UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 36/2026 (3819) 31•08•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TE CHNIKA



Nowy Hyundai Tucson

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA s. 4



Audi A2 powraca

m motor PIERWSZA JAZDA s. 10



PORADY

Nowoczesna, czyli skomplikowana obsługa

Coraz większe ekrany, coraz więcej funkcji i... problemów s. 24

PORADNIK KUPUJĄCEGO UŻYWANE



AZJATYCKIE COUPE

s. 34



11 modeli

» Polecane wersje » Typowe usterki

UŻYWANE

VW T4



Już klasyk czy jeszcze wół roboczy? s. 38

PORADY

Namiot dachowy w praktyce

s. 30

» Jak prawidłowo go zamontować?
» Jak uniknąć kosztownych błędów?



BYD Seal U DM-i

m motor PIERWSZY TEST s. 12



PORÓWNANIE

1.2 Eco-G 120 auto

1.0 T-GDI MHEV 7DCT

s. 16

Kia Stonic kontra Dacia Sandero

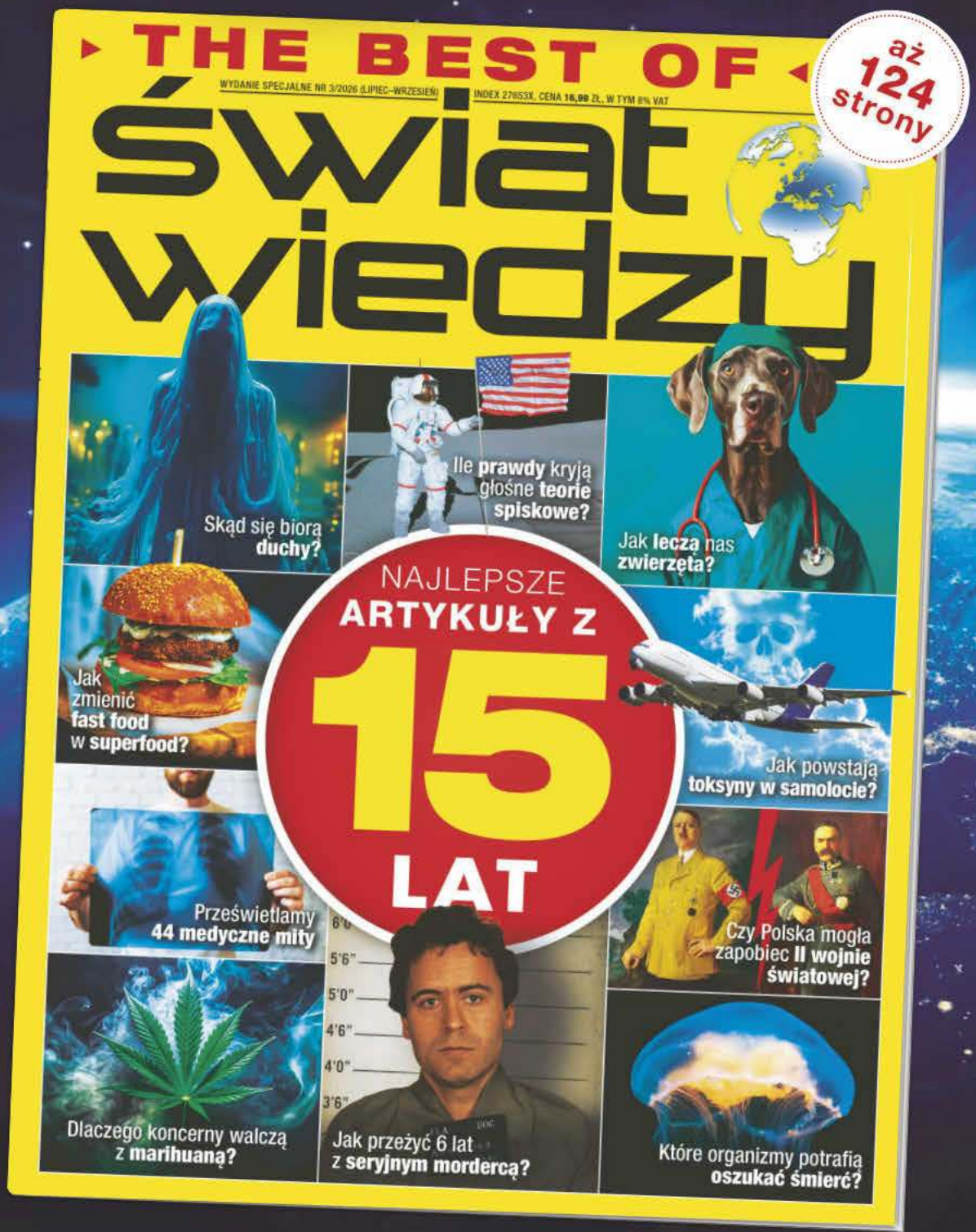
ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 06.09.2026

eprasa.pl 63fa2bacd6

Przeczytaj
NAJCIEKAWSZE ARTYKUŁY
z ostatnich 15 LAT



JUŻ W SPRZEDAŻY

Sprawdź też czasopisma na **czytelnia.pl**

eprasa.pl 63fa2bacd6

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

Motor 36/2026 31 sierpnia

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl

Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Hyundai Tucson
Hyundai zaprezentował właśnie 5. odsłonę swojego największego przeboju. Nowy Tucson wyróżnia się radykalnie zmienionym wyglądem i z pewnością będzie jednym z bardziej oryginalnych SUV-ów w swojej klasie. A to niejedyna nowość Koreańczyków.

PIERWSZA JAZDA

10 Audi A2 e-tron
Pierwsze A2 debiutowało w 1999 r. i było ogromną sensacją. Po latach powraca, nadal jako wyjątkowo oszczędny, ale elektryczny już samochód. Mieliśmy okazję odbyć pierwsze jazdy wersją przedprodukcyjną.
Oto nasze wrażenia.

PORÓWNANIA, TESTY

12 BYD Seal U DM-i
Model, który szturmem wdarł się do czołówki najpopularniejszych hybryd typu plug-in w Polsce. Swój sukces zawdzięcza rozsądnej cenie, ale ten chiński SUV ma też inne atuty. W teście topowa wersja z napędem 4x4 o mocy 324 KM.

16 Dacia Sandero Stepway kontra Kia Stonic
Miejskie crossovery dla rozsądnych. Oba niedawno przeszły liftingi i każdy z nich dysponuje zestawem mocnych argumentów. Czy niskie koszty eksploatacji Sandero wystarczą do pokonania dopracowanego Stonica?

20 Ford Bronco 2.7 V6 EcoBoost AWD A10 Badlands

22 Cupra Formentor 2.5 TSI DSG 4Drive VZ5
Formentor to jeden z ciekawszych modeli w Grupie VW. Jednak wersja VZ5 ma w sobie coś wyjątkowego. Pod maską tej Cupry pracuje jeden z najlepszych silników ostatnich lat, czyli 5-cylindrowe 2.5 TSI opracowane przez Audi dla gamy RS.

PORADY

24 Nowoczesne skomplikowanie
Jeszcze kilka lat temu była trendem, dziś obsługa większości funkcji auta za pomocą ekranu jest już standardem. Nie brakuje głosów, że jest skomplikowana i ma zły wpływ na uwagę kierowcy. Takie opinie potwierdzają niezależne testy. Prezentujemy ich wyniki.

28 Ile kosztuje nowy reflektor

30 Jak zamontować namiot dachowy
Namioty dachowe zyskują na popularności i stanowią atrakcyjny wstęp do samochodowej turystyki. Często są jednak montowane niewłaściwie. Na co zwrócić uwagę i jakich błędów należy unikać.

UŻYWANE

32 BAIC Beijing 5
Beijing 5 to jeden z popularniejszych chińskich modeli na polskim rynku. Jakie są opinie użytkowników na jego temat?

33 Rynek jednośladów
Ostatnie lata to widoczny rozwój rynku jednośladów w Polsce. Sprawdzamy, jakie marki i typy motocykli cieszą się największym zainteresowaniem.

34 Azjatyckie coupe
Jak pogodzić przyjemność z jazdy, dobre osiągi z trwałością i niską utratą wartości? Sposobem na takie auto może być jedno z prezentowanych coupe.

38 Volkswagen Transporter T4
Tak jak Jeep jest synonimem samochodu terenowego, tak VW T4 uznawany jest za wzorzec wszechstronnego auta użytkowego. Dziś to już samochód-symbol niespotykanej trwałości i specjalista od najtrudniejszych zadań.

MOTOPASJE

42 Mille Miglia 2026

STAŁE DZIAŁY

7 Wiadomości

46 Motor Retro



20

FORD BRONCO 2.7 V6 ECOBOOST AWD A10 BADLANDS
Ma temperament, solidny potencjał terenowy i mocny benzynowy silnik V6. Ma też coś, czego brakowało Bronco, kiedy debiutował na polskim rynku kilka lat temu. To coś to rozsądnie skalkulowana cena.



42

MILLE MIGLIA 2026
Powrót do czasów, kiedy motoryzacja była religią. 70-letnimi wyścigowymi Mercedesami ruszamy na trasę legendarnego włoskiego rajdu.



28

ILE KOSZTUJE NOWY REFLEKTOR
Ceny oryginalnych reflektorów mogą przywrócić o zawrót głowy. Sprawdzamy, ile kosztuje ten element w przypadku popularnych modeli.

Auta w numerze

Audi A2 e-tron 10
BAIC Beijing 5 32
BYD Seal U DM-i 12
Cupra Formentor 2.5 TSI 4Drive VZ5 22
Dacia Sandero Stepway Eco-G 120 auto 16
Ford Bronco 2.7 V6 EcoBoost AWD A10 20
Hyundai Tucson 4
Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV 7DCT 16
Lotus Emira 8
Volkswagen Transporter T4 38

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

Lista przebojów

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Hyundai Tucson

Oficjalna europejska premiera piątej generacji Tucsona nastąpi już za niecałe dwa miesiące. Do polskich salonów samochód ma trafić na początku przyszłego roku, zatem jego ceny oraz dokładną specyfikację – tak techniczną, jak i wyposażeniową – powinniśmy poznać nieco wcześniej, jeszcze w 2026 r.



W nowej generacji Tucsona Hyundai rozdzielił ekrany centralny i wskaźników (ten drugi zdecydowanie zmniejszono i zmieniono jego położenie).

eprasa.pl 63fa2bacd6

Hyundai zaprezentował zdjęcia piątej generacji SUV-a Tucsona. Mimo radykalnej zmiany wyglądu pozostanie on samochodem z napędami spalinowymi i hybrydowymi. Ale to niejedyna nowość, jaką koreański gigant ma w zanadrzu.

Już od dłuższego czasu było wiadomo, że Hyundai szykuje rewolucję stylistyczną dla swojego przebojowego kompaktowego SUV-a Tucsona. Kilka razy udało się bowiem sfotografować auto podczas prób przedprodukcyjnych i mimo mocnego kamuflażu widać było, że zmiany w stosunku do poprzednika będą bardzo poważne. Teraz, gdy Hyundai pokazał auto w pełnej krasie – na razie w Korei – okazuje się, że są one jeszcze bardziej radykalne, niż można się było spodziewać. Ten model to teraz bodaj najbardziej wyrazisty samochód swojego segmentu. Tucson ma mieć także odmianę XRT o bardziej „terenowej" stylizacji (m.in. inaczej stylizowane zderzaki i grill), choć akurat ona niekoniecznie musi trafić do europejskiej gamy.

Ale zmiana designu to oczywiście nie wszystko. Samochód stał się też wyraźnie większy. Jak podano w informacji prasowej, jego długość wzrosła o 6 cm do 470 cm, szerokość o 4 cm (190,5 cm), wysokość o 2 cm (168,5 cm), zaś rozstaw osi o 3 cm (278,5 cm). W tym miejscu trzeba jednak zrobić ważne zastrzeżenie – pokazane auto z dużą dozą prawdopodobieństwa to odmiana wydłużona, taka jak dotąd była oferowana m.in. na rynkach koreańskim i północnoamerykańskim. Europejska, której oficjalna premiera ma mieć miejsce jesienią (najpewniej na październikowym paryskim salonie), będzie krótsza. Jeśli wspomniany wzrost wymiarów pozostanie identyczny, Tucson na Starym Kontynencie powinien



Diodowe pasy świetlne, zarówno z przodu, jak i z tyłu, stanowią jedne z mocniejszych wyróżników nowego Tucsona. Auto na zdjęciach ma 20-calowe obręcze.



Już 4. wcielenie Tucsona ma mocno zarysowane błotniki, ale w 5. są one dominującym akcentem stylizacji.

Tak zmieniał się przebój Hyundaia

Gdy Tucson debiutował, tego typu auta miały jeszcze bardziej terenowy charakter niż obecnie. Wraz ze wzrostem popularności kompaktowych SUV-ów mocno ewoluował i wyrósł na bestsellera marki (aż 1/3 całej sprzedaży w Europie).



I GENERACJA – OD 2004 R.
Długość 433 cm, szerokość 180 cm, wysokość 172 cm, rozstaw osi 263 cm. Silniki: 113-175 KM



II GENERACJA (iX35) – OD 2009 R.
Długość 441 cm, szerokość 182 cm, wysokość 167 cm, rozstaw osi 264 cm. Silniki: 116-184 KM



III GENERACJA – OD 2015 R.
Długość 448 cm, szerokość 185 cm, wysokość 165 cm, rozstaw osi 267 cm. Silniki: 116-185 KM



IV GENERACJA – OD 2020 R.
Długość 453 cm, szerokość 187 cm, wysokość 165 cm, rozstaw osi 268 cm. Silniki: 116-288 KM

eprasa.pl 63fa2bacd6

mieć 459 cm długości oraz rozstaw osi wynoszący 271 cm.

W kabinie zaszła niemniejsza rewolucja niż na zewnątrz. Z punktu widzenia użytkownika szczególnie ważne wydaje się zastosowanie nowej platformy multimedialnej Pleos, opartej o rozwiązania Androida. Mimo że gros obsługi odbywać się będzie poprzez duży ekran wysokiej rozdzielczości, postanowiono pozostawić pod nim panel z fizycznymi przyciskami, m.in. do zarządzania klimatyzacją.

Hyundai nie podał na razie żadnych danych dotyczących konkretnych napędów, jakie trafią do Tucsona – poznamy je zapewne podczas jesiennej premiery. Wiadomo już jednak, że ten kompaktowy SUV pozostanie autem, w którym znajdą się przede wszystkim układy hybrydowe (tak „samoładujące się", jak i typu PHEV) – niewykluczone, że zadebiutują tu także te najnowszej generacji, o których koreański koncern informował już w ubiegłym roku. Możliwe, że nadal będą oferowane wersje wyposażone tylko w silniki benzynowe. Zważywszy na szeroką gamę „elektryków", taka wersja SUV-a nie jest przewidywana.

Tucson nie będzie jednak jedyną premierą najbliższych kilkunastu miesięcy. Część aut, które mają zadebiutować, pokazujemy poniżej, przyłapanych podczas testów przedprodukcyjnych.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJ.: HYUNDAI, SH PROSHOTS

m motor PODPATRZONE

Hyundai Bayon



Kolejny crossover przejdzie prawdziwą metamorfozę. Bayon to model segmentu miejskiego, który nie zdobył w Europie ogromnej popularności. Możliwe, iż ma to coś wspólnego z mało interesującą stylizacją. W nowej generacji, która zadebiutuje już jesienią br., ma się ona stać zdecydowanie bardziej atrakcyjna. Wśród napędów najpierw oferowane będą jedynie silniki benzynowe, ale z czasem w ofercie pojawią się także warianty w pełni hybrydowe.

Hyundai i20



To akurat nie zdjęcie „szpiegowskie", tylko seryjne i20 z rynku brazylijskiego. Hyundai ma zamiar w 2027 r. zaprezentować nową generację i20 także w Europie i może być ona mocno zbliżona do odmiany południowoamerykańskiej. Z tym że raczej pozbawiona pseudoterenowych plastikowych dodatków.



Stylizacja miejskiego crossovera Bayona zmieni się w sposób zdecydowany.

Hyundai Kona





Prototypy są mocno zakryte, ale dach zdradza rewolucję w designie.

Kona to jeden z filarów europejskiej gamy Hyundaia – jest drugim najchętniej wybieranym modelem tej marki (bezapelacyjnym liderem pozostaje Tucson). Obecna generacja debiutowała w 2022 roku, zaś w przyszłym ma zostać wprowadzona trzecia. Wprawdzie samochód na zdjęciach jest bardzo mocno zakamuflowany, ale o tym, że nie będzie to tylko face lifting, mogą świadczyć m.in. sposób ukształtowania przednich słupków oraz profil dachu (analogicznie wyglądało to w przypadku Tucsona). Kona III stanie się zatem podobna do innych nowych SUV-ów w gamie.

Hyundai Santa Fe

Największy na Starym Kontynencie SUV Hyundaia zostanie poddany face liftingowi. Gdy Santa Fe zaprezentowano w 2023 r., jego wygląd stanowił prawdziwą rewolucję (i wyznaczył kierunek dla kolejnych modeli), zatem podczas modernizacji nie należy się spodziewać wielkich zmian. Można jednak oczekiwać, że wśród wprowadzanych nowych rozwiązań znajdą się te z dziedziny elektroniki (np. system multimedialny oparty na najnowszej platformie Pleos).



Zmodernizowane Santa Fe ma zadebiutować w przyszłym roku.



eprasa.pl 63fa2bacd6

Jazda bez trzymanki



Puma to najtańszy samochód z technologią „hands free". Ceny startują od 107 950 zł.

System działa w strefach „Blue Zone". W UE to ponad 137 000 km autostrad w 16 krajach.

Ford BlueCruise to zaawansowana technologia jazdy autonomicznej

System debiutuje w kolejnych modelach Forda – Pumie i Kudze

System Ford BlueCruise to rozwiązanie bazujące na inteligentnym tempomacie adaptacyjnym, który może utrzymywać prędkość w ramach obowiązujących przepisów i z zachowaniem odstępu do poprzedzającego pojazdu. Działa aż do całkowitego zatrzymania. Kierowca dzięki temu może prowadzić pojazd bez trzymania rąk na kierownicy i bez konieczności operowania gazem i hamulcem, ale pod warunkiem, że cały czas obserwuje drogę przed sobą. Kamera monitoruje linię spojrzenia (także w okularach przeciwsłonecznych) i pozycję głowy kierowcy. System działa do prędkości 130 km/h. Aby go wyłączyć, wystarczy naciśnięcie pedału hamulca, a włączenie kierunkowskazu lub wyjechanie pojazdem poza pas wstrzymuje jego działanie. BlueCruise może być aktywny na zatwierdzonych autostradach (strefy Blue Zone), których odcinki mierzą łącznie ponad 137 tys. km w 16 państwach Unii Europejskiej, w tym w Polsce (odcinki autostrad A1, A2, A4). BlueCruise dostępny jest jako usługa abonamentowa. Może mieć formę roczną (1300 zł/rok) lub miesięczną (115 zł/miesiąc). Możliwa jest także jednorazowa płatność. Wtedy to wydatek 6250 zł. Klienci, zanim zdecydują się na wykupienie abonamentu, mogą skorzystać z 90-dniowego bezpłatnego okresu próbnego, aby przekonać się, czy takie rozwiązanie jest dla nich przydatne i komfortowe.





Aby system działał, muszą być włączone system Driver Alert i tempomat adaptacyjny.



Ford BlueCruise dostępny jest teraz w modelach Kuga, Puma (w tym Gen-E), Mustang Mach-E oraz Ranger PHEV.

Specjalna edycja Porsche 911 GT3

Opcjonalnie do GT3 100 Jahre Nürburgring przewidziano pakiet Manthey.





Do wyboru są skrzynie manualna lub automatyczna.

Z okazji przypadającego na przyszły rok stulecia słynnego toru Nürburgring Porsche przygotowało specjalny model 911 GT3 100 Jahre Nürburgring. Wyróżnia się on m.in. specjalnym malowaniem, z elementami w kolorze zielonym (to nawiązanie do przydomku toru – zielone piekło). Powstanie jedynie 100 egzemplarzy, niestety tylko na rynek niemiecki.

Kolejna umowa na A2

GDDKiA podpisała umowę na rozbudowę o trzeci pas ruchu autostrady A2 na fragmencie pomiędzy węzłem Łowicz a granicą województw łódzkiego i mazowieckiego. Liczy on 21,8 km, a za wykonanie prac odpowiedzialna będzie firma Strabag. Pozostało jeszcze zawarcie umów na dwa pozostałe odcinki: węzeł Łódź Północ-węzeł Łowicz (27,9 km) oraz granica woj. łódzkiego i mazowieckiego-Grodzisk Mazowiecki (25,5 km).



Wskazany odcinek jest drugim, na który już podpisano umowę.



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

W SKRÓCIE

Geely z Europy



Jak podał portal Automotive News Europe, szef chińskiej firmy Geely An Conghui zapowiedział, że zamierza ona od 2028 r. produkować auta marek koncernu (na razie nie zdradził, jakich) w europejskich zakładach Volvo. Może to być m.in. fabryka w Gandawie w Belgii (na fot.). Co więcej, Geely zawarło również porozumienie z Fordem odnośnie wytwarzania swoich modeli w zakładzie tej marki w Walencji w Hiszpanii – też od 2028 r.

Promocja Nissana



Do 24 września Nissan prowadzi akcję promocyjną, w ramach której hybrydowe warianty modeli Juke, Qashqai oraz X-Trail są oferowane w atrakcyjnych cenach. I tak np. kompaktowy SUV Qashqai z napędem e-Power (190 KM) został wyceniony w podstawowej odmianie wyposażenia Acenta na 137 561 zł zamiast na 169 200 zł (we wcześniejszej promocji kwota wynosiła 154 200 zł). Ceny Juke'a Hybrid (143 KM) zaczynają się od 127 600 zł, a X-Traila e-Power od 200 500 zł.

Tańszy Lexus NX



Promocje na SUV-a klasy średniej wprowadził Lexus. W nowej ofercie specjalnej Final Edition za NX-a 350h (hybryda o mocy systemowej 200 KM) w wersji wyposażenia Prestige i z napędem na przednie koła trzeba zapłacić od 219 100 zł (cennikowo: 264 900 zł), zaś z układem 4x4 – 227 400 zł (zamiast 274 900 zł). Z kolei wariant NX 450h+ (hybryda plug-in, 292 KM, napęd na cztery koła) jest teraz oferowany za 253 200, a nie za 309 900 zł.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, archiwum

Przyszłe premiery



Audi RS 6 Avant
Tym razem topowe A6 testowano na górskich drogach.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
Volkswagen ID. Every1	2027
Citroen 2 CV	2028
Peugeot e-208	2027

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Audi A2 e-tron	2026
BMW i3 Touring	2027
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 01	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

Alpine A110 BEV	2026
Audi RS 6 (fot.)	2026
BMW M3 (spalinowe)	2027
Mercedes-AMG klasy E BEV (fot.)	2027



Mercedes przeprowadza próby sportowej wersji nowej klasy E BEV.

Porsche Cayman EV	2027
Porsche 911 GT2 RS	2026
Toyota GR GT	2027

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Bentley Torcal	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Kona	2027
Hyundai Bayon	2026
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
L. R. Range Rover Sport BEV	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen ID.4	2026
Volkswagen Tiguan R	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, SH ProShots

Lotus Emira debiutuje

- Sportowy samochód z centralnie umieszczonym silnikiem i tylnym napędem
- Lotus ma już oficjalnego partnera w naszym kraju



Tylko wersja z doładowanym silnikiem 3.5 V6 może być wyposażona w manualną 6-biegową przekładnię.

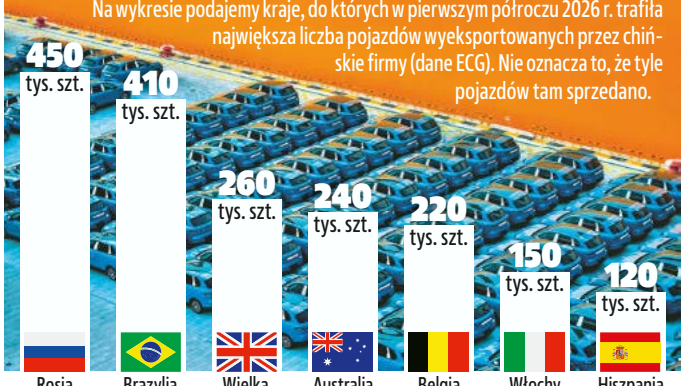
Błyskawicznie rośnie eksport z Państwa Środka



Jak podało ECG (Stowarzyszenie Europejskiej Logistyki Pojazdów), eksport samochodów przez chińskie firmy rośnie w bardzo szybkim tempie. W czerwcu br. po raz pierwszy przekroczył on milion egzemplarzy miesięcznie (wg danych CAAM), zaś w okresie I-VI 2026 r. roku wyniósł 5 096 000 szt. – to więcej o 65,5% rok do roku (jednocześnie o 21,1% spadła sprzedaż na domowym rynku). Do Europy trafiło około 1,1 miliona samochodów, co czyni ją, wraz Ameryką Środkową i Południową, najważniejszym kierunkiem eksportu dla firm z Państwa Środka. Z tych ponad 5 mln aż 86,9% to auta osobowe (przy czym wzrost w tym segmencie w ciągu pierwszego półrocza br. wyniósł aż 71% w porównaniu z analogicznym okresem biegłego roku). Pojazdy z silnikami spalinowymi stanowiły 53,7%, a elektryczne i hybrydowe – pozostałą część. Największymi eksporterami są koncerny Chery (939 tys. szt.), BYD (729 tys. szt.) oraz Geely (585 tys. szt.).

Główne kierunki eksportu chińskich koncernów

Na wykresie podajemy kraje, do których w pierwszym półroczu 2026 r. trafiła największa liczba pojazdów wyeksportowanych przez chińskie firmy (dane ECG). Nie oznacza to, że tyle pojazdów tam sprzedano.





Audi stosuje silnik R5 już od 5 dekad. Obecnie 2.5 TFSI pracuje w RS 3 oraz Cuprze Formentor.

Audi 2.5 TFSI ma szansę

Silnik 2.5 R5 turbo może stać się ofiarą zaostrzonych norm emisji, bo dostosowanie go do wymogów wiązałoby się z dużymi inwestycjami. Nie wszystko jest jednak stracone, bo jak powiedział szef Audi Sport Rolf Michl w rozmowie z Autocarem, firma zdaje sobie sprawę z historycznego znaczenia R5. Prowadzone są rozmowy i negocjacje na temat tego, jak mógłby wyglądać następca.



10 lat fabryki Craftera

Zakład Volkswagena w Białężycach pod Wrześnią jest jedynym miejscem na świecie, w którym produkowane są duże samochody dostawcze VW Crafter (powstają tu zarówno wersje użytkowe, jak i kempingowe). W październiku 2016 r. z taśmy zjechał pierwszy egzemplarz. W ciągu niemal dekady bramy wielkopolskiej fabryki opuściło już ponad sześćset tysięcy tych samochodów.

eprasa.pl 63fa2bacd6

w Polsce

Samochody Lotusa są w Polsce sprzedawane przez Grupę Pietrzak – firmę, która odpowiada za dystrybucję aut takich marek jak Dacia, Renault, Opel, ale także Bugatti, Pagani, Koenigsegg, Alpine czy Ferrari. Obecnie Lotusy można kupić i serwisować w Warszawie, zaś przed końcem roku także w Katowicach.

Wydaje się że Emira, która właśnie oficjalnie debiutuje w naszym kraju, jest najwierniejsza tradycji brytyjskiej (ale należącej do chińskiego Geely) marki, bowiem to obecnie jedyny sportowy model w jej gamie z silnikiem spalinowym. Do wyboru są dwie jednostki. Mniejsza pochodzi z Mercedesa-AMG. To dwulitrowe R4 turbo łączone z 8-biegową przekładnią automatyczną. Rozwija 406 KM oraz 480 Nm (przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 4,0 s, prędkość maksymalna 290 km/h) lub, w specjalnej odmianie Sport, 421 KM i 500 Nm (osiągi, odpowiednio, 3,9 sekundy i 298 km/h). Drugi z silników to toyotowskie 3.5 V6 wyposażone w mechaniczny kompresor. W tym przypadku do dyspozycji również jest 406 KM, ale maksymalny moment obrotowy ma nieco niższą wartość – 420 Nm. Tylko w tej odmianie można wybrać sześciobiegową skrzynię manualną (0-100 km/h w 4,3 s, prędkość maksymalna 290 km/h; tutaj standardowy jest mechanizm różnicowy ze „szperą") lub automat o takiej samej liczbie przełożeń (0-100 km/h w 4,8 s, prędkość maksymalna 272 km/h). Co ciekawe, wariant V6 ma hydrauliczne wspomaganie kierownicy, a R4 – elektryczne. Najtańsza Emira 2.0 R4 kosztuje u nas, w przeliczeniu z euro, 496 000 zł, a 3.5 V6 – 600 000 zł. Najdroższa jest 2.0 420 Sport (630 000 zł).



Wymiary Emiry: długość 441 cm, szerokość 190 cm, wysokość 123 cm, rozstaw osi 258 cm. Felgi są 20-calowe.



Wskaźniki mają 12,3 cala, zaś centralny ekran jest 10,25-calowy.

Najpopularniejsze auta elektryczne i PHEV

Według najnowszego raportu PZPM w ciągu siedmiu miesięcy br. zarejestrowano w Polsce 18 737 nowych samochodów osobowych z napędem elektrycznym. To więcej o zaledwie 4% niż w tym samym okresie ub.r. Od trzech miesięcy notowany jest bowiem spadek ich popularności (np. w lipcu wyniósł on aż 41% rok do roku). To pokłosie zakończenia programu dopłat NaszEauto. W efekcie udział „elektryków" w całości sprzedanych aut osobowych to tylko 5,3% (przedostatnie miejsce w Europie). Jednocześnie obserwowany jest znaczący wzrost popytu na auta hybrydowe typu plug-in, co należy przypisać szerokiej, przystępnej cenowo ofercie marek chińskich. Od stycznia do lipca br. włącznie przybyły u nas 31 874 PHEV-y – to niemal dwukrotnie więcej niż w tym samym czasie 2025 r.



SUV klasy średniej BYD-a – Seal U DM-i – wygrywa w zestawieniu hybryd plug-in.



Tesla Model Y z dużą przewagą nad rywalami jest bestsellerem wśród aut elektrycznych.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/model	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]	
1	Tesla Model Y	1400	+7,5	↑
2	BMW iX1	837	+130,6	↑
3	Tesla Model 3	821	-15,9	↓
4	Skoda Elroq	789	+52,3	↑
5	BMW iX2	751	+20,4	↑
6	BYD Dolphin Surf	641	+166,0	↑
7	Mercedes EQA	619	+151,6	↑
8	Mercedes CLA	596	nowość	–
9	Toyota bZ4X	537	+246,5	↑
10	Audi Q4 e-tron	467	+23,5	↑

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW PHEV W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/model	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]	
1	BYD Seal U	2906	+143,0	↑
2	Omoda 9	2880	+709,0	↑
3	Jaecoo 7	1542	+114,5	↑
4	Chery Tiggo 8	1494	nowość	–
5	Chery Tiggo 9	1427	nowość	–
6	Toyota C-HR	1403	+1,9	↑
7	Volvo XC60	1191	+1,0	↑
8	BYD Atto 2	1030	nowość	–
9	Geely Starray	962	nowość	–
10	Chery Tiggo 7	873	nowość	–

Źródło: PZPM



Flagowy SUV marki Genesis

Genesis to marka premium Hyundaia, która jest obecna na wybranych europejskich rynkach. W czerwcu zapowiedziano, że wejdzie także do Polski. Firma zaprezentowała właśnie swój największy model – SUV-a GV90. To zbudowane na specjalnej platformie eMP auto (długość 528,5 cm, rozstaw osi 324,5 cm) będzie oferowane w dwóch wariantach: GV90 z tradycyjnymi drzwiami oraz GV90 Neolun z tylnymi otwieranymi wraz ze środkowym słupkiem. W napędzie wykorzystano dwa silniki elektryczne (ich moc systemowa to 666 KM) i akumulator o pojemności 123,5 kWh (zasięg ok. 500 km).





Wersja Neolun jest 4-osobowa. Bagażnik oddziela szyba.



Genesis GV90 ma pneumatyczne zawieszenie i tylne koła skrętne.



Na postoju ekran można wysunąć o 9 cm wyżej niż podczas jazdy.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 63fa2bacd6

Audi A2 e-tron

- Najmniejszy model w elektrycznej gamie Audi nawiązuje do pierwowzoru z 1999 roku
- W planie 4 wersje silnikowe (od 170 do 326 KM) i rekordowa wydajność napędu

motor PIERWSZA JAZDA



Konstrukcja nadwozia powoduje ograniczoną widoczność, ale można ją potraktować jako jedną z charakterystycznych cech A2.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Na przełomie tysiącleci Audi wywołało sensację rewolucyjnym modelem A2. Ćwierć wieku później nowa wersja ma przenieść innowacyjnego ducha oryginału w erę elektromobilności.

Niezwykła stylistyka, konsekwentne zastosowanie lekkich materiałów (karoseria z aluminium) oraz nacisk na efektywność sprawiły, że zaprezentowane w 1999 r. A2 przełamywało konwencje. Model nie wzbudził jednak powszechnego entuzjazmu, do czego niewątpliwie przyczyniła się też śmiała polityka cenowa. Ten kompakt z Ingolstadt był zbyt nowatorski jak na swoje czasy. W ciągu niespełna sześciu lat produkcji z taśm zjechało zaledwie 176 377 egzemplarzy.

27 lat później nowa wersja ma szansę odnieść większy sukces. A2 e-tron ma otwierać gamę samochodów elektrycznych Audi. Premierę zaplanowano na 7 września 2026 r. Do wyboru będą cztery wersje napędowe (170 KM, 190 KM, 231 KM i 326 KM), a bazowa cena (w Niemczech) ma wynieść około 165 tys. zł.

Według Audi A2 e-tron to jak dotąd najbardziej wydajny model w historii marki. Zasięg ma wynosić nawet 649 km. Aby w praktyce zademonstrować oszczędny charakter nowego auta, Audi zorganizowało jazdy testowe minimalnie zamaskowanymi egzemplarzami o mocy 190 KM z udziałem dyrektora zarządzającego, Gernota Döllnera.

Styl retro i aerodynamika

Największe podobieństwo nowego A2 e-trona do oryginału widać z boku. Döllner i biorący udział w jazdach inżynierowie podkreślają, że pierwotnie Audi wcale nie planowało nowej odsłony kultowego modelu. Jednak poszukując jak najbardziej aerodynamicznej karoserii dla praktycznego, wieloosobowego auta, niemal nieuchronnie wraca się do charakterystycznej sylwetki A2 – ze spojlerem umieszczonym nad tylną szybą.

Audi A2 3L wyróżniał bardzo dobry współczynnik oporu powietrza, wynoszący 0,25. Nowe A2 e-tron osiąga wynik 0,24. Umożliwiły to liczne szczegóły konstrukcyjne mające na celu optymalizację przepływu powietrza, m.in. kurtyny powietrzne i tzw. gap reducers, czyli elementy zmniejszające szczeliny w obrębie nadkoli, które ograniczają turbulencje i zawirowania przy przedniej osi. Nowość korzysta także z takich rozwiązań, jak aktywny wlot chłodzącego powietrza, osłonięte podwozie ze specjalnie ukształtowanym dyfuzorem oraz aerodynamicznie zoptymalizowane koła.

Efektywność napędu

Inżynierowie Audi poświęcili też dużo uwagi technologii napędu. Aby zmniejszyć straty energii, zwykłe półprzewodniki krzemowe zastąpiono elementami z węglika krzemu, co szczególnie poprawiło efektywność przy częściowym obciążeniu. W silniku synchronicznym z magnesami trwałymi zastosowano cieńsze blachy pakietu (0,2 zamiast 0,3 mm), co ograniczyło tzw. straty w żelazie. Aby umożliwić pracę w bardziej wydajnych zakresach prędkości obrotowych, uzwojenie stojana zmieniono z układu gwiazdy na trójkątny. Dodatkowo nowy olej o niskim współczynniku tarcia ma średnio czterokrotnie niższą lepkość, dzięki czemu redukuje straty tarcia w przekładni.

W praktyce 190-konne A2 przekonuje harmonijnym oddawaniem mocy. 4-stopniową rekuperacją steruje się za pomocą łopatek przy kierownicy, a najwyższy poziom umożliwia intuicyjną jazdę z wykorzystaniem wyłącznie pedału gazu. Po przejechaniu w zorganizowanej kolumnie ok. 130 km autostradami, drogami krajowymi i przez tereny zabudowane, komputer pokładowy wskazał średnie zużycie na poziomie zaledwie 11,2 kWh/100 km. Przy nieco żywszej jeździe powrotnej, głównie po drogach ekspresowych i autostradach, zapotrzebowanie wzrosło do wciąż bardzo dobrych 14,9 kWh/100 km. Średnio daje to wynik 12,8 kWh/100 km.

Akumulator o pojemności netto wynoszącej 58 kWh można ładować prądem stałym z mocą do 105 kW, co obecnie nie jest szczególnie imponującą wartością. Podczas prac rozwojowych ważniejsze od maksymalnej mocy ładowania było jednak zwiększenie efektywności pobierania prądu, co osiągnięto dzięki zaawansowanemu zarządzaniu temperaturą. W efekcie uzupełnienie energii od 10 do 80% ma być możliwe w ciągu 26 minut.

Dzięki szybom akustycznym, obejmującym także przednie boczne okna, Audi A2 e-tron jest znakomicie wyciszone. Przestronność wnętrza odpowiada standardom tej klasy i nawet w drugim rzędzie siedzi się całkiem wygodnie.

TEKST: AZ, ZDJĘCIA: AUDI



Poziome światła (zamiast pionowych) sprawiają, że A2 e-tron wygląda na szersze.

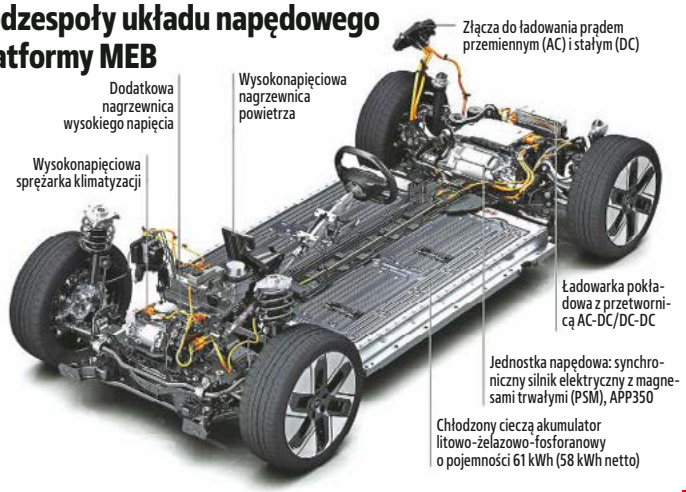


Instrumenty w zamaskowanym wnętrzu zakryto tylko na potrzeby zdjęcia, podczas jazdy były bardzo czytelne.



Każdy detal projektowano z myślą o aerodynamice, także felgi.

Podzespoły układu napędowego platformy MEB



eprasa.pl 63fa2bacd6

Mocna oferta

BYD Seal U DM-i przebojem zdobył czołówkę sprzedaży hybryd plug-in w Europie, także w Polsce. Czy swój sukces zawdzięcza tylko cenie? W teście – 324-konny wariant 4x4.



To się chwali: centralny panel z kilkoma przełącznikami i przyciskami (niestety z błyszczącym, czarnym wykończeniem). Elegancki „dżojstik" do wybierania kierunku jazdy.



Przyzwoicie wykonany kokpit w dużym stopniu pokryty miękkimi materiałami. Duże, poręczne klamki i uchwyty, dwie ładowarki indukcyjne smartfona. Zbyt nisko umieszczone centralne nawiewy, przeciętne nagłośnienie.



Rozbudowany komputer pokładowy umożliwia m.in. regulację temperatury wentylacji z kierownicy.



Sporo niewielkich paneli dotykowych i przeciętna responsywność ekranu, ale jest przydatne menu skrótów.



Gniazda USB oraz spora półka pod tunelem środkowym, ale niewielki otwór utrudnia dostęp.

eprasa.pl 63fa2bacd6





Duży samochód – ale z niewielkim bagażnikiem. Efektowne oświetlenie z animacją powitalną i pożegnalną.



Przeciętna aerodynamika (Cd = 0,34) przyczynia się do wysokiego spalania na autostradzie.

Prognozy ekspertów wskazują, że wiele chińskich marek nie utrzyma się na rynku – ale nie dotyczy to m.in. BYD-a. Koncern należy do wiodących firm motoryzacyjnych z Państwa Środka i ma wielkie ambicje, m.in. chce do 2030 r. wyprzedzić Toyotę pod względem wolumenu produkcji.

Brzmi niemal nierealnie, ale nie ulega wątpliwości, że już teraz BYD odbiera sprzedaż konkurencji na europejskim rynku. SUV Seal U DM-i od miesięcy utrzymuje się na czele rankingu najpopularniejszych hybryd plug-in, zarówno na całym kontynencie, jak i w Polsce. W naszym kraju występuje w trzech wersjach napędu: dwóch przednionapędowych (baterie 18,3 i 26,6 kWh brutto) oraz 4x4 (18,3 kWh). Przy aktualnych rabatach ceny modelu startują od 152 tys. zł za „bazę" do niespełna 180 tys. za wariant 4x4. Testujemy ten ostatni.

Przekonujący – poza kufrem

Mowa o samochodzie mierzącym blisko 4,8 m długości, a więc o prawie 20 cm więcej od Toyoty RAV4. Ma to odpowiednie przełożenie na przestrzeń w kabinie, której w obu rzędach jest po prostu dużo, zwłaszcza na nogi. Przeciętnie wypada jedynie ilość miejsca nad głową z tyłu – po części z uwagi na okno dachowe. Dodajmy do tego raczej miękkie, obszerne siedzenia (przednie niestety bez regulacji podparcia lędźwiowego, za to z wentylacją).

BYD ma przebojową cenę, ale swoich nabywców z pewnością „kupuje" też innymi atutami – szeroko pojętą przytulnością oraz niezłym wykonaniem. Klamki, uchwyty i podłokietniki są duże, drzwi zamykają się z przyjemnym „plaśnięciem", panele przednich słupków pokryto tkaninopodobnym materiałem, a osłony przeciwsłoneczne zamykają się bez blaszanego pogłosu, jak w wielu podobnych autach. Rozległe powierzchnie miękkich okładzin znajdziemy także na tylnych drzwiach, a po zmroku atmosferę umila nastrojowe podświetlenie.

Owszem, zakres ustawień kolumny kierownicy mógłby być większy, regulacja wysokości pasa w niemal nowym egzemplarzu działała mocno opornie, fotochromatyczne lusterko kapryśnie reagowało na oświetlenie, a niska tylna szyba ogranicza widoczność w tył – ale nie są to przypadłości szczególnie dotkliwe.

Gorzej z bagażnikiem. 425 l w takim SUV-ie to niewiele, podobnie jak 410 kg ładowności oraz masa przyczepy 1300 kg. A i funkcjonalność rozczarowuje: brakuje haków i miejsca na roletę, a próg „wisi" wysoko. Plus: jest guzik do zamykania całego auta wraz z pokrywą.

Bez nadmiernej cyfryzacji

Konstrukcyjnie Seal U to niemłody samochód, wprowadzony 6 lat temu jako przedstawiciel bestsellerowej rodziny modeli Song i w ojczyźnie zastąpiony już nowym modelem.

Być może dlatego w kokpicie nie zabrakło fizycznych instrumentów m.in. do regulacji lusterek. W chińskich autach nie jest to oczywistością. Dominuje tu jednak duży ekran; co ciekawe, obracany, choć to gadżet raczej do wytarcia kurzu. Cyfrowe zegary oraz system operacyjny są przyjaźniejsze niż np. w Omodach, ale też doskwiera im natłok informacji. Nie zabrakło bezprzewodowych interfejsów do integracji smartfonów (Apple/Android), mamy również

Napęd i ładowanie

Wersja 4x4 (Design) w przeciwieństwie do dwóch przednionapędowych (Boost i Comfort) ma benzynowy silnik turbo zamiast wolnossącego, rozwijający 131 KM (pozostałe: 98 KM) i dużo wyższy moment obrotowy – 220 wobec 122 Nm. Napęd pracuje płynnie, ale jego reakcje i osiągi są uzależnione od naładowania baterii, a tylny silnik elektryczny odpowiadający za 4x4 pełni rolę wspomagającą, jak np. w Toyocie RAV4; w zakrętach BYD przejawia podsterowną, przednionapędową charakterystykę. Energię można uzupełniać prądem przemiennym (AC, z mocą do 11 kW) lub stałym (DC, niewielka moc 18 kW). Plus za pojemny zbiornik paliwa – 60 l.





1,5-litrowy silnik turbo służy jako generator; włącza się okresowo i potrafi pracować na wysokich obrotach, ale nie jest to uciążliwe.

eprasa.pl 63fa2bacd6

przyzwoitego asystenta głosowego, który obsłuży wiele funkcji auta.

Mocny w liczbach

324-konny zespół łączy benzynowy silnik 1.5 turbo (słabsze: wolnossący) w funkcji generatora oraz dwa elektryczne. BYD jeździ jak „elektryk" – jego napęd reaguje płynnie i zrywnie, choć po rozładowaniu baterii (w trybie hybrydowym auto utrzymuje 20-25% prądu) odpowiedź na gaz staje się nieco opóźniona. Potwierdzają to osiągi – 7,4 s do „setki" wobec deklarowanych 5,9 s. Mimo to kierowca ma zapas siły napędowej, a silnik spalinowy włącza się okresowo i nie pracuje zbyt głośno – jak cichy diesel przy przyspieszaniu. Topowa wersja na jednym ładowaniu (AC lub DC) w mieszanych warunkach przejedzie ok. 60 km. Ładować warto, bo w trybie hybrydowym zużycie paliwa jest przeciętne: 6-7 l/100 km w mieście, 6,8 l w trasie do 90 km/h oraz 10,5-11 l na autostradzie.

Podczas niespiesznej jazdy Seal U przekonuje czymś jeszcze – kulturalnym tłumieniem nierówności. Na większych lub postępujących dziurach czuć już jednak rezonowanie kół oraz spore ugięcie zawieszenia. Prowadzenie jest bezpieczne, pojazd ma przednionapędową charakterystykę, ale układ kierowniczy cechuje umiarkowana precyzja, a nadwozie dość mocno przechyla się na łukach.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Obszerne fotele (sztuczna skóra) są dość miękkie, brakuje regulacji podparcia lędźwiowego i zagłówków. Szeroki podłokietnik.



Dużo miejsca na kolana, wystarczająco na stopy, akceptowalnie na głowy, regulacja oparcia.



Centralne nawiewy na tył, porty USB, płaska podłoga.



Słaby punkt BYD-a: tylko 425-litrowy bagażnik, w dodatku z twardymi burtami, jedynie dwudzielne oparcie kanapy, brak haków.



Organizer pod podłogą – w sam raz na przewody do ładowania. Niska ładowność: zaledwie 410 kg.

m | PODSUMOWANIE – BYD SEAL U DM-i DESIGN

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ przestronna kabina, dobre wykończenie, całkiem przyjazna obsługa
- ▬ brak regulacji podparcia lędźwiowego, mały, niefunkcjonalny bagażnik, niska ładowność

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ harmonijna praca, duży udział jazdy „na prądzie" po rozładowaniu, spory zasięg w trybie elektrycznym
- ▬ osiągi zależne od ilości prądu w baterii, spore zużycie paliwa po rozładowaniu

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ bezpieczne zachowanie, staranne tłumienie krótkich nierówności, niezła stabilność
- ▬ przechyły na łukach, nieprecyzyjny, mało bezpośredni układ kierowniczy, przeciętne hamulce

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bardzo korzystna relacja ceny do wartości, 6 lat gwar. mech., kompletna specyfikacja
- ▬ bez rabatu cena przestaje być atrakcyjna (210 tys.)

Zwyczajny SUV o komfortowym charakterze, z zaletami i wadami, w bardzo dobrej cenie. Nie budżetowy, ale i bez aspiracji. Sprawdzi się w przewozie osób lub jako auto rodzinne do lokalnej eksploatacji. Pozostaje pytanie, czy wybrać wersję 4x4 – jeśli tak, to dla trakcji, nie prowadzenia. Można jednak zaoszczędzić 15 tys. zł i zdecydować się na przedni napęd oraz większą baterię.



BYD przyzwoicie tłumi nierówności, ale nie przepada za dynamiczną jazdą.

DANE TECHNICZNE	BYD
Silnik	benz., turbo + 2 x el.
Pojemność skokowa	1497 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (silnik benz.)	131 KM/5200
Moc maks. (silniki elektr. p.+t./syst.)	204+163/324 KM
Maks. moment obr. (silnik benz.)	220 Nm/1500
Maks. mom. obr. (silniki el. p.+t./syst.)	300+250/550 Nm
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	478/189/167 cm
Rozstaw osi	277 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,0 m/19,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	2100/410/1300 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	425/1440 l
Pojemność zbiornika paliwa	60 l (Pb 95)
Opony	235/50 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,9 s
Śr. zużycie paliwa z rozł. baterią	7,1 l/100 km
Zasięg (benz. + elektr.)	840 + 70 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	2,9 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,4 s	→
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	38,8 m	↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	39,5 m	↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	53,8 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	62,9 dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	3,0	
Testowe zużycie paliwa[2]	6,7/6,8/6,8	
Rzeczywisty zasięg (benz. + elektr.)	880 + 60 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	BYD
Model	Seal U
Wersja	DM-i Design
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/świateł drog.	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrzewane/wentylowane fotele	●/●
Podgrz. kanapa/przednia szyba	–/–
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	●
Zasilanie urządzeń zewn. V2L	●
Aluminiowe felgi 19"/20"	●/–
Lakier metalik	●[3]
Cena wersji podstawowej[4]	179 500 zł
CENA	**179 500 ZŁ**

[1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] Szary Time, trzy pozostałe po 5000 zł; [4] z tym samym napędem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



169 900 zł
Jaecoo 7 Super Hybr. Excl.
279 KM, 0-100: 8,5 s



179 500 zł
BYD Seal U DM-i Design
324 KM, 0-100: 5,9 s



228 900 zł
Hyundai Tucson PHEV 4WD Platinum
288 KM, 0-100: 7,6 s

Jaecoo – wiele podobieństw, ale brak 4x4, gorsze cyfrowe środowisko. Tucson to samochód z wyższej półki, ale stosownie droższy i z nieco mniejszym zasięgiem elektr.

eprasa.pl/63fa2bacd6



KOLAGENCITO

- wsparcie dla Twojego organizmu[1]!

Wzbogać swój codzienny jadłospis w kolagen i witaminę C razem z KolagenCito

Poznaj KolagenCito – produkt wzbogacony w postaci pastylek do ssania. To prosty sposób na wzbogacenie codziennego jadłospisu o kolagen i witaminę C.

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

Wystarczy ssać do 3 pastylek dziennie! KolagenCito to opatentowany produkt niemieckiej marki Reutter, która od ponad 110 lat rozwija swoje doświadczenie w tworzeniu wysokiej jakości produktów.

DOBRY WYBÓR



Szukaj KolagenCito w aptekach i sklepach zielarskich.

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

eprasa.pl 63fa2bacd6

Dacia Sandero Stepway Eco-G 120 auto
Silnik: benz., turbo, **R3, 1199 cm³**
Moc maksymalna: **114 (122)* KM**
* na LPG

Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV 7DCT
Silnik: benz., turbo, **R3, 998 cm³**
Moc maksymalna: **115 KM**



Dwa pomysły na oszczędzanie

Dwa małe crossovery, dwa różne pomysły na oszczędzanie. Dacia kusi ceną i instalacją LPG, Kia – lepszym wykończeniem i układem jezdnym. Które auto oferuje więcej?

Dacia Sandero Stepway i Kia Stonic od lat rywalizują o klientów szukających auta oferującego wyższą pozycję za kierownicą i więcej uniwersalności niż typowy hatchback. Dacia, szczególnie w modelach z LPG, celuje w osoby liczące każdą złotówkę. To właśnie z myślą o nich wprowadzono wersję Eco-G 120, która pojawiła się po ostatniej modernizacji, mającej miejsce pod koniec 2025 r.

Również Stonica w zeszłym roku poddano kuracji odmładzającej. W jego przypadku mocno zmieniły się przednia i tylna część nadwozia oraz kokpit. Poprawiono również układ jezdny, ale cenowo samochód ten nadal gra w innej lidze niż rywal. Testowy wariant kosztuje 117 790 zł, czyli o 20 990 zł więcej od Dacii.

Dwa podejścia do wykończenia

Sandero Stepway jest krótsze od Stonica o 6 cm, ale szersze o 9 cm i ma większy o 2 cm rozstaw osi. Góruje nad nim również prześwitem – 20,1 zamiast 18,3 cm – a swoje ambicje na drodze utwardzonej podkreśla za pomocą czarnych plastikowych osłon.

Dacia w kabinie stawia na proste rozwiązania. Bezdotykowy dostęp, odryglowujący drzwi jeszcze przed dotknięciem klamki, działa w niej lepiej niż keyless u rywala, a przy centralnym ekranie umieszczono uchwyt na smartfon. Są też duże kieszenie w drzwiach i głęboki schowek przed pasażerem. Jakość wykończenia przypomina jednak, że to auto budżetowe. Twarde tworzywa, blaszany odgłos zamykanych drzwi i „goły" próg bagażnika nie robią najlepszego wrażenia.

Kia również ma same twarde plastiki, ale prezentują się one lepiej niż te u konkurenta. Kieszenie w przednich drzwiach pomieszczą 1,5-litrowe butelki, a środkowy podłokietnik jest przesuwany (w Dacii – nie). W obydwu autach zastosowano archaiczne cięgno do otwierania klapki wlewu paliwa. W obu też przedni słupek dachowy zlewa się z lusterkami bocznymi, ograniczając widoczność. Ale tylko w Stonicu zagłówki kanapy nie przeszkadzają w obserwowaniu tego, co z tyłu.

Klasyczna obsługa

Pod względem obsługi Dacia i Kia wypadają podobnie, choć ze wskazaniem na rumuńskie auto. Ma ono klasyczny panel jednostrefowej klimatyzacji automatycznej i system multimedialny o prostym menu, choć z nieergonomicznie – na szczycie – umieszczonymi przyciskami obsługi głośności. Co istotne, działa on całkiem szybko i oferuje bezprzewodowe Android Auto oraz Apple CarPlay.

Kia również ma liczne fizyczne elementy, ale jej system multimedialny reaguje wolniej i nie jest zbyt intuicyjny. Nie znajdziemy



W wyniku liftingu w 2025 r. Kia z tyłu i z przodu zmieniła się nie do poznania. W Dacii po modernizacji (koniec 2025 r.) zmiany są bardziej subtelne.

eprasa.pl 63fa2bacd6



Dacia Sandero Stepway Eco-G 120 auto extreme



Deskę rozdzielczą ożywia pas z tkaniny. Plastiki są twarde i nie porywają wyglądem. Fizyczna obsługa i system multimedialny z bezprzewodową łącznością Android Auto/Apple CarPlay.



Tryb ręczny obsługuje się łopatkami. Działa on całkiem sprawnie.



Funkcjonalny dodatek – uchwyt na smartfon obok ekranu systemu multimedialnego.



Dżojstik przy kierownicy służący do obsługi radia sprawdza się znakomicie.

Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV 7DCT GT-Line



Wykończony lepiej niż w Dacii kokpit wygląda nowocześniej – ma lepsze cyfrowe zegary, ale i gorsze multimedia bez bezprzewodowych Android Auto/Apple CarPlay.



W kierownicę wpisano przycisk trybów jazdy. Do wyboru: Eco i Sport.



Ten panel raz służy do obsługi klimatyzacji, a raz wyświetla m.in. skróty do multimediów.



Duże kieszenie w drzwiach wyprofilowano z myślą o 1,5-litrowych butelkach.

tutaj też bezprzewodowej łączności ze smartfonami. Ciekawie rozwiązano za to obsługę klimatyzacji. Panel pod centralnym ekranem raz służy do zarządzania nią, a raz wyświetla skróty do menu multimediów i udostępnia pokrętło głośności.

Różnice w wielkości kabin są niewielkie. W pierwszym rzędzie przestrzeń jest nieco bardziej okazała w Kii, natomiast w drugim – z niewielkim wskazaniem na Stepwaya. Bagażniki również są podobne: 328 litrów w Dacii i 332 u rywala. Kia ma za to większą ładowność – 515 wobec 377 kg.

LPG daje dużą przewagę

Trzycylindrowy silnik Stepwaya Eco-G 120 auto, zaopatrzony w układ miękkiej hybrydy, rozwija różną moc w zależności od rodzaju zasilania. Na benzynie to 114 KM, a na LPG – 122 KM. Do pary ma on 6-biegową przekładnię dwusprzęgłową. Stonic pod maską

eprasa.pl 63fa2bacd6

DANE TECHNICZNE	DACIA	KIA
Silnik	benz., turbo + LPG	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**1199 cm³**	**998 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12	R3/12
Moc maksymalna	**114 (122)[1] KM**/4500	**115 KM**/6000
Maks. moment obrotowy	**190 (197)[1] Nm**/2000	**200 Nm**/2000
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./6-biegowa	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	410/184/153 cm	416/176/152 cm
Rozstaw osi	260 cm	258 cm
Prześwit	20,1 cm	18,3 cm
Średnica zawracania	10,4 m	10,4 m
Masa/ładowność/masa przycz.	1308/377/1100 kg	1195/515/900 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	328/1455 l	332/1135 l
Poj. zbiornika paliwa	50 l (Pb 95) + 40 l (LPG)	45 l (Pb 95)
Opony	205/60 R16	205/55 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	180 km/h	182 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,0 s	10,8 s
Średnie zużycie paliwa	5,7 (7,1)[1] l/100 km	5,3-5,6 l/100 km
Zasięg	870 (560)[1] km	800-840 km
m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,4** s →	**3,6** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,2** s →	**10,6** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,1** m ↘	**37,1** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,0** m →	**36,4** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,8** dB →	**55,9** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,4** dB →	**64,4** dB →
Rzeczywista prędkość[2]	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**3,2**	**2,6**
Testowe zużycie benzyny[3]	**7,4/4,2/5,8**	**8,2/4,6/6,4**
Testowe zużycie LPG[3]	**9,3/5,5/7,4**	–
Rzeczywisty zasięg	**860 (540)[1]** km	**700** km

WYPOSAŻENIE/CENY	DACIA	KIA
Model	Sandero Stepway	Stonic
Wersja	Eco-G 120 auto extr.	1.0 T-GDI M. 7DCT GT-L.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●
Asyst. znaków/świateł drog.	●/●	●/–
Elektrycznie składane lusterka	○ (1600)[4]	●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	●/–	●/–
Nawigacja/ekran head-up	○ (1600)[4]/–	●/–
Ekran zegarów/ładowarka ind.	●/○ (1600)[4]	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (1600)[4]	●/–
Tempomat/aktywny tempomat	●/–	●/○ (2500)[4]
Czujniki parkowania t./p. i t.	–/●	–/●
Asystent parkowania	–	–
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (2200)/●	○ (2000)/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	–/–	●/–
Podgrzewane fotele/kanapa	○ (1200)[4]/–	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	○ (1200)[4]/–	●/–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/–	–/–
Światła LED/matrycowe	●/–	●/–
Zestaw napraw./koło zapasowe	●/–	●/–
Aluminiowe felgi 16"/17"	●/–	–/●
Lakier metalik	○ (2500)	○ (2900)
Cena wersji podstawowej[5]	90 700 zł	109 790 zł
CENA	**96 800 ZŁ**	**117 790 ZŁ**

Kia oferuje bogatszą specyfikację, w tym m.in. adaptacyjny tempomat i częściowo skórzaną tapicerkę. Po zrównaniu wyposażenia Stepwaya do poziomu Stonica cena tego pierwszego rośnie do 101 200 zł.

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

też kryje jednostkę R3, ale o mniejszej pojemności (1.0 wobec 1.2) i mocy 115 KM. Także on dorzuca do tego miękką hybrydę oraz przekładnię DCT, ale z 7 biegami.

Dacia okazuje się nieznacznie szybsza, rozpędzając się do od 0 do 100 km/h w 10,2 wobec 10,6 s rywala. Tyle że jej silnik pracuje nieco głośniej i z bardziej wyczuwalnymi wibracjami. W obu samochodach przypływ fali niutonometrów następuje przy ok. 2000 obr./min.

Jednostka Kii okazuje się kulturalniejsza. Również ona ma dużo animuszu przy średnich i wysokich obrotach, ale skrzynia DCT nieco ustępuje tej w Dacii. Owszem, biegi zmienia szybko, lecz czasem można wyczuć lekkie szarpnięcie. Skrzynia Stepwaya też wykazuje się sprawnym działaniem i niezłą odpowiedzią na kickdown, ale pracuje miękko.

Najmocniej za Dacią przemawiają dwa zbiorniki – benzyny (50 l) oraz gazu (40 l). Zużycie tej pierwszej przy autostradowej prędkości wynosi 8,1 l/100 km, podczas gdy LPG – 10,0 l. W trasie to, odpowiednio, 4,2 i 5,5, a w mieście – 7,4 i 9,3 l/100 km.

Kia, dysponująca 45-litrowym bakiem, okazuje się mniej oszczędna. Na autostradzie przeciętnie potrzebuje 8,3 l benzyny na każde 100 km, w wolniejszej trasie to 4,6 l, a w mieście – 8,2. Średnio dla Stepwaya (miasto/trasa) wynosi ono 5,8 l na 100 km (7,4 l LPG), a dla Stonica – 6,4 l na 100 km. Zasięg? W pierwszym przypadku to 1400 km, natomiast w drugim – o połowę mniej.

Dojrzała Kia

Stonic prowadzi się lekko i naturalnie. Poza tym jeździ praktycznie jak miejski hatchback, chętnie wpisując się w zakręty i ma precyzyjny układ kierowniczy. Kia szybciej niż Dacia odpowiada na polecenia, dając też kierowcy większe poczucie kontroli.

Sandero Stepway również nie sprawia problemów w zakrętach, choć w sytuacji granicznej wpada w podsterowność, którą buduje jednak progresywnie. Jego układ kierowniczy wymaga 3,2 obrotu od oporu do oporu (2,6 w Kii), zapewnia przy tym wolniejsze reakcje niż konkurent i słabszą precyzję. Mimo że Dacia pewnie utrzymuje kierunek na wprost, jej nadwozie okazuje się podatne na boczne podmuchy wiatru.

Dacia Sandero Step. Eco-G 120 auto extreme



Wygodny fotel zapewnia niezłe podparcie boczne, ale zabrakło regulacji lędźwiowej. Tapicerka jest szorstka w dotyku, jednak łatwo się ją czyści.



Przestrzeń na kanapie jest typowa dla miejskich hatchbacków, czyli niezbyt okazała. Twarde podłokietniki w drzwiach.

Kia Stonic 1.0 T-GDI MHEV 7DCT GT-Line



Fotele mają długie siedzisko i oferują dobre podparcie boczne. Kia zapewnia lepsze warunki do jazdy wysokim kierowcom niż rywal.



Dobry dostęp, nieco mniejsza przestrzeń na kolana niż w Dacii. Plus za dwa porty USB typu C z tyłu (w Dacii jest jeden).

Komfortem Stepway wyraźnie ustępuje Kii. Drobne ubytki nawierzchni są w nim trochę bardziej odczuwalne, a większe nierówności wyraźnie mocniej przekazuje do kabiny. Rywal, u którego po liftingu wyeliminowano skłonność do wzdłużnego bujania, ma przyjemniej dostrojone elementy sprężyste zawieszenia, ale na nierównościach następujących po sobie zdarza się mu delikatnie postukiwać.

Co wybrać? Dacię czy Kię? Wszystko zależy po prostu od zasobności portfela.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

eprasa.pl 63fa2bacd6





Funkcjonalne: po dwa haczyki na torby po bokach bagażnika.



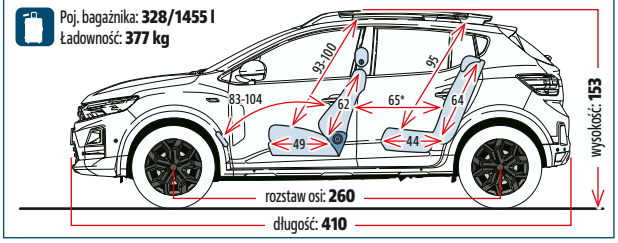
Kufer mierzy 328-1455 l. Po rozłożeniu oparć zapewnia płaską powierzchnię.



DACIA SANDERO STEPWAY ECO-G 120 AUTO

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **50 + 40 l**
Teoretyczny zasięg: **870 + 560 km**
Szerokość: **184 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **138/134 cm**
Poj. bagażnika: **328/1455 l**
Ładowność: **377 kg**







Jedyny haczyk znajduje się pod półką bagażnika.



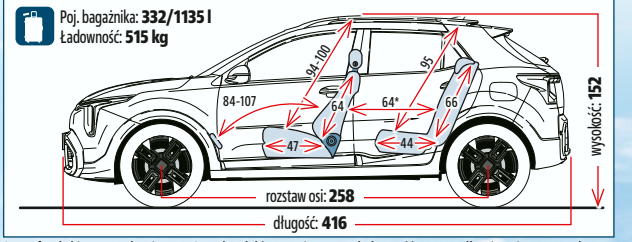
Kufer mieści 332-1135 l. Burty wyłożono plastikiem, a nie wykładziną jak w Dacii.



KIA STONIC 1.0 T-GDI MHEV 7DCT

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **45 l**
Teoretyczny zasięg: **800-840 km**
Szerokość: **176 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **138/133 cm**
Poj. bagażnika: **332/1135 l**
Ładowność: **515 kg**



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

PUNKTACJA - MIEJSKIE CROSSOVERY

AUTA MIEJSKIE

	maks. liczba pkt	DACIA	KIA
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	**30**	**30**
Wykończenie i ergonomia	10	6	8
Wyciszenie	10	8	8
Multimedia i obsługa	10	8	7
Bagażnik	20	9	9
SUMA	100	61	62

Stonic i Stepway mają zbliżoną wielkość kabin, mniej więcej na poziomie przeciętnego miejskiego hatchbacka. Choć za wyciszenie otrzymują tyle samo punktów, Kia przyjemniej jeździ się autostradą.

UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	15	15
Praca silnika	10	7	8
Skrzynia biegów	10	8	7
Zużycie paliwa	30	**24**	22
SUMA	80	54	52

Osiągi obu rywali są praktycznie takie same. Silnik Stonica pracuje przyjemniej i ciszej, ale Dacia ma bardziej dopracowaną skrzynię, zużywa mniej paliwa i zapewnia zasilanie LPG.

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	20	16	**18**
Komfort jazdy	20	12	**16**
Układ kierowniczy	10	7	9
Hamulce	20	11	12
SUMA	70	46	55

Kia ma bardziej dojrzały i zwarty układ jezdny, szybciej reaguje na ruchy kierownicą i cechuje się wyższą precyzją prowadzenia. Poza tym zapewnia wyższy komfort jazdy niż przesadnie sztywno zestrojona Dacia. Hamulce również po jej stronie, choć tym razem różnica jest minimalna.

SUMA (BEZ KOSZTÓW)	250	161	169
MIEJSCA		2	1

WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	70	28	20
Poziom wyposażenia	40	12	**20**
Systemy bezpieczeństwa	30	16	15
Wyposażenie dodatkowe	10	3	3
SUMA	150	59	58

Dacia jest tańsza o ponad 20 000 zł i notuje wyraźną przewagę w cenie zakupu. Traci za to przy porównaniu poziomu wyposażenia seryjnego. Oba modele nie rozpieszczają licznymi dodatkami.

RAZEM	400	220	227
MIEJSCA		2	1

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

PODSUMOWANIE

Na punkty wygrywa bardziej dopracowana Kia. Ma lepiej wykończone wnętrze, przyjemniej zestrojone zawieszenie i precyzyjniej się prowadzi. Choć Dacia ogólnie jest nieco gorszym autem, przekonuje swoim układem napędowym, obecnością LPG oraz wyraźnie niższą ceną. Na punkty wygrywa Stonic, ale Stepway pokazuje swoją przewagę wszędzie tam, gdzie liczy się każda złotówka.



eprasa.pl 63fa2bacd6

Terenowe alter ego Forda Mustanga

Bronco, podobnie jak Mustang, nawiązuje do rumaka i mimo że oba auta są z różnych światów, to mają w sobie ten sam gen narowistości.



Gwóźdź programu: V6 z turbo dba o fantastyczne osiągi i potrafi zaimponować swoim brzmieniem.

Po raz pierwszy Bronco trafiło do naszej redakcji jesienią 2023 roku. Wtedy wersja Badlands (ta bardziej terenowa) kosztowała astronomiczne 440 tys. złotych. Dziś w salonach Forda na klientów czekają Bronco wyceniane od około 250 tys. (Outer Banks) do 290 tys. zł (Badlands). Rzeczywistość zweryfikowała więc pierwotną ofertę Forda w dość brutalny sposób. Być może to właśnie ta początkowa zaporowa cena sprawiła, że Bronco jest w Polsce rzadkim widokiem.

A szkoda, bo to fantastyczny samochód, będący bezpośrednim i w zasadzie jedynym konkurentem Jeepa Wranglera. Pod wieloma względami zapatrzony jest w swojego amerykańskiego rywala, a przy okazji wiele rzeczy robi od niego nieco lepiej (np. wyciszony matą dach, wygodniejsze fotele, więcej trybów jazdy, łatwiejsza obsługa napędu 4x4).

W terenie Bronco Badlands czuje się jak ryba w wodzie. Seryjne opony All Terrain (285/70 R17) dbają o trakcję, rozbudowany system trybów terenowych pozwala na dobranie tego odpowiedniego do okoliczności/podłoża, zawieszenie z amortyzatorami Bilstein ma duży skok i skutecznie tłumi terenowe przeszkody. W przeciwieństwie do bardziej cywilnej odmiany Outer Banks kierowca ma tu też do dyspozycji funkcję rozłączania przedniego stabilizatora oraz blokady przedniego i tylnego mechanizmu różnicowego. A jeśli tego mało, rynek akcesoriów pozwala na zwiększenie terenowego potencjału Forda.

Czasy, kiedy takie „prawdziwe terenówki" były zmorą w codziennej eksploatacji, to już przeszłość. Owszem, Bronco nie zapewni wrażeń, jakich oczekują użytkownicy SUV-ów, ale potrafi być całkiem znośne na co dzień. Jego kabina jest przestronna, fotele wygodne, wyposażenie bogate (kamery, automatyczna klimatyzacja, skórzana tapicerka...), a komfort jazdy akceptowalny. W trzech przypadkach trzeba pójść na ustępstwa. Hamowanie lepiej planować z wyprzedzeniem (zwłaszcza na mokrej nawierzchni). Lepiej także nie liczyć na zwinność w ruchu miejskim, ani nie traktować Bronco jak komfortowego SUV-a na autostradzie. Przy wyższych prędkościach (powyżej 120 km/h) w kabinie robi się głośno, precyzja prowadzenia wyraźnie spada, w przeciwieństwie do zużycia paliwa. Przy 140 km/h sięga ono 16-17 l/100 km. Na drogach lokalnych najniższy uzyskany wynik to 8,5 l, a w mieście utrzymuje się na poziomie 15-16 l na każde 100 km. Jednak Bronco można to wszystko wybaczyć, bo to wyjątkowe auto, a po korekcie oferty zdecydowanie warte swojej ceny.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA







Prześwit wersji Badlands wynosi 26,1 cm (w Outer Banks 23,7 cm), a głębokość brodzenia w obu przypadkach sięga 80 cm.

Pokrętło do obsługi trybów 4x4 oraz reduktora jest wygodniejsze w obsłudze niż kolejna dźwignia.



eprasa.pl 63fa2bacd6



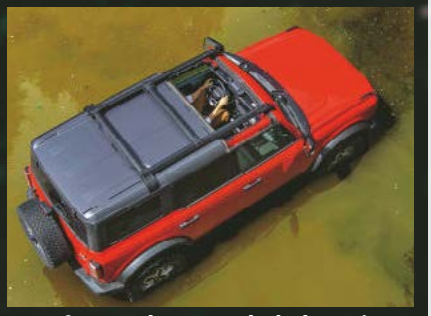
Wygląda jak samochód narysowany przez dziecko. Coś w tym jest, bo Bronco to fantastyczna zabawka. Rozmiary ma jednak poważne (dł. 4,8 m) i waży ponad 2,3 tony. Mimo to porusza się bardzo energicznie.



System kamer 360° przydatny przy parkowaniu, ale także w terenie. Nad ekranem przyciski do m.in. blokady, stabilizatorów i tzw. szpery.



Do wyboru jest aż 7 trybów jazdy (każdemu towarzyszy inna grafika), wśród nich Baja – przeznaczony do szybkiej terenowej jazdy.



Na wzór Wranglera - panele dachu można zdjąć, podobnie jak jego tylną część.

Prosty, ale nie prymitywny. Kokpit Bronco mimo po części ekranowej obsługi jest przyjazny kierowcy (duże pokrętła i przyciski). Tworzywa nie są może zbyt wyszukane, ale nic tu nie trzeszczy.





Zaskakująco wygodne fotele z dużym zakresem regulacji. Sporo przestrzeni.



Z tyłu też nie brakuje miejsca, choć tunel jest masywny.



W stylu Wranglera: klapa z kołem zapasowym otwierana na bok i podnoszona szyba. Łatwy dostęp do bagażnika.



Foremny bagażnik o solidnej pojemności i z niedużym schowkiem pod podłogą. Po złożeniu kanapy powstaje próg.

DANE TECHNICZNE	FORD
Silnik	benzynowy, biturbo
Pojemność skokowa	**2694 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V6/24
Moc maksymalna	**335 KM**/5250
Maks. moment obrotowy	**563 Nm**/3100
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./10-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	480/194/196/295 cm
Średnica zawracania	12,1 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2348/457/1000 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	562/1804 l
Poj. zbiornika paliwa	79 l (Pb 95)
Opony	285/70 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	161 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,2 s
Średnie zużycie paliwa	13,7-14,2 l/100 km
Zasięg	550-570 km

m DANE TESTOWE[1]		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,0** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,4** s	↗
Przyspieszenie 0-150 km/h	**16,2** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**47,4** m	↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**46,6** m	↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**56,0** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,5** dB	→
Rzeczywista prędkość[2]	**96** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**3,5**	
Testowe zużycie paliwa[3]	**15,5/11,5/13,5**	
Rzeczywisty zasięg	**580** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	FORD
Model	Bronco
Wersja	2.7 EB AWD A10 Badl.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/–/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	●
Cyfrowe zegary/kamery 360°	●/●
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	●/●
Czujniki parkowania przód i tył	●
Skórzana tapicerka	●
Podgrzewane fotele/kierownica	●/●
Cena wersji podstawowej[4]	267 800 zł
CENA	**288 800 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



288 800 zł
Ford Bronco
2.7 V6 EB Badlands
335 KM, 0-100: 7,2 s



337 000 zł
Jeep Wrangler
2.0 Turbo Rubicon
272 KM, 0-100: 7,6 s



449 900 zł
Toyota Land Cruiser
2.8 MHEV Executive
205 KM, 0-100: 12,3 s

Każda z tych propozycji ma status ikony motoryzacji. Bronco (z wyprzedaży) to okazja przy Jeepie, nie mówiąc już o Toyocie, która ma swoje atuty, choć odstaje osiągami.

m PODSUMOWANIE

✚ Przestronna kabina, świetny silnik, osiągi, możliwości terenowe, cena

➖ Poziom hałasu, droga hamowania, zużycie paliwa

Fantastyczny samochód, który daje wiele radości, i to nie tylko w terenie. Tego typu auta to dziś wyjątek.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Symfonia pożegnalna

Wspaniały 5-cylindrowy silnik 2.5 TFSI znika z oferty Audi, ale można go jeszcze mieć w Cuprze. I zdecydowanie warto!



Zainteresowani muszą się jednak pospieszyć, ta wyjątkowa jednostka trafiła bowiem do limitowanej Cupry Formentor VZ5. W latach 2021-2023 wyprodukowano 7000 egzemplarzy tej wersji. Po niedawnym face liftingu modelu powróciła – tym razem pula wynosi 4000 sztuk.

Choć zmieniono głównie zderzaki i światła, Formentor VZ5 wygląda dużo agresywniej niż dotychczas.

Jest też o wiele szybszy – teraz rozpędza się do 280 km/h. Ale to wynik usunięcia ogranicznika, który wcześniej interweniował przy 250 km/h. Parametry silnika nie zmieniły się: nadal ma 5 cylindrów w rzędzie, 2,5 l pojemności, rozwija 390 KM w zakresie 5700-7000 obr./min oraz 480 Nm przy 2250-5700 obrotów. Imponujące dane. Ale żeby w pełni docenić tę jednostkę, trzeba siąść za kierownicą. Po odpaleniu silnik przez chwilę rozgrzewa się, bucząc donośnie na obrotach podwyższonych do 1500/min, po czym jest w stanie pokazać, na co go stać.

A stać na wiele. Choć podczas naszych pomiarów Cupra rozpędzała się do „setki" w 4,4 zamiast obiecywanych 4,2 s, osiągi są piorunujące. Dzięki sprawnemu napędowi obu osi nie ma problemów z trakcją – Formentor wystrzeliwuje z miejsca bez piśnięcia opon. Silnikowi nie brakuje „pary" przy niskich obrotach (już od 1000/min bez zająknięcia rozpędza auto, a powyżej 2000 żwawo), ale zyskuje wraz z ich szybkim wzrostem. Pod koniec obrotomierza czaruje żywiołowymi skokami wskazówki, którym towarzyszy przyjemny podkład dźwiękowy obejmujący rasowe brzmienie 5 cylindrów i raz cichsze, raz głośniejsze strzały z wydechu.

Każdy Formentor dobrze się prowadzi, ale VZ5, z adaptacyjnym, obniżonym o 10 mm zawieszeniem wręcz prosi się o kręte trasy. Układ napędowy z dwoma sprzęgłami z tyłu preferuje tylną oś, pozwalając zacieśniać tor jazdy i ujęciem, i dodaniem gazu. A w trybie Drift (wyłączone ESP, do 100% momentu na jedno z tylnych kół) staje się łatwą do opanowania nadsterowną zabawką.

Przy tym wszystkim pozostaje funkcjonalnym, całkiem przestronnym i wygodnym crossoverem. I co najlepsze – kosztuje 284 800 zł, czyli o 58 700 zł... mniej niż 3 lata temu.

Największą wadą VZ5 jest w tej sytuacji jego „apetyt". W trasie wystarcza mu 7-8 l/100 km, ale na autostradzie to już 11-12 l, a w mieście ponad 14 l – i to przy delikatnym traktowaniu pedału gazu.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Tryby jazdy zmienia się na kierownicy (przytrzymanie przycisku włącza najostrzejszy: Cupra).



Do wyboru jest 6 trybów. Drift dostępny tylko z ekranu, trzeba go dodatkowo potwierdzić.



Zanim silnik się rozgrzeje, nie można rozkręcać go powyżej 4800 obr. na minutę.



Wnętrze zmieniło się nieznacznie (m.in. nowy projekt konsoli środkowej, inne aluminiowe pedały, głośniki pod klamkami drzwi). Nadal jest nieźle wykończone, przyjazne w obsłudze i oferuje szeroko konfigurowalny ekran zegarów.



Przydatne rozwijane od góry dotykowego ekranu menu ze skrótami do najczęściej używanych funkcji.



By zmienić jakieś ustawienie, nie trzeba celować w mały suwak – wystarczy dotknąć dowolnego miejsca ramki.

eprasa.pl 63fa2bacd6



Efektowne światła matrycowe potrafią m.in. wyświetlać logo Cupry. Na karbonowym splitterze wygrawerowano „VZ5".



Nowe tylne światła i wybrzuszenia po bokach zderzaka. Dostępne są 2 lakiery metaliczne oraz 3 matowe.







Kapitalne elektrycznie sterowane „kubełki" z karbonowymi „plecami" to część pakietu za 9422 zł, zdecydowanie warte tej dopłaty. Dosyć miejsca dla 4 osób o wzroście 190 cm.



W „zwykłym" Formentorze bagażnik mieści 450 l, w wersji 4x4 420 l, a tutaj już tylko skromne 410 l. Niezłe wykończenie, dwa haki, gniazdo 230 V, kilka małych wnęk pod podłogą.

DANE TECHNICZNE	CUPRA
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	**2480 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R5/20
Moc maksymalna	**390 KM**/5700
Maks. moment obrotowy	**480 Nm**/2250
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	448/185/151 cm
Rozstaw osi	268 cm
Średnica zawracania	11,0 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1626/514/– kg
Pojemność bagażnika	410/b.d. l
Pojemność zbiornika paliwa	55 l (Pb 98)
Opony	255/35 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	280 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,2 s
Średnie zużycie paliwa	10,1-10,2 l/100 km
Zasięg	530-540 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,0** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**4,4** s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**8,0** s	↗
Przyspieszenie 0-160 km/h	**10,4** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,4** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,9** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,7** dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,7** dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	**99** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,1**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**14,4/7,2/10,8**	
Rzeczywisty zasięg	**500** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	CUPRA
Model	Formentor
Wersja	2.5 TSI DSG 4Dr. VZ5
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Nawigacja/ładowarka indukcyjna	●/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (5475)/●
Czujniki park. p. i t./kamery 360°	●/○ (1894)
Światła LED/matrycowe	●/●
Adaptacyjne zawieszenie	●
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	–/●/–
Lakier metalik/matowy	○ (3783)/○ (10 951)
Cena wersji podstawowej[3]	284 800 zł
CENA	**284 800 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



284 800 zł
Cupra Formentor 2.5 TSI DSG 4Dr. VZ5 390 KM, 0-100: 4,2 s



294 400 zł
Audi RS 3 Sportback TFSI quattro S tronic 400 KM, 0-100: 3,8 s



344 300 zł
Mercedes-AMG GLA 45 S 4Matic+ 421 KM, 0-100: 4,3 s

Formentor VZ5 ma rywali tylko wśród klasy premium. RS 3 zniknęło już z konfiguratora na stronie Audi, ale gotowe egzemplarze są jeszcze w salonach.

m PODSUMOWANIE

✚ Fantastyczny silnik, świetny napęd, przyjemne zachowanie na drodze, praktyczny charakter

➖ Duże zapotrzebowanie na paliwo

Cupra Formentor VZ5 godziwie żegna ten wspaniały silnik. Czy doczeka się następcy z podobnym? Oby!

eprasa.pl 63fa2bacd6

Postęp technologiczny nie zawsze

Nowoczesne skomplikowanie

W autach przybywa dotykowych ekranów. Okazuje się jednak, że nie zawsze są one optymalnym czy nawet bezpiecznym rozwiązaniem!



Postęp technologiczny zmienia sposób obsługi różnych przedmiotów. Chociażby telefonów, które już kilkanaście lat temu straciły większość fizycznych przycisków na rzecz dotykowych ekranów. Trudno wyobrazić sobie w tym zakresie powrót do przeszłości. Zupełnie inaczej sprawy mają się w przypadku samochodów. Do nich również zawitała dotykowa obsługa. Tyle że wcale nie okazała się optymalnym rozwiązaniem.

Pomysł na dotykową obsługę wybranych funkcji auta nie jest nowy. Eksperymentowano z nią już w latach 80. i 90. XX wieku. Wówczas była to jednak technologia droga, skomplikowana i mało wyszukana pod względem graficznym. Z czasem możliwości procesorów zaczęły rosnąć, a ekrany były w stanie wyświetlać coraz żywsze i bardziej jasne kolory, z ostrzejszymi granicami między poszczególnymi elementami menu.

Z czasem stacje multimedialne z dotykowym ekranem i nawigacją zaczęły zakradać się na listy opcji lub standardu wyposażenia droższych wersji. Przełomu dokonała w 2012 r. Tesla Model S. W jej przypadku dotykowa była nie tylko obsługa radia czy nawigacji. Dotykowy ekran pośrodku deski rozdzielczej stał się w niej głównym punktem programu – zaszyto w nim obsługę kluczowych funkcji pojazdu, z ogrzewaniem czy wentylacją włącznie.

W kolejnych latach minimalistycznie stylizowane wnętrza z małą liczbą przycisków stały się modne. Koncerny miały własne pomysły na działanie wybranych funkcji – np. Volkswagen w drugiej generacji modeli bazujących na platformie MQB (a więc np. Golfie VIII) wprowadził suwaki do regulacji temperatury powietrza w kabinie oraz głośności radia. Pomysł w sam w sobie nie był zły – w autach innych marek ustawień wentylacji trzeba było szukać na ekranie

Dlaczego dotykowa obsługa nie jest optymalnym rozwiązaniem

Rozwiązania, które mogą zdawać egzamin w laboratorium testowym, nie zawsze są dobre na drodze. Podczas jazdy – nawet po pozornie dobrej nawierzchni – samochód się trzęsie, co samo w sobie utrudnia klikanie w ekran. Ze względów bezpieczeństwa kierowca nie powinien odrywać wzroku od drogi. A im więcej ma do zrobienia na ekranie – np. ustawiając trasę nawigacji – tym staje się to trudniejsze. Nie można również zapominać, że poszczególni kierowcy mają zróżnicowane umiejętności prowadzenia pojazdów czy obsługi nowoczesnych multimediów. Sumując te wszystkie czynniki, trudno nie wyciągnąć wniosku, że rosnący poziom skomplikowania aut i ich obsługi nie jest dobrym kierunkiem.



Na płaskim ekranie przycisku nie znajdziemy po omacku. Trzeba czytać napisy.



Dotykowa obsługa centralnego ekranu jest najwygodniejsza, gdy auto nie znajduje się w ruchu.

Brak poprawy, czyli dwa

Z generacji na generację auta mają coraz regularnie testuje systemy multimedialne. się z działaniem systemu multimedialnego.

Wyniki testu z 2022 r.

Volvo V70 z klasycznym kokpitem z przyciskami i pokrętłami zdeklasowało nowoczesnych rywali. Wykonanie testowych zadań trwało w nim nawet czterokrotnie krócej niż w przypadku dużo nowszych, a do tego droższych samochodów. W przypadku BMW iX testujący stwierdzili wręcz, że łatwo zagubić się w gąszczu funkcji i aplikacji. Dacia Sandero i Volvo C40 udowodniły, że obsługa nowoczesnych aut może być szybka.

Wyniki testu z 2026 r.

W teorii doświadczenie, konstruktywna krytyka ze strony klientów i mediów oraz rozwój technologii powinny procentować. Tak się jednak nie stało. Ekrany zostały powiększone, zoptymalizowano ich położenie, a obraz na nich jest ładniejszy. Redakcja Vi Bilägare z niepokojem informuje jednak, że czas wykonania pakietu testowych czynności wydłużył się średnio o dwie sekundy. Przy 110 km/h oznacza to pokonanie bez patrzenia na drogę dodatkowych 57 m!

eprasa.pl 63fa2bacd6

poprawia bezpieczeństwo



testy systemów multimedialnych

TEST

więcej funkcji i możliwości ustawień. Szwedzki magazyn Vi Bilägare Przed rozpoczęciem prób kierowcy mają czas na zapoznanie Gdyby nie to, wyniki byłyby jeszcze gorsze.

	Czas wykonania operacji	Dystans pokonany ze wzrokiem oderwanym od drogi
Volvo V70 (2005)	10,0 s	306 m
Dacia Sandero	13,5 s	414 m
Volvo C40	13,7 s	417 m
Subaru Outback	19,4 s	595 m
Mercedes GLB	20,2 s	616 m
Tesla Model 3	23,5 s	717 m
Nissan Qashqai	25,1 s	765 m
Volkswagen ID.3	25,7 s	786 m
Hyundai Ioniq 5	26,7 s	815 m
Seat Leon	29,3 s	895 m
BMW iX	30,4 s	928 m
MG Marvel R	44,9 s	1372 m

	Dystans pokonany ze wzrokiem oderwanym od drogi
Volvo XC60	485 m
Skoda Kodiaq	542 m
Tesla Model Y	608 m
Citroen C3 Aircross	774 m
Kia EV3	812 m
Nissan Qashqai	813 m
BYD Seal U	819 m
Volvo V60 (2016)	863 m
Toyota Corolla Cross	1024 m
Mercedes CLA	1116 m
Mazda CX-60	1137 m

Producenci mają bardzo dużo do zrobienia – dotykowa obsługa rozprasza kierowcę!

Tak testowano

Konieczność pochylenia wzroku o nawet 56° bezpieczeństwa podczas jazdy nie poprawia.

Większy ekran nie zawsze lepszy

Wyświetlacze osiągnęły takie rozmiary, że niektórzy nazywają je telewizorami. Testy Vi Bilägare wykazały, że nie zawsze są one dobrym rozwiązaniem.

› MG Marvel R miało największy ekran z aut testowanych w 2022 r. Jego obsługę uznano jednak za najgorszą.

W Mercedesie GLB obserwowanie informacji na ekranie wymagało pochylania wzroku o 20°. Panoramiczne wyświetlacze mają sens.

Kompozycja ekranu i menu

Niezwykle istotna dla łatwości obsługi systemu multimedialnego jest intuicyjność menu. Funkcje oferowane przez wybrane pojazdy są mniej więcej zbliżone, tyle że w niektórych autach dużo łatwiej się do nich dostać niż w innych.

› Producenci aut udowodnili, że potrafią skomplikować nawet obsługę komputera pokładowego, którego wskazania kiedyś przełączało się i zerowało jednym przyciskiem na kierownicy.



Redakcja Vi Bilägare zwróciła uwagę, że w Kii EV3 ekran jest częściowo przesłonięty przez kierownicę.

Trudności z widocznością i obsługą

Przeprowadzone w Szwecji testy wykazały, że fragmenty panoramicznych ekranów mogą być zasłaniane przez elementy pojazdu.

› W nowym Mercedesie CLA wykonanie testowego zadania zajęło 35 s, czyli o 15 s dłużej niż w testowanym w 2022 r. GLB. Zawinił ekran, który po 19 s od wzbudzenia zaczął reagować na dotyk.



Żeby wykonać zadania z testu Vi Bilägare, w 2026 r. kierowca oderwałby wzrok od drogi na dystansie średnio 813 m. W 2022 r. było to 756 m.

Czas ma znaczenie

Jadąc 100 km/h, w ciągu sekundy pokonujemy prawie 28 m. Łatwość obsługi ma więc ogromne znaczenie, bo decyduje o dystansie pokonywanym „na ślepo".

› Nikt o zdrowych zmysłach nie zamknie oczu podczas prowadzenia auta. Tymczasem kierowcy nie czują oporów przed wpatrywaniem się w ekran.



Testy obejmowały też weryfikację, czy ekran będzie reagował na dotyk dłonią w rękawiczkach z różnych materiałów.

Zadania i prędkość

Testy Vi Bilägare zakładają wykonanie kilku zadań w trakcie jazdy na wprost z prędkością 110 km/h.

› Kierujący musi włączyć ogrzewanie siedzeń, podnieść temperaturę ogrzewania o 2°C, aktywować odmrażanie szyb, uruchomić radio i przełączyć się między dwiema wybranymi stacjami, zresetować komputer pokładowy, maksymalnie ściemnić podświetlenie panelu wskaźników i wyłączyć ekran centralny.

eprasa.pl 63fa2bacd6

systemu multimedialnego. Tyle że zapomniano, że suwaki powinny być podświetlone, co z czasem poprawiono.

Podobną drogę przeszło sterowanie głosowe. W teorii jest idealnym rozwiązaniem. Tyle że w czasie potrzebnym na jego aktywację i wypowiedzenie np. komendy „otwórz wszystkie szyby" już dawno zrobilibyśmy to samodzielnie przyciskami na drzwiach. O ile komputer w ogóle nas zrozumie, a dane polecenie będzie możliwe do zrealizowania.

Znając ograniczenia funkcji obsługi głosowej, szwedzki magazyn Vi Bilägare w ogóle nie sprawdzał ich w swoim teście systemów multimedialnych. Skupiono się na podstawowych, najczęściej używanych podczas codziennej jazdy funkcjach. Testerzy mieli wykonać je na czas, jadąc na wprost po płycie zamkniętego lotniska z prędkością 110 km/h, a więc najwyższą ogólnie dopuszczalną na szwedzkich autostradach (na wybranych jest podnoszona znakiem do 120 km/h).

Czas niezbędny do realizacji zadania jest kluczowy, bo stanowi o odcinku, jaki kierowca pokona bez obserwowania drogi – nie bez przyczyny w nowych modelach koncernu Volkswagen dłuższe korzystanie z systemu multimedialnego kończy się pojawieniem komunikatu o konieczności skupienia się na prowadzeniu pojazdu.

Wyniki są przerażające. Wystarczy próba zmiany kilku parametrów pracy ogrzewania, radia, podświetlenia wnętrza oraz kasowanie wskazań komputera pokładowego, by przejechać setki metrów bez patrzenia na drogę. Z testów wynika, że modne powiększanie ekranów nie jest rozwiązaniem. Równie ważne są ich responsywność czy intuicyjne menu z łatwo dostępnymi oraz pogrupowanymi w intuicyjny sposób funkcjami.

Testujący mieli wykonać te same zadania w autach z 2022 i 2026 r. W Tesli Model Y udało się to na odcinku o 109 m krótszym od wymaganego w starszym Modelu 3. Wyniki uzyskane przez Volvo oraz Mercedesy wykazały, że trend nie zawsze jest spadkowy.

Na kolejnych stronach prezentujemy wyniki testów systemów multimedialnych przeprowadzone przez Vi Bilägare, a także wybrane metody sterowania wyposażeniem nowoczesnych pojazdów, próbując podzielić je na udane, akceptowalne i wymagające poprawę. Warto mieć przy tym na uwadze, że współczesne auta są już stale połączone z internetem i mogą automatycznie pobrać aktualizacje. Szkoda, że znaczące „łatki" np. do menu nie pojawiają się zbyt często.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA, NIKLAS CARLE I GLENN LINDBERG/VI BILÄGARE, ARCH.

Rozwiązania udane

Na przestrzeni lat zespoły projektowe koncernów motoryzacyjnych stworzyły wiele rozwiązań w zakresie obsługi aut, które okazały się udane lub stały się wygodne w użyciu po udoskonaleniu ich pierwszych wersji. Jak to zwykle bywa w takich przypadkach – zdania są podzielone. Część osób będzie uparcie twierdziła, że jedynym słusznym rozwiązaniem są fizyczne przyciski, a fani nowoczesnych technologii będą za wszelką cenę bronili obsługi za pomocą ekranu. Tymczasem prawda leży pośrodku. Dotykowa obsługa wielu funkcji pojazdu może być łatwa i wygodna, o ile dotarcie do niej nie wymaga przeklikiwania się przez kolejne zakładki.



Obrotowe pokrętło, które można także przesuwać oraz naciskać, spopularyzowało BMW. Obsługę dodatkowo ułatwiają przyciski skrótów do wybranych funkcji. Rozwiązanie proste i intuicyjne.

Rozwiązania akceptowalne

Przesiadka z pojazdu z klasycznym wnętrzem do modelu z dotykową obsługą nie zawsze jest łatwa. Z czasem jednak zwykle okazuje się, że nawet początkowo irytujące rozwiązania specjalnie nie utrudniają użytkowania pojazdu. W niektórych modelach można stworzyć własne klawisze skróty do obsługi wybranych funkcji lub zmienić kompozycję menu systemu multimedialnego. Warto też pamiętać, że nawet jeżeli np. system audio ma dotykową obsługę na ekranie, to bardzo często można wykonać wiele operacji, korzystając z przycisków na wielofunkcyjnej kierownicy. Z niektórych rozwiązań, np. z obsługi głosowej, w ogóle nie trzeba korzystać. Dlatego pochopne skreślanie danego modelu z listy zakupowej trudno uznać za dobry pomysł. Obok prezentujemy rozwiązania, z którymi da się żyć.



Głosowe komendy w teorii są świetne. Tyle że z rozpoznawaniem mowy wciąż bywa różnie, a czas aktywacji asystenta jest dłuższy od samodzielnego otwarcia np. okna.



W radiu najczęściej zmieniamy głośność i szukamy innej stacji. Dobrze więc, gdy przynajmniej do tego są pokrętła i przyciski.



Krytykowane wyłącznie dotykowe sterowanie wentylacją sprawiło, że firmy zaczęły łączyć je z fizycznymi przyciskami i pokrętłami.



Dotykowe sterowanie ogrzewaniem szyby nie jest złe. Można zaakceptować takie włączanie świateł – z reguły i tak odpowiada za to automatyka.



Położenie foteli zmieniamy rzadko. Z ich dotykową obsługą można się pogodzić. Zwłaszcza jeżeli ustawienie można przypisać do wybranego profilu kierowcy czy danego kluczyka.



Włączanie wycieraczek czy świateł z ekranu centralnego nie jest najwygodniejsze. W mocno zautomatyzowanych autach trzeba to jednak robić rzadko.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Dotykowe sterowanie z założenia nie jest złe, problem pojawia się jednak w aucie – wystarczą drobne nierówności, by utrudnić zmianę ustawień



Dotykowy suwak do zmiany głośności radia może zdawać egzamin – do korekty głośności wystarcza przesunięcie palcem. Ważne jest jednak, by nie zabrakło przycisku do wyciszania sytemu audio.



Rozwój technologii umożliwił nie tylko dotykowe włączanie oświetlenia wnętrza, ale także regulację natężenia światła. W zależności od modelu przytrzymywania włącznika czy przesuwaniem palca po kloszu konkretnej lampy kabinowej zmienia natężenie snopa emitowanego przez nią światła. Kto nie przeczyta instrukcji, może o tym nawet nie wiedzieć.



Temperaturę w kabinie wiele osób zmienia bez zwracania uwagi na wartości – ma być ciepło lub chłodniej (niektóre marki nie podają nawet liczb na pokrętłach sterujących). Taką korektę łatwo wykonać suwakiem.



Rozwiązania nieudane

W nowych autach przybywa dotykowo obsługiwanych elementów wyposażenia. Niektóre mają podkreślać zaawansowanie techniczne pojazdu. Często są jednak wprowadzane z innego powodu. Eliminując kolejne dźwignie i przyciski, a do tego skracając długość wiązek elektrycznych, koncerny motoryzacyjne są w stanie poczynić duże oszczędności – nawet jedno euro po przemnożeniu przez setki tysięcy produkowanych aut staje się znaczącą kwotą.



Obsługa czegokolwiek z ręką nad głową do wygodnych i precyzyjnych nie należy. Dziwne, że niektóre firmy forsują dotykowe sterowanie panoramicznym dachem.



Mercedes do obsługi komputera pokładowego zaproponował gładziki. Takie rozwiązanie sprawdza się w laptopie, ale nie po zmniejszeniu na kierownicy.



Pojedyncza płytka z polami dotykowymi wygląda nowocześnie, ale nie jest wygodna w obsłudze. Po fali krytyki Volkswagen zaczął powracać do fizycznych przycisków.



Część systemów multimedialnych rozpoznaje pismo odręczne. Kreślenie liter na ekranie czy płytce na tunelu środkowym podczas jazdy nie należy jednak do wygodnych.



W Panamerze II Porsche zaskoczyło dotykowo ustawianymi kratkami nawiewów. Są udanym rozwiązaniem, gdy kierowca korzysta z automatycznego trybu pracy klimatyzacji. Ręczne przestawianie kratek do wygodnych nie należy.



BMW miało wygodną obsługę aktywnego tempomatu z kierownicy. W modelu iX regulację odstępu przeniesiono na ekran.



Zmiana położenia lusterek przyciskami na kierownicy jest uciążliwa – nie sposób szybko pochylić lusterka, by precyzyjnie zaparkować przy krawężniku.

PODSUMOWANIE

Marki eksperymentują z różnymi rozwiązaniami. Część z nich nie jest udana. Szkoda, że koncerny nie zawsze potrafią się do tego przyznać i szybko dokonać zmian. Bazowe wersje aut często mają ograniczoną liczbę dotykowo sterowanych systemów. Jeżeli wolimy klasyczne przyciski i pokrętła, warto więc sprawdzić, czy w danym modelu nie były oferowane czy nie zostały wprowadzone np. w ramach modernizacji.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Ile kosztuje nowy reflektor



Za cenę dwóch oryginalnych reflektorów diodowych do kilkuletniego auta można kupić tani, kilkunastoletni samochód. Średnio to ponad 10 tys. zł do wydania.

Ceny części samochodowych są coraz wyższe, więc nie ma co się dziwić, że i ceny polis OC/AC rosną. Drobna stłuczka może dla ubezpieczyciela oznaczać wydatek powyżej 10 tys. zł i mówimy tu raptem o kilku elementach do wymiany. Jednym z najdroższych jest reflektor, który nie uszkadza się często, a czasami da się go naprawić. Kiedy jednak zajdzie konieczność jego wymiany, kwoty mogą zaskoczyć, jeśli naprawiamy samochód w serwisie autoryzowanym, np. z polisy OC sprawcy.

Wraz z rozwojem oświetlenia samochodowego rozwija się też technologia w reflektorach, a co za tym idzie – rosną ich ceny. Co istotne, współczesny reflektor zwykle jest już dostępny tylko jako kompletny podzespół, nie jako zbiór wymiennych elementów. Jakby tego było mało, w lampach LED co do zasady nie wymienia się źródła światła, lecz cały reflektor lub jego moduł. Średnia cena prezentowanych w materiale reflektorów to 5760 zł – i mówimy tu o cenie za jeden reflektor.

Sytuację ratują zamienniki i części używane. W pierwszym przypadku nie zawsze można liczyć na jakość zbliżoną do oryginalnej lampy, a do wyższych specyfikacji nowszych modeli często w ogóle nie ma zamienników reflektorów. W przypadku używanych części czasami można nieświadomi kupić reflektor z kradzionego auta.

Co dość interesujące, ceny oryginalnych reflektorów zazwyczaj były i nadal są wysokie, również do starszych samochodów. Przykładowo, do Golfa IV oryginalny reflektor kosztuje ponad 4000 zł. Tylko że za zamiennik OEM (jakość oryginału) zapłacimy 1200 zł. Do Golfa V kupimy oryginał za 1200-3100 zł, zależnie od typu. Zamiennik tej samej jakości nie przekroczy ceny 1000 zł. Do Golfa VI oryginał kosztuje w przedziale 4000-4800 zł, ale i biksenonowy zamiennik nie jest tani. Kosztuje ok. 2800 zł. Reflektor do Golfa VII z końcówki produkcji wcale nie jest tańszy niż do Golfa VIII. Co prawda VIII ma już zaawansowane światła matrycowe, ale topowa lampa do VII kosztuje 6300 zł. Co jednak bardzo istotne, w przypadku aut grupy Volkswagena zamienniki są szeroko dostępne. Tego samego nie da się powiedzieć o markach azjatyckich czy najnowszych modelach Stellantisa. Zresztą Stellantis ma problem z dostępem nawet do części oryginalnych. Jedynym niedostępnym nawet w ASO reflektorem w naszym zestawieniu jest podstawowy halogenowy do Fiata Grande Pandy. Nie ma nawet używanych.

Sama wymiana reflektora może kosztować tyle, co pełna polisa na samochód bez zniżek

Ten sam model i reflek

Jeden model może mieć kilka wersji reflektorów, z halogenowymi reflektorami. Występują zwykle



CITROEN C3 III

Francuskie auto budżetowe Stellantisa ma dwa rodzaje reflektorów – halogenowy i diodowy typu Eco, czyli najprostsza forma lampy diodowej. Różnica w cenie jest znacząca, bo za reflektor Eco LED trzeba zapłacić ponad 1200 zł więcej.

› Cena reflektora diodowego to 3694 zł

Ten sam model, inny

Ten przypadek sprawdziliśmy na przykładzie dwóch Sport i Toyoty GR Yaris pokazaliśmy ciekawostkę.



TOYOTA COROLLA/SUZUKI SWACE

Samochody są niemal identyczne, ale różnią się przodem. Reflektory są jednak zamienne, pod warunkiem że źródło światła jest to samo. Bogatsze wersje Swace są tożsame z uboższymi Corollami.

› W ASO Suzuki za praktycznie ten sam reflektor zapłacimy o 3000 zł więcej niż w Toyocie

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

eprasa.pl 63fa2bacd6

tor, ale z innym źródłem światła

zależnie od wariantu wyposażenia. Co ciekawe, na rynku wciąż nie brakuje samochodów w najtańszych modelach europejskich marek. Są też różne warianty reflektorów LED.



FIAT GRANDE PANDA

Bliźniacza technicznie z Citroenem C3 Grande Panda różni się znacząco wizualnie. Ma też całkowicie inne reflektory, ale ceny są zbliżone. W bazowej wersji halogenowe, w wyższych Eco LED. Niestety halogenowe nie są na tę chwilę dostępne.

› Cena reflektora diodowego to 3319 zł



VOLKSWAGEN T-ROC

Nowy T-Roc jest dostępny z dwoma standardowymi rodzajami reflektorów diodowych i jednym wyłącznie za dopłatą w technologii matrycowej. Nie jest dużo droższy od reflektora LED Plus.

› Reflektor LED: 5789 zł; LED Plus: 7069 zł
› Reflektor w technologii matrycowej: 8359 zł

Ten sam model i reflektor, inna marka

Dokładnie ten sam model samochodu sprzedawany pod inną marką, z takimi samymi reflektorami. Sprawdziliśmy, czy cena może się różnić, jeśli auta produkuje ten sam koncern.



ABARTH 500/FIAT 500

Kiedy porównamy Abartha z Fiatem w wyższej specyfikacji z tych samych roczników, to spora liczba części nadwozia okaże się taka sama. Reflektory są w pełni zamienne i co ważne, również tanie.

› Najtańsze reflektory w zestawieniu, ale też niezbyt zaawansowana technologia



CUPRA LEON/SEAT LEON

Samochód jest praktycznie ten sam, więc reflektory również. Ceny są dość przystępne, a reflektory w pełni zamienne między sobą. Mają tę samą technologię w najwyższych wersjach wyposażenia.

› Nawet topowy Leon od Cupry nie ma tak zaawansowanego oświetlenia jak Octavia i Golf

reflektor

modeli Toyoty, które mają swoje odpowiedniki w marce Suzuki. W zestawieniu Toyoty Yaris GR Inne reflektory, choć wyglądają identycznie, ale ceny są takie same – to było miłe zaskoczenie.



TOYOTA RAV4/SUZUKI ACROSS

Suzuki poza Corollą wzięło do oferty także RAV4, nazywając je Across. Auto jest niszowe i, co ważne, ma zupełnie inne reflektory. Są jednak dostępne w cenie znacznie wyższej niż do Toyoty, ale sprzedawca chętnie udzielił 20% rabatu.

› Cena reflektora do Acrossa po rabacie: 7459 zł



TOYOTA: GR YARIS/YARIS GR SPORT

To tylko pozornie takie same samochody. Mechanika jest zupełnie inna, nawet nie wszystkie elementy nadwozia są zamienne. Tak jest również z reflektorami, choć cena pozostaje taka sama dla obu modeli.

› Reflektorów nie da się zamienić między modelami, mają inne mocowania, ale tę samą cenę

Ten sam model, inna generacja

Na najpopularniejszych SUV-ach w Polsce sprawdziliśmy różnice pomiędzy generacjami. Byliśmy ciekawi, jak całkiem duża zmiana reflektorów wpłynie na ceny.



HYUNDAI TUCSON III/TUCSON IV

Ten sam model, ta sama wersja wyposażenia, ale inna generacja pokazuje, że nie zawsze nowsze oznacza droższe.

› W nowszym Tucsonie reflektory są dużo tańsze, ale łatwiej je uszkodzić, bo umieszczono je w zderzaku. Lekka stłuczka może złamać mocowania



KIA: SPORTAGE IV/SPORTAGE V

Cena reflektora do czwartej generacji jest podobna do Tucsona trzeciej. W nowszej Kii Sportage reflektor jest tak drogi, że od razu zaproponowano rabat.

› Serwis z góry zaproponował do nowszej Kii Sportage rabat na reflektor w wysokości 2200 zł, co daje finalnie kwotę 6600 zł

Ten sam koncern, podobne modele, inne reflektory

Sprawdziliśmy bardzo zbliżone technicznie i klasowo modele z tych samych koncernów, ale różnych marek. Auta wyglądają zupełnie inaczej, mają też inne reflektory. Dobraliśmy podobne wersje wyposażenia, głównie pod kątem typu reflektora. Różnice w cenach i tak są duże.



KIA CEED III/HYUNDAI i30 III

Topowe wersje GT Line Kii oraz N Line Hyundaia z tych samych roczników. Reflektor w N Line jest dużo prostszy (ten sam w Modern). Do wersji Smart kosztuje już 8080 zł.

› Najwyższa wersja wyposażenia nie zawsze oznacza najlepszy reflektor



OPEL ASTRA L/PEUGEOT 308 III

Samochody mają wiele części wspólnych, ale nie reflektory, które są zupełnie inne. Ceny podstawowych są zbliżone, ale tych z górnej półki już nie.

› Topowy reflektor w Oplu Astrze kosztuje 4407 zł
› Topowy reflektor w Peugeocie 308 kosztuje przed liftingiem 8054 zł, a po liftingu 6321 zł



SKODA OCTAVIA IV/VOLKSWAGEN GOLF VIII

Topowe reflektory w Skodzie i Volkswagenie znacząco różnią się ceną, bo Volkswagen ma bardziej zaawansowane technicznie. W Octavii są bliższe tym z Seata Leona, ale i tak dużo droższe.

› Grupa Volkswagen ma tę przewagę nad innymi koncernami, że nietrudno o zakup zamiennika

PODSUMOWANIE

Ceny reflektorów nie układają się według prostego schematu. Starszy model nie musi oznaczać tańszej części, a dwa niemal identyczne auta mogą mieć lampy wycenione zupełnie inaczej. Najdroższe reflektory kosztują dziś 7-9 tys. zł za sztukę, więc nawet drobna kolizja potrafi pochłonąć równowartość rocznej składki na polisę OC/AC. Zaskakują też wyjątki: do GR Yarisa nie pasuje reflektor ze zwykłego Yarisa, a mimo to oba kosztują praktycznie tyle samo. To dobry przykład, że cena części nie zawsze wynika wprost z konstrukcji auta. Natomiast przykład z Suzuki pokazuje, że może wynikać tylko z marki.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Za modą nie zawsze podąża wiedza. Wiele namiotów dachowych jest zamontowanych niewłaściwie.



Jak zamontować namiot dachowy

Sprawa jest pozornie prosta – wystarczy kupić namiot i zamontować go na dachu. W praktyce jest wiele aspektów, które trzeba rozważyć, i to jeszcze przed zakupem.

Namioty dachowe stały się hitem w czasach pandemii, ale moda na tego typu turystykę nie okazała się chwilowa. Przed letnim sezonem magazyny firm oferujących namioty pustoszeją, a wypożyczalnie mają terminy zarezerwowane często na cały okres wakacji. Wbrew pozorom nie jest to tani sposób na nocowanie. Cena przyzwoitego namiotu to ok. 4500-7000 zł, ale te z wyższych półek mogą kosztować zarówno kilkanaście, jak i kilkadziesiąt tysięcy złotych. Często płaci się już bardziej za markę i wygląd niż funkcjonalność. Szczególnie drogie są namioty w twardych obudowach, tzw. kapsułowe, które wyglądają zgrabnie, w szczególności na autach osobowych i małych SUV-ach.

Praktyka pokazuje, że zakup namiotu „na oko" nie zawsze jest dobrym pomysłem. Może się bowiem okazać, że już w trakcie montażu namiotu wyjdą niespodziewane czynniki, które trzeba było uwzględnić przed zakupem. Dlatego zalecamy zakup w firmie specjalistycznej, która przed wystawieniem faktury zamontuje namiot, by można było sprawdzić nie tylko, czy spełnia nasze wymagania, ale także czy pasuje do samochodu. Szczególnie istotne są masa namiotu, która nie powinna przekraczać nośności dachu, oraz jego wymiary, by namiot nie tylko dobrze leżał na aucie, ale też nie wystawał nadmiernie poza obrys dachu i np. pozwalał na dostęp do bagażnika.

Nośność, ale nie ta z instrukcji

Często niedoświadczone osoby zastanawiają się, jak spać w namiocie ważącym np. 70 kg, kiedy nośność dachu to 75 kg. W praktyce producenci aut często podają w instrukcji wyłącznie nośność dynamiczną, czyli maksymalne obciążenie dachu w czasie jazdy. Na postoju obowiązuje nośność statyczna, którą rzadko podaje się w instrukcji obsługi, bo trudno ją przekroczyć. Zwykle stanowi ok. 2,5-4,5-krotność nośności dynamicznej. Nie ma jednak żadnych reguł. Auto terenowe, np. Ineos Grenadier, może mieć nośność dynamiczną 150 kg, a statyczną 420 kg (mnożnik 2,8). Tymczasem Subaru Crosstrek ze zdjęć ma, odpowiednio, 75 i 318 kg (mnożnik 4,24). W razie wypadku z namiotem, którego masa przekracza nośność dynamiczną, mogą być problemy z odszkodowaniem.

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

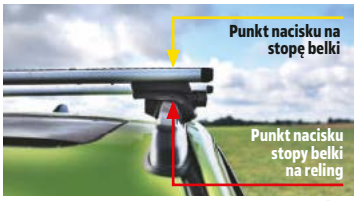
eprasa.pl 63fa2bacd6

Istotne aspekty, które warto znać przed zakupem namiotu dachowego

NOŚNOŚĆ DYNAMICZNA I STATYCZNA



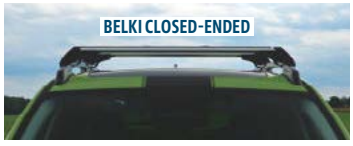
Nośność dachu dzieli się na dynamiczną (w ruchu) i statyczną (na postoju). Pierwszą wartość niemal zawsze znajdziemy w instrukcji obsługi auta, z drugą jest gorzej. Producenci często jej nie podają. Jeśli producent auta ją określa, to zwykle jest to kilkaset kilogramów. Nośność dynamiczna jest o tyle istotna, że określa maksymalny bezpieczny ciężar ładunku na dachu w czasie jazdy. Ładunek w ruchu oddziałuje na pojazd dynamicznie, np. podczas mocnego hamowania znacząco rosną siły działające na mocowania. O ile przekroczenie nośności statycznej jest trudne i nie wyrządzi szkody, o tyle montując namiot na dachu, łatwo przekroczyć nośność dynamiczną – i to może być niebezpieczne. Jej przekroczenie może skutkować uszkodzeniem szyby, szyberdachu lub relingu. Przed zakupem warto sprawdzić masę namiotu pod tym kątem.





DLACZEGO NIE MONTUJE SIĘ NAMIOTÓW NA BELKACH CLOSED-ENDED

W belkach typu closed-ended (z zamkniętym końcem) koniec belki i tym samym miejsce nacisku na stopę znajduje się poza punktem nacisku stopy na reling. Powstaje moment zginający w stopie belki. W belkach open-ended (z otwartym końcem) linie działania sił niemal się pokrywają. Punkt nacisku znajduje się bezpośrednio na stopie, więc w tej samej linii, w której stopa naciska na reling.



TRZY TYPY BELEK – JEDEN ODPOWIEDNI

Producenci namiotów nie zalecają montażu na belkach typu closed-ended oraz tych, które mocuje się do ramy dachu, jeśli samochód nie jest wyposażony w relingi. Na zdjęciu na górze po prawej widać charakterystyczne ugięcie belek typu open-ended, które pod obciążeniem jest kompensowane.





Belki mocowane do ramy dachu (naked-roof rack) nie nadają się do namiotów dachowych.

PLATFORMY I BAGAŻNIKI DACHOWE

Platformy transportowe i tzw. bagażniki dachowe nadają się idealnie do przewożenia przedmiotów, które nie mieszczą się w bagażniku albo w boksie dachowym. Również tych, których nie chcemy w aucie. Platformy są wykonane ze stali lub aluminium, więc ważą znacznie więcej niż belki dachowe – od ok. 15 do nawet 30-40 kg. Tym samym zmniejszają dopuszczalną masę namiotu.

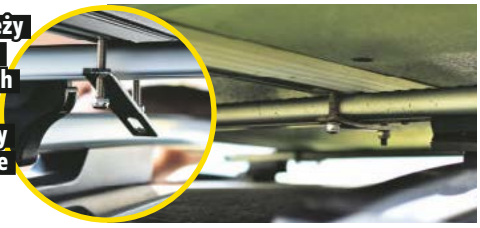




W przypadku kompaktowych namiotów dachowych często rozstaw belek określa się na co najmniej 70 cm.

USTAWIENIE BELEK

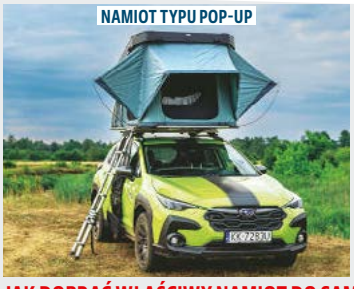
Jeśli producent belek ściśle to określa, należy pamiętać o zamontowaniu ich zgodnie ze wskazaniem, która belka ma się znajdować z przodu, a która z tyłu. W niektórych samochodach rozstaw relingów w przedniej i tylnej części może się różnić. Przed montażem namiotu warto też sprawdzić w jego instrukcji zalecany rozstaw belek. Z reguły w typowych, niedużych namiotach jest to ok. 70-80 cm. Zgodnie z rozstawem należy poszukać takiego ustawienia belek, by znajdowały się możliwie najbliżej punktów mocowania relingów do dachu. Zmniejsza to obciążenie na relingach i zapewnia odpowiednią sztywność.



Do mocowań należy używać nakrętek samokontrujących albo podkładek sprężynowych, by mocowanie się nie poluzowało.

MOCOWANIA NAMIOTÓW

Producenci namiotów stosują z reguły dwa typy mocowań: szczękowe i z obejmą w postaci płaskownika (zdjęcie obok). Prostsze jest to drugie, łatwiej też wymienić poszczególne części, ale w niektórych autach odległość pomiędzy dachem a namiotem może być tak mała, że trudno będzie zamontować namiot. Najlepiej sprawdzić przed zakupem, jak będzie wygodniej.





JAK DOBRAĆ WŁAŚCIWY NAMIOT DO SAMOCHODU

Szukając namiotu dachowego do swojego auta, należy uwzględnić trzy najważniejsze aspekty: typ nadwozia, wielkość dachu i nośność dynamiczną. Będą one wpływały na kształt namiotu, jego wymiary, zwłaszcza długość, a także masę. Pod tym kątem należy dobrać namiot. Namioty kapsułowe typu pop-up z unoszoną pokrywą są mniejsze wewnątrz, ale bardzo wygodne w rozkładaniu i składaniu. Dodatkowym atutem jest możliwość wchodzenia do namiotu z trzech stron, a jeśli chce się wchodzić bokiem, to można namiot ustawić głównym wejściem do tyłu lub do przodu, zmieniając wejście w duże okno. Długość namiotu jest jednak dość duża, bo odpowiada mniej więcej długości miejsca do spania, więc średnio nadaje się do aut z krótkim dachem. Do małych samochodów lepsze są namioty typu side-fold, czyli rozkładane na bok. Są mniej wygodne w obsłudze, ale dają więcej przestrzeni wewnątrz – długość zewnętrzna namiotu przekłada się na szerokość miejsca do spania. Z reguły są w miękkiej pokrywie, choć nie jest to zasada, i mają tylko jedno wejście.

JAK USTAWIĆ NAMIOT NA AUCIE

W autach z dość krótkim dachem ustawienie namiotu jest wynikiem pewnych kompromisów. Nie zawsze uda się zamontować namiot całkowicie poziomo bez nadmiernego jego przesuwania go do przodu (zwykle linia dachu opada z tyłu). Przesunięcie do przodu zmniejsza też obciążenie tylnej osi, która podczas wakacyjnego wyjazdu często jest dociążona ładunkiem. Warto także sprawdzić, czy tylna klapa może się swobodnie otwierać i przy podnoszeniu nie uderza w namiot.





W samochodach z podnoszoną tylną pokrywą namiot trzeba ustawić tak, by klapa przy otwieraniu w niego nie uderzała.

PODSUMOWANIE

Szukając namiotu dachowego do samochodu, nie wystarczy sprawdzić jego możliwości i dopasować je do własnych oczekiwań. Zakup zbyt dużego czy zbyt ciężkiego namiotu może być kosztownym błędem. Czasami dopiero przy montażu może się okazać, że namiot niezbyt dobrze pasuje do auta. Dlatego warto przed zakupem po prostu odwiedzić firmę sprzedającą namioty, zamontować wybrany produkt i sprawdzić, czy rzeczywiście będzie nam odpowiadał. Właściciele aut osobowych nie muszą się oglądać na terenowe – to zupełnie inne pojazdy, które dają znacznie większe możliwości.

eprasa.pl 63fa2ba

UŻYWANE



BAIC Beijing 5

W produkcji: od 2022 r.
Ceny: od 85 tys. zł

Efektownie stylizowany Beijing 5 przetarł szlaki dla marki BAIC w Polsce. Jakie są opinie osób, które go kupiły?

BAIC Beijing 5 (obecnie: BAIC 5) to z pewnością jeden z najczęściej spotykanych na polskich drogach chińskich samochodów. Popularność zawdzięcza m.in. długiej liście elementów wyposażenia (dopiero później urozmaicono gamę o tańszą wersję Business) i możliwości zamontowania u dealera instalacji gazowej (na co wielu się decydowało). Poza tym jest całkiem nieźle wykończony i oferuje sporo miejsca w środku (m.in. dzięki niemal równej podłodze z tyłu). Większy mógłby być jedynie bagażnik (wg producenta ma 350 l).

Jedyny oferowany w BAIC-u 5 silnik (turbodoładowany 1.5/177 KM) pali ok. 8-8,5 l/100 km w cyklu mieszanym. Jego temperament trochę hamuje łączona z nim dwusprzęgłowa skrzynia biegów. Układ napędowy okazuje się jednak dość trwały (przynajmniej na ten moment). Uwagi kierowane są w stronę błędów w działaniu systemów bezpieczeństwa, czujników parkowania, kamer cofania i ekranu multimediów. Często zdarza się też gubienie fal radiowych.

TEKST: M. BAKUŁA, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Oceny użytkowników

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

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

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

Opinie użytkowników

Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Baic'ów

Zalety

„Auto nieprzekombinowane i łatwe w obsłudze. Lubię zwłaszcza bardzo intuicyjny tempomat"

„Komfortowo wybiera drogowe nierówności. Przy wyższej prędkości – sprężysty i dość sztywny"

„Generalnie to auto ma naprawdę dużo miejsca w środku. Wygodnie jest zwłaszcza z tyłu"



„Silnik jakby skrojony pod ten samochód. Bardzo sprawnie nabiera prędkości podczas wyprzedzania"

Wady

„Skrzynia miewa dziwne momenty. Wystarczy dodać trochę gazu, by wybiła silnik na wysokie obroty"



„Auto dość słabo wyciszone. Dodatkowy hałas generuje dmuchawa (już na stosunkowo niskich trybach pracy)"

„Słaba widoczność do tyłu. BAIC ma kamerę cofania, ale często jest ona zabrudzona i niewiele w niej widać"

„W porównaniu do innych samochodów tutaj zbyt agresywnie działają elektroniczni asystenci"

DO REDAKCJI

Pomiary z ukrycia



Policja wciąż prowadzi pomiary prędkości na samym końcu obszaru zabudowanego, a nie tam, gdzie istnieje realne zagrożenie nadmierną prędkością. Najważniejsze są pieniądze.

Dla kierowców nadjeżdżających z przeciwnego kierunku taki punkt pomiarowy jest początkiem obszaru zabudowanego. Pojawienie się patrolu może mieć działanie prewencyjne i zniechęcić ich do jazdy z nadmierną prędkością. Trudno zgodzić się ze stwierdzeniem, że najważniejsze są pieniądze. Tablice oznaczające początek obszaru zabudowanego są charakterystyczne i widoczne z dużej odległości. Kierowca, który dostanie mandat, świadomie je zlekceważył lub nie obserwował uważnie drogi.

Rozbite BMW 550i



Pracownik serwisu rozbił moje BMW E60 550i. Muszę walczyć o swoje racje w sądzie. Koszt naprawy przekroczy 100 tys. zł.

Rzadkie wersje nawet popularnych aut stają się problemem w przypadku wycen napraw powypadkowych. Poszkodowani często muszą dochodzić swoich praw, bo kwoty proponowane np. przez ubezpieczalnie, są niskie. Tymczasem ceny wywoławcze zadbanych BMW E60 w wersji 550i z niskimi przebiegami w Niemczech, gdzie podaż jest znacznie większa niż w Polsce, utrzymują się na poziomie 20-23 tys. euro.

eprasa.pl 63fa2bacd6

Rynek jednośladów

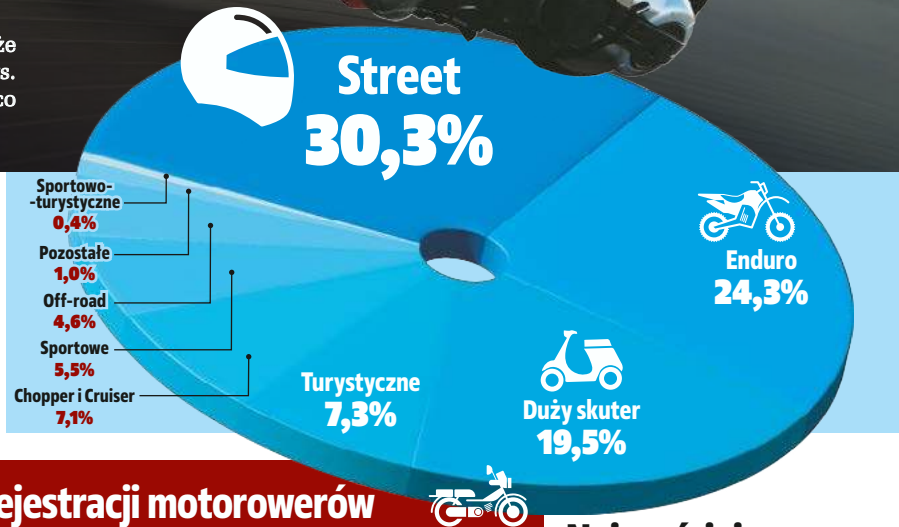
Podaż używanych i nowych jednośladów rośnie
Średnie ceny ofertowe okazują się najniższe od 2023 roku – to więc dobry czas na zakupy



W ostatniej dekadzie segment motocykli w Polsce otrzymał dwa znaczące impulsy rozwojowe. Zainteresowanie maszynami z silnikami do 125 cm³ wzrosło po 2014 r., gdy do ich prowadzenia zaczęło wystarczać prawo jazdy kategorii B. Podczas covidu ograniczenia zachęciły kolejną rzeszę osób do zainteresowania się jednośladem – dla jednych stał się tanim środkiem transportu, dla innych – sposobem na spędzanie wolnego czasu. Zbiegło się to z przybierającą na sile ekspansją chińskich marek, które wprowadziły na nasze drogi wiele efektownych, ale i przystępnych cenowo pojazdów. Rynek najwyraźniej zaczął się nasycać. Serwis ogłoszeniowy Otomoto.pl raportuje, że dostępnych jest ponad 30 tys. ofert sprzedaży motocykli, co oznacza wzrost o 12%.

Najpopularniejsze segmenty kupowanych motocykli

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego opublikował dane dotyczące popularności segmentów rejestrowanych motocykli. Nowych, ale trendy przenikają także na rynek wtórny, a z czasem zostaną wymuszone przez trafiające na rynek wtórny jednoślady. Daje się zauważyć, że podobnie jak w przypadku samochodów nabywcy stawiają na komfort użytkowania. Zdecydowana większość rynku to maszyny, które prowadzi się w wygodnej, wyprostowanej pozycji. Skutery mają też duży bagażnik.





Najczęściej rejestrowane marki używanych motocykli

Od lat na naszym rynku wtórnym królują jednoślady japońskich marek, uchodzące za solidne, przyjemne w prowadzeniu i wolno tracące na wartości. Okazuje się, że najszybciej kolejnego właściciela nie znajdują jednoślady najmocniej obsadzonych segmentów. Otomoto.pl raportuje, że absolutnym liderem pod względem tempa sprzedaży jest kategoria motocykli turystycznych – profesjonalni sprzedawcy potrzebują na sfinalizowanie transakcji w tym segmencie najczęściej od 23 do 37 dni. To wypadkowa kilku czynników. W tym topniejącej oferty nowych jednośladów i ich wysokich cen ofertowych.

1	Honda	10 965
2	Yamaha	8531
3	Suzuki	4876
4	Kawasaki	4282
5	BMW	3760

Liczba rejestracji motorowerów

W świetle prawa motorower jest jednośladem z silnikiem o mocy do 5,4 KM, który rozpędza się najwyżej do 45 km/h. Do jego prowadzenia wystarczy dowód osobisty (dotyczy urodzonych przed 19 I 1995 r.) lub prawo jazdy kategorii AM. Ze względu na komfort i bezpieczeństwo jazdy kto nie musi wybierać motoroweru, raczej celuje przynajmniej w jednoślad z silnikiem 125 (tu moce sięgają już 15 KM). PZPM raportuje, że wśród nowych motorowerów w okresie I-VI 2026 r. aż 23,2% sprzedaży stanowiły pojazdy z napędem elektrycznym. Są często używane do rozwożenia jedzenia w miastach.

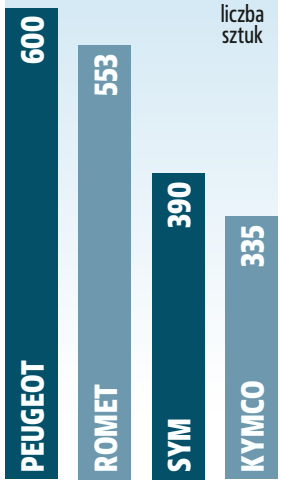
Motocykle	Rejestracje (I-VI 2025) [sztuk]	Rejestracje (I-VI 2026) [sztuk]	Zmiana (do 2025 r.) [proc.]
Nowe	7783	8537	+9,7% ↑
Używane	6307	5242	-16,9% ↓
Razem	14 090	13 779	-2,2% ↓

Liczba rejestracji motocykli

Analitycy Otomoto.pl zauważają, że liberalizacja przepisów z 2014 r. na stałe ukształtowała nasz rynek. Motocykle klasy 125 mają stabilne 14-16% udziału w ofertach sprzedaży w tym serwisie ogłoszeniowym. Zmiana w prawie niemal całkowicie odebrała klientów sąsiedniemu segmentowi 126-250 cm³, który tylko w 2025 r. zanotował drastyczny spadek zainteresowania o 15,1% rok do roku. Kto czuje potrzebę, zapisuje się na kurs na motocyklowe prawo jazdy i wybiera pojazd z silnikiem o większej pojemności. Tylko w maju podaż w klasie 251-500 cm³ wzrosła o 10,3%.

Motocykle	Rejestracje (I-VI 2025) [sztuk]	Rejestracje (I-VI 2026) [sztuk]	Zmiana (do 2025 r.) [proc.]
Nowe	24 085	34 820	+44,6% ↑
Używane	52 199	49 325	-5,5% ↓
Razem	76 284	84 145	+10,3% ↑

Najczęściej rejestrowane marki używanych motorowerów



eprasa.pl 63fa2bacd6

Nie są popularne na rynku, ale są trwałe i wolno tracą na wartości

Azjatyckie coupe



Nie tylko flagowa wersja RC F ma tendencję do nadsterowności.



Jak przystało na Lexusa – wzorowe materiały, spasowanie i montaż.



LEXUS RC 2014-2025

0-100 km/h 4,3-7,5 s

Ceny ofertowe: 80-160 tys. zł (RC F: 167-520 tys. zł)

Japońska odpowiedź na BMW serii 4 wykorzystuje elementy stosowane w Lexusach IS oraz GS, co ułatwia ewentualne naprawy mechaniczne. Pod efektownie stylizowanym nadwoziem kryje się zachowawczo urządzone, ale ergonomiczne wnętrze. Nabywcy mieli do wyboru benzynowe silniki 2.0 z turbo, wolnossące 3.5 V6 oraz 5.0 V8, a także oszczędną i zrywną hybrydę (3.5 V6). W zależności od wersji napęd trafia na tylną oś lub na cztery koła. Sporo aut pochodzi z Ameryki – warto sprawdzić zakres ich wcześniejszych uszkodzeń oraz sposób naprawy. Mimo sportowego zacięcia Lexusowi RC nie brakuje funkcjonalności – z przodu miejsca jest pod dostatkiem, a bagażnik mieści 423 l. Auto jest też chwalone za komfort jazdy. Ogólna trwałość bezwypadkowych i regularnie serwisowanych aut stoi na wysokim poziomie.

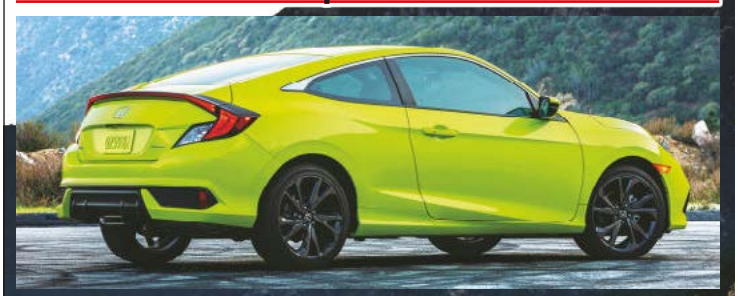
Ciekawą propozycją dla szukających przyjemnego w prowadzeniu, oryginalnie wyglądającego, a do tego niesprawiającego wielu problemów auta z mocnym silnikiem są azjatyckie coupe.

Marzeniem wielu kierowców jest zakup samochodu z nadwoziem coupe. Jego realizacji nie warto odwlekać w czasie, bo sytuacja na rynku nie rozwija się w korzystnym kierunku. Topniejące zainteresowanie dwudrzwiowymi samochodami sprawiło, że znikały one z ofert kolejnych marek lub następców wprowadzano do sprzedaży na rynkach poza Europą. Przekłada się to na coraz mniejszy wybór aut na rynku wtórnym oraz sukcesywnie rosnące ceny wielu modeli.

Warto przy tym pamiętać, że coupe nie musi służyć wyłącznie do weekendowych przejażdżek. Wiele osób ma mylne przekonanie o ograniczonej funkcjonalności tego typu aut. Tymczasem do codziennej jazdy dla jednej czy dwóch osób – a tak używana jest większość samochodów – coupe doskonale się nadają. Kierowcy i pasażerowie – w zależności od rozmiarów nadwozia – zapewniają tyle miejsca, co modele kompaktowe lub klasy średniej. Cofnięty środkowy słupek dachu sprawia, że wsiadanie jest wygodne (długie drzwi sprawiają jednak, że potrzeba do tego sporo miejsca). Pasażerowie drugiego rzędu nie mogą oczywiście liczyć na ogrom przestrzeni, jednak do sporadycznych przejazdów na krótkich odcinkach zwykle jest jej więcej niż wystarczająco. Z kolei pojemności bagażników często niewiele brakuje do poziomu znanego z sedanów. Przy zakupie używanego coupe trzeba zwrócić szczególną uwagę na stan nadwozia i jego elementów. Nawet dokupienie drobnych części może się okazać zaskakująco trudne i drogie.

TEKST: ADAM TOMASZCZUK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

HONDA Civic X Coupe 2016-2020



Ceny ofertowe: 55-80 tys. zł

W nadwoziu coupe Honda oferowała wiele generacji Civica. Auta były dostępne przede wszystkim w Ameryce, skąd – zwykle po mniejszych lub większych przejściach – sprowadzano je do Polski. Ostatnią odsłoną Civica Coupe była 10. generacja. Nie doczekała się następcy, bo miała kilka procent w całkowitej sprzedaży modelu. Do wyboru są silniki 1.5 T (174/205 KM) oraz 2.0 (158 KM). Pod względem trwałości auto odstaje od poprzedników. Problemy sprawia elektronika, a w silniku 1.5 olej bywa rozrzedzany paliwem, więc zwłaszcza osoby jeżdżące po mieście nie powinny oszczędzać na jego wymianach.

DANE TECHNICZNE:
1.5T: poj.: 1498 cm³, moc: 174 KM, maks. moment obr.: 220 Nm, prędkość maks.: 200 km/h, 0-100 km/h: 6,8 s, spal.: 7,8 l/100 km



0-100 km/h 6,5-7,8 s

eprasa.pl 63f

DANE TECHNICZNE:
RC 200t: poj.: 1998 cm³, moc: 245 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 230 km/h, 0-100 km/h: 7,5 s, spal.: 7,2 l/100 km







Aż trudno uwierzyć, że wyglądające niczym auto koncepcyjne LC weszło do produkcji seryjnej.

0-100 km/h 4,7-5,0 s

LEXUS LC 2017-2026

Ceny ofert.: 240-690 tys. zł

Luksusowe gran turismo z ponadczasowym designem nadwozia i wnętrza jest oceniane wyżej od niemieckich rywali za wykończenie oraz trwałość. Konstruktorzy zadbali, by LC prowadziło się więcej niż dobrze. Pracują na to dobre wyważenie, nisko położony środek ciężkości oraz redukujące masę części z lekkich materiałów. Lexus zaproponował w modelu LC benzynowe wolnossące 5.0 V8 (477 KM), które świetnie brzmi, a podczas spokojnej jazdy bocznymi drogami potrafi spalić niecałe 10 l/100 km. Dużo oszczędniejszą alternatywą jest hybryda 3.5 V6 (systemowo 359 KM) z 10-biegowym automatem, który bywa krytykowany za sposób pracy. Trudno zachwycać się także systemem multimedialnym – sprawia wrażenie wyjętego z auta starszego o generację. Ceny ofertowe są wysokie, ale trzeba pamiętać, że można znaleźć auto tańsze o połowę niż w chwili zakupu, które nie powinno już tanieć. W 2019 r. gamę uzupełniło Cabrio z brezentowym dachem.



Wnętrze było dostępne w kilku wariantach kolorystycznych.

DANE TECHNICZNE:
500h: poj.: 3456 cm³, moc: 299+179 KM, maks. moment obr.: 348+300 Nm, pr.maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 5,0 s, spal.: 6,4 l/100 km



0-100 km/h 5,9-8,0 s

Niezbyt trudna do wywołania nadsterowność zakończyła się uszkodzeniem wielu aut w wypadkach.

HYUNDAI Genesis Coupe 2008-2016

Ceny ofertowe: 33-67 tys. zł

Submarką Genesis Hyundai celował w półkę premium. W USA plan wypalił. Po niezbyt udanym starcie w Europie kontynuowano go na wybranych rynkach. Nie powinno więc dziwić, że wiele używanych Genesisów Coupe przyjechało z Ameryki. Niestety w stanie wymagającym napraw, więc trzeba sprawdzić, jak je wykonano. Do wyboru są wersje 2.0 Turbo (214-275 KM) oraz 3.8 V6 (303-347 KM). Osiągi i prowadzenie nie są wybitne. Genesis nadrabia trwałością. Ceny ofertowe są atrakcyjne – za podobną kwotę trudno kupić równie duży (4,6 m), świeży i mocny samochód. Nie warto nastawiać się na ich szybki i znaczący wzrost.



Kokpit wygląda niewiele lepiej niż w miejskich Hyundaiach. Szkoda.

DANE TECHNICZNE:
3.8 V6 MPI: poj.: 3778 cm³, moc: 303 KM, maks. moment obr.: 361 Nm, prędkość maks.: 240 km/h, 0-100 km/h: 6,4 s, spal.: 10,3 l/100 km

INFINITI G37/Q60 I 2007-2016

Ceny ofertowe: 50-75 tys. zł

Literą G Infiniti opisywało swoje auta klasy średniej. W ramach generacji V36 oferowano sedana, coupe oraz coupe-cabrio. Początkowo w Ameryce, ale w 2009 r. dotarły one do Europy, a były oficjalnie sprzedawane m.in. w Niemczech. W przypadku G37 lepiej nie nastawiać się na sportowe wrażenia z jazdy – od tego był technicznie z nim spokrewniony Nissan 370Z. W Infiniti większy nacisk położono na standard wykończenia wnętrza, wyposażenie oraz komfort. Do typowych usterek Infiniti G37 należą wycieki oleju i płynu chłodzącego, problemy z uszczelnieniem jednej z magistral olejowych czy zużycie elastycznych tulei mechanizmu różnicowego. W regularnie serwisowanym aucie te mankamenty zwykle są w porę usunięte. Trzeba uważać, by nie trafić na egzemplarz po wypadku, a także atakowany przez rdzę – w japońskim, blisko 20-letnim aucie korozja jest więcej niż prawdopodobna.



Drewnopodobne dekory w sportowym aucie to relikt przeszłości.

DANE TECHNICZNE:
3.7 V6: poj.: 3696 cm³, moc: 320 KM, maks. moment obr.: 360 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 5,8 s, spal.: 10,6 l/100 km





0-100 km/h 5,8-5,9 s

eprasa.pl/6sfa2bacd6

INFINITI Q60 II 2016-2022



Ceny ofertowe: 68-124 tys. zł

Druga generacja Infiniti Q60 również celowała w amerykański rynek, ale zdecydowano się na uruchomienie sprzedaży w Europie – szła marnie, więc podaż używanych egzemplarzy jest skromna. Auto jest niższe, szersze i mocniejsze od poprzednika. Unikalnym rozwiązaniem jest Direct Adaptive Steering, czyli oparty o elektronikę układ kierowniczy, w którym mechaniczne połączenie między kierownicą a przekładnią kierowniczą aktywuje się tylko w sytuacji awaryjnej. Dostępne były dwie wersje silnikowe – 2.0t (211 KM), z jednostką M274 Mercedesa, a także 3.0t (304-406 KM), napędzana 3.0 V6 z rodziny VR, do której należy też źródło mocy Nissana GT-R. Infiniti wycofało się z Europy. Być może obawy o możliwość serwisowania ograniczają zainteresowanie, bo ceny ofertowe nie są wyśrubowane.

W konsolę środkową wbudowano dwa ekrany – dolny do dotykowej obsługi.

DANE TECHNICZNE:
2.0t: poj.: 1991 cm³,
moc: 211 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 235 km/h,
0-100 km/h: 7,3 s, spal.: 6,8 l/100 km

SUBARU BRZ 2012-2020



Ceny ofertowe: 57-97 tys. zł

Techniczny bliźniak Toyoty GT86 z inaczej zestrojonym zawieszeniem. Sercem obu jest dwulitrowy bokser z wtryskiem pośrednim i bezpośrednim. By wydobyć z niego charakterystyczny bulgot, trzeba zmodyfikować kolektor wydechowy. Wrażenia z jazdy są specyficzne. Auto jest bardzo precyzyjne w prowadzeniu i dość łatwo daje się wprowadzić w poślizg, ale nie sprawia wrażenia bardzo szybkiego – silnik nie ma turbo, więc maksymalny moment obrotowy jest dość niski, a do tego dostępny przy wysokich obrotach. Polecamy regularne wymiany oleju, bo nie brakuje już doniesień o zatarciu silnika na panewce. Do wybitnie trwałych nie należą też wariatory faz rozrządu. Odradzamy zakup egzemplarza z automatyczną skrzynią, która ogranicza osiągi (na szczęście jest trwała).





Klasyczne wnętrze. Zrezygnowano nawet z przycisków na kierownicy.

DANE TECHNICZNE:
2.0i: poj.: 1998 cm³,
moc: 200 KM, maks. moment obr.: 205 Nm, prędkość maks.: 226 km/h,
0-100 km/h: 7,6 s, spal.: 6,9 l/100 km

TOYOTA Supra V 2019-2026

Ceny ofertowe: 172-283 tys. zł

Po kilkunastoletniej przerwie legendarna Supra powróciła do oferty Toyoty. Była jednak produkowana przez austriackie Magna Steyr w oparciu o komponenty BMW – pod względem technicznym model oznaczony kodem A90 jest „bliskim krewnym" Z4 G29. Zamknięcie, a co za tym idzie – usztywnienie nadwozia korzystnie wpłynęło na precyzję prowadzenia. Najbardziej poszukiwany wariant 3.0 R6 cieszy osiągami i brzmieniem. Z listy zakupowej nie należy skreślać 258-konnej, przyspieszającej do 100 km/h w 5,2 s wersji 2.0 R4 – to solidny i podatny na tuning silnik B48, który jest bliskim krewnym B58. Niższa masa jednostki dodatnio wpłynęła na prowadzenie. Mimo sporych rozmiarów zewnętrznych Supra nie zachwyca przestronnością wnętrza. Zabrakło w niej choćby symbolicznej kanapy. Auto jest też krytykowane za ograniczoną widoczność z miejsca kierowcy i hałasy materiałów wykończeniowych w kabinie. W wersji 3.0, zwłaszcza z początku produkcji, bywa zgłaszane nadmierne spalanie oleju.



Gdyby nie logo, to kabina wyglądałaby niczym wnętrze BMW.

DANE TECHNICZNE:
3.0 R6: poj.: 2998 cm³,
moc: 340 KM, maks. moment obr.: 500 Nm, prędkość maks.: 250 km/h,
0-100 km/h: 4,3 s, spal.: 8,1 l/100 km





eprasa.pl 63fa2bacd6



NISSAN 370Z 2009-2020



Wersja Nismo wyróżnia się m.in. pakietem aerodynamicznym i kołami.

Ceny ofertowe: 68-130 tys. zł

Następca cieszącego się już statusem youngtimera i drożejącego modelu 350Z został lepiej wykończony oraz otrzymał mocniejszy silnik. Nabywcy mieli do wyboru roadstera z brezentowym dachem oraz coupe, które doczekało się fabrycznie podrasowanej odmiany Nismo (na fot.). We wnętrzu przewidziano miejsce tylko dla dwóch osób, co wraz z napędem na tylną oś oraz wyważeniem 54:46 oznacza, że mamy do czynienia z pełnokrwistym autem sportowym. Kierowca może liczyć na wsparcie ESP, a także SynchroRev Match– pierwszego na świecie systemu, który podczas redukcji biegów w manualnej skrzyni automatycznie podbija obroty, przeciwdziałając nieprzyjemnemu szarpnięciu, a nawet zdestabilizowaniu tylnej osi podczas pokonywania łuku. Można spotkać się z głosami, że im nowsze 370Z, tym lepiej. W autach z początku produkcji dochodziło do awarii elektrycznej blokady kierownicy, uszczelki magistrali olejowej czy wysprzęglika.

DANE TECHNICZNE:
3.7 V6: poj.: 3696 cm³, moc: 331 KM, maks. moment obr.: 366 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 5,3 s, spal.: 10,4 l/100 km



Wskaźniki na szczycie kokpitu to wyposażenie standardowe.

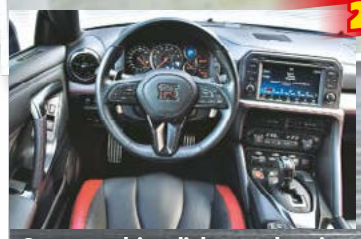


NISSAN GT-R 2007-2025

DANE TECHNICZNE:
3.8 V6: poj.: 3799 cm³, moc: 570 KM, maks. moment obr.: 637 Nm, prędkość maks.: 315 km/h, 0-100 km/h: 2,8 s, spal.: 11,8 l/100 km

Ceny ofertowe: 260-390 tys. zł

Legenda, która zasłynęła poprawieniem na Nürburgringu czasu dużo droższego Porsche 911 Turbo, ekspresowymi startami z użyciem procedury startowej i... często następującymi po tym awariami napędu. GT-R dał się też poznać jako model bardzo podatny na tuning. Znaczna masa (1,7-1,8 t) przyspiesza zużycie hamulców, zawieszenia oraz opon. Ceny ofertowe na tle rywali można uznać za atrakcyjne, ale trzeba pamiętać, że GT-R jest niezwykle kosztowny w serwisowaniu. Zadbane auto z niskim przebiegiem ma potencjał inwestycyjny.



System multimedialny przekazuje wiele informacji o pracy napędu.

TOYOTA GR86 OD 2021 R.



Ceny ofertowe: 94-127 tys. zł

Rozwinięcie koncepcji modeli GT86 i BRZ (Toyota zmieniła nazwę, Subaru pozostało przy dotychczasowej). Bokser pozostał wolnossący, jednak zwiększenie pojemności dodało ponad 20% momentu obrotowego, co zwiększyło wrażenia z jazdy. Sprzedaż nie była jednak wielka, bo auta trafiły na rynek w złym momencie. Premiera jeszcze w trakcie pandemii, a także nowe regulacje prawne w zakresie systemów bezpieczeństwa sprawiły, że oba modele oferowano w Europie do połowy 2024 r. Użytkownicy sugerują zwrócenie uwagi na układ smarowania – nadmiar kleju użytego do montażu miski olejowej może odpadać i zanieczyszczać wnętrze silnika. Zdarzają się też problemy z mechanizmem wysprzęglania.

DANE TECHNICZNE:
2.4i: poj.: 2387 cm³, moc: 234 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 226 km/h, 0-100 km/h: 6,3 s, spal.: 8,8 l/100 km



Kabina nie jest już jak spartańska, jak w pierwszej generacji.

PODSUMOWANIE

Złote czasy azjatyckich coupe minęły wraz z XX wiekiem – wówczas wiele marek miało w ofercie nawet kilka aut tego typu. Z czasem oferta, zwłaszcza na europejskim rynku, zubożała, co nie oznacza jednak, że zainteresowani nie mają w czym wybierać. Szukać warto z kilku powodów. Azjatyckie coupe są zwykle trwałe, a dzięki lekkości – także przyjemne w prowadzeniu. Wiele z prezentowanych modeli nie traci już na wartości, bądź zaczęło drożeć. Przedzakupowa kontrola musi obejmować sprawdzenie mechaniki oraz nadwozia pod kątem korozji i napraw powypadkowych. Niestety naprawy do tanich nie należą ze względu na niską podaż używanych części i zamienników.

eprasa.pl 63fa2bacd6



Zapracował na szacunek

Wyeksploatowane do cna, przerdzewiałe na wylot. Tak aktualne prezentuje się większość legendarnych T4. A te zadbane? Są rzadkie, poszukiwane i sporo kosztują.

Nie była to rewolucja, a raczej przewrót kopernikański. Po równo 40 latach Volkswagen zrezygnował z architektury, jaka towarzyszyła Transporterowi przez trzy generacje. Chłodzone powietrzem boksery wytrzymały w T3 do 1983 roku, ale aż do 1990 roku, oprócz rzędowych czterocylindrowych diesli, za tylną osią T3 wisiały boksery chłodzone cieczą. Przekładało się to na uskok w przestrzeni ładunkowej, która była do tego bardzo wysoko.

Wraz z T4 nadeszła współczesność. Przedni napęd i rzędowe, poprzecznie umieszczone silniki. Do tego nisko poprowadzona, zupełnie płaska podłoga przestrzeni ładunkowej. Pojawiło się też bezpieczeństwo. Niestety siedzący nad przednią osią w T3 pasażer i kierowca byli chronieni słabo.

Powiedzieć, że T4 odniosły sukces, to nic nie powiedzieć. I bez żadnej ironii można dodać, że to m.in. te auta zbudowały III Rzeczpospolitą. Korzystała (i wciąż korzysta) z nich budowlanka, prowadzący usługi, przez lata policja. Do tego T4 budowano od 1994 roku w podpoznańskim Antoninku.

Milionerzy

Wiele T4 miało najcięższe życie, były traktowane jak woły robocze, a przebiegi nierzadko przekroczyły milion kilometrów. Zdobyły renomę odpornych. Ale sporo użytkowników ceni też T4 za niezły komfort, a zarazem pewne prowadzenie. Nieźle radzą sobie również na drogach gruntowych. Stąd też duże zainteresowanie odmianami Syncro (4x4). Niezależnie od wersji napędowej tylne wahacze wleczone są bardzo odporne. Przednie zawieszenie też, ale kosmiczne przebiegi i wiek zrobiły swoje. Dzisiaj często trzeba się już zajmować przodem na drążkach skrętnych i bywa ciężko z jego rozkręceniem. Ale główny problem T4 to korozja nadwozia. Nierzadko słabo prezentują się też wnętrza. Wiele osób szuka części używanych po grupach użytkowników. Jednak zawsze warto najpierw sprawdzić ich koszt w Volkswagen Classic Parts. Czasami można się miło zaskoczyć.

Podstawowym modelem w gamie był Transporter, roboczy i surowy. Słabo wyciszony, w wersjach osobowych w środku też widać gołą blachę, a boczki są z twardego tworzywa. Standardem były tu z tyłu dwuskrzydłowe drzwi. Caravelle to bardziej komfortowy bus pasażerski, lepiej wyciszony, z tapicerowanymi boczkami, nawiewami w suficie z tyłu, częściej z klimatyzacją i z reguły z unoszoną klapą (potrzeba sporo miejsca z tyłu, aby ją otworzyć), choć niektórzy zamawiali dwuskrzydłowe drzwi. Caravelle, tak jak Transporter, mogło mieć krótki lub długi rozstaw osi. Co innego Multivan. Oferowany jedynie z krótszym rozstawem, klapą z tyłu. Świetny do turystyki, bardziej luksusowy i komfortowy. Z fotelami kapitańskimi w drugim rzędzie (do 1999 roku tyłem do kierunku jazdy, później obracanymi). Kanapa w trzecim rzędzie po złożeniu tworzy łóżko. Dwa rozstawy osi mogła mieć California, czyli dom na kołach. Trzeba pamiętać, że wiele T4 konfigurowano indywidualnie, więc zaskakująco dobrze wyposażony Transporter czy ubogie Caravelle nie są czymś niespotykanym.



Po liftingu przód jest trochę dłuższy. Ale jedynie w Caravelle i Multivanie. Transportery zmieniły się w niewielkim stopniu.

Inne czasy i priorytety

Kiedyś pomijane przez większość silniki benzynowe bywają dzisiaj poszukiwane. Można z nimi wjechać do wielu miast na Zachodzie, zapewniają lepszy komfort akustyczny, co ma spore znaczenie w kamperach. 2.5 jeździ zaskakująco dobrze, w trasie nie jest aż tak paliwożerny, zresztą może pracować na LPG. Podobnie widlaste jednostki VR6 (z jedną głowicą), ale one są wyraźnie droższe w serwisie i bardzo paliwożerne w mieście. Trwałość diesli była nie z tej

eprasa.pl 63fa2bacd6



Bogate wersje po liftingu są przyjemniejsze w środku, ale to wciąż styl aut dostawczych.

Tak jak można się spodziewać, tworzywa są twarde. Co gorsza, po latach często część bywa popękana. Ale obsługa jest genialnie prosta, świetna pozycja za kierownicą.

Wczesne T4 miały jeszcze suwaki do sterowania wentylacja. Klimatyzacja wyraźnie podnosi cenę.

Fotele są bardzo dobre nawet w prostych odmianach. Tapicerki po latach bywają mocno zużyte.

Multivan: odwrócone fotele klubowe drugiego rzędu. Złożona kanapa wraz z półką z tyłu tworzy łóżko.





Pojemność przestrzeni ładunkowej wersji dostawczych to od 5,4 do 6,3 m³. W osobowych fotele można wyjąć.

Transporter: nawet w prostych wersjach osobowych jest wygodnie. Ale brak tutaj tapicerowanych „boczków”.

Volkswagen Transporter T4 (7D)

Lata produkcji: **1990-2003**
Ceny od: **4500 zł**

ziemi, ale ich przebiegi są często ogromne. Regeneracji mogą wymagać pompy wtryskowe, wycieki ropy mogą rozpuszczać przewody gumowe. Złoty środek to 102-konna odmiana 2.5 TDI. Mocniejsza wersja też jest udana, a wolnossący diesel 2.4 sprawniejszy, niż sugerują jego parametry.

Rozpiętość cen jest gigantyczna. Poza skrajnie zużytymi i średnimi egzemplarzami zdarzają się też bardzo doinwestowane i mocno doposażone auta, również po porządnych odbudowach blacharskich. Bywają nawet takie z hybrydowymi turbosprężarkami.

Nasz zmarły rok temu nieodżałowany kolega redakcyjny Bartosz Zienkiewicz napisał kiedyś o T4: „(...) przez lata najsolidniejszy członek każdej ekipy budowlanej. Sprawdzał się też w usługach, rzemiośle i na wakacyjnych wyjazdach. Teraz znika już z ulic, ale zasłużył na to, by okazać mu szacunek. Takich aut już prawie nie ma. A nowych – nie będzie”. Dzisiaj można dodać, że T4 zapracował też na bycie uwielbianym youngtimerem. Nadal w pełni użytecznym.

TEKST: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, ARCHIWUM, VOLKSWAGEN

Jednostki napędowe

W dzisiejszych czasach słabowity benzynowy silnik 1.8 prawie nie występuje. I dobrze, bo wraz z wolnossącym dieslem 1.9 są, mówiąc delikatnie, zbyt słabe. Odmiana 1.9 TD jest oszczędna, do bólu prosta, ale też można bardzo narzekać na jej osiągi. Jeśli się ją zaniedba, wyrabia się klin na czole wału korbowego. Pięciocylindrowy wolnossący 2.4 to legenda, potrafi zrobić przebiegi jak ciężarówki. Ale ze względu na dynamikę większość osób szuka doładowanych R5 2.5 TDI (z rotacyjną pompą). Najbardziej polecana jest środkowa odmiana 102-konna. Słabsza, 88-konna pali tyle samo i ma delikatną skrzynię biegów. 2.5 TDI ma pasek rozrządu i z tyłu silnika pasek napędzający pompę wtryskową. Trzeba je dość często wymieniać. Benzynowe 2.0 uchodzi za niezniszczalne, ale jeździ słabo i spala tyle co 2.5. Pięciocylindrowe „benzyniaki” mają wysoką kulturę pracy, niezłe osiągi. W starszych psuje się sterownik silnika, wtrysk Digifant, wężyk podciśnienia do map-sensora. Do instalacji LPG lepsze są młodsze odmiany z wtryskiem Simos. VR6 pięknie brzmią, świetnie jeżdżą, też nieźle współpracują z instalacjami LPG. A to dla wielu ważne, bo oszczędność nie jest ich cechą.



2.4 D: bez turbo, ale niezły przebieg momentu. Dość oszczędny i niezwykle trwały.



Intercooler na górze ma 102-konna wersja 2.5 TDI. 151-konna (i niektóre słabsze Syncro) przed silnikiem, a najsłabsza odmiana (88 KM) nie ma go wcale.



Benzynowy 2.5: wytrzymałość mechaniczna jest wysoka, czasami strajkuje wtrysk.

eprasa.pl 63fa2bacd6

DANE TECHNICZNE	2.5	2.8 VR6	1.9 D	1.9 TD	2.4 D	2.5 TDI	2.5 TDI
Silnik	benzynowy	benzynowy	diesel	turbodiesel	diesel	turbodiesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	2461 cm^3	2792 cm^3	1896 cm^3	1896 cm^3	2370 cm^3	2461 cm^3	2461 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R5/10	VR6/12	R4/8	R4/8	R5/10	R5/10	R5/10
Moc maksymalna	110 KM/4500	140 KM/4500	61 KM/3700	68 KM/3700	78 KM/3700	102 KM/3500	151 KM/4000
Maks. moment obrotowy	190 Nm/2200	240 Nm/3000	127 Nm/1700	140 Nm/2000	164 Nm/1800	250 Nm/1900	295 Nm/1900
OSIĄGI*							
Prędkość maksymalna	164 km/h	174 km/h	126 km/h	132 km/h	137 km/h	157 km/h	181 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	16,3 s	12,8 s	b.d.	28,5 s	24,7 s	18,1 s	12,5 s
Średnie zużycie paliwa	12,2 l/100 km	11,8 l/100 km	7,9 l/100 km	8,5 l/100 km	9,4 l/100 km	7,9 l/100 km	7,5 l/100 km

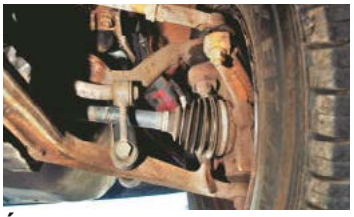
Typowe problemy

Te auta mają już od 23 do 36 lat, trudno więc mówić o typowych usterkach. Główne problemy to po prostu wyeksploatowanie i skrajne zaniedbania. Przed zakupem T4 wymagającego napraw mechanicznych warto skrupulatnie sprawdzić ich koszt. To proste konstrukcje, ale mechaników znających stare diesle czy potrafiących wymienić rozrząd w VR6 ubywa dziś w oczach.



Koroduje rynienka prowadnicy drzwi, wycierają się plastikowe kółka.

- **Pompa Vacum (podciśnienia)** w 2.4 D i 2.5 TDI może stukać rytmicznie, nie można tego bagatelizować, bo ma to wpływ na układ hamulcowy
- **Zimne luty** w zegarach (do 1996 r.)



Śruby drążków skrętnych mogą być zapieczone, są tu aż dwa sworznie.

- Pękają **plastikowe króćce układu chłodzenia**, psują się **oporniki wentylatora** chłodnicy
- Zużyta, nieszczelna **maglownica**



Odmiany 2.5 TDI 88 KM miały wyraźnie słabsze łożyska skrzyni biegów.

- **Automaty** słabo radzą sobie z momentem obrotowym 2.5 TDI, przegrzewają się
- W VR6 wymiany może wymagać **łańcuch rozrządu**, w 2.5 (benz.) wtrysk Digifant

Miejsca newralgiczne

Korozja w T4 już od lat nie jest jedynie problemem wizualnym. Podłużnice potrafią być dziurawe na samym przodzie i w tylnej części, szczególnie przy wzmocnieniach. Progi korodują wyjątkowo mocno przy wzmocnieniu pod lewarek (zastosowano wewnątrz specjalną piankę, a do tego niektórzy źle podstawiają podnośnik). Mnóstwo szlamu zbiera się we frontowej części przednich błotników. Mocno korodują stopnie wejściowe. Standard to też rdza na rantach nadkoli. Warto obejrzeć również doły drzwi oraz mocowania listwy na tylnej klapie.



Problem dzisiaj to nie tylko sama korozja, ale i fatalnej jakości naprawy blacharskie. Poprawki mogą być droższe niż remont od zera.



Tak wyglądają często stopnie do wsiadania z przodu po zdjęciu osłon.



Podszybie koroduje w wielu T4. Do naprawy trzeba demontować szybę.

Sytuacja rynkowa

Trzeba być odpornym psychicznie, szukając porządnego T4. Zdarzają się „blaszaki" przerobione na Caravelle, sporo jest aut świeżo po konserwacji podwozia. Często takiej, gdzie czarne preparaty bitumiczne nałożono na zaawansowaną korozję. Nietrudno trafić też na egzemplarze, w których np. 1.9 TD zastąpiono nowszym 1.9 TDI. Lub na wersje Syncro ze zdemontowanym wałem napędowym. Poza stanem blacharskim olbrzymi wpływ na ceny ma też obecność klimatyzacji. Coraz bardziej poszukiwane są benzynowe 2.5 (np. w Niemczech wjadą do miast). Multivany są dużo droższe nawet od dobrze wyposażonych Caravelle.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
do 8000	Często 1.9 TD, sporo „blaszaków", czasem zmęczona ciężką pracą Doka z silnikiem 2.4 D.
12 000-17 000	Transporter Kombi, czasami Caravelle. Mechanicznie sprawne, blacharsko średnie.
30 000-35 000	Multivany, porządne Caravelle, czasami 4x4. Można liczyć na 2.5 TDI i „benzyniaki".
50 000-60 000	Odmiany California, bardzo zadbane Multivany. Często najmocniejsze diesle, czasem VR6.



Odmiany z unoszonym dachem są cenione nie tylko dlatego, że świetnie nadają się na rodzinne wyjazdy. Najczęściej okazują się też wyraźnie mniej wyeksploatowane.

Nadwozia

Po raz pierwszy w historii Transportera oferowano dwa rozstawy osi – 2920 oraz 3220 mm. Na liście opcji znalazł się wyższy dach. Miejsc siedzących Transporter T4 mógł mieć od dwóch do dziewięciu. Poza wersjami dostawczymi i osobowymi sprzedawano też T4 przygotowane pod zabudowę oraz odmianę skrzyniową Pritsche, z pojedynczą kabiną lub Doppelkabine z podwójną (tzw. Doka). Bardziej komfortowy osobowy model Caravelle też można było zamówić z dłuższym rozstawem osi, luksusowego Multivana nie. Caravelle czy Multivan miały mniej sztywne sprężyny z tyłu, za to często grubsze drążki stabilizatora z przodu. Niektóre T4, nie tylko Syncro, mogły mieć też stabilizator przy tylnej osi.



Bardzo pojemne wersje z wyższym dachem mają prawie 2,5 m wysokości.



Doka czyli odmiana skrzyniowa z podwójną kabiną, jest bardzo praktyczna, mieści 5-6 osób.



Multivan był przez lata najdroższym Volkswagenem w gamie. Miał tylko krótsze nadwozie, mógł mieć 4x4.

* wszystkie dane w tabeli dotyczą odmian L1H1 z przednim napędem i skrzynią manualną

eprasa.pl 63fa2bacd6

Historia modelu



Poprzednik z silnikiem z tyłu: uwielbiany, trwały, ale mało praktyczny.



Następca: podobne założenia, ale według wielu trwałość była niższa.

1990: W sierpniu na rynek trafia T4, zastępując przestarzałe T3, w gamie benzynowe silniki 1.8, 2.0 oraz wolnossące diesle 1.9 i pięciocylindrowy 2.4

1991: Pojawiają się benzynowy silnik 2.5, wersja California, Multivan Allstar, automaty w opcji do silników R5

1992: Debiut silnika 1.9 TD (68 KM)

1993: Napęd 4x4 (Syncro), tylko z silnikami R5 i manualnymi skrzyniami

1994: Odmiany California Highway i Exclusive

1996: Modernizacja, sporo zmian w kabinie, Multivan, Caravelle i California dostają nowy, dłuższy przód, debiutują silniki VR6 (140 KM) i 2.5 TDI (102 KM), hamulce tarczowe na obu osiach

1997: Pojawia się Caravelle Business

1998: Nowe odmiany 2.5 TDI (88 i 151 KM), 2.4 D otrzymuje katalizator i rozwija teraz 75 zamiast 78 KM

1999: Kolejna modernizacja wnętrza (niebieskie zegary), na liście opcji ESP

2000: Zmodernizowany 24-zaworowy silnik 2.8 (teraz nazywany V6), rozwija 204 KM (to najszybsza odmiana T4)

2003: Wersja pożegnalna Multivana „Last Edition", koniec produkcji T4, debiut następcy (T5)



Tylko wczesne egzemplarze T4 miały pionowe szczeliny dzielące grill.



Od 1996 roku Caravelle i Multivany miały nowy, masywniejszy przód.

Syncro, czyli 4x4

Gdy przednie koła tracą przyczepność, moc na tył w Syncro przekazuje sprzęgło wiskotyczne. Przed zakupem odmiany 4x4 trzeba koniecznie sprawdzić, czy „wiskoza" działa. Opcjonalnie Syncro mogły mieć blokadę tylnego mostu. Napęd 4x4 łączono z dieslami 2.4 oraz 2.5 TDI i benzynowymi silnikami 2.0 (sporadycznie) oraz 2.5. Najciekawsza (i bardzo rzadka) odmiana Syncro to Multivan Panamericana z prześwitem większym o 50 mm.



Równie poszukiwane są pożegnalne Californie Freestyle z napędem Syncro. Rzeczywistość wygląda jednak tak, że większość Syncro to proste wersje robocze, dla służb, wojska. Te ostatnie prawie zawsze z blokadą mostu, ale też np. ze słabszym wygłuszeniem, bardzo ograniczonym wyposażeniem. Poza fabrycznymi odmianami można było kupując T4, zamówić pakiety firmy Seikel obejmujące lift zawieszenia (30-50 mm, amortyzatory i sprężyny Bilstein), wyższe odpowietrzenie dyferencjałów, osłony skrzyni i silnika, ale też krótsze przełożenia skrzyni. Po latach poza zużyciem „wiskozy" zużyte mogą być podpory wału, przekładnia kątowa, tuleje tylnego dyferencjału.



Tylne dyferencjały często lekko wyją. Stuki przy ruszaniu czy zmianie biegów mogą być objawem zużytych tulei metalowo-gumowych.



Bardzo miło zaskakuje pewne zachowanie wysokiego T4 na zakrętach. Słabsze odmiany mogą mieć cieńsze stabilizatory z przodu.

T4 jako kamper

Odmiany California budowała dla Volkswagena Westfalia. Spotkać można też uznawane za solidniejsze kampery Carthago, funkcjonalne Dehler. Bardzo ciekawe były też kampery Karmanna z szerokim nadwoziem czy modułowe Reimo.



California Exclusive korzysta z dłuższego rozstawu osi. Ma stały podwyższony dach, a z tyłu łazienkę.



Spanie na górze (dla dwóch osób) jest wygodne, ale wchodzenie tam może być trudne dla osób starszych.



W zabudowach Westfalii (California) na dole są rozkładana kanapa oraz kuchnia, składany stolik, szafki.

PODSUMOWANIE



To samochód-symbol. T4 udowodniło, że auto odporne nie musi być toporne. A trwałość modelu sprawiła, że z perspektywy czasu jego następcy wypadają przy nim blado. To wciąż doskonały wybór na rodzinne auto do turystyki, ale lepiej sprawdzić na drodze, czy słabsze odmiany wysokoprężne nie okażą się zbyt ospałe w dzisiejszym ruchu. Wybór na rynku jest wciąż duży, jednak zdecydowanie odradzamy auta do napraw blacharskich. Bo takie prace kosztują obecnie majątek. Szczególnie do turystyki niezbędna staje się dzisiaj klimatyzacja, której wiele Transporterów nie ma. Ceny najlepszych T4 mogą odstraszać, ale solidniejszych aut tego typu już nie będzie.

OCENA ★★★★★

eprasa.pl 63fa2bacd6

Pod prąd czasu *na pełnym gazie*



m motor MOTOPASJE



Dyrektor generalny Mercedes-Benz Heritage, Marcus Breitschwerdt, w roli pilota.



Dziennik pokładowy dokumentuje ponad 1000 mil trasy. Rękawiczki chronią przed pęcherzami na dłoniach.



Toskański klimat sprawia, że czujemy się jak w 1952 r.: ostre skręty, szybkie redukcje, jazda jak w transie.

eprasa.pl/63fa2bacd6

Ponad 70-letnimi wyścigowymi Mercedesami przez Włochy z gazem w podłodze. Gdzieś między euforią a szaleństwem, fascynacją a przerażeniem. Witajcie na Mille Miglia!

Do naszej grupy czterech aut: „mojego" SL-a, Porsche 356, Jaguara XK 120 i BMW 328, dołączył karabinier na motocyklu. Dojeżdża do mnie i spogląda z niedowierzaniem. Wszyscy rozjeżdżają się na boki i w samym środku popołudniowego szczytu otwierają przed nami drugi i trzeci pas ruchu. Spychają się wzajemnie na pobocze, bezczelnie ustawiają za czerwonym światłem albo trąbią, przejeżdżając przez skrzyżowanie.

Karabinier macha ręką, a przekaz jest jasny: „Co z tobą? To Mille Miglia, nie bój się!". Innymi słowy: „Gaz do dechy!". W tej chwili żałuję, że nie siedzę w jednym z Fiatów 500 na poboczu, lecz prowadzę absolutną, niemal bezcenną legendę: Mercedesa W194, czyli wyścigowy prototyp późniejszego 300 SL „Gullwinga". W 1952 r. ten samochód wygrał Carrera Panamericana, a dwa inne egzemplarze zajęły drugie i czwarte miejsce w Mille Miglia. Przy masie 1060 kg ta 170-konna maszyna nawet dziś potrafi być bardzo szybka. Jego słabym ogniwem jest jednak osoba siedząca za kierownicą. Czyli ja.

Zostają mi tylko sekundy na decyzję – zaryzykować czy odpuścić? W lusterku wstecznym widzę, że nadciąga już kolejna grupa: absurdalnie drogie Maserati A6GCS i Ferrari 166MM, które zwykle stoją sobie spokojnie w klimatyzowanych garażach kolekcjonerów, a dziś są katowane w rytmie „Knockin' on Heaven's Door". Nie mogę wstrzymywać ruchu! „Koniec z rozwagą" – myślę i odbijam w lewo, na przeciwległy pas. Mocno przyspieszam i mijam zator. Pod maską bestialsko ryczy 74-letnia 3-litrowa rzędowa „szóstka", a za mną pędzi ochoczo wkręcająca się na wysokie obroty i migająca niebieskimi światłami policyjna Yamaha.

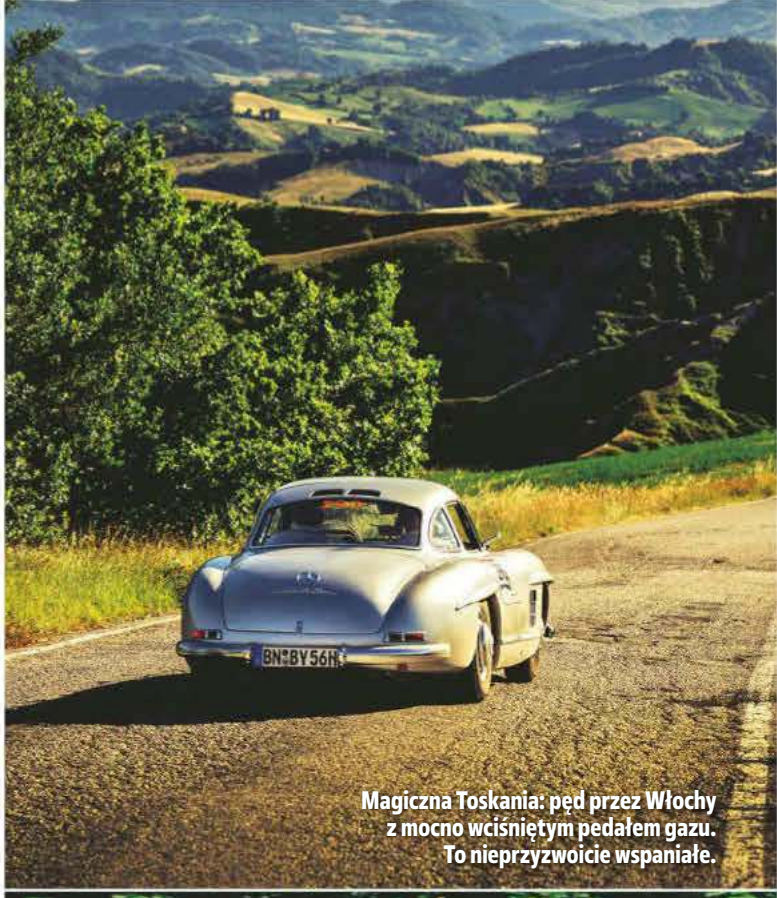
Mercedes W194 ma całkiem spory prześwit, w latach 50. ścigano się nim po szutrowych trasach pełnych dziur, które dziś byłyby powodem zamknięcia drogi. Dzielnie znosi wymijanie chodnikiem i szybki „przelot" przez solidny próg. A przynajmniej tak mi się wydaje.

Bez skrupułów

Chwilę później przemierzamy rozległe tereny Emilii-Romanii, a tempo podróży nie przyprawia już o dreszcze. Marcus Breitschwerdt, dyrektor generalny Mercedes-Benz Heritage, przejechał dziś rano pierwszy odcinek trasy, przez cały czas ostro operując gazem. Teraz ten strażnik tradycji Mercedesa siedzi spięty w fotelu pasażera. Czy to przez mój styl jazdy? Popołudniowe zmęczenie? A może przez temperaturę w kokpicie sięgającą 50 stopni? Próbuję poruszyć jakiś neutralny temat: „Ile jest warte to 194? Tak na wszelki wypadek...". Breitschwerdt zerka na mnie z niepokojem: „Szacuję, że jakieś 25 milionów (euro). Oczywiście gdyby można je było kupić". Ups! W194 to, że tak powiem, absolutny jednorożec, bardziej legenda niż rzeczywistość. A ja pędzę nim przez Włochy z mocno wciśniętym pedałem gazu. To nieprzyzwoicie wspaniałe.

Z prawej bocznej rury wydechowej dochodzi donośny, rasowy ryk sześciu cylindrów. Na niskich obrotach silnik brzmi głęboko i chropowato, a w górnych rejestrach dziki, piłujący dźwięk sprawia, że uszy niemal krwawią. Nielakierowana drewniana kierownica chłonie pot z dłoni – jeszcze jakieś 80, może 100 km, a na skórze pojawi się pierwszy pęcherz. W boczne okna uderza powietrze rozgrzane nawet do 35 stopni, silnik prawie przypala stopy, a twarde kubełkowe fotele chyba zaraz połamią mi kręgosłup.

Prowadząc, angażuję wszystkie zmysły, stapiam się z rykiem silnika, jego wibracjami i reakcjami. Delikatnie opuszkami palców prowadzę długą dźwignię zmiany biegów. Wrzucanie wyższych



Magiczna Toskania: pęd przez Włochy z mocno wciśniętym pedałem gazu. To nieprzyzwoicie wspaniałe.



Stosownie do statusu auta i imprezy: start etapu na czerwonym dywanie.



Bakelitowa kierownica i chromowana deska rozdzielcza seryjnego wydania 300 SL.

eprasa.pl 69fa2bacd6



W wielu miejscach trasę przejazdu wyznacza... rozentuzjazmowana publiczność.



Show must go on: Stanguellini 1100 Sport z kierowcami ubranymi w ówczesne kombinezony.

przełożeń najpłynniej przebiega z krótkim międzygazem, za to redukcje bez względu na technikę wchodzą bardzo opornie. Na początku próbowałem jeszcze stosować starą technikę, jak najwcześniej zmieniać biegi na wyższe i wykorzystywać znakomitą elastyczność silnika, ale w międzyczasie straciłem już wszelkie skrupuły i stałem się bezwzględny. To wszystko czysta mechanika, zbudowana po to, by wygrywać, jakość na miarę Mercedesa. A zatem: ognia!

Ten pierwowzór „skrzydlaka" porusza się zaskakująco pewnie, płynnie i szybko. W mojej głowie znikają Włochy z 2026 r., z ich strefami przemysłowymi, autostradami i przytłaczającym natężeniem ruchu, a pojawiają się te z 1952 r. Trasa 1574 km z Brescii do Rzymu i z powrotem w czasie 12 godzin, 14 minut i 17 sekund. Średnia prędkość: 128,61 km/h. Po żwirze, bruku, górskich przełęczach i bez policyjnej eskorty. Trudno się przenieść w tamten stary świat, który już dawno przestał istnieć. Pozostaje tylko W194, intensywny i autentyczny. To prawdziwa podróż w czasie.

Ostrzegano mnie przed kapryśną tylną osią wahliwą i rzeczywiście na serpentynach u podnóża Monte Cimone tył nagle staje się lekki, miękki i zaczyna „uciekać", ale zaskakująco przewidywalny układ kierowniczy wystarcza, by skontrować próbę ucieczki i sprowadzić samochód nr 281 z powrotem na właściwy tor. Czas już może jednak nieco zwolnić i wrócić do teraźniejszości, w której ten Mercedes jest klejnotem, wymagającym wyczucia i szacunku.

Potężna maszyna spokojnie zmierza w zapadający zmierzch i ciemność gór, aż do końcowego etapu u podnóża Apeninów. Zespół pracowników Mercedesa przez cały dzień po bratersku dzielił się kierownicą, stoperem i dziennikiem podróży. Debatowaliśmy i opowiadaliśmy sobie historie. Teraz jednak milczymy. W ciemnym, pachnącym olejem, rozgrzanym metalem i dziesięcioleciami kokpicie „trawimy" ten szalony dzień, setki zwariowanych, ekscytujących i wyczerpujących kilometrów. Uścisk dłoni na pożegnanie obok W194 daje poczucie, jakbyśmy wspólnie polecieli na Księżyc.

Różne oblicza Mille Miglia

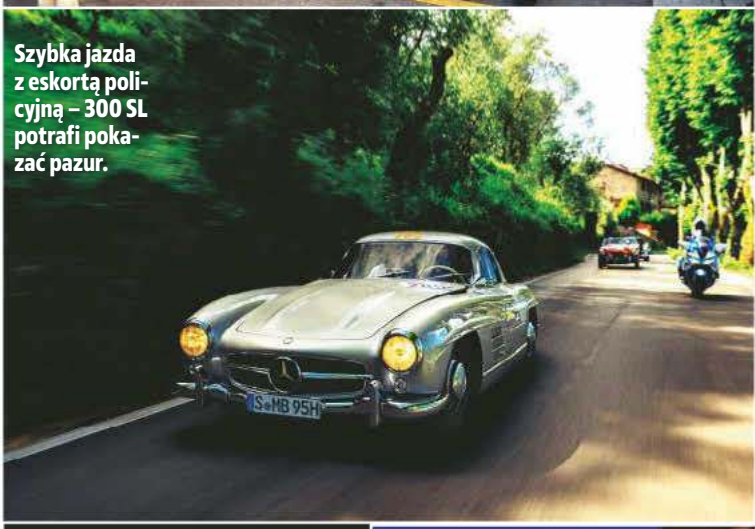
Następnego ranka ruszamy dalej, ku nowej przygodzie i nowej szansie: siedzę teraz za kierownicą 300 SL W198, legendarnego „skrzydlaka", który jest seryjną ewolucją wyścigowego W194. To samochód sportowy przeznaczony do jazdy po drogach publicznych. W bezpośrednim porównaniu z pierwowzorem dużo bardziej komfortowy, cywilizowany i płynniejszy w prowadzeniu. Mam też nowego współpasażera: to Peter Becker z zespołu Mercedes-Benz Heritage, który z radością celebruje Mille Miglia. Macha do widzów stojących wzdłuż trasy, obdarowuje dzieci modelami samochodów z drzwiami w kształcie skrzydeł, a na ich nieśmiałe „mille grazie" odpowiada radosnym trąbieniem – w końcu w 300 SL jest też drugi przycisk klaksonu, po stronie pasażera.

Poza ponad siedmioma dekadami historii i bezlitosnym odliczaniem dziesiątych części sekundy podczas prób regularności Mille Miglia ma jeszcze inne oblicze: to oszałamiający entuzjazm widzów. Na każdym skrzyżowaniu gromadzą się grupki kibiców, place wypełniają tłumy zachwyconych fanów, a przy domowych podwórkach całe wielopokoleniowe rodziny oglądają spektakl rozpędzonych klasyków przy specjalnie ustawionych (i zastawionych!) stołach. Teraz już wszystko rozumiem: Mille Miglia nie należy do Włoch, lecz do Włochów.

TEKST: JOHANNES RIEGSINGER, ZDJĘCIA: AZ



Kolejka do startu kolejnego odcinka, publiczność podziwia to mobilne muzeum.



Szybka jazda z eskortą policyjną – 300 SL potrafi pokazać pazur.



Kobieca załoga w Delahaye 135 S: stylowe 242. miejsce.

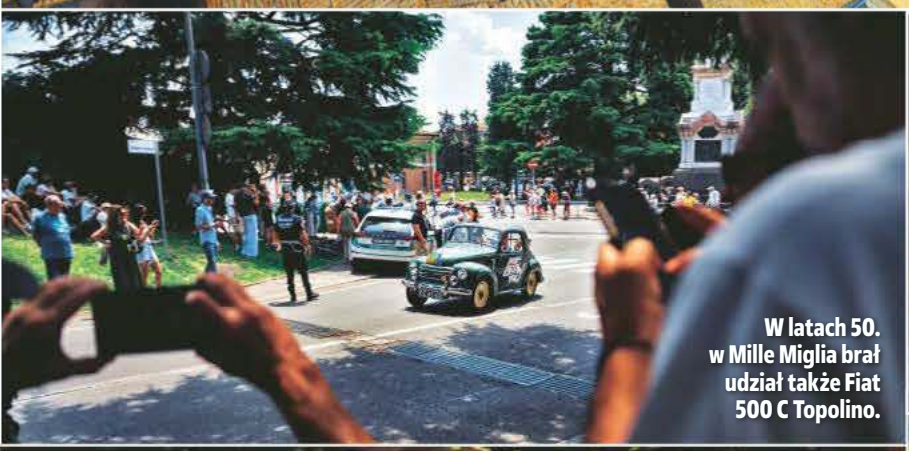


Wiwatujący tłum na mecie jednego z etapów.

eprasa.pl 63fa2bad

PUNKT KULMINACYJNY: ZIELONO-BIAŁO-CZERWONE CENTRUM WYŚCIGU MILLE MIGLIA NA PIAZZA DEL CAMPO W SIENIE





W latach 50. w Mille Miglia brał udział także Fiat 500 C Topolino.



W dużym bagażniku 300 SL-a wystarczyło miejsce na gitarę.





W 1952 r. W194 wygrał wyścig Carrera Panamericana i zajął drugie miejsce w Mille Miglia.



Lekko uchylona maska zapewnia lepsze chłodzenie.

eprasa.pl 63fa2bacd6

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 5 września 1976 roku

Tytułowa „Poprzeczka wyżej” to głos w dyskusji na temat kształcenia kierowców, które pozostawiało sporo do życzenia. Widoczna była potrzeba szybkiego zreformowania całego procesu przygotowywania kandydatów i ich późniejszego egzaminowania. Planowano zaostrzenie wymagań zarówno w stosunku do kandydatów na kierowców, jak i egzaminatorów. Część teoretyczna miała być poszerzona o zagadnienia dotyczące budowy pojazdu, a egzaminy miały trwać dłużej. Dotyczyło to zwłaszcza wydłużenia części praktycznej do 30 minut i prowadzenia pojazdu także poza obszarem zabudowanym, w tym wykazania się umiejętnością wyprzedania przy prędkości 70 km/h.



Urlop – i już po urlopie...



Na warszawskich kempingach tłok. Ponad połowa turystów to goście niemal z całego świata.

Wrzesień to tradycyjny czas podsumowań wakacyjnych – i nie inaczej było w tym wydaniu „Motoru” z 1976 roku. Oceniano, że ruch turystyczny był znacznie większy niż w latach ubiegłych. W Polsce przybyło kempingów, pól namiotowych, ośrodków wypoczynkowych i hoteli, a mimo to tego typu miejsc wciąż brakowało. Zwłaszcza w popularnych lokalizacjach turystycznych. Stąd pomysł, aby zainteresować się mniej oczywistymi z punktu widzenia wypoczynku kierunkami – przybywało turystów na Suwalszczyźnie czy w województwie krośnieńskim, nawet jeśli infrastruktura rozwijała się tu wolniej. Przy okazji podkreślano, że Polskę jako kierunek wakacyjny wybiera coraz więcej cudzoziemców.



KONIE I SAMOCHODY

Przy państwowej stadninie koni w Kadynach k/Elbląga gdzie mieści się międzynarodowy ośrodek uprawiania konnej jazdy wprowadzono ostatnio również specjalne turnusy wczasowe dla gości krajowych i z zagranicy połączone z kursami na otrzymanie samochodowego prawa jazdy. Organizatorem wczasów w siodle i za kierownicą jest wojewódzkie przedsiębiorstwo gospodarki turystycznej w Elblągu.

CITROEN LN, CZYLI FRANCUSKA WSPÓŁPRACA

Dotychczas rywale, ale od maja 1976 r. firmy Citroen i Peugeot stały się wspólnym przedsiębiorstwem, zatrudniającym łącznie 175 tys. osób. Nowy model – Citroen LN – jest przykładem tej współpracy. Z Peugeota 104 wykorzystano szkielet nadwozia, drzwi, zawieszenie, hamulce i mechanizm kierowniczy, natomiast od Citroena pochodzą m.in. silnik, skrzynia biegów oraz wyposażenia wnętrza.





Tylne siedzenia są dzielone i pozwalają na powiększenie przestrzeni ładunkowej.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 7 września

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski,
Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
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 63fa2bacd6

JAK BĘDZIE WYGLĄDAĆ **WYPRAWA NA ZIEMIĘ 2.0?**



MAGAZYN NIE Z TEJ **ZIEMI**

JUŻ W SPRZEDAŻY

POLECAMY TAKŻE CZASOPISMA NA czytelnia.pl

E-WYDANIE

eprasa.pl 63fa2bacd6

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

UŻYWANE BMW

a w nim m.in.:

- Opisy i porównania popularnych generacji, w tym serii 3, 5, X1 oraz X3
- Raporty z testów długodystansowych: od 100 tys. do 0,5 mln kilometrów
- Przewodnik po skrzyniach biegów i silnikach stosowanych w BMW od 2010 roku
- Poradniki dotyczące wyjątkowych modeli, takich jak Z4, seria 3 E30 oraz M5 E39





JUŻ W SPRZEDAŻY

eprasa.pl 63fa2bacd6