko zużywają się równie szybko jak łańcuch. Warto je wymienić.

PROWADNICE
Potocznie „ślizgi" odpowiadają tak za prowadzenie, jak i za napięcie łańcucha rozrządu.

ŁAŃCUCH
Dawniej krótki i trwały, obecnie długi i prowadzony przez wiele elementów, m.in. stąd problemy.



URZĄDZENIE NA PASEK
Najczęściej jest to pompa wody, ale zdarza się, że pasek rozrządu napędza pompę wtryskową diesla.

PASEK ZĘBATY
Pasek napędza jeden lub oba wałki rozrządu. Wałki mogą łączyć koła zębate, albo rzadziej łańcuch.



ROLKI ROZRZĄDU
W napędzie rozrządu często znajdują się rolki, które skracają dystans pomiędzy kołami zębatymi.

Pasek zębaty

Napęd rozrządu oparty na pasku zębatym zwykle składa się z trzech lub czterech elementów. Jeśli pasek jest dłuższy, stosuje się więcej rolek prowadzących lub napinających. Za odpowiedni naciąg paska rozrządu odpowiadają rolki napinające. Czasami może to być nawet pompa wody. Rolki prowadzące służą przede wszystkim do skrócenia długości części paska pracującej pomiędzy kołami zębatymi. Duża odległość pomiędzy nimi powodowałaby, że pasek wpadałby w rezonans. Rolki pracują po zewnętrznej (gładkiej) stronie paska.

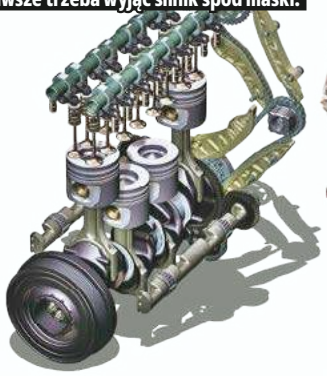
Pasek rozrządu jest najprostszym rozwiązaniem, które stosuje się do dziś.

egprasa.pl 5db0c192df

Rozrządy nietypowe i problematyczne



Pasek średnio znosi kąpiel w mieszance oleju i benzyny, a takiego smarowania konstruktorzy nie przewidzieli.



Wymiana droższa niż części, bo niemal zawsze trzeba wyjąć silnik spod maski.



Wczesne wersje silnika 3.0 TDI miały cztery łańcuchy rozrządu. Zgranie wszystkich elementów wymaga specjalistycznych narzędzi.



W późniejszych odmianach zastosowano już układ dwóch łańcuchów, co niewiele zmienia w kwestii łatwości wymiany.

Pasek w kąpieli olejowej

Rozwiązanie w teorii doskonałe, bo pracujący w oleju pasek jest tańszy i lżejszy od łańcucha, a dodatkowo cały układ (rolki i napinacze) jest prostszy. Olej ma zapewniać wysoką trwałość. Przykładowo w silniku 1.0 EcoBoost pasek miał wytrzymać 240 tys. km, a w 1.2 PureTech 180 tys. km. Konstruktorzy nie przewidzieli jednak szeregu konsekwencji wynikających z rozcieńczenia oleju benzyną. W praktyce to najbardziej problematyczny układ.

› WYMIANA ROZRZĄDU

Znacznie bardziej skomplikowana niż w przypadku suchego paska, bo wiąże się z demontażem większej liczby elementów

Łańcuch z tyłu silnika

Łańcuch umieszczony po stronie skrzyni biegów sprawia, że cały silnik może być krótszy, a w przedniej części niższy. Dzięki temu łatwiej formować kształt nadwozia, zwłaszcza maski, pod kątem aerodynamiki i bezpieczeństwa pieszych. Niestety założenie, że łańcuch wytrzyma duży przebieg nie sprawdziło się w praktyce. Rozwiązanie to utrudnia wymianę napędu rozrządu także przy silnikach montowanych poprzecznie.

› WYMIANA ROZRZĄDU

Zgodnie z instrukcją serwisową do wymiany tego typu napędu rozrządu konieczne jest wyjęcie silnika z samochodu. Niektóre warsztaty radzą sobie bez tego, co kończy się różnie.

Zestaw kilku łańcuchów

Taki układ to już nie jest widzimisię inżynierów, lecz wynika z konstrukcji silnika widlastego. Połączenie wszystkich elementów jednym łańcuchem jest możliwe, ale wymagałoby to stosowania bardzo długiego łańcucha prowadzonego i napinanego wieloma elementami pomocniczymi. Praktyka pokazuje, że krótsze łańcuchy są trwalsze, a ich mniej skomplikowane prowadzenie – bardziej niezawodne.

› WYMIANA ROZRZĄDU

W przypadku takiej konstrukcji niemal obowiązkowe jest wyjęcie silnika z samochodu. Niekiedy wystarcza demontaż przedniego pasa, ale to sytuacje wyjątkowe.

Od czego zależy trwałość napędu rozrządu



Pasek rozrządu z czasem się po prostu starzeje i wymaga wymiany, niezależnie od przebiegu. Zazwyczaj wytrzymuje ok. 100-200 tys. km.



Kontrola wizualna paska w niektórych przypadkach jest możliwa. Jeśli widać nowy pasek, to najpewniej rozrząd był niedawno wymieniony.



Kontrolka check engine zapali się, jeśli rozrząd traci synchronizację, co może oznaczać nadmierne rozciągnięcie łańcucha.

Od czego zależy trwałość rozrządu?

Trwałość rozrządu co do zasady ustala producent (przebieg i wiek), ale w dużym stopniu zależy ona od konstrukcji oraz jakości części. Często zamienniki łańcuchów rozrządu dobrze pracują tylko przez kilka- czy kilkanaście tysięcy kilometrów. Duży wpływ na rozrząd ma kondycja silnika. Jeśli jednostka pracuje nierówno, to rozrząd jest poddawany częstym naprężeniom. Także praca w trybie start&stop powoduje przyspieszone zużycie, zwłaszcza elementów łańcuchowego rozrządu (napinacz).

› WAŻNY OLEJ

Łańcuch rozrządu pracuje długo i niezawodnie przy właściwym napięciu, dlatego ważny jest serwis olejowy, który zapewni poprawną pracę hydraulicznego napinacza.

„Wtopy" konstrukcyjne

Niektóre silniki mają wady konstrukcyjne ukryte w napędzie rozrządu, które z czasem poprawiono. Oto kilka przykładów jednostek, w których warto bacznie przyglądać się rozrządowi:

- **BMW:** większość silników z rodziny N
- **Grupa VW:** silniki z łańcuchem z rodziny EA 111 (1.2 HTP, 1.2 TSI, 1.4 TSI)
- **PSA:** silniki z rodziny Prince (VTi oraz THP)
- **PSA/Stellantis:** silnik 1.2 PureTech z paskiem rozrządu
- **PSA/Stellantis:** silnik 1.5 BlueHDI (również Ford 1.5 EcoBlue)
- **Ford:** silnik 1.0 EcoBoost z paskiem rozrządu
- **Nissan/Renault:** silnik 1.2 TCe
- **Mercedes:** silniki 1.6/1.8 z rodziny M271

Kiedy skrócić termin wymiany rozrządu?

Zalecenia producentów w zakresie wymiany napędu rozrządu są czysto teoretyczne – tyle rozrząd powinien wytrzymać przy normalnej dla danego typu pojazdu eksploatacji. W instrukcji często są zapiski o skróceniu interwału, jeśli pojazd pracuje w trudnych warunkach. Pasek należy wymieniać niezależnie od przebiegu co 7-10 lat.

› TRUDNE WARUNKI EKSPLOATACJI

Tajemnicze określenie z instrukcji obsługi oznacza m.in. jazdę na krótkich dystansach (również miejską), jazdę po drogach o dużym zakurzeniu czy w górach, a także z przyczepą. W praktyce „trudne warunki" oznaczają bardziej intensywną pracę silnika przy mniejszym przebiegu.

› DOŚWIADCZENIE MECHANIKÓW

Niektóre napędy rozrządu należy wymieniać wcześniej, niż zaleca producent. Dotyczy to w szczególności jednostek benzynowych Fiata i Alfy Romeo, gdzie paski powinno się wymieniać co 60-90 tys. km. Łańcuchowe rozrządy w nowszych silnikach z reguły podlegają wymianie po krótszym przebiegu.

› WYCIEKI I SERWIS

Silniki eksploatowane w trybie long life mogą mieć nadwyrężone łańcuchy rozrządu, ale także koła zmiennych faz rozrządu czy wytarte „ślizgi". Jeśli pojawią się wycieki i na pasek rozrządu przedostanie się olej czy płyn chodzący, również warto wymienić go wcześniej.

› JAZDA SPORTOWA I OFF-ROAD

Do trudnych warunków zalicza się także jazda sportowa i off-road, gdzie kierowca korzysta z wysokich obrotów i operuje agresywnie pedałem przyspieszenia. Wciskanie gazu w podłogę i odpuszczanie ma wpływ na rozrząd.

eprasa.pl 5db0c192df

Ile kosztuje wymiana napędu rozrządu?

Zależy gdzie i jak

Koszt wymiany rozrządu zależy od jego typu (pasek suchy czy mokry, łańcuch), liczby części, które mechanik wymienia (również dodatkowych), lokalizacji rozrządu (z przodu czy z tyłu silnika), wielkości silnika i konieczności jego demontażu z auta. Oczywiście jednym z kluczowych czynników jest także rodzaj warsztatu, jego lokalizacja i renoma. Mechanik niezależny, pracujący w przydomowym garażu może wykonać wymianę za połowę ceny dużego serwisu, a równie fachowo. Dlatego podane w tabeli ceny należy traktować mocno szacunkowo i orientacyjnie.

PRZYKŁADOWE CENY KOMPLETNYCH NAPĘDÓW ROZRZĄDU

Silnik	Rozrząd oryginalny	Zamiennik	Koszt wymiany
VW 1.4 TSI EA211	500 zł	350 zł	400-600 zł
VW 2.0 TSI EA888	2600 zł	1300 zł	2000-3000 zł
VW 2.0 TDI EA288	1300 zł	800 zł	1000-1200 zł
VW 3.0 TDI	2300 zł	2000 zł	4000-7000 zł
Fiat 1.4 T-Jet/MultiAir	780 zł	280 zł	400-600 zł
Fiat 2.0 MultiJet/CDTI	800 zł	550 zł	800-1000 zł
Ford 1.0 EcoBoost	760 zł	500 zł	1500-2500 zł
PSA 1.2 PureTech	570 zł	500 zł	1000-2000 zł
PSA 2.0 HDi	1100 zł	750 zł	600-1000 zł
BMW 1.6d/2.0d N47	2000 zł	1000 zł	2000-3000 zł





Warto wymieniać nie tylko sam napęd rozrządu

Wymieniając napęd rozrządu, warto zweryfikować kondycję innych części albo wymienić je profilaktycznie. Często do ich wymiany trzeba będzie wykonać tę samą operację co do wymiany rozrządu, więc nie warto płacić drugi raz za to samo. Do takich części należą np. wariatory zmiennych faz rozrządu czy zawory sterujące nimi. Niektóre silniki znane są z przyspieszonego zużycia kół napędu rozrządu. Tu trzeba specjalistycznej wiedzy lub doświadczenia. Ich wymiana zwykle nie jest dużym dodatkowym kosztem, choć do niektórych silników części są drogie. Pompę wody wielu mechaników wymienia co do zasady, ale dobrze jest się upewnić, że ta czynność zostanie wykonana. Cenną operacją jest także wymiana uszczelniaczy pod kołami napędu rozrządu (np. wału korbowego czy pompy oleju). Wymiana rozrządu to też dobra okazja do kontroli i ewentualnej korekty luzów zaworowych. Przy paskowym napędzie rozrządu dobrze jest wymienić również paski wielorowkowe osprzętu. Ich zerwanie może spowodować wkręcenie się fragmentów w napęd rozrządu i jego zniszczenie.

z przodu silnika, a nie po stronie skrzyni biegów. Takie „eksperymenty" niemal zawsze powodują problemy, nie tylko przy wymianie (rozrząd z tyłu), ale też w czasie eksploatacji (pasek w oleju). Najlepszy rozrząd to taki, który łatwo się wymienia, nawet jeśli jego trwałość nie jest duża. Pasek, do którego mechanik ma łatwy dostęp, wymienia się w kilka godzin i wraz z częściami płaci się za to ok. 1000 zł. W przypadku łańcucha zwykle bywa nieco drożej.

Wymieniając łańcuch rozrządu, postaw na części oryginalne – zamienniki bywają kiepskiej jakości

Zaniedbania i konsekwencje

Zaniedbanie napędu rozrządu prowadzi do poważnych skutków. Zerwanie paska zwykle kończy się częściowym remontem silnika. Jednak to jeszcze nic w porównaniu z zerwaniem łańcucha, który często dewastuje jednostkę napędową. Zanim do tego dojdzie, łańcuch się rozciąga, niszcząc koła zębate, pozostałe elementy rozrządu, a opiłki dostają się do oleju. W konsekwencji usterce może ulec każda z części, która jest smarowana olejem. Opiłki mogą zniszczyć tuleje cylindrowe i elementy ruchome silnika. Dlatego regularne kontrolowanie łańcucha jest równie istotne jak regularna wymiana paska. Rozciągnięty łańcuch rozrządu może prowadzić do nieprawidłowej pracy silnika, co może skutkować innymi, niezwiązanymi z napędem rozrządu problemami.

Jakość części i warsztatu

Decydując się na wymianę rozrządu, zwłaszcza łańcuchowego, warto znaleźć dobry warsztat, najlepiej z mechanikiem, który ma doświadczenie w danej marce. Często wymagane są specjalistyczne narzędzia (blokady, elektroniczne czujniki) tylko dla tego konkretnego typu silnika.

Nie warto też oszczędzać na częściach. Paski, rolki i pompy kupujemy tylko renomowanych producentów, najlepiej na pierwszy montaż. Elementy łańcuchowego rozrządu w praktyce sprawdzają się tylko oryginalne. Zamiennik to zbyt duże ryzyko.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Konsekwencje uszkodzenia napędu rozrządu



Zerwanie łańcucha zdarza się rzadko i jest efektem bardzo poważnych zaniedbań.

Rozciągnięty łańcuch

Rozciągnięty łańcuch rozrządu powoduje problemy z pracą silnika, zwłaszcza ze zmiennymi fazami rozrządu. Dłuższa jazda przełoży się na zużycie kolejnych części, np. kół zębatych, a także powstawanie opiłków metalu, które trafią do układu smarowania. W efekcie zanim łańcuch się zerwie, może uszkodzić kilka różnych podzespołów w jednostce napędowej.

Zerwany rozrząd

Zerwanie paska rozrządu z reguły niszczy górną część silnika (m.in. zawory, dźwigienki zaworowe, rzadziej tłoki czy samą głowicę). Silnik jest do naprawy, ale tylko częściowej. Zerwanie łańcucha przynosi poważniejsze konsekwencje. Ciężki łańcuch może narobić ogromnych szkód w silniku, a sam znajduje się w zamkniętej obudowie, więc nie wypadnie na zewnątrz po zerwaniu. Jego fragmenty dostają się do oleju.



Zerwanie paska może zdarzyć się w każdej chwili, jeśli jest stary czy któraś z części napędu ulegnie usterce.

PODSUMOWANIE

Napęd rozrządu to zespół części, który ma duży wpływ na bezawaryjną jazdę. Pasek jest o tyle bezpieczny, że istnieje nieduże ryzyko jego zerwania, a inne uszkodzenia praktycznie nie występują. Z kolei łańcuch raczej się nie zrywa, ale wraz z jego rozciągnięciem, czy nieprawidłowym napięciem, pojawiają się mniejsze problemy. Niestety rozwiązaniem jest wymiana łańcucha, a to operacja przynajmniej tak samo kosztowna jak okresowa wymiana paska.

» Pasek należy wymieniać zależnie nie tylko od przebiegu, ale także wieku

» Łańcuch trzeba regularnie kontrolować, a wymienić, kiedy zajdzie taka potrzeba

eprasa.pl 5db0c192df

Multimedia w radio 1

Nowoczesne radio w klasycznym aucie

Chińskie radio 1 DIN zamontowaliśmy w 26-letniej Skodzie Felicji, by przekonać się, jak bardzo unowocześni stare już auto. Podłączone do fabrycznej instalacji miało jedną wadę w postaci losowego uruchamiania się i czasami potrzeby kilkakrotnego wyłączania. Dlatego lepiej byłoby je podłączyć przez stacyjkę, by prąd płynął po przekręceniu kluczyka.



ZAKUP W CHINACH
Zakup na AliExpress odbył się bezproblemowo. Czas oczekiwania na sprzęt wyniósł 11 dni. Opakowanie przyszło nieuszkodzone, radio sprawne.



ZAWARTOŚĆ ZESTAWU
W pudełku poza samym radiem znalazły się dodatkowe złącza, narzędzia do wyjmowania radia, a także instrukcje montażu i obsługi.



MASA RADIA
Już po wzięciu radia w dłoń czuć było bardzo niską masę, tylko 310 gramów. Dla porównania klasyczne radio zamontowane fabrycznie przez dealera ważyło 1350 g.

1 → 2 → 3



WSPÓŁPRACA Z KIEROWNICĄ WIELOFUNKCYJNĄ
Wiele nawet ponad dwudziestoletnich samochodów jest wyposażonych w przyciski na kierownicy do sterowania systemem audio. Chiński producent przewidział to i umożliwił parowanie w dowolny sposób funkcji radia z przyciskami na kierownicy. To daje większe możliwości niż fabryczne nagłośnienie.



ZESTAW GŁOŚNOMÓWIĄCY
Urządzenie ma wbudowany mikrofon, przez który da się swobodnie rozmawiać. Można też podłączyć mikrofon zewnętrzny i zamontować bliżej ust.



DZIAŁANIE RADIA
Nie było najmniejszego problemu ze znalezieniem popularnych stacji radiowych. Brakuje tylko funkcji radia internetowego DAB.

9 ← 8 ← 7



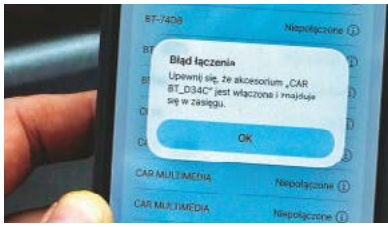
ANDROID AUTO I APPLE CARPLAY
Połączenie przez Android Auto i CarPlay może się odbyć przewodem lub bezprzewodowo. Po sparowaniu łączy się ze smartfonem automatycznie.



NAWIGACJA
Nawigacja ze smartfona działa płynnie, bez problemu można ją obsługiwać dotykowo na małym ekranie. Czytelność zależy od lokalizacji radia w aucie.



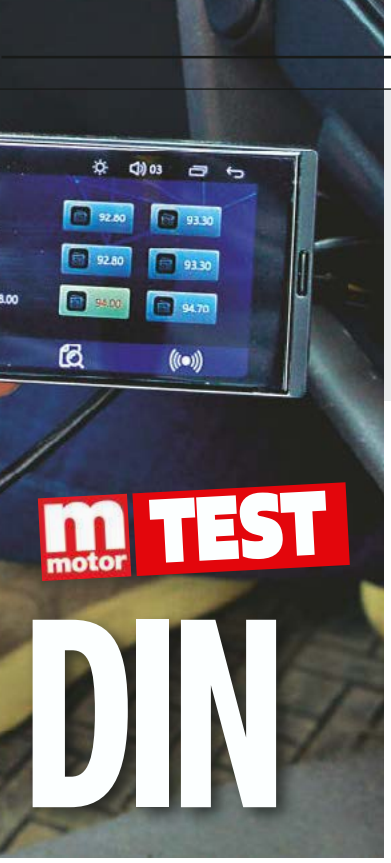
GNIAZDA/PORTY
Łatwo dostępne porty USB-A oraz USB-C, a także wejście AUX i gniazdo na kartę micro SD. Port USB-C jest umieszczony bardzo blisko pokrętła głośności, co przeszkadza. Trudno wypiąć przewód.



ŁĄCZENIE
Było nieco problemów ze stabilnością pracy. Sporadycznie smartfon nie chciał się łączyć, innym razem łącząc się, po prostu uruchamiał radio.

10 ← 11 ← 12 ← 13

eprasa.pl 5db0c192df



m motor TEST

DIN

NaviFly Car Multimedia Player OD8

- Łączność ze smartfonem
- Android Auto i Apple CarPlay
- Nawigacja i opcja kamery cofania

cena 177 zł

Jeden z najtańszych (promocje nieraz redukują cenę do ok. 155 zł) 1-dinowych radioodtwarzaczy z funkcją bezprzewodowego powielania ekranu ze smartfona z Androidem i systemem iOS. Liczne funkcje pozwalają wykorzystywać sprzęt jak nowoczesną stację multimedialną.



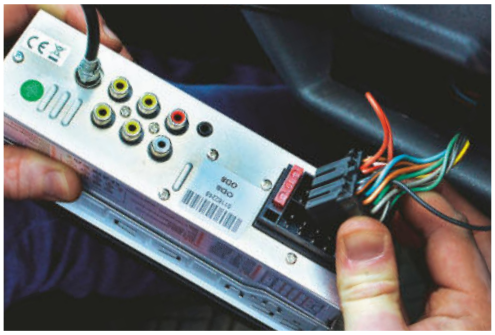
Starsze samochody nie mają tylu udogodnień w zakresie car audio i multimediów, co te nowsze, a otaczający je świat zmienia się. Niemal każdy kierowca posiada dziś smartfon, ale wsiadając do starszego auta, nie bardzo ma z nim co zrobić.

Trudno dziś sobie wyobrazić wyjście z domu bez smartfona, a co dopiero podróż samochodem. W wielu starszych autach multimedia okazują się jednak niekompatybilne ze smartfonami, a modele z radiem 1 DIN są całkowicie pozbawione takich udogodnień, jak choćby łączność Bluetooth. Z pomocą przychodzi rynek akcesoriów. Stacje multimedialne w rozmiarze 1 DIN są dostępne w sprzedaży i nie wyglądają gorzej od 2 DIN. Takie urządzenie to rozwiązanie dla osób, które nie chcą przeznaczać dużych pieniędzy na stare auto, ale jednocześnie chcą poprawić komfort codziennej jazdy, słuchać ulubionej muzyki z serwisów streamingowych czy swobodnie rozmawiać przez telefon. Dzięki łączności przez Android Auto czy Apple CarPlay można też korzystać z nawigacji. Sprawdziliśmy najtańszą stację multimedialną 1 DIN, jaką udało nam się znaleźć. Zaskoczyła nas mnogością funkcji i gniazd, do których można podłączyć urządzenia zewnętrzne. Problemami były losowe włączanie się stacji, kiedy w pobliżu znalazł się sparowany smartfon, a także potrzeba kilkakrotnego wyłączania. Dlatego należy podłączyć zasilanie uruchamiane po przekręceniu kluczyka, by zapobiec rozładowaniu akumulatora w samochodzie. Tak zresztą sugeruje instrukcja montażu.

TEKST I ZDJĘCIA: M. ŁOBODZIŃSKI, Ł. SZEWCZYK

PODŁĄCZENIE I MONTAŻ

Podłączenie nie stanowi najmniejszego problemu. Złącza i kostki są typowo europejskie. Podłączyć można niemal wszystko – wzmacniacz, odtwarzacz filmów, kamerę wideo, kamerę cofania, monitor zewnętrzny czy mikrofon do obsługi połączeń głosowych. Kostki pasują idealnie. Radio zmieściło się w fabrycznej kieszeni.

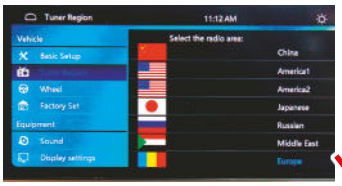


4



JAKOŚĆ DŹWIĘKU

Jakość dźwięku jest co prawda niska, ale zbliżona do fabrycznie montowanego radia. Wszystko przez stare głośniki, nie przez samą moc radia.



DOSTĘPNE JĘZYKI

Do wyboru jest aż 21 języków, w tym polski. Ustawienia radia zawierają także regiony, co pozwala odsłuchiwać audycje na całym świecie (zdjęcie). W wyborze regionu pomagają flagi.

6

5



OBSŁUGA APLIKACJI

Dotykowa obsługa działa poprawnie, pomimo niedużych ikon. Nie ma więc problemów z uruchamianiem czy szukaniem aplikacji.



BEZPIECZEŃSTWO

Urządzenie można tak ustawić, by nie dało się odtwarzać wideo w czasie jazdy. Niewielkie ikony nie ułatwiają obsługi menu podczas prowadzenia auta.

14

15

Inne sposoby

Jest przynajmniej kilka sposobów na uruchomienie bezprzewodowych Android Auto i CarPlay w samochodzie, który nie ma takich funkcji. Radio 1 DIN dotyczy głównie najstarszych modeli oraz aut klasycznych.



MODUŁ BEZPRZEWODOWY

Moduł pozwalający na bezprzewodowe sparowanie telefonu w autach, które wymagają podłączenia smartfona kablem.



AKCESORYJNA STACJA MULTIMEDIALNA

Montowaną na przyssawkę stację multimedialną można łatwo przekładać pomiędzy autami. Do kupienia za niecałe 200 zł.



WYMIANA RADIA 1 DIN NA STACJĘ 2 DIN

W wielu samochodach da się wyciąć lub wykorzystać fabryczny otwór na stację 2 DIN, która była opcją.

PODSUMOWANIE

m motor

Chińska stacja multimedialna jest trochę jak chińskie auta. Może niedoskonała, ale przekonuje do siebie dużą liczbą funkcji oraz niską ceną. Ekran wygląda dobrze, choć jest niewielki, a w wielu samochodach, gdzie fabryczne miejsce na radio znajduje się nisko, może być pewien problem z czytaniem komunikatów czy obsługą funkcji. Zwłaszcza że dotykowe pola są niewielkie i czasami trudno w nie trafić w czasie jazdy. Jest to jednak system całkowicie otwarty, z możliwością podłączenia wielu urządzeń, więc też bardziej elastyczny niż fabryczne multimedia z dużymi ekranami. Może to być dobra baza do stworzenia zaawansowanego car audio w starym aucie.

eprasa.pl 5db0c192df

Bagaż na haku



Hak nie służy wyłącznie do holowania. Jest także łatwą w użyciu podstawą do montażu wielu praktycznych akcesoriów.

Obecność haka holowniczego zwiększa użyteczność auta. Nie każdy wie, że przydaje się on nie tylko do holowania przyczep czy montażu bagażnika rowerowego. Hak równie dobrze może służyć jako dodatkowy punkt montażowy dla wielu innych akcesoriów. Ich liczba oraz dostępność sukcesywnie się powiększa.

Kupując mocowane na haku wyposażenie, trzeba mieć na względzie parametry haka. Istotny jest dozwolony nacisk pionowy – jeżeli auta nie łączymy z przyczepą, której



THULE OUTSET

Namioty dachowe są świetne, ale mają też wady – bezpieczne podniesienie platformy ważącej 50 kg i więcej na wysokość dachu (zwłaszcza SUV-a) to zadanie dla dwóch dorosłych mężczyzn. Wchodzenie po drabinie na dach może nie uśmiechać się seniorom czy rodzinom z małymi dziećmi. Najlepsze cechy namiotu dachowego, a więc kompaktowe rozmiary po złożeniu i sporą przestrzeń wewnątrz po rozłożeniu, z łatwością montażu i użytkowania łączą namioty montowane na hak. Namiot Thule Outset oferuje materac o wymiarach 225x134 cm. Maksymalne obciążenie po rozłożeniu sięga 300 kg. Produkt jest jednak dużo droższy od namiotu dachowego.



Namiot firmy Thule ustawia się w prosty sposób się na solidnym, metalowym stelażu.



GEN3 TILTING SPARE TYRE CARRIER

Opracowany przez australijską firmę Mirack stelaż na koło zapasowe nadaje się nawet do największych aut terenowych, których koła są duże i ciężkie. Można na nim montować koła o zewnętrznej średnicy do 36 cali. Dostęp do bagażnika zapewnia system pochylania koła wraz z mocowaniem. Podniesienie go nie wymaga używania dużej siły – kierowcę wspomagają dwie sprężyny gazowe. Mocowanie koła jest dostępne w kilku wersjach, oczywiście różniących się ceną. Zamówienie w Australii oznacza także drogi transport i konieczność pokrycia opłat celno-skarbowych.



eprasa.pl



CENA OD 4199 zł

THULE ARCOS XL

Sztywny boks bagażowy na hak o wymiarach 190x76x48 cm i pojemności 450 litrów został zaprojektowany z myślą o możliwości przewiezienia do siedmiu par nart o długości do 180 cm lub do czterech desek snowboardowych. Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, by poza sezonem zimowym transportować w nim inne produkty o łącznej masie do 50 kg. Niskie osadzenie dodatkowej przestrzeni bagażowej jest korzystne z punktu widzenia aerodynamiki, położenia środka ciężkości pojazdu oraz wygody użytkowania – boks wypełnimy ładunkiem, unikając przy tym jego dźwigania. Skrzynia ładunkowa nie ogranicza też pola widzenia w środkowym lusterku, a znajduje się na takiej wysokości i w takiej odległości od pojazdu, że pozwala na unoszenie klapy bagażnika (sięganie wgłąb kufra pozostaje jednak utrudnione). Boks Thule Arcos występuje także w rozmiarach M (300 l, od 3749 zł) oraz L (400 l, od 3999 zł). Boksy w rozmiarach M, L oraz XL ważą, odpowiednio, 17, 20 i 22 kg.

Wyprofilowanie na boku wtyczki pasuje kształtem do klapki gniazdka i zapobiega przypadkowemu wypięciu.

Podstawą boksu jest metalowy szkielet, do którego śrubami imbusowymi montuje się skrzynię z tworzywa.



Kto ceni designerskie dopasowanie boksów do pojazdów, powinien rozejrzeć się za akcesoriami oferowanymi przez poszczególne marki.

CENA OD 2517 zł

DACIA AERO CARGO BOX

W świecie motoryzacji od lat dominują dwa trendy stylistyczne – jedne marki stawiają na obłe linie nadwozia, inne – na ostre i zdecydowane cięcia. Kto chciałby wizualnie dopasować boks do samochodu, powinien poszukać go w ofercie producenta auta. Odpowiedź na takie potrzeby klientów ma już nawet budżetowa Dacia. Boks z wieloma efektowymi przełamaniami waży 12,6 kg, natomiast jego maksymalna ładowność sięga 45 kg. Duża wysokość boksu przekłada się na jego pakowność. Dacia samodzielnie nie przygotowała boksu. Za jego produkcję odpowiada renomowana włoska firma G3 Spa, będąca oficjalnym dostawcą akcesoriów także dla wielu innych marek.



Podstawą boksu oferowanego przez Dacię jest bagażnik rowerowy – także znajdujący się w ofercie marki, a kosztujący ok. 2,6 tys. zł.

niemal cały ciężar opiera się na kołach, odpowiada on masie osadzanej na kuli haka. Warto mieć przy tym na uwadze, że składa się na nią nie tylko ciężar ładunku przewożonego w boksie hakowym, ale również masa samej skrzyni i jej stelażu. Typowe dozwolone pionowe naciski na hak wynoszą 50-200 kg, a są wyszczególnione na tabliczce znamionowej haka.

Decydując się na akcesoria przewożone na haku, zwykle trzeba postarać się o trzecią tablicę rejestracyjną – większe produkty zasłaniają rejestrację samochodu.

Warto także zwrócić uwagę na typ gniazda elektrycznego w pojeździe i akcesoriach z oświetleniem – może być potrzebna przejściówka z 7 na 13 pinów, która kosztuje kilkanaście złotych.

W trakcie użytkowania akcesoriów należy bezwzględnie przestrzegać zaleceń z instrukcji – i to nie tylko w zakresie procedury montażu, ale również maksymalnych prędkości jazdy czy okresowej kontroli stabilności zamontowania ładunku.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCH., PRODUCENCI



CENA OD 7830 zł

GEN5 DUAL SWINGING HITCH CARRIER

W ofercie firmy Mirack znajdują się także bardziej złożone produkty od stelaża na samo koło zapasowe. Szczebel wyżej w ofercie znajdują się mocowane na hak, a odchylane na boki pałąki z poprzeczkami, które umożliwiają przytwierdzenie do nich dowolnych akcesoriów. Mirack proponuje np. uchwyty na koło zapasowe i kanistry. Sam bazowy stelaż waży 45 kg. Jest to więc propozycja dla właścicieli „terenówek" czy pick-upów.

HAYMAN REESE TOWBAR HITCH STEP

Podczas wypraw właściciele aut terenowych często przewożą część ładunku na bagażnikach dachowych. Ze względu na wysokość auta dostęp do niego jest utrudniony. Prostym, a zarazem funkcjonalnym rozwiązaniem są stopnie montowane wokół kuli haka. Znajdziemy je np. w ofercie australijskiej firmy Hayman Reese. Ważący 1,1 kg stopień jest w stanie wytrzymać obciążenie ciężarem do 120 kg. Producent deklaruje uniwersalność i łatwość montażu swojego produktu.

CENA OD 339 zł



Poza bazowym stopniem Hayman Reese oferuje bardziej rozbudowane wersje z diodowym oświetleniem.



CENA OD 20 zł

OSŁONY KULI HAKA

Jeżeli hak nie jest demontowalny lub elektrycznie chowany w zderzaku, jego kulę warto osłaniać – plastikowe nakładki ograniczają osiadanie piasku czy rozwój korozji. Warto wiedzieć, że dostępne są nie tylko nakładki przypominające pokrywki produktów w spreju. W internecie można znaleźć wiele atrakcyjnych od strony wizualnej osłon na hak – niektóre są humorystyczne, inne pozwalają na zasygnalizowanie innym chociażby swojej lubionej marki motocykli.

eprasa.pl 5db0c192df

UŻYWANE



Nissan 370Z

Ostatni sprzedawany w Europie sportowy Nissan nie traci grona zwolenników. Czy będzie dobrym wyborem z drugiej ręki?

Lata produkcji: 2008-2020
Ceny: od 76 tys. zł

Nissan nie wycofał się na dobre z segmentu aut sportowych (od 2022 r. produkuje model Z), ale w Europie ostatnim samochodem tego typu był opisywany 370Z. W porównaniu do starszego 350Z wyraźnie stracił on na wadze, jest też zauważalnie krótszy i szerszy. Rozstaw osi zmniejszono aż o 10 cm, niemniej w 2-osobowej kabinie panują akceptowalne warunki do długiego podróżowania. Płytki bagażnik wersji coupe zmieści 235 l pakunków (do roadstera wejdzie 140 l).

Gama silnikowa obejmowała tylko jedną propozycję, znaną z kilku modeli Infiniti. Mowa o wolnossącej jednostce 3.7 V6 o mocy 328/331 KM, lub 344 KM w odmianie Nismo, konfigurowanej ze skrzynią ręczną lub automatyczną (odpowiednio 6/7 biegów). Główny problem tego silnika stanowią nietrwałe siłowniki sprzęgła (CSC), ewentualnie pobór oleju. Żywotnością nie grzeszy lakier karoseryjny Nissana. W niektórych autach (zwykle sprowadzonych, powypadkowych) często szwankuje elektronika pokładowa.

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

DO REDAKCJI

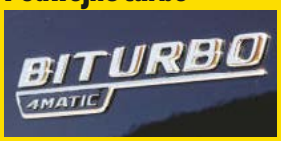
e-CVT w Fordzie



W sieci krąży wiele informacji na temat niskiej jakości łożysk stosowanych w skrzyniach e-CVT Forda. Czy problem ten został rozwiązany?

Montowane w hybrydach Forda bezstopniowe przekładnie doczekały się kilku wersji. Za najmniej solidne uchodzą oznaczone kodem HF35 – zdarza się, że zużycie łożysk było raportowane po 80-100 tys. km (objawia się hałasem przekładni podczas pracy silnika spalinowego). Dochodzą do tego problemy z pompą olejową czy zużyciem współpracujących ze sobą elementów – zwykle wynikające z lekceważenia pierwszych oznak zużycia skrzyni. Udokumentowana historia serwisowa auta i wymiany oleju w przekładni to plus.

Podwójne turbo



W kontekście podwójnego doładowania bywają używane określenia biturbo i twinturbo. Czy to tożsame rozwiązania?

Twinturbo to sekwencyjny układ turbosprężarek – mniejsza tłoczy powietrze do silnika w najniższym zakresie obrotów, w średnim (np. 1500-3000 obr./min) pracę rozpoczyna większa, która jako jedyna odpowiada też za zapewnienie doładowania przy najwyższych obrotach. Rozwiązanie zapewnia dobrą reakcję na gaz. Układy biturbo najczęściej są stosowane w silnikach widlastych – osobna, relatywnie mała turbosprężarka przypada w nich na każdy z rzędów cylindrów, co zmniejsza tzw. turbodziurę.

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

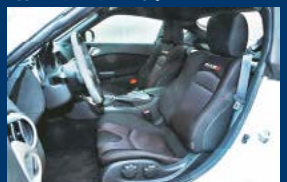
Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Nissanów

Zalety

„Najlepszy w tym aucie jest jego silnik. Solidna, wolnossąca, japońska konstrukcja V6"

„Już seryjne hamulce mają zaskakująco dobrą skuteczność (adekwatną do mocy)"

„Miejsca jest sporo, także dla wysokich osób. Fotele rewelacyjnie podpierają ciało"



„W trasie 370Z potrafi być ekonomiczny. Jadąc ok. 100 km/h, da się uzyskać spalanie ok. 8 l/100 km"

Wady

„Według mnie automatyczna skrzynia mogłaby szybciej zmieniać biegi. Nie pasuje do sportowego auta"



„Kamienie mocno obijają tylne nadkola. Trzeba było już je pomalować"

„Bardzo niski samochód. Na niektóre krawężniki po prostu nie podjedzie"

„Mogłoby być ciszej przy większych prędkościach. Z okolic nadkoli dobiega wyraźny szum"

eprasa.pl 5db0c192df

Auta wybierane przez kobiety



Kupując używane auto, kobiety coraz częściej rezygnują z hatchbacka na rzecz SUV-a

Istotnie rośnie grono kobiet szukających pojazdu z „automatem”

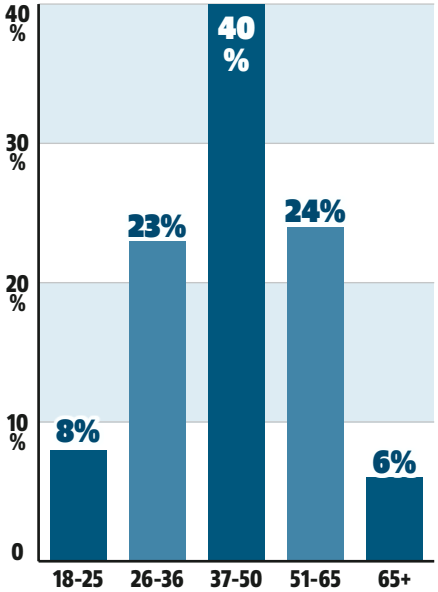
m motor ANALIZA

W ciągu zaledwie sześciu lat nastąpiła olbrzymia zmiana preferencji kobiet w zakresie wyboru samochodu używanego. Analitycy sieci sprzedaży używanych aut raportują, że kobiety coraz częściej wybierają SUV-y, sukcesywne rezygnując z hatchbacków i kombi.

Trend jest wyraźnie zauważalny już od grup klientek w wieku od 37 lat wzwyż. Wśród najczęściej wybieranych przez nie aut można znaleźć m.in. Nissana Qashqaia, Opla Mokkę, Kię Sportage, Hyundaia Tucsona, Dacię Duster, Suzuki Vitarę i Nissana Juke'a, przy czym różne grupy wiekowe wykazują nieco inne preferencje w zakresie modeli. Najmłodsze klientki częściej sięgają po mniejsze i dynamiczne samochody, które dobrze sprawdzają się w miejskich warunkach i dają dużo przyjemności z jazdy. W sieci AAA Auto najczęściej kupowanym modelem przez kobiety w wieku 18-25 lat było BMW serii 1. Za nim uplasowały się Renault Megane, Opel Astra i Renault Clio. Wśród pań powyżej 50. roku życia widać większe przywiązanie do wygody, bezpieczeństwa i łatwości użytkowania.

Przedziały wiekowe kupujących auta

Najwięcej klientek sieci AAA Auto ma od 37 do 50 lat. Zakupy tej grupy stanowią niemal 40% wszystkich transakcji dokonywanych przez kobiety. To także grupa o dużej sile nabywczej – wśród wybieranych typów aut zaczynają przeważać relatywnie drogie SUV-y.



Wybierane rodzaje nadwozia

Najmłodsze klientki (18-25 lat) najczęściej wybierają hatchbacki, przy okazji będące niezbyt drogimi, a tanimi w utrzymaniu modelami (np. Ople Astra i Corsa, Renault Clio, Peugeot 208 itp.). W kolejnej grupie wiekowej hatchbacki też są najpopularniejsze, ale zauważalnie rośnie zainteresowanie SUV-ami (z 14 do 28%). Wśród kobiet w wieku 37-50 lat niemal tyle samo klientek decyduje się na SUV-y (37%), co na hatchbacki (36%).

Wiek	Hatchback	SUV	Combi	Sedan	Pozostałe
18-25	58%	14%	15%	9%	4%
26-36	38%	28%	14%	13%	7%
37-50	36%	37%	13%	5%	9%
51-65	32%	46%	10%	5%	7%
65+	38%	34%	9%	5%	14%

Wybierane rodzaje napędu

Bez względu na grupę wiekową kobiety zdecydowanie preferują samochody z silnikiem benzynowym – ich udział w sprzedaży w sieci AAA Auto wynosił od 60% wśród najmłodszych klientek do nawet 72% w grupie powyżej 65. roku życia. Diesle tracą na zainteresowaniu w wyższych przedziałach wiekowych klientek. Na popularności zyskują hybrydy. Pojazdy elektryczne to margines zakupowy.

Wiek	Benzyna	Diesel	Hybryda	Benzyna z LPG	Elektryczny
18-25	60%	26%	1%	13%	0%
26-36	66%	19%	8%	7%	0%
37-50	64%	21%	9%	6%	0%
51-65	69%	15%	7%	8%	1%
65+	72%	14%	7%	7%	0%

Wybierane skrzynie biegów

Coraz więcej kobiet decyduje się na zakup używanego pojazdu z automatyczną skrzynią biegów. Zmiana preferencji na przestrzeni lat 2019-2026 pozwala przypuszczać, że bez względu na grupę wiekową minie jeszcze sporo czasu, nim zbliżą się one popularnością do przekładni manualnych.

Wiek	Automatyczna	Ręczna
18-25 (2019)	0%	100%
18-25 (2026)	25%	75%
26-36 (2019)	5%	95%
26-36 (2026)	28%	72%
37-50 (2019)	9%	91%
37-50 (2026)	32%	68%
51-65 (2019)	12%	88%
51-65 (2026)	31%	69%
65+ (2019)	16%	84%
65+ (2026)	21%	79%

eprasa.pl 5db0c192df

Trójbryłowe kompakty godzą estetykę z funkcjonalnością

Kompaktowe sedany



Ceny: 37-160 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
1.4 TFSI (150 KM)

Ceny: 65-170 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
220i (178 KM)

Słabsze wersje BMW serii 2 mają napęd na przednią oś. Mimo tego właściwości jezdne i trakcja są bardzo dobre.



Wśród kompaktowych sedanów nie brakuje modeli efektownie stylizowanych, dobrze wykończonych czy mających układ jezdny ze sportową nutą. Na ich zakup nie trzeba przeznaczać fortuny, bo sedany wyszły z mody. Nie do końca słusznie.

W Polsce szczyt popularności sedanów przypada na przełom wieków. Później zainteresowanie nimi systematycznie topniało, co wpisuje się w ogólnoeuropejski trend. Nie przełożyło się to jednak na natychmiastowe zniknięcie sedanów z ofert poszczególnych marek (choć wybór staje się coraz mniejszy). Trójbryłowe nadwozia wciąż są cenione przez wiele rynków – w szczególności azjatyckich i amerykańskich. A skoro sedan został już przygotowany, nie trzeba szczególnie dużych nakładów finansowych, by wprowadzać go do oferty na różnych rynkach, co zawsze zwiększa szansę na pozyskanie dodatkowej grupy zadowolonych klientów. W kompaktowych sedanach mogą oni docenić ponadczasową i elegancką linię nadwozia, która wzbudza skojarzenia z większymi i droższymi limuzynami. Nie bez znaczenia jest też korzystna relacja ceny zakupu do kosztów utrzymania pojazdu. Decydując się na zakup, warto mieć na uwadze potencjalnie utrudnioną odsprzedaż – moda na crossovery i SUV-y także na rynku wtórnym spycha z głównego nurtu zakupowego inne typy nadwozia. Cenę warto więc negocjować.

Cechą wspólną kompaktowych sedanów są bagażniki o znacznych pojemnościach – nierzadko dorównujących kubaturą przestrzeniom ładunkowym kombi. Trzeba jednak pamiętać, że klapa nie podnosi się z tylną szybą (jak w hatchbackach czy liftbackach), więc załadunek dużych przedmiotów jest utrudniony lub niemożliwy. Maksymalne możliwości przewozowe limituje też otwór, jaki powstaje po złożeniu kanapy. Na kolejnych stronach prezentujemy kompaktowe sedany z aspiracjami – wśród nich nie brakuje produktów marek premium.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Klienci bawarskiej marki długo musieli czekać na odpowiedź na Audi A3 Limousine oraz Mercedesa CLA. Model utrzymany w konwencji „czterodrzwiowego coupe" z drzwiami bez ramek na szyby jest ciekawy, ale nie okazał się wolny od wad – główną jest ograniczona ilość miejsca dla pasażerów drugiego rzędu (spory bagażnik mieści jednak 430 l). Poprzeczne ustawienie silników uniemożliwiło stosowanie sześciocylindrowych jednostek. Bazowe wersje mają – znane z Mini – silniki 1.5 (benzynowe i diesle) oraz napęd na przednią oś. Nawet słabsze odmiany po doposażeniu w pakiet M (a był często zamawiają opcją) prezentują się dynamicznie. Właściwości jezdne

eprasa.pl 5db0c192df



Minimalistycznie stylizowane wnętrze wykończono doskonałymi materiałami, a elementy perfekcyjnie spasowano i zmontowano.

AUDI A3 8V Limousine 2013-2020

Na pierwszy rzut oka trójbryłowe A3 trudno odróżnić od dłuższego o 24 cm Audi A4. W efekcie mamy do czynienia z jednym z najbardziej estetycznych kompaktowych sedanów. Na tle konkurentów A3 wyróżnia się także wnętrzem. Bagażnik mieści pokaźne 425 l. Zespół odpowiedzialny za strojenie zawieszenia znalazł kompromis między komfortem a ponadprzeciętnymi właściwościami jezdnymi. Dostępny był bardzo skuteczny napęd quattro (ze sprzęgłem Haldex). I to wciąż nie koniec zalet tego auta! Paleta jednostek napędowych miała imponującą rozpiętość – od trzycylindrowego 1.0 TFSI poprzez diesle po pięciocylindrowe, pięknie brzmiące 2.5 TFSI we flagowej wersji RS3. Przymierzając się do zakupu Audi A3, przede wszystkim należy prześwietlić przeszłość danego egzemplarza – w przypadku sprowadzanych z USA wypadkowa przeszłość jest niemal pewna, ale by zobaczyć zdjęcia samochodu z aukcji, zwykle wystarcza wpisanie numeru VIN w internetowej wyszukiwarce. A3 bazuje na platformie MQB, co przekłada się na bardzo dobry dostęp do części zamiennych. Nie oznacza to jednak, że utrzymanie będzie wybitnie tanie – model jest zaawansowany technicznie. Kilka tysięcy złotych może pochłonąć serwisowanie skrzyni DSG czy wymiana bezpośrednich wtryskiwaczach w silnikach TFSI – nie są wieczne, a uszkodzone zaczynają łać paliwem, co szkodzi silnikowi (benzyna rozcieńcza olej).

DANE TECHNICZNE:
1.4 TFSI: poj.: 1495 cm³,
moc: 150 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 224 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, spal.: 4,6 l/100 km

BMW serii 2 F44 Gran Coupe 2020-2024



są ponadprzeciętne, a iDrive jest jednym z najbardziej udanych i intuicyjnych w obsłudze systemów multimedialnych. Podobnie jak w innych nowoczesnych autach problemy sprawia rozbudowana elektronika z masą czujników. Wzorem trwałości nie jest też skomplikowany osprzęt silników – wymiany uszkodzonych elementów są drogie. Wykończenie wnętrza jest dobre, ale zdarzają się hałasy materiałów wykończeniowych. Siedmiobiegowe dwusprzęgłowe skrzynie pracują mniej płynnie od ośmiobiegowych „automatów" z przetwornikiem momentu obrotowego.



BMW dorównuje Audi estetyką wnętrza i solidnością jego wykonania.

DANE TECHNICZNE:
220i: poj.: 1998 cm³,
moc: 178 KM, maks. moment obr.: 280 Nm, prędkość maks.: 238 km/h, 0-100 km/h: 7,1 s, spal.: 5,4 l/100 km

FORD Focus III 2011-2018



Ceny: 11-43 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
1.6 Ti-VCT (125 KM)

Sedan jest najrzadziej spotykaną u nas wersja nadwoziowa Focusa.

Focus w odmianie sedan ma 472-litrowy bagażnik, zapewniający dużo radości z prowadzenia układ jezdny, a także przyzwoicie wykończone wnętrze. Rozczarowuje jednak okrojeniem palety silników i wersji wyposażeniowych względem hatchbacka i kombi. Dodatkowo wielu nabywców, wśród których nie brakowało klientów indywidualnych, wybierało słabsze z dostępnych jednostek, co dodatkowo ograniczyło wybór na rynku wtórnym, który i tak jest symboliczny (sedany to niecałe... 4% wszystkich dostępnych Focusów III). Korozja podwozia czy elementów zawieszenia zwykle nie jest nadmiernie rozwinięta, a zaprawki i dodatkowe zabezpieczenie pozwolą cieszyć się autem przez długie lata. Optymalnym wyborem, który nie zapewnia jednak dobrych osiągów, jest wolnossący benzynowy silnik 1.6. Przestrzegamy przed zakupem auta z instalacją LPG. Praca na alternatywnym paliwie nie wpływa korzystnie na stan głowicy. Oszczędni powinni raczej rozejrzeć się za dieslem. Nie należy skreślać wersji 1.0 EcoBoost, natomiast ryzykownym wyborem jest wersja 1.5 EcoBoost (pękają bloki silnika). Uwaga na auta z USA.

DANE TECHNICZNE:
1.6 Ti-VCT: poj.: 1596 cm³,
moc: 125 KM, maks. moment obr.: 159 Nm, prędkość maks.: 195 km/h, 0-100 km/h: 11,8 s, spal.: 6,3 l/100 km



Spora liczba przycisków okazuje się plusem – poprawia ergonomię.

HONDA Civic X 2017-2022

Ceny: 46-82 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
1.5 i-VTEC (182 KM)



Civic ma aż 4,65 m długości, ale jest dosyć niski (1,42 m). Pojemność bagażnika (519 l) zawstydza wielu konkurentów.

Efektownie wyglądające auto zapewnia sporo przyjemności z prowadzenia. Do tego nie atakuje kierowcy nadmiarem elektroniki w kabinie. Podobnie jak w starszych Civicach problemem jest niska jakość powłok lakierniczych i podatność nadwozia na rdzewienie (ze względu na wiek auta ogniska korozji zwykle nie są rozległe). Warto wybrać jedyny z dostępnych w Europie silników benzynowych – turbodoładowany 1.5 i-VTEC. Parowano go z ręczną i bezstopniową skrzynią. Obie są udane. Warto często wymieniać olej, bo jest on rozrzedzany niespaloną benzyną. Diesel 1.6 i-DTEC jest oszczędny, ale rzadko spotykany i drogi w serwisowaniu (m.in. z powodu ograniczonej bazy zamienników). Hałasy elementów wykończeniowych w kabinie nie muszą świadczyć o wypadkowej przeszłości auta – montaż i spasowanie nieco zawodzą.

DANE TECHNICZNE:
1.5 i-VTEC: poj.: 1498 cm³,
moc: 182 KM, maks. moment obr.: 240 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 8,4 s, spal.: 5,7 l/100 km



Plus za niską pozycję za kierownicą, minus za przeciętny montaż elementów.

eprasa.pl 5db0c192df



Hyundai Elantra VI (2015-2020)

Ceny ofertowe: 32-66 tys. zł

Model opracowany głównie z myślą o amerykańskich i azjatyckich rynkach był dostępny także w wybranych krajach Europy, w tym w Polsce. Efektowna z zewnątrz Elantra, zwłaszcza po modernizacji z 2018 r. (na fot.), ma ergonomiczne wnętrze. Paletę silników na naszym rynku tworzyły benzynowe 1.6 MPI (128 KM) i wysokoprężne 1.6 CRDi (136 KM). W obu przypadkach trwałość stoi na wysokim poziomie. Łatwo o zakup samochodu pochodzącego z polskiego salonu, który miał jednego lub dwóch właścicieli. Ceny ofertowe nie sprawiają wrażenia szczególnie atrakcyjnych, ale trzeba mieć na uwadze, że większość z dostępnych egzemplarzy ma przebiegi poniżej 100 tys. km. Co istotne, zwykle są one w pełni udokumentowane długą historią serwisowania w ASO (zachęcała do tego pięcioletnia gwarancja). Podstawowe części eksploatacyjne doczekały się zamienników, co obniża koszty użytkowania.

Opel Astra J (2012-2018)



Ceny ofertowe: 13-50 tys. zł

Jedna z najlepszych propozycji dla osoby poszukującej niezbyt drogiego w zakupie, łatwego w serwisowaniu, przestronnego, a do tego komfortowego i pakownego kompaktowego sedana. Na polecenie zasługuje większość dostępnych jednostek napędowych (najbardziej ryzykownym wyborem są wprowadzone w 2014 r. diesle 1.6 CDTI, które mają problemy z trwałością łańcucha rozrządu). Na naszym rynku szczególnie ceniona jest 1.4 Turbo, która zapewnia niezłe osiągi, a do tego dobrze współpracuje z instalacjami LPG. Mocną stroną Astry J jest dobre zabezpieczenie karoserii przed korozją. Bagażnik mieści pokaźne 460 l. W trakcie jazdy próbnej warto zwrócić pracę na działanie ręcznej skrzyni biegów. Utrudnione wybieranie przełożeń oraz hałasy i ruchy lewarka podczas dodawania i odejmowania gazu mogą świadczyć o zużyciu łożysk. Naprawa skrzyni M32 to wydatek kilku tysięcy złotych. W ogłoszeniach można wyłowić auto od pierwszego, nieflotowego użytkownika.

MAZDA 3 IV od 2019 r.





Ceny: 52-120 tys. zł

Polecana wersja silnikowa

2.0 Sky-G (150 KM)

Zamiast brnąć w downsizing, Mazda postawiła na optymalizację technologii – efekty oryginalnej strategii okazały się dobre.

Sytuacja analogiczna, jak w przypadku Hondy Civic X – efektowne, a zarazem nieskomplikowane w obsłudze auto, które daje dużo przyjemności z jazdy. Benzynowych silników o pojemności dwóch litrów nie trzeba się obawiać – podczas spokojnej jazdy są oszczędne. Brak turbodoładowania oznacza jednak specyficzne wrażenia z jazdy. Do wykrzesania dynamiki konieczne jest wkręcanie silnika na wysokie obroty. Polecamy warianty 2.0 SkyActiv-G (122-konny można istotnie wzmocnić tuningiem elektronicznym). Zakup 180-konnej jednostki Skyactiv-X warto przemyśleć. Nie zapewnia znacząco lepszych wrażeń z jazdy, a jest bardziej skomplikowana (ma kompresor). Mazdy cieszą się dobrymi opiniami, co wraz ze statusem modelu wciąż produkowanego przekłada się na wysokie ceny ofertowe „trójki". Wartość trzymają zwłaszcza egzemplarze pochodzące z polskich salonów. Jeżeli budżet zakupowy jest ograniczony, lepiej rozejrzeć się za trzecią odsłoną Mazdy 3, niż na siłę próbować okazyjnie kupić „czwórkę" – może zakończyć się to nabyciem samochodu odbudowanego po wypadku. Bagażnik mieści 450 litrów.

DANE TECHNICZNE:
2.0 SkyActiv-G: poj.: 1998 cm³, moc: 150 KM, maks. moment obr.: 213 Nm, prędkość maks.: 211 km/h, 0-100 km/h: 9,1 s, spal.: 5,1 l/100 km



Eleganckie wnętrze jest ergonomiczne oraz łatwe w obsłudze.



MERCEDES CLA C117

Mechanikę klasy A W176 Mercedes postanowił opakować karoserią inspirowaną dużym i drogim CLS-em. Powstał efektowny kompaktowy sedan w konwencji „czterodrzwiowego coupe", który rozmiarami zbliżył się do klasy C. Nie oznacza to bynajmniej, że CLA jest przestronne. Wręcz przeciwnie. Ilość miejsca w drugim rzędzie jest ograniczona. Pojemny bagażnik (470 l) ma niewielki otwór załadunkowy. Współczynnik oporu aerodynamicznego na poziomie zaledwie 0,22 oznacza, że nawet słabsze wersje nie tracą wigoru przy wyższych prędkościach, a przy spokojnej jeździe zużycie paliwa nie jest wysokie – zwłaszcza w dieslach oraz benzynowej odmianie 1.6, bo mocniejsze 2.0 potrafią być zachłanne na benzynę. Ogólna trwałość auta stoi na wysokim poziomie, ale poważniejsze problemy (np. z błędami zgłaszanymi przez rozbudowaną elektronikę) nie zawsze są łatwe do zdiagnozowania i usunięcia. Łańcuchowe napędy rozrządu nie okazują się szczególną zale-



TOYOTA Corolla XII od 2019 r.

Bezpieczny wybór – auto trzyma cenę i szybko znajduje kolejnego nabywcę.



DANE TECHNICZNE:
1.6 Valvematic: poj.: 1598 cm³, moc: 132 KM, maks. moment obr.: 160 Nm, prędkość maks.: 200 km/h, 0-100 km/h: 9,7 s, spal.: 6,1 l/100 km

Ceny: 39-125 tys. zł

Polecana wersja silnikowa

1.6 Valvematic (132 KM)

Japoński koncern wyciągnął wnioski z krytyki pod adresem poprzednich odsłon Corolli, co zaowocowało poprawą jakości materiałów wykończeniowych w kabinie oraz jeszcze lepszym dostrojeniem zawieszenia. Rozbudowano także elektronikę, wprowadzając nawet cyfrowy panel wskaźników. Na tle rywali Corolla wciąż okazuje się zaskakująco konwencjonalną propozycją, co dla wielu osób jest zaletą, a nie wadą. Polecamy benzynowy silnik 1.6 (nowszy 1.5 ma trzy cylindry). Hybryda jest trwała i oszczędna, ale poszukiwana przez taksówkarzy, co sprzyja windowaniu cen ofertowych. Do wad Corolli można zaliczyć przeciętną jakość lakieru, podatność podwozia na korozję (na szczęście wciąż w początkowym stadium), rozładowujące się akumulatory 12 V oraz wysokie ryzyko kradzieży. Bagażnik sedana mieści 471 l.



Projekt i wykończenie wnętrza są dużo lepsze niż w poprzedniku.

eprasa.pl 5db0c192df



Proporcje nadwozia nie są tak perfekcyjne jak w większym CLS-ie.

2013-2019

tą – nierzadko kwalifikują się do wymiany przed osiągnięciem 200 tys. km. Podaż używanych egzemplarzy jest wysoka (ale trzeba uważać na powypadkowe samochody), łatwo nawet o flagowe warianty AMG (360/381 KM).

DANE TECHNICZNE: Pb
200: poj.: 1595 cm³,
moc: 156 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 230 km/h,
0-100 km/h: 8,6 s, spal.: 5,6 l/100 km



Kokpit wygląda ciekawie, ale rozczarowuje jakością materiałów.

Ceny: 35-145 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
200 (156 KM)



RENAULT Megane III GrandCoupe od 2016 r.



Ceny: 32-95 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
1.5 dCi (115 KM)



Nazwa jest nieco myląca – trójbryłowe Megane to nieco ciekawiej stylizowany sedan. Auto wciąż jest produkowane.

Megane III jest dobrą propozycją – to przestronny, nieźle wykończony i wygodny samochód, w którym w dużej mierze uporano się ze znanymi ze starszych modeli Renault kaprysami elektroniki (choć oczywiście na nieco problemów należy być przygotowanym). Sedan o nazwie GrandCoupe dokłada do tego 550-litrowy bagażnik oraz rozstaw osi wydłużony o 4,2 cm względem hatchbacka, co jadącym w drugim rzędzie daje więcej przestrzeni na nogi. Z palety silników szczególnie polecamy oszczędnego i wystarczająco mocnego dla tego modelu diesla 1.5 dCi (problemy z panewkami czy pompą wtryskową to już odległa przeszłość) oraz wolnossący benzynowy silnik 1.6 SCe (trzeba przy tym pamiętać, że jest to konstrukcja Nissana, która nieszczególnie przepada za instalacjami gazowymi). Ryzykownym wyborem są natomiast benzynowe 1.2 TCe (1.3 TCe jest dużo lepszy). Są elastyczne i zapewniają dobre osiągi, ale potrafią palić duże ilości oleju – problem można rozwiązać wymianą pierścieni tłokowych, co jest drogie. Warto przemyśleć także wybór egzemplarza z dwusprzęgłową skrzynią EDC – nie jest to najszybsza i najtrwalsza konstrukcja na rynku.

DANE TECHNICZNE: ON
1.5 Blue dCi: poj.: 1461 cm³,
moc: 115 KM, maks. moment obr.: 260 Nm, prędkość maks.: 190 km/h,
0-100 km/h: 11,3 s, spal.: 4,5 l/100 km



Nie zabrakło przycisków, co dobrze wpływa na ergonomię.



Volvo S40 II (2004-2012)

Ceny ofertowe: 4-35 tys. zł

Rynkowa kariera Volvo blisko spokrewnionego z Focusem II dobiega końca – w ofertach zaczynają przeważać mocno wyeksploatowane czy zaniedbane samochody. To ostatni dzwonek, by rozejrzeć się za ciekawym egzemplarzem. Polecamy S40 z pięciocylindrowym silnikiem – benzynowym 2.4 lub doładowanym 2.5 bądź dieslem 2.4. Wszystkie wspaniale brzmią i zapewniają autu dobre osiągi. Trzeba jednak być przygotowanym na spore zużycie paliwa oraz zwiększone koszty serwisowania – nie tylko przez piąty cylinder, ale również ciasne upakowanie elementów pod maską, co utrudnia mechanikom pracę. Jednym z newralgicznych punktów S40 są niezbyt wytrzymałe skrzynie automatyczne – warto być przygotowanym na remont lub poszukać egzemplarza z ręczną przekładnią, która w mocniejszych wersjach nie jest często spotykana. Volvo S40 przekonuje poziomem bezpieczeństwa, wykończeniem oraz komfortem jazdy.



Elegancki design i wysokiej próby materiały, ale o różnej trwałości.

VOLKSWAGEN Jetta VI 2010-2018

Ceny: 15-50 tys. zł
Polecana wersja silnikowa
2.0 TDI



Jetta ma pokaźny, 510-litrowy bagażnik, a eleganckim designem nawiązuje do większego i droższego Passata.

Ostatnia oferowana w Europie odsłona Jetty mechanicznie bazuje na Golfie VI. Nie jest to bynajmniej zaletą, bo oznacza, że sedan otrzymał niezbyt trwałe silniki 1.2/1.4 TSI EA111 oraz palące olej 2.0 TSI. Jeżeli Jetta z benzynowym silnikiem, to raczej z oferowanymi od modernizacji z 2014 r. jednostkami 1.2/1.4 TSI EA211 lub dieslem – 1.6 TDI jest bardzo oszczędny, choć niezbyt żwawy, a 2.0 TDI godzi dynamikę z rozsądnym spalaniem. Wersję hybrydową należy traktować jako ciekawostkę – w przypadku awarii jej naprawa (zwłaszcza niskim kosztem) może nie być możliwa. Serwisowanie pozostałych odmian nie jest drogie, bo mechanicy znają model, a markowych zamienników czy używanych części jest pod dostatkiem. Uwaga na egzemplarze sprowadzane z USA – często mają wypadkową przeszłość.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³,
moc: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 210 km/h,
0-100 km/h: 9,5 s, spal.: 4,2 l/100 km



Po modernizacji wnętrze nawiązuje do kabiny Golfa VII.

PODSUMOWANIE

Na rynku wtórnym nie brakuje zasługujących na zainteresowanie kompaktowych sedanów. Praktycznie każda marka miała lub wciąż ma w ofercie trójbryłowe modele. To, że wyszły z mody, wcale nie wynika z braku zalet. Wiele modeli ma przestronne wnętrza i duże bagażniki, a dość nisko położone środki ciężkości oznaczają stabilne i przyjemne prowadzenie. Z kolei niezbyt duża powierzchnia czołowa sprawia, że podczas jazdy z wyższymi prędkościami spalanie nie rośnie w lawinowym tempie (co często obserwuje się w crossoverach i SUV-ach). Coraz mocniejsze zepchnięcie sedanów poza główny nurt zakupowy może ułatwić nabywcy negocjowanie ceny ofertowej.

eprasa.pl 5db0c192df



Przed liftingiem Camaro miało agresywniejszy styl. Wlot na masce to wyznacznik wersji SS (Super Sport).

Chevrolet Camaro (IV gen.)
Lata produkcji: 1992-2002
Ceny od: 25 000 zł

Nie o sport tutaj chodzi

Ciężko powiedzieć o tej generacji Camaro, że jest kultowa. Ale styl lat 90. wraca do łask, a prosta mechanika tego modelu i niezła dostępność to dodatkowe atuty.

Na początku ostatniej dekady XX wieku nikt nie bawił się w USA w styl retro. To przyszło później. Nowe modele miały być futurystyczne, bardzo odróżniać się od poprzedników z lat 80. Camaro oparte na platformie F-Body oraz bliźniaczy Pontiac Firebird miały niezwykle smukłe, aerodynamiczne nadwozia. Przednia szyba jest w nich pochylona pod kątem aż 68 stopni.

Sportowe (często tylko z nazwy) coupe rynek przyjął nieźle. Ale rok po Camaro i Firebirdzie pojawił się Mustang IV generacji i zdeklasował sprzedażą produkty GM. Camaro potrafiło być w porównywalnych wersjach tańsze, a odmiana Z28 (V8) była szybsza od Mustanga GT 5.0. Ale okazało się, że GM przedobrzyło. Klienci woleli Forda, bo był praktyczniejszy. Łatwiej się do niego wsiadało, miał większy bagażnik, oferował lepszą widoczność. Ale to, co było kiedyś wadą, po latach może być zaletą. Camaro ma więcej charakteru i wygląda bardziej rasowo.

Nadwozia nie wykonano z kompozytów, jak w Corvette, jest stalowe. Korozja się zdarza, ale wiele tych aut jest zadbanych. Kompozytowy jest jednak panel dachu pomiędzy tylną szybą a demontowalnymi szybami dachowymi (T-Top). W autach po 1998 zastosowany w panelu klej wchodzi po latach w reakcję chemiczną i tworzą się bąble pod lakierem. Nie ma to wpływu na sztywność konstrukcji, ale wygląda kiepsko i po naprawach problem potrafi wracać.

Kabina jest zwyczajna do bólu, wykonano ją z bardzo przeciętnych tworzyw. Ale jest wygodna (z przodu) i Chevrolet miło zaskakuje jako auto w długie trasy. Pasuje też do tego układ jezdny. Nawet przy dużych prędkościach Camaro prowadzi się pewnie. Bardzo kręte górskie drogi to nie jego żywioł, ale absolutnie nie jest to auto jedynie do jazdy na wprost. Trzeba tylko uważać na dwie rzeczy. Wczesne V6 potrafią hamować tak sobie (mogą mieć bębny z tyłu), a sztywna tylna oś wyraźnie miewa problemy z wytłumieniem poprzecznych nierówności podczas szybkiej jazdy.

Nie skreślać V6

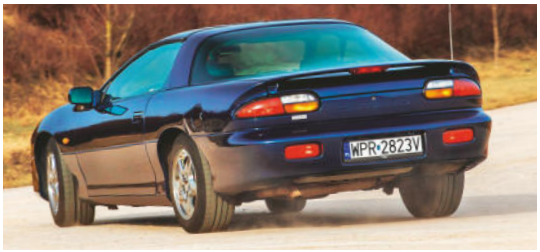
Wczesne jednostki 3.4 nie są złe, ale szczególnie z automatami raczej nie zachwycą osiągami. Za to 3.8 wielu wystarczy, zwłaszcza w bardziej relaksacyjnych kabrioletach. To trwały silnik zaprojektowany jeszcze przez Buicka. Za niezłe uchodzą też automatyczne skrzynie 4L60E łączone ze wszystkimi silnikami. Kluczowa jak zawsze jest zmiana oleju, są też wrażliwe na przegrzanie. GM zaskoczyło, oferując do odmian V8 manualną skrzynię o aż sześciu biegach. Przekładnie BorgWarner/Tremec T56 uchodzą za bardzo wytrzymałe. A przy obu jednostkach V8 (znanych m.in. z Corvette) to ważne. Za lepszy uchodzi późniejszy silnik LS1, ale słabszy LT1 też jest udany i trwały. Te wersje także dzisiaj robią wrażenie, a ich brzmienie jest soczyste i głębokie nawet z seryjnym układem wydechowym.

Najciekawsze są odmiany SS. Jako Z28 trafiały do firmy SLP (Street Legal Performance), która montowała lepszy układ dolotowy, wydechowy, zawieszenie Bilsteina, inne felgi, maski z wlotem.

O dziwo nietrudno o Camaro z rynku europejskiego. Takich aut sprzedano trochę w Szwajcarii, Niemczech czy Szwecji. Trzeba je jednak kupować w dobrym stanie. Do aut z USA kupimy wszystko, do tych europejskich niezwykle trudno o np. reflektory czy lusterka boczne.

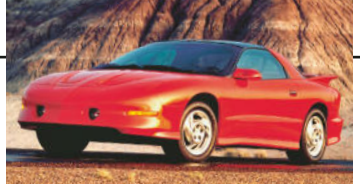
TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCH.

DANE TECHNICZNE	3.4	3.8	5.7	5.7
Silnik	benzynowy	benzynowy	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	3352 cm³	3791 cm³	5733 cm³	5665 cm³
Układ cylindrów/zawory	V6/12	V6/12	V8/16	V8/16
Moc maksymalna	160 KM/4600	203 KM/5200	275 KM/5000	310 KM/5200
Maks. moment obrotowy	271 Nm/3600	305 Nm/4000	441 Nm/4400	472 Nm/4000
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	209 km/h	220 km/h	250 km/h	254 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,4 s	8,5 s	5,5 s	5,5 s
Średnie zużycie paliwa	10,2 l/100 km	10,2 l/100 km	12,0 l/100 km	12,4 l/100 km



Miło zaskakuje stabilność, w każdych warunkach. I niezły układ kierowniczy. Ale zwinność to tu słowo obce.

eprasa.pl 5db0c192df



Techniczny bliźniak: futurystyczny Firebird z unoszonymi reflektorami.



Panele T-Top łatwo się zdejmuje, ale zajmują sporo miejsca w bagażniku.



Z tyłu pracuje archaiczny sztywny most. Ale całkiem wytrzymały.



Bagażnik jest mały (215 l), a sprawy nie poprawia nieregularny kształt.



Auta z rynku europejskiego mają nie tylko liczniki w kilometrach, ale też z reguły bogate wyposażenie.

Twarde, a do tego pękające plastiki i stylistyka, którą ciężko się zachwycać. Ale przynajmniej ergonomia jest niezła.

Pochodzenie zobowiązuje. Miejsc na napoje tu nie zabraknie. Praktycznie nie ma też aut bez klimatyzacji.

Sześciobiegowe skrzynie manualne są poszukiwane w V8. Nie powalają precyzją, ale są wytrzymałe.



Nie jest tu sportowo, za to zaskakująco wygodnie w długich trasach.



To miejsca jedynie dla dzieci. A najlepiej spożytkować je na bagaże.

Historia modelu

1993: W kanadyjskiej fabryce GM startuje produkcja IV gen. Camaro, silniki 3.4 V6 i w wersji Z28 5.7 V8, tę drugą wersję można zamówić bez dopłaty z 6-biegową skrzynią manualną, debiutuje też Pontiac Firebird
1995: Silnik 3.8 V6 zastępuje 3.4 V6
1996: Mocniejsze V8 – Z28 SS, 305 KM
1998: Lifting, silnik V8 LT1 zostaje zastąpiony LS1 o mocy 310 KM (325 KM w SS)
2002: Koniec produkcji IV gen. Camaro
2009: Model wraca na rynek (V gen.)



Poprzednik świetnie się sprzedawał, dzisiaj w USA ceny idą mocno w górę.



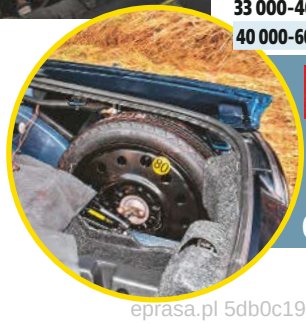
Następca zaskoczył świetnym układem jezdnym. Popularny w Polsce.

Typowe problemy

- Kompozytowy **panel pokrycia dachu** w autach po 1998 roku może pokrywać się pęcherzami
- W silnikach LT1 awaryjny jest **układ zapłonowy Optispark**, często zalewa go płyn chłodniczy z nieszczelnej pompy
- Przeciekające **dachy** (T-Top)
- Zużycie **dyferencjałów** (zwłaszcza V8)
- Nieczelność **nagrzewnic** (trzeba demontować tablicę rozdzielczą do naprawy)



Oba V8 są świetne, z jednostek V6 lepsze są młodsze i mocniejsze 3.8.



Koło dojazdowe może być ciężkie do znalezienia. Upchnięto je pionowo, po prawej stronie bagażnika.



Convertible ma wyraźnie sztywniejsze nadwozie niż konkurenci z miękkimi dachami. Sporo Camaro w Europie to właśnie takie odmiany.

Sytuacja rynkowa

Poza szukaniem na popularnych portalach warto spojrzeć też na grupy użytkowników aut amerykańskich na portalach społecznościowych. W odmianach V8 sporo dopłaca się do skrzyń manualnych, wersje specjalne też są droższe. Warto pamiętać, że sprowadzając co najmniej 30-letnie Camaro z zagranicy, można wystąpić o zwolnienie z akcyzy (ale trzeba uzyskać opinię rzeczoznawcy).

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
25 000-33 000	Odmiany V6, raczej z silnikami 3.4, prawie zawsze z automatem. Sprawne, ale nie idealne.
33 000-40 000	Poliftingowe V6 (3.8), sporo to odmiany z miękkim dachem. Często bardzo dobry stan.
40 000-60 000	Odmiany V8, u nas rzadkie, znacznie łatwiej o nie w Niemczech. Wersje SS to rzadkość.

PODSUMOWANIE

To jedna z najtańszych opcji na zakup udanego tylnonapędowego amerykańskiego V8 ze sportowym nadwoziem. A ciekawe są też mocniejsze odmiany V6. Camaro okazuje się zaskakująco cywilizowane i całkiem trwałe.

OCENA ★★★★☆

eprasa.pl 5db0c192df

SAMOTNY LIDER

Niewiele samochodów potrafi dostarczyć tak niesamowitych wrażeń z jazdy jak Alfa GTA, zwłaszcza gdy trafi się na odpowiedni czas i właściwą drogę. Jak tę przez jedną z najpiękniejszych alpejskich przełęczy.



m motor MOTOPASJE

Podróż wczesnym rankiem przez Lechtal to doskonała rozgrzewka zarówno dla ludzi, jak i maszyn. Autokary, kampery i przyczepy kempingowe przekraczają przejście graniczne w Reutte i powoli przemierzają przełęcz Fernpass. Alfa z prędkością 80-90 km/h pokonuje łagodne zakręty biegnącej niemal równolegle do rzeki drogi 198. Skręcamy w prawo w stronę Bschlabs i kierujemy się ku wznoszącemu się na 2395 m szczytowi Rote Wand. GTA pomrukuje radośnie, z suchym strzałem „międzygazu" redukuję na „dwójkę" i nieco głębiej zapadam się w fotel.

Kolejne 400 m pokonujemy zupełnie na luzie na trzecim i czwartym biegu. Alfa przez gaźniki Webera o średnicy 45 mm zasysa rześkie, górskie powietrze i przyzwyczaja się do obrotów między 4000 a 5000 na minutę. Między kilkoma zapomnianymi przez świat gospodarstwami droga skręca po raz ostatni, Alfa grzecznie „przyklęka" prawym tylnym kołem, z wydechu wydobywa się zadziorne „Andiamo!", a my rzucamy się na pierwsze serpentyny. Do miasteczka Imst w dolinie Pitztal pozostało nam dokładnie 20 km i około 70 zakrętów, w tym kilkanaście tak ostrych, że nawet smukła Alfa GTA pokonuje je na jedynce. Hahntennjoch to niejako „lekka" wersja alpejskiej przełęczy, idealnie skrojona pod GTA, rytmicznie przeskakujemy więc przez kolejne biegi.

Zawsze gotowe do akcji

Kiedy to GTA było jeszcze młode i dzikie, jego kierowca, Ignazio Giunti, z pewnością nie miał głowy do takich ceremonii. W wyścigach samochodów turystycznych liczyło się tylko to, by pozostać na czele, a Giunti doskonale to rozumiał. Mistrz Europy w wyścigach górskich z 1967 r. wiedział, jak utrzymać na dystans BMW 1600 ti oraz R8 Gordini. GTA w wyścigowym wydaniu fabrycznego tunera Autodelta dysponowało mocą 170 KM, a mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu pomagał tylnej osi skutecznie przenosić eksplodującą powyżej 6000 obr./min moc na asfalt, by na wyjściu z zakrętu nie zamieniła się ona wyłącznie w kłęby dymu.

Wyścigowe GTA ważyło wówczas nieco ponad 750 kg i kilometr ze startu zatrzymanego pokonywało w znacznie poniżej 30 s. Dziś znów ma opony do jazdy po drogach publicznych, materiałowe dywaniki, panele drzwi, a nawet kanapę. Silnik zadowala się mocą 130 KM, ale same parametry mogą być mylące. GTA, także w cywilnym wydaniu, jest zawsze gotowe do akcji, lekkie jak piórko i niesamowicie zwinne. Jest tak wąskie, że na zakrętach wydaje się mieć kilka idealnych linii przejazdu i nie przeraża nadjeżdżających z przeciwka, nawet gdy wyjedzie nieco poza swój pas ruchu. Czy można mieć mu za złe, że wygląda przy tym tak prostodusznie? Ma wyjątkowo niewinne spojrzenie, a gdy obok pojawia się ogromy Fiat 500 X, wówczas filigranowa Alfa budzi niemal instynkt opiekuńczy. Wystarczy spojrzeć na cienkie nity karoserii wzdłuż krawędzi dachu czy na prosty uchwyt zastępujący klamkę.

Cena? 300 euro za kilogram

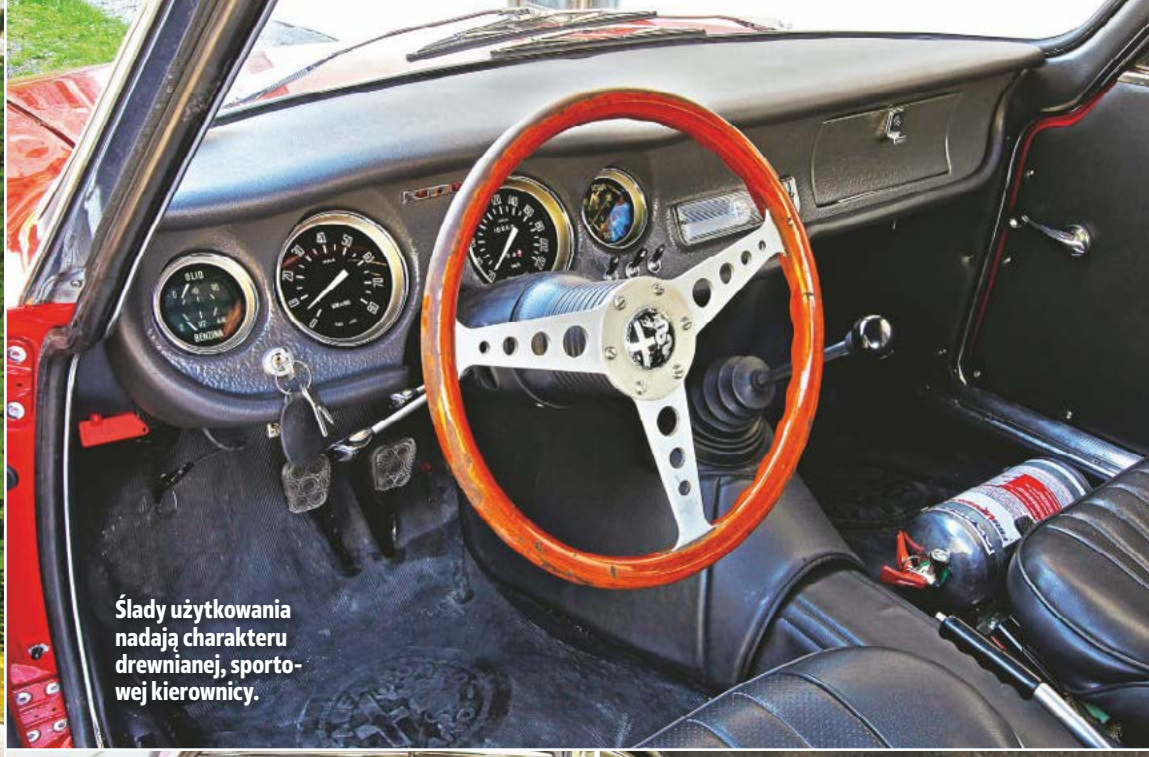
Opłaca się jednak dbać o GTA. Oryginalne, udokumentowane egzemplarze w dobrym stanie kosztują dziś minimum 300 euro za kilogram. Sportowa Alfa Romeo Giulia QV o mocy 510 KM przy tej cenie za kilogram bez problemu osiągnęłaby wartość pół miliona euro, lecz jej wystarczyłoby jedno mocniejsze wciśnięcie gazu, by bez wysiłku wspiąć się na wzniesienie o nachyleniu 18,9 procent.

Ale cóż znaczy surowa moc wobec miejsca GTA wśród zwycięzców torów: Andrea de Adamich zdobył za jego kierownicą Mistrzostwo Europy Samochodów Turystycznych w 1967 r., a rok wcześniej Jochen Rindt podczas

eprasa.pl 5db0c192df



Giulia Sprint GTA 1600 była produkowana w latach 1965-1967. Powstało około 500 egzemplarzy tej wersji.



Ślady użytkowania nadają charakteru drewnianej, sportowej kierownicy.



Twarde fotele wyścigowe zapewniają doskonałe trzymanie boczne, ale brakuje ochrony odcinka szyjnego.



Zestaw instrumentów obejmuje wskaźniki temperatury wody i oleju.

czterogodzinnego wyścigu w Sebring udowodnił – wygrywając z napędzanymi potężnymi silnikami V8 Dodgem Dartem i Plymouthem Barracudą – że radykalna lekka konstrukcja triumfuje nad czystą mocą.

Nie oznacza to jednak, że szybka jazda GTA to bułka z masłem. Karoseria wykonana z lekkiego stopu Peraluman pojęcie sztywności skrętnej zna tylko z opowieści, dlatego niejedno wyścigowe GTA potrafi w zakręcie unieść wewnętrzne przednie koło na całe pół metra. Tylna oś słynie zaś z tego, że na mokrej nawierzchni bez ostrzeżenia traci przyczepność, przez co dynamicznie prowadzone GTA właściwie zawsze balansuje na granicy między pod- a nadsterownością. Podczas skręcania i hamowania ta lekkość prowadzenia jest jednak atutem – mało który samochód z lat 60. jest tak zwinny jak to niewielkie coupe Alfy. Co zresztą udowodniło.

TEKST: K. REHMANN, ZDJĘCIA: J. ZERHA

DANE TECH.	ALFA ROMEO
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	1570 cm³
Układ cylindrów	R4
Moc maksymalna	115 KM/6000
Maks. moment obrotowy	144 Nm/3000
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	man./5-biegowa
Długość/szerokość/wys.	408/158/132 cm
Rozstaw osi	235 cm
Masa własna	820 kg
Poj. zbiornika paliwa	48 l
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	187 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,8 s
Średnie zużycie paliwa	brak danych



Silnik w opisywanym modelu zasilają dwa dwugardzielowe gaźniki Webera (45 DCOE 14). To klasyczna jednostka Alfy z dwoma wałkami rozrządu w swoim najlżejszym i najbardziej sportowym wydaniu.





Szczęśliwa koniczynka: termin „Quadrifoglio Verde" funkcjonuje w słowniku Alfy od ponad 100 lat i jest symbolem wyjątkowej mocy.

eprasa.pl 5dbdc1923

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 9 maja 1976 roku

Z początkiem maja ruszał na dobre sezon turystyczny, a spędzanie czasu w plenerze cieszyło się wówczas ogromną popularnością. W „Motorze" nie brakowało więc informacji i przydatnych wskazówek, mających ułatwiać kierowcom spędzanie wolnego czasu. Dla tych często zmieniających miejsce postoju przygotowano poradnik dotyczący wyboru odpowiedniego namiotu. Polecano warianty z tropikiem (lepiej utrzymuje temperaturę) oraz z wygodnym przedsionkiem, w którym można przyrządzać posiłki. W przypadku większych i bardziej skomplikowanych konstrukcji radzono, żeby przed wyjazdem na biwak rozstawić taki namiot na próbę, np. koło domu, i zapoznać się z instrukcją.

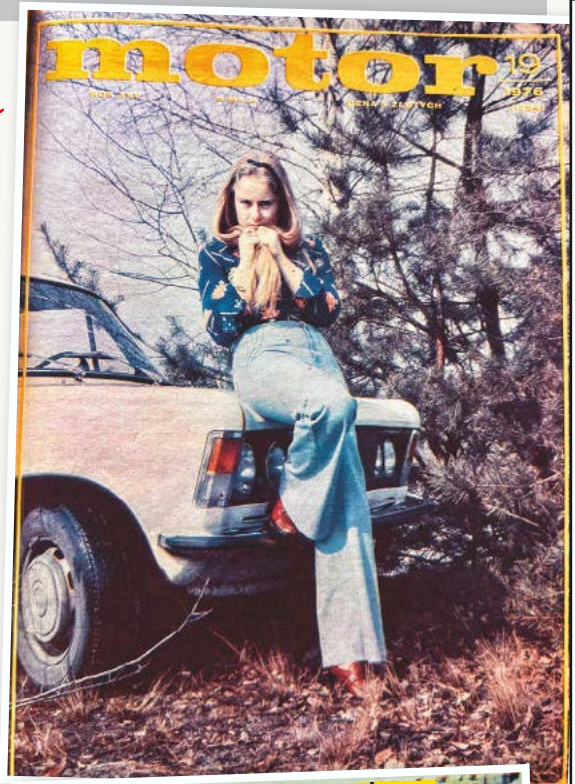
Muzyka w samochodzie



50 lat temu zadawano sobie pytanie, czy można pogodzić słuchanie muzyki z bezpieczeństwem ruchu. Przyczyną były niepokojące sygnały od kierowców pojazdów uprzywilejowanych, którzy zgłaszali problem niezapewniania im wolnej drogi. Potwierdzali to m.in. naukowcy z RFN, którzy radzili nie korzystać z radioodbiorników samochodowych w czasie jazdy miejskiej. Wtedy zarówno muzyka, jak i słowo mówione w zbyt dużym stopniu odwraca uwagę od tego, co dzieje się na jezdni. Zwracano także uwagę, że niektóre gatunki muzyki wzmagają u słuchaczy postawy agresywne...



Legenda F1, kierowca zespołu Ferrari Niki Lauda (na zdjęciu drugi z prawej) ożenił się w zupełnym sekrecie, a wiadomość o tym ujrzała światło dzienne dopiero 3 tygodnie później. Podobno ślub był brany w takim pośpiechu, że mistrz nie zdążył kupić krawatu i musiał ratować się pożyczonym.





Próba zderzeniowa samochodu z pokrywą zawieszoną na przedniej krawędzi (BMW 520). Haki przytrzymujące krawędź klapy wywiązały się ze swojego zadania.

SPÓR O KLAPĘ

W tym przypadku dyskusja toczyła się o to, czy zawiasy pokrywy silnika mają być umieszczone z przodu, czy z tyły. Początkowo nie było problemów – zawiasy znajdowały się pośrodku i nie istniało niebezpieczeństwo nagłego otwarcia się klapy w czasie jazdy. Później standardem stało się stosowanie pokrywy z zawiasami na tylnej krawędzi, a konstruktorzy przekonali się, że pokrywa może rzeczywiście przyjąć w czasie jazdy pozycję pionową i pojawiły się dodatkowe mechanizmy ryglujące. Kolejną zmianą było zastosowanie klap z zawiasami na przedniej krawędzi. Ale tu też pojawiły się wątpliwości, bowiem tylna krawędź maski może podnieść się, a następnie pod wpływem siły uderzenia rozbić przednią szybę i zagrozić kierowcy, stąd też pojawienie się dodatkowych haków przytrzymujących klapę w bezpiecznej pozycji. Obecnie takie rozwiązanie nie jest już stosowane, pokrywy silnika podnoszone są z przodu, ale dodatkowe zabezpieczenie przetrwało do dziś.

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 Łobodziński, Marcin Sobolewski, Adam Szczepaniak, Łukasz Szewczyk

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

DZIAŁ REKLAMY

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

eprasa.pl 5db0c192df

Twój STYL MAN

Przewodnik po świecie odważnego mężczyzny



2 okładki do wyboru



Twój STYL® dla mężczyzn. Już w sprzedaży!

eprasa.pl 5db0c192df

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

prasa.pl subscription