UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 27/2026 (3810) 29•06•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

NOWOŚCI • TESTY • POR

BENZYNOWE, HYBRYDOWE CROSSOVERY Z EUROPY, JAPONII, KOREI ORAZ CHIN



Nowy Volkswagen T-Roc kontra rywale

m motor MEGATEST

Cupra Formentor • Honda HR-V • Hyundai Kona
Nissan Qashqai • Omoda 5 • Peugeot 2008

s. 16



PORADY

s. 34

m motor TEST

Plastiki jak nowe

Sposób na przywrócenie koloru

PORADY

ALKOMATY I BADANIE TRZEŹWOŚCI

s. 28

» Jak wybrać alkomat, poprawnie go używać i serwisować
» Najczęściej popełniane błędy przy pomiarach trzeźwości





UŻYWANE

Skoda Octavia 2.0 TDI z przebiegiem 237 801 km

s. 42

Land Rover Defender

W WERSJI SPECJALNEJ GIEWONT

s. 10

m motor PIERWSZY TEST



s. 32

PORADY



Koszmar czy wygodna podróż?

Daleki wyjazd elektrykiem

ISSN 0580-0447
27
9 770580 044602
Nr ind. 365513
Numer w sprzedaży do: 05.07.2026

eprasa.pl 7e8ba01fc3

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

YOUNGTIMERY



a w nim m.in.:

- Fascynujące samochody z lat 80. i 90.
- Prezentacje i porównania youngtimerów
- Motoryzacyjna technika wczoraj i dziś
- Praktyczne porady dla użytkowników starszych samochodów
- Przewodnik po ciekawych muzeach i imprezach w Polsce i na świecie

epress.pl/78sba

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

Motor 27/2026 29 czerwca

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Skoda Peaq
Duży SUV z elektrycznym napędem może być doskonałym pokazem potencjału marki, ale czeka go rynkowe starcie z wieloma tego typu konstrukcjami, często naprawdę udanymi. Nowa Skoda Peaq wydaje się jednak bardzo dobrze przygotowana do tej walki.

PORÓWNANIA, TESTY

10 Land Rover Defender 110
Współczesna odsłona Land Rovera Defendera już nieraz zaimponowała nam połączeniem niemal luksusowego charakteru z ogromnymi zdolnościami terenowymi. Tym razem testujemy jego przygotowane dla polskich nabywców limitowane wydanie Giewont Edition.

13 Nissan Micra

16 Siedem crossoverów

PORADY

28 Co musisz wiedzieć o alkomatach i badaniu trzeźwości
Alkoholu najlepiej nie spożywać w ogóle. Zwłaszcza gdy ma się zamiar prowadzić samochód. Jeśli jednak komuś zdarzy się trochę wypić, a kilka godzin lub dzień później zechce wsiąść za kierownicę samochodu, najlepiej skorzystać z alkomatu. Podpowiadamy, co warto wiedzieć o tym urządzeniu i jak się nim posługiwać.

32 Elektrykiem na wakacje
Na popularnej wśród polskich turystów trasie do Chorwacji sprawdzamy, czy dość powszechne przekonanie o trudach dalszych podróży samochodem elektrycznym wciąż znajduje pokrycie w faktach. A może błyskawiczny rozwój „elektryków" pozwolił im już wyeliminować tę słabą stronę?

34 Test czernidła do plastików
Testujemy francuski preparat służący do regeneracji m.in. elementów wykonanych z tworzywa sztucznego. Czy pomoże przywrócić czarny kolor wypłowiałym listwom drzwiowym 34-letniego Volkswagena Golfa?

Auta w numerze

Alfa Romeo Stelvio	38
Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG	16
Honda HR-V 1.5 i-MMD e:HEV	16
Hyundai Kona Hybrid 1.6 GDI	16
Mercedes SL R230	36
Nissan Micra 52 kWh	13
Nissan Qashqai e-Power	16
Omoda 5 Hybrid	16
Peugeot 2008 Hybrid 145 e-DCS6	16
Skoda Octavia Combi IV	42
Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI DSG	16



36

MERCEDES SL
Kiedyś był samochodem dla elit, dziś jego ceny spadły do całkiem akceptowalnego poziomu. Ale czy czyni to Mercedesa SL R230 rozsądnym wyborem dla osób poszukujących kabrioletu?



NISSAN MICRA
Renault 5 to jedno z najlepszych małych aut elektrycznych. Czy to samo można powiedzieć o jego japońskim „bliźniaku", Nissanie Micrze?

13

UŻYWANE

36 Mercedes SL

37 Awaryjność według ADAC
Co najczęściej powoduje unieruchomienie auta? Jak ma się wiek do awaryjności samochodu? Czy auta na prąd psują się częściej od tych ze spalinowym napędem? Na te i inne pytania odpowiada raport awaryjności ADAC 2026.

38 Alfa Romeo Stelvio
Stelvio to SUV wyjątkowy. Nie dość, że już dziesiąty rok zachwyca designem, który zupełnie nie chce się zestarzeć, to imponuje też zachowaniem na drodze, zapewniając więcej przyjemności z prowadzenia niż większość samochodów ze standardowym prześwitem. Oto na co warto zwrócić uwagę, poszukując tego modelu Alfy Romeo na rynku wtórnym.

40 Najlepsze używane w 2026 roku
Brytyjski serwis honestjohn.co.uk przygotował listę dziesięciu najlepszych propozycji wśród kilkuletnich samochodów używanych. To bardzo dobra wskazówka także dla Polaków szukających samochodu z drugiej ręki.

42 Skoda Octavia Combi IV
Opisujemy, jak na dystansie 237 tys. km sprawdziła się Skoda Octavia czwartej generacji z praktycznym nadwoziem kombi i dwulitrowym silnikiem Diesla pod maską.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

46 Motor Retro



MEGATEST – SIEDEM CROSSOVERÓW
Nie za duże crossovery z hybrydowym napędem należą obecnie do najciekawszych propozycji rynkowych. Porównaliśmy siedem takich aut.

16

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

Pokaz możliwości i...

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA




1


2


3


4



Minimalistyczny, ale funkcjonalny kokpit. Do wyboru 5 wariantów wykończenia i dwa typy kierownic. W Sportline (fot.) trójramienna, a w pozostałych dwuramienna.

wyzwanie

Duży elektryczny SUV to z jednej strony okazja do zaprezentowania możliwości marki, a z drugiej rynkowe wyzwanie. Peaq łączy najnowsze technologie z dobrze znanymi zaletami Skody.



To pierwszy model Skody z wysuwanymi klamkami. Spełniają one standardy bezpieczeństwa i mają wpływ na aerodynamikę.

Skoda Peaq

Czwarty i największy model w elektrycznej gamie Skody dostępny będzie w wersji 5- lub 7-osobowej. Stawia na komfortowe warunki podróżowania i zaawansowane technologie, takie jak światła LED Matrix, inforozrywka oparta o rozwiązania Android i szeroki pakiet systemów wsparcia kierowcy (Travel Assist 3.0). Maksymalny zasięg określany jest na 640 km.

To pod wieloma względami przełomowy model Skody, więc warto poznać jego kluczowe cechy. Oto 10 najważniejszych faktów i ciekawostek na temat Peaqa:

1. Mierzy 487 cm długości, a jego rozstaw osi to imponujące 297 cm. W porównaniu do największego spalinowego SUV-a w gamie Skody, czyli Kodiaqa, to, odpowiednio, o 11,6 i 17,4 cm więcej.

2. Współczynnik oporu aerodynamicznego wynosi 0,249, co jest m.in. efektem zastosowania kanałów optymalizujących strumień powietrza (służą też do chłodzenia baterii), ukrytych klamek czy aktywnej przesłony za zderzakiem.

3. Nawet w bazowej wersji trudno mieć uwagi do osiągów – przyspieszenie 0-100 km/h w Peaqu 60 trwa 8,6 s, a w najmocniejszej 90x wynosi 6,7 s. Odmiana pośrednia 90 (duża bateria, napęd na tył) ma największy zasięg, przekraczający 640 kilometrów. Prędkość maksymalna wynosi 180 km/h.

4. Peaq nadaje się do holowania przyczep. Dla bazowej wersji 60 dopuszczalna masa przyczepy wynosi 1800 kg, a w wariancie 90x (napęd 4x4) to już solidne 2 tony.

5. Dysze spryskiwaczy zintegrowano w wycieraczkach, a takie rozwiązanie pozwala zaoszczędzić do 50 proc. płynu.

6. Sylwetki kolarzy to ukryty detal na szybie czołowej (po stronie pasażera), mający podkreślać korzenie Skody i wieloletnie zaangażowanie marki w legendarny wyścig Tour de France.

7. Elektryczny SUV Skody daje do dyspozycji funkcję one-pedal i wyposażony jest w dwukierunkowe ładowanie, może więc stanowić źródło energii dla urządzeń zewnętrznych lub domu.

8. W trybie jazdy B rekuperacja odpowiada za hamowanie w ponad 95 procentach.

9. Panoramiczny szklany dach z funkcją elektrochromatycznego przyciemniania ma powierzchnię ponad 2,1 m^3.

10. System audio opracowany przez markę Sonos wykorzystuje 16 głośników i dysponuje mocą 755 W.

Wygląda na to, że Peaq będzie jedną z ciekawszych propozycji w swojej klasie. Ale to trudna klasa. Duży elektryczny SUV, nawet marki popularnej, jest zazwyczaj na tyle drogi, że musi rywalizować z propozycjami premium. A przykłady innych udanych aut, takich jak choćby Kia EV9, pokazują, jak trudno przekonać potencjalnych klientów do zakupu.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

Wersje Skody Peaq

Z silnikami elektrycznymi

- **60** (204 KM, bateria 63 kWh, RWD)
- **90** (286 KM, bateria 91 kWh, RWD)
- **90x** (299 KM, bateria 91 kWh, AWD)





1 Pionowo umieszczony 13,6-calowy ekran systemu inforozrywki bazuje na rozwiązaniach Android. 2 Efektowne i wygodne w użyciu przyciski do obsługi klimatyzacji. 3 Bagażnik z przodu (frunk) ma 37 l pojemności i pomieści m.in. kable oraz roletę bagażnika. 4 Fotele z certyfikatem AGR mają funkcje ogrzewania, wentylacji, a także masażu. 5 Rozstaw osi to imponujące 297 cm, więc przestrzeni nie brakuje.



Bagażnik Peaqa w wersji 5-miejscowej zapewnia pojemność 935 litrów. Przy siedmiu osobach na pokładzie do dyspozycji pozostaje 299 l.



Charakterystyczny układ świateł w kształcie litery T to znak rozpoznawczy nowego stylu Skody, czyli Modern Solid.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

W SKRÓCIE

Minivan Xpenga



Chiński Xpeng zaprezentował w Polsce 7-miejsowego minivana X9. Mierzący 531,6 cm samochód ma trzy wersje: Standard Range Pro (FWD, 320 KM, 94,8 kWh, zasięg 535 km, cena od 324 900 zł), Long Range Pro (FWD, 320 KM, 110 kWh, zasięg 615 km, cena od 349 900 zł) oraz AWD Performance Pro (4x4, 500 KM, 110 kWh, zasięg 580 km, cena od 389 900 zł). Architektura elektryczna jest 800-woltowa, zaś moc ładowania DC to do 537-542 kW.

Mniejszy opór



Continental wraz z grupą Renault stworzył ogumienie o szczególnie niskich oporach toczenia, wyjątkowo ważnych w przypadku aut elektrycznych. Punktem wyjścia była opona EcoContact 7, w której zmodyfikowano mieszankę bieżnika, projekt ścianki bocznej, a także samą konstrukcję. W efekcie uzyskano produkt charakteryzujący się oporem toczenia nawet o 35% niższym niż wartość wymagana do uzyskania najwyższej oceny A w europejskim oznakowaniu opon.

7.0 V8 i 900 KG



Brytjska firma Nichols skonstruowała roadstera N1A, nawiązującego do wyścigowego McLarena M1A z lat 60. XX wieku (a szerzej – do wyczynowych pojazdów amerykańskiej serii Can-Am). Strukturę mierzącego 430 cm N1A stworzono z aluminium i włókna węglowego (z karbonu wykonano też panele nadwozia), a auto waży tylko ok. 900 kg. Do napędu przewidziano silniki 6.2 V8 Chevroleta (475 KM, 637 Nm) lub bazujący na jednostce 7.0 V8 tej samej firmy (700 KM, 813 Nm; 0-100 km/h w 3,5 s).

Zdjęcia: producenci



motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Modernizacja modeli Maserati

- Stellantis zamierza rozwijać gamę samochodów marki Maserati
- Usprawnieniom najpierw poddano Grecale i GranTurismo/Cabrio

Jak podano podczas prezentacji strategii koncernu Stellantis Fastlane2030, szczegółowy plan dotyczący rozwoju marki Maserati zostanie przedstawiony jeszcze w tym roku (choć już zaznaczono, że do gamy mają zostać wprowadzone dwa nowe modele). O tym, że jest potrzebny, świadczy choćby naprawdę niska sprzedaż – w ciągu 4 miesięcy br. kupiono w Europie zaledwie 976 Maserati (-26% rok do roku; dla porównania – w tym samym czasie nabywców znalazły 1822 auta Ferrari). Na razie pokazano zmodernizowane sportowe modele GranTurismo i GranCabrio oraz SUV-a klasy średniej Grecale.

Taycan z wirtualną zmianą przełożeń



System wirtualnej zmiany biegów uruchamia się dodatkowym przyciskiem na kierownicy. Poszczególne osiem „przełożeń" można zmieniać łopatkami.

Porsche udoskonaliło Taycana na rok modelowy 2027. Najciekawsze wydaje się zastosowanie systemu wirtualnej zmiany ośmiu biegów E-Shift (seryjnego w wersji Turbo GT, opcjonalnego, za 4700 zł, w pozostałych). Można zdać się na tryb automatyczny lub wybierać kolejne „przełożenia" ręcznie, manetkami pod kierownicą. Mają temu towarzyszyć wrażenia takie, jak w tradycyjnym aucie, czyli wyczuwalna zmiana w dopływie momentu obrotowego czy brzmieniu. Ponadto zastosowano pseudoobrotomierz i lampkę sygnalizującą konieczność zmiany biegu na kolejny. Taycan MY2027 otrzymał też usprawniony system multimedialny (m.in. nowa grafika, ulepszona łączność, asystent AI), opcjonalny pakiet Manthey dla Turbo GT, a w odmianach z tylnym napędem można wybrać opony o niższym oporze toczenia (z baterią 105 kWh zasięg do 700 km).

Nissan Leaf wyceniony





Leaf tylko w bazowej odmianie ma dwa ekrany po 12,3 cala, natomiast w bogatszych wersjach mają one po 14,3 cala.

Przedsprzedaż trzeciej generacji Nissana Leafa (crossover o długości 435 cm, z 437-litrowym bagażnikiem) rozpocznie się w Polsce 1 lipca br. Wtedy też poznamy pełen cennik, bo na razie ogłoszono, że za bazowy wariant trzeba będzie zapłacić 149 900 zł. Do wyboru przewidziano cztery wersje wyposażenia (Engage, Advance, Evolve oraz Evolve Plus) oraz dwie odmiany napędowe: 176 KM z akumulatorem 52 kWh (0-100 km/h w 8,6 s; ładowanie DC do 105 kW, zasięg do 450 km) lub 217 KM z baterią 75 kWh (przyspieszenie „do setki" w 7,6 s; ładowanie DC do 150 kW, zasięg 622 km).

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

eprasa.pl 7e8ba0



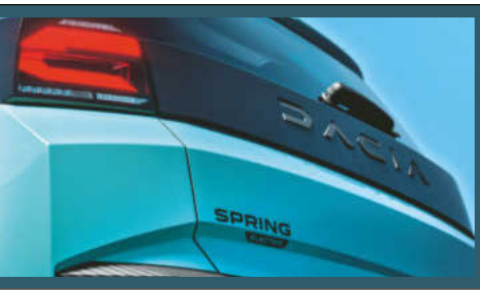
Grecale otrzymało m.in. przeprojektowany przód z ostrzej zarysowanymi grillem i zderzakiem, które sprawiają, że SUV wygląda na niższy i szerszy, a także dwa nowe wzory 20- i 21-calowych obręczy. W kabinie zmodyfikowano m.in. kierownicę oraz znajdujące się na konsoli środkowej przełączniki biegów. Do napędu stosowane są silniki 2.0 turbo MHEV (250, 300, 330 KM), 3.0 V6 turbo (w nowej odmianie 390 KM oraz oferowanej już wcześniej 530 KM). Dostępna jest też wersja elektryczna Folgore (4x4, 550 KM, bateria 105 kWh, zasięg 528-565 km).

Podobny zakres zmian wizualnych wprowadzono także w coupe GranTurismo i kabriolecie GranCabrio. Do gamy silnikowej wprowadzono zmodernizowaną jednostkę 3.0 V6, która teraz rozwija 590 zamiast 550 KM (przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 3,5/3,6 s).

Grecale w topowej wersji benzynowej 3.0 530 KM przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,8 s, a jako Folgore (BEV 550 KM) – w 4,1 s.



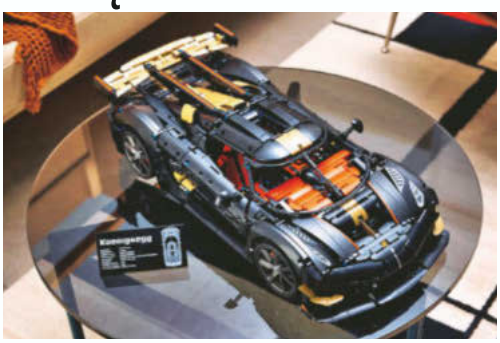
Modele GranTurismo i GranCabrio oferowane są z silnikiem 3.0 V6 (490 lub 590 KM) i jako Folgore (BEV o mocy 762 KM).



Dacia Spring numer II

Dacia oficjalnie potwierdziła, że jej nowy mały samochód elektryczny zachowa nazwę Spring (debiut nastąpi w październiku na salonie w Paryżu, a do Polski auto trafi w lutym 2027 r.). Na pierwszym zajawiającym Springa II zdjęciu (obok) widać, że w stylizacji nastąpi spora zmiana – pojawią się bardziej zdecydowane linie, podobnie jak w innych aktualnych modelach rumuńsko-francuskiej marki. Spring drugiej generacji ma stać się minicrossoverem z czterema miejscami i sporym bagażnikiem. Co ważne, jego produkcja nie będzie już odbywała się w Chinach, ale zostanie przeniesiona do Europy. Spring I jest oferowany od 2021 roku i przez pięć lat znalazł spore grono nabywców – w Europie sprzedano bowiem blisko 210 tysięcy egzemplarzy.

Jeżdżące auto z klocków



W związku z premierą zestawu Lego Technic Koenigsegg Sadair's Spear Megacar (na fot powyżej; 4104 elementy, długość 59 cm, rekomendowana cena: 1949,99 zł) duńska firma stworzyła naturalnej wielkości model Sadair's Speara. Zbudowano go z 327 906 klocków, waży ok. 1800 kg, z czego 400 kg stanowią elementy Lego, a jego opracowanie i konstrukcja zajęły ponad 9400 godzin. Auto na trasie słynnego odcinka w Goodwood (pokonanego w przeciwnym kierunku) uzyskało prędkość 111 km/h – najwyższą wśród jeżdżących samochodów Lego.



Plan rozwoju Volkswagena

Konieczność wprowadzania zmian w działalności grupy VW wynika, jak zaznaczono, z szeregu czynników, wśród których najważniejsze to: rosnące napięcia geopolityczne, nasilająca się presja konkurencyjna oraz narastające bariery handlowe. Transformacja trwa (m.in. rozwój w obszarze akumulatorów i architektury elektrycznej, wraz z firmą Xpeng), a teraz określono jej kolejne etapy, czyli m.in. dalsze ograniczanie kosztów (np. poprzez uzgodnione zwolnienia grupowe czy redukcję nadmiernych mocy produkcyjnych), a także uproszczenie gam czy zmniejszenie liczby platform i architektur elektronicznych (co przyspieszy opracowanie nowych aut). Szczególne ważne mają być oczywiście nowe modele pojazdów, których w samym bieżącym roku grupa ma pokazać 20.



Założenia strategii przedstawił szef grupy VW, Oliver Blume.

SPRZEDAŻ NOWYCH AUT CHIŃSKICH MAREK W POLSCE (2026 R.)

Lp.	Marka	Rejestracje (I-V 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-V 2025 r.) [proc.]	
1 (12)	MG	7168	+31,3	↑
2 (14)	Omoda	5747	+132,1	↑
3 (19)	Chery	4244	n. marka	↑
4 (20)	BYD	3970	+224,1	↑
5 (25)	Jaecoo	2889	+35,2	↑
6 (27)	BAIC	2018	+23,9	↑
7 (35)	Jetour	967	n. marka	↑
8 (36)	Leapmotor	875	+183,2	↑
9 (39)	Bestune	732	n. marka	↑
10 (40)	JAC	529	n. marka	↑

Źródło: PZPM

Ulubione chińskie marki

Wśród pięćdziesięciu marek samochodów osobowych oferowanych w Polsce, odpowiadających za 99,85% noworejestrowanych aut, znalazło się aż szesnaście pochodzących z Chin (w tabeli pokazujemy wyniki dla 10, które sprzedały najwięcej aut w okresie I-V br., a także ich miejsce w ogólnym zestawieniu top 50). Osiągnęły one skumulowany wynik ponad 30,6 tysięcy egzemplarzy, co przekłada się już na nieco ponad 12 procent rynkowego udziału (dla porównania, wg najnowszych danych DataForce, w maju w całej Europie uzyskały rekordowe 10,7%). Jako pojedyncza marka nadal numerem jeden jest MG, ale z kolei pod względem skumulowanej sprzedaży w ramach jednego koncernu przewodzi Chery (13 747 szt., marek Omoda, Chery, Jaecoo oraz Jetour).

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Przyszłe premiery



VW T-Roc R

Volkswagen testuje sportowy wariant kompaktowego SUV-a.

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 serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Jaguar Type 00	2026
Mercedes klasy C (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Audi Q9	2026
Bentley SUV EV	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Tucson	2026
Land Rover Defender (fl)	2026
Land Rover Range Rover (fl; fot.)	2027



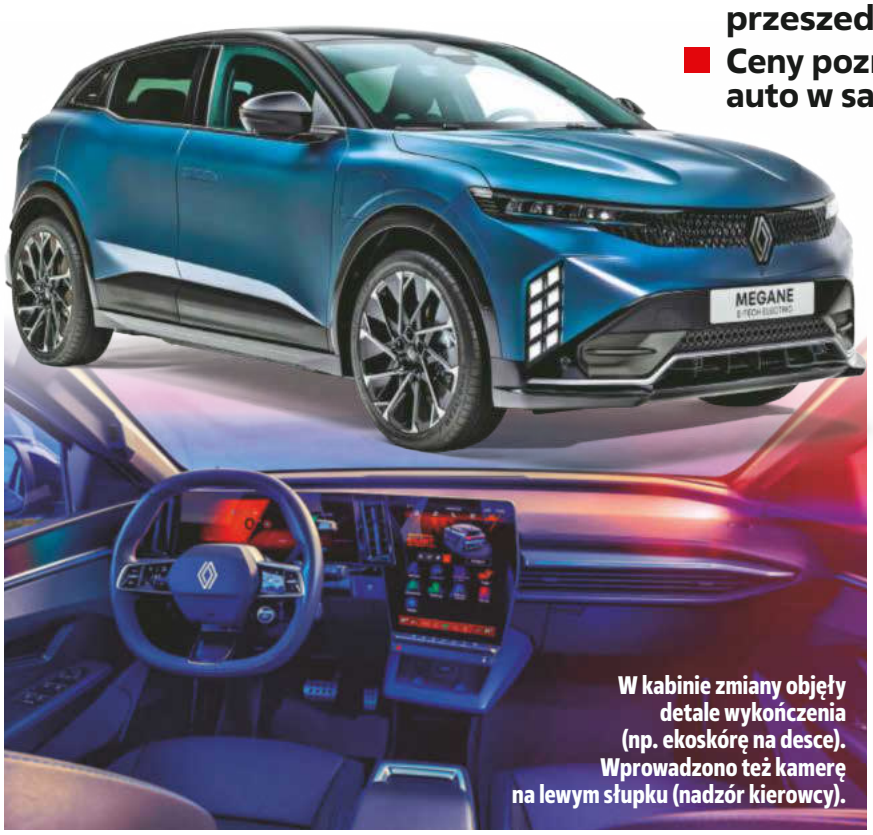
Land Rover intensywnie pracuje nad odmłodzeniem gamy samochodów.

Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (fl)	2027
Mercedes GLA	2026
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
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026
Volkswagen ID.4	2026
Volkswagen T-Roc R (fot.)	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, SH Proshots

Face lifting Megane E-Tech electric

- **Po czterech latach od debiutu kompakt Renault przeszedł modernizację**
- **Ceny poznamy w tym roku, auto w salonach – w 2027 r.**



W kabinie zmiany objęły detale wykończenia (np. ekoskórę na desce). Wprowadzono też kamerę na lewym słupku (nadzór kierowcy).



Megane E-Tech Electric otrzymało wyraźnie przeprojektowany przód nadwozia, w którym bez korekty pozostały w zasadzie tylko reflektory (można założyć, że w takim samym stylu zmieni się wkrótce Scenic). Ponadto z tyłu zmieniono nieco zderzak oraz układ graficzny lamp. Dodano też do gamy nowy kolor lakieru (na zdjęciach).

Megane zachowało 220-konny silnik, ale zastosowano nowy akumulator trakcyjny LFP, o pojemności zwiększonej z 60 do 67 kWh (zasięg wzrósł z 468 do 500 km). Może on być ładowany prądem zmiennym o mocy do 11 lub 22 kW (opcja) lub stałym do 165 kW (+35 kW). Auto ma m.in. system hamowania rekuperacyjnego z funkcją one pedal. Nowe Megane E-Tech electric przyspiesza od 0 do 100 km/h w 7,6 s (+0,2 s) i może się rozpędzić do 160 km/h. Ze względu na większy ciężar baterii wprowadzono modyfikacje w nastawach układu jezdnego (sprężyny, amortyzatory, układ kierowniczy).

Megane po face liftingu będzie oferowane w dwóch wersjach wyposażenia: Techno i esprit Alpine.



Compass 4xe ma zawieszenie podniesione o 1 cm. Głębokość brodzenia: 48 cm.

Compass z napędem BEV 4x4

■ Jeep wprowadzi do oferty topową elektryczną odmianę Compassa – 4xe. Wyposażono ją w dwa silniki: 213,5 KM na osi przedniej oraz 179,5 KM na tylnej. Moc systemowa wynosi 375 KM. Akumulator trakcyjny ma użyteczną pojemność 96,1 kWh, co pozwala uzyskać zasięg przekraczający 600 km. Ponadto gamę uzupełni wariant 231 KM FWD Long Range, czyli z baterią 96,3 kWh (zasięg 674 km).

Obwodnica Pułtuska gotowa

■ Poza rozbudową dróg szybkiego ruchu GDDKiA realizuje też szeroki projekt obwodnic. Najnowsza z nich znajduje się w woj. mazowieckim. W ramach inwestycji powstało 16,8 km dwujezdniowego fragmentu DK61 omijającego Pułtusk od zachodu. Zbudowano również blisko 3 km jednojezdniowej DK57 poprowadzonej nowym śladem, omijającej Kleszewo oraz Przemiarowo. Skonstruowano tu też cztery węzły (Kacice, Pułtusk Południe, Pułtusk Północ i Lipa).



eprasa.pl 7e8ba01fc3

„M5” w wersji firmy Bovensiepen



Bovensiepen 05 GT ma kute felgi o rozmiarze 21 cali. Prędkość maksymalna wynosi 305 km/h.



W kabinie zastosowano m.in. inną niż fabryczna skórzaną tapicerkę. Detale wykończenia mogą mieć dowolny kolor.



Tytanowy układ wydechowy z czterema końcówkami to produkt marki Akrapovic.

■ Bovensiepen to firma rodziny, która założyła Alpinę (obecnie należącą do BMW). Jak się okazuje, nie zrezygnowała ona z tworzenia nowych aut. Po Zagato (opartym o BMW serii 4) kolejnym modelem jest 05 GT. To BMW serii 5 kombi po znacznych modyfikacjach. Wizualne zmiany są stonowane (pakiet stylizacyjny jest dziełem Franka Stephensona). Pod nierzucającą się w oczy karoserią skrywa się jednak hybrydowy napęd z M5, dodatkowo poddany tuningowi (moc wzrosła z 727 do 800 KM; 0-100 km/h w czasie poniżej 3,6 s). 05 GT ma także zmodyfikowany układ jezdny (m.in. sprężyny Eibacha).

BMW i3 z pierwszymi cenami



■ Można już zamawiać BMW i3 50 xDrive w bogato wyposażonej wersji premierowej First Edition (m.in. z seryjnym pakietem M Sport). Została ona wyceniona na 331 900 zł. Standardowy, kosztujący od 290 000 zł, wariant pojawi się na rynku jesienią, wraz z oficjalną premierą modelu. BMW i3 50 xDrive ma napęd 4x4, silniki 469 KM i baterię 108,7 kWh netto (zasięg do 906 km).



REKLAMA

KOLAGENCITO

- wspieraj odbudowę organizmu!

Niedobór kolagenu może objawiać się na wiele sposobów. Zmarszczki, matowe i wiotkie włosy, łamliwe paznokcie, cellulit, opadające powieki i policzki, dyskomfort łokci, kolan, bioder, karku, szyi, kręgosłupa, łydek, ścięgien, mięśni i wiązadeł, a także kontuzje i wolniejsza rekonwalescencja - to tylko niektóre z nich. Brak odpowiedniego poziomu kolagenu może również prowadzić do trudności trawiennych, chronicznego zmęczenia, a nawet problemów z układem krążenia. Odbudowę organizmu warto regularnie wspomagać wysokiej jakości, dobroczynnym KolagenCito (ssać dziennie do 3 pastylek)!

Unikatowy KolagenCito niemieckiej firmy Reutter powstał dzięki bogatemu doświadczeniu jej ekspertów i niepowtarzalnym, wysokiej jakości procesom produkcyjnym. KolagenCito jest produktem opatentowanym i masz pewność, że ten produkt jest oryginalny i pochodzi od doświadczonej firmy Reutter. Marka Reutter jest znana od ponad 100 lat!
Z KolagenCito staraj się spowalniać oznaki starzenia i wspomagaj jednocześnie swoje samopoczucie oraz kondycję.

Kupisz w aptekach i sklepach zielarskich w korzystnej cenie ok. 44 zł.



eprasa.pl 7e8ba01fc3

Tam, gdzie kończy się asfalt

Współczesny Defender stracił swój spartański charakter i zyskał nadwozie samonośne. Ale w wersji Giewont Edition wciąż błyszczy. Nie tylko w terenie.

Wariant Giewont Edition to ukłon w stronę polskich klientów. Nazwa nawiązuje do jednego z najbardziej charakterystycznych szczytów Tatr, a samo auto otrzymało zestaw elementów podkreślających jego terenowy charakter: m.in. obręcze 20" z oponami All Terrain, pneumatyczne zawieszenie, stały napęd 4x4 z dwuzakresową skrzynią rozdzielczą czy system Terrain Response 2.

Unikalna edycja wyróżnia się też minimalistycznym logo przedstawiającym zarys masywu górskiego. Umieszczono je na pokrywie bagażnika i masce. Gdzieniegdzie pojawia się też napis Giewont, a wnętrze ma luksusowo-terenowy charakter.

Fantastyczny diesel

Na dzień dobry Defender Giewont Edition najbardziej imponuje silnikiem. 350-konny diesel R6 z układem miękkiej hybrydy pracuje gładko i rozwija potężne 700 Nm w zakresie 1500-3000 obr./min. Praktycznie nie wykazuje słabości przy niskich obrotach, nadspodziewanie chętnie pchając wskazówkę obrotomierza w prawą stronę.

Choć w pomiarach nie udało się uzyskać deklarowanego przyspieszenia 0-100 km/h w 6,4 s, zmierzone 7,0 s to bardzo dobry wynik. Podobnie jak 13,2 s na uzyskanie 140 km/h ze startu z miejsca. Jakby tego było mało, turbodiesel Defendera brzmi tym lepiej, im wyżej się kręci. Momentami wręcz sportowo.

8-biegowy automat biegi zmienia szybko, sprawnie reaguje na kickdown i ma bardzo dobry niezależny tryb ręczny. Ale 350 KM, ponad 2,4 tony i mało opływowa sylwetka sprawiają, że Defedender lubi „wypić". W mieście należy się liczyć z ok. 9,7-11,3 l/100 km. W trasie zapotrzebowanie spada do 6,9 l, na drodze ekspresowej wynosi 8,7 l, a na autostradzie – ok. 11,8 l.

Na drodze, pomimo swojego terenowego charakteru, Defender zachowuje się znacznie lepiej, niż można by tego oczekiwać. To zasługa nie tylko samonośnego nadwozia o bardzo wysokiej sztywności skrętnej, ale i zawieszenia wykorzystującego podwójne wahacze przy przedniej osi i układ wielowahaczowy z tyłu.

W efekcie Giewont Edition pewnie utrzymuje kierunek na wprost i nie stroni przed zakrętami. Owszem, w tych ostatnich we znaki dają się wysokie nadwozie, duża masa, opony All-Terrain i wyraźne przechyły nadwozia. Za to świetnie zestrojone ESP gasi podsterowność w zarodku.



eprasa.pl 7e3ba01fc3

Ze względu na swój charakter Defender na tle bulwarowych SUV-ów okazuje się jednak mniej poręczny i chętny do szybkiej jazdy oraz pozwala sobie na chwilowe bujanie przy nagłym przejściu z jednego skrętu w drugi. Mimo terenowych opon hamuje całkiem skutecznie – niespełna 40 m ze 100 km/h „na zimno" i o 1,3 m dalej po rozgrzaniu.

Całości dopełnia nieprzesadnie „szybki", choć wystarczająco precyzyjny układ kierowniczy. Niespecjalnie usztywnia się nawet w trybie „ciężko" (1 z 3), ale w Defenderze zupełnie to nie przeszkadza.

Pneumatyczne zawieszenie świetnie izoluje pasażerów od pofałdowań i drobnych nierówności. W efekcie na dobrej nawierzchni Defender sprawia wręcz wrażenie, jakby poruszał się po cienkiej warstwie gumy. Na gorszych



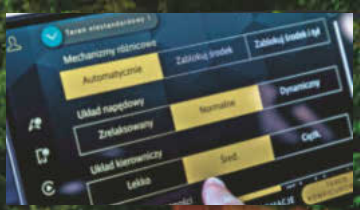
Defender Giewont Edition jest pomalowany kolorem Gondwana Stone, ma czarne detale i kontrastujący biały dach.



Głębokość brodzenia to aż 90 cm, a przejazd przez np. strumień ułatwia specjalny tryb. Standardowe zawieszenie pneumatyczne potrafi zwiększyć prześwit aż do 29,1 cm.



Panelem na konsoli środkowej zarządza się klimatyzacją i ustawieniami dotyczącymi jazdy, w tym trybami, prześwitem czy reduktorem.



Możliwość dostosowania trybu jazdy pod siebie pozwala np. na zmianę działania mechanizmów różnicowych czy napędu.



Całkiem niemała chodziarka w podłokietniku. Przed nim – półka z funkcją bezprzewodowego ładowania telefonu.



Kokpit z mieszaniny miękkich i twardych materiałów (część jest gumowana). Mimo fizycznych elementów obsługa wymaga nieco przyzwyczajenia. Dobrej jakości ekrany.





Tylko 10 sztuk

Land Rover Defender 110 Giewont to limitowana, dostępna wyłącznie w Polsce edycja tego samochodu. Stanowi hołd dla tatrzańskiego masywu.

Wyróżnia się m.in. dedykowanym malowaniem nadwozia, emblematami Giewont i zmodyfikowaną specyfikacją terenową, obejmującą m.in. system Terrain Reponse 2 czy zaawansowany układ wspomagający holowanie przyczepy. Najciekawszym elementem wyposażenia jest apteczka, opracowana razem z ratownikami GOPR-u, z którymi Land Rover współpracuje już od 30 lat. Ponadto opcjonalnie można zamówić defibrylator, który razem z apteczką zostaje zamontowany w pokrywie bagażnika. Defender 110 Giewont Edition powstanie w liczbie zaledwie 10 egzemplarzy. Cena wynosi 611 730 zł.





Otwierana w bok pokrywa kufra wymaga większej siły niż klasyczne rozwiązanie. Apteczka powstała pod kątem górskich wypraw i trudnych warunków.



epresa.pl/e8ba01fc3

drogach wygoda jazdy wyraźnie spada, a we znaki dają się zwłaszcza poprzeczne skazy w asfalcie.

Klasa sama w sobie

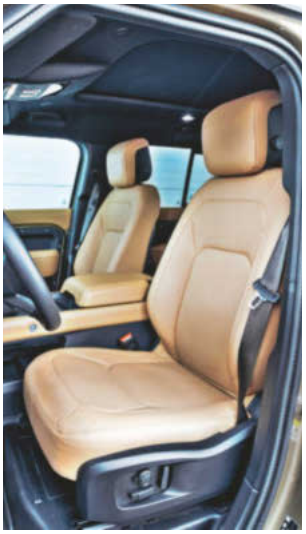
Poza nim Defender to klasa sama w sobie. Dysponuje solidnymi kątami natarcia, rampowym i zejścia (odpowiednio, 37,6, 27,9 oraz 41,9°). Do tego dochodzą maksymalny prześwit sięgający 29,1 cm oraz 90-centymetrowa głębokość brodzenia.

Nawet w terenie, którego trudność wyrasta poza percepcję przeciętnego użytkownika dróg, Giewont Edition imponuje jednym – łatwością, z jaką się porusza. Kierowca musi jedynie wybrać odpowiedni tryb dopasowany do nawierzchni, a następnie skupić się na operowaniu kierownicą i pedałem gazu.

Resztę pracy wykonuje rozbudowany system Terrain Response 2, który na bieżąco dostosowuje działanie auta do warunków, potrafiąc w ułamku sekundy przerzucić 100% momentu obrotowego na jedną oś. Elektronika zarządza m.in. prześwitem zawieszenia pneumatycznego, pracą reduktora, ustawieniami układów stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji, a także blokadami mechanizmów różnicowych.

I właśnie w tym tkwi siła Defendera. Nawet kierowca bez dużego doświadczenia terenowego może stosunkowo szybko poczuć się pewnie poza asfaltem.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Siedzi się wysoko z wyraźnie zgiętymi nogami. Duże, wygodne fotele z wentylacją i ogrzewaniem.



Płaska gumowana podłoga, szeroka kabina, wygodna kanapa i spora przestrzeń na kolana.



Dodatkowy panel klimatyzacji to standard w Giewont Edition. Pod nim – dwa gniazda USB-C.



Bagażnik ma imponującą pojemność od 786 do 1875 l, foremny kształt oraz dwa rozkładane haczyki na torby.



Gniazdo elektryczne 230 V stanowi wyposażenie standardowe. Poniżej – dodatkowy zaczep.

DANE TECHNICZNE	LAND ROVER
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**2997 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R6/24
Moc maksymalna	**350 KM**/4000
Maks. moment obrotowy	**700 Nm**/1500
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./8-biegowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	476/201/197/302 cm
Średnica zawracania	12,8 m
Masa/ładowność	2436/750 kg
Masa przyczepy	3500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	786/1875 l
Pojemność zbiornika paliwa	89 l (ON)
Opony	255/60 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	191 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	6,4 s
Średnie zużycie paliwa	8,3 l/100 km
Zasięg	1070 km

m | DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,6** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,0** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**13,2** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**39,8** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**41,1** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,7** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**60,9** dB ↗
Rzeczywista prędkość[1]	**96** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,7**
Testowe zużycie paliwa[2]	**10,5/6,9/8,7**
Rzeczywisty zasięg	**1020** km

WYPOSAŻENIE/CENY	LAND ROVER
Model	Defender 110
Wersja	D350 Giewont Edition
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/○(7710)
Czujniki parkowania przód i tył	●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrzewana kierownica	○(4440)[3]
Skórzana tapicerka	●
Fotele elektr. ster./wentylowane	●/●
Światła LED/matrycowe	●/●
Pneumatyczne zawieszenie	●
Alum. felgi 20"/opony All Terrain	●/●
Lakier metalik	●
Cena wersji podstawowej[4]	506 400 zł
CENA	**611 730 ZŁ**

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

m | PODSUMOWANIE — LAND ROVER DEFENDER 110 D350

NADWOZIE I WNĘTRZE
- ✚ duża przestrzeń, i solidne wykończenie, przyjazna obsługa i niezłe multimedia, obszerny bagażnik, multum schowków, półek i półeczek
- ▬ otwarcie bagażnika wymaga sporej siły, nieco za dużo twardych plastików

UKŁAD NAPĘDOWY
- ✚ bardzo dobre osiągi, wysoka kultura pracy, ogromna łatwość wchodzenia na obroty i przyjemny dźwięk, sprawny automat, 89-litrowy zbiornik paliwa
- ▬ mimo wszystko spore zapotrzebowanie na olej napędowy

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE
- ✚ pewne utrzymywanie kierunku na wprost, dość bezpośredni i precyzyjny układ kierowniczy, ponadprzeciętne właściwości terenowe, doskonała trakcja
- ▬ tendencja do niewielkiego bujania, kiepska zwrotność

WYPOSAŻENIE I CENA
- ✚ bogate wyposażenie, duży wybór płatnych dodatków, 5 lat gwarancji z limitem 150 tys. km
- ▬ wysoka cena zakupu, drogie dodatki, przewidywana duża utrata wartości

Giewont Edition do dobrze znanego auta dodaje urok unikalności i kilka dodatków. Taki Defender to udane połączenie wyprawowego charakteru z przydatnością na co dzień. Ma ogromne wnętrze i bagażnik, znakomity napęd, komfortowy charakter oraz ponadprzeciętne zdolności terenowe. Szkoda tylko, że cena dla większości jest zaporowa.



Pod maską pracuje bardzo mocny i dynamiczny turbodiesel wyciskający z siebie 350 KM i 700 Nm.

CENA NA TLE KONKURENTÓW



449 900 zł
Toyota Land Cuiser 2.8 MHEV 8 A/T 4x4 Ex. 205 KM, 0-100: b.d.



611 730 zł
LR Defender 110 Giewont Edition D350 350 KM, 0-100: 6,4 s



689 300 zł
Mercedes G 450 d Edycja Professional 387 KM, 0-100: 5,8 s

Giewont Edition i klasa G to auta bardzo drogie, ale i z mocnymi napędami. Land Cruiser ze swoim silnikiem o mocy 205 KM wygląda przy nich nieco jak ubogi krewny.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Z francuskim rodowodem



m motor PIERWSZY TEST



Nową Micrę można kupić w odmianach 120 KM/40 kWh lub 150 KM/52 kWh.

Najnowsza, szósta generacja Nissana Micry to auto elektryczne będące przeprojektowanym, ale tylko z zewnątrz, Renault 5.

Nissan skorzystał na tym, że jest częścią aliansu m.in. z Renault, i wprowadził do gamy elektryczny miejski model bazujący na doskonale przyjętej na rynku „piątce". Postarano się jednak, by oba auta wyraźnie się od siebie różniły. Micra ma bowiem całkiem inny design nie tylko przodu i tyłu karoserii, ale nawet błotników oraz drzwi.

W kabinie różnice się jednak kończą. Ale tak naprawdę to nic złego, bo wnętrze jest po prostu bardzo udane. Z przodu zajmą wygodną pozycję nawet wysokie osoby (z tyłu, co raczej nie zaskakuje w tak małym aucie, najlepiej poczują się dzieci). Obsługa jest bardzo sensownie zorganizowana, m.in. dzięki normalnemu panelowi klimatyzacji czy przyciskowi-skrótowi do trybu osobistych ustawień systemów wsparcia. Do tego dochodzi sensownie rozplanowane menu systemu multimedialnego opartego o rozwiązania Google (ekran 10").

W 150-konnej odmianie Micra przekonuje bardzo dobrą dynamiką (mimo masy ponad 1,5 t). Zużycie energii w mieście wyniosło podczas testu 13,8 kWh, a podczas spokojnej jazdy w trasie – 14,5 kWh na sto kilometrów. Na pełnej baterii można zatem pokonać ok. 360 km.

Micra może się także podobać dzięki udanemu zestrojeniu układu jezdnego. Auto jest zwinne, lekkie w prowadzeniu i chętnie zmienia kierunek, a jego zawieszenie wystarczająco skutecznie radzi sobie z nierównościami. Jedynie po zbyt mocnym dodaniu gazu na wyjściu z ciasnego zakrętu pojawia się wyraźna podsterowność, a na kierownicy odczuwa się wtedy niezbyt przyjemny wpływ napędu.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Poza tapicerkami kabina jest taka sama jak w R5. Plastiki są wprawdzie twarde, ale wykończenie okazuje się przyjemne.



Dźwignię wyboru kierunku jazdy dość łatwo pomylić z tą od wycieraczek.



Systemem hamowania rekuperacyjnego (z funkcją one pedal drive) steruje się łopatkami.



W 150-konnej wersji maksymalna moc ładowania DC wynosi 100 kW.

DANE TECHNICZNE	NISSAN
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	150 KM
Maksymalny moment obrotowy	245 Nm
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	397/177/150 cm
Rozstaw osi	254 cm
Masa własna/ładowność	1527/403 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	326/1106 l
Poj. akumulatora (netto)	52 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11/100 kW
Opony	195/55 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	150 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,0 s
Średnie zużycie energii	14,8-14,9 kWh/100 km
Zasięg	414-416 km
CENA PROMOCYJNA	**154 300 ZŁ**



Z przodu – bardzo przestronnie. Fotele są obszerne i wygodne. Z kolei z tyłu jest po prostu mało miejsca (w tym na stopy).



Ładunek do bagażnika trzeba wysoko podnosić. Po złożeniu oparć powstaje próg.

m PODSUMOWANIE

+ Dużo miejsca z przodu, udane wykończenie, dobre osiągi i zasięg, sprawne multimedia
− Dość sztuczna praca wspomagania układu kierowniczego, przeciętna widoczność

Nowa Micra to z oczywistych względów auto równie dobre jak Renault 5. A design to już kwestia gustu.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

MATERIAŁ PROMOCYJNY **Jeep Compass**

Liczy się wolność wyboru

Rodzinny SUV z nowoczesnymi technologiami i przestronnym wnętrzem. Nowy Compass oferuje dużo więcej niż poprzednik, do tego dostępny jest z różnymi rodzajami napędu. Bo Jeep to synonim wolności, także wyboru.





Tryb Sport wyostrza reakcje silnika. Są też programy jazdy w gorszych warunkach (śnieg, piach, błoto).



Kierowca może obserwować poziom baterii i wykorzystania energii.



Połączenie cyfrowych rozwiązań (ekran centralny 16" i zegary 10,25") z tradycyjnymi przyciskami i pokrętłami czyni obsługę intuicyjną.

eprasa.pl/7e8ba01ec

Oferta nowego Jeepa Compassa jest jednocześnie szeroka i nieskomplikowana. Aktualnie obejmuje bowiem aż trzy wersje napędowe, a każda z nich ma mocne strony, które użytkownicy mogą dopasować do swoich potrzeb.

Pierwsza z nich to e-hybrid, będąca rozwiązaniem typu MHEV, choć bliżej jej do funkcjonalności klasycznych hybryd niż prostych układów mild hybrid. Silnik 1.2 turbo (136 KM) wspierany jest tu przez jednostkę elektryczną (28,5 KM), która w określonych warunkach samodzielnie napędza auto. Moc systemowa całego układu wynosi 145 KM, co sprawia, że Compass sprawnie przyspiesza (0-100 km/h w 10,0 s), a zużycie paliwa utrzymywane jest na niskim poziomie (śr. 5,6-5,9 l/100 km).

Kolejny wariant reprezentuje wyższy stopień elektryfikacji. Za napęd odpowiada tu układ hybrydowy typu plug-in, na który składają się silniki benzynowy (1.6 turbo 150 KM) oraz elektryczny (125 KM), generując moc systemową na poziomie 225 KM. Akumulator trakcyjny o pojemności 17,9 kWh zapewnia zasięg w trybie elektrycznym sięgający 95 km. Średnie zużycie paliwa w tym przypadku to zaledwie 3 l/100 km. Żeby tak się stało, trzeba regularnie ładować baterię.

Gamę uzupełnia wersja BEV, czyli w pełni elektryczna, której moc wynosi 213 KM, a akumulator 73,7 kWh pozwala na przejechanie do 500 km w cyklu mieszanym i aż do 642 km w cyklu miejskim. Takie rezultaty to efekt niskiego zapotrzebowania na energię, wynikającego m.in. z aerodynamicznego dopracowania Compassa. Zastosowano tu kanały powietrzne w nadkolach, aktywne żaluzje w zderzaku czy płaską podłogę.

Takiej przejrzystej gamie silnikowej towarzyszy prosta oferta wyposażeniowa. Już podstawowa wersja Altitude ma na pokładzie liczne udogodnienia, takie jak nowoczesny system multimedialny z nawigacją, bezprzewodowym Apple CarPlay i Android Auto, czujniki parkowania, automatyczną klimatyzację i liczne systemy wsparcia. Topowa wersja Summit jest bogatsza m.in. o matrycowe reflektory LED czy kamerę cofania, a wyposażenie dodatkowe oferowane jest w korzystnie wycenionych pakietach. Ofertę uatrakcyjniają też promocyjne warunki finansowania.

Z BONUSEM DO 35 000 ZŁ

NOWY ELEKTRYCZNY JEEP COMPASS
dostępny jest w ofercie eDrive Bonus do 35 000 zł i ze 100-procentową amortyzacją dla firm

JUŻ OD 139 690 ZŁ

NOWY HYBRYDOWY JEEP COMPASS
dostępny jest w cenie już od 139 690 zł i zapewnia zasięg do 970 kilometrów na jednym baku

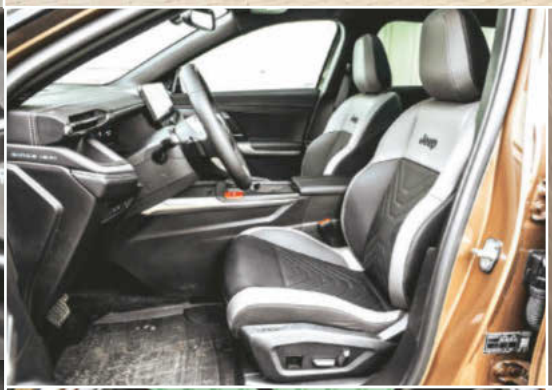


Każdy wariant nowego Compassa może pochwalić się solidnym, bo wynoszącym aż 20 cm prześwitem.

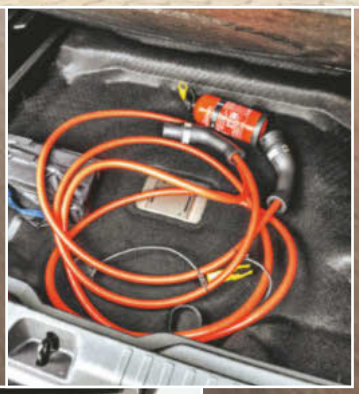




Tryby jazdy systemu Select-Terrain wybiera się tym efektownym przełącznikiem.



Komfortowa, przestronna kabina to mocna strona Compassa. Podobnie jak bogate wyposażenie, w tym podgrzewane, wentylowane i elektrycznie regulowane fotele.





Indukcyjna ładowarka umieszczona jest tuż pod ręką kierowcy.





Foremny bagażnik o pojemności 550-1645 l pod którego podłogą znajduje się obszerny schowek np. na kable.

eprasa.pl/e8ba01fc3

7 niewielkich crossoverów z Europy i Azji z mniej lub



Nissan Qashqai e-Power
Silnik: elektr. + benz., turbo, **R3, 1497 cm³**
Moc maksymalna: **190 KM**

Omoda 5 Hybrid
Silnik: benz., turbo + 2 x elektr., **R4, 1499 cm³**
Moc maksymalna: **224 KM**

Peugeot 2008 Hybrid 145 e-DCS6
Silnik: benz., turbo + elektr., **R3, 1199 cm³**
Moc maksymalna: **145 KM**

m motor **MEGATEST**

Mecz o wszystko

Żadne premium, żadne setki koni – to tutaj dzieje się życie. W naszych „mistrzostwach codzienności" porównujemy 7 niewielkich crossoverów, które w barwach swoich marek rozgrywają najważniejszą walkę: o portfel Kowalskiego.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

bardziej hybrydowym napędem (131-224 KM)



Hyundai Kona Hybrid 1.6 GDI
Silnik: benz. + elektr., R4, 1580 cm³
Moc maksymalna: 138 KM

Honda HR-V 1.5 i-MMD e:HEV
Silnik: elektr. + benz., R4, 1498 cm³
Moc maksymalna: 131 KM

Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG
Silnik: benz., turbo + elektr., R4, 1498 cm³
Moc maksymalna: 150 KM

Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI DSG
Silnik: benz., turbo + elektr., R4, 1498 cm³
Moc maksymalna: 150 KM

Boom trwający od nastu lat nie przemija – miejskie i kompaktowe crossovery i SUV-y pozostają dwoma najpopularniejszymi segmentami nowych aut w Europie. Nie mieć tu swojego zawodnika to dla popularnej marki dziś niewybaczalne. Wybór jest imponujący, a my na jednym boisku zgromadziliśmy aż 7 przedstawicieli tej grupy z mniej lub bardziej hybrydowym napędem. Każdego skrupulatnie przemierzyliśmy i sprawdziliśmy. Nie przedłużajmy – czas na pierwszy gwizdek i niech wygra lepszy!

Cupra Formentor

Najdłuższy model w tym gronie (445 cm, marginalna przewaga nad Omodą i Nissanem) okazuje się też najprzestronniejszy – choć atletyczna sylwetka niesie za sobą pewne kompromisy. Formentor ma niewysokie nadwozie, toteż większość rywali wypada od niego lepiej pod względem wsiadania i wysiadania. Pozycja za kierownicą, z wyprostowanymi nogami, jest bliższa hatchbackom niż SUV-om – co niektórzy polubią, ale w tym segmencie wielu nabywców chce spoczywać wyżej. No i wygoda siedzenia: o ile kierowca i pasażer z przodu są tu wyjątkowo dobrze zintegrowani z autem, o tyle podróżujący z tyłu muszą pogodzić się z przeciętnym podparciem ud. Aby wygospodarować odpowiednią ilość przestrzeni nad głowami, kanapę zamocowano dość nisko.

Bagażnik nie jest wielki, ale wystarczająco pojemny (450 l), a do tego funkcjonalny (haki, podwójna podłoga, jest nawet gniazdko 230 V). Minus: wysoki próg (78 cm).

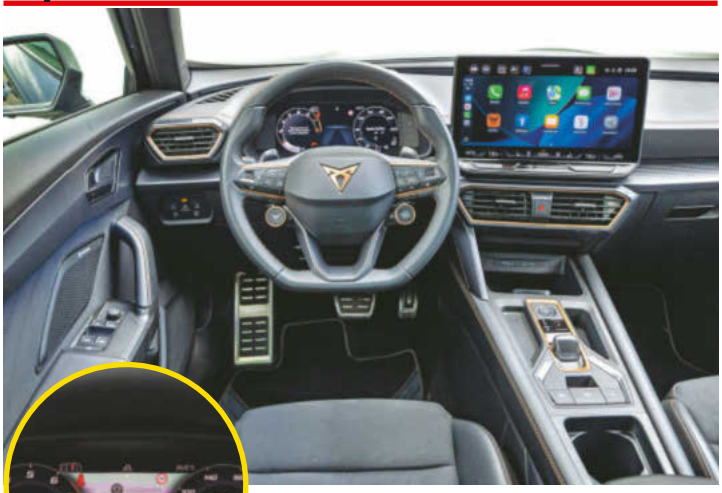
Z racji niskawej pozycji kierowca Cupry jest „obudowany" kokpitem, ale deska rozdzielcza nie jest masywna – co w połączeniu ze smukłymi słupkami oraz widokiem na płaszczyznę maski skutkuje dobrą widocznością w przód; widok do tyłu ogranicza niska szyba. Materiały są schludne, montaż – przyzwoity, nie brakuje detali z aspiracjami „premium". Fotele są dość obszerne i mają duży zakres regulacji, podobnie jak kolumna kierownicy, ale ich boczne poduszki okazują się mniej skuteczne, niż sugeruje wygląd. Przydałoby się też lepsze podparcie lędźwi (mimo że regulowane).

Kokpit Formentora sprowadza się do czytelnych cyfrowych zegarów o rozległym potencjale konfiguracji oraz szybko reagującego ekranu z dużymi kafelkami. Menu jest przystępne, są skróty, „zdolna" obsługa głosowa. Trzeba jednak zaakceptować dotykowe sterowanie wentylacją oraz ukrytą regulację jasności.

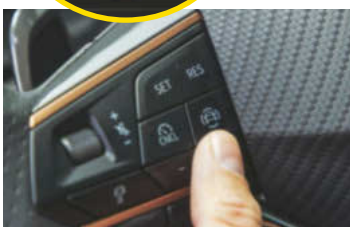
1,5-litrowy silnik TSI wsparty układem miękkiej hybrydy jest żwawy i oszczędny – to optymalna jednostka do auta takiego formatu. Pracuje kulturalnie, choć nie tak „gładko" jak pełne hybrydy. Osiągi pozytywnie zaskakują (8,2 s od 0 do 100 km/h zamiast fabrycznych 9,0 s), podobnie jak spalanie (ok. 5 l

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG



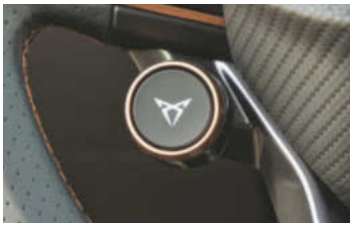
Schludnie wykończony kokpit z przyjemnymi dla oka akcentami, czytelne interfejsy, liczne opcje konfiguracji zegarów, dobra widoczność w przód.



Formentor i T-Roc mają najlepiej działające systemy wspomagające.



Dobra integracja z autem za sprawą niskiej pozycji za kierownicą, ale fotele mogłyby lepiej podpierać ciało.



Intuicyjna zmiana trybu jazdy – przyciskiem na kierownicy.



Duże „kafelki" ułatwiają obsługę menu systemu operacyjnego...



Sporo miejsca, jednak częściowo za sprawą niskiego mocowania kanapy. Efekt: przeciętne podparcie ud.



...podobnie jak kolorowe ikony oraz menu skrótów, jak w smartfonie.

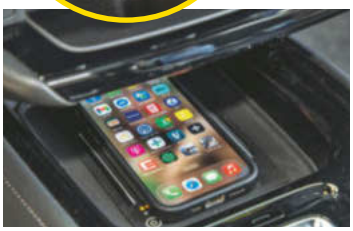


Seryjna specyfikacja Cupry obejmuje 3-strefową klimatyzację, jak w VW.

Honda HR-V 1.5 i-MMD e:HEV Advanced Style



Starannie wykończony i sensownie rozplanowany kokpit (dogodne umiejscowienie nawiewów), obok: są nawet dwa rodzaje gniazd USB.



Ładowarka indukcyjna umieszczona w zasięgu dłoni oraz wzroku.



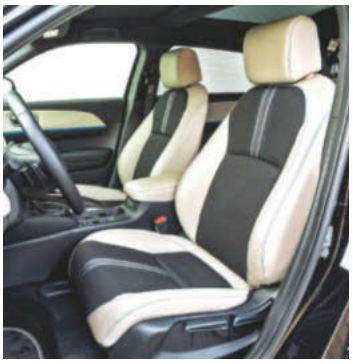
HR-V oferuje nawet asystenta prędkości zjazdu ze wzniesienia.



Prosty, łatwy w obsłudze system, ale kapryśna integracja smartfona.



Tylną część przeszklonego dachu można zasłonić składaną roletą.



Wystarczająco obszerne fotele, niestety ze skokową regulacją oparcia. Wygodna pozycja kierowcy.



Dużo miejsca na kolana, niemal płaska podłoga, kanapa zapewnia porządne podparcie ud.



Niewielki schowek z gumowym mocowaniem pod podłogą bagażnika.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

na 100 km w trasie, 8 l na autostradzie i 7,4 l w mieście, dane dla średniej prędkości 30 km/h). Wygodne: rekuperacja oparta na przednim radarze częściowo wyręcza w hamowaniu.

Na bazowych felgach 18" Cupra nieco szorstko (i niekiedy popukując) tłumi pojedyncze dziury i łaty, jednak w granicach tolerancji. Ze spokojem wygładza natomiast pofalowania jezdni podczas szybszej jazdy, a przede wszystkim prowadzi się „z ikrą". Ma bezpośredni układ kierowniczy i jest zwinna w reakcjach, nawet zwinniejsza od T-Roca. Są w tym gronie i inne modele stabilne w łukach, ale Formentor na ich tle „leży jak rękawiczka".

Dużo auta, dużo zalet, dużo charakteru – ale i cena odpowiednia. Cupra nie należy do tanich, aczkolwiek nieco nadrabia tanimi pakietami.

Honda HR-V

Obecna generacja HR-V reprezentuje zdecydowanie wyższy standard jakości od poprzedniczki – pod względem estetyki i solidności wnętrze sprawia wrażenie droższego auta, w rodzaju CR-V w mniejszym wydaniu. Bryła udaje SUV-y w stylu coupe, ale – pomijając wysoko zamocowane klamki tylnych drzwi – nie rzutuje to negatywnie na praktyczność. Przednie słupki są smukłe, a i widok po skosie do tyłu (kluczowy przy śledzeniu rowerzystów na równoległej drodze) jest przyzwoity.

Honda to jedno z najkrótszych aut w teście, ale zaskakująco przestronne – żaden rywal nie oferuje więcej miejsca na nogi z tyłu. W dodatku wygodnie się tam siedzi! Wysokich kierowców HR-V nie rozpieszcza za to rozległością regulacji wzdłużnej. 320-litrowy bagażnik jest najmniejszy w teście, choć foremny, z hakiem na torbę oraz małym schowkiem.

Do obrazu porządnego auta pasuje bardzo komfortowe, cicho pracujące zawieszenie, które równocześnie dobrze sprawdza się w ciasnych łukach – nadwozie Hondy nie pozwala sobie wtedy na nadmierne przechyły, korekty ESP są rozsądne, a reakcje płynne i przewidywalne. Kolejnym atutem jest hybrydowy napęd z 4-cylindrową jednostką, która przeważnie pracuje jako generator dla silnika elektrycznego. HR-V jeździ bardzo płynnie, a jej skrzynia „udaje" biegi, dzięki czemu nie ma tu znanego z Toyot efektu utrzymywania wysokich obrotów pod obciążeniem. Spalanie przy dwucyfrowych prędkościach należy do najniższych w teście (5 l na 100 km trasa, 5-5,5 l miasto, na autostradzie – 8,5 l).

Jazda autostradowa obnaża słabości HR-V – stabilność kierunkowa tego samochodu plasuje go raczej wśród modeli miejskich, podobnie jak wygłuszenie przy szybszej jeździe.

Trzeba też pogodzić się z nieco „niedzisiejszym" systemem multimedialnym, który potrafi odmówić połączenia ze smartfonem, oraz głęboko ukrytą opcją wyłączenia powiadomienia asystenta znaków (na szczęście nie jest on napastliwy). Plusy: toporny, ale przejrzysty interfejs, czytelne zegary, klarowna obsługa z fizycznymi instrumentami do sterowania wentylacją.

Bogato wyposażona Honda należy do tańszych propozycji, a od strony kompetencji zasługuje nawet na więcej niż piąte miejsce – o ile zaakceptujemy, że to auto głównie do miasta.

Hyundai Kona

W aktualnym wydaniu Kona awansowała wymiarami na obrzeża klasy kompaktowych crossoverów i SUV-ów. Jej nadwozie ma odważne linie, ale pudełkowaty kształt sprzyja przestronności oraz swobodzie wsiadania i wysiadania. Dzięki wysokiemu zamocowaniu foteli i kanapy wygodnie się tu siedzi, a podróżujący w obu rzędach mają sporo miejsca. Także bagażnik nie rozczarowuje – ma ustawny kształt, jedną z największych pojemności (466 l), hak oraz podwójną podłogę. Typowo dla aut z Azji, niestety, ma też plastikowe, podatne na zarysowania burty – jak np. Honda.

Z HR-V Konę łączy wiele innych cech, w tym solidność montażu oraz schludne materiały. Dotyczy to również licznych mechanicznych instrumentów obsługi, przejrzystych interfejsów oraz niemal bezużytecznej obsługi głosowej, a także braku kierownicy z czujnikami dotyku (jak w przypadku 2008 oraz Omody 5), co skutkuje irytującymi, nieuzasadnionymi ponagleniami ze strony asystenta pasa ruchu. Plus za dużo przestrzeni na drobiazgi w konsoli środkowej.

Hybrydowy zespół z wolnossącym silnikiem i dwusprzęgłową skrzynią zapewnia najsłabsze osiągi w teście – ale wystarczające. I lepsze, niż deklaruje producent (0-100 km/h w 10,2 zamiast 11,0 s). Należy go docenić za cichą pracę benzynowej jednostki, sprawne reakcje przekładni



Nawet w bazowej wersji silnikowej Formentor jeździ „z werwą" i wyróżnia się zwinnością. Nieco sztywne tłumienie.



HR-V ma najdojrzalsze podwozie z całej siódemki – cicho, łagodnie pochłania dziury bez „pływania", a przy tym bezpiecznie się prowadzi.



Zawieszenie Hyundaia zestrojono z myślą o miejskiej jeździe – dość miękko. Umiarkowana precyzja prowadzenia.



Pomijając niezbyt „kontaktowy" układ kierowniczy, Nissan dobrze łączy pewne zachowanie z kulturalnym tłumieniem. Byłoby jeszcze lepiej, gdyby nie felgi 19".



W podbramkowych sytuacjach Omoda jest zwarta, ale w ruchu brakuje jej finezji – zarówno jeśli chodzi o tłumienie, jak i reakcje na skręt.



Typowa francuska mieszanka: 2008 skrupulatnie utrzymuje tor jazdy, wspomagając się ESP, ma silne wspomaganie kierownicy i z łagodnością filtruje dziury.



Cupra w przystępniejszym wydaniu: zwinne reakcje, dobrej jakości tłumienie nierówności oraz syntetyczny, ale precyzyjny układ kierowniczy.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

oraz niewygórowane zużycie paliwa (4,8 l/100 km w trasie, około 6 l w mieście i 8,2 l na autostradzie). Usprawiedliwia to mały bak (38 l, podobny jest tylko w HR-V: 40 l).

Podwozie Kony ma nastawy ukierunkowane na komfort – harmonijnie tłumi nierówności, pozwalając sobie na lekkie bujanie nadwozia. To ostatnie nie sprzyja poczuciu stabilności przy wyższych prędkościach. W ofensywnie pokonywanych zakrętach Hyundai pokazuje jednak swoje dopracowanie – na agresywne manewry reaguje ze spokojem i niewielką podsterownością, a układ kierowniczy, choć niezbyt precyzyjny, przyjemnie zaskakuje bezpośredniością.

Połączenie funkcjonalnego nadwozia oraz zbalansowanego napędu i podwozia jest przekonujące, ale pozycję Kony wzmocnił bardzo duży rabat (-17 000 zł).

Nissan Qashqai

To samochód, który ma w tym gronie najwięcej „klasy" – co objawia się w przyjemnym dla oka wykończeniu, z dużym udziałem miękkich okładzin, a także kulturalnej pracy zawieszenia i napędu, w którym koła wprawia w ruch 190-konny silnik elektryczny (benzynowy służy jako generator).

Cenne punkty japoński SUV zdobywa za przystępny system operacyjny z mapami Google oraz najlepszą obsługą głosową, a także za tradycyjne sterowanie wentylacją. Do niezbyt udanych rozwiązań należy rozbudowane menu ustawień auta „schowane" w zestawie wskaźników i obsługiwane z kierownicy.

Obok Kony Qashqai jest najlepiej wygłuszonym samochodem w tej stawce. O wygodę podróżowania dba też wprawne tłumienie dziur, które nieco zaburzają jedynie dość krótki skok kolumn oraz niskoprofilowe ogumienie 19-calowych kół testowanego egzemplarza. Komfort łączy się tu ze zwartym, budzącym zaufanie prowadzenie – pomijając czuły, lecz nieco „gumowy" układ kierowniczy, który jednak dobrze pasuje do miejskiego profilu eksploatacji.

Za swoje wyróżniające się kompetencje Nissan wystawia słony rachunek – po doposażeniu to blisko 190 tys. zł. Nie przeszkadza mu to jednak w zdobyciu wysokiej pozycji.

Omoda 5

Od pierwszego spojrzenia widać, dlaczego Omoda 5 jest bestsellerem – za cenę 133 500 zł mamy atrakcyjnie wyglądający i wykończony

Porównanie obfituje w zaskoczenia: mała Honda to „cud przestrzeni", a Nissan jest najdroższy. Omoda pokazuje, że niska cena ma... swoją cenę

Pamiętamy poprzednie wydanie tego napędu – obecne jest dużo oszczędniejsze, należy do najmniej paliwożernych w tym porównaniu (ok. 5 l/100 km w trasie, 5,5-6 l podczas jazdy miejskiej i nieco ponad 8 l na autostradzie). Pomijając niespieszną reakcję na kickdown w bazowym trybie, Qashqai imponuje też dynamiką (choć, z uwagi na wysoki moment, miewa problemy z trakcją). Wygodę jazdy zwiększa regulowana rekuperacja z trybem jazdy przy użyciu jednego pedału. Niestety dopłata do tego napędu względem 158-konnej miękkiej hybrydy 1.3 R4 turbo z bezstopniową skrzynią to 15 000 zł – obiektywnie dużo.

Nissan nie zapewnia swobody na miarę niektórych konkurentów, ale nie jest ciasny, a do tego ma spory (479 l) i funkcjonalny bagażnik. Plus za wysoką pozycję kierowcy oraz szeroko otwierane tylne drzwi, minusy: niezbyt hojny zakres regulacji wzdłużnej foteli, przeciętne podparcie ud z tyłu oraz brak przesuwnego podłokietnika.

samochód. Nabywcy z pewnością cenią go za wysoką pozycję za kierownicą, dobrą widoczność w przód (w tył ogranicza ją nisko osadzona szyba) oraz przebogate wyposażenie. Wnętrze jest najmniej obszerne w porównaniu, ale wciąż reprezentuje przyzwoite standardy. Gorzej z bagażnikiem (w hybrydzie jego pojemność topnieje z 442 do 372 l), któremu brakuje też użytecznych rozwiązań, takich jak haki na torby czy okienko do przewożenia długich przedmiotów.

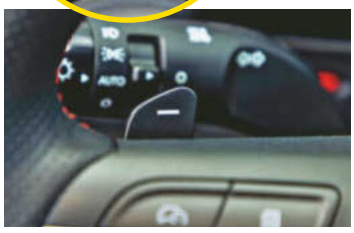
W wielu obszarach „piątka" jest w stanie nawiązać równą walkę z doświadczonymi rywalami. Ma płynnie działający napęd, który chętnie posiłkuje się trybem elektrycznym, mało pali (miasto 5,7 l/100 km, trasa 5-5,5 l, autostrada ok. 8 l) i wystarczająco bezpiecznie się prowadzi. Mimo sporych przechyłów cechuje się przejrzystymi reakcjami oraz daleko odsuniętą granicą przyczepności.

Różnicę w cenie widać jednak w wielu detalach – począwszy od pośledniej jakości zawiasów drzwi,

Hyundai Kona Hybrid 1.6 GDI N Line



Bardzo solidnie zmontowany kokpit, intuicyjna obsługa, choć ekran znajduje się nieco daleko od dłoni. Obok: niezatłoczone cyfrowe zegary.



Łopatki pozwalają wielostopniowo regulować siłę rekuperacji.



Obszerne fotele z ergonomicznymi zagłówkami. Nieco wąskawe oparcia, nieprzesuwny podłokietnik.



Wygodny wybierak kierunku jazdy, umieszczony za kierownicą.



Przestronny drugi rząd siedzeń z komfortową kanapą, i to mimo dość krótkiego siedziska.



Tak powinno być: menu skrótów, w tym regulacji jasności kokpitu.



Duże pola dotykowe ułatwiają obsługę menu systemu multimedialnego.



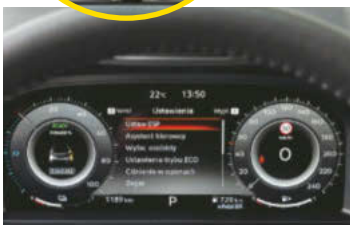
Wieloma funkcjami zawiaduje się za pomocą klasycznych przycisków.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Nissan Qashqai e-Power N-Design



Niemal szlachetne wykończenie kokpitu, dobre rozplanowanie oraz system z doskonałymi usługami Google (mapa, asystent głosowy).



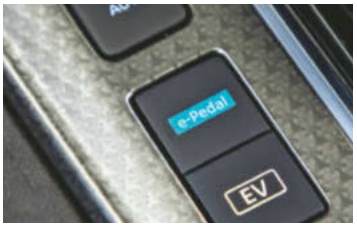
Rozbudowane menu ustawień – trudne do „ogarnięcia" z kierownicy.



Typowy SUV z wysoką pozycją siedzącą, fotel mógłby odsuwać się dalej. Skokowa regulacja oparcia.



Przystępne menu systemu, choć ekran mógłby reagować szybciej.



Jak w „elektryku" – tryb silnej rekuperacji (tzw. jazda z jednym pedałem).



Przeciętna ilość miejsca i równie przeciętne podparcie nóg, za to wygodne wsiadanie.

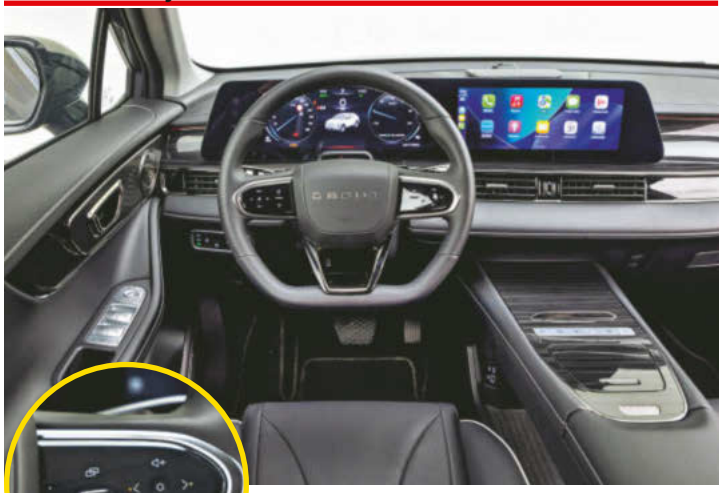


Testowana wersja N-Design seryjnie oferuje podgrzewaną przednią szybę.



Jak w starych autach japońskich: podwójny schowek w podłokietniku.

Omoda 5 Hybrid Premium



Okazałe materiały, niezły montaż, wyświetlacz odsunięty dość daleko, dużo łatwo brudzących się, błyszczących powierzchni (w tym na kierownicy).



Małe panele dotykowe utrudniają obsługę systemu multimedialnego.



Praktyczne: wieszak obok schowka przed pasażerem z przodu.



Dodatkowa, pojemna przestrzeń pod wysoką konsolą środkową.



Wysoko zamocowane fotele wyglądają atrakcyjnie, ale przeciętnie podpierają ciało w zakrętach.



Niezbyt dużo miejsca z tyłu, jednak warunki wystarczające dla osób o wzroście do około 1,85 m.



Zarówno z przodu, jak i z tyłu do dyspozycji są dwa rodzaje portów USB.



Niewielki bagażnik Omody pod podłogą kryje przydatny organizer.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Peugeot 2008 Hybrid 145 e-DCS6 GT Exclusive



Estetyczny kokpit, ale obsługa nadto polega na dotykowych powierzchniach. Obok: efektowne, mało czytelne cyfrowe wskaźniki z widokiem mapy.



Pomysłowe: klapkę schowka można wykorzystać jako stojak na smartfon.



Wąska kabina, ale wygodny fotel z bardzo dużym zakresem regulacji oraz przesuwny podłokietnik.



Dwie kamery generują obraz otoczenia po bokach dopiero podczas jazdy.



Rząd klawiszy i pól dotykowych ułatwia dostęp do kluczowych funkcji.



Przeciętna ilość miejsca, dość krótkie siedzisko kanapy, ale sporo miejsca nad głowami podróżujących.

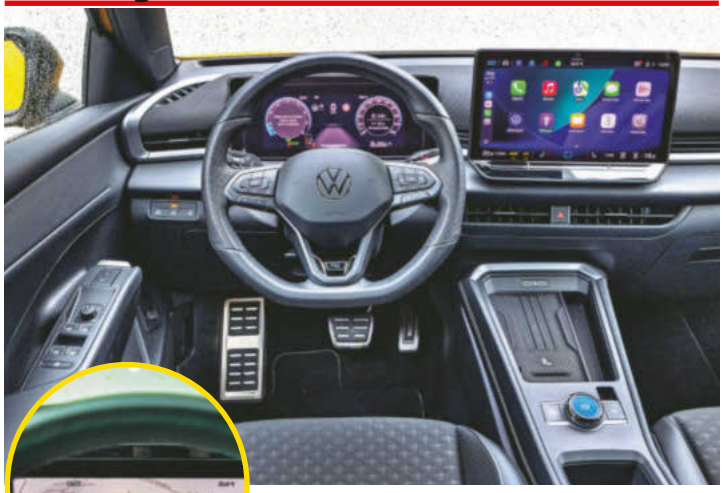


Krótkie filmiki instruktażowe na temat systemów wspomagających.

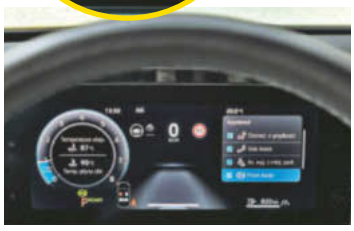


Jak w aucie miejskim: tylko w 2008 nie ma środkowych nawiewów z tyłu.

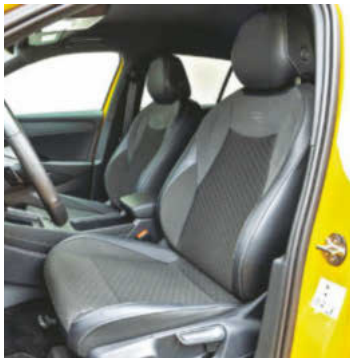
Volkswagen T-Roc 1.5 eTSI DSG R-Line



Atrakcyjnie wykończony kokpit, duże możliwości personalizacji zegarów, optymalne miejsce na smartfon oraz duży ekran z rozbudowanym menu.



Łatwe sterowanie systemami wsparcia z poziomu cyfrowych zegarów.



Komfortowe miejsce kierowcy, dwupłaszczyznowo regulowany podłokietnik – jak w Formentorze.



Błyskawicznie dostępne menu skrótów, duże pola dotykowe.



Wielofunkcyjne pokrętło, bazowo do regulacji głośności. Obok – starter.



Wystarczająca ilość miejsca, całkiem wygodna pozycja mimo krótkiego siedziska, swobodnie także na stopy.



Poręczny wybierak kierunku jazdy nie zajmuje miejsca w tunelu środkowym.



Mimo niemałego bagażnika T-Roc oferuje opcję koła dojazdowego.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

przez małe panele na ekranie (system nie ma nawigacji) oraz przerywające radio, aż po przeciętne wybieranie nierówności. Układ kierowniczy ma sztuczne samopowracanie, brakuje lusterka fotochromatycznego, przednie czujniki parkowania są kapryśne, a systemy wspomagające irytują nieuzasadnionymi powiadomieniami. I jeszcze napęd: 224 KM to bardzo śmiała wartość jak na te osiągi, a – co gorsza – po kilkukrotnym obciążeniu w przedziale około 90-130 km/h Omoda dostaje „zadyszki" i traci impet. W samochodzie europejskim, japońskim albo koreańskim to się nie zdarza.

Za taką cenę takie wady można jednak „przełknąć". Omoda stanowi przykład, że Polacy chcą kupować nowe auta, tylko nie chcą przepłacać.

Peugeot 2008

O miejskim charakterze Peugeota przypomina wąskie nadwozie – jego szerokość wynosi 177 cm. Przekłada się to na umiarkowaną szerokość wnętrza i zabiera punkty. Pod wieloma względami 2008 nie ma się jednak czego wstydzić wśród kompaktów: jest przyjemnie wykończony, ma porządne fotele z dużym zakresem regulacji wzdłużnej,

Niewielkie różnice punktowe w czołówce pokazują, jak zbliżony – i wysoki – poziom oferują testowane auta

pasażerom z tyłu zapewnia sporo miejsca na nogi, a bagażnik mieści przyzwoite 434 l (jednak brakuje choć jednego haka na torbę). Plus za dość nisko położony próg załadunku (72 cm).

Peugeot odstaje od większości rywali pod względem czytelności zegarów, które bardziej niż na przekaz stawiają na efektowność. Także łatwość obsługi „kuleje": system pracuje flegmatycznie, a sterowanie wentylacją odbywa się przez ekran. Plus za skróty do bazowych funkcji.

Ekran 2008 nie lubi pośpiechu, takie są też jego napęd i podwozie, nastawione na łagodne tłumienie. Silnik spalinowy z niewielkim elektrycznym wspomaganiem (i zdolnością pokonywania małych dystansów wyłącznie „na prądzie") w środkowym zakresie generuje sporą falę momentu obrotowego, ale 6-biegowa przekładnia nie jest zbyt



450-litrowy kufer oferuje nie tylko haki i okno na długie przedmioty, ale nawet gniazdko 230 V. Próg: 78 cm.



Bagażnik jest niewielki – 320 l, ale to użyteczne litry, z hakiem i schowkiem. Półka w klapie, próg: 71 cm.



Pojemny kufer (466 l) o dogodnym kształcie, są haki i podwójna podłoga, minus za plastikowe burty. Próg: 68 cm.



Spory bagażnik (479 l) z hakami i modułową podłogą (połowy mogą służyć jako przegroda). Próg: 77 cm.



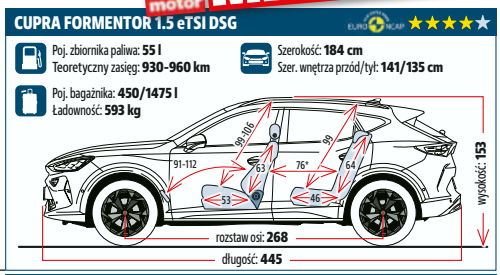
Skromnie (372 l), a w dodatku bez haków, twarde burty i niezbyt wysoko unoszona klapa, próg: 75 cm.

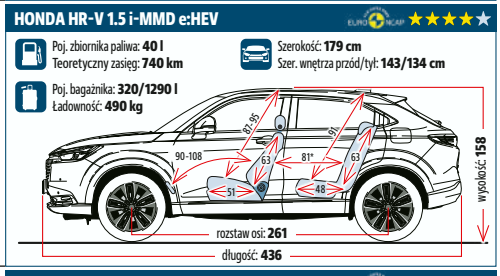


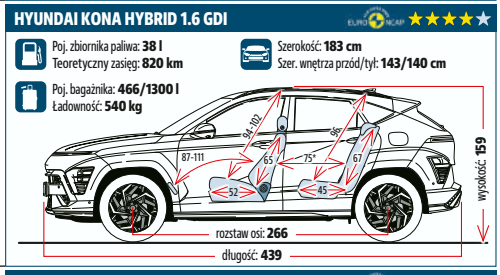
Niemały, ustawny bagażnik 2008 (434 l), dość niski próg (72 cm), brakuje haka, marne oświetlenie.

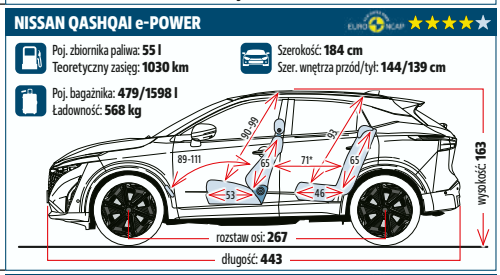


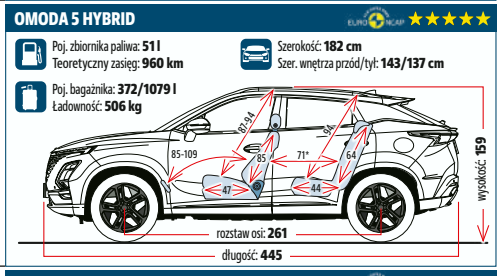
T-Roc nie rozczarowuje: 475 l, podwójna podłoga, masywne haki, trójdzielne oparcie, próg: 76 cm.

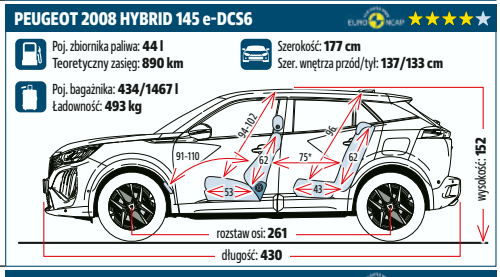


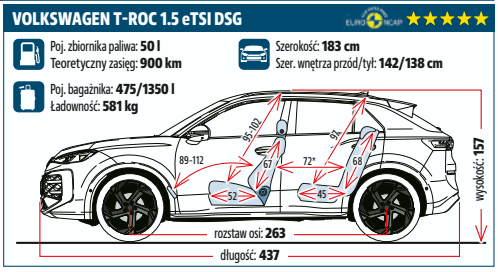












eprasa.pl 7e8ba01fc3

PORÓWNANIE 7 niewielkich crossoverów

DANE TECHNICZNE	CUPRA	HONDA	HYUNDAI	NISSAN	OMODA	PEUGEOT	VOLKSWAGEN
Silnik	benz., turbo + el.	elektr. + benz.	benz. + elektr.	elektr. + benz., turbo	benz., turbo + 2 x el.	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.
Układ cyl./zaw.; poj. skokowa	R4/16; **1498 cm³**	R4/16; **1498 cm³**	R4/16; **1498 cm³**	R3/12; **1497 cm³**	R4/16; **1499 cm³**	R3/12; **1199 cm³**	R4/16; **1498 cm³**
Moc maksymalna	**150 KM**/5000	**131 KM**/b.d.	**138 KM**/5700	**190 KM**/b.d.	**224 KM**/b.d.	**145 KM**/5500	**150 KM**/5000
Maksymalny moment obrotowy	**250 Nm**/1500	**253 Nm**/b.d.	**265 Nm**/3700	**330 Nm**/b.d.	**295 Nm**/b.d.	**230 Nm**/1750	**250 Nm**/1500
Napęd	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa	aut./bezstopniowa	aut./6-biegowa	aut./bezstopniowa	aut./bezstopniowa	aut./6-biegowa	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	445/184/153 cm	436/179/158 cm	439/183/159 cm	443/184/163 cm	445/182/159 cm	430/177/152 cm	437/183/157 cm
Rozstaw osi	268 cm	261 cm	266 cm	267 cm	261 cm	261 cm	263 cm
Prześwit	16,5 cm	18,8 cm	17,0 cm	17,5 cm	14,5 cm	16,0 cm	16,0 cm
Średnica zawracania	11,4 m	11,3 m	10,6 m	11,1 m	10,9 m	10,4 m	11,1 m
Masa własna/ładowność	1407/593 kg	1380/490 kg	1410/540 kg	1612/568 kg	1546/506 kg	1297/493 kg	1399/581 kg
Masa przyczepy	1500 kg	–	1110 kg	750 kg	750 kg	1100 kg	1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	450/1475 l	320/1290 l	466/1300 l	479/1598 l	372/1079 l	434/1467 l	475/1350 l
Pojemność zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	40 l (Pb 95)	38 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	51 l (Pb 95)	44 l (Pb 95)	50 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	245/40 R19	225/50 R18	215/55 R18	235/45 R20	215/55 R18	215/60 R17	225/40 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)							
Prędkość maksymalna	205 km/h	170 km/h	165 km/h	170 km/h	175 km/h	206 km/h	212 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,0 s	10,8 s	11,0 s	7,9 s	7,9 s	8,3 s	8,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,7-5,9 l/100 km	5,4 l/100 km	4,6 l/100 km	5,3 l/100 km	5,3 l/100 km	4,9 l/100 km	5,5 l/100 km
Zasięg	930-960 km	740 km	820 km	1030 km	960 km	890 km	900 km
m | DANE TESTOWE							
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,1** s →	**3,3** s →	**3,5** s →	**3,1** s →	**3,3** s →	**3,2** s →	**3,2** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,2** s ↗	**9,3** s →	**10,2** s →	**7,4** s ↗	**8,7** s ↗	**8,7** s ↗	**8,7** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,7** m ↗	**39,5** m ↘	**39,2** m ↘	**38,6** m →	**40,1** m ↘	**41,5**[1] m ↘	**40,6**[2] m ↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**35,4** m ↗	**37,0** m →	**38,4** m →	**37,7** m →	**38,7** m →	**42,6**[1] m ↘	**42,5**[2] m ↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**53,5** dB ↗	**59,1** dB ↘	**51,9** dB ↗	**52,2** dB ↗	**55,9** dB →	**56,9** dB →	**54,7** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,2** dB →	**66,0** dB →	**64,4** dB →	**64,7** dB →	**65,8** dB →	**64,5** dB →	**65,6** dB →
Rzeczywista prędkość[3]	**98** km/h	**97** km/h	**97** km/h	**97** km/h	**97** km/h	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,3**	**2,5**	**2,5**	**2,5**	**2,8**	**2,7**	**2,0**
Testowe zużycie paliwa[4]	**7,4/5,0/6,2**	**5,5/5,2/5,4**	**6,0/5,0/5,5**	**5,7/5,1/5,4**	**5,6/5,1/5,4**	**7,7/5,0/6,4**	**7,3/4,9/6,1**
Rzeczywisty zasięg	**880** km	**740** km	**690** km	**1010** km	**940** km	**680** km	**810** km

WYPOSAŻENIE/CENY	CUPRA	HONDA	HYUNDAI	NISSAN	OMODA	PEUGEOT	VOLKSWAGEN
Model	Formentor	HR-V	Kona	Qashqai	5	2008	T-Roc
Wersja	1.5 eTSI	e:HEV Advanced Style	Hybrid 1.6 GDI N Line	e-Power N-Design	Hybrid Premium	Hybrid 145 GT Exclusive	1.5 eTSI R-Line
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/–	●/●/●/●	●/●/●/●	●/●/●/●	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (6337)[5]	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-stref.	–/–/●	–/●/–	–/●/–	–/●/–	–/●/–	●/–/–	–/–/●
Ekran zegarów/head-up	●/–	●/–	●/●	●/–[6]	●/–	●/–	●/○ (4480)[5]
Nawigacja/ładowarka indukc.	○ (3302)[5]/●	●/●	●/●	●/●	–/●	●/●	○ (3780)[5]/●
Kamera cofania/kamery 360°	○ (999)[5]/○ (6337)[5]	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●	●/○ (4480)[5]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●	–/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/○ (6337)[5]	●/–	●/–[6]	●/–	●/–	●/–	●/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (5475)[5]/○ (999)[5]	●/●	–[6]/●	●/●	●/●	○ (4500)/●	○ (5460)[5]/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/–	●/–	●/–[6]	●/–[6]	–/●	●/–	●/○ (10 660)[5]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–	●/–	●/–[6]	●/–	●/–	●/–	●/○ (10 660)[5]
Podgrz. kierownica/prz. szyba	●/–	●/–	–/●	●/●	●/–	–/–	●/–
Reflektory LED/matrycowe	●/○ (7414)[5]	●/–	●/–	●/–	●/–	●/–	●/○ (2200)
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	○ (4007)[5]/○ (8378)[5]	–/–	–/●	○ (3200)[5]/–	–/●	●/–	–/○ (10 660)[5]
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	○ (999)[5]	●	●	○ (3200)[5]	●	–	○ (1600)
Zestaw napr./koło zapasowe	●/○ (473)	●/–	●/–	●/–[6]	●/–	●/–[7]	●/○ (510)[5]
Aluminiowe felgi 18"/19"	●/○ (4480)[5]	●/–	●/–	–/●	●/–	●/–	●/○ (2530)
Lakier metalik/kontrast. dach	○ (3783)/–	●/●	○ (2500)/○ (2600)	○ (3700)/●	●/●	●/●	○ (3300)/○ (2050)
Cena wersji podstawowej[8]	133 900 zł	124 900 zł	123 400 zł	154 200 zł	116 500 zł	124 440 zł	135 190 zł
CENA	**149 500 ZŁ**	**149 900 ZŁ**	**150 400 ZŁ**	**180 450 ZŁ**	**133 500 ZŁ**	**148 440 ZŁ**	**154 990 ZŁ**

Tradycyjnie samochody z Azji przekonują bogatymi specyfikacjami i ograniczoną możliwością dokupowania dodatków. Podane kwoty uwzględniają aktualnie obowiązujące rabaty (Cupra: -10 000 zł, Honda: - 10 000 zł, Hyundai: -17 000 zł, Nissan: -15 000 zł, Omoda: -3000 zł, Peugeot: bez upustu, Volkswagen: -11 000 zł). Po możliwym zrównaniu wyposażenia cena Cupry wzrasta do 166 094 zł (z panoramicznym dachem i lakierem met., bez elektrycznie sterowanych foteli), Hondy pozostaje bez zmian (149 900 zł), Hyundaia wzrasta do 155 900 zł (wersja Platinum z pakietem Luxury i lakierem met.), Nissana – do 187 350 zł, Omody – bez zmian (133 500 zł), Peugeot kosztuje 152 940 zł, a Volkswagen – 173 610 zł (bez elektrycznie sterowanych foteli, za to z wliczonym w pakiet wyświetlaczem head-up). Kolejność od najtańszego do najdroższego modelu: Omoda 5, Honda HR-V, Peugeot 2008, Hyundai Kona, Cupra Formentor, VW T-Roc, Nissan Qashqai. Volkswagen i Peugeot mają najkrótszą gwarancję (2 lata z opcją przedłużenia), reszta modeli – 3-7 lat.

[1] opony całoroczne; [2] opony zimowe; [3] przy wskazaniu 100 km/h; [4] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle segm.: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [5] pakiet; [6] dostępne w innej wersji, [7] dostępne jako akcesorium; [8] z tym samym silnikiem

eprasa.pl 7e8ba01fc3

spontaniczna w reakcjach. Na tle rywali nieco rozczarowują też kultura pracy, która przypomina o 3-cylindrowej konstrukcji, oraz spalanie – typowe dla jednostek benzynowych, nie napędów hybrydowych.

Dobry komfort tłumienia Peugeot (zwłaszcza długich nierówności) łączy ze stabilnym zachowaniem, także przy wysokich prędkościach – ale pozbawionym precyzji. W skrupulatnym utrzymaniu obranego toru jazdy pomagają mu interwencje elektroniki. Mocno wspomagany układ kierowniczy sprzyja natomiast łatwości manewrowania w mieście.

2008 broni się jako uzdolniony, spory miejski crossover – i na takim poziomie jest wyceniony.

Volkswagen T-Roc

Przebój VW pod wieloma względami przypomina konstrukcyjnie zbliżoną Cuprę – a przy okazji czerpie z rozwiązań znanych z Tiguana czy Passata. Solidne wykończenie, przyzwoite materiały i dopracowana estetyka reprezentują postęp względem poprzednika, podobnie jak wielkość centralnego ekranu (12,9"). Intuicyjność obsługi stoi jednak pod znakiem zapytania – menu jest mocno rozbudowane. Na szczęście można je szybko opanować, a orientację ułatwiają kolorowe ikony. Czytelne wskaźniki oferują rozliczne możliwości ustawień, ale ich obsługa z kierownicy również początkowo może wprawiać w konsternację.

Z Formentorem T-Roca łączą także zwinne prowadzenie i harmonijnie pracujący, oszczędny zespół napędowy z silnikiem 1.5 eTSI oraz skrzynią DSG. Tłumienie jest jednak łagodniejsze, z korzyścią dla komfortu, i to nawet z dużymi obręczami w testowanej wersji R-Line. Od strony układów napędowego i jezdnego to zdecydowanie samochód kompaktowy.

Także wielkością kabiny T-Roc kwalifikuje się już do klasy Golfa. Nie jest tak przestronny jak Formentor, ale miejsca wystarczy dla czterech dorosłych, z tyłu siedzi się tu wyżej i wygodniej, a niemały kufer (475 l) cechuje wzorowa funkcjonalność.

T-Roc zdobywa zasłużone pierwsze miejsce, choć częściowo z pomocą aktualnego upustu (-11 000 zł).

TEKST: MARCIN SOBOLEWSKI
ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

PUNKTACJA – KOMPAKTOWE SUV-Y

SUV-y I CROSSOVERY	maks. liczba pkt	CUPRA	HONDA	HYUNDAI	NISSAN	OMODA	PEUGEOT	VOLKSWAGEN
NADWOZIE I WNĘTRZE								
Wymiary wnętrza	50	31	27	31	28	25	27	29
Wykończenie i ergonomia	10	7	8	7	8	8	7	7
Wyciszenie	10	7	5	**8**	**8**	6	6	6
Multimedia i obsługa	10	7	7	8	9	6	7	7
Bagażnik	30	14	9	14	15	10	13	15
SUMA	110	66	56	68	68	55	60	64
UKŁAD NAPĘDOWY								
Osiągi	30	16	14	13	**17**	15	15	15
Praca napędu	10	7	8	8	9	6	6	7
Skrzynia biegów	10	8	7	7	6	5	6	8
Zużycie paliwa	30	23	25	24	25	25	22	23
SUMA	80	54	54	52	57	51	49	53
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE								
Prowadzenie	30	24	18	18	20	16	20	22
Komfort jazdy	30	20	**24**	22	22	20	22	22
Układ kierowniczy	10	8	7	7	6	6	7	7
Hamulce	20	13	10	9	10	9	11	12
SUMA	90	65	59	56	58	51	60	63
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	185	169	176	183	157	169	180
MIEJSCA		1	5	4	2	7	5	3
WYPOSAŻENIE I KOSZTY								
Cena zakupu	50	24	24	24	16	28	24	22
Poziom wyposażenia	30	16	27	25	25	26	22	22
Systemy bezpieczeństwa	30	15	16	17	17	17	16	17
Wyposażenie dodatkowe	10	5	3	4	4	**2**	4	7
SUMA	120	60	70	70	62	73	66	68
RAZEM	400	245	239	246	245	230	235	248
MIEJSCA		3	5	2	3	7	6	1

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Dzięki hybrydowym napędom Hyundai i Nissan są wyjątkowo ciche przy miejskich prędkościach. Honda też ma cichy napęd, ale wygłuszenie jest relatywnie najsłabsze. Niezły wynik Cupry.

Wysoka moc – 190 KM – zapewnia Nissanowi najwięcej punktów za osiągi. Najsłabiej wypada niezbyt żwawa Kona. Rozczarowuje wynik Omody.

Domena Hondy – wysokiej próby tłumienie. Niestraszne jej miejskie wyrwy ani pofalowania na lokalnych drogach. Niestety stabilność przy jeździe autostradowej jest już na poziomie auta miejskiego, a nie kompaktowego.

Omoda nie pozostawia wyboru – dwie wersje, jedna oferuje sporo, a druga jeszcze więcej. Najbardziej elastyczne cenniki (i niezbyt bogate wyposażenie) oferują Cupra i VW.

PODSUMOWANIE

Mówi się, że piłka nożna to taka gra, w której 22 mężczyzn biega za piłką, a na końcu i tak wygrywają Niemcy. Tak jest tym razem. Zwycięża udany T-Roc – któremu nie przeszkodziły daleko idąca cyfryzacja obsługi oraz spora cena. Druga jest Kona, która nie pozwala sobie na większe wpadki, pomijając przeciętne osiągi w „sprincie". Z powodu wysokiej ceny oszczędny, bardzo dobrze wykończony Nissan musi zadowolić się trzecim miejscem. Obok na podium plasuje się jeszcze Cupra, umiejętnie łącząca wszechstronność ze sportowym sznytem. Komfortowa Honda ma wiele zalet, aczkolwiek pod pewnym względami pozostaje modelem miejskim, podobnie jak Peugeot – to przekonujące samochody, lecz rywale są po prostu lepsi. Omoda nie bryluje w kategorii przestronności, ale imponuje wykończeniem, a jej bezkonkurencyjna cena pozwala przymknąć oko na pewne braki.



VW T-ROC
Optymalny rozmiar, dopracowany napęd – dynamiczny i oszczędny, choć „tylko" z miękką hybrydą, a także rozległa lista opcji. Ale nie jest tani.

CUPRA FORMENTOR
Najbardziej angażujący samochód w tej stawce, w dodatku przyzwoity SUV – i z całkiem przystępnym cennikiem. Mniej komfortowy od VW.

HYUNDAI KONA
Przyzwoity kompromis, który zapewnia drugie miejsce. Aktualna Kona mocno urosła, ma tradycyjne instrumenty obsługi i w większości obszarów jest OK.

HONDA HR-V
Zaskakująco przestronna, oszczędna i przytulna. Nie jest to samochód na autostradę, ale mimo piątego miejsca zdecydowanie zasługuje na uwagę.

NISSAN QASHQAI
Z powiewem „premium" – Qashqai pozostaje mocną propozycją wśród kompaktowych SUV-ów, ale z napędem e-Power jest drogi.

PEUGEOT 2008
2008 jest konkurencyjnym samochodem ze sporym (choć wąskim) wnętrzem, ale rywale w wielu aspektach są zwyczajnie trochę lepsi.

OMODA 5
Pod względem komfortu, pracy napędu czy obsługi to nie jest wyśrubowany poziom – ale za niewielkie pieniądze dostajemy estetyczny, oszczędny wóz.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

MATERIAŁ PROMOCYJNY **BYD**

Hybrydowa rewolu

Najnowszy BYD Dolphin G DM-i wprowadza do segmentu miejskich aut hybrydowy napęd plug-in. Zapewnia do 1040 km zasięgu i symboliczne zużycie paliwa.

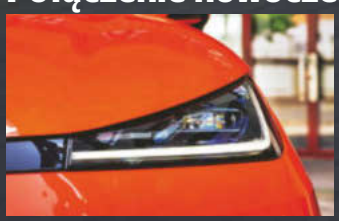
Mimo trwającej mody na crossovery i SUV-y wielu kierowców nie traci zainteresowania autami miejskimi, które łączą łatwość manewrowania i parkowania z funkcjonalnością oraz rozsądnymi kosztami eksploatacji. Doskonałą odpowiedzią na takie zapotrzebowanie jest najnowszy BYD Dolphin G z napędem DM-i.

Jest to jedyna w segmencie hybryda plug-in. Wersje o mocy 212 KM mają akumulator o pojemności 18,3 kWh, który może być ładowany prądem stałym. Dzięki temu uzupełnienie energii w zakresie 10-80% trwa 26 minut. Warto mieć na uwadze, że ładowanie z wykorzystaniem wallboxu czy nawet gniazda 230 V pozwoli na poranny wyjazd autem z garażu z pełni naładowanym akumulatorem. Kto codziennie pokonuje niewielkie dystanse, może wybrać 175-konną odmianę z baterią mieszczącą 7,4 kWh – nawet ona pozwala na pokonanie w trybie miejskim do 60 km bez zużywania kropli paliwa. A jeżeli kierowca przez dłuższy czas nie będzie mógł podłączyć samochodu do źródła prądu, to średnie zużycie paliwa (mierzone według standardów WLTP) wyniesie 4,3-4,5 l/100 km.

Akumulator trakcyjny jest objęty ośmioletnią gwarancją z limitem 250 000 km. Z kolei cały samochód jest objęty ochroną gwarancyjną przez 6 lat lub 150 000 km.

W ramach aktualnie prowadzonej przedsprzedaży BYD Dolphin G DM-i w wersji Active jest dostępny od 105 000 zł. Pierwsze samochody zostaną dostarczone klientom jesienią bieżącego roku.

Połączenie nowoczesnego designu oraz technologii



Diodowe reflektory

Wydajne oraz zapewniające snop intensywnego światła o barwie zbliżonej do światła dziennego diody są sercem przednich reflektorów. LED-y pracują także w światłach do jazdy dziennej, tylnych lampach oraz innych punktach świetlnych.



Nowoczesny design

Miękkie linie nadwozia oraz jego elementów zostały utrzymane w filozofii projektowej BYD o nazwie Ocean Aesthetics. Z tyłu uwagę przyciąga poprowadzona przez całą szerokość nadwozia listwa świetlna, która integruje światła LED oraz logo BYD.



Efektowne koła

Dopełnieniem efektownych linii nadwozia są rzucające się w oczy felgi. Wersje Active i Boost otrzymują 16-calowe obręcze, Comfort wyposażono w 18-calowe, dwukolorowe felgi, a topową wersję Sport – w 18-calowe felgi z błyszczącym, czarnym wykończeniem.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

cja





Wnętrze robi wrażenie nie tylko minimalistycznym designem, ale i dbałością o szczegóły – chociażby nastrojowe oświetlenie w 31 kolorach do wyboru, które może zmieniać wyświetlane barwy w rytm odtwarzanej muzyki.



Przed kierowcą znajduje się cyfrowy zestaw wskaźników o przekątnej 8,8 cala.



Od wersji Comfort ma na wyposażeniu panoramiczny dach z elektrycznie sterowaną roletą oraz tapicerkę łącząca materiał i skórę wegańską.



BYD Cloud Service umożliwia zdalne monitorowanie i sterowanie funkcjami auta za pomocą aplikacji.



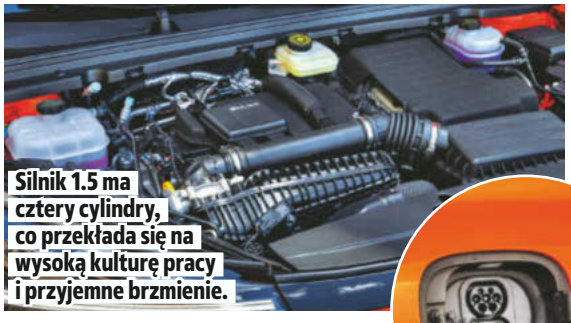
2,61-metrowy rozstaw osi pozwolił na zaprojektowanie przestronnego wnętrza – miejsca nie brakuje także w drugim rzędzie.



W konsoli środkowej znajdują się wejścia USB oraz 12 V. Technologia V2L pozwala na czerpanie prądu z gniazda CCS.



Bagażnik mieści 425 l, co oznacza, że jest większy od kufrów wielu kompaktów. Po złożeniu kanapy dzielonej w proporcji 40:60 rośnie do 1225 l. Jego funkcjonalność podnoszą haczyki na torby z zakupami.



Silnik 1.5 ma cztery cylindry, co przekłada się na wysoką kulturę pracy i przyjemne brzmienie.



Wydajny napęd DM-i

Napęd DM-i najnowszej, piątej generacji łączy najlepsze cechy aut spalinowych i elektrycznych – rekcja na gaz jest dobra, jazda w trybie elektrycznym jest wyjątkowo cicha, a zasięg limituje zapas paliwa w baku. W przypadku wersji z akumulatorem o pojemności 18,3 kWh homologowane życie paliwa 1,4 l/100 km w cyklu mieszanym przekłada się na łączny zasięg do 1040 km. Jeżeli BYD Dolphin G DM-i będzie używany w cyklu miejskim, to do 150 km uda się pokonać w trybie elektrycznym. Gniazdo CCS pozwala na ładowanie z mocą 39 kW.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Alkomat to nie zabawka, a jazda po



Co musisz wiedzieć o alkomatach i badaniu trzeźwości?

Jeśli pijemy alkohol, warto mieć alkomat. Tylko jeszcze trzeba wiedzieć jak go używać, bo to nie takie oczywiste, jak się większości wydaje.

Rynek urządzeń do pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu jest bardzo bogaty. Istnieje wiele firm i marek, pojawiają się też produkty chińskie, do których nie wszyscy mają zaufanie. Tymczasem dobre urządzenie to takie, które zostało prawidłowo skalibrowane i działa poprawnie. I to właściwie koniec opisu. Reszta to już tylko funkcje i komfort użytkowania. Marka, model, pochodzenie czy wygląd mają drugorzędne znaczenie. Możemy mieć najlepszy alkomat na rynku, ale po dwóch latach bez kalibracji zdecydowanie lepsze będzie tańsze urządzenie średniej klasy, które działa prawidłowo.

Wielu użytkowników nie zdaje sobie sprawy, jak delikatnym i wymagającym sprzętem jest alkomat elektrochemiczny, zarówno tani osobisty, jak i drogi profesjonalny. Najważniejsze, co powinien wiedzieć każdy kierowca, to jak nie uszkodzić urządzenia, a dopiero później – jak wykonać prawidłowy pomiar. Niewłaściwe użycie lub przechowywanie może sprawić, że wynik będzie błędny. Przyczyną problemów mogą być także upadek urządzenia, zanieczyszczenie oparami alkoholu czy wdmuchnięcie do niego resztek jedzenia.

Warto pamiętać, że pomiar alkomatem nigdy nie daje stuprocentowej gwarancji trzeźwości, dlatego tak ważne są sprawność urządzenia oraz przestrzeganie instrukcji obsługi. Dobrym zwyczajem jest wykonanie dla pewności dwóch pomiarów, szczególnie jeśli wynik pierwszego nas zaskakuje. Złe samopoczucie po imprezie często oznacza powrót do trzeźwości. Dlatego wiele osób stosuje tzw. klina – po spożyciu alkoholu samopoczucie poprawia się, ponieważ poziom alkoholu we krwi ponownie wzrasta.

Warto na poważnie przyjąć zasadę, że alkomat nie jest zabawką. Jeśli podczas imprezy wiele osób wykonuje pomiary po spożyciu dużych ilości alkoholu, urządzenie najpewniej zostanie rozkalibrowane, a nawet uszkodzone.

Alkomat szczególnie przydaje się osobom, które piją niewielkie

eprasa.pl 7e8ba01fc3

alkoholu może być przestępstwem

Jak wybrać i serwisować alkomat

ALKOMAT DO UŻYTKU DOMOWEGO

Alkomaty osobiste dzielimy na półprzewodnikowe i elektrochemiczne. Pierwsze są tańsze i dają mniej wiarygodne wyniki. Trzeba je często kalibrować, łatwo o nieprawidłowy rezultat po spożyciu innych substancji (np. leki, dym papierosa). Elektrochemiczne są stabilniejsze, dużo dokładniejsze i niepodatne na inne substancje. Tylko takie warto kupować, jeśli traktuje się alkomat na poważnie.

CENY

Najtańsze, ale dobre alkomaty elektrochemiczne można kupić od ok. 300 zł. Lepsze, z większymi sensorami kosztują ok. 400-500 zł.

ALKOMAT DO UŻYTKU PROFESJONALNEGO

Urządzenia profesjonalne (nie mylić z dowodowymi) są przystosowane do intensywnej eksploatacji, ponieważ mają znacznie większe sensory. Dzięki temu mogą wykonać wiele testów, również w krótkim okresie, bo szybciej przygotowują się do kolejnego badania. Służą głównie do weryfikacji trzeźwości innych, nierzadko kilku osób w krótkim czasie.



Na rynku jest cała masa urządzeń – od profesjonalnych po najtańsze, działające tylko jeden raz.

CENY

Urządzenia profesjonalne to koszt ok. 600--1500 zł. Żółte alkomaty przesiewowe wyglądające jak latarka kosztują ok. 1300-1400 zł i nadają się wyłącznie do wielu badań, pokazując jedynie trzeźwość lub nietrzeźwość.

DLACZEGO ALKOMAT TRZEBA KALIBROWAĆ?

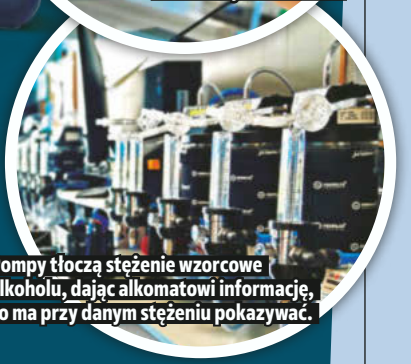
Sensor alkomatu stopniowo się zużywa, a elektrolit na nim wysycha, więc urządzenie traci dokładność, co skutkuje nieprawidłowymi wynikami, zwłaszcza przy niskich stężeniach. Nie jest to urządzenie, które kupuje się raz i zawsze będzie działać – trzeba je kontrolować i kalibrować raz na kilkanaście miesięcy. Zbyt wiele zależy od jego działania. Nie tylko bezpieczeństwo, ale także przyszłość kierowcy.

JAK WYGLĄDA KALIBRACJA ALKOMATU?

W pierwszym etapie alkomat jest poddawany oględzinom. Już na tym etapie można wykryć usterki, takie jak wypalony przewód pompki czy uszkodzona płytka. Sprawdza się baterie, a następnie, jeśli to możliwe, wykonuje się pomiary urządzeniem na stężeniach wzorcowych. Następnie urządzenie jest ustawiane w tryb kalibracji i wykonuje się próby na ustalonych stężeniach, niejako dając alkomatowi informację, jaką wartość stężenia dostaje i co ma pokazywać przy takiej wartości.



Alkomaty sprawdza się i kalibruje na stężeniach wzorcowych alkoholu.



Pompy tłoczą stężenie wzorcowe alkoholu, dając alkomatowi informację, co ma przy danym stężeniu pokazywać.

CENA KALIBRACJI

Kalibracja alkomatu osobistego kosztuje ok. 75 zł, a profesjonalnego ok. 130-170 zł.

Jak nie używać alkomatu, żeby nie zepsuć

NIE DMUCHAMY PO JEDZENIU!

Alkomat wbrew pozorom jest niezwykle delikatnym i czułym urządzeniem, a im mniejszy, tym bardziej ostrożnie trzeba się z nim obchodzić. Podczas badania nie należy mieć nic w ustach, również resztek jedzenia. Najlepiej odczekać kilkanaście minut od spożycia posiłku, wypłukać usta wodą i poczekać, aż wilgoć w ustach dojdzie do normalnego poziomu.

DROBINKI JEDZENIA

Drobinki jedzenia mogą zablokować przewód, w który dmuchamy w czasie badania. Zmiana przepływu powietrza przez sensor może spowodować zaburzenie jego pracy, a zablokowanie wylotu – doprowadzić do wycieku elektrolitu i uszkodzenia alkomatu.

ZABAWY Z ALKOMATEM

Wiele osób posiadających alkomat podczas imprezy proponuje sprawdzenie, kto jak bardzo się upił. Nieuchronnie prowadzi to do uszkodzenia urządzenia. Wdmuchanie wysokiego stężenia alkoholu na sensor powoduje, że zachodzą na nim gwałtowne reakcje chemiczne, które skutkują nawet wypaleniem sensora. Dodatkowo zwraca się uwagę na to, czy ktoś nie ma drobinek jedzenia w ustach. Pamiętajmy, że najwyższe stężenie alkoholu w wydychanym powietrzu jest tuż po spożyciu. Takie zabawy mogą znosić tylko urządzenia profesjonalne, choć i one są mocno narażone na rozkalibrowanie.

NIE DO TEGO SŁUŻY ALKOMAT

Alkomaty, zwłaszcza osobiste, nie są zaprojektowane do tego, by sprawdzać, kto jak bardzo się upił, lecz do kontroli niskich stężeń, czyli do uzyskania przez użytkownika informacji, czy mieści się w limicie dopuszczalnego poziomu alkoholu.

PRZECHOWYWANIE

Alkomat należy przechowywać w miejscu suchym, w temperaturze pokojowej i tak, by nie był narażony na opary np. alkoholu. Przechowywanie alkomatu w barku z alkoholem to często popełniany błąd, który prowadzi do jego rozkalibrowania. Dobrze jest go trzymać w fabrycznym pudełku.

ALKOMAT W AUCIE

Nie zaleca się wożenia alkomatu w samochodzie. Jeśli jest to konieczne, to tylko w czasie podróży, w opakowaniu lub fabrycznym pokrowcu, najlepiej na czymś suchym i miękkim. Nie wolno zostawiać w aucie na dłuższy czas, niż jest to konieczne.



Picie alkoholu i badanie trzeźwości to najgorsze połączenie dla alkomatu. Nie do tego służy to urządzenie.



Jeśli alkomat ma pojechać z nami w samochodzie, to tylko takim w miejscu i w taki sposób, by nie był narażony na drgania i skrajne temperatury.



Zostawiony tak alkomat w aucie szybko ulegnie uszkodzeniu. Jeszcze gorzej, gdy leży pośród ściereczek, zapachów czy płynów eksploatacyjnych.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Badanie trzeźwości i często popełniane błędy



Tylko w takim stanie należy wsiadać za kierownicę. Nawet poniżej limitu 0,20, ale powyżej 0,00 możemy czuć się źle i mieć dłuższy czas reakcji.



Wykresy i wyliczenia z internetowych alkomatów należy traktować wyłącznie orientacyjnie.

JAK BADAĆ TRZEŹWOŚĆ ALKOMATEM?

Badanie trzeźwości wykonuje się w razie potrzeby, a nie z ciekawości. W ten sposób uchronimy alkomat przed przyspieszonym zużyciem. Najlepiej badanie wykonać minimum 15 minut po spożyciu czegokolwiek – posiłku czy napoju – wcześniej płucząc usta wodą. Należy wziąć głębszy wdech i równomiernie wdmuchiwać powietrze przez ustnik do urządzenia aż do usłyszenia sygnału dźwiękowego. Jeśli wynik jest inny niż 0,0‰, należy wykonać ponowne badanie po około 15-30 minutach. Jeżeli za drugim razem stężenie będzie niższe, może to oznaczać, że trzeźwiejemy. Jeśli takie samo, bardzo zbliżone do poprzedniego wyniku lub wyższe, należy zrezygnować z jazdy autem.

WYKONYWANIE KILKU POMIARÓW Z RZĘDU

Gdy wykonujemy drugi czy kolejne pomiary, nie ma sensu robić ich raz za razem. Warto zrobić choć kilka minut przerwy. Wynik po minucie nic nam nie da. Jeśli znacząco różni się od poprzedniego, to albo spożyliśmy bardzo małą, nieistotną dawkę alkoholu (np. cukierek z alkoholem), albo alkomat nie działa już prawidłowo i trzeba go oddać do kalibracji.

ZBYT WCZEŚNIE PO PICIU

Wykonanie badania niedługo po spożyciu niedużej dawki alkoholu (np. kieliszek wina czy wódki) jak najbardziej ma sens. Najlepiej, jak upłynie przynajmniej pół godziny od wypicia. Nie jest natomiast zalecane badanie trzeźwości przy większym spożyciu, np. wypiciu kilku piw.

ZBYT WCZEŚNIE PO JEDZENIU

Resztki i zapach jedzenia w ustach mogą zaburzać wynik pomiaru, ale i narazić alkomat na uszkodzenie. Trzeba odczekać ok. 15-30 minut.

NIEUŻYCIE USTNIKA

Brak ustnika uniemożliwia pomiar alkomatem, chyba że urządzenie ma wbudowany ustnik. Alkomat nie działa prawidłowo, jeśli dmuchamy na odległość, bez ustnika. Wynik będzie zaniżony.

WIZYTA NA KOMENDZIE

Jeśli nie posiadamy alkomatu, albo nie mamy do niego zaufania, warto skorzystać z alkomatu na najbliższej komendzie policji. Bezpłatnie i na sprawdzonym urządzeniu wykonamy tam pomiar, by uzyskać pewność co do naszego stanu. Warto tylko zachować rozsądek. Przyjechanie na komendę samochodem, kierując nim w przypadku negatywnego wyniku naraża nas na karę. Również po takim wyniku nie należy wsiadać za kierownicę. Brzmi może zabawnie, ale znane są takie przypadki. Kiedy alkomat wskaże przekroczenie dopuszczalnej dawki alkoholu, funkcjonariusz może podchwytliwie zapytać, czym przyjechaliśmy, albo gdzie stoi nasze auto i sprawdzić, co zrobimy po wyjściu z posterunku.

JEDNORAZOWE TESTERY

Jeśli nie mamy chęci wybierać się na komendę policji, możemy skorzystać z jednorazowych testerów alkoholu dostępnych często na stacjach paliw. Kosztują ok. 5-10 zł i wykonują pomiar na zasadzie weryfikacji, czy przekraczamy dawkę dopuszczalną 0,2‰, jesteśmy poniżej tej wartości, czy w jej okolicy. Tego typu testery nie pokazują dokładnego wyniku (najwyżej przybliżony). Dodatkowo weryfikacja może być niejednoznaczna, np. trzeba rozpoznać kolor. Jeśli mamy jakiekolwiek wątpliwości, należy przyjąć zasadę, że nie możemy jechać. Mniej więcej na tym to polega – żeby ewentualnie odstraszyć potencjalnych śmiałków.

INTERNETOWE „ALKOMATY”

Internetowe „alkomaty” to kalkulatory oparte na czysto subiektywnych i teoretycznych danych, które wprowadzamy do algorytmu. Na podstawie kilku zmiennych pozwalają określić w przybliżeniu poziom alkoholu w organizmie w danym momencie. Biorą pod uwagę wiek, płeć, wzrost, masę ciała, ilość spożytego alkoholu, a także czas rozpoczęcia i zakończenia spożycia. Nie uwzględniają natomiast sposobu przemiany materii organizmu, kondycji zdrowotnej, częstości spożywanego alkoholu czy rodzaju spożywanego posiłku. A są to zmienne, które znacząco wpływają na przemianę materii. Sami twórcy takich stron internetowych przestrzegają przed odpowiedzialnością i ostrzegają, że wyniki nie są wiarygodne, a taki „pomiar” należy traktować jak zabawę.

DO CZEGO WIĘC SŁUŻĄ?

W praktyce mogą pomóc zrozumieć zasadę przemiany alkoholu w organizmie, ale tylko czysto teoretycznie. Algorytmy są tak ustawione, że często dają ogromny zapas wyliczeń. W teorii jeśli alkomat internetowy pokazuje, że trzeźwi będziemy o godzinie 8.00 rano, to raczej wytrzeźwiejemy wcześniej. Jednak wiarygodność tego jest niska, to jak uwierzenie komuś na słowo.

Dlaczego alkomat nie działa?



Lepsze urządzenia same się blokują, kiedy wymagają kalibracji lub naprawy.



Fizyczne uszkodzenia alkomatów są wbrew pozorom dość częste.

SŁABE LUB USZKODZONE BATERIE

Alkomat działa w oparciu o napięcie z baterii, więc prawidłowo tylko wtedy, gdy jest zasilany stabilnym napięciem. Spadek napięcia wpływa na pracę elektroniki oraz sensora pomiarowego, co w skrajnych przypadkach może prowadzić do błędnych wyników. Zaleca się stosowanie wyłącznie baterii alkalicznych. Akumulatorki charakteryzują się niższym napięciem nominalnym (najczęściej 1,2 V zamiast 1,5 V), co może negatywnie wpływać na działanie urządzenia.

USZKODZENIE SENSORA

Sensor elektrochemiczny alkomatu jest najbardziej wrażliwym elementem. Najmocniej zużywa się wtedy, kiedy nie jest używany. Odparowanie elektrolitu zmienia jego charakterystykę pomiarową, co przekłada się na precyzję pomiaru. Sensor potrzebuje regularnych porcji wilgoci dla przedłużenia działania. Dlatego alkomaty nieużywane przez kilka miesięcy mogą nie być sprawne. Warto co kilka tygodniu dmuchnąć w alkomat, najlepiej bez alkoholu lub z niewielką jego porcją.

USZKODZENIE PŁYTY GŁÓWNEJ LUB RURKI

Upadek urządzenia to jedno ze zdarzeń, które powinno skutkować oddaniem go do kontroli. Alkomaty są małe i bardzo delikatne. W firmach zajmujących się kalibracją wykonuje się dokładne oględziny i ewentualne naprawy alkomatów. Sprawdza się płytę główną, ale też rurkę, przez którą przepływa powietrze. Może być uszkodzona lub zablokowana.

Mity wyssane z palca

Zazwyczaj trzeźwienie jest mylone z samopoczuciem. To, że ktoś czuje się lepiej, nie ma nic wspólnego z wytrzeźwieniem. Często jest wprost przeciwnie, bo trzeźwienie pogarsza, a nie poprawia samopoczucie.

CZY MOŻNA PRZYSPIESZYĆ TRZEŹWIENIE?

Kawa, „energetyki” czy tłuste jedzenie mogą poprawić samopoczucie, ale nie przyspieszają spalania alkoholu. Często wręcz pogarszają metabolizm, wydłużając proces trzeźwienia.

CZY MOŻNA OSZUKAĆ ALKOMAT?

Tak, ale nie w tę stronę, w którą chcieliby niektórzy. W czasie kontroli policyjnej można się spryskać dużą dawką perfum, a urządzenie przesiewowe może wówczas pokazać, że nie jesteśmy trzeźwi. Wynik można „poprawić” przez intensywną hiperwentylację tuż przed badaniem, ale policjant raczej się na to nie zgodzi.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Badanie trzeźwości przez policję i konsekwencje

BADANIE TRZEŹWOŚCI:

PRZEBIEG KONTROLI DROGOWEJ
Jeśli alkomat pokaże wynik 0,0‰, jesteśmy wolni. Jeśli powyżej, wymagane jest ponowne badanie po 15 minutach. To czas na odparowanie alkoholu, który może pochodzić np. z cukierka. Po drugim pomiarze czasami wykonuje się trzeci, celem potwierdzenia, że kierowca jest trzeźwy, albo jeśli drugi pomiar wykaże wzrost stężenia względem pierwszego pomiaru.

KIEDY WYKONYWANE JEST BADANIE KRWI
Na przymusowe badanie krwi możemy zostać zabrani, kiedy nie zgodzimy się na badanie alkomatem. Również wtedy, gdy nie jest możliwe wykonanie badania (np. stracimy przytomność).

PRAWA I OBOWIĄZKI KIEROWCY
Kierowca ma obowiązek poddania się kontroli trzeźwości bez podawania przyczyny (tzw. rutynowa kontrola). Ma jednak prawo znać wynik pomiaru, a także zażądać jego powtórzenia.

KONSEKWENCJE ZA JAZDĘ:

PO SPOŻYCIU (0,2-0,5‰)
Wykroczenie, za które grozi grzywna od 2500 zł do 30 000 zł, zakaz prowadzenia pojazdów na okres od 6 miesięcy do 3 lat, możliwość aresztu do 30 dni oraz 15 punktów karnych.





POD WPŁYWEM ALKOHOLU (POWYŻEJ 0,5‰)
Przestępstwo, za które grozi kara pozbawienia wolności do 3 lat, zakaz prowadzenia pojazdów na minimum 3 lata, zapłata świadczenia w wysokości od 5000 zł do 60 000 zł na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej oraz 15 punktów karnych. Jeśli stężenie przekracza 1,5‰, sąd orzeka przepadek pojazdu.

WYPADEK POD WPŁYWEM ALKOHOLU
W razie spowodowania wypadku po alkoholu konsekwencje są znacznie poważniejsze. Minimum 3 lata więzienia, jeśli ktoś doznał uszczerbku na zdrowiu i minimum 5 lat więzienia, jeśli konsekwencją wypadku jest śmierć uczestnika.



Jak szybko trzeźwiejemy?

Szybkość „upojenia", jak i powrót do trzeźwości są uzależnione od wielu czynników. Tempo usuwania alkoholu z organizmu wynosi średnio 0,1-0,2‰ na godzinę, ale im więcej promili, tym dłuższy czas rozkładu. Po mocno zakrapianej imprezie pełna trzeźwość może wrócić dopiero po kilkunastu godzinach. Po jednym piwie jedna osoba będzie potrzebowała dwóch godzin, inna w ogóle nie przekroczy 0,2‰. Nie ma więc jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie.



ilości alkoholu lub wybierają napoje niskoprocentowe. To właśnie wtedy najłatwiej znaleźć się na granicy między trzeźwością a stanem po użyciu alkoholu. Sprawdza się również podczas wyjazdów służbowych czy spotkań prywatnych kończących się kolacją z alkoholem, gdy następnego dnia rano trzeba wsiąść za kierownicę.

Należy pamiętać o jeszcze jednym – organizmu nie da się oszukać, ani wyliczyć. Każdy trzeźwieje na swój sposób, nawet jeśli kilka osób jest pozornie podobnych. Dlatego niepoparte nauką porady czy internetowe kalkulatory lepiej traktować jako rozrywkę niż pewnik. I zawsze trzeba „dmuchać na zimne", nawet jak już dmuchniemy w alkomat.

TEKST: M. ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCH., PROMILER

Napoje niskoprocentowe i bezalkoholowe

Napojem bezalkoholowym nie można się upić, nawet jeśli na opakowaniu widnieje informacja o zawartości alkoholu do 0,5%. W praktyce nie jest możliwe wypicie w krótkim czasie takiej ilości, aby osiągnąć stan po użyciu alkoholu, czyli przekroczyć 0,2‰. Ryzykowne są napoje niskoprocentowe, zawierające około 2-3% alkoholu. Szybkie wypicie jednego takiego piwa może spowodować osiągnięcie stężenia na poziomie po użyciu alkoholu, czyli 0,2-0,5‰, zwykle jednak na krótki czas. Wypicie kilku takich piw z dużym prawdopodobieństwem doprowadzi do przekroczenia dopuszczalnego prawem poziomu alkoholu w organizmie kierowcy. W takich właśnie przypadkach warto mieć alkomat.



Bezalkoholowym piwem upić się nie da, ale niskoprocentowe może już wykazać jakieś stężenie w wydychanym powietrzu.

PODSUMOWANIE

Tak jak jazda po alkoholu nie jest zabawą, tak alkomat nie jest zabawką. Wielu kierowców traktuje go jak gadżet, tymczasem jest to urządzenie pomiarowe, od którego może zależeć ich przyszłość. Alkomat wymaga szczególnej troski. Należy go prawidłowo przechowywać, regularnie kalibrować i używać zgodnie z instrukcją. Jeśli służy do zabawy podczas imprez, sprawdzania, kto jest bardziej pijany czy wykonywania pomiarów po każdym kieliszku, szybko przestaje być narzędziem, a staje się bezużyteczną zabawką.

Tylko poważne traktowanie alkomatu daje pewność wyniku pomiaru

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Na wakacje autem elektrycznym



Sieć stacji ładowania oraz konstrukcja aut zasilanych prądem stale ewoluują. Sprawdzamy, jak przekłada się to na komfort podróżowania nimi w trasie.

Zaledwie kilkanaście lat temu auta elektryczne miały nierzadko 150-200 km deklarowanego zasięgu. Rzeczywisty bywał o połowę krótszy. A że zły przekaz budzi znacznie więcej emocji od korzystnego, dzięki czemu także „niesie" się znacznie dalej, do pojazdów zasilanych prądem szybko przyklejono łatkę zdatnych do jazdy wyłącznie po mieście.

Rzeczywiście było tak w przypadku sporej grupy modeli, ale sukcesywnie powiększane akumulatory trakcyjne oraz rozbudowywana sieć szybkiego ładowania zmieniały stan rzeczy.

15 lat po pojawieniu się na naszych drogach pierwszych współczesnych aut elektrycznych przejechaliśmy Volkswagenem ID.7 z Warszawy do Rijeki, czyli trasą, która w całości lub wielu fragmentach jest pokonywana przez Polaków podczas wyjazdu na wakacje.

Założyliśmy jazdę z maksymalną dozwoloną prędkością (jeżeli było to możliwe i bezpieczne) bez wyłączania klimatyzacji czy korzystania z trybu Eco.

Na planowanie strategii ładowania czy poszukiwanie źródeł energii nie poświęciliśmy nawet minuty – zadanie wykonała za nas fabryczna nawigacja Volkswagena.

Po niemal 10 godzinach jazdy (wraz z ładowaniem) przekroczyliśmy granicę z Chorwacją przy miejscowości Trakošćan.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK
ZDJĘCIA: VOLKSWAGEN, AUTOR

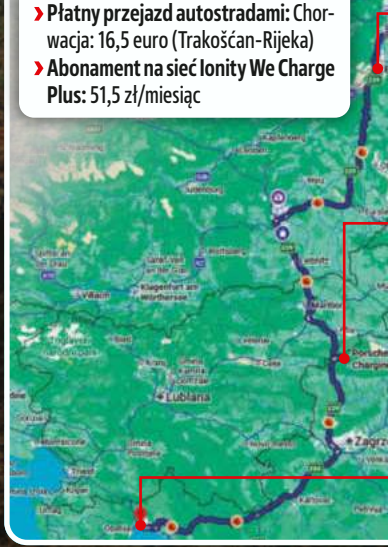
Trasa pod lupą

Na mapie obok zaznaczyliśmy trasę przejazdu z miejscami ładowań. W punkcie startu przyjęliśmy teoretyczny koszt ładowania 0-100%. Prąd w Czechach oraz Austrii uzupełnialiśmy w ładowarkach sieci Ionity. W miejscowości Trakošćan ID.7 zostało podpięte do ładowarki sieci Porsche Destination Charging – koszt jej użycia był wliczony w cenę noclegu. Podróż okazała się komfortowa – ładowarki nie były zajęte, a postoje po kilku godzinach jazdy nie były dłuższe od tych, jakie wykonalibyśmy autem spalinowym.

Opłaty dodatkowe

Do faktycznego kosztu przejazdu z Warszawy do Rijeki należy doliczyć opłaty dodatkowe. Przyjęliśmy winiety na okres dłuższy niż tydzień – w końcu z wakacji trzeba także wrócić. Abonament We Charge nie jest konieczny, ale zmniejsza stawki ładowania w sieci Ionity z 3,26 zł/kWh (brak abonamentu, brak aplikacji, płatności przy ładowarce) do 1,86 zł/kWh.

- **Winiety:** Czechy: dla aut elektrycznych bezpłatne po zgłoszeniu, Austria: 12,8 euro za 10 dni, Słowenia: 32 euro/2 tygodnie
- **Płatny przejazd autostradami:** Chorwacja: 16,5 euro (Trakošćan-Rijeka)
- **Abonament na sieć Ionity We Charge Plus:** 51,5 zł/miesiąc



Testowany samochód

Volkswagen ID.7 Pro S

W próbie wziął największy z elektrycznych Volkswagenów. Model ID.7 bazuje na używanej od 2019 r. platformie MEB, którą niemiecki koncern zaprojektował z myślą o pojazdach z napędem elektrycznym. Okazuje się, że obecnie stosowane kluczowe rozwiązania mają mało wspólnego z pierwszymi. W efekcie silniki są mocniejsze i wydajniejsze, a akumulatory bardziej pojemne i przystosowane do szybkiego ładowania.



- Akumulator: 86 kWh (netto)
- Maksymalna moc: 286 KM
- Średnie zużycie energii (WLTP) 10,9-17,1 kWh/100 km
- Zasięg w cyklu mieszanym (WLTP): 709 km
- Cena: od 237 290 zł

Inne metody przejazdu

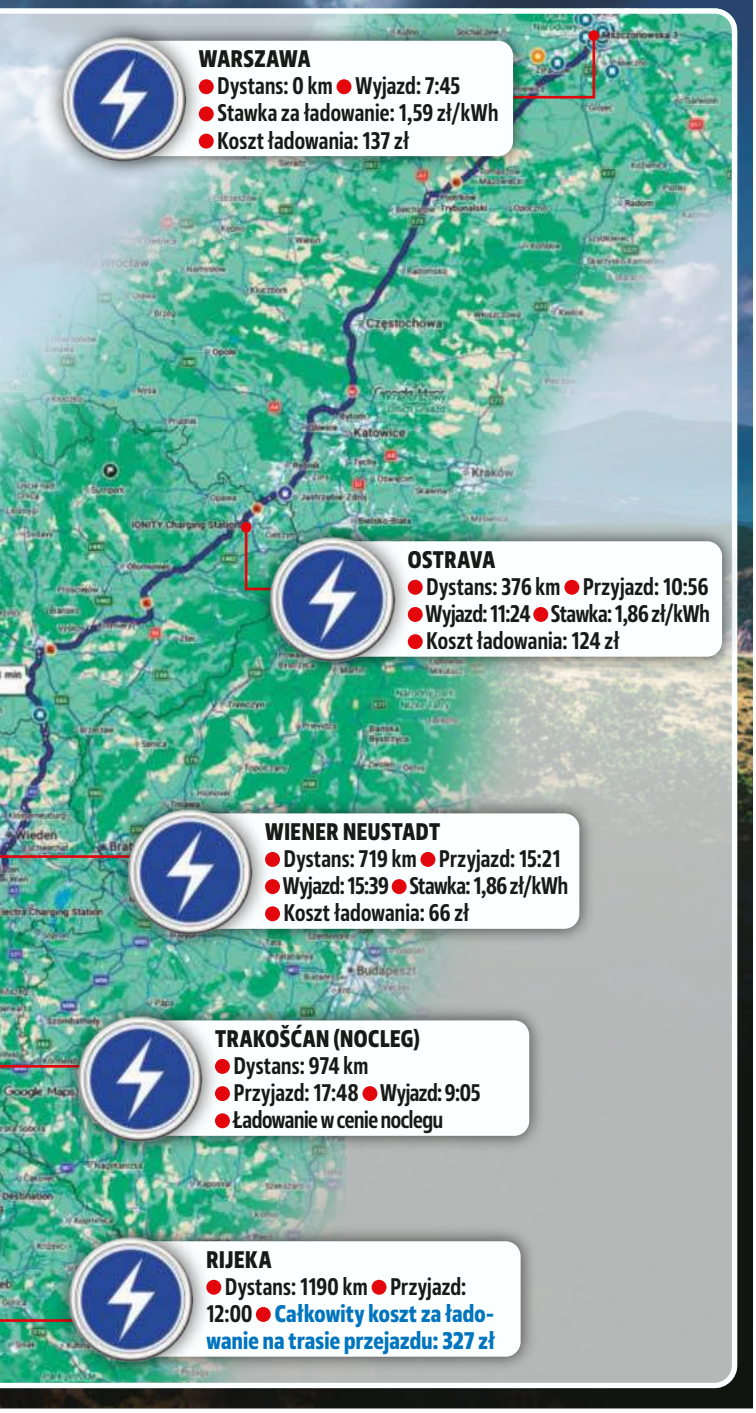
Samochód z napędem spalinowym

Jeszcze przez lata będzie to najpopularniejszy sposób na dotarcie na wakacje. Przy jeździe autostradowej diesel spali ok. 6 l/100 km, auto benzynowe może domagać się ok. 8 l/100 km.

- Przy obecnych cenach paliw trasa do Chorwacji może zamknąć się w kwocie 500-600 zł.
- Za granicą paliwa są droższe niż w Polsce.

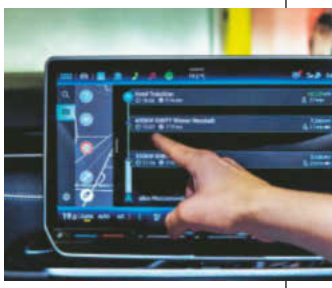


eprasa.pl 7e8ba01fc3



Planowanie trasy i punktów ładowania

Wbudowany w nawigację Volkswagena ID.7 planer podróży okazał się pomocnym, rozbudowanym i łatwym w obsłudze rozwiązaniem. Szacuje on zasięg w oparciu o typ dróg, a punkty ładowania dobiera na podstawie mocy ładowarek, a nawet poziomu naładowania akumulatora, który kierowca może modyfikować, by np. dotrzeć do punktu docelowego z ładowarką na „głębokiej" rezerwie. System prezentuje też czasy ładowania i informuje o zajętości ładowarek.



Nawigacja wyświetla kolejne punkty ładowania.

Homologowane i rzeczywiste zużycie energii

Cykl pomiarowy WLPT przewiduje jazdę na dystansie 23 km, a składa się z trzech faz, podczas których auto rozwija różne prędkości (także przekraczające 130 km/h). W trakcie całego przejazdu Volkswagen ID.7 zużywał niecałe 18 kWh/100 km. Praktycznie pokrywało się to z wartością 17,4 kWh/100 km przewidzianą dla cyklu „bardzo wysokiego", a więc jazdy typowo autostradowej. Przy wolniejszej jeździe z Rijeki na wyspę Krk ID.7 na dystansie 391 km zużyło 14,9 kWh/100 km.



Na średnie zużycie energii składa się kilka wartości.

Ile kosztuje ładowanie

W przypadku samochodów z napędem spalinowym kalkulowanie kosztów paliwa jest łatwe – ceny są podane na pylonach stacji. Użytkownicy aut elektrycznych mają trudniejsze zadanie. Stawki zależą od różnych czynników. W warszawskim hubie ładowania Ekoen zmieniają się w ciągu dnia w zakresie 1,49-2,49 zł/kWh. Z kolei w sieci Ionity wpływ na nie ma użytkownik. Jeżeli nie korzysta z aplikacji, będzie płacił 3,26 zł/kWh. Instalując „apkę", zredukuje stawkę do 3,10 zł/kWh. Z kolei abonamenty (28,5 lub 51,5 zł miesięcznie) skutkują cenami prądu na poziomie 2,33/1,86 zł za kWh.



Koszty ładowania rzadko są tak dobrze eksponowane.

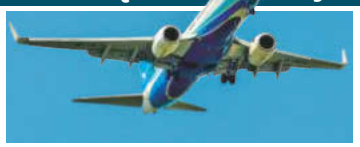
Korzyści z jazdy autem elektrycznym

Samochody elektryczne słyną z niskiego poziomu hałasu w kabinie. Im dłuższa trasa, tym bardziej to procentuje – pasażerowie i kierujący w mniejszym stopniu odczuwają zmęczenie. Z perspektywy komfortu kierowcy nie bez znaczenia jest szybka reakcja na gaz, która istotnie ułatwia włączanie się do ruchu, wyprzedzanie czy nawet sprawną zmianę pasa. W Volkswagenie ID.7 wygodę dodatkowo podniósł pakiet asystentów – z aktywnym tempomatem i utrzymywaniem pasa ruchu włącznie.



Płaska podłoga zwiększa komfort podróży z tyłu.

oraz związane z tym koszty



Samolot

Do Rijeki z Polski można dolecieć bezpośrednio z Gdańska, Katowic, Wrocławia i Lublina.

- Podróż trwa niecałe 2 godziny, a bilet w jedną stronę można znaleźć za niewiele ponad 100 zł.
- Dla osób, które nie mieszkają w pobliżu lotniska, niedogodnością jest konieczność dotarcia do niego i ewentualne opłaty za parking.

Autobus lub pociąg

Do Chorwacji można dotrzeć także autobusem lub pociągiem – na drugie rozwiązanie w ubiegłym roku zdecydowało się blisko 10 tys. osób.

- Bilet kolejowy w jedną stronę można kupić od 170 zł (obecnie są droższe), a przejazd trwa 20 godzin.
- Bezpośredni autobus z Warszawy do Rijeki jedzie 17,5 godziny. Bilety od 160 zł.



PODSUMOWANIE

Postęp, jaki dokonuje się w obrębie elektromobilności, robi wrażenie. Co ciekawe, nie dotyczy wyłącznie punktów ładowania (używane podczas testu działają od dłuższego czasu), tylko budowy pojazdów. Istotne zmniejszenie zużycia energii nawet podczas szybkiej jazdy w połączeniu z powiększeniem akumulatora, a przede wszystkim podniesieniem maksymalnych tolerowanych przez pojazd mocy ładowania oraz utrzymaniem ich w szerokim zakresie stopnia naładowania ogniw przełożyło się na komfort użytkowania porównywalny z autami spalinowymi.





cena 32,40 zł

Żel do przywracania koloru Owatrol

- Przywraca oryginalny kolor elementom z plastiku
- Może być stosowany na kamień i kostkę brukową
- Zabezpiecza chromowane oraz polerowane metale

W metalowej puszce znajduje się 200 ml preparatu w postaci gęstego żelu. Środek przeznaczony jest do przywracania oryginalnego koloru wielu powierzchniom – od elementów wykonanych z tworzyw sztucznych po kostkę brukową, a nawet nagrobki. Preparat nanosi się na odnawiane powierzchnie gąbkowym aplikatorem lub miękką szmatką.

Stare plastiki jak w nowym aucie

Czy da się przywrócić czarny kolor wypłowiałym plastikom? Francuska firma Owatrol twierdzi, że tak. W praktycznym teście sprawdzamy działanie środka o nazwie Polytrol.

Wykonane z czarnego plastiku zderzaki czy lusterka wielu kierowcom kojarzą się z najtańszymi wersjami samochodów sprzedawanych przed laty. Jednak problem blaknących elementów nadwozia dotyka także współczesnych aut. Nawet w nowych pojazdach da się spotkać poszerzenia nadkoli czy listwy ochronne z tworzywa sztucznego. Takie fragmenty nadwozia – pod wpływem słońca – z czasem blakną, zmieniając kolor na szary. Na odbarwianie mają też wpływ środki chemiczne używane do pielęgnacji samochodu.

Z czasem pogarszanie wyglądu plastikowych elementów się nasila, a w przypadku samochodów zabytkowych czy youngtimerów to już prawdziwy problem. Plastiki w kilkudziesięcioletnich autach są zwykle czarne tylko z nazwy, a w rzeczywistości ich barwa to różne odcienie szarości.

Różne metody odnawiania

Kierowcy, którym zależy na prezencji ich aut, starają się przywrócić czarną barwę wykonanym z tworzywa częściom nadwozia. Robią to na różne sposoby. Jednym z nich jest silne rozgrzanie powierzchni plastiku za pomocą opalarki. Taka metoda często przynosi pożądany efekt, ale łatwo tu o uszkodzenie plastiku. Do tego warto zdawać sobie sprawę, że roztopienie zderzaka czy obudowy lusterka jest uszkodzeniem nieodwracalnym.

Wielu użytkowników samochodów sięga po preparaty chemiczne. Tu wybór jest spory. Zwłaszcza w chińskich sklepach internetowych da się znaleźć „cudowne” środki, które na filmach reklamowych w mgnieniu oka zmieniają wypłowiałe szare plastiki w czarne, które wyglądają jak nowe. Z naszego doświadczenia wynika, że tego rodzaju oferty to zwykłe naciąganie, a tanie preparaty w rzeczywistości nie są skuteczne.

W sklepach motoryzacyjnych sprzedaje się tzw. czernidła. Są to preparaty, które swoim czarnym kolorem mają zabarwiać wyblakłe tworzywa. Niektóre z nich nawet

Sprawdzamy działanie preparatu do przywracania koloru Owatrol



1 DOKŁADNE UMYCIE NADWOZIA

Test przeprowadziliśmy na 34-letnim Volkswagenie Golfie. Z czasem wykonane z tworzywa sztucznego elementy nadwozia, takie jak m.in. zderzaki czy listwy, uległy wypłowieniu, a ich kolor zmienił się czarnego na szary. Na początek testu wstępnie wyczyściliśmy auto, wykorzystując do tego pianę aktywną i myjkę ciśnieniową. Następnie nadwozie umyliśmy wodą z szamponem, używając dwóch wiader i gąbki.



2 OKLEJENIE LAKIERU WOKÓŁ LISTWY DRZWIOWEJ

Należy pamiętać, aby podczas aplikacji tego rodzaju preparatów bardzo dokładnie zabezpieczyć powierzchnie lakierowane, ponieważ zaschnięty na lakierze środek jest trudno usunąć. W niektórych przypadkach nie da się go zmyć i trzeba polerować. Test przeprowadziliśmy na listwie bocznej znajdującej się na drzwiach kierowcy. Aby ograniczyć ryzyko zabrudzenia, lakier wokół odnawianego elementu okleiliśmy papierową taśmą.



3 ODTŁUSZCZENIE POWIERZCHNI LISTWY

Podobnie jak w przypadku innych prac przy nadwoziu, takich jak woskowanie czy nakładanie powłok zabezpieczających, odnawianą powierzchnię dokładnie odtłuściliśmy. Użyliśmy do tego bezpiecznego dla lakieru i elementów wykonanych z tworzywa sztucznego rozpuszczalnika izopropylowego. Nasączyliśmy nim miękką szmatkę i wytarliśmy plastikową listwę. Po takiej czynności należy odczekać, aż rozpuszczalnik odparuje.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

przynoszą oczekiwane efekty, jednak w większości przypadków ich działanie jest krótkotrwałe. Wytworzona na powierzchni plastiku powłoka po prostu się zmywa.

Preparat do... nagrobków

O skuteczną metodę na regenerację wyblakłych plastików zapytaliśmy zaprzyjaźnionego zawodowego detailera samochodowego. Właściciel studia Green Detailing Adrian Zielonka polecił nam francuski preparat firmy Owatrol. Co ciekawe, środek ma wiele zastosowań – jest przeznaczony do przywracania koloru tworzyw sztucznych, kamienia, kostki brukowej oraz nagrobków.

Działanie preparatu sprawdziliśmy na wypłowiałej listwie bocznej 34-letniego Volkswagena Golfa. Wykonany z tworzywa sztucznego element przygotowaliśmy i natarliśmy środkiem zgodnie z zaleceniami detailera.

Efekt działania produktu o nazwie Polytrol był imponujący. Wyblakła do szarej barwy listwa po aplikacji dwóch warstw żelu odzyskała oryginalny kolor. Co ciekawe, zabieg zajął kilkanaście minut, a do jego wykonania potrzebne były papierowa taśma oraz miękka szmatka.

Reagujący z wierzchnią warstwą plastiku preparat przywrócił głęboką czarną barwę zniszczonej listwie.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO





4 APLIKACJA PREPARATU

Zgodnie z zaleceniami osób zajmujących się zawodowo detailingiem samochodowym preparat nanieśliśmy na listwę za pomocą gąbkowego aplikatora, jednak nadaje się do tego także miękka szmatka. Środkiem naciera się nieduże powierzchnie, rozprowadzając równomiernie cienką warstwę. Czynność można powtarzać.



5 USUNIĘCIE NADMIARU ŚRODKA

Ważne jest, aby nie dopuścić do zaschnięcia środka na powierzchni odnawianego elementu, dlatego chwilę po nałożeniu preparatu przetarliśmy listwę miękką szmatką z mikrofibry. Ma to na celu nie tylko usunięcie nadmiaru żelu, ale także rozprowadzenie grubszej warstwy preparatu po większej powierzchni.



6 OCENA EFEKTU KOŃCOWEGO

Efekt działania preparatu Polytrol firmy Owatrol był imponujący. Właściciel samochodu aż nie mógł uwierzyć, że czarna listwa na drzwiach to oryginalny element jego auta. Wyblakły do szarej barwy plastik po nałożeniu dwóch warstw środka odzyskał głęboki czarny kolor. Listwa wyglądała jak nowa.

To warto wiedzieć

INNE PREPARATY



Na rynku dostępnych jest wiele preparatów o podobnym działaniu. Z przeprowadzanych przez nas testów wynika, że nie wszystkie dają zadowalający efekt. Tanie produkty z Chin zwykle w ogóle nie działają, a popularne czernidła szybko się zmywają. Dobre efekty uzyskaliśmy, testując produkt o nazwie Plastic Fantastic firmy Funky Witch.

UWAGA NA SŁOŃCE

Należy pamiętać, że tego rodzaju preparatów nie powinno się stosować na nieosłonięte od słońca i rozgrzane powierzchnie. Zaschnięty środek może być trudny do usunięcia.

OSTROŻNIE Z OPALARKĄ



Niektórzy kierowcy przywracają czarny kolor plastikom, nagrzewając ich powierzchnię opalarką. Rzeczywiście w niektórych przypadkach przynosi to efekt, ale podczas takich praktyk łatwo o nieodwracalne uszkodzenie tworzywa. Bezpieczniej wybrać chemiczną metodę regeneracji.

PODSUMOWANIE

m motor

Przeprowadzony przez nas test potwierdził niezwykłą skuteczność preparatu Polytrol firmy Owatrol. Ten francuski środek przeznaczony jest do przywracania oryginalnego koloru elementom wykonanym z różnych materiałów – od plastiku po kamień. Dzięki doskonałym właściwościom regeneracyjnym preparat jest stosowany przez zawodowych detailerów samochodowych do odnawiania plastikowych elementów nadwozia, takich jak m.in. zderzaki, lusterka czy listwy boczne. Przy użyciu tego preparatu udało nam się przywrócić czarny kolor wypłowiałym listwom 34-letniego Golfa, a efekt działania środka był imponujący.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

UŻYWANE



DO REDAKCJI

Zielona strzałka



W ubiegłym roku zapowiedziano zniesienie konieczności zatrzymania przed sygnalizatorem wyświetlającym czerwone światło i zieloną strzałkę. Czy te przepisy weszły już w życie?

Polska jest jednym z nielicznych krajów, które nakładają na kierowców nakaz zatrzymania przed sygnalizatorem z zieloną strzałką. Z badań wynika, że nawet 88% kierowców lekceważy ten przepis (grozi za to 100 zł i 6 punktów karnych). Zdarzenia z niechronionymi uczestnikami ruchu w takich sytuacjach to zaledwie 1% całości. Ewentualne zmiany w prawie mają być poprzedzone ekspertyzami. Wstępnie założono, że konieczność zatrzymania przed zieloną strzałką zniknie dopiero w 2028 roku.

Wyciszenie bagażnika



Czy wyciszenie bagażnika powoduje znaczny spadek hałasu w aucie? Elementy są łatwe do zdemontowania, chciałbym zrobić to samodzielnie.

Bagażnik jest dużą i fabrycznie słabo wyciszoną wnęką, która może wzmacniać hałasy z kół, zawieszenia i wydechu. To często jednak dopełnienie prac. Znaczący spadek hałasu najłatwiej uzyskać, w pierwszej kolejności wyciszając drzwi, nadkola, podszybie oraz podłogę. Dopiero później warto zająć się przestrzenią bagażową.

Lata produkcji: 2001-2011
Ceny: od 50 tys. zł

Mercedes SL V (R230)

SL-e generacji R230 w wersjach AMG osiągają zawrotne ceny. Jakie przypadłości trapią te niemłode już roadstery?

Mercedes SL R230 nie ma jeszcze statusu auta tak kultowego jak poprzednik (R129), ale coraz częściej bywa rozpatrywany jako luksusowy youngtimer do okazjonalnych przejażdżek. Rynek wtórny proponuje sporo tych roadsterów: zarówno tańszych, przedliftowych (do ok. 150 tys. zł), jak i znacznie droższych „poliftów" (z zupełnie innym przodem; lata 2008-2011) i odmian AMG kosztujących ponad 250 tys. zł. Oferowano aż trzy AMG: 55 (476-517 KM), 63 (525 KM) i 65 (612-670 KM).Tak wiekowy i skomplikowany technicznie Mercedes nie będzie bezawaryjny. Im starsze auto, tym większe ryzyko usterek drogich elementów, czyli mechanizmu składania twardego dachu, pompy układu hamulcowego SBC i komponentów hydraulicznego zawieszenia ABC. Kłopotliwy bywa też system multimedialny Comand. W silnikach 3.0/3.5 V6 (M272) trzeba pilnować rozrządu (zużywa się koło zębate wałka wyrównoważającego), a z racji przebiegów napraw coraz częściej wymaga skrzynia 7G-Tronic.

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 Mercedesów

Zalety

„SL do dzisiaj wygląda jak samochód marzeń. Jego design praktycznie się nie zestarzał"

„Silnik V8 pięknie bulgocze przy wyższych obrotach. Ideał pod względem kultury pracy oraz elastyczności"

„Bardzo wygodne fotele z ogromnym zakresem regulacji. Na ilość miejsca nie można narzekać"



„Skrzynia w moim Mercedesie praktycznie niezauważalnie zmienia biegi: widać to dopiero na obrotomierzu"

Wady

„Bardzo dużo przycisków i pokręteł. Mam to auto kilka lat, a nadal nie wiem, jak szybko ustawić niektóre funkcje"



„Trudno go wyczuć podczas manewrowania. Brakuje mi czujników parkowania"

„Mimo wszystko ubolewam, że z tyłu nie ma choćby małej ławeczki dla dziecka"

„Jak zacznie rdzewieć, to już nie przestanie. Na szczęście kupiłem SL-a bez korozji"

eprasa.pl 7e8ba01fc3

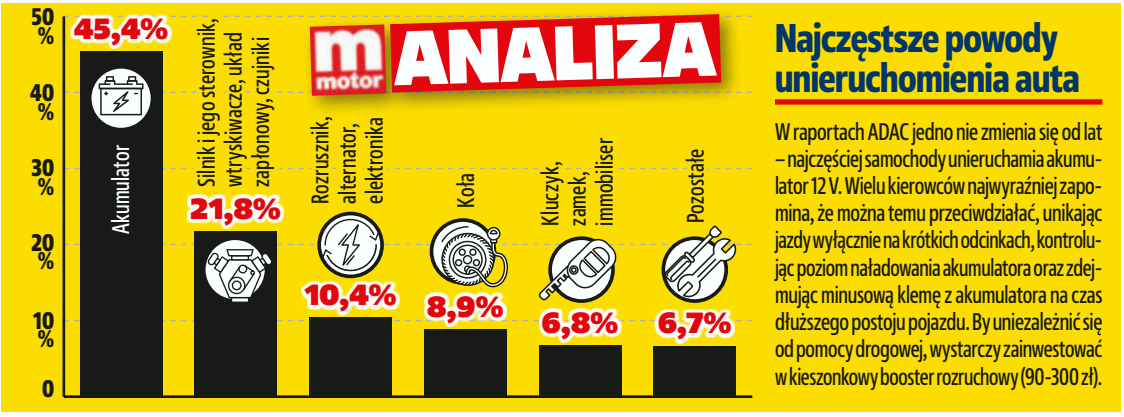
Awaryjność według ADAC

W 2025 r. pomoc drogowa niemieckiego automobilklubu ADAC otrzymała 3,7 mln wezwań

W oparciu o nie powstał raport awaryjności

Statystycznie raz na dziewięć sekund technicy ADAC udzielali pomocy niemieckim zmotoryzowanym. W porównaniu z 2024 r. odnotowano wzrost wezwań o 1,6%. Eksperci ADAC upatrują źródła stanu rzeczy w rosnącym wieku pojazdów i natężeniu ruchu. Rekordowy dzień, z 18 588 zgłoszeniami alarmowymi, przypadł na 29 grudnia 2025 r. – żniwo zebrała fala mrozu, która unieruchomiła wiele aut. W najnowszym raporcie ze złej strony pokazały się m.in. Fiat Ducato, Mazda 3, Hyundai Ioniq 5, Ople Meriva i Insignia, Renault Scenic oraz różne modele Toyoty – w przypadku większości aut głównym źródłem problemów okazywały się podatne na rozładowanie akumulatory 12 V, czasem dochodziły do tego problemy z elektroniką.





Najczęstsze powody unieruchomienia auta

W raportach ADAC jedno nie zmienia się od lat – najczęściej samochody unieruchamia akumulator 12 V. Wielu kierowców najwyraźniej zapomina, że można temu przeciwdziałać, unikając jazdy wyłącznie na krótkich odcinkach, kontrolując poziom naładowania akumulatora oraz zdejmując minusową klemę z akumulatora na czas dłuższego postoju pojazdu. By uniezależnić się od pomocy drogowej, wystarczy zainwestować w kieszonkowy booster rozruchowy (90-300 zł).

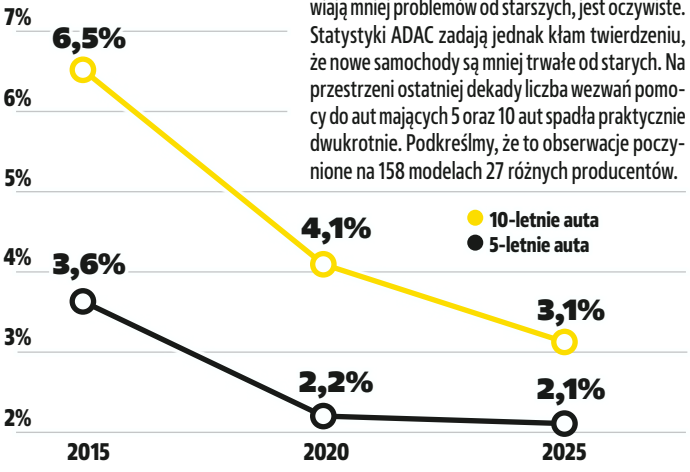
Awaryjność aut spalinowych i elektrycznych w przeliczeniu na 1000 pojazdów

Średni wiek aut spalinowych i elektrycznych znacząco się różni. Żeby zachować obiektywność, ADAC porównuje problematyczność samochodów z lat 2020-2023. Pojazdy elektryczne bez względu na wiek zawodziły rzadziej – najczęściej unieruchamiały je rozładowania akumulatorów 12 V oraz uszkodzenia kół.

Rok rejestracji	Auta elektryczne	Auta spalinowe
2020	10,3	17,4
2021	6,5	12,5
2022	3,4	8,7
2023	2,1	5,8

Wiek a awaryjność

To, że młodsze, mniej wyeksploatowane auta sprawiają mniej problemów od starszych, jest oczywiste. Statystyki ADAC zadają jednak kłam twierdzeniu, że nowe samochody są mniej trwałe od starych. Na przestrzeni ostatniej dekady liczba wezwań pomocy do aut mających 5 oraz 10 aut spadła praktycznie dwukrotnie. Podkreślmy, że to obserwacje poczynione na 158 modelach 27 różnych producentów.



Średni wiek aut oraz uszkodzonych aut

W latach 2014-2025 średni wiek zarejestrowanych w Niemczech aut wzrósł z 8,2 do 10,9 roku. Zauważalnie podniósł się także średni wiek pojazdów, do których wzywano pomoc drogową. Rozwarstwienie między średnim wiekiem aut oraz wiekiem pojazdów, które uległy awarii, pozostaje względnie stałe, co jest dobrą wiadomością, bo stopień skomplikowania pojazdów rośnie, a problematyczność świeżych aut – nie.

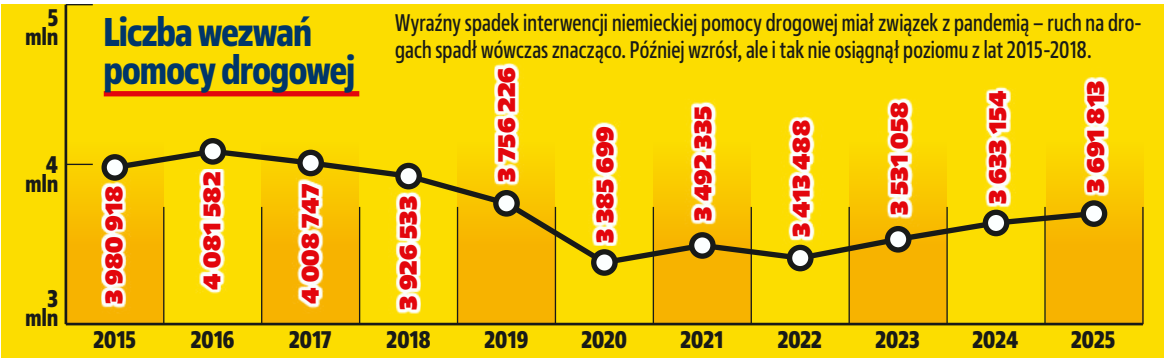
ADAC

Rok	Średni wiek aut	Średni wiek uszkodzonego auta
2014	8,2	11,0
2015	9,2	12,1
2016	9,3	12,3
2017	9,4	12,5
2018	9,5	12,0
2019	9,6	12,3
2020	9,8	12,4
2021	10,2	12,6
2022	10,0	12,7
2023	10,3	12,9
2024	10,6	13,3
2025	10,9	13,8

Źródło: ADAC

Liczba wezwań pomocy drogowej

Wyraźny spadek interwencji niemieckiej pomocy drogowej miał związek z pandemią – ruch na drogach spadł wówczas znacząco. Później wzrósł, ale i tak nie osiągnął poziomu z lat 2015-2018.



eprasa.pl 7e8ba01fc3



Drugi lifting (w 2023 r.) był znacznie mocniej zaakcentowany. Nowe reflektory nawiązują do tych z Tonale.

Alfa Romeo Stelvio (Typ 949)

Lata produkcji: **od 2017 r.**
Ceny od: **65 000 zł**

Skalpel w dużym formacie

Włosi do pierwszego SUV-a podeszli po swojemu i chwała im za to. Stelvio jeździ całkowicie odmiennie od konkurencji. A większe problemy ma tylko jedna odmiana.

Można odnieść wrażenie, że Włosi obserwowali, jak inni producenci zbijają fortuny na produkcji SUV-ów, a sami w tym czasie delektowali się kolejnymi espresso i swoim dolce vita. Pierwsze auto tego typu ze znaczkiem Alfy Romeo pojawiło się na rynku bardzo spóźnione. Ale atrakcyjnemu Stelvio można wybaczyć wiele, tym bardziej że jest jednym z najbardziej udanych modeli w historii marki.

A co trzeba wybaczyć? Nie jest to najobszerniejszy w drugim rzędzie SUV segmentu, bagażnik też nikogo nie zachwyci. Niektórzy narzekają na spory tunel z tyłu czy nieosłonięte jak w niektórych SUV-ach progi (łatwo pobrudzić sobie spodnie). Czasami przeszkadzają też szumy z okolic drzwi i bagażnika, ale wielu użytkowników zauważa, że w tej kwestii kluczowy jest dobór ogumienia. Jednak wnętrze Stelvio jest po prostu przyjemne, wygodne i klasycznie ładne. A detale, takie jak spore solidne łopatki zmiany biegów z aluminium, przypominają, że to prawdziwie włoskie auto.

Ogień z wodą

Stelvio dzięki dzielonej z Giulią świetnej platformie Giorgio prowadzi się rewelacyjnie jak na SUV-a. Doskonały rozkład mas, wzdłużnie ustawiony silnik, zaawansowane (w większości aluminiowe) zawieszenie AlfaLink i nieznana konkurentom precyzja układu kierowniczego – to wszystko przekłada się na angażowanie kierowcy i niespotykaną przyjemność z jazdy. Komfort? Zupełnie niezły, choć jeżdżący dużo po kiepskich drogach powinni decydować się na felgi o mniejszej średnicy. Opcjonalnie oferowano aktywne amortyzatory Alfa Active Suspension (Synaptic Dynamic Control). To całkiem trwały układ, ale dość kosztowny, gdy amortyzatory przyjdzie wymienić. Olbrzymia większość Stelvio ma napęd 4x4, który jednak wyraźnie preferuje tylną oś. Sporadycznie zdarzają się jedynie tylnonapędowe słabsze diesle (150, 160 i 190 KM) z importu z innych krajów Europy oraz 280-konne wersje benzynowe z USA. Wszystkie Stelvio mają 8-biegową automatyczną skrzynię ZF. Trwałą i udaną.

Na rynku dominuje benzynowa odmiana 2.0 (silnik z rodziny GME) o mocy 200 i 280 KM. Radzi sobie świetnie ze Stelvio, jest trwała. Czasami zdarzają się problemy z modułem układu MultiAir (elektrohydrauliczny system sterujący zaworami dolotowymi), wyciekami z chłodnicy wody oraz oleju. Koszt napraw tych usterek jest znośny. Wady? Według sporej części użytkowników tylko jedna – spalanie. Ale w tym wypadku lepiej po prostu to przeboleć. Alternatywa w postaci diesla 2.2 szczególnie na zimno nie zachwyca pracą, ale to zdecydowanie mniejsza wada. Niestety dość powszechne są problemy ze smarowaniem, zdarzają się uszkodzenia panewek korbowodowych, wytarcie wałków. Przyczyny to utrata szczelności uszczelki smoka oleju, zbyt długie interwały wymiany oleju, zmienny wydatek pompy oleju. W mieście szybko zapycha się DPF, trzeba też pamiętać o wymianie paska rozrządu (w benzynowym 2.0 jest trwały łańcuch). Mając na uwadze powyższe, łatwo zrozumieć, dlaczego diesli jest tak mało na rynku, a te, które są, bardzo trudno odsprzedać.

Zupełnie inne „zwierzę" to ponad 500-konna odmiana Quadrifoglio. Nieporównywalnie droższa w utrzymaniu. Ale całkiem trwała i absolutnie fascynująco jeżdżąca.

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI, ZDJĘCIA: ARCH., ALFA ROMEO

DANE TECHNICZNE	2.0 Turbo	2.0 Turbo	2.9 V6 QV	2.2 Diesel	2.2 Diesel
Silnik	benzynowy, turbo	benzynowy, turbo	benzynowy, biturbo	turbodiesel	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm^3	1995 cm^3	2891 cm^3	2143 cm^3	2143 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	V6/24	R4/16	R4/16
Moc maksymalna	200 KM/4500	280 KM/5250	510 KM/6500	190 KM/3500	210 KM/3750
Maks. moment obrotowy	330 Nm/1750	400 Nm/2250	600 Nm/2500	450 Nm/1750	470 Nm/1750
OSIĄGI					
Prędkość maksymalna	215 km/h	230 km/h	285 km/h	210 km/h	215 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,2 s	5,7 s	3,8 s	7,0 s	6,6 s
Średnie zużycie paliwa	8,0 l/100 km	8,0 l/100 km	9,0 l/100 km	5,0 l/100 km	4,8 l/100 km



Nie jest to szczególnie zdolny SUV poza asfaltem, np. w błocie wyraźnie czuć, że napęd Q4 preferuje tylną oś.

eprasa.pl 7e8ba01fc3



Czasami zdarzają się koła dojazdowe, ale mieszczą się tylko bez powietrza. Kompresor i tak jest potrzebny.



Spory tunel z tyłu sprawia, że jest to w praktyce raczej auto 4-osobowe.



Zawieszenie jest głównie z aluminium, uchodzi za dosyć odporne.



Pojemność bagażnika to 525 l, dość przeciętny wynik jak na ten segment.

Historia modelu

2017: W styczniu rusza produkcja wersji benzynowej, w lutym diesla, a pod koniec roku Quadrifoglio

2018: Modyfikacja silników, teraz spełniają normę Euro 6d-TEMP

2019: Pod koniec roku pierwsza modernizacja, pojawia się dotykowy ekran, nowy lewarek skrzyni

2022: Znikają 190-konny diesel i 200-konny benzynowy silnik 2.0 turbo

2023: Druga modernizacja, nowe reflektory, w pełni cyfrowe zegary



Stelvio to pierwszy SUV Alfy Romeo, wcześniej oferowano tylko uterenowione kombi – 156 Crosswagon Q4.



Quadrifoglio mimo napędu 4x4 potrafi być mocno nadsterowne, tylny mechanizm różnicowy jest aktywny.

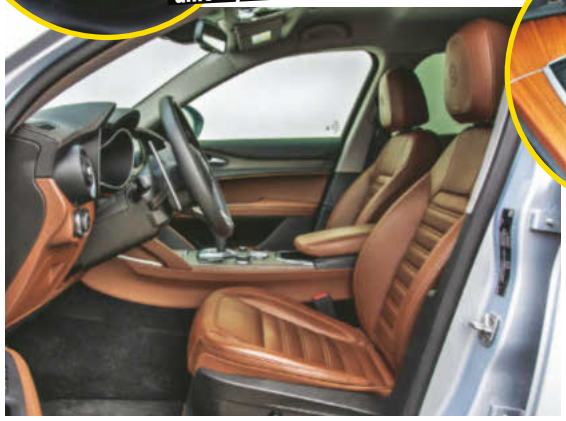


Po pierwszym liftingu sporo się poprawiło. W starszych autach multimedia bywają powolne.

Pokrętło trybów (Dynamic, Natural i Advance Efficiency, czyli ekonomiczny). Pośrodku przycisk układu aktywnych amortyzatorów (układ SDC).



Lewarek i elementy wokół we wczesnych Stelvio są wykonane z bardzo przeciętnego tworzywa.



Zwykłe fotele są bardzo wygodne. Sportowe świetnie trzymają, ale są wąskie.



Cena sportowej sylwetki – ilość miejsca na nogi i głowę jest przeciętna.

Typowe usterki

- Poważne problemy diesla z **uszczelką smoka oleju**, ze smarowaniem, zdarzają się zatarcia, uszkodzenia wałków rozrządu
- W benzynowych 2.0 czasami psuje się **moduł MultiAir**, rozszczelniają się chłodnice wody, a czasami też oleju
- **Problemy z odpalaniem**, winne są przekaźniki umieszczone za przednim nadkolem



Diesel to silnik wymagający troski. Trzeba dbać o częste wymiany oleju oraz uszczelkę smoka w miscie.



Potężne V6 biturbo napędzające Quadrifoglio opiera się na architekturze silnika V8 Ferrari (F154).

Sytuacja rynkowa

Włoski SUV bije na głowę większość konkurencji w kwestii właściwości jezdnych. Bezpośredni układ kierowniczy dopełnia charakter.

Mnóstwo ofert z autami z USA, niezarejestrowanymi, do napraw (chociaż zwykle niewielkich), często nie są nawet fizycznie w kraju. Diesle stanowią zupełny margines, Stelvio z tylnym napędem są jeszcze rzadsze. Co ciekawe, więcej od wysokoprężnych odmian jest Quadrifoglio (połowa z nich jest krajowa). Dominują 280-konne benzynowe wersje, słabszych jest trzy razy mniej.



ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
65 000-75 000	Raczej 200-konne 2.0 4x4 przywiezione z USA, często przebiegi bliskie 200 tys. km.
100 000-120 000	Dobrze wyposażone 2.0 280 KM z polskiego salonu, z fakturą VAT, roczniki 2020-2022.
Od 150 000	Od takiej kwoty zaczynają się ceny Quadrifoglio, najdroższe kosztują ponad 300 tys. zł.

PODSUMOWANIE

Wciąż sprzedawane Stelvio nie tylko świetnie wygląda, daje też radość z jazdy, jest doskonale wyważone i precyzyjne. I nie psuje humoru poważnymi usterkami, o ile mówimy o wersji benzynowej. Awarie diesli mogą być bardzo kosztowne. Nie warto skreślać aut z USA, łatwo sprawdzić ich historię.

OCENA ★★★★½

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Auta nowoczesne i bezpieczne, a już w rozsądnych cenach

Najlepsze używane w 2026 roku

Propozycje 10 używanych samochodów, które warto dodać na listę modeli rozważanych w procesie zakupowym.

Ceny nowych aut są na tyle wysokie, że wielu kierowców rozgląda się za alternatywą w postaci używanego, kilkuletniego samochodu, który nie jest jeszcze zużyty, a początkową utratę wartości ma już za sobą. Zapotrzebowanie na takie pojazdy jest ogromne nie tylko w Polsce. Brytyjczykom życie postanowił ułatwić serwis honestjohn.co.uk – przygotował listę najlepszych aut na bieżący rok. Te modele świetnie sprawdzą się też na naszych drogach.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

BMW serii 3 Touring (F31) 2012-2019

CENY OFERTOWE 22-100 tys. zł



Rynek wtórny musiał długo czekać na znaczącą korektę cen tej generacji serii 3. Niestety najlepsze egzemplarze wciąż są kosztowne. Redakcja honestjohn.co.uk poleca odmianę kombi, a my rekomendujemy egzemplarze po modernizacji z 2015 r. (na fot.), które otrzymały silniki nowej generacji. Rozwiązało to m.in. problem z zawodnym łańcuchem rozrządu i pompą oleju we wcześniej stosowanych jednostkach 2.0 N20. Bezpieczniejszym wyborem stały się też diesle (B47 zamiast N47). Bez względu na rocznik BMW serii 3 przekonuje właściwościami jezdnymi, skutecznym napędem xDrive oraz przestronnym i nieźle wykończonym wnętrzem, które ma wzorową ergonomię.

DANE TECHNICZNE: ON
320d: poj.: 1995 cm³, moc: 190 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 235 km/h, 0-100 km/h: 7,3 s, spal.: 4,0 l/100 km

BMW serii 5 (G30) 2017-2023

CENY OFERTOWE 58-240 tys. zł



Sytuacja rynkowa wygląda podobnie, jak w przypadku mniejszej serii 3 – przybywa egzemplarzy w niższych niż dotychczas cenach, ale ich nabywca musi pogodzić się z wypadkową przeszłością auta, znacznymi śladami eksploatacji lub przebiegiem nierzadko sięgającym 400 czy 500 tys. km. Największe wskazania licznika zwykle mają diesle. Warto więc rozejrzeć się za odmianą benzynową, która przy spokojnej jeździe nie będzie paliwożerna. Pod względem komfortu jazdy, właściwości jezdnych „piątka" zawstydza wiele fabrycznie nowych aut. Przestronna i dobrze wyciszona limuzyna sprawdza się doskonale zwłaszcza na długich trasach. Trzeba pamiętać, że to zaawansowane technicznie auto jest drogie w serwisowaniu, a na rynku nie brakuje egzemplarzy w wątpliwym stanie – wnikliwa przedzakupowa kontrola to więc konieczność.

DANE TECHNICZNE: Pb
530i: poj.: 1998 cm³, moc: 252 KM, maks. moment obr.: 350 Nm, prędkość maks.: 250 km/h, 0-100 km/h: 6,2 s, spal.: 5,5 l/100 km

HONDA CR-V IV 2012-2018

CENY OFERTOWE 26-99 tys. zł



Mimo upływu lat oraz wyśrubowanych cen ofertowych Honda CR-V IV pozostaje jednym z najlepszych rodzinnych SUV-ów. Samochód jest przestronny, pakowny, trwały, komfortowy, nieźle wykończony, a do tego wolno traci na wartości. Zabezpieczenie antykorozyjne okazało się lepsze niż w poprzedniku. Poza benzynowym silnikiem 2.0 i-VTEC Honda oferowała diesle 1.6/2.2 i-DTEC, które są oszczędne i trwałe, ale drogie w serwisowaniu. Jeździ się nimi przyjemniej niż wersją benzynową, której nieco brakuje momentu obrotowego.

DANE TECHNICZNE: ON
1.6 i-DTEC: poj.: 1597 cm³, moc: 120 KM, maks. moment obr.: 300 Nm, prędkość maks.: 182 km/h, 0-100 km/h: 11,1 s, spal.: 4,5 l/100 km

HONDA Jazz IV 2015-2020

CENY OFERTOWE 34-59 tys. zł



Pod wieloma aspektami to najlepsza propozycja w segmencie aut miejskich. Jazz – za sprawą bryły nadwozia oraz składanych tylnych siedzeń „Magic Seats" ma najbardziej przestronne i funkcjonalne wnętrze w klasie. Dochodzą do tego wzorowa niezawodność, powolna utrata wartości, niewielkie zużycie paliwa oraz dobre właściwości jezdne. Używane egzemplarze zwykle pochodzą z prywatnych rąk i są w dobrym stanie. Minusy to wysokie ceny, skromna paleta silników i niedostępność innych skrzyń automatycznych niż CVT.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.3 i-VTEC: poj.: 1318 cm³, moc: 102 KM, maks. moment obr.: 123 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 11,2 s, spal.: 5,0 l/100 km

HYUNDAI Ioniq



DANE TECHNICZNE: Pb
1.6 Hybrid: poj.: 1580 cm³, moc: 105+44 KM, maks. moment obr.: 147+170 Nm, pr. maks.: 185 km/h, 0-100 km/h: 10,8 s, spal.: 3,4 l/100 km

Pierwszy model, który doczekał się trzech zelektryfikowanych napędów – odmiany w pełni elektrycznej (do 311 km zasięgu), hybrydy oraz hybrydy plug-in (o zasięgu 63 km). Wszystkie oferują bogate wyposażenie, przestronne wnętrze i niskie koszty eksploatacji. Warto mieć na uwadze, że obie hybrydy mają dwusprzęgłowe skrzynie – poprawiają wrażenia z jazdy, ale są kosztowne w naprawach (niestety przekładnia nie należy do wybitnie trwałych). Użytkownicy zgłaszają też problemy z działaniem pokładowej elektroniki. Największą zmorą jest jednak szyb-

eprasa.pl 7e8ba01fc3

KIA Sportage IV 2015-2021



Przestronne, komfortowe dobrze wykończone i nieźle wyposażone auto rodzinne. Siedmioletnia gwarancja wciąż procentuje – nawet jeżeli wygasła, jest spora szansa, że wcześniej zachęcała właściciela auta do serwisowania go w ASO, co istotnie ułatwia prześwietlenie historii pojazdu. Pozbawiony ekstrawagancji design nadwozia i wnętrza wytrzymał próbę czasu – Sportage wciąż wygląda świeżo. W gamie jednostek napędowych zabrakło wybitnie mocnych propozycji, ale dostępne silniki pasują do zdroworozsądkowego charakteru samochodu. Wśród jednostek benzynowych najbezpieczniejszym wyborem będzie wolnossące 1.6 GDI, z diesli małą problematycznością wyróżnia się 115-konny 1.7 CRDi. Polecamy Sportage z ręczną skrzynią lub klasycznym automatem (tylko w 2.0 CRDi). Dwusprzęgłowym przekładniom zdarzają się awarie.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.6 GDI: poj.: 1591 cm³,
moc: 132 KM, maks. moment obr.: 161 Nm, prędkość maks.: 182 km/h,
0-100 km/h: 11,5 s, spal.: 6,3 l/100 km



MAZDA MX-5 ND od 2015 r.

MX-5 to nie tylko najpopularniejszy roadster świata, ale także hit wśród przystępnych cenowo aut sportowych. Redakcja honestjohn.co.uk nie owija w bawełnę i pisze wprost, że życie jest za krótkie, żeby jeździć nudnymi samochodami, więc należy przestać szukać wymówek i kupić Mazdę MX-5. Wciąż produkowana generacja ND wróciła do korzeni. Straciła na masie, stała się mniej przestronna i komfortowa, ale w zamian zapewnia masę wrażeń z jazdy – także w bazowej odmianie 1.5 (131-132 KM). Propozycją dla amatorów mocniejszych wrażeń jest wersja 2.0 (160-184 KM). Auto jest solidne, ale jego karoserię warto zabezpieczyć przed korozją.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.0 Skyactiv-G.: 1998 cm³,
moc: 160 KM, maks. moment obr.: 200 Nm, prędkość maks.: 214 km/h,
0-100 km/h: 7,3 s, spal.: 6,9 l/100 km

SKODA Octavia III Combi 2012-2020



Jeżeli na celowniku zakupowym jest niedrogi, możliwie współczesny samochód, to odpowiedź może być tylko jedna – Skoda Octavia III. Niegdyś przystępne ceny w salonach oraz ogromne zainteresowanie modelem ze strony klientów flotowych teraz owocują podażą korzystnie wycenionych egzemplarzy. Jeżeli budżet nie jest napięty, warto rozejrzeć się za Octavią po modernizacji z 2016 r. (na fot.) – zwiększa to szansę na znalezienie nieprzesadnie wyeksploatowanego egzemplarza. Redakcja honestjohn.co.uk szczególnie rekomenduje odmianę Combi, która ma potężny i ustawny bagażnik o regularnym kształcie. Szeroka paleta silników ułatwia dopasowanie Octavii do potrzeb nabywcy. Co istotne, w tym modelu sprawdzają się nawet bazowe jednostki 1.2 TSI czy 1.6 TDI. Świetne zaopatrzenie w zamienniki czy używane części ogranicza koszty napraw.

DANE TECHNICZNE: ON
1.6 TDI: poj.: 1598 cm³,
moc: 115 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 201 km/h,
0-100 km/h: 10,2 s, spal.: 4,2 l/100 km

TOYOTA Corolla XII od 2019 r.



Rozstrzał cen używanych egzemplarzy jest bardzo duży, ale na okazję nie ma co liczyć. W budżecie poniżej 50 tys. zł najłatwiej będzie o sedana (najmniej poszukiwana wersja nadwoziowa), auto uszkodzone lub z przebiegiem rzędu 300 tys. km, nierzadko wcześniej używane do przewozu osób. Warto dołożyć – hatchback czy kombi z napędem hybrydowym, choć drogie w zakupie, będą trzymały cenę i szybko znajdą kolejnego właściciela. Polecamy przedzakupową kontrolę na podnośniku – niektóre egzemplarze mają już spore ogniska korozji. Po zakupie „zdrowego" auta warto rozważyć konserwację podwozia. Do częstych należą przypadki rozładowania się akumulatora 12 V – warto pilnować napięcia. Trochę problemów generuje elektronika. Polecamy zainwestowanie w dodatkowe zabezpieczenia antykradzieżowe lub dobre ubezpieczenie – w 2025 r. Corolla była najczęściej kradzionym modelem auta w Polsce.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.8 Hybrid: poj.: 1798 cm³,
moc: 98+72 KM, maks. moment obr.: 142+163 Nm, prędkość maks.: 180 km/h,
0-100 km/h: 10,9 s, spal.: 3,3 l/100 km

2016-2022



ko rozładowujący się akumulator 12 V. Warto kontrolować stan jego naładowania. Pięcioletnia gwarancja zachęcała do długiego serwisowania auta w ASO, co przekłada się na dobry stan używanych egzemplarzy.



VOLKSWAGEN Golf VII 2012-2020

Najlepiej wykończony i najbardziej ergonomiczny Golf w historii. Jakby tego było mało, „siódemka" ma mniej problematyczną pokładową elektronikę od swojego następcy. Pod względem technicznym ten bazujący na platformie MQB model pozostał współczesną konstrukcją. Dokładnie to samo można powiedzieć o szerokiej palecie silników – obecnie oferowane przez Volkswagena jednostki są jedynie ewolucją tych, które zadebiutowały w Golfie VII. Duża baza zamienników ogranicza koszty utrzymania auta.

DANE TECHNICZNE: Pb
1.4 TSI: poj.: 1395 cm³,
moc: 140 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 212 km/h,
0-100 km/h: 8,4 s, spal.: 4,7 l/100 km

PODSUMOWANIE

Kilkuletnie używane auta zazwyczaj są bogato wyposażone, a do tego mają liczne rozwiązania, które podnoszą poziom bezpieczeństwa. Często można liczyć także na dobrze udokumentowaną historię serwisową. Nie oznacza to bynajmniej, że kupujący może nabyć samochód w ciemno. Wręcz przeciwnie. Relatywnie wysokie wartości pojazdów oznaczaną, że nieuczciwi sprzedawcy mają duże pole do popisu. Jeżeli uda się im odbudować auto po poważnych przejściach lub dokonają znacznej korekty licznika, szansa na wypracowanie zysku jest znacznie większa niż w przypadku najtańszych samochodów.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

SKODA OCTAVIA IV 2.0 TDI AMBITON › obecny przebieg: **237 tys. km** › rok › szczegółowy raport z **237 tys. km** › start: **0 km** › meta: **237 tys. km** › obecna wartość:

O MODELU

Skoda Octavia IV
W produkcji: **od 2019 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-2.0 (110-265 KM)**
Silniki Diesla: **2.0 (115-200 KM)**



Z takimi przebiegami można coraz częściej spotkać też benzynowe odmiany 1.5 TSI.

Maratończyk z męczącą

Czy można zaufać nowoczesnemu silnikowi Diesla, a przede wszystkim systemom oczyszczania spalin? Octavia udowadnia, że tak. Ale notuje wpadki gdzie indziej.

Czwarte wcielenie czeskiego przeboju raczej nie zdobywa klientów szukających emocji (może poza odmianami RS). Octavia jest za to wzorem w kategoriach praktycznych. Zawsze przestronna, z potężnymi bagażnikami w każdej wersji. Z szeroką paletą silników, również takich, o których wielu producentów już dawno zapomniało. Rolę najmniejszego diesla w gamie 4. generacji pełni słabsza odmiana 2.0 TDI, a nie silnik 1.6 TDI jak w poprzedniku. Pytanie, czy wysokoprężny silnik ma jeszcze w ogóle rację bytu. Benzynowa jednostka 1.5 nawet bez układu mikrohybrydy jest oszczędna. Podobnie trzycylindrowa wersja 1.0 TSI oferowana do 2023 roku.

Dwa atuty

Opisywany egzemplarz Octavii od nowości służy w niewielkiej firmie i korzystający z auta pracownik sam wybierał auto. Rozważał wersję 1.0 TSI. Ten niewielki silnik okazał się jednym z najlepszych i najtrwalszych źródeł napędu ostatnich lat, wbrew obawom wielu kierowców nieźle radził sobie nawet z Octavią III. Tyle tylko, że w 4. generacji wydaje się odrobinę mniej żwawy. Poza tym jest to dobre źródło napędu głównie do miasta, do spokojnej jazdy. A wiadomym było, że ten egzemplarz będzie pokonywał cotygodniowo kilka długich tras. Moc najsłabszego diesla nie imponuje, ale moment obrotowy to spory atut. I wprost przekłada się na komfort podczas wyprzedzania. Gdy auto jest załadowane, nie ma większej różnicy w osiągach. Z kolei w 1.0 TSI staje się ona wówczas mocno odczuwalna. To ważne kwestie, ale gdy kupowano to auto w 2020 roku, znacznie ważniejsza była dostępność. Atutem diesla była natychmiastowa możliwość odbioru auta, na inne wersje trzeba było czekać. Ile? Wówczas trudno było uzyskać wiarygodną odpowiedź na to pytanie.

Wiele osób (zapewne słusznie) zrzuca problemy z układami elektronicznymi w autach z tego okresu na problemy z dostępnością podzespołów z powodu panującej wówczas pandemii. Nie tylko w Octaviach narzekano na wariujące multimedia czy dziwne błędy. ASO walczyły z aktualizacjami, ale najczęściej było tak jak w opisywanym egzemplarzu – długo nic z tego nie wynikało. Często ekran (za pomocą którego steruje się np. klimatyzacją) nie reagował przez chwilę, ale też resetował się. Oraz włączał samoczynnie na postoju, gdy auto było zamknięte.

Postawiono na komfort

Wspomniane problemy potrafią naprawdę irytować w długich

eprasa.pl 7e8ba01fc3

produkcji: **2020**
47 tys. zł





Kiedyś elektryczny hamulec pomocniczy bywał przekleństwem. Dzisiaj problemy są rzadkie. Do tego często w parze jest bardzo wygodny układ Auto Hold.

elektroniką

trasach. Na szczęście poza tym Octavia nie dawała powodów do narzekań. Wyciszenie jest akceptowalne. Według użytkownika auta wyraźnie głośniej robi się na oponach zimowych i warto wybierać jak najcichsze ogumienie.

Nie ma też zastrzeżeń do stabilności Skody na autostradach, nawet na 16-calowych obręczach jest nieźle, po części to zapewne zasługa sporego rozstawu osi (268,6 cm). Jednak na ostrych łukach na bocznych drogach czeskie auto bardzo szybko przypomina, że stworzono je z myślą o komforcie. Użytkownik wcześniej korzystał z Octavii III i zauważa, że zdarzają się sytuacje na drodze, gdy pewniej czuł się za kierownicą poprzedniego auta.

Czasami wydaje się, że Octavia „pływa" aż za bardzo, ale rzecz jasna przekłada się to dobre tłumienie nawet większych nierówności. Poza większymi poprzecznymi, np. na torowiskach tylna belka na chwilę się trochę gubi. Czasami towarzyszyły temu postukiwania. Gdy zgłoszono je w ASO, stwierdzono, że to typowy problem i wymieniono odboje tylnej klapy. Nic to jednak nie dało. Ponowne wymiany odbojów okazały się tak samo bezcelowe.

Stuki po tankowaniu

Użytkownik auta zgłaszał jednak, że problem daje o sobie znać, zwłaszcza gdy zbiornik paliwa jest pełen. Dopiero przy okazji innych czynności niezależny warsztat potwierdził, że hałasują mocowania baku. Choć żadnego luzu tam nie ma. Za to w układzie jezdnym mimo prawie 240 tys. km wymieniono jedynie tylne amortyzatory (jeszcze na gwarancji, były wyraźnie



UŻYTKOWNICY poprzedniej Octavii będą musieli się trochę przyzwyczaić do obsługi.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Przestronność zbliża się do tej z klasy średniej, cztery dorosłe osoby będą tu podróżować komfortowo. Na pewno nie można też narzekać na brak schowków czy ich pojemność. Ale jakość tworzyw przypomina, że to jednak wciąż auto kompaktowe. Zastrzeżeń nie budzi spasowanie, chociaż po ponad 200 tys. km słychać czasami trzeszczenie plastików, szczególnie z drzwi. Świetny i prosty system multimedialny z poprzedniej Octavii jest tylko wspomnieniem. Tutaj ekran działa płynnie, o ile akurat nie ma ochoty się zawiesić. Na początku zdarzało się to często. Poziom hałasu w trasie w przypadku Octavii bardzo zależy od klasy zastosowanego ogumienia.



WYPROFILOWANIE FOTELI nie zachwyca, ale są dość obszerne.



FUNKCJONALNOŚĆ oraz pojemność (640-1700 litrów) są wzorcowe.



DWIE OSOBY będą miały mnóstwo miejsca, trzecia trafi na spory tunel.

Tradycyjnie już Octavia jest niezwykle przestronna i praktyczna. Minus za system multimedialny. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Słychać, że to diesel. Najbardziej na postoju, podczas jazdy miejskiej, gdy jest zimny, zresztą na pewno silnik jest lepiej wyciszony niż diesle w Octavii III. Moc może się wydawać niewielka, ale moment obrotowy jest spory, dostępny nisko. Wiele osób decyduje się na chiptuning tej wersji. Po pierwsze okazuje się, że jednostki mają fabrycznie 10-15 KM więcej. Po drugie bezpieczne zmiany oprogramowania przynoszą rezultaty na poziomie 170-180 KM. Od nowości jednostka w tym egzemplarzu zużywa olej, ale nie są to duże ilości, zużycie spadło, gdy zmieniono producenta środka smarnego.



ROZRZĄD napędza tutaj trwały pasek, kiepskie są pompy wody.

DANE TECHNICZNE	2.0 TDI
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1968 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	115 KM/2750
Maks. moment obrotowy	300 Nm/1600
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	206 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,4 s
Średnie zużycie paliwa	4,2-4,6 l/100 km

* dane fabryczne

Trzeba pamiętać, że ta wersja zastąpiła jednostki 1.6 TDI. Jest wystarczająca i bardzo oszczędna. **ocena: 4/5**

eprasa.pl 7e8ba01fc3

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Jak na 237 tys. km przebiegu stan techniczny auta oceniamy bardzo wysoko. Jedyna wpadka to wyciek oleju z góry silnika, nie byliśmy jednak w stanie na szybko zlokalizować, skąd dokładnie sączy się olej. Wciąż oryginalne przednie amortyzatory wytrzymują jeszcze sporo. Nigdzie nie widać korozji, ale sprawdzający auto mechanik zwrócił uwagę na to, że po zdjęciu nadkoli w tych autach (tak jak w poprzednich Octaviach) zawsze jest tam mnóstwo szlamu, z czasem zatyka on odpływy.



Standardowy problem od lat w autach z grupy Volkswagena to odpryski nad krawędzią przedniej szyby. Warto je szybko zabezpieczać, bo później naprawy nie będą tanie.



PRZEDNIE ZAWIESZENIE spisało się świetnie, jest w zasadzie wciąż fabryczne, wymieniano tylko łączniki.



WYCIEK od strony grodzi, pochodzi najpewniej z góry silnika. Dotąd niczego tu jeszcze nie uszczelniano.



PROGI są dobrze zabezpieczone, w miejscach, gdzie obtarto zupełnie lakier, jest jedynie lekki rdzawy nalot.



PROSTA konstrukcja tylnego zawieszenia. Amortyzatory wymieniano na gwarancji, bo miały spore zapocenia.



KONSTRUKCJA błotników (spore otwory) sprawia, że do ich wnętrza dostaje się dużo liści, na dole powstaje szlam.

Solidne i proste auto. Nawet większe przebiegi nie robią na Octavii wrażenia, również na jej układzie jezdnym. Wyciek oleju z silnika 2.0 TDI nie jest niczym dziwnym, dość często pojawia się przy uszczelce pokrywy zaworów czy separatorze oleju. **ocena: 5/5**

zapocone) oraz łączniki stabilizatora. Tak dobrze jak o zawieszeniu nie można mówić o układzie hamulcowym. Zmagano się z krzywiącymi się bardzo szybko tarczami. Serwis uważał, że to kwestia stylu jazdy. Tyle że tym autem jeżdżono spokojnie. Po ponownej wymianie szybko skrzywionych tarcz i zmaganiu się z drganiami przy każdym hamowaniu auto trafiło do niezależnego serwisu. Tam dokładnie obejrzano i zmierzono czujnikiem zegarowym piasty. Już wizualna kontrola wskazywała, że problem brał się z niedokładnego oczyszczenia piast z rdzawego nalotu. Pomiar tylko to potwierdził. Montaż nowych tarcz na piasty, których powierzchnia nie jest idealnie prosta, zawsze spowoduje prędzej czy później odkształcenie tarcz.

Nieuciążliwa „ekologia”

Dwulitrowy diesel spisał się za to świetnie – jest oszczędny, nie trzeba się starać, żeby w trasie spalał 5 l/100 km. Żadnych problemów nie sprawił układ AdBlue (dolewano do zbiornika dodatek zapobiegający krystalizacji mocznika). DPF zastrajkował tylko raz – wymieniono czujnik.

Warto pamiętać o dwóch sprawach związanych z ciśnieniem oleju. Pompę napędza tu nie łańcuch, a pracujący w kąpieli olejowej pasek. Absolutnie nie sprawia on takich problemów, jak analogiczne rozwiązanie w niektórych Volvo czy pracujące w oleju paski rozrządu w jednostkach PureTech. Ale w autach z tym silnikiem i dużymi przebiegami (ponad 300 tys. km) warto dla świętego spokoju przy okazji wymiany napędu rozrządu zająć się też paskiem napędzającym pompę.

To nie wszystko. Niestety sterownik silnika utrzymuje na wolnych obrotach bardzo niskie ciśnienie oleju (0,8-1,2 bara), zapewne ma to w jakimś stopniu ograniczać emisję. Tyle tylko, że takie ciśnienie to dla smarowania silnika jak okruchy ze stołu. Tutaj z pomocą przychodzą specjaliści od chiptuningu. Mocy podnosić oczywiście przy okazji nie trzeba, można zlecić jedynie modyfikację sterowania pompą oleju. Planującym długą eksploatację aut z grupy Volkswagena z silnikami wysokoprężnymi z rodziny EA288 evo polecamy ten zabieg.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



FORD FOCUS 2018-2025 r.
Ceny: od 23 tys. zł

Diesla 2.0 oferowano tu do końca 2021 roku, a 1.5 do końca produkcji. Ale to ten pierwszy jest znacznie trwalszy. Choć np. wymiana paska rozrządu (w kąpieli olejowej) nie jest tania. W 1.5 potrafi za to pęknąć łańcuszek łączący wałki. Ideałem nie jest też 1.0 EcoBoost, i nie zawsze bywa oszczędny. Nie zawodzi układ jezdny Focusa, niezły jest też system multimedialny SYNC 3. Nie zachwycają tworzywa w kabinie.



RENAULT MEGANE od 2016 r.
Ceny: od 22 tys. zł

Mocniejsze diesle 1.6 i krótko oferowany 1.7 nie są złe, ale to prostszy i niesamowicie oszczędny 1.5 dCi jest tu królem. Niezawodny, świetnie zaopatrzony w części i powszechnie dostępny. Zamiast 1.2 zdecydowanie lepiej wybrać 1.3 TCe. Megane jest komfortowe i oferuje świetny stosunek ceny do rocznika. Nie jest tak przestronne jak Skoda. Przy większych przebiegach skrzynia EDC (dwusprzęgłowa) bywa problematyczna.



Octavia nie angażuje. Słabsze odmiany mają z tyłu belkę, dlatego na poprzecznych nierównościach auto traci trochę ze stabilności.

eprasa.pl 7e8ba01fc3

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Nie doszło do żadnych kosztownych awarii poza dużym wyciekiem oleju usuniętym na gwarancji. Napędzany paskiem rozrząd jest tu trwały. Przy większych przebiegach warto jednak zwrócić uwagę na pasek w kąpieli olejowej napędzający pompę oleju. Praktycznie bezproblemowy był układ AdBlue czy osprzęt. Zawodziły np. spryskiwacze, system multimedialny. Bardzo istotny jest prawidłowy dobór oleju do skrzyni manualnej, katalogi często się tu mylą.



UKŁAD WTRYSKOWY i doładowania nie sprawiły żadnych problemów podczas eksploatacji.



ADBLUE spisało się dobrze, DPF tylko odrobinę gorzej.



SPRZĘGŁO jest o dziwo nadal fabryczne. Nie słychać też koła dwumasowego.



OSPRZĘT jest trwały, a dostęp do niego w miarę dobry. Wymieniano jedynie cieknącą pompę wody, to typowa usterka w 2.0 TDI.

Jednostka z rodziny EA288 evo jest trwała. Miło zaskoczyły też sprzęgło oraz układ AdBlue. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Niezły komfort jazdy
- Dość dobre standardowe światła, ale...

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- ...reflektory potrafią parować
- Bardzo niedopracowane multimedia (zawieszanie się itp.)
- Jak w starszych Skodach pojawiły się odpryski nad szybą



Sterowanie klimatyzacją za pomocą ekranu działa dobrze. O ile ekran w ogóle reaguje. Na początku bywało z tym bardzo rożnie.

System multimedialny dał popalić wiele razy. To z jego powodu odbieramy dodatkowy punkt. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
42 000-48 000	Diesel (115 KM), sporadycznie benzyna 1.0, w obu przypadkach przebiegi będą duże.
55 000-60 000	Prawie nie ma aut z prywatnych rąk. Można kupić wczesne 1.5 TSI lub 2.0 TDI z DSG.
75 000-80 000	1.5 TSI Style z DSG z lat 2021-2023, czasami 2.0 TSI (190 KM), sporadycznie wersje RS.

Szeroki wybór, diesli jest aż 40% (dużo jak na dzisiejsze czasy), za to bardzo mało hybryd na rynku wtórnym. Wersje kombi stanowią 2/3 oferty. Aż 70% Octavii jest krajowych. Czasy trochę się zmieniły, bo nawet auta po flotach (czyli większość) są dość dobrze wyposażone.

Każdy znajdzie wersje dla siebie, nawet wymagający. Ale Octavie tej generacji nie są tanie. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2020-2026	**17 200 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
06.2020	1900 km	Problemy z multimediami, ekran się zawieszał. Aktualizacja.	0 zł*
09.2020	9000 km	Błąd silnika i systemów odpowiadających za bezpieczeństwo. Aktualizowano oprogramowanie.	0 zł*
10.2020	11 000 km	Czasami podczas jazdy przestawały zupełnie działać spryskiwacze szyby. ASO coś zrobiło, do końca nie wiadomo co. Ale nie było to zbyt skuteczne, bo problem później kilka razy powracał.	0 zł*
04.2021	36 000 km	Mocny wyciek oleju od strony skrzyni. Auto trafiło na lawecie do ASO, wymieniono uszczelniacz, olej, przy okazji wykonano gratis niewielki przegląd. Zgłoszono też stukanie z prawej tylnej strony, wymieniono odboje klapy.	0 zł*
11.2021	58 000 km	Mocne bicie hamulców. Stwierdzono skrzywienie tarcz. Wymieniono je w ASO wraz z klockami. Stuki z tylnej prawej strony nadal były słyszane, nie znaleziono jednak rozwiązania.	2300 zł
10.2022	94 000 km	Bicie hamulców powróciło. Gwarant stwierdził, że to wina stylu jazdy. W niezależnym warsztacie zauważono, że tarcze zamontowano w ASO na piasty z wyraźnymi oznakami korozji. Oczyszczono je, zamontowano nowy zestaw, problem zniknął. Przy okazji stwierdzono, że stuki z tylnej prawej strony pochodzą z baku paliwa. Daje on znać o sobie na nierównościach, szczególnie gdy jest pełen.	1380 zł
04.2023	122 000 km	Wyciek chłodziwa. Wymieniono pompę wody.	1340 zł
08.2023	139 000 km	Kolejne poważne problemy z ekranem systemu multimedialnego, radio włączało się samo na postoju. Wykonano aktualizację.	200 zł
01.2024	154 000 km	Po wymianie oleju w skrzyni przekładnia pracowała opornie, były problemy z wrzuceniem biegu, gdy była zimna. Zlano olej i wlano dedykowany kupiony w ASO. Problemy zniknęły.	220 zł
02.2025	191 000 km	Wymiana napędu rozrządu z pompą wody (zestaw był jednak wciąż w dobrej kondycji). Przy okazji wykonano przegląd.	2660 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**8100 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Olej silnikowy wymieniano co ok. 15 tys. km, w skrzyni co 75 tys. km. Do 120 tys. km przeglądy wykonywano w ASO. Poza tym wymieniono m.in. akumulator, w sumie trzy razy przednie tarcze i klocki, raz tylne.	**22 900 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 237 tys. km średnie spalanie wyniosło 5,5 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 13 035 l ON, cena uśredniona 6,15 za litr ON.	**80 165 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**128 365 zł**
Utrata wartości (zakup: 108 tys. zł, obecna wartość: 47 tys. zł)	**61 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 237 tys. km	**189 365 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,54 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości**	**0,80 zł**

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



PODSUMOWANIE

Octavia nie straciła w tym wcieleniu swoich legendarnych zalet. Nadal jest do bólu praktyczna, stawia na wygodę. Niczego nie udaje, nie angażuje, ale nie zmęczy na kiepskich drogach jak wielu konkurentów. Zaskoczeniem jest bezproblemowa eksploatacja silnika wysokoprężnego – okazuje się, że da się kupić względnie młode auto z dieslem, którego „ekologia" co chwilę nie strajkuje.

nasza ocena: 4/5

eprasa.pl 7e8ba01fc3

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 4 lipca 1976 roku

Wszyscy, którzy narzekali na jakość obsługi w krajowych warsztatach, mogli już spać spokojnie. Problem z rzetelnością serwisów obecny był na wielu rynkach, także tych kapitalistycznych, funkcjonujących w warunkach dużej konkurencji. Za przykład podawano USA, gdzie senator Philip Hart przytaczał dane, z których wynikało, że tamtejsi kierowcy za źle wykonane lub nawet zbyteczne usługi płacą od 8 do 10 miliardów dolarów rocznie. A zdaniem pracowników biura Virginii Knauer, będącej doradczynią prezydenta USA Geralda Forda do spraw ochrony konsumentów, to właśnie skargi na niesolidność napraw samochodów znajdują się na pierwszym miejscu długiej listy zażaleń amerykańskich obywateli.





Fabryka Samochodów Osobowych wystąpiła pod hasłem „25 lat FSO” i prezentowała Polskiego Fiata 125p w wersji MR 76.

BILANS JEST DODATNI

Ten optymistyczny tytuł dotyczył ekspozycji naszego rodzimego przemysłu podczas 48. Międzynarodowych Targów Poznańskich. Dominowała zasada: co w produkcji, to na stoisku. Idea targów polegała wówczas na zaprezentowaniu oferty partnerom zagranicznym i służyła nawiązywaniu kontaktów handlowych, dlatego na stoisku FSM prezentowano Polskie Fiaty 126p w wersji eksportowej. Dostosowane je do wymogów rynku Republiki Federalnej Niemiec. Uznano przy okazji, że ekspozycja jest świadectwem wszechstronności i prężności naszego przemysłu motoryzacyjnego. Oferowano bowiem pełen przekrój pojazdów – od motorowerów i motocykli przez wózki elektryczne, przyczepki, silniki, samochody osobowe, dostawcze po ciężarowe i autobusy.



Przyczepa kempingowa N132 budziła ogromne zainteresowanie i była określana jako luksusowa.



Model kombi to już trzecia odmiana auta wytwarzanego przez Fabrykę Samochodów Rolniczych w Poznaniu



Moskwicz Kombi po liftingu. Zmieniona stylizacja przodu i silniki 1300 lub 1500.



Jedną z gwiazd targów było Renault 30 z silnikiem 2.6 V6 napędzającym koła przednie. Szereg możliwości ustawiania tylnych siedzeń.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

eprasa.pl 7e8ba01fc3

NAJMROCZNIEJSZE STRONY ŻYCIA



DO KUPIENIA W DOBRYCH PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY

eprasa.pl 7e8ba01fc3

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 73 ZŁ
24 WYDANIA ZA 146 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*



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

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

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

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



PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

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

eprasa.pl 7e8ba01fc3