UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

Nr 26/2026 (3809) 22•06•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

motor

NOWOŚCI • TESTY • PORADY • PORÓ

PORADY

Odcinkowe pomiary prędkości

Aktualne lokalizacje i zasady działania

s. 26



Nowe Q7

i inne premiery Audi



s. 4

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



s. 12

m motor PIERWSZY TEST

Nowa Toyota RAV4

Hybrydowy japoński SUV w życiowej formie

PORADY

Wielki test nagłośnienia

» Od Skody po Bentleya
» 9 fabrycznych systemów car audio z różnych klas



m motor TEST

s. 28

UŻYWANE



KOMBI 9 modeli KLASY ŚREDNIEJ

» Propozycje z lat 2007-2024
» Rzeczywiste pojemności bagażników
» Polecane i sprawdzone wersje silnikowe

s. 38



m motor PIERWSZA JAZDA

s. 10

Leapmotor B05

PORÓWNANIE

Alfa Romeo Tonale kontra Cupra Formentor



1.5 T4 DCT7

1.5 eTSI DSG

s. 18

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

9 770580 044602 26

Numer w sprzedaży do: 28.06.2026



EKSTREMALNE BRZMIENIE WSPÓLNYCH CHWIL!

PODKRĘĆ NASTRÓJ GDZIEKOLWIEK JESTEŚ.

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

Motor 26/2026 22 czerwca

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl

Zapraszamy na stronę internetową tygodnika „Motor”



7 **BYD DOLPHIN G DM-I**
Takiego gracza w segmencie aut miejskich jeszcze nie było. To hybryda, ale z możliwością ładowania z gniazdka i z zasięgiem elektrycznym przekraczającym 100 km.

25 **DACIA JOGGER HYBRID 155**
7-osobowe kombi z 20-centymetrowym prześwitem i zmodernizowanym napędem hybrydowym.



NOWOŚCI

4 Q7 i inne nowości Audi
Obecna generacja tego rodzinnego SUV-a obecna jest na rynku od 11 lat. Teraz pojawia się następca – z zaawansowanymi technologiami, i po raz pierwszy także w wersji 6-osobowej. A to nie jedyna premiera Audi.

PIERWSZA JAZDA

7 BYD Dolphin G DM-i

10 Leapmotor B05
Elektryczny kompakt chińskiej marki podczas pierwszych jazd zaskoczył nas dojrzałością i licznymi zaletami. W dodatku cena B05 jest wyjątkowo atrakcyjna jak na klasę auta.

PORÓWNANIA, TESTY

12 Toyota RAV4 2.5 Hybrid Dynamic Force 194 KM AWD-i
Nowa odsłona najpopularniejszego samochodu na świecie, a przy okazji wielkiego hitu Toyoty na polskim rynku. Sprawdzamy, czy najnowsza generacja hybrydowego RAV4 może być pewna kolejnego sukcesu.

18 Alfa Romeo Tonale kontra Cupra Formentor
Kompaktowe SUV-y z południowym charakterem. Niedawno zmodernizowana Alfa Romeo Tonale mierzy się z Cuprą Formentor. W porównaniu wersje z bazowymi silnikami 1.5 turbo (150-175 KM), automatycznymi skrzyniami biegów i napędem na przednie koła.

24 Ford Ranger 2.3 EcoBoost PHEV A10 e-4WD
Wbrew pozorom pick-upy nie są skazane na silnik Diesla. Hybrydowy Ranger do możliwości terenowych i transportowych dodaje przydatną funkcję zasilania urządzeń zewnętrznych.

25 Dacia Jogger hybrid 155

PORADY

26 Odcinkowe pomiary prędkości
Bezlitośnie skuteczny, choć jego zgodność z prawem jest nierzadko podawana w wątpliwość. Publikujemy aktualną listę odcinkowych pomiarów prędkości, przypominamy zasady działania i wykluczenia.

30 Mocne brzmienie
Ekspert od nagłośnienia i 9 samochodów z różnych klas – od Skody po Bentleya. Wytrenowane i czułe ucho ocenia fabryczne nagłośnienie opracowane przez renomowanych producentów. Czy zawsze najdroższe car audio jest najlepsze?

34 Drugie życie podsufitki

UŻYWANE

36 Volkswagen Polo VI
Ta generacja jednego z najpopularniejszych aut miejskich debiutowała w 2017 roku, więc ma już długi rynkowy staż. Jakie oceny użytkownicy wystawiają Volkswagenowi Polo?

37 Benzynowy silnik 1.6 THP
Efekt współpracy koncernów BMW i PSA początkowo budził entuzjazm za sprawą dobrych osiągów i niskiego zużycia paliwa, ale z czasem okazał się źródłem problemów.

38 10-letnie kombi klasy średniej
Praktyczne, wygodne, rozsądnie wycenione. Przedstawiamy 9 kombi klasy średniej, którym nadal nie brakuje zalet, choć nie są tak modne jak SUV-y. Wśród nich: Citroen C5, Hyundai i40, Mazda 6, Opel Insignia, Peugeot 508, Renault Laguna, Skoda Superb, Ford Mondeo i Volkswagen Passat.

44 Maserati 3200/Coupe

STAŁE DZIAŁY

8 Wiadomości
46 Motor Retro

Auta w numerze

Alfa Romeo Tonale 1.5 T4 DCT7	18
Audi Q7	4
Audi A6 allroad	6
BMW M Concept Neue Klasse	8
BYD Dolphin G DM-i	7
Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG	18
Dacia Jogger hybrid 155	25
Leapmotor B05	10
Maserati 3200/Coupe	44
Ford Ranger 2.3 EB PHEV A10 e-4WD	24
Toyota RAV4 HDF 194 KM AWD-i	12
Volkswagen Polo VI	36



44 **MASERATI 3200/COUPE**
Z silnikiem Ferrari, ale bardziej dyskretne. Zaskakująco komfortowe gran turismo, któremu nie brakuje charyzmy.



34 **DRUGIE ŻYCIE PODSUFITKI**
Problem uszkodzonej podsufitki spotyka wiele starszych aut. Jej naprawa jest być czasochłonna, ale przy tym prosta i tania.

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

Jak dobrze, że z die

motor PIERWSZE ZDJĘCIA





Wskaźniki i centralny monitor – w jednej obudowie, ekran dla pasażera – seryjny. Q7 ma dwie ładowarki do telefonów i elektrycznie sterowane nawiewy.



W środkowym rzędzie może być zamontowana trzyosobowa kanapa lub dwa osobne fotele. Pozostawiono możliwość dokupienia siedzeń do III rzędu.



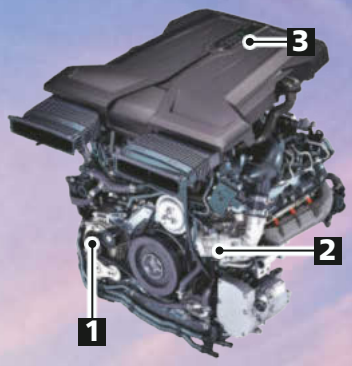


W ramach kompleksowej odnowy gamy SUV-ów Audi niedawno zaprezentowało zmodernizowanego bazowego „elektryka”. Q4 e-tron nadal jest oferowane z dwoma wersjami nadwozia, jako standardowy SUV oraz Sportback, z mocniej pochyloną tylną szybą (na fot.). Do wyboru są wersje o mocy 204, 277, 299 i 340 KM (dwie ostatnie: 4x4). Ceny: od 220 000 zł i 232 100 zł (Sportback). Baterie: 63 i 77 kWh.

Audi nie podało, jakie inne napędy trafią do Q7 w Europie. W USA auto ma silniki 2.9 V6 turbo (429 KM) oraz 4.0 V8 biturbo (591 KM) w odmianie SQ7. Można przypuszczać, że przynajmniej jednostka V6 (w odmianie 3.0 MHEV 367 KM) pojawi się u nas. Naturalne wydaje się to, że ofertę powinny zasilić także hybrydy plug-in. Obecnie w samochodach klasy wyższej Audi oferuje dwa rodzaje PHEV-ów: z silnikami benzynowymi 2.0 R4 turbo (299 lub 367 KM) albo 3.0 V6 turbo (394 lub 490 KM). Ceny Q7 poznamy w czerwcu, a do salonów auto ma wejść na przełomie sierpnia i września.

Audi Q7

slem



Nowa wersja 3.0 TDI ma m.in. 1 elektryczny pasowy rozrusznik-alternator, 2 elektryczny (48 V) kompresor i 3 turbosprężarkę typu VTG.

Po 11 latach Audi Q7 II generacji wreszcie doczekało się następcy. Nowy model wchodzi do oferty na razie z jednym rodzajem napędu: dieslem 3.0 V6 TDI w dwóch wersjach mocy.

Sprzedaż samochodów wyposażonych w silniki wysokoprężne w Europie systematycznie spada (ich udział w rejestracjach nowych aut, wg danych ACEA za okres I-IV 2026 r., wynosi obecnie ok. 6,6%). Nie zmienia to jednak faktu, że są rodzaje pojazdów, do których turbodiesel nadal pasuje wręcz idealnie. Dokładnie z takiego założenia wychodzi najwyraźniej Audi, które, choć dynamicznie rozwija gamę aut elektrycznych i PHEV, postanowiło, że trzecia generacja dużego SUV-a Q7 musi mieć diesla. Co ciekawe, jest on na razie jedynym silnikiem w gamie.

Ulepszony klasyk

W Q7 zastosowano najnowszą wersję wysokoprężnej sześciocylindrowej jednostki 3.0 TDI EA897evo4. Oprócz turbo ma ona elektrycznie napędzany kompresor pracujący w całym zakresie prędkości obrotowej silnika i układ mikrohybrydowy MHEV plus, oferujący dodatkowe 24 KM i umożliwiający poruszanie się np. podczas manewrów parkingowych tylko „na prądzie". Ma on zapewniać m.in. możliwie szybki i płynny start z miejsca. Turbodiesel łączony jest z klasyczną 8-biegową automatyczną przekładnią i przekazuje moment obrotowy na cztery koła za pośrednictwem centralnego samoblokującego się mechanizmu różnicowego.

Q7 3.0 TDI będzie oferowane w dwóch wariantach. Podstawowy generuje 245 KM/500 Nm (w poprzednim Q7 było to 231 KM oraz 500 Nm) i pozwala rozpędzić ważącego niemal 2,4 tony SUV-a do 100 km/h w 7,2 s. Mocniejszy wariant oferuje z kolei 299 KM/630 Nm (+13 KM/30 Nm), co umożliwia osiągnięcie 100 km/h w 6,0 s. Średnie zużycie paliwa kształtuje się w obu przypadkach pomiędzy 7 a 8 litrami na sto kilometrów.

Pięć, sześć lub siedem

Trzecia generacja Q7 jest pierwszą, w której będzie można wybrać nie tylko układy pięcio- i siedmiomiejscowe, ale także sześcioosobowy, z dwoma osobnymi fotelami



Audi Q9 **Nowy flagowy SUV marki z Ingolstadt** pozwoli na rywalizację w jeszcze wyższym segmencie niż Q7. Głównymi rywalami Q9 będą Mercedes GLS oraz BMW X7, a także Range Rover. Audi już oficjalnie zaprezentowało wnętrze tego modelu (zasadniczo jest ono takie, jak w Q7, podobnie ma się sprawa z designem karoserii) i pokazało auto w kamuflażu. Seryjny pojazd ma debiutować latem. Będzie oferowany w odmianach sześcio- lub siedmioosobowej.

m motor PODPATRZONE



Audi Q4 e-tron fl



Audi RS Q5

Najnowsza „zdobycz" fotografów-szpiegów to sportowy wariant SUV-a Q5. Niezakamuflowany egzemplarz wygląda niemal jak SQ5, a to, że coś jest z nim „nie tak", zdradzają m.in. poszerzenia błotników, potężne hamulce i wielkie nieseryjne felgi. Można przypuszczać, że jeśli RS Q5 trafi do oferty, otrzyma podobny napęd do RS 5, czyli hybrydowy układ plug-in z silnikami 2.9 V6 biturbo i elektrycznym o mocy systemowej 639 KM.

w drugim rzędzie (wszystkie siedzenia są seryjnie elektrycznie sterowane). Q7 może mieć bardzo duży panoramiczny dach (bez rolety, z segmentowym przyciemnianiem), a także nowe nagłośnienie Bang&Olufsen ze specjalnym systemem generującym wibracje w fotelach w rytm muzyki. Tak jak w Q9, w Q7 zastosowano opcjonalne automatycznie sterowane drzwi.

Nowe Q7 pod względem gabarytów jest zbliżone do poprzednika – ma 505,6 cm długości (-1,6 cm), 201 cm szerokości (+4 cm), 175,7 cm wysokości (+6 cm) i rozstaw osi 299,8 cm (bez zmian). Znaczne zwiększenie rozmiarów nie miało sensu, bo wkrótce w gamie ponad Q7 pojawi się Q9. Pojemność bagażnika wynosi od 806 do 2075 litrów w odmianie 5-miejscowej i 722-1980 l w 7-osobowej.

Dla Q7 przewidziano trzy warianty układu zawieszenia – tradycyjne ze stalowymi sprężynami oraz dwa adaptacyjne, pneumatyczne o regulowanej wysokości (w tym automatycznie dostosowującej się do warunków jazdy) – standardowe oraz usportowione, bazowo obniżone o 30 mm. Seryjne są obręcze o średnicy 20 cali (opony 275/50), zaś wśród opcji znajdą się felgi 21-, 22- i, po raz pierwszy, 23-calowe. Oferowany będzie także układ tylnych kół skrętnych.

Zaawansowane światła

Audi postawiło na najwyższej klasy oświetlenie. Matrycowe reflektory są ściśle powiązane z systemami wsparcia kierowcy i potrafią realizować np. funkcję prowadzenia po pasie, wyświetlać na drodze symbol kryształu, gdy droga jest oblodzona, oświetlać pieszych znajdujących się przy drodze czy podczas zmiany pasa ruchu sygnalizować, że w martwym polu zbliża się pojazd. Co ciekawe, w nocy na podłożu wyświetlane są strzałki zsynchronizowane z kierunkowskazami. Tylne światła OLED w sytuacji zagrożenia na drodze są w stanie wyświetlać symbole ostrzegawcze.

Wśród układów bezpieczeństwa pojawiła się m.in. funkcja automatycznego kierowania auta na pas awaryjny po wykryciu braku aktywności kierowcy.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: AUDI, SH PROSHOTS



Wskaźniki mają przekątną 11,9 cala, centralny ekran 14,5", a ten przed pasażerem (opcja) jest 10,9-calowy.





Bagażnik ma od 466 do 1497 l w wersji 3.0 TDI lub 404-1423 l w hybrydzie PHEV.



Jeden z najciekawszych wariantów nowego A6, czyli uterenowiony allroad, właśnie zadebiutował. Ma m.in. nadwozie poszerzone o 11 cm w stosunku do A6 Avanta, inaczej stylizowane zderzaki, felgi o średnicach 19, 20 lub 21 cali i prześwit zwiększony o 34 mm. Auto otrzymało napęd 4x4, pneumatyczne zawieszenie z trybami jazdy terenowej i układ czterech kół skrętnych. Do wyboru będą silniki 3.0 V6 TDI (299 KM/580 Nm) oraz wariant PHEV (2.0 R4 turbo + silnik elektryczny, moc systemowa 367 KM, bateria 20,7 kWh netto, zasięg EV 95 km). Ceny: w czerwcu, w salonach: późnym latem.

Audi A6 allroad



m motor PODPATRZONE

Audi RS 6

Audi przygotowuje topową sportową wersję „A-szóstki”, konkurenta dla BMW M5 (systemowe 727 KM) i Mercedesa-AMG klasy E (obecnie występuje on tylko w odmianie 53 o mocy systemowej 585 KM). Wszystko wskazuje na to, że RS 6, tak jak rywale, otrzyma hybrydowy układ napędowy, zapewne o mocy przekraczającej 700 KM. Co ważne, inaczej niż w poprzednim wcieleniu RS 6, nowy model będzie miał zarówno wersje kombi, jak i sedan (obie już sfotografowano podczas testów).



Audi A2

Audi pokaże jesienią br. najmniejszego „elektryka”, o już oficjalnie potwierdzonej nazwie – A2 e-tron. To ważne uzupełnienie gamy, w której obecnie brakuje BEV-a mniejszego od Q4 e-trona. Auto powinno być blisko spokrewnione m.in. z niedawno odświeżonym VW ID.3 Neo. Jeśli gama okaże się taka, jak w Volkswagenie, oznacza to wybór silników o mocy 170, 190 i 231 KM oraz akumulatorów trakcyjnych o pojemności 50, 58 i 79 kWh.

BYD Dolphin G DM-i

- Miejski model stworzony specjalnie dla Europy
- Unikalny w segmencie hybrydowy napęd plug-in w dwóch wersjach. Promocyjna cena: od 105 000 zł.


W dwóch niższych wersjach BYD ma 16-calowe felgi, a w wyższych – 18" (na zdjęciu).

Chiński potentat BYD wprowadza do oferty kolejny nowy model. Dolphin G DM-i ma następujące rozmiary: długość 416 cm, szerokość 182,5 cm, wysokość 157,5 cm, rozstaw osi 261 cm. Wyłożony w całości wykładziną bagażnik jest pojemny – ma bowiem 425 l (po podłogą znajduje się 45-litrowy schowek, który bez problemu pomieści np. kable do ładowania).

Kabina Dolphina G może się podobać, bo ma spokojną, nieprzekombinowaną stylizację i okazuje się całkiem przestronna. Wysoki kierowca będzie jedynie narzekać na to, że siedzenia nie można opuścić niżej. We wnętrzu nie odnajdziemy wprawdzie miękkich plastików, ale ogólne wrażenia odnośnie wykończenia, zważywszy na klasę auta, są pozytywne.

W napędzie zastosowano usprawnioną, piątą generację hybrydowego układu plug-in. Dolphin G DM-i ma dwie wersje. Podstawowa oferuje systemowe 175 KM i baterię 7,4 kWh (ładowanie AC 3,3 kW; zasięg EV 40 km), a mocniejsza 212 KM oraz akumulator 18,3 kWh (ładowanie AC 6,6 kW, DC 39 kW, funkcja Vehicle to Load, zasięg w trybie EV 105 km).

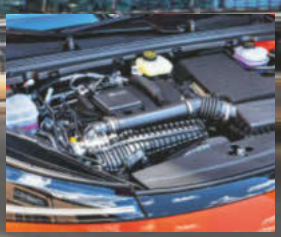
Podczas pierwszych miejskich jazd testowych auto pokazało się z dobrej strony. To zasługa zarówno wysokiej dynamiki (start z miejsca odbywa się bez zawahania), sprawnej reakcji na dodanie gazu, jak i przede wszystkim dużej płynności pracy hybrydowego układu, który w znacznym stopniu korzysta z napędu elektrycznego. Układ kierowniczy pracuje nieco sztucznie, ale nie na tyle, by w mieście było to problemem. Zawieszenie (kolumny McPhersona z przodu, belka skrętna z tyłu) jest zestrojone dość sztywno i większe wyboje są czasem zbyt wyraźnie odczuwalne.

Cennik promocyjny otwierają kwoty 105 tys. zł za słabszą odmianę z mniejszą baterią (wersja Active) i 116 900 zł za mocniejszą, z pojemniejszym akumulatorem (warianty wyposażenia: Boost, Comfort, Sport). Dla porównania, 156-konne hybrydowe (ale nie PHEV) Renault Clio 1.8 kosztuje od 106 900 zł.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: BYD, AUTOR


Cyfrowy kokpit ma 8,8", a centralny wyświetlacz 10,1 lub 12,8". Na szczęście nie wszystkimi funkcjami auta steruje się poprzez ekran (ale klimatyzacją tak). W wyższych wersjach montowane są head-up, kamery 360 st. i szklany dach.


Niezłe fotele. Co ważne, ten kierowcy ma dwuosiową regulację lędźwiową (od wersji Comfort). Z tyłu jest sporo miejsca dla osób średniego wzrostu.


Napęd PHEV z silnikami 1.5 R4 oraz elektrycznym zapewnia miejskiemu BYD-owi dobre osiągi.


Duży plus: w odmianach powyżej Active baterię można ładować prądem stałym o maksymalnej mocy 39 kW.



PIERWSZA JAZDA

DANE TECHNICZNE	ACTIVE	INNE WERS.
Silnik	benz., 1.5 R4	benz., 1.5 R4
Moc/moment obr. (benz.)	95 KM/120 Nm	95 KM/120 Nm
Moc/moment obr. (el.)	163 KM/210 Nm	163 KM/210 Nm
Moc/moment obr. (syst.)	175 KM/210 Nm	212 KM/210 Nm
Akumulator trakcyjny	7,4 kWh	18,3 kWh
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,3 s	8,3 s
Średnie zużycie paliwa	4,3 l/100 km	4,5 l/100 km
CENA PROM. OD	**105 000 ZŁ**	**116 900 ZŁ**

NASZYM ZDANIEM

BYD coraz mocniej zakorzenia się na europejskim rynku, a jego auta świetnie się sprzedają (I-IV 2026 r.: 102 tys. szt.; +146% rok do roku). Widać, że strategia oferowania nie tylko „elektryków", ale także modeli hybrydowych przynosi bardzo dobre rezultaty. Nowy Dolphin G DM-i ma szanse stać się poważnym konkurentem dla uznanych aut.

Spora przestronność, duży bagażnik, porządne wykończenie, sprawny hybrydowy napęd oraz sensowna cena. Miejski BYD ma sporo atutów i może zyskać sporą popularność.

Adam Szczepaniak, Motor

OCENA ★★★★½

W SKRÓCIE

Ciąg dalszy A2



GDDKiA podpisała umowę na projekt i budowę ponad 9-kilometrowego odcinka autostrady A2 w woj. lubelskim – od miejscowości Kijowiec do węzła Dobryń (po oddaniu do ruchu trasa umożliwi dojazd m.in. do terminala samochodowego Koroszczyn). Jeśli wszystko odbędzie się bez opóźnień, kierowcy z nowej trasy będą mogli skorzystać w 2029 r. GDDKiA do końca czerwca br. chce oddać inny odcinek A2, pomiędzy Siedlcami a Łukowiskiem.

XCeed fl za 99 tys.



Kompaktowa Kia XCeed po face liftingu jest już wyceniona. Za podstawową odmianę M z trzycylindrowym silnikiem 1.0 turbo 115 KM i manualną skrzynią biegów trzeba zapłacić w aktualnie obowiązującej promocji 99 900 zł (poza nią 104 tys. zł). Sensowniejsza pod względem napędowym wersja M 1.6 R4 turbo 150 KM z przekładnią dwusprzęgłową kosztuje minimum 114 500 zł, zaś jej wariant 180-konny – od 130 500 zł (odmiana wyposażeniowa L).

Escort RS jak nowy



Brytyjska firma Boreham Motorworks stworzyła w zasadzie od podstaw Escorta Mk1 RS (ma na to oficjalną licencję Forda), który zostanie wyprodukowany w 150 egzemplarzach. Podstawowy silnik 1845 cm³ rozwija 185 KM i 180 Nm. Z kolei jednostka Boreham TEN-K ma pojemność 2152 cm³ i generuje 330 KM oraz 210 Nm (jej maksymalna prędkość obrotowa wynosi zawrotne 10 tys. obr./min). Auto kosztuje minimum 295 tysięcy funtów (bez podatków), a to w przeliczeniu około 1 450 000 zł.

Zdjęcia: producenci, GDDKiA



motor PIERWSZE ZDJĘCIA

BMW M Concept Neue Klasse

- Prototyp zapowiadający stylizację nowych aut działu M, w tym M3
- Cztery silniki, po jednym na koło, i akumulator ponad 100 kWh

Od dłuższego czasu wiadomo, że BMW M planuje oferować też auta elektryczne. Pierwszym z nich ma być model segmentu średniego z linii Neue Klasse, czyli w skrócie M3 na prąd (nazwy jeszcze nie potwierdzono). Zaprezentowany podczas wyścigu Le Mans 24h prototyp pokazuje kierunek, w którym pójdą styliści. Część rozwiązań, jak reflektory z żółtymi elementami czy kwadratowe boczne światła, staną się charakterystyczne nie tylko dla „i3 M". Podobnie będzie z wykorzystaniem włókien naturalnych, które mają wypierać karbon. Elektryczne M3 powinno pojawić się w 2027 r. Otrzyma cztery silniki (moc może nawet przekroczyć 1000 KM), które dzięki zarządzaniu przez zaawansowany centralny komputer zapewnią zarówno wyjątkowe osiągi, jak też niezwykłą dynamikę prowadzenia (wektorowanie momentu obrotowego).





Wnętrze konceptu przypomina układem to z seryjnego i3. Elementy takie jak konfigurowalne przyciski M to rozwiązanie już znane z obecnych samochodów BMW.





Koncept otrzymał 21-calowe felgi montowane centralną nakrętką. Nowej konstrukcji kubełkowe fotele wykończono nubukiem.



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Ulepszone Caddy i Multivan

■ Volkswagen zmodernizował dwa popularne modele osobowo-użytkowe. Kombivan Caddy ma m.in. przeprojektowany przedni zderzak, nowe lakiery oraz wzory aluminiowych felg. Ważniejsze są jednak usprawnienia w kabinie. Zastosowano tu bowiem 12,9-calowy centralny ekran, seryjny cyfrowy kokpit czy indukcyjną ładowarkę o mocy 25 W oraz podwójne złącze USB-C. Zmieniono też wzory tapicerek i listwy dekoracyjne. Caddy oferowane jest w odmianach osobowych i dostawczych (również z wydłużonym rozstawem osi) oraz jako kampervan California. Udoskonalenia wprowadzono także w większym modelu Multivan/California. Także tutaj przemodelowano przód (m.in. nowe zderzak i lampy) oraz odświeżono kokpit. Do gamy wprowadzono wersję eHybrid 4Motion, czyli plug-in z napędem na 4 koła (moc systemowa 245 KM, akumulator trakcyjny 19,7 kWh).



Tak jak w innych nowych VW, w Caddy pasek pod ekranem jest wreszcie podświetlony.



Minibus Volkswagena jest dostępny w klasycznej wersji osobowej (Multivan) oraz jako odmiana kempingowa, nazywana California.



Multivan/California mają przeprojektowaną deskę oraz nowe multimedia (ekran 12,9 cala).



Można zamawiać e-208 GTi

■ Do sprzedaży w Polsce trafił Peugeot e-208 GTi. Zastosowano w nim silnik elektryczny rozwijający 281 KM i 345 Nm. Ważące 1535 kg auto przyspiesza od 0 do 100 km/h w 5,5 s i może się rozpędzić do 180 km/h. Akumulator trakcyjny o pojemności 54 kWh (51 kWh netto) ma pozwalać na pokonanie: 352 km autem na oponach Michelin Pilot Sport 4S (wyposażenie standardowe) lub 375 km na ogumieniu Hankook Ventus S1 Evo3 (opcja bez dopłaty). Za Peugeota e-208 GTi trzeba zapłacić 188 900 zł (dla porównania: Alpine A290 220 KM od 183 600 zł).

Tiggo 7 HEV wycenione

■ Do gamy kompaktowego SUV-a Chery Tiggo 7 dołączyła interesująca, bo hybrydowa wersja napędowa. Pracują w niej silniki benzynowy 1.5 oraz elektryczny wytwarzające systemowe 224 KM (przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 8,7 s, prędkość maksymalna 175 km/h, średnie zużycie paliwa 5,7 l/100 km). Auto ma napęd na przednie koła i automatyczną przekładnię. Za podstawową odmianę Select trzeba zapłacić 124 900 zł, zaś za Premium – 134 900 zł. Bazowe Tiggo 7 (1.6 147 KM) kosztuje teraz w promocji od 106 900 zł.



Chiński samochód już w top 10 modeli

■ W ciągu pięciu miesięcy br. zarejestrowano w Polsce 253 054 nowe auta osobowe – więcej o 7,4% niż w okresie I-V 2025 r. Nadal na pierwszym miejscu zestawienia najpopularniejszych modeli jest Toyota Corolla (notująca spory wzrost popytu). Szczególnie godny uwagi wydaje się fakt, iż w pierwszej dziesiątce najchętniej kupowanych samochodów znalazł się chiński SUV – MG HS (i to nie w zestawieniu danego miesiąca, ale wg danych skumulowanych). Wysoko, bo na pozycji 12., plasuje się jeszcze inne auto z Państwa Środka – Omoda 5.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/ model	Rejestracje (I-V 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-V 2025 r.) [proc.]	
1	Toyota Corolla	10 061	+6,9	↑
2	Skoda Octavia	8939	+13,9	↑
3	Kia Sportage	6272	+10,0	↑
4	Toyota C-HR	5924	-13,5	↓
5	Toyota Yaris Cr.	5905	+12,0	↑
6	Hyundai Tucson	5748	+31,9	↑
7	Volvo XC60	4869	+7,6	↑
8	Toyota Yaris	4103	-11,0	↓
9	VW T-Roc	3724	-3,1	↓
10	MG HS	3533	+16,1	↑

Źródło: PZPM

Świetny wynik Polaków w Le Mans

■ Polski zespół Inter Europol Competition osiągnął historyczny rezultat w 24-godzinnym wyścigu Le Mans. Startujący samochodem Oreca team uplasował się w klasie prototypów LMP2 na pozycjach 1. (załoga #43: Jakub Śmiechowski, Tom Dillmann, Nicholas Yelloly; na fot. od lewej) oraz 2. (załoga #343: Bijoy Garg, Reshad De Gerus, Nico Muller). Inter Europol Competition już wcześniej odnotował wygrane w Le Mans (LMP2: 2023 i 2025 rok) – za każdym razem w zwycięskim składzie znajdował się Jakub Śmiechowski, pełniący także rolę szefa zespołu. Tegoroczne 24h Le Mans w klasyfikacji generalnej zakończyło się triumfem Toyoty TR010 Hybrid z klasy hypercar (Conway, Kobayashi, De Vries).





Prototypy LMP2 plasują się poniżej hypercarów, a ponad tradycyjnymi modelami LMGT3.



Robert Kubica, startujący Ferrari zespołu AF Corse, zajął w tym roku 7. pozycję (2025: 1.).

Leapmotor B05



PIERWSZA JAZDA

- Kompaktowy hatchback: 443 cm długości i 2 akumulatory do wyboru
- 218 KM, solidne wyposażenie, cena promocyjna od 106 900 zł

Leapmotor rozwija się bardzo szybko i równie szybko zwiększa tempo sprzedaży. W maju 2026 r. auta tego wytwórcy na całym świecie kupiło 81,5 tys. klientów, czyli o 81% więcej niż przed rokiem.

Polska oferta Leapmotora, w którym ok. 21% udziałów ma Stellantis, składa się już z 4 modeli. Najnowszym jest kompaktowe B05, dysponujące napędem wyłącznie elektrycznym. W przeciwieństwie do np. B10 wariant z przedłużaczem zasięgu nie jest planowany.

W cenie Fiata Grande Pandy

Obecnie B05 w podstawowej wersji kosztuje 106 900 zł, czyli tyle, co Fiat Grande Panda E (107 000 zł). Testowany wariant z większą baterią – 67,1 zamiast 56,2 kWh – stanowi z kolei wydatek od 116 400 zł. To nadal okazyjna cena, szczególnie, że można liczyć na zasięg 482 km (401 km z mniejszą baterią) i ładowanie z mocą 168 kW (10-80% w 24 min). Silnik rozwija 218 KM, zapewniając przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 6,7 s. Do wyboru są trzy tryby pracy (Comfort, Standard i Sport), a reakcje na gaz rozciągają się od szybkich po gwałtowne. Chińczycy chwalą się funkcją Launch Control, ale niespecjalnie czuć jej wpływ przy próbie raptownego ruszenia z miejsca.

Tyle że ważniejsze od tego są progresywna praca pedału gazu i łatwość jego modulowania. W rezultacie B05 bez problemu utrzymuje zadaną prędkość. Pozytywnie zaskakuje też zużycie energii. Na testowej, pagórkowatej trasie o długości ok. 100 km wyniosło ono raptem 14,2 kWh/100 km. To niewiele.

Nadwozie B05 wyróżnia się drzwiami bez ramek, wąskimi szczelinami, a nawet aktywnym „grillem", ograniczającym opór aerodynamiczny o 4,7%. Próżno tu jednak szukać tylnej wycieraczki. Chowane klamki nie wysuwają się z kolei automatycznie, a bagażnik ma raczej przeciętną pojemność 345-1400 l oraz mocno ograniczoną funkcjonalność. Przynajmniej oparcie kanapy składa się na płasko.

Za to kabina imponuje przestrzenią, szczególnie w drugim rzędzie, zaopatrzonym w nawiewy, szufladkę oraz porty USB (A i C). Miejsca na nogi nie powstydziłoby się niejedno auto klasy średniej. Poza tym podłoga jest idealnie płaska, a oparcie regulowane.

Cyfrowa obsługa

W kokpicie znalazły się 2 ekrany, z których centralny (14,6"), oparty na procesorze Snapdragon 8155, ma rozdzielczość 2,5K i atrakcyjną grafikę. Co ważne, zapewnia aktualizacje OTA, bezprzewodowo łączy się ze smartfonami, a także wyróżnia uporządkowanym menu z możliwością indywidualizacji. Tyle że przeładowano go funkcjami, w tym m.in. zarządzaniem oświetleniem zewnętrznym. Wewnątrz brakuje choćby panelu regulacji lusterek bocznych, ale tę niedogodność rozwiązano za pomocą przycisku na kierownicy. Wystarczy kliknąć go 2 razy, aby uruchomić możliwość ich ustawiania za pomocą joysticku. Podczas jazdy B05 absolutnie nie rozczarowuje. Pewnie utrzymuje kierunek na wprost, nie wpada we wzdłużne bujanie oraz zachowuje dużo spokoju blisko wartości granicznej. Prowadzi się więc łatwo i dobrze tuszuje swoją wysoką masę własną (1837 kg). Nie protestuje też przed zakrętami, w których wykazuje zachowanie bliskie neutralnemu, co zawdzięcza rozkładowi mas wynoszącemu równo 50:50. Na dodatek z odjęcia gazu w skręcie nic sobie nie robi, a swoje nadwozie zawsze trzyma blisko pionu.

Komfort też jest w porządku. Wewnątrz przy 100 km/h panuje cisza, zawieszenie większość pofałdowań tłumi bez problemu i jedynie na krótkich nierównościach czasem bywa „sztywnawe".

Niezależnie od wszystkiego B05 to auto dopracowane i pozbawione większych wad. A biorąc pod uwagę jego cenę, osiągi, zasięg, przestrzeń w kabinie oraz wyposażenie, jawi się jako naprawdę fantastyczne wejście Chińczyków do świata kompaktowych hatchbacków.

TEKST: M. STRUK, ZDJĘCIA: LEAPMOTOR, AUTOR



B05 mierzy 443 cm długości, 188 cm szerokości oraz 152 cm wysokości.



Cyfrowe zegary mają przekątną 8,8", a centralny ekran – 14,6". W desce rozdzielczej praktycznie nie zastosowano przycisków, natomiast materiały, z którymi kierowca najczęściej ma kontakt, są miękkie. Irytuje klimatyzacja, która przy tej samej temperaturze raz mocno chłodzi, a raz grzeje.



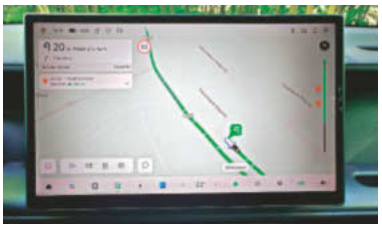
Na kierownicy – przyciski i pokrętło do zarządzania komputerem pokładowym oraz m.in. multimediami.



Leapmotor zamiast kluczyka stosuje kartę, choć B05 można też obsługiwać za pomocą smartfona.



Płaski i szeroki ekran ma bardzo dobrą rozdzielczość oraz ładną grafikę. Obok prędkości jazdy i działania systemów wsparcia wyświetla m.in. dane zużycia energii.



Centralny ekran: rozdzielczość 2,5K oraz bardzo szybkie reakcje. Sprawna nawigacja przypomina mapy Google.



Deskę rozdzielczą wykonano z mieszaniny miękkich i twardych tworzyw. Charakterystyczne otwory oraz podświetlane nawiewy w odmianie Design.



Za kierownicą siedzi się jak w klasycznym kompakcie. Ekoskóra to standard w droższej wersji.



Idealnie płaska podłoga, regulowane oparcie oraz znakomita przestrzeń na kolana pasażerów.



Nadwozie Leapmotora B05 ma klasyczne proporcje. 19-calowe obręcze to wyposażenie standardowe.

DANE TECHNICZNE	EV PRO	EV PROMAX
Silnik	elektryczny	elektryczny
Maksymalna moc	**218 KM**	**218 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**240 Nm**	**240 Nm**
Zasięg	401 km	482 km
Czas ładowania (30-80%, DC)	16 minut	17 minut
OSIĄGI		
Prędkość maksymalna	170 km/h	170 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,5 s	6,7 s
Średnie zużycie energii	15,8 kWh/100 km	15,9 kWh/100 km
CENA (PREMIEROWA)	**106 900 ZŁ**	**116 400 ZŁ**



Bagażnik ma skromne 345 litrów i dobre 1400 l po złożeniu oparć. Brakuje w nim haków na torby.

NASZYM ZDANIEM

Leapmotor B05 to nadspodziewanie udane auto. Ma dużą kabinę, świetne multimedia, przyjemne wykończenie, solidne wyposażenie, mocny silnik, dobrze się prowadzi, a na dodatek zużywa niewiele energii. To bez dwóch zdań najlepsze auto tego wytwórcy, jakie można kupić w Polsce.

Ten elektryczny kompakt to samochód-zaskoczenie. Można mu wytknąć pewne wady, ale obcując z nim, ciężko uwierzyć, że za tak niewygórowaną cenę otrzymuje się tak wiele.

Maciej Struk, Motor

OCENA ★★★★½

Tego nie można

m motor PIERWSZY TEST

Taka myśl musiała przyświecać projektantom nowej „rawki” – jednego z ważniejszych modeli współczesnej historii motoryzacji. Jaki jest efekt ich prac?

Klasyczna hybryda

W gamie jest też wersja PHEV (FWD 272 KM lub AWD 309 KM), ale to klasyczna hybryda HEV stanowi trzon oferty. W wersji FWD napędza ją połączenie wolnossącego silnika 2.5 z jednym elektrycznym (systemowa moc wynosi 185 KM), a w AWD – z dwoma (systemowo 194 KM). Dodatkowa jednostka w zestawie z bardzo pomagającą elektroniką zapewnia zadziwiająco dobrą trakcję np. na piachu.



Toyotowskie hybrydy od zawsze mało palą – dotyczy to też RAV4.



Do wyboru są cztery tryby jazdy, w tym konfigurowalny Custom.



Blisko 20 cm prześwitu i napęd 4x4 zapewniają „rawce” niezłą sprawność poza asfaltem.

zepsuć





Ostre linie i wydatne poszerzenia błotników sprawiają, że Toyota wydaje się większa, niż jest.



Charakterystyczny dla najnowszych Toyot kształt świateł i styl wlotu powietrza.

Już pierwszy rzut oka na nową Toyotę RAV4 zdradza, że ów efekt jest całkiem spektakularny. Choć premierze każdej kolejnej generacji tego produkowanego od 32 lat SUV-a towarzyszy znacząca przemiana zewnętrzna, obejmująca nie tylko design, ale nawet bryłę pojazdu, najnowsza, szósta odsłona wykonała w tej kwestii wyjątkowo duży krok naprzód. „Narysowano" ją bardzo ostrymi liniami, dodając kantów i wyraźnie zaznaczając nadkola czy przetłoczenia błotników. W połączeniu z typowymi dla najnowszych Toyot reflektorami w kształcie C i grillem w formie perforacji w zderzaku sprawia to, że nowe RAV4 wygląda o wiele nowocześniej od poprzednika.

Doskonale ukrywa przy tym niemal niezmienione rozmiary. Nadwozie „rawki" nadal ma 460 cm długości, rozstaw osi 269 cm i szerokość 185,5 cm (nie wliczając lusterek). Jedynie jego wysokość zmalała o 0,5 cm, do 168 cm. Producent określa prześwit na nieco ponad 20 cm, w rzeczywistości to ok. 19 cm – i tak sporo.

Miejsca pod dostatkiem

Nic dziwnego, że wnętrze – już w schodzącej z rynku generacji RAV4 bardzo obszerne – w nowym wydaniu nadal łatwo mieści pięć dorosłych osób, lub cztery rosłe. Zamontowany dość wysoko fotel, nieprzesadnie szerokie przednie słupki dachowe i odsunięte od nich lusterka zapewniają dobrą widoczność w przód nawet niskim kierowcom (widok w tył częściowo zasłaniają zagłówki i spore tylne słupki), wysocy mogą jednak narzekać na krótkawe siedzisko.

Deskę rozdzielczą zmontowano prawie wyłącznie z twardych plastików (poza wąskim pasem przebiegającym pod bocznymi nawiewami i nad centralnymi) – poprzednik miał więcej miękkich tworzyw. Tych nie zabrakło za to na drzwiach, choć górne krawędzie ich „boczków" są co najwyżej miękkawe. Miękki jest otwierany na boki centralny podłokietnik, który nieznacznie opada po położeniu na nim łokcia, czemu towarzyszy wyraźnie słyszalne „kliknięcie".

Do obsługi trudno mieć zastrzeżenia. Częścią ustawień klimatyzacji zarządza się dotykowo, ale odpowiednie „przyciski" są zawsze na wierzchu na dole ekranu. Zachowano wygodne w użyciu pokrętło głośności i przełączniki do zmiany trybów jazdy, panel do obsługi szyb umieszczono poręcznie wysoko, dźwignia automatu, choć mała, jest tam, gdzie szuka jej większość kierowców, a rozsądnie pogrupowane przyciski na kierownicy ułatwiają obsługę tempomatu czy komputera pokładowego. Niestety ustawienia auta nadal są rozbite pomiędzy cyfrowe zegary i ekran centralny (ale teraz zdecydowana większość jest na tym większym wyświetlaczu). Wskaźniki oferują kilka widoków, w tym na fragment mapy. System multimedialny też okazuje się bardzo przyzwoity, teraz jest łatwiejszy w obsłudze i oferuje nowocześniejszą, przyjemniejszą grafikę.

Bagażnik zmalał o 66 l – aktualne 514 litrów to niezbyt imponujący wynik w SUV-ie tej wielkości



Nietypowe uchwyty drzwi ze sporymi kieszeniami okazują się wygodne w użyciu.

Ciemno wykończony kokpit wygląda dość ponuro i dużo w nim twardego (ale przeważnie niewyglądającego tanio) plastiku, został jednak porządnie zmontowany, okazuje się łatwy w obsłudze i zapewnia sporo miejsc na drobiazgi. Cyfrowe wskaźniki mają 12,3 cala, a ekran centralny jest 12,9-calowy.



Można zmieniać widoki wskaźników, np. mapa, jeden albo dwa zegary.



W topowej wersji RAV4 do dyspozycji są dwie ładowarki indukcyjne, w dwóch środkowych odmianach – jedna.



Nowy system multimedialny okazuje się przyjazny użytkownikowi, m.in. za sprawą czytelnego menu, które zyskało trochę kolorów.

(Toyota nie podaje maksymalnej pojemności). Do plusów kufra należą montowane na dwóch poziomach dno i spory schowek poniżej z miejscem na zdjęta roletę, do minusów – plastikowe burty bez haków na siatki z zakupami i klamek do zdalnego składania oparć.

Pewnie, ale nie sportowo

W kwestii zachowania na drodze „rawka" przejęła charakter poprzedniczki – mimo odczuwalnych bocznych przechyłów całkiem sprawnie reaguje na skręt kierownicy i pewnie pokonuje łuki. Połączenie nieco „gumowatej" pracy układu kierowniczego (pedału gazu zresztą też), bezpiecznej podsterowności i dość zachowawczo skonfigurowanego systemu stabilizacji toru jazdy odbiera jednak chęci do dynamicznej jazdy krętymi trasami. Komfort jest niezły, pomijając najmniejsze nierówności, jak łaty asfaltu czy nawet grubsze pasy na jezdni, które czuć bardziej, niż wypada w tej klasie (zastrzeżenie to nie dotyczy prawdopodobnie bazowej wersji RAV4, poruszającej się na 18-calowych felgach z oponami 235/60, pozostałe mają jednak aż 20-calowe z ogumieniem 235/50). Podczas dalszych podróży przeszkadzać może dosyć spory szum wiatru opływającego nadwozie przy autostradowych prędkościach.

Wydajniejsze

Do napędu nowego RAV4 użyto nowej odsłony hybrydowych napędów, w tym plug-in, który teraz można kupić także w tańszej, przednionapędowej wersji. Testujemy jednak stanowiącą trzon sprzedaży modelu klasyczną hybrydę. W najnowszym wydaniu oferuje ona znacznie mniej mocy niż dotychczas: z przednim napędem ma 184 KM, a w opisywanej odmianie 4x4 – 194 KM (poprzednio 218/222 KM). Mimo to poprawiły się katalogowe osiągi (-0,4 s do „setki") oraz zużycie paliwa – w wersji FWD w przybliżeniu o pół litra na 100 km, w AWD-i o ćwierć.

Redakcyjne pomiary właściwie potwierdziły zapewnienia producenta: przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwało podczas nich 7,8 zamiast 7,7 s, a średnie spalanie wyniosło 5,7 l/100 km, mieszcząc się w fabrycznym zakresie 5,3-5,7 l. Gdy nie jeździ się bardzo dynamicznie i nie przekracza 100 km/h, spalanie niemal zawsze wynosi 5-6 l/100 km. Dopiero podróż z maksymalną dozwoloną prędkością „ekspresówką" podnosi je do 6,5-7 l, a autostradą – do 8,5-9,5 l.

Niestety hybrydowy napęd RAV4 zachował swoją główną wadę – po mocniejszym wciśnięciu prawego pedału silnik wkręca się na wysokie obroty i pozostaje na nich aż do ujęcia gazu. Dobre osiągi sprawiają



Nowe RAV4 zapewnia niezły komfort, a przy tym bezpiecznie się prowadzi.



Przeciętnie wyprofilowane fotele są wygodne, ale mają krótkie siedziska. Siedzi się dość wysoko.



Niemal płaska, ogrzewana kanapa i niewysoki tunel centralny. Dużo miejsca w obu rzędach



Bagażnik zmalał – mieści 514 l. Oferuje ruchome dno i spory schowek niżej. Miękka roleta nie ma prowadnicy.



W droższych wersjach RAV4 lewą wnękę kufra wypełnia subwoofer nagłośnienia JBL.

jednak, że na co dzień momenty te są raczej krótkie.

Drożej, ale lepiej

Promocyjny cennik RAV4 startuje od 185 400 zł za odmianę Comfort (bez ogrzewania kierownicy czy foteli, ale nieźle wyposażoną), lub 194 600 zł z napędem AWD. W przypadku testowanej, topowej Executive to już, odpowiednio, 217 800 i 227 100 zł, ale jej specyfikacja jest właściwie pełna – jako jedyna oferuje m.in. dwie ładowarki indukcyjne, mocniejsze porty USB-C (45 zamiast 15 W), skórzane siedzenia, ogrzewanie kanapy, matrycowe lampy czy asystenta parkowania. W tańszych wersjach, zwłaszcza z przednim napędem, trzeba się pogodzić z kilkoma zaślepkami w kokpicie.

W porównaniu z poprzedniczką Toyota RAV4 jest o kilka-kilkanaście tysięcy droższa (pomijając wersję PHEV, która w podstawowych wariantach nieco staniała)... ale tłumaczy ją to, że mimo paru niedociągnięć jest po prostu odczuwalnie lepszym samochodem.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Niemal płaska podłoga po złożeniu kanapy (tylko dźwigniami na oparciach).

DANE TECHNICZNE	TOYOTA
Silnik	benzynowy + el.
Pojemność skokowa	**2487 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**143 KM**/4800
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**136+54/194 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**221 Nm**/3200
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	**208+121/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./bezstopniowa
Dług./szer./wys./rozstaw osi	460/186/168/269 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,4 m/20,1 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1760/560/2000 kg
Pojemność bagażnika	514/b.d. l
Pojemność zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)
Opony	235/50 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	5,3-5,7 l/100 km
Zasięg	960-1030 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,7** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,8** s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**15,5** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,7** m	↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**39,3** m	↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	**52,0** dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**63,8** dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	
Liczba obrotów kierownicą	**2,6**	
Testowe zużycie paliwa[2]	**5,8/5,5/5,7**	
Rzeczywisty zasięg	**960** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	TOYOTA
Model	RAV4
Wersja	2.5 HDF AWD-i e-CVT Ex.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (6000)/●
Podgrz. fotele/kanapa/kierownica	●/●/●
Fotele skórzane/wentylowane	●/●
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Aluminiowe felgi 18"/19"/20"	–/–/●
Lakier metalik	●[3]
Cena wersji podstawowej[4]	185 400 zł
CENA	**227 100 ZŁ**

[1] przy wskaz. 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl miesz. (l/100 km); wynik na tle klasy: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedost.; [3] czarny metalik bez dopłaty, inne: 2900 zł; [4] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



189 220 zł
Ford Kuga
2.5 FHEV AWD Bl. Cr. Ed.
183 KM, 0-100: 8,3 s



224 900 zł
Honda CR-V
e:HEV Advance AWD
184 KM, 0-100: 9,3 s



227 100 zł
Toyota RAV4
2.5 HDF AWD-i Exec.
194 KM, 0-100: 7,7 s

RAV4 to najdroższa hybryda 4x4 w klasie. Topowe wersje Kii Sportage i Nissana X-Traila z porównywalnym napędem kosztują 210 100 zł, a Hyundaia Tucsona – 215 800 zł.

m | PODSUMOWANIE — TOYOTA RAV4 2.5 HDF AWD-i e-CVT

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ efektowny design, przestronne wnętrze, dużo półek i schowków, łatwa obsługa
- ➖ niewiele miękkich powierzchni w kokpicie, ledwie przeciętna pojemność bagażnika

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ dobre osiągi, sprawna reakcja na dodanie gazu, małe zużycie paliwa
- ➖ wycie silnika na najwyższych obrotach przy maksymalnym rozpędzaniu

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ bardzo przyzwoity komfort podróży, pewne i bezpieczne prowadzenie
- ➖ niechęć do dynamicznego pokonywania łuków, średnio skuteczne hamulce

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bardzo bogate wyposażenie standardowe topowej wersji, nieźle działające systemy wsparcia
- ➖ stosunkowo wysoka cena zakupu

Od 1994 roku wyprodukowano już ponad 15 mln Toyot RAV4, a w Polsce model ten od lat plasuje się w ścisłej czołówce rankingów sprzedaży, między znacznie tańszymi autami. Nasz test pokazuje, że najnowsza odsłona ma wszystko, czego potrzeba, by mimo wyższej ceny nadal cieszyć się bardzo dużym powodzeniem.

Jeszcze lepsza propo

Mazda CX-60, jeden z najciekawszych SUV-ów klasy średniej na rynku, właśnie stała się jeszcze ciekawsza. Do tego jest dostępna w wyjątkowo korzystnej ofercie.

Mazda od lat podąża własnymi ścieżkami, co pozwala jej tworzyć samochody inne niż wszystkie. Pod wieloma względami po prostu lepsze. Dobry przykład to Mazda CX-60, wykraczająca poza standardy popularnych SUV-ów klasy średniej i walcząca o klientów także z tymi ze świata premium. Pozwalają jej na to liczne mocne strony, jak efektowny, a zarazem bardzo elegancki design, szykowne wnętrze czy zaawansowane technologie i bogate wyposażenie, m.in. najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa. Nie bez znaczenia jest też pożądana w tej klasie klasyczna konstrukcja, ze wzdłużnie montowanym silnikiem i napędem na tylne koła lub na obie osie.

Kolejny atut CX-60 to gama silnikowa, która poza hybrydą plug-in o mocy 327 KM obejmuje dwie wersje z oferowanym dzisiaj tylko przez najbardziej prestiżowych producentów 6-cylindrowym rzędowym silnikiem Diesla. Podstawowa, tylnonapędowa, rozwija 200 KM, a mocniejsza, 254-konna, napędza 4 koła. Za sprawą solidnych 3,3 l pojemności silniki te robią wrażenie kulturą pracy i soczystym brzmieniem. Ale imponują też zużyciem paliwa na poziomie dużo mniejszych jednostek (w cyklu mieszanym WLTP słabszy potrzebuje średnio 5,1 l, a mocniejszy 5,2-5,4 l ON na 100 km).

Choć to szczególnie atrakcyjna propozycja, Mazda nie przestaje jej modernizować. W roczniku modelowym 2026 CX-60 otrzymało szereg istotnych udoskonaleń, ucieleśniających przywiązanie marki do innowacji technicznych i dopracowanych detali. Model CX-60 można teraz kupić z efektownym lakierem Polymetal Grey i wnętrzem obszytym skórą Nappa w brązowym kolorze Tan. Akustyczne szyby w przednich drzwiach poprawiły wyciszenie, system DEA (Driver Emergency Assist) może samodzielnie bezpiecznie zatrzymać samochód, gdyby kierowca stracił przytomność, a nawigacja satelitarna pokazuje ruch drogowy w czasie rzeczywistym.

Co najlepsze, ten ekscytujący model właśnie otrzymał obniżone ceny, dzięki czemu w bogatej wersji Exclusive-Line z 200-konnym dieslem do końca czerwca kosztuje zaledwie 196 700 zł. Czyni go to najlepiej wycenionym SUV-em z 6-cylindrowym silnikiem na rynku. Wisienką na torcie są trzy pakiety dodatków za 1 zł każdy. Obejmują m.in. skórzaną tapicerkę, elektryczne sterowanie wentylowanych foteli i pokrywy bagażnika czy przyciemnione szyby.



Nowością w tegorocznej ofercie Mazdy CX-60 jest m.in. skórzana tapicerka w kolorze Tan.



474,5 cm długości i 287 cm rozstawu osi zapewniają mnóstwo przestrzeni w obu rzędach.

zycja





Kokpit CX-60 nie tylko elegancko wygląda i cieszy wysokiej jakości wykończeniem. Dzięki osobnym przyciskom dla najważniejszych funkcji okazuje się też przyjazny w obsłudze.

Mazda CX-60 w każdej wersji otrzymuje aż 20-calowe felgi.





Wysokoprężne silniki e-Skyactiv D przystosowano do spalania w 100% odnawialnego syntetycznego oleju napędowego HVO 100.



200-konny silnik Diesla napędza tylne koła, a 254-konny – wszystkie cztery.





Duże okno dachowe w środkowych wersjach wyposażeniowych jest opcjonalne, a w topowych – seryjne.



Słabszy diesel rozpędza CX-60 od 0 do 100 km/h w 8,4 s, a mocniejszy w 7,4 s. Oba zużywają średnio tylko nieco ponad 5 l ON na 100 km.

Przyjemność z jazdy

Dwa rozsądne kompaktowe SUV-y, które mocniej akcentują emocje. Oba z aurą „premium”, oba po modernizacjach i oba z bazowymi silnikami. Bestsellerowa, zadziornie stylizowana Cupra Formentor kontra niedoceniana Alfa Tonale.



Alfa Romeo Tonale 1.5 T4 DCT7 Hybrid
Silnik: benz., turbo, R4, 1469 cm³
Moc maksymalna: 175 KM

Formentor najpewniej będzie długo przytaczany na szkoleniach marketingowych dla branży motoryzacyjnej jako przykład „złotego strzału”. Recepta nie była skomplikowana: weź znane klocki (grupa VW) i zbuduj samochód obleganego segmentu, ale świeższy i śmielszy niż reszta. Drobne wyrzeczenia w zakresie funkcjonalności (to bardziej podniesiony hatchback niż SUV, w tonie pierwszego Mercedesa GLA) w połączeniu z nową marką zaowocowały zaskakująco wysoką sprzedażą, sięgającą 120 tys. sztuk rocznie (2025: 86 tys.).

Młodsza konstrukcyjnie Alfa Romeo Tonale (debiut w 2022 r., Formentor: 2020) nie miała takiego wzięcia – w ub.r. wybrało ją 25 tys. Europejczyków. Kilka miesięcy temu przeszła lifting, Cuprę odnowiono 2 lata temu. Oba modele celują w klienta, który szuka kompaktowego SUV-a – z jego funkcjonalnością i niewygórowaną ceną, a przy tym ceni dynamiczny charakter. Sprawdzamy, który jest lepszą ofertą w bazowej wersji silnikowej.

Dwie koncepcje przestrzeni

Wyższa o 7 cm Alfa Tonale jest w tym duecie „bardziej SUV-em” – wsiada się do niej łatwiej, za kierownicą siedzi się wyżej, a kanapa zapewnia lepsze podparcie ud. Kokpit z racji wyższej konsoli środkowej jest masywniejszy i bardziej „otulający”, ale wnętrze i tak sprawia wrażenie bardziej przestronnego niż w przypadku Cupry.

W praktyce kabiny oferują zbliżoną ilość miejsca, choć Formentor góruje nad rywalką dostępną przestrzenią nad głowami. To jednak zasługa zdecydowanie niżej

Alfa Romeo Tonale 1.5 T4 DCT7 Hybrid Veloce



Tu czuć aurę premium. Ergonomiczne rozplanowanie, bardzo niewiele fortepianowej czerni.



Umieszczone pod ręką pokrętło trybów, pośrodku – utwardzanie tłumienia.



Ekran mógłby być wyższy, a panele dotykowe – większe. Sensownie rozplanowane menu, są skróty.

w rozsądnej formie

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

zamocowanych foteli i kanapy. Wybór sprowadza się tu więc bardziej do preferencji: dla tych, którzy chcą mieć większy prześwit, ale lubią siedzieć nisko i mniej przejmują się wygodą z tyłu, odpowiednia będzie Cupra. A dla tych, którzy szukają typowego SUV-a – Alfa.

Zgodnie ze swoją koncepcją Tonale oferuje większy i bardziej funkcjonalny bagażnik (ma m.in. uchwyty podtrzymujące podniesioną podłogę oraz przycisk w pokrywie do zamykania wszystkich zamków). Pojemność jej kufra wynosi 500 l, podczas gdy Formentora – 450 l. W obu autach progi załadunku znajdują się wysoko, do obu zmieści się koło dojazdowe. Ładowności (ok. 600 kg) i masy przyczepy (1,5 t) – zbliżone.

Mniej i bardziej premium

Kokpit Cupry zwraca uwagę czytelnymi interfejsami oraz przyjemnymi dla oka tapicerowanymi wstawkami z ozdobnymi przeszyciami. Poruszanie się po menu systemu multimedialnego wymaga nieco „klikania", ale ekran jest duży – podobnie jak panele dotykowe. Plus za lepszą widoczność w przód. Widok w lusterku ogranicza niska tylna szyba (we włoskim SUV-ie przeszkadzają z kolei masywne przednie słupki oraz duże tylne zagłówki).

Alfa Romeo nie może się pochwalić tak rozległymi możliwościami personalizacji cyfrowych wskaźników jak konkurent, jej obsługa głosowa bazuje na konkretnych hasłach i zdaje się słuchać mniej uważnie, a niski wyświetlacz sprawia, że niektóre wirtualne przyciski są za małe.

We wnętrzu Tonale panuje jednak atmosfera bardziej „premium", z licznymi efektownymi



Staranne wykończenie – choć nie tak szlachetne jak w Alfie. Lepsza widoczność w przód.



Wskaźniki Formentora oferują większe możliwości personalizacji wskazań.



System Cupry ma większe panele i lepszą obsługę głosową. Minus: sterowanie wentylacją przez ekran.

Alfa Romeo Tonale 1.5 T4 DCT7 Hybrid



Mocne wyprofilowanie, duży zakres regulacji oraz seryjne „grzanie” i wentylacja (Veloce). Wygodna pozycja, przesuwny podłokietnik.





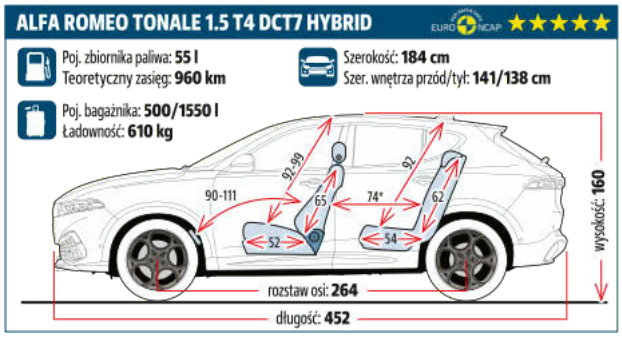
Nieco mniej miejsca na kolana i nad głową, ale wyższe zamocowanie kanapy sprawia, że siedzi się tu wygodniej. Obok: dwa typy USB.



Spory schowek pod dwupoziomową podłogą bagażnika.



Duży i foremny, 500-litrowy kufer z hakami na torby i oknem na długie przedmioty.



Cupra Formentor 1.5 eTSI DSG



Przyzwoite fotele i dobra integracja z autem za sprawą niskiej pozycji za kierownicą, jak w hatchbacku. Podłokietnik reg. w 2 płaszczyznach.





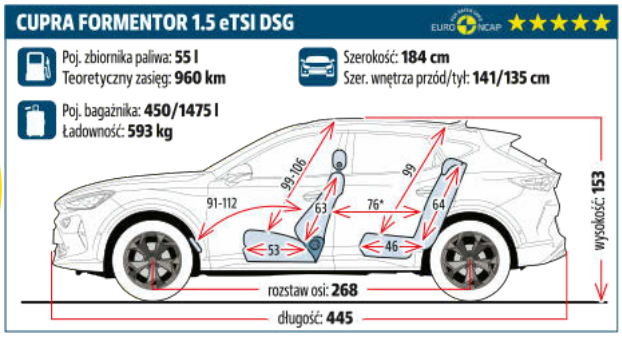
Spora ilość przestrzeni na nogi oraz nad głowami, aczkolwiek częściowo kosztem niskiego zamocowania kanapy. Seryjna 3-strefowa „klima”.



Przydałby się przycisk do zamykania auta – jak w Alfie.



Bagażnik nieco mniejszy (450 l), ale niewiele mniej funkcjonalny jak u rywala.



akcentami (choć spasowanie jest gorsze), a zegary nie są przeładowane nadmiarem informacji. System multimedialny – podobnie jak w Cuprze – pozwala ustawić osobiste skróty, dzięki czemu jego obsługa odbywa się sprawnie. Do atutów Alfy należą też przełączniki do sterowania wentylacją oraz ładowarka indukcyjna z funkcją chłodzenia smartfona.

Różne drogi, ten sam cel

Podczas jazdy oba testowane modele dają odczuć, że budowano je zarówno z myślą o funkcjonalności, jak i nieprzeciętnej – jak na ten segment – satysfakcji kierowcy. Robią to jednak w odmienny sposób. Formentor przypomina rozciągniętego, usportowionego Golfa – z niższą pozycją za kierownicą (z widokiem na maskę) korespondują szybkie reakcje bezpośredniego układu kierowniczego. Samochód instynktownie wpisuje się w zakręty, a wrażenie naturalnej zwinności „podkręca” chęć tylnej osi do wyjeżdżania na zewnątrz łuku przy odjęciu pedału gazu. Do tego dochodzą ponadprzeciętnie skuteczne hamulce.

Zawieszenie Cupry nie jest szczególnie sztywne, jednak za zwarte prowadzenie płaci się niezbyt finezyjnym tłumieniem krótkich nierówności. Plus za wyważoną, nienerwową pracę na długich pofalowaniach oraz podczas jazdy z wyższymi prędkościami.

Po przesiadce do Alfy uderza... miękkość jej podwozia. Więcej sprężystości przekłada się na odczuwalnie wyższy poziom komfortu przy miejskich prędkościach, a manewrowanie – z uwagi na silne wspomaganie – jest tu mniej angażujące. Tonale jeździ jednak jak mniejsze Stelvio. W dynamicznie pokonywanych zakrętach, mimo wyżej położonego środka ciężkości, zadziwia „utrzymaniem pionu”, ma duże pokłady neutralności, a układ kierowniczy mimo wrodzonej lekkości odznacza się przyjemną, naturalną precyzją. To wszystko przy bazowym ustawieniu aktywnych amortyzatorów, które można jeszcze usztywnić (standard wersji Veloce, opcja w Cuprze).

1,5-litrowy silnik Formentora, w połączeniu z 7-biegową skrzynią DSG seryjnie wspomagany układem miękkiej hybrydy, to jedna z najlepszych jednostek tej klasy. Ma bardzo przyjazną charakterystykę, emituje nienatarczywy dźwięk, nawet w bazowym trybie sprawnie reaguje na zmiany obciążenia, a dzięki wsparciu elektromodułu odznacza się niskim zużyciem paliwa (poniżej

5 l/100 km w trasie, ok. 7 l w mieście i 8 l na autostradzie).

Poprzeczka jest zawieszona wysoko, ale uhybrydowiony zespół Alfy (także 1.5 i 7-biegowa „dwusprzęgłówka") również zasługuje na wysokie noty. Generuje wyższą moc (175 vs 150 KM), a instalacja miękkiej hybrydy pozwala poruszać się z niewielkimi prędkościami tylko „na prądzie" (w Cuprze to taki rozbudowany start-stop), co skutkuje przyjemniejszą, cichszą jazdą podczas parkowania i w korkach. Silnik spalinowy pracuje nawet ciszej niż u rywala, a do tego zużywa o ok. 0,5 l paliwa na 100 km mniej w ruchu miejskim (z kolei w trasie do 90 km/h i na autostradzie – o jakieś 0,5 l więcej). Reakcje na pośrednie zmiany obciążenia, najistotniejsze w codziennej eksploatacji, m.in. z racji bardziej odczuwalnego wsparcia „elektryki" są tu jeszcze żwawsze niż w Formentorze, jednak odpowiedź na kickdown w bazowym trybie jazdy trwa za długo.

Nawiasem pisząc, wielka szkoda, że ten zespół napędowy nie trafia do wielu innych aut koncernu Stellantis podobnej klasy: Peugeotów, DS-ów, Jeepów, którym brakuje pośredniego silnika R4 pomiędzy 1.2 R3 oraz hybrydami plug-in. Z pewnością zwiększyłoby to ich sprzedaż.

TEKST: MARCIN SOBOLEWSKI
ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA

DANE TECHNICZNE	ALFA ROMEO	CUPRA
Silnik	benz., turbo + el.	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	**1469 cm³**	**1498 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16
Moc systemowa	**175 KM**/b.d.	**150 KM**/5000
Maks. moment obrotowy	**240 Nm**/1500	**250 Nm**/1500
Napęd	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	452/184/160 cm	445/184/153 cm
Rozstaw osi	264 cm	268 cm
Prześwit	15,6 cm	16,5 cm
Średnica zawracania	11,6 m	11,4 m
Masa własna	1525 kg	1407 kg
Ładowność	610 kg	593 kg
Masa przyczepy z hamulcem	1500 kg	1500 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	500/1550 l	450/1475 l
Pojemność zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)
Opony	235/45 R19 (Veloce)	245/45 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)		
Prędkość maksymalna	212 km/h	205 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s	9,0 s
Średnie zużycie paliwa	5,7-5,9 /100 km	5,7-5,9 /100 km
Zasięg	930-960 km	930-960 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,3** s ↗	**3,1** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**8,6** s ↗	**8,2** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,3** m ↗	**35,7** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,7** m ↗	**35,4** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**55,3** dB ↗	**53,5** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,7** dB →	**64,2** dB →
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,4**	**2,3**
Testowe zużycie paliwa[2]	**6,9/5,3/6,1**	**7,4/5,0/6,2**
Rzeczywisty zasięg	**900** km	**880** km

WYPOSAŻENIE/CENY	ALFA ROMEO	CUPRA
Model	Tonale	Formentor
Wersja	1.5 T4 Hybr. Veloce	1.5 eTSI
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (10 000)[3]	●/○ (6337)[3]
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	●	–/●
Nawigacja/ekran head-up	●/–	○ (3302)[3]/–
Ekran zegarów/ładowarka ind.	●/○ (10 000)[3]	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (10 000)[3]	○ (999)[3]/
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	–/●
Czujniki parkowania p. i t.	●	●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (7500)/●	○ (5475)[3]/○ (999)[3]
Fotele podgrzew./wentylowane	●/●	●/–
Reflektory LED/matrycowe	●/●	●/○ (7414)[3]
Adaptacyjne amortyzatory	●	○ (7414)[3]
Alufelgi 18"/19"	–/●	●/○ (4480)[3]
Lakier metalik	○ (4500)	○ (3783)
Cena wersji podstawowej[4]	169 800 zł	143 900 zł
CENA	**199 600 ZŁ**	**159 500 ZŁ**

Ceny bez rabatów (Cupra udziela teraz 10 000 zł, w Alfie można uzyskać więcej). Tonale to auto droższe, ale i lepiej wyposażone. Po możliwym zrównaniu specyfikacji cena włoskiego SUV-a rośnie do 209 600 zł, a hiszpańskiego – do 190 410 zł.

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

m PUNKTACJA – KOMPAKTOWE SUV-Y



	maks. liczba pkt	ALFA ROMEO	CUPRA
NADWOZIE I WNĘTRZE			
Wymiary wnętrza	50	28	31
Wykończenie i ergonomia	10	8	**7**
Wyciszenie	10	7	7
Multimedia i obsługa	10	8	7
Bagażnik	20	15	14
SUMA	100	66	66
UKŁAD NAPĘDOWY			
Osiągi	30	15	16
Praca silnika	10	8	7
Skrzynia biegów	10	7	8
Zużycie paliwa	30	**23**	23
SUMA	80	53	54
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE			
Prowadzenie	30	**24**	24
Komfort jazdy	30	**24**	21
Układ kierowniczy	10	8	8
Hamulce	20	12	13
SUMA	90	68	66
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	187	186
MIEJSCA		**1**	**2**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY			
Cena zakupu	50	12	**21**
Poziom wyposażenia	40	28	**15**
Systemy bezpieczeństwa	30	15	15
Wyposażenie dodatkowe	10	6	4
SUMA	130	61	55
RAZEM	400	248	241
MIEJSCA		**1**	**2**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Formentor jest wykończony dość efektownie jak na auto kompaktowe i oferuje przyjemną, „osobową" pozycję, ale to Alfa – ze swoimi materiałami i detalami – reprezentuje tu standard premium.

Napęd Alfy pracuje bardziej miękko i przy powolnej jeździe korzysta tylko z silnika elektrycznego. Efekt: zauważalnie niższe spalanie w mieście, poniżej 7 l/100 km.

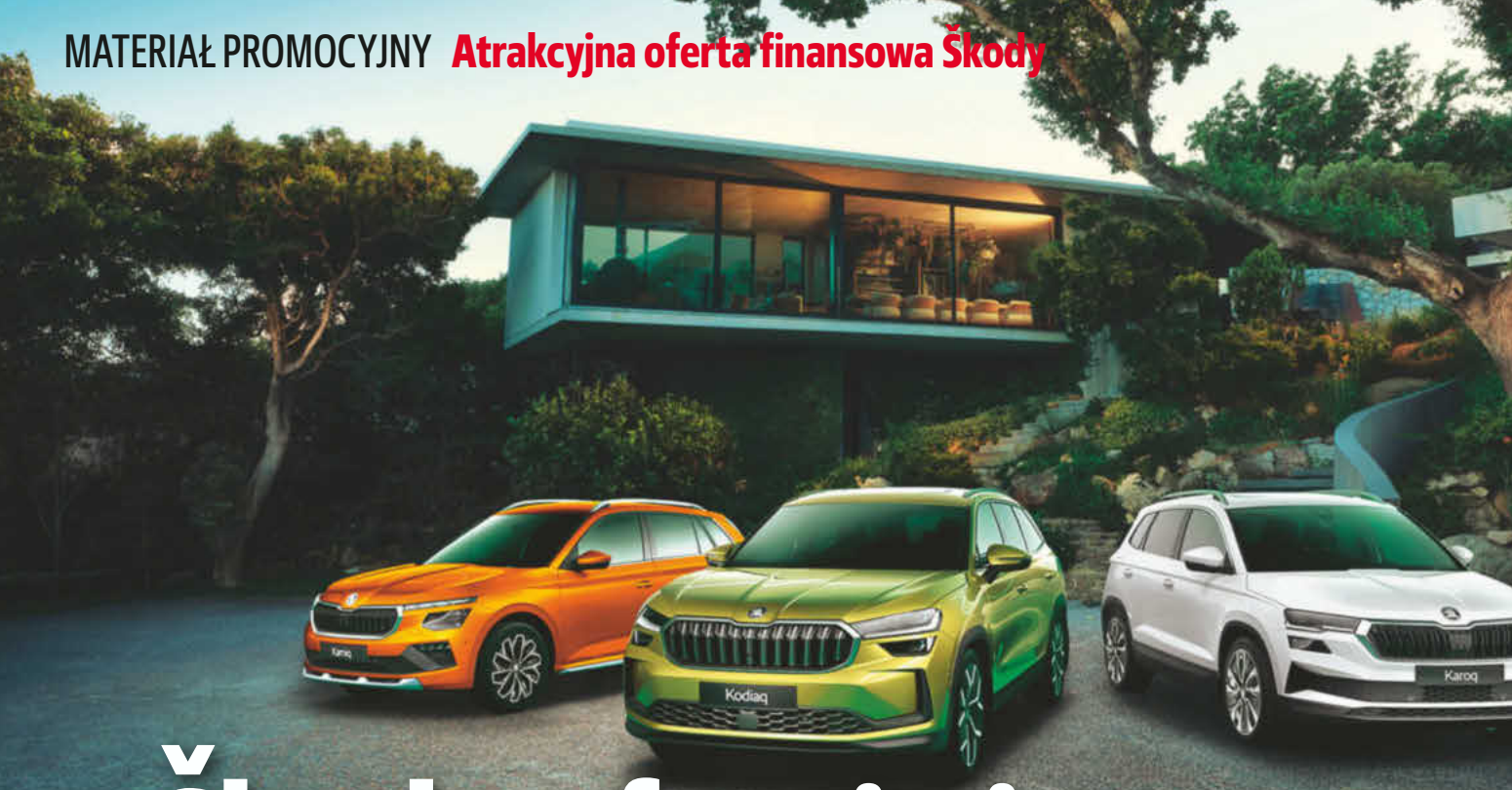
Tonale ma odczuwalnie wyżej położony środek ciężkości, ale podczas dynamicznej jazdy okazuje się zaskakująco zwinne i pewne w reakcjach. Różnica względem Formentora sprowadza się jednak przede wszystkim do komfortu – zawieszenie Alfy łagodniej tłumi nierówności.

Formentor jest dużo tańszy w zakupie, ale Alfa Romeo oferuje bogatszą seryjną specyfikację, ma też nieco szerszą ofertę opcji. Oba modele po doposażeniu będą kosztować po około 200 tysięcy zł. Minus rabat.

m motor PODSUMOWANIE

Przegrana Formentora w żadnym wypadku nie godzi w jego kompetencje – to wciąż atrakcyjny i dopracowany samochód o unikalnej pozycji w klasie kompaktowych SUV-ów (aż dziw, że nie doczekał się zbliżonych rywali). Ze swoim niewysokim nadwoziem jest poręczny i pewnie się prowadzi, a przy tym okazuje się wystarczająco funkcjonalny. No i ma udany zespół napędowy 1.5 eTSI. Jednak w tym duecie lepsza okazuje się Alfa Romeo – bazowo droższa, ale po wyrównaniu specyfikacji Cupra będzie niewiele tańsza. A Tonale zapewnia lepszy komfort, lepsze warunki dla podróżujących z tyłu i więcej miejsca na bagaż. Do tego dochodzą energiczny i oszczędny w mieście zespół napędowy oraz wysokiej próby estetyka wykończenia. Niedoceniany samochód.





Škoda oferuje jeszcze więcej korzyści

Škoda wzmacnia ofertę, koncentrując się na korzyściach zakupowych oraz przejrzystych warunkach finansowania.

Škoda wzmacnia ofertę modeli, które należą do najchętniej wybieranych samochodów w swoich segmentach. Nowe warunki przygotowano z myślą o kierowcach, którzy oczekują nie tylko dobrze wyposażonego auta, ale i przejrzystości kosztów.

Przejrzyste warunki

Wybór nowego samochodu często zmusza do żmudnej analizy cenników i dopłat za kolejne opcje oraz pakiety dodatków. Właśnie dlatego Škoda stawia na gotowe, przemyślane konfiguracje, które odpowiadają na najczęstsze potrzeby kierowców w zakresie codziennego komfortu, zaawansowanych systemów wspomagających, nowoczesnego oświetlenia, funkcjonalności, manewrowania oraz podróżowania na dłuższych trasach.

Wzmocniona oferta została przygotowana w taki sposób, aby nabywca mógł łatwo ocenić realną wartość samochodu. Z tego względu Škoda podkreśla nie tylko atrakcyjne wyposażenie, ale także sumę korzyści oraz pełne zestawienie opłat w ramach finansowania. Takie podejście ułatwia porównanie całkowitych kosztów i pozwala podjąć decyzję w oparciu o kompleksowy obraz, a nie wyłącznie wysokość miesięcznej raty.

W ramach oferty klienci wybierający modele Škody w wersjach Drive mogą skorzystać z dodatkowych korzyści zakupowych oraz preferencyjnych warunków finansowania. Wysokość korzyści zależy od wybranego modelu, wersji i wariantu napędu. Oferta obejmuje także Škoda Leasing Klasyczny oraz Škoda Kredyt Klasyczny na atrakcyjnych warunkach. Dla Octavii dostępna jest suma opłat 100% w leasingu oraz oprocentowanie 0% w kredycie. W przypadku pozostałych modeli suma opłat w leasingu wynosi 101%, a oprocentowanie kredytu – 0,49%. To jedna z najbardziej atrakcyjnych i opłacalnych propozycji finansowania na rynku.



Octavia z okazji 30-lecia modelu jest dostępna w specjalnej wersji Sportline Tech, z sumą korzyści 20 000 zł.

Nowa Octavia Sportline Tech

Octavia to propozycja dla kierowców, którzy szukają praktycznego samochodu do codziennej jazdy, rodzinnych wyjazdów i pracy. To model, który dzięki swojej wszechstronności wykracza poza klasę kompaktów: łączy przestronne wnętrze i duży bagażnik, wzorową praktyczność oraz wyposażenie podnoszące komfort i bezpieczeństwo. Nowa wersja

Modele Škody dostępne w promocyjnych wersjach

Dla spalinowych i hybrydowych modeli Škody dostępne są specjalne wersje Drive, które oferują popularne elementy wyposażenia w atrakcyjnej cenie. Zasadniczo bazują one na odmianie Selection – poza bestsellerową Octavią, która występuje w dwóch wariantach: Drive Essence oraz Drive Selection. W przypadku Octavii nabywcy mają do wyboru jeszcze wspomnianą, dynamicznie usposobioną odmianę Sportline Tech o wyjątkowo bogatej specyfikacji (dostępne silniki: 1.5 TSI mHEV 150 KM, 2.0 TSI 4x4 204 KM oraz 2.0 TDI 150 KM).



Fabia

Fabia jest teraz oferowana z sumą korzyści do 8200 zł, w leasingu 101% oraz kredycie 0,49% (RRSO 3,27%). Szczególnie atrakcyjnie przedstawia się wersja Drive, która oferuje wyposażenie odmiany Selection oraz m.in. czujniki parkowania, kamerę cofania, dostęp bezkluczykowy, wybór trybu jazdy (niedostępny dla silnika 1.0 MPI) oraz obręcze z lekkich stopów 15" (odmiana 1.5 TSI w standardzie ma alufelgi 16"). W Leasingu Niskich Rat Fabia Drive 1.0 TSI 95 KM jest dostępna od 635 zł netto miesięcznie, a w Kredycie Niskich Rat – od 595 zł brutto miesięcznie.

Scala

W przypadku Scali suma korzyści dla nabywcy wynosi do 8100 zł. Model jest też oferowany w leasingu 101% oraz kredycie 0,49% (RRSO 3,27%). Wyjątkowo korzystną relacją wyposażenia do ceny cechuje się Scala w wersji Drive, która specyfikację odmiany Selection uzupełnia m.in. o: kamerę cofania, wybór trybu jazdy, podgrzewane przednie fotele oraz kierownicę, podgrzewaną przednią szybę, czujniki parkowania i dostęp bezkluczykowy z alarmem. W Leasingu Niskich Rat Scala Drive jest dostępna od 710 zł netto miesięcznie, a w Kredycie Niskich Rat – od 546 zł brutto miesięcznie (1.0 TSI 95 KM).





Octavia

Nowa oferta dla Octavii obejmuje sumę korzyści do 21 000 zł, leasing 100% oraz kredyt 0% (RRSO 2,75%). Promocyjna wersja Drive jest dostępna w dwóch poziomach wyposażenia: tańszym Essence i droższym Selection. Ten drugi obejmuje m.in. reflektory matrycowe LED oraz adaptacyjny tempomat, a dla Combi także tylne zagłówki z funkcją komfortowego snu. Octavia Drive Essence w Leasingu Niskich Rat jest dostępna od 727 zł netto miesięcznie, a w Kredycie Niskich Rat – od 609 zł brutto miesięcznie (1.5 TSI 115 KM).

Superb

W nowej ofercie Superb jest dostępny z sumą korzyści do 22 550 zł, a także w leasingu 101% oraz kredycie 0,49% (RRSO 3,27%). Specjalna odmiana Drive poza elementami seryjnymi dla wariantu Selection jest wyposażona m.in. w adaptacyjny tempomat i asystenta jazdy w korkach oraz reflektory matrycowe LED. W przypadku finansowania Škoda Leasing Niskich Rat nowy Superb Drive jest oferowany w kwocie od 1256 zł netto miesięcznie, a w przypadku Kredytu Niskich Rat – od 1147 zł brutto miesięcznie (1.5 TSI DSG 150 KM).





Kamiq

W przypadku Kamiqa nabywcy mogą liczyć nawet na 10 900 zł korzyści, a także leasing 101% oraz kredyt 0,49% (RRSO 3,27%). W specjalnej wersji Drive standard odmiany Selection jest wzbogacony o przednie światła przeciwmgłowe z doświetlaniem zakrętów, LED-owe tylne lampy z dynamicznymi kierunkowskazami, podgrzewane przednie fotele, kierownicę i przednią szybę, gniazdo USB-C w obudowie lusterka wewn., elektrycznie składane lusterka boczne oraz czujniki zmierzchu i deszczu. Kamiq Drive w Leasingu Niskich Rat jest dostępny od 759 zł netto/m-c, a w Kredycie Niskich Rat – od 585 zł brutto/m-c (1.0 TSI 95 KM).

Karoq

Ten niezwykle funkcjonalny kompaktowy SUV jest oferowany z korzyścią do 17 600 zł, a także w leasingu 101% oraz w kredycie 0,49% (RRSO 3,27%). Wersja Drive poza standardowym wyposażeniem odmiany Selection oferuje czujniki parkowania wraz z asystentem manewrowania, kamerę cofania, reflektory matrycowe LED, oświetlenie Ambiente, podgrzewane przednie fotele i kierownicę, spryskiwacze reflektorów oraz adaptacyjny tempomat. W Leasingu Niskich Rat Karoq Drive jest dostępny od 963 zł netto miesięcznie, a w Kredycie Niskich Rat – od 746 zł brutto miesięcznie (1.0 TSI 115 KM).





Kodiaq

Dla Kodiaqa Škoda oferuje teraz nawet 20 450 zł korzyści, a do tego leasing 101% oraz kredyt 0,49% (RRSO 3,27%). W specjalnej wersji Drive wyposażenie obejmuje zaawansowane systemy wspierające kierowcę zarówno w mieście, jak i na trasie. Adaptacyjny tempomat i adaptacyjny asystent pasa ruchu zwiększają bezpieczeństwo oraz komfort, a reflektory matrycowe i tylne lampy LED poprawiają widoczność. Co więcej, szczególnie atrakcyjnie wyceniony Kodiaq Drive jest dostępny w Leasingu Niskich Rat od 1230 zł netto/m-c, a w Kredycie Niskich Rat – od 886 zł brutto/m-c (1.5 TSI DSG 150 KM).

Sportline Tech, wprowadzona z okazji jubileuszu 30-lecia współczesnej Octavii, wzbogaca te cechy o dynamiczny charakter. Podkreślają go zarówno elementy stylistyczne linii Sportline, jak i zaawansowane technologie. Klienci otrzymują m.in. obręcze kół 18" Lerna, system Infotainment z 13-calowym ekranem i nawigacją oraz zestaw kamer 360°, a wszystko to w wyjątkowo konkurencyjnej cenie z sumą korzyści 20 000 zł.

Koniec z wybieraniem pomiędzy bogatą wersją a przystępną ceną zakupu. Wzmocniona oferta Škody z wersjami Drive, z korzyścią od 6200 do 22 500 zł, udowadnia, że można mieć praktyczne, nowoczesne auto na atrakcyjnych warunkach. Szczegóły oferty na stronie drive.skoda.pl.

Naładowany atutami

I pokazujący swoje największe atuty, gdy jest regularnie ładowany. Jak sprawdza się Ford Ranger z napędem PHEV?



22,6 cm prześwitu, sprawny napęd e-4WD, blokada tylnego mech. różnicowego, opony A/T – Ranger nie boi się terenu.

W gamie silnikowej Rangera na rok 2026 nie ma 2-litrowych diesli, pozostały dwie jednostki 3.0 V6: wysokoprężna (240 KM/600 Nm) i benzynowa biturbo w Raptorze (392 KM/491 Nm), a także wersja PHEV z silnikami 2.3 turbo i elektrycznym, która mocą 281 KM plasuje się między nimi, ale dostarcza aż 697 Nm momentu. Nic dziwnego, że nie ustępuje im funkcjonalnością. Też ma blisko tonę ładowności i pociągnie przyczepę do 3,5 t.

Dość ciasno zestopniowany 10-biegowy automat sprawia, że przy maksymalnym przyspieszaniu ma się wrażenie niekończącej się zmiany przełożeń. Efektem są jednak dobre osiągi (podczas naszych prób Ford przyspieszał do „setki" w mniej niż 9 s). A gdy nie „dusi się" pedału gazu zbyt głęboko, Ranger dobrze wykorzystuje falę momentu przy niskich obrotach i rzadziej zmienia biegi, pozostając dynamicznym.

Gdy akumulator trakcyjny nie jest naładowany, pick-up Forda w trasie pokonywanej z dwucyfrowymi prędkościami zużywa 7-7,5 l benzyny na 100 km. Jazda tempem ok. 120 km/h albo miejskie korki podnoszą spalanie do zupełnie akceptowalnych w 2,5-tonowym pick-upie 10-11 l, a autostradowe 140 km/h – do 12-14 l/100 km.

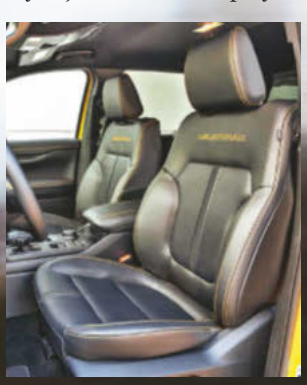
Naładowanie baterii pozwala jednak pokonać 30-35 km „na prądzie" (bez dużego obciążenia), więc regularnie podłączając Forda np. do gniazdka w garażu, można wyraźnie obniżyć zużycie benzyny – a zatem i koszty codziennych podróży.

Co najlepsze, Ranger PHEV jest o 7-12% tańszy niż z dieslem 3.0 – nie tak szybkim i palącym zupełnie podobne ilości... droższego paliwa.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Przyjemne jak na pick-upa wykończenie, niezłe multimedia, przyjazna obsługa. Do wyboru napęd na tył lub 4x4 (stały/z rozdz. momentu/z reduktorem) i 7 trybów jazdy.



Charakterystyczna skórzana tapicerka wersji Wildtrak.



W obu rzędach jest wystarczająco dużo miejsca dla dorosłych.



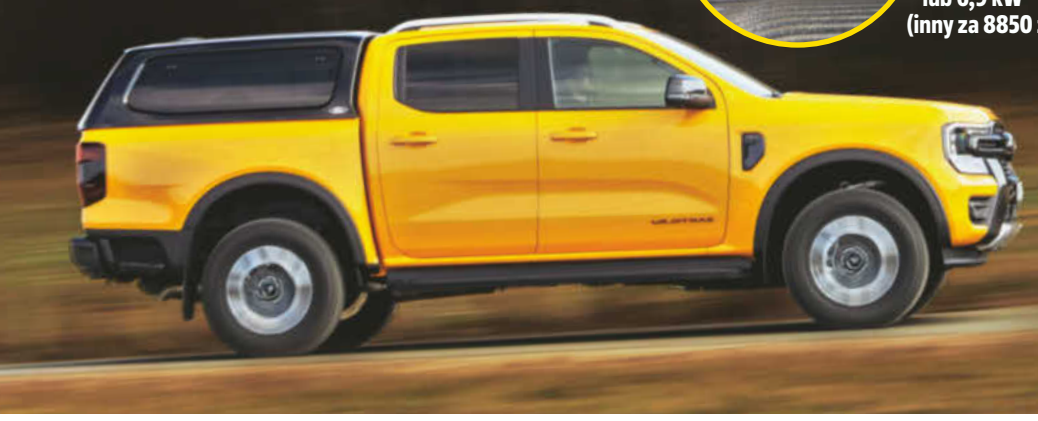
Hardtop z oknami: 21 156 zł, przegroda: 2153 zł, wykładzina i szyny mocujące: 1538 zł.



Całkowite naładowanie akumulatora (11,8 kWh netto) trwa ok. 4 godzin.



Ford może zasilać urządzenia zewnętrzne z mocą do 2,3 kW (pakiet za 6000 zł) lub 6,9 kW (inny za 8850 zł).



DANE TECHNICZNE	FORD
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	2261 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz./el./syst.)	190/102/281 KM
Maks. moment obr. (benz./el./syst.)	412/b.d./697 Nm
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./10-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	537/202/187 cm
Rozstaw osi/prześwit	327/22,6 cm
Średnica zawracania	13,0 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	2517/983/3500 kg
Poj. zbiornika paliwa	70 l (Pb 95)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	170 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,2 s
Śr. zużycie paliwa/z rozład. baterią	6,3/10,2 l/100 km
Zasięg	680 km
CENA	**226 279 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Sprawny napęd, zdolności terenowe, osiągi, funkcjonalność, możliwość redukcji kosztów regularnym ładowaniem, korzystna cena

– spore spalanie autostradowe

Choć pick-upy zwykle kupuje się z dieslem, Ford pokazuje, że hybrydowy napęd też ma w nich sporo sensu.

m motor PIERWSZY TEST

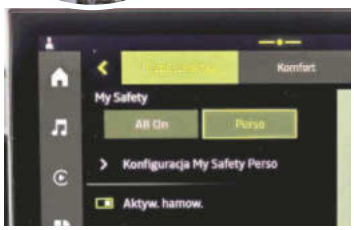


Niska cena, spore możliwości

Jogger to budżetowe, pojemne kombi, które z napędem hybrydowym okazuje się sprawne i ekonomiczne.



Benzynowy czterocylindrowy silnik 1.8 pracuje spokojnie i tylko na wyższych obrotach potrafi być głośny.



Klasyka koncernu Renault – tryb spersonalizowany systemów wsparcia.



Budżetowe wykonanie, ale obsługa jest prosta. Ekran 10" działa przeciętnie szybko. Kamery 360 st. ułatwiają manewry, jednak sam obraz powinien mieć lepszą jakość.

W ramach niedawnej modernizacji Jogger otrzymał m.in. najnowszą generację koncernowego w pełni hybrydowego napędu. Składają się na niego czterocylindrowa jednostka benzynowa 1.8 (109 KM), dwa silniki elektryczne (trakcyjny 49 KM i wysokonapięciowy rozrusznik-alternator 20 KM), bateria o pojemności 1,4 kWh i zelektryfikowana automatyczna przekładnia (cztery przełożenia obsługują silnik spalinowy, a dwa – elektryczne).

Moc systemowa wynosi 157 KM, a dzięki temu, że Jogger, choć spory, jest lekki, oferuje on całkiem porządną dynamikę. Dacia nie jest wprawdzie mistrzem „ostrego" startu (rusza niespiesznie, choć bez denerwującej zwłoki), dlatego w pomiarach czas przyspieszenia do 50 km/h był przeciętny (3,6 s). Potem jednak „łapie drugi oddech" i po 9,1 s jedzie już z prędkością 100 km/h, co jest dobrym rezultatem. Napęd generalnie pracuje płynnie, choć czasami zdarzają mu się szarpnięcia i pewne zawahania – ale w zasadzie tylko wtedy, gdy gaz traktuje się brutalnie i wciska go od razu do podłogi. Układ napędowy preferuje po prostu spokojniejszy styl prowadzenia, co zresztą w pełni pasuje do ogólnego charakteru Joggera.

Ogromną zaletą wersji hybrid 155 jest niewielkie zużycie paliwa. W mieście to ok. 5 l/100 km, podczas spokojnej jazdy w trasie – 4,5 l na 100 km, zaś na autostradzie, przy 140 km/h – 7,4 l/100 km.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Siedzenia są przeciętne. Brakuje im nieco podparcia i regulacji lędźwiowej.



W środkowym rzędzie przeszkadza niewielka ilość miejsca na kolana.



Z tyłu nawet wysokim osobom będzie zaskakująco wygodnie.



Po wyjęciu foteli w bagażniku do rolety mieści się 696 l.



Jogger ma duży, bo 20-centymetrowy prześwit i w wersji Extreme dodatkowy, „uterenowiony" tryb jazdy.

DANE TECHNICZNE	DACIA
Silnik	benzynowy + 2 x el.
Pojemność skokowa	**1789 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	**109 KM**/b.d.
Moc maksymalna (el./syst.)	**49+20/157 KM**
Maks. moment obr. (benz.)	**172 Nm**/3000
Maks. moment obr. (el./syst.)	**205/b.d. Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./wielotr.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/185/163/290 cm
Masa/ładowność	1388/612 kg
Poj. bagażnika (za 3./2./1. rzędem)	160/696/2085 l
Pojemność zbiornika paliwa/baterii	50 l (Pb 95)/1,4 kWh
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,0 s
Średnie zużycie paliwa	4,5-4,6 l/100 km
Zasięg	1080-1110 km
CENA	**115 900 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Dużo miejsca, w tym w III rzędzie, wielki bagażnik, dobra dynamika, niskie spalanie

– Nienajlepsze plastiki, wyraźnie wyczuwalne wstrząsy na większych nierównościach

Jogger to w pełni funkcjonalne 7-osobowe kombi, do którego zalet należy też bardzo oszczędny napęd.



Tablice D51 informują o początku i końcu odcinka pomiarowego.

Jak działa odcinkowy pomiar prędkości?

System działa na zasadzie pomiaru czasu przejazdu odcinka, na który wjazd i wyjazd z niego rejestruje kamera. Pojazd przekraczając bramkę wjazdową ma wykonywane zdjęcie i to samo dzieje się na bramce wyjazdowej. System przelicza czas przejazdu na średnią prędkość jazdy. Jeśli ta jest w normie, czyli dopuszczalna+10 km/h, system kasuje zdjęcia. Jeśli wyliczona prędkość jest powyżej dopuszczalnej granicy, sczytywane są numery rejestracyjne i uruchamiana jest procedura mandatowa.

Odcinkowe pomiary prędkości

Chwilowe, nawet znaczne, przekroczenie prędkości nie skutkuje mandatem. Liczy się średnia

System odcinkowego pomiaru prędkości jest bezlitośnie skuteczny, dlatego dodawane są nowe lokalizacje. Oto ich aktualna lista.

W 2025 roku za sprawą systemu odcinkowego pomiaru prędkości (OPP) Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym (CANARD) zarejestrowało ponad 470 tys. naruszeń i wystawiło około 227 tys. mandatów. Naruszenia najczęściej rejestrowano w południowo-zachodniej części Polski, w lokalizacjach Kostomłoty, Katowice i Dobroń. Skuteczność tego rozwiązania jest bardzo wysoka, choć samo funkcjonowanie systemu budzi wiele kontrowersji w środowisku prawniczym. Podważane są zgodność systemu z Konstytucją oraz podstawa prawna, na jakiej wystawiane są mandaty. W polskich przepisach o ruchu drogowym nie istnieje bowiem pojęcie średniej dopuszczalnej prędkości. Mimo to wciąż dodawane są nowe lokalizacje.

Na rok 2026 zaplanowano zakup i montaż aż 43 nowych urządzeń tylko do odcinkowego pomiaru prędkości. Część już zamontowano, dlatego publikujemy listę lokalizacji aktualną na dzień przygotowania materiału, czyli 11 czerwca. Cztery z nich uruchomiono 8 czerwca. Niebawem pojawią się kolejne, bo termin uruchomienia wszystkich planowany jest na 31 sierpnia.

Teoretycznie niełatwo otrzymać mandat za przekroczenie prędkości na OPP, ponieważ mierzona jest prędkość średnia, a nie chwilowa. To właśnie średnia prędkość przejazdu na kontrolowanym odcinku musi przekroczyć wartość dopuszczalną. Dodatkowo musi przekroczyć limit o co najmniej 11 km/h, bo poniżej tego system nie uruchamia procedury mandatowej. Mimo to kierowcy nie zawsze zauważają znaki, czasami nie wiedzą, jaka jest prędkość dopuszczalna.

Mandatu, a wraz z nim punktów karnych za przekroczenie prędkości można nie otrzymać, jeśli odmówi się wskazania kierującego. Samo niewskazanie jest jednak obciążone karą grzywny w wysokości 800-5000 zł. Wielu kierowców się na to decyduje. Warto zaznaczyć, że od 3 czerwca 2026 r. nie można już zlikwidować punktów karnych przyznanych za przekroczenie prędkości o co najmniej 30 km/h.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Mandaty za przekroczenie prędkości na OPP

Procedurę mandatową CANARD uruchamia dopiero przy przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o ponad 10 km/h. Warto wiedzieć, że nie wszystkie przekroczenia, nawet te wyższe, muszą skończyć się mandatem.

przekroczenie o 11-15 km/h – 100 zł i 2 punkty karne,
przekroczenie o 16-20 km/h – 200 zł i 3 punkty karne,
przekroczenie o 21-25 km/h – 300 zł i 5 punktów karnych,
przekroczenie o 26-30 km/h – 400 zł i 7 punktów karnych,
przekroczenie o 31-40 km/h – 800 zł albo 1600 zł w przypadku recydywy i 9 punktów karnych,
przekroczenie o 41-50 km/h – 1000 zł albo 2000 zł i 11 punktów karnych,
przekroczenie o 51-60 km/h – 1500 zł albo 3000 zł i 13 punktów karnych,
przekroczenie o 61-70 km/h – 2000 zł albo 4000 zł i 14 punktów karnych,
przekroczenie o ponad 71 km/h – 2500 zł albo 5000 zł i 15 punktów karnych.



Kogo nie dotyczy odcinkowy pomiar prędkości

Ze względu na specyfikę działania systemu odcinkowego pomiaru prędkości nie każdy pojazd jest nim objęty. Kamery robią zdjęcia wyłącznie z przodu, więc do grupy „niewidzialnych" należą m.in. motocykle i przyczepy. OPP nie dotyczy:

- kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość do 10 km/h (procedura mandatowa uruchamia się przy przekroczeniu o 11 km/h)
- kierowców, którzy wjechali na drogę objętą OPP za bramką wjazdową lub opuszczają drogę przed bramką wyjazdową
- kierowców samochodów osobowych z przyczepami (są traktowane jak samochód bez przyczepy – odczyt tablic samochodu)
- kierujących motocyklem (tablica rejestracyjna tylko z tyłu)

Lokalizacje odcinkowych pomiarów prędkości (na dzień 11.06.2026)

Na dzień przygotowania materiału funkcjonowały 93 odcinkowe pomiary prędkości o łącznej długości ok. 490 km. Przeciętna długość odcinka pomiarowego to 5,27 km. Najdłuższy (17,4 km) znajduje się na autostradzie A2 na obwodnicy Mińska Mazowieckiego (Choszczówka Dębska). Najkrótszy ma niespełna kilometr i mierzy czas przejazdu na drodze krajowej 78 w miejscowości Gorzyce. Najwięcej lokalizacji znajduje się w województwie mazowieckim (21), a najmniej w świętokrzyskim (1) oraz wielkopolskim i podlaskim (po 2).

Lokalizacja	Numer drogi/ulica	Długość odcinka	Prędkość dopuszczalna
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE			
Świnoujście	Droga 93	2,5 km	50 km/h
Parłowo	Droga S3	4,1 km	120 km/h
Brynka	Droga 151	7,8 km	90 km/h
Szczecin	Droga A6	3,4 km	140 km/h
WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE			
Wieprzyce	Droga S3	4,2 km	120 km/h
Białcz	Droga 132	3,1 km	50 km/h
Sulechów	Droga 32	3,0 km	90 km/h
Szlichtyngowa	Droga 12	2,5 km	50 km/h
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE			
Dąbrowa	Droga S11	2,3 km	120 km/h
Luboń	Autostrada A2	7,5 km	120 km/h
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE			
Krzyżowa	Autostrada A4	10,3 km	110 km/h
Sady Górne	Droga S3	2,5 km	80 km/h
Kostomłoty	Autostrada A4	8,1 km	110 km/h
Kąty Wrocławskie	Autostrada A4	7,7 km	110 km/h
Wrocław	Autostrada A8	8,3 km	120 km/h
Wrocław	al. Jana III Sobieskiego	2,6 km	70 km/h
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE			
Rościęcino	Droga S8	3,0 km	120 km/h
Dobrzyca	Droga S6	12,2 km	120 km/h
Reda	Droga 216	16,0 km	60 km/h
Borowo	Droga 211	1,4 km	50 km/h
Borcz	Droga 20	2,7 km	90 km/h
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE			
Kłódka	Droga 16	2,2 km	50 km/h
Gietrzwałd	Droga 16	5,0 km	90 km/h
Tomaszkowo	Droga S51c	13,3 km	120 km/h
Rychnowo	Droga S7j	10,4 km	120 km/h
Gwiazdowo	Droga 59	5,6 km	90 km/h
Krosno	Droga S7	11,5 km	120 km/h
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE			
Baciuty	Droga 678	8,5 km	90 km/h
Zwierki	Droga 19	3,8 km	90 km/h
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE			
Wielowieś	Droga 251	3,9 km	70 km/h
Kuczek	Autostrada A1	12,0 km	140 km/h
Siemionki	Autostrada A1	14,0 km	140 km/h
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE			
Łęka	Autostrada A2	15,2 km	140 km/h
Żdżary	Autostrada A2	11,2 km	140 km/h
Łódź	ul. Chocianowicka/ Laskowice	3,4 km	50 km/h
Bychlew	Droga 485	2,1 km	50 km/h
Dobroń	Droga S14	5,4 km	110/120 km/h*
Kluki	Droga 74	1,4 km	50 km/h
Biała Pierwsza	Droga 74	3,8 km	50 km/h
Mokra Prawa	Droga 70	2,5 km	50 km/h
WOJEWÓDZTWO OPOLSKIE			
Bierzów	Droga 403	2,6 km	90 km/h
Łosiów	Droga 94	2,2 km	50 km/h
Prądy	Autostrada A4	13,6 km	140 km/h
Gogolin	Autostrada A4	6,5 km	140 km/h
Klisino	Droga 416	2,4 km	90 km/h
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE			
Gorzyce	Droga 78	0,8 km	50 km/h
Jankowice	Droga 929	1,7 km	50 km/h
Suszec	Droga 935	4,7 km	70 km/h
Wilcza	Droga 78	2,2 km	90 km/h
Mikołów	Droga 44	1,3 km	50 km/h
Katowice	Droga 902	1,3 km	80 km/h
Gliwice	Droga 88	2,9 km	90 km/h
Katowice	Droga 88	7,2 km	70 km/h
Tarnowskie Góry	Droga 11	1,0 km	90 km/h

Lokalizacja	Numer drogi/ulica	Długość odcinka	Prędkość dopuszczalna
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE			
Skomielna Biała	Droga S7	2,0 km	100 km/h
Kraków	Droga S52	1,2 km	80 km/h
Tarnów	Droga 94	4,4 km	100 km/h
Tarnów	Autostrada A4	14,8 km	140 km/h
WOJEWÓDZTWO ŚWIĘTOKRZYSKIE			
Radlin	Droga 74	4,0 km	50 km/h
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE			
Dukla	Droga 19	1,6 km	50 km/h
Iskrzynia	Droga 19	1,4 km	50 km/h
Lutcza	Droga 19	1,7 km	50 km/h
Rzeszów	ul. Dębicka	3,9 km	50 km/h
Gniewczyca	Droga 835	3,0 km	50 km/h
Kolbuszowa Górna	Droga 9	2,5 km	50 km/h
Nowa Dęba	Droga 9	1,8 km	50 km/h
Jamnica	Droga 871	6,5 km	80 km/h
Podgrodzie	Droga 94	1,1 km	50 km/h
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE			
Łuszczów Pierwszy	Droga 82	2,9 km	90 km/h
Tomaszów	Droga 48	2,2 km	50 km/h
Złota	Droga 72	3,3 km	50 km/h
Łęczna	Droga 82	3,9 km	70 km/h
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE			
Sochaczew	Droga 50	2,8 km	90 km/h
Kępiny	Droga S7	15,9 km	120 km/h
Falęcice	Droga S7	14,0 km	120 km/h
Matygi	Droga 801	5,6 km	70 km/h
Garwolin	Droga S17	6,2 km	120 km/h
Drwalew	Droga 50	7,5 km	90 km/h
Kopana	Droga S7	7,4 km	120 km/h
Mszczonów	Droga 50	2,9 km	90 km/h
Choszczówka Dębska	Autostrada A2	17,4 km	140 km/h
Sulejówek	Droga 92	1,5 km	50 km/h
Warszawa	Droga S2	10,3 km	100 km/h
Warszawa	Droga S2 (tunel)	2,5 km	80 km/h
Nadarzyn	Droga S8	3,2 km	120 km/h
Michałowice	Droga S8	2,3 km	120 km/h
Kanie	Droga 719	1,3 km	50 km/h
Blizne Łaszczyńskiego	Droga S8	3,0 km	120 km/h
Warszawa	Droga S8	4,0 km	120 km/h
Kobyłka	Droga S8	8,2 km	120 km/h
Wyszków	Droga S8	6,8 km	120 km/h
Ostrów Mazowiecka	Droga S8	2,6 km	120 km/h
Karniewo	Droga 60	1,8 km	50 km/h

* w zależności od kierunku

PODSUMOWANIE

W Polsce mamy już 93 funkcjonujące systemy na łącznej długości blisko 500 km. Kamery sczytują numery rejestracyjne setek tysięcy pojazdów – i to nie tylko tych, których kierowcy łamią prawo. Prawnicy mają wiele wątpliwości co do ochrony prywatności kierowców, ale też podstaw prawnych funkcjonowania systemu. Zwolennicy OPP twierdzą, że znacząco poprawia bezpieczeństwo i płynność jazdy. Niemniej warto skupić się na drodze, bo jest tego coraz więcej i łatwo przegapić znak, a o mandat wcale nie tak trudno.

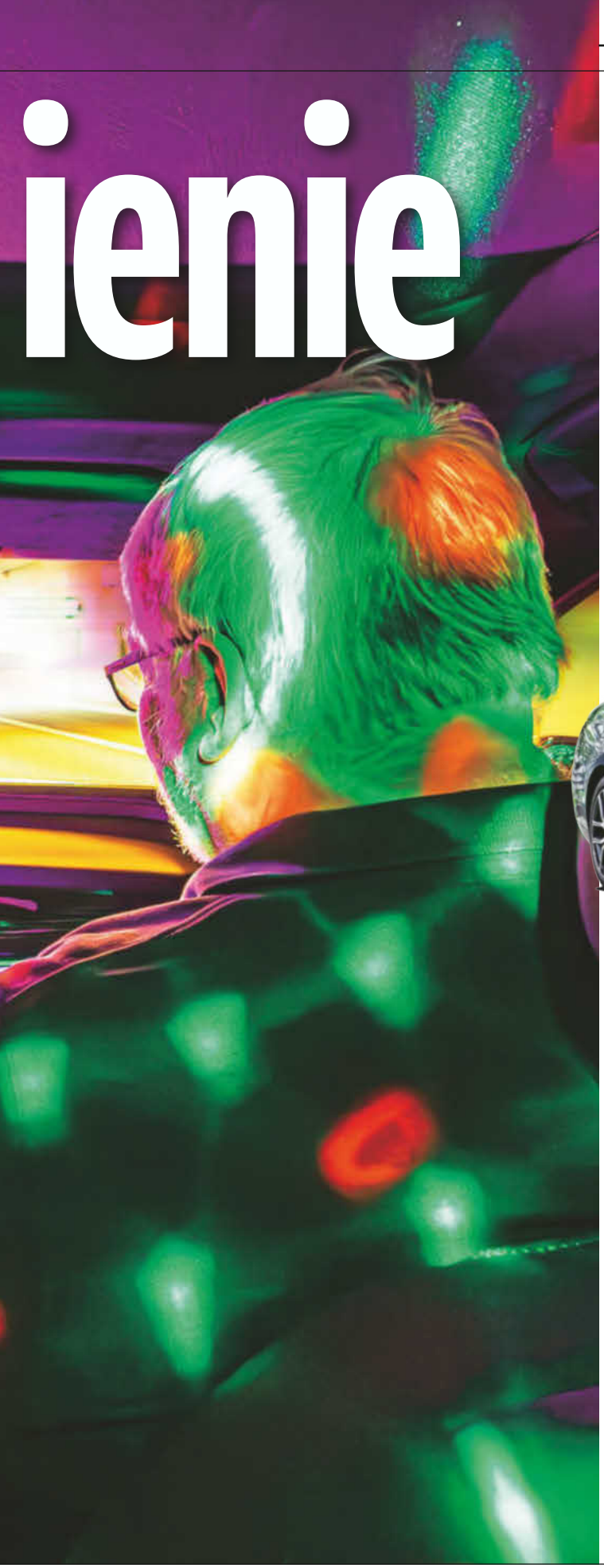


Mocne brzm

Miłośnik muzyki spotyka się z dźwiękowcem wyposażonym w niezawodny sprzęt pomiarowy, a emocje łączą się z doświadczeniem. Celem jest sprawdzenie dziewięciu topowych systemów car audio z różnych półek cenowych.



ienie



W dzisiejszych czasach muzyki słucha się niemal nieustannie: w windzie, w restauracji, z małych głośników Bluetooth, przez słuchawki... Jeśli rozumie się tekst piosenki i słychać dudnienie basu, to brzmienie uznaje się za dobre. Nasze mózgi są na tyle łaskawe, że brakujące częstotliwości wypełniają mieszanką przyjemnych wrażeń i domysłów. To, co muzycy i inżynierowie dźwięku zapisali w plikach audio, nagrali na płytach CD czy wytłoczyli na winylach, w ogóle do nas nie dociera. A szkoda, zwłaszcza w aucie, gdzie bez przeszkód można słuchać muzyki i beztrosko śpiewać na głos. Dlatego według nas dobry samochód powinien mieć też dobre nagłośnienie.

Do przeglądu aktualnych rozwiązań – od luksusowych i niezwykle drogich, po przystępne cenowo – zaprosiliśmy Karla-Heinza Finka. Mieszkaniec Essen od dekad związany z tematyką hi-fi jest ekspertem, do którego zwraca się branża w razie wątpliwości. Przez wiele lat pracował też dla największych koncernów motoryzacyjnych nad rozwojem ich systemów nagłośnienia.

Obecnie Karl-Heinz Fink skupia się na projektach klasycznego hi-fi i na swoich markach, Fink Team i Epos, dzięki czemu zachowuje neutralność. Może krytykować lub chwalić wedle uznania. Jego znakiem rozpoznawczym i fundamentem kompetencji są nie tylko wyrobiony słuch, ale i pomiary.

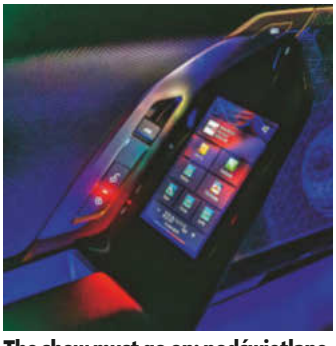
Zanim zaczniemy, poddajemy nasz słuch ekstremalnemu resetowi i odwiedzamy Finka w jego laboratorium w Essen. W studiu odsłuchowym stoją głośniki wysokości człowieka, po obu stronach zwisają kable, a urządzenia są prototypami,



BMW serii 7/Bowers & Wilkins

B & W Diamond Surround Sound System
Warty 31 200 zł „system nagłośnienia 4D" składa się ze wzmacniacza o mocy 1965 W i aż 36 głośników. Typowo dla marki przetworniki wysokotonowe wykonano z syntetycznego diamentu. Za potężny bas odpowiadają dwa subwoofery pod fotelami i głośniki niskotonowe w drzwiach. Po dwa shakery w fotelach i zewnętrznych tylnych siedzeniach zapewniają bardziej namacalny, czwarty wymiar wrażeń.

› **W ocenie eksperta:** To wysokiej klasy system o bardzo naturalnym i zrównoważonym brzmieniu, ale dość wąskiej scenie dźwiękowej.



The show must go on: podświetlane głośniki i pilot dla jadących z tyłu.



Maskownice z misternie frezowanej stali nierdzewnej świetnie wyglądają.



Siłę wibracji shakerów i efekty można regulować indywidualnie.



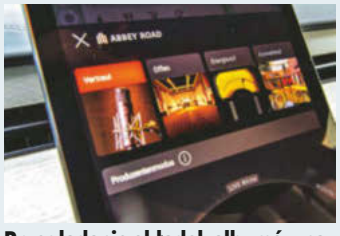
Volvo ES90/Bowers & Wilkins

System HiFi Bowers & Wilkins

Bowers & Wilkins

Nagłośnienie montowane także w Volvo EX90 i EX60 w ES90 jest dostępne za 15 249 zł. System o łącznej mocy 1610 W jest zgodny ze standardem Dolby Atmos Spatial Audio. Ma 25 głośników, w tym Tweeter-on-Top, cztery głośniki w zagłówkach foteli, cztery – w dachu oraz subwoofer z opatentowaną technologią Fresh Air. Oferuje tryb Abbey Road Studios z intuicyjnymi regulatorami dźwięku, rozbudowany korektor, optymalizację brzmienia, tak by było najlepiej dopasowane do wybranego fotela albo dla wszystkich pasażerów, a także tłumienie hałasu.

› **W ocenie eksperta:** Wyraźna lokalizacja głosów i instrumentów i świetnie wybrzmiewające wysokie tony.



Przeglądanie okładek albumów na ekranie dotykowym jest wygodne.



Typowy dla marki Bowers & Wilkins efektowny Tweeter-on-Top.

Bentley Continental GT/Naim

Naim for Bentley Audio System

Luksusowe brytyjskie GT oferuje trzy systemy audio (podstawowy, Bang & Olufsen, Naim), za ten z najwyższej półki trzeba dopłacić ok. 8500 euro. Dzięki wzmacniaczowi o mocy 2200 W, 18 głośnikom i dwóm wbudowanym w fotele shakerom nagłośnienie Naim zapewnia dźwięk stereo i przestrzenny na miarę tej klasy. Wkrótce ma zostać zaprezentowany jeszcze bardziej rozbudowany system surround.

› **W ocenie eksperta:** Dźwięk jest ciepły, dynamiczny i naturalny, pozbawiony efektów i skomplikowanych sztuczek DSP. Angielskie gran turismo ma jednak inny problem – zbyt donośnie brzmiący silnik nie pozwala w pełni cieszyć się klasą systemu audio.



Bentley ma klasyczne, dobrze dostrojone nagłośnienie – gdyby tylko jego V8 nie było tak głośne.



Głośniki w drzwiach pokryto eleganckimi maskownicami.

DOBRZE BRZMIĄCY ZESTAW CAR AUDIO NIE MUSI KOSZTOWAĆ FORTUNY, UDANE SĄ TEŻ TAŃSZE

powstającymi dla zewnętrznego klienta. Za kilka miesięcy mogą osiągnąć sześciocyfrowe ceny i trafić do zamożnych fanów hi-fi. Fink wskazuje na krzesło: usiądź, bądź cicho i słuchaj. Następnie dostarcza muzykę do imponującego zestawu przedwzmacniaczy, końcówek mocy, odtwarzaczy strumieniowych, gramofonów i magnetofonów. Po paru sekundach zapiera nam dech: przed nami powstaje trójwymiarowa rzeźba dźwięku: instrumenty poukładane w przestrzeni, przejmujące wokale, perliste wysokie tony i bas sięgający infradźwięków. Poruszająca, fascynująca i nad wyraz piękna.

Później na autostradzie próbujemy odtworzyć te wrażenia w BMW serii 7. Nagłośnienie Diamond marki Bowers & Wilkins zyskuje pełną aprobatę Karla-Heinza Finka. Wyimaginowani muzycy sprawiali wrażenie rozmieszczonych dość ciasno, co Fink próbuje skorygować, zmieniając ustawienia procesora DSP. Minimalne poszerzenie efektu surround i drobne korekty pasma w equalizerze sprawiają, że nagle muzyka zaczyna oddychać. Brzmienie stało się imponujące, pełne wyrazu, precyzyjne, a mimo to przyjemne. Zespoły grają z rozmachem, niczym na sali koncertowej. Skrzypce zachwycają jedwabistą gładkością, a wiolonczele mruczą ciepło i miękko. Kotły grzmią wyraźnie, a potężne basy syntezatora dudnią z impetem. Brzmienie z tyłu jest dobre, ale mamy wrażenie, że wszystkie spektakularne efekty Dolby mają przede wszystkim robić wrażenie, nie chodzi tu o samą jakość dźwięku. Zastanawiamy się, czy tablet z dobrymi słuchawkami nie byłby sensowniejszą i tańszą alternatywą.

Fink milczy, po czym kiwa głową z uśmiechem i stwierdza, że czas na przesiadkę do Volvo ES90. Tam też jest Bowers & Wilkins. W podstawowym ustawieniu brzmienie jest naturalne, czyste i precyzyjne, ale scena wydaje się dosyć wąska, jakby dźwięk utknął pod przednią szybą. Karl-Heinz Fink ze skupieniem przechodzi przez rozmaite tryby DSP i w końcu trafia w punkt – tryb producenta w filtrze Abbey Road pozwala osiągnąć optymalne brzmienie. Ma ono więcej energii i blasku, a dźwięk unosi się nad kokpitem. Doceniamy precyzyjny i doskonale kontrolowany bas, lekką przestrzenność.

Czy system Bang & Olufsen w Audi radzi sobie równie dobrze? I tak, i nie. Pomiary wskazują co prawda na zrównoważoną charakterystykę częstotliwościową, a brzmienie jest imponujące. Fink bezskutecznie szuka jednak w ustawieniach korektora ciepła i naturalności.

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w Bentleyu Continentalu GT z topowym systemem audio marki Naim. Na postoju gra świetnie. Podczas dynamicznej jazdy pojawia się problem – całą zabawę psuje dominujące brzmienie silnika. Miłośnicy mocy uznają to oczywiście za właściwie ustalenie priorytetów.

Dla kontrastu przesiadamy się do Mazdy CX-60 i jesteśmy pod ogromnym wrażeniem – audio firmowane przez Bose brzmi bardzo naturalnie.

Opel Grandland ma na pokładzie francuskie nagłośnienie Focal. System został dobrze zestrojony i radzi sobie z różnymi gatunkami muzyki. Drugie auto elektryczne w teście pokazuje, jak ciche napędy wpływają



Nasza ocena systemu audio Canton w Skodzie Superb? Słuchanie muzyki to tu prawdziwa przyjemność.

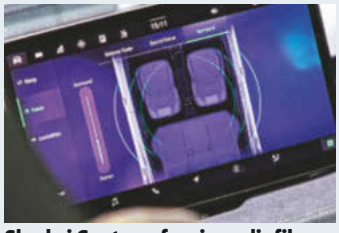
Skoda Superb/Canton

Canton Soundsystem

Skoda i niemiecki producent audio, firma Canton, współpracują już od 2013 r. W modelu Superb ten system nagłośnienia o mocy 725 W jest dostępny już od linii wyposażenia Selection/Drive za 3400 zł (seryjnie w L&K) i obejmuje 12 głośników plus głośnik centralny i dwa subwoofery. Świetnie zestrojony procesor DSP błyszczy przede wszystkim w trybie Canton.

› **W ocenie eksperta:** W trybie pracy Canton brzmienie systemu nagłośnienia Superba okazuje się naturalne, energiczne, pełne wyrazu i precyzyjne, a przy tym bardzo przyjemne. Nagłośnienie Skody nigdy nie okazało się męczące. I to wszystko za zaskakująco niewielką kwotę.





Skoda i Canton oferują audiofilom szerokie możliwości regulacji.



Tryb Canton okazał się idealnie dostrojony. Nie wymaga korekt.



System audio w Maździe nie robi może wielkiego wrażenia od strony wizualnej, jest za to wyjątkowo pragmatyczny – zapewnia dobry dźwięk!

Mazda CX-60/Bose

System nagłośnienia Bose

Znany amerykański producent audio nie należy wprawdzie do ścisłej czołówki segmentu hi-end, lecz reprezentuje raczej solidny mainstream. W samochodach Mazdy firma Bose udowadnia jednak, że dobrze opanowała temat car audio. W modelu CX-60 system Bose z dwunastoma głośnikami jest elementem pakietów wyposażenia Homura Plus lub Takumi Plus i nie wymaga dodatkowej dopłaty.

› **W ocenie eksperta:** Brzmienie jest naturalne i eleganckie, z przyjemnie rozłożoną sceną dźwiękową oraz czysto rozplanowanymi instrumentami.





Zakres ustawień jest skromny, ale znakomicie dopracowany i łatwy w obsłudze.

W nagłośnieniu liczą się także odczucia

Karl-Heinz Fink, urodzony w 1958 r. w Duisburgu, rozwijał produkty m.in. marek Marantz, Denon, Mission oraz renomowanych producentów samochodów. Co ma do powiedzenia na temat nagłośnienia pojazdów?

Co Cię fascynuje w tematyce hi-fi?

Połączenie techniki i muzyki, fizyki i emocji. Choć z pewnością wywodzę się ze świata techniki, to jest tak wiele rzeczy, których nie da się w pełni wyjaśnić i w których trzeba się kierować własnymi odczuciami. To pewnie podobnie jak z samochodami... Można przeprowadzić wiele obliczeń i symulacji, ale dopiero na drodze okazuje się, czy jazda danym autem sprawia przyjemność, czy nie.

Dlaczego samochód to dobre miejsce do słuchania muzyki?

Właściwie to wcale nie jest: nigdy nie siedzi się pośrodku, a odgłosy jazdy często przeszkadzają. Z drugiej strony na drodze ma się czas i spokój. A jeśli system nagłośnienia jest dobry, to można się naprawdę cieszyć muzyką.

Większość nowoczesnych aut nie ma już odtwarzacza CD – jak więc zapewnić sobie dobry dźwięk w samochodzie?

Dobry dźwięk można uzyskać z niemal każdego źródła. Mogą wystarczyć nawet pliki MP3 o wyższej przepływności, a nowoczesne systemy informacyjno-rozrywkowe mają bezpośredni dostęp do takich serwisów, jak Qobuz czy Tidal, co pozwala na słuchanie muzyki bez strat w jakości. Jednak nawet nieco gorsze brzmienie Spotify przy streamingu ze smartfona za pośrednictwem np. CarPlay jest w pełni akceptowalne, o ile system nagłośnienia jest dobrze zaprojektowany.

Jakie warunki musi spełnić system nagłośnienia hi-fi w samochodzie, aby zapewnić dobry dźwięk?

W przypadku głośników kluczowa jest mechanika. Kiepsko wykonane panele drzwi i cienkie blachy wpadają w drgania, a wówczas nawet najlepsze przetworniki nie pomogą. Ważne są miejsca montażu, bo w stosunkowo małej kabinie jest wiele modów akustycznych. I w przypadku niewłaściwego ustawienia w danym miejscu może nie być basu lub będzie on strasznie dudnił. Subwooferów raczej nie należy montować w bagażniku, bo nie każdy konstruktor potrafi je odpowiednio dopasować. Jeśli chodzi o elektronikę, to ważne są dobre przetworniki cyfrowo-analogowe oraz dobre końcówki mocy ze stabilnym zasilaniem – wzmacniacze klasy D są obecnie całkiem dobre. Systemy powinny być co najmniej trójdrożne, a w zbudowaniu realistycznej sceny przed kierownicą pomaga głośnik centralny.

Wydaje się, że stereo odchodzi w samochodach do lamusa, a jego miejsce zajmują systemy dźwięku przestrzennego, takie jak np. Dolby Atmos. Co sądzisz o tej tendencji?

Szczerze mówiąc – jestem raczej sceptyczny. Trochę dźwięku przestrzennego sprawia, że brzmienie jest bardziej otwarte i realistyczne, ale niestety często się z nim przesadza, żeby efekt był bardziej dramatyczny. Podczas dłuższej jazdy może to naprawdę denerwować, a na pewno nie o to chodzi.



Karl-Heinz Fink (po lewej) jest skarbnicą wiedzy o systemach audio.



Nagłośnienie Audi jest udane, ale ekspert ma pewne zastrzeżenia do barwy dźwięku.

Audi SQ8/Bang & Olufsen

Bang & Olufsen Advanced Sound System z dźwiękiem 3D

Wycenione na 38 750 zł nagłośnienie w Audi zapewnia imponujące wrażenia akustyczne. System wykorzystuje 23 przetworniki, w tym dwie automatycznie wysuwane z deski rozdzielczej soczewki akustyczne, głośnik centralny i subwoofer, a całość jest zasilana przez wzmacniacze o łącznej mocy 1920 W. Dodatkowo treści mogą być odtwarzane w formacie Dolby Atmos.



› **W ocenie eksperta:** Brzmi jakoś sterylnie i zimno. Nawet po próbie zmiany ustawień korektora Audi pozostaje przy swojej wyrazistej i krystalicznie czystej charakterystyce.



Chłodna charakterystyka nie wydobywa pełni uroku z klasycznych nagrań.



Wysuwane soczewki bardziej robią efekt, niż poprawiają akustykę.

Opel Grandland/Focal

System Focal Premium Hi-Fi

Choć system nagłośnienia opracowany przez Opla we współpracy z francuską marką Focal w linii wyposażenia Ultimate nie wymaga dopłaty, to jakość dźwięku jest bardzo dobra. Głośniki zasila 12-kanałowy wzmacniacz klasy D o mocy 690 W. System firmy Focal wykorzystuje też technologie Polyglass i Power Flower, znane z głośników tej marki.

› **W ocenie eksperta:** Opel radzi sobie zarówno z energiczną muzyką pop i rockową, jak również z audiobookami oraz dynamiką muzyki klasycznej. Niestety w Grandlandzie wyraźnie słychać czasem odgłosy toczenia i pracy zawieszenia. By system audio mógł w pełni rozwinąć skrzydła, trzeba by popracować nad wyciszeniem kabiny.



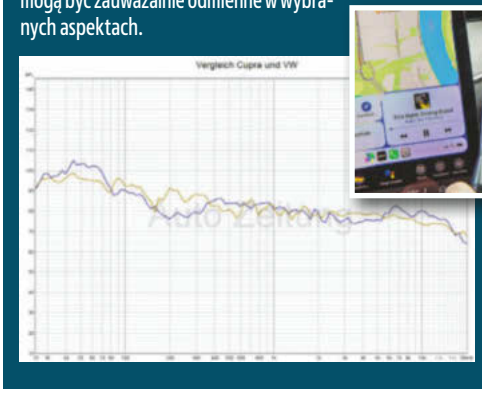
System Focal oferuje skromny zakres regulacji, ale przy tak dopracowanym brzmieniu to w zupełności wystarcza.

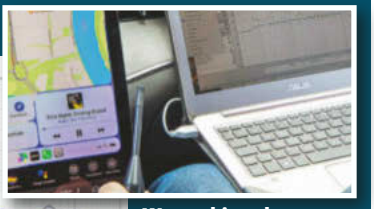


Obecność topowego systemu nagłośnienia zdradza małe logo.

Dźwięk można zmierzyć: VW vs Cupra

Karl-Heinz Fink wyjaśnia, że idealna krzywa dźwiękowa w samochodzie nie jest linią prostą. W jego ocenie także brzmienie systemu car audio powinno przypominać domowy zestaw hi-fi z podbitymi basami i lekko opadającą charakterystyką częstotliwościową. Ważne jest również kompensowanie odgłosów jazdy. Na wykresie prezentujemy dwie krzywe – żółta (Volkswagen T-Roc) jest niemal idealnie zestrojona, natomiast niebieska, odpowiadająca Cuprze, ujawnia niedoskonałości: mocno podbite basy, w dolnym zakresie średnich tonów brakuje energii, a głośnik wysokotonowy jest raczej zbyt głośny. – Energii brakuje też w górnym zakresie średnich tonów, co w połączeniu z głośnym przetwornikiem wysokotonowym różnie wpływa na brzmienie: czasami brakuje precyzji, a czasem dźwięk staje się zbyt agresywny – tłumaczy Karl-Heinz Fink. Okazało się więc, że technologicznie spokrewnione auta mogą być zauważalnie odmienne w wybranych aspektach.





Wszystkie zakresy testowanych częstotliwości pokrywa specjalnie przygotowany „szum”. Zbiera go czuły mikrofon.

na komfort słuchania muzyki w aucie. Bez ciągłego szumu silnika spalinowego w tle znika coś w rodzaju zasłony i pojawia się dotąd niesłyszana warstwa dźwięku.

Audio Skody Superb bazuje na know-how niemieckich ekspertów hi-fi z firmy Canton. Fink w skupieniu pracuje z mikrofonem, analizuje charakterystykę częstotliwościową i wreszcie kiwa głową. Dane nie kłamią – brzmieniem zaskakuje przede wszystkim tryb „Canton”.

Volkswagen T-Roc ma opcjonalne nagłośnienie Harman Kardon, które niczego nie udaje. Okazuje się, że nieraz to eksperci od elektroniki z Samsunga stoją za systemami audio branży motoryzacyjnej i dostarczają miliony głośników, podzespoły i oprogramowanie – niezależnie od tego, pod jaką marką nagłośnienie jest ostatecznie sprzedawane. W przypadku T-Roca to, co w środku, jest teraz także widoczne na zewnątrz. Po pierwszym odsłuchu Fink jest rozczarowany: drapiący Bob Dylan, metaliczny, agresywny saksofon, co tu się dzieje? W zadumie kończymy na dziś, planując kolejną próbę na następny dzień. Rano nie możemy wyjść z podziwu: nagle brzmienie w T-Rocu jest pełne i ciepłe, przyjemnie precyzyjne i niezwykle naturalne. Wzrok Finka pada na termometr. – Wieczorem było o ponad 10°C mniej, co może mieć wpływ na głośniki wysokotonowe. Gdy jest zimno ferrofluid staje się nieco gęstszy, a ta minimalna zmiana może prowadzić do przesunięcia charakterystyki częstotliwościowej, co było słychać – wyjaśnia.

Cupra Terramar ma nagłośnienie Sennheisera. Ma wyjątkowy charakter brzmienia – agresywny i przerysowany. To nie jest dźwięk, jakiego byśmy oczekiwali. Podejrzewamy, że Cupra chciała, by brzmienie systemu oddawało ekstrawertyczny, efektowny i energetyczny styl auta. Fachowcy z Sennheisera dostarczyli więc ostry dźwięk.

TEKST: AZ, ŁS, ZDJĘCIA: AZ, ARCHIWUM



Nagłośnieniu nie zabrakło szerokich możliwości konfiguracji brzmienia.

Volkswagen T-Roc/Harman Kardon

System nagłośnienia Harman Kardon

harman/kardon®

Volkswagen T-Roc oferuje doskonałe wrażenia dźwiękowe za stosunkowo niewielką kwotę. System firmowany przez markę Harman Kardon jest dostępny od linii wyposażenia Style i wymaga dopłaty 2790 zł. Osiem głośników i dwunastokanałowy wzmacniacz cyfrowy o łącznej mocy 480 W zapewniają dynamiczne i naturalne brzmienie, a dobrze dostrojony subwoofer gwarantuje precyzyjny bas.

› **W ocenie eksperta:** Scena dźwiękowa jest odpowiednia, a żywa i dynamiczna akustyka zachęca do wielogodzinnego słuchania. W teście okazało się, że brzmienie zależy od temperatury otoczenia.





Solidnie zamontowane głośniki, które nie wpadają w rezonans.



Dobry głośnik centralny to baza dla wysokiej jakości systemu car audio.



Po nastawionym na efekt systemie Sennheisera oczekiwaliśmy więcej, np. naturalności i spokoju.

Cupra Terramar/Sennheiser

System dźwięku przestrzennego Sennheiser

SENNHEISER

Sennheiser ma doświadczenie zarówno w segmencie profesjonalnym, jak i konsumenckim, a oprogramowanie Ambeo-Concerto niemieckiego producenta umożliwia indywidualne kształtowanie brzmienia. W nagłośnieniu Sennheisera zastosowanym w Cuprze budzi to skrajne emocje. Za 2392 zł pakiet Edge (999-5856 zł) można poszerzyć o dwunastokanałowy system nagłośnienia firmy Sennheiser.

› **W ocenie eksperta:** W zależności od utworu wysokie tony bywają agresywne i przerysowane, bas dudni efektownie, ale często traci kontur, a średnie tony niekiedy wręcz ryczą.





Akumulator plug-in i subwoofer wypełniają przestrzeń pod podłogą.



Korektor pozwala na częściową zmianę brzmienia.

Sposoby na samodzielną poprawę systemu car audio w samochodzie

Kto marzy o lepszym brzmieniu nagłośnienia w aucie, nie musi rozglądać się za nowym samochodem. Relatywnie małym nakładem środków, a często także odrobiną własnej pracy da się poprawić akustykę w kabinie własnego pojazdu. Można skorzystać przy tym z gotowych rozwiązań, szukać porad na internetowych forach lub oddać auto do specjalistów.

Montaż głośników wyższej klasy

Wiele modeli aut od lat występuje z różnymi typami nagłośnienia. Bazowe jest przewidziane dla najtańszych wersji, a droższe poziomy wyposażenia mogą otrzymywać lepsze radio z mocniejszym wzmacniaczem, dodatkowe głośniki (np. wysokotonowe) lub głośniki z wyższej półki. Kolejnym stopniem jest opcjonalne audio, nierzadko sygnowane przez renomowanego producenta (np. Bose czy Harman Kardon). W przypadku kilkunastoletnich i starszych samochodów zestawu takich głośników czy radia można spróbować szukać na „szrocie". Pojedyncze głośniki są tanie, ale kompletne zestawy potrafią kosztować 2-3 tys. zł. Do nowszych aut znalezienie używanych opcjonalnych głośników będzie trudniejsze, ale nie niemożliwe. Jeżeli nie uda się ich namierzyć, można spróbować dokupić interesujące nas elementy w ASO.



KOSZT: OD 500 ZŁ

Wyciszenie drzwi i wnęk głośników

Nawet najlepszy system audio nie będzie dobrze brzmiał, jeżeli część pracy głośników będzie szła na marne w postaci rozpraszającej się w niekontrolowany sposób fali dźwiękowej. A tak może dziać się w przypadku słabo wyciszonych drzwi pojazdu z dużą ilością wolnej przestrzeni wewnątrz – zwłaszcza wokół głośnika. Wyciszając drzwi, a dodatkowo osadzając głośnik w odpowiednio wyklejonej, a przez to zamkniętej skrzyni rezonansowej, sprawimy, że generowane przez pracujący głośnik ciśnienie akustyczne będzie wyższe, a do tego mogą zostać zredukowane albo wyeliminowanie nieprzyjemne rezonanse lub hałasy. Wyciszenie to więc uzyskany dość niskim kosztem spadek hałasu w kabinie przy jednoczesnej szansie na poprawę brzmienia głośników. Nie będzie ona spektakularna, a samo wyciszanie też wymaga doświadczenia.



KOSZT: OD 150 ZŁ

Lepszy radioodtwarzacz

Producenci nagłośnienia i firmy specjalizujące się w jego montażu znają niedomagania fabrycznych zestawów. Dzięki temu są w stanie przygotowywać gotowe zestawy do konkretnych modeli aut. Koszt poprawy nagłośnienia może zamknąć się w kwocie kilkuset złotych (gdy wymienia się same głośniki), ale może i wynieść kilkadziesiąt tysięcy. Wszystko zależy od jakości i liczby użytych komponentów. W wielu autach, zwłaszcza starszych, najsłabszym elementem układanki okazuje się radio. Zarówno najprostsze wersje fabrycznie montowanych radioodtwarzaczy, jak i ich akcesoryjne odpowiedniki nierzadko mają małą moc czy skromne możliwości regulacji lub podłączania urządzeń zewnętrznych (np. zmieniarki). Wymiana może pomóc. Trzeba też pamiętać, że parametry fabrycznego radia czy wzmacniacza nie zawsze będą wystarczające dla lepszych głośników.



KOSZT: OD 300 ZŁ

Naprawa podsufitki jest zaskakująco

Drugie życie podsufitki



Wiele starszych aut boryka się z defektami podsufitki. Niewielkim kosztem można ją samodzielnie i skutecznie naprawić.

Podsufitkę znajdziemy we wnętrzu praktycznie każdego samochodu. Z technicznego punktu widzenia osłona dachu ma postać sztywnej, zwykle wykonanej z tworzyw sztucznych płyty, która jest oklejona tkaniną, sztuczną skórą albo syntetycznym zamszem.

Niestety samochodowe podsufitki średnio znoszą próbę czasu. Wystarczy chwila nieuwagi przy załadunku bagażu, by doszło do uszkodzenia materiału na podsufitce lub wygniecenia albo pęknięcia jej podstawy. Na utrzymanych często w jasnych kolorystykach podsufitkach łatwo o powstanie trudnych do usunięcia plam. Ich szorowanie raczej nie wchodzi w grę, bo skutkuje uszkodzeniem dosyć delikatnego materiału.

Swoistą wisienką na torcie jest tzw. opadanie podsufitki. Najczęściej to konsekwencja odklejenia się znajdującego się po stronie kabiny

To warto wiedzieć

RÓŻNE TYPY PODSUFITKI

Kształt podsufitki w jednym modelu samochodu może być różny. Wpływają na niego chociażby obecność okna dachowego czy zmiany w oświetleniu sufitowym, które mogły zajść w ramach modernizacji modelu. Warto więc upewnić się, czy kupowana podsufitka będzie pasowała do naszego auta.

ZMIENNA KOLORYSTYKA

Podsufitki zwykle występują w kilku wariantach. Wyróżnikiem sportowych wersji są grafitowe lub czarne podsufitki z kolorystycznie dopasowanymi do nich osłonami słupków dachu. Takie zestawy można kupić w stacjach demontażu pojazdów, jednak ze względu na ograniczoną podaż ich ceny są zwykle spore – prezentowany na środkowym zdjęciu zestaw do Audi A6 C6 został wyceniony na 800 zł.

prosta i tania, ale czasochłonna

materiału od sztywnej podstawy, która z kolei jest osadzona po stronie dachu.

Zakup nowej podsufitki to wydatek nawet kilku tysięcy złotych. Za używaną trzeba zapłacić od kilkudziesięciu złotych do kilku tysięcy złotych. Na szczęście uszkodzoną podsufitkę można naprawić. Zlecenie regeneracji specjalistom to wydatek rzędu 500-1500 zł, który jest uzależniony od rozmiaru auta, materiału użytego do naprawy oraz nakładu pracy na montaż i demontaż podsufitki. Kto chce dużo zaoszczędzić, może samodzielnie wyjąć podsufitkę oraz dostarczyć ją do tapicera.

Najbardziej korzystne od strony finansowej jest samodzielnie naprawienie podsufitki. W hatchbacku, kombi czy coupe-cabrio, czyli w modelach, w których wyjęcie podsufitki z auta jest dość proste, cała operacja może zająć kilka godzin. Jej koszt zamknie się w kwocie kilkudziesięciu złotych. Do pracy wystarczy podstawowy zestaw narzędzi, w tym plastikowe łyżki do demontażu elementów z tworzyw sztucznych. Szczegółowe poradniki na temat procedury demontażu podsufitki w konkretnym modelu samochodu można zwykle znaleźć na forach dyskusyjnych użytkowników danego modelu lub w serwisie YouTube. W ramkach obok prezentujemy naprawę podsufitki krok po kroku. Operację można połączyć z wyklejeniem dachu matami dźwiękochłonnymi.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: AUTOR, KAPRAL-CAR.PL, ARCHIWUM



Naprawa podsufitki krok po kroku



1 PRZYCZYNY PROBLEMÓW

Im lepsze auto, tym ryzyko uszkodzenia podsufitki wyższe! W tym elemencie zwykle nie starzeje się klej, a parcieje gąbka między materiałem od strony kabiny a płytą podsufitki. To wystarcza, by materiał zaczął stopniowo opadać – najczęściej zaczyna się to od miejsc z największymi naprężeniami, np. w narożnikach i załamaniach.



2 DEMONTAŻ PODSUFITKI

Demontaż podsufitki wymaga przynajmniej odkręcenia daszków przeciwsłonecznych, lampek sufitowych i demontażu osłon słupków dachu. W sedanach i coupe wyjęcie podsufitki może wiązać się z koniecznością wycięcia szyby lub wykręcenia foteli – inaczej nie uda się ustawić tego dużego elementu w świetle otworu drzwiowego.



3 IDENTYFIKACJA MATERIAŁU

Na wewnętrznej części podsufitki znajdują się etykiety z kodowym oznaczeniem oraz informacją o tworzywach, z jakich zostały wyprodukowane. PUR to elastomery poliuretanowe, natomiast GF – tworzywo sztuczne wzmocnione w 25% włóknem szklanym. Te informacje ułatwiają dopasowanie kleju, którym przykleimy do podsufitki nową tapicerkę.



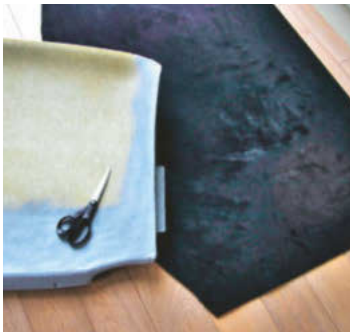
4 ZAKUP TAPICERKI

Podsufitkę można okleić dowolnym materiałem. Można zamienić np. sztuczną skórę czy tkaninę na syntetyczny zamsz. W serwisach ogłoszeniowych wystarczy wpisać hasło „materiał na podsufitkę". Pojawią się dziesiątki ofert w różnych kolorach. Warto wybrać materiał osadzony na piance. Za arkusz o wymianach 2x1,5 m trzeba zapłacić ok. 70 zł.



5 PRZYGOTOWANIE PODŁOŻA

Podstawę podsufitki trzeba dokładnie oczyścić z resztek gąbki. Użyliśmy do tego szczotki do podłóg, a później drobnoziarnistego papieru ściernego. Miejsca ze śladami wycieków oleju z mechanizmu rozkładania dachu kilkakrotnie umyliśmy rozcieńczalnikiem, a następnie nałożyliśmy na nie trzy warstwy farby podkładowej.



6 PRZYCIĘCIE MATERIAŁU

Świeży materiał należy dociąć na wymiar oraz kształt starego. Dla łatwości pracy można nawet wyciąć większy arkusz – będzie łatwiej podkleić tapicerkę od wewnętrznej części podsufitki. Poza tym nadmiar tkaniny zawsze można odciąć. Jeżeli odetniemy jej zbyt dużo przed rozpoczęciem pracy, nic nie da się już zrobić.



7 NAŁOŻENIE KLEJU

Do uzyskania dobrego efektu naprawy niezwykle ważne jest równomierne nałożenie kleju na sztywną część podsufitki. Pierwszą próbę podjęliśmy w użyciem kleju kontaktowego w spreju. Schnie na tyle szybko, że przy tak dużej powierzchni ostatecznie lepiej sprawdził się nałożony pędzlem butapren. Trzeba pamiętać o wietrzeniu pomieszczenia!



8 PRZYKLEJENIE MATERIAŁU

Materiał należy układać od środka, równomiernie układając go w stronę krawędzi, gdzie należy go zawinąć i podkleić do wewnętrznej części podsufitki. Na tym etapie prac wymagana jest bezwzględna czystość. Nawet drobna kropla czy nitka z kleju może osiąść na tapicerce i w nieodwracalny sposób ją oszpecić (awaryjnie można spróbować zmyć klej rozpuszczalnikiem).

PODSUMOWANIE

Podsufitka ma duży wpływ na estetykę wnętrza samochodu. Zakup nowej albo używanej, zwłaszcza do nietypowego auta lub modelu, w którym np. przeciekająca woda czy nieszczelne siłowniki rozkładanego dachu niszczą podsufitki i napędzają popyt, nie jest tani. Warto więc wziąć sprawy we własne ręce. Ryzyko związane z tą operacją jest praktycznie żadne. Jeżeli materiału nie uda się nałożyć, można podjąć kolejne próby. Gdy i one się nie powiodą, wyjętą podsufitkę wystarczy oddać do tapicera. Samo oklejenie będzie dużo tańsze niż usługa połączona z demontażem i montażem.

UŻYWANE



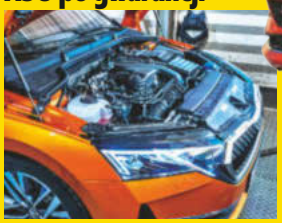
Volkswagen Polo VI

W produkcji: od 2017 r.
Ceny: od 29 tys. zł

Jedno z niewielu miejskich aut, które dobrze odnajduje się poza miastem. Co o aktualnym Polo sądzą użytkownicy?

DO REDAKCJI

ASO po gwarancji



W mojej Skodzie skończyła się gwarancja i zastanawiam się, czy warto jeździć do ASO na wymianę oleju, świec itp., gdy mogę te czynności wykonać we własnym zakresie, ponosząc tylko koszty płynów i części zamiennych.

Przy obecnych, wysokich kosztach robocizny umiejętność samodzielnego wykonania różnych prac niemal zawsze pozwala na poczynienie dużych oszczędności. Oczywiście trzeba przestrzegać przy tym zaleceń instrukcji serwisowych – choćby w zakresie momentów dokręcania świec, korka spustowego oleju oraz filtra oleju. Przypominamy też o konieczności poprawnej utylizacji odpadów – olej i świece można oddać bezpłatnie w PSZOK.

Trzydrzwiowy kompakt



Dlaczego koncerny motoryzacyjne wycofały się z produkcji trzydrzwiowych kompaktów, które często miały efektowną linię nadwozia?

Struktura gam modelowych jest kształtowana przez prawo popytu i podaży. Przy coraz trudniejszej sytuacji branży i związanym z tym dążeniu do optymalizacji kosztów istotnie redukuje się palety silników, a także różnorodność wersji nadwoziowych. Trzydrzwiowe kompakty w ogóle przestały być oferowane (w niektórych przypadkach miały 5% udziału w sprzedaży modelu). Zniknęły też auta typu coupe-cabrio.

Bazująca na platformie MQB-A0 szósta generacja Polo wymiarami zbliżyła się do Golfa IV: ma 4,05-4,07 m długości, 1,75 m szerokości i 1,43-1,46 m wysokości. Budzi tym samym uznanie wielkością przedziału pasażerskiego oraz pojemnością bagażnika (351-1125 l). Pochwały materiałów wykończeniowych przeplatają się z krytyką niektórych rozwiązań z zakresu ergonomii – np. dotykowego panelu klimatyzacji z aut poliftowych (od 2021 r.). Większość gamy silnikowej oparto na jednostce 1.0 (R3): wolnossącej MPI (65-80 KM) i turbodoładowanej TSI (90-116 KM). Swój epizod miały też silnik 1.5 TSI (150 KM) i diesel 1.6 TDI (80/95 KM; tylko do 2020 r.), z kolei Polo GTI ma pod maską 2.0 TSI (200/207 KM; jedyny z łańcuchem rozrządu). Paski w pozostałych silnikach wytrzymują ponad 200 tys. km (warto wcześniej zlecić kontrolę). Zażalenia kierowane są w stronę ręcznych skrzyń (zwłaszcza w 1.0 MPI) oraz 7-biegowych DSG z suchymi sprzęgłami (DQ200).

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 Polo

Zalety

„Nieźle się prowadzi na drogach szybkiego ruchu (biorąc pod uwagę wymiary). Jest pewnie i bezpiecznie"

„1.0 TSI to idealny kompromis między dobrymi osiągami, małym spalaniem i niskimi kosztami utrzymania"

„Samochód dopracowany pod wieloma względami. Wszystko jest intuicyjnie rozmieszczone"



„W środku jest tyle miejsca co w starszych kompaktach. Nawet z tyłu da się wygodnie siedzieć"

Wady

„W zwykłym trybie skrzynia utrzymuje silnik na zbyt niskich obrotach. W Sporcie jest lepiej"



„Przydałyby się odrobinę większe lusterka. Moje Polo nie ma systemu monitorowania martwego pola"

„Choć kabina nie jest szczególnie duża, doskwiera brak nawiewów na drugi rząd siedzeń"

„Nie mogę się przyzwyczaić do dotykowego panelu pod ekranem. Wolałbym zwykłe przyciski"

Benzynowy silnik 1.6 THP

Jednostkę zaprojektowały wspólnymi siłami dwa koncerny – PSA i BMW

1.6 THP w latach 2017-2018 został zastąpiony poprawionym 1.6 PureTech

W odpowiedzi na rosnące wymagania emisyjne i oczekiwania klientów koncerny PSA i BMW zaprojektowały rodzinę silników Prince. Najbardziej rozpoznawalnym jest 1.6 THP debiutujący w 2006 r. Ma wtrysk bezpośredni, zmienne fazy rozrządu, turbodoładowanie i konstrukcję o teoretycznie obniżonych oporach. W praktyce silnik imponował dynamiką, ale także niskim zużyciem paliwa. Dziennikarze byli zachwyceni do tego stopnia, że przyznawali mu dziesięciokrotnie tytuł silnika roku w jego kategorii pojemności. Niestety doświadczenia po dłuższym użytkowaniu mijały się z założeniami konstrukcyjnymi. Słabe smarowanie i początkowo wadliwy napinacz niszczyły łańcuch rozrządu, powodowały nagar i problemy z pierścieniami oraz wałkami rozrządu. Rozcieńczony olej wraz z oparami i mgłą olejową trafiał przez układ odmy do dolotu, pogarszając warunki spalania i przyczyniając się do powstawania kolejnych problemów. Dodatkowo termostat trzymał zbyt wysoką temperaturę, a pompa paliwa szybko się zużywała. Od 2010 r. wprowadzano poprawki, ale to wciąż silnik wysokiego ryzyka i wrażliwy na serwisowanie. Dobrze oceniana jest dopiero zmodyfikowana jednostka o nazwie 1.6 PureTech, którą wprowadzono do nowej generacji modeli PSA, choć BMW już wcześniej wycofało się z tej konstrukcji.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1598 cm³, **Moc:** 140-270 KM
Moment obrotowy: 240-320 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Citroen/DS3 Racing, Mini: Cooper S, JCW, Peugeot: 207 RC, 208 GTi, 308 GTi oraz RCZ.
Nie polecamy silnika 1.6 THP do nieusportowionych samochodów.



Polecamy do aut sportowych

Silnik 1.6 THP jest akceptowalny w sportowych modelach, gdzie pokazuje swój potencjał. Utrzymanie takiego auta to bardziej hobby niż eksploatacja – i tak należy patrzeć również na tę jednostkę. Generuje dużo mocy, a z paliwem obchodzi się rozsądnie, więc nie jest bez zalet. Auta wyposażone w 1.6 THP świetnie się prowadzą. Mini Cooper S (silniki N14/N18) nie jest tego jedynym przykładem. Przyjemne do jazdy są również Citroen DS3 Racing (później sprzedawany pod marką DS), Peugeoty z linii GTi czy Peugeot RCZ.

1. CENY CZĘŚCI

rozrząd podstaw.	500 zł
rozrząd komplet	1700 zł
pompa wtryskowa	1000 zł
turbosprężarka reg.	1800 zł
sprzęgło	800 zł
koło dwumasowe	1600 zł

2. TYPOWE USTERKI

rozciągający się łańcuch rozrządu
uszkodzenia pompy paliwa
przegrzanie (uszk. turbosprężarki)
duże ilości nagaru
zanieczyszczenie oleju benzyną

1 Części eksploatacyjne są dostępne i nie są szczególnie drogie. Czasami przy wymianie rozrządu potrzebny będzie komplet z kołami zmiennych faz. **2** W tabeli wymieniliśmy najbardziej typowe przypadłości, zwłaszcza dla pierwszej serii (do 2010 r.). W mniejszym stopniu pojawiają się również później. Rozrząd poprawiono dopiero w wersji PureTech. Problemy olejowe i z nagarem nakładają się na siebie – jedno generuje drugie. Konsekwencją bywają uszkodzenia pierścieni tłokowych i wałków rozrządu. Należy pilnować temperatury silnika. Jednostkę warto eksploatować i serwisować jak wyczynową. **3** Konstrukcja jest bardzo nowoczesna i złożona – nawet z dzisiejszej perspektywy.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	wtrysk bezpośredni
rodzaj doładowania	turbosprężarka typu twinscroll
napęd rozrządu	łańcuch, dożywotni, zalecana regularna kontrola
zmienne fazy zaworowe	tak, na obu wałkach rozrządu
regulacja zaworów	popychacze mechaniczne, tzw. szklanki
dodatkowe rozwiązania	pompa oleju o zmiennym wydatku, elektroniczny termostat

PRZEKŁADNIA PIĘCIOBIEGOWA
Zaskoczeniem może być fakt zastosowania tylko pięciobiegowej skrzyni ręcznej w usportowionych modelach Peugeota z silnikiem 1.6 THP o mocy 140-150 KM.



Zalecany olej:
5W-30, C2/C3
PSA B71 2290
Objętość przy wymianie:
4,25 l



Przykładem fatalnego wyboru jest jednostka 1.6 THP w modelu, który równie dobrze mógłby mieć inny silnik. Osoby kupujące rodzinne minivany czy sedany klasy średniej często dowiadują się o swoim błędzie dopiero w warsztacie. To właśnie za sprawą 1.6 THP u wielu kierowców narodziło się negatywne przekonanie o samochodach z Francji. Tymczasem użytkownicy tych samych modeli z dieslem HDi oceniają je bardzo dobrze.



PRINCE TO RÓWNIEŻ 1.4/1.6 VTI
Do tej samej rodziny Prince należą wolnossące silniki 1.4/1.6 VTi o mocy 75-122 KM. Nie mają one wtrysku bezpośredniego.

10-letnie kombi klasy średniej

» 9 modeli
» Różne generacje i roczniki
» Alternatywa dla dużych SUV-ów

CITROEN C5

HYUNDAI i40

MAZDA 6

OPEL INSIGNIA

PEUGEOT 508

RENAULT LAGUNA

SKODA SUPERB

FORD MONDEO

VOLKSWAGEN PASSAT

Jak sprawdzaliśmy pojemność bagażników

Pomiaru pojemności bagażników podanego w tekście jako pomiar redakcyjny dokonaliśmy za pomocą prostokątnych pudełek o wymiarach 5 x 10 x 20 cm. Identyczną metodę stosują producenci samochodów. Wyniki okazały się w kilku przypadkach bardzo dalekie od deklaracji producentów. Pokazuje to bardziej praktyczną stronę tego obszaru i rzeczywistą przestrzeń do wykorzystania.

Około dziesięcioletnie kombi to świetna alternatywa dla drogich SUV-ów podobnej wielkości. Praktyczne, wygodne, a przede wszystkim rozsądnie wycenione, bo coraz mniej modne.

Duże rodzinne kombi pozostaje jednym z najlepszych wyborów dla kierowców szukających jedynego samochodu w gospodarstwie domowym, mającego służyć do wszystkiego. Choć na rynku wtórnym zostały już wyprzedzone pod względem popularności przez SUV-y, nadal cieszą się dużym zainteresowaniem ze względu na przestronność, funkcjonalność i atrakcyjne ceny. Co więcej, SUV oferujący podobne możliwości transportowe jest zwykle większy i wyraźnie droższy, tak w zakupie, jak i utrzymaniu. Jednocześnie kombi pozostają bardziej oszczędne i wygodniejsze na drodze.

Zebraliśmy dziewięć poszukiwanych modeli marek nienależących do segmentu premium, które można dziś kupić za rozsądne pieniądze. To samochody równie dobrze sprawdzające się podczas wakacyjnych wyjazdów, codziennej eksploatacji, jak i okazjonalnego przewozu większych ładunków. W zestawieniu znalazły się auta mające około dziesięciu lat – zarówno modele schodzące ze sceny w okresie 2014-2016, jak i debiutujące w tym samym czasie.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

CITROEN C5 II Tourer 2008-2017

Ceny ofertowe: 7-40 tys. zł

POZA STANDARDOWYMI WARIANTAMI CITROENA C5 WARTO PRZYJRZEĆ SIĘ TAKŻE WERSJI CROSSTOURER. ZAPROJEKTOWANO JĄ W STYLU CROSSOVERA Z NIECO WYŻSZYM ZAWIESZENIEM I ELEMENTAMI OCHRONNYMI NADWOZIA. NIE MA NAPĘDU NA CZTERY KOŁA.



W zestawieniu jedno z najtańszych aut i debiutujących najwcześniej. Model przetrwał 10 lat, ale nigdy nie cieszył się dużym powodzeniem. Jego najbardziej rozpoznawalną cechą pozostaje hydropneumatyczne zawieszenie o wysokim komforcie resorowania oraz możliwości regulacji prześwitu. Nie jest to jednak król prowadzenia, a do kierownicy trzeba się przyzwyczaić. Obraca się tylko wieniec, natomiast poduszka powietrzna pozostaje nieruchoma. To właściwie wszystkie udziwnienia, jakie czekają na potencjalnego nabywcę. Ogólnie auto jest wygodne i dość proste w obsłudze, choć duża liczba przycisków, niewielki ekran systemu multimedialnego czy brak systemów wsparcia kierowcy zdradzają wiek konstrukcji. Cieszą za to wyjątkowo wygodne fotele i miękkie materiały wykończeniowe. W C5 można się poczuć jak w klasie wyższej. Niestety tego samego nie da się powiedzieć o przestronności wnętrza. Z zewnątrz auto sprawia wrażenie dużego, ale wymiarami nie wyróżnia się na tle konkurentów, a z tyłu pasażerowie mogą narzekać na brak miejsca. Również bagażnik nie imponuje rozmiarami. W kwestii eksploatacyjnej C5 jest dość niezawodne i tanie w utrzymaniu, praktycznie nie koroduje. Wbrew obiegowym opiniom hydropneumatyczne zawieszenie (są też dostępne C5 bez niego) okazuje się trwałe. Kluczem do zadowolenia jest znalezienie dobrego warsztatu specjalizującego się w tych autach. Szkoda, że dobre silniki benzynowe wycofano do 2010 r. Potem były już tylko zawodne VTi/THP. Polecamy dowolny wariant 2.0 HDi. Odradzamy zakup auta z dieslem 2.7/3.0 V6 oraz 1.6 e-HDi ze skrzynią zautomatyzowaną.



DANE TECHNICZNE: ON

2.0 HDi: poj.: 1997 cm³, moc: 163 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 9,1 s, spal. 5,3 l/100 km

+ zawieszenie hydropneumatyczne, niskie koszty eksploatacji, udane silniki Diesla
– mało atrakcyjne wersje benzynowe (przestarzałe albo wadliwe), brak 4x4



Kokpit jest wyraźnie przestarzały, ale przyjemny w obsłudze.

Podczas załadunku ciężkich przedmiotów tylne zawieszenie można obniżyć przyciskiem w bagażniku.

FORD Mondeo Mk5 Turnier 2014-2022

SZUKAJĄC CIEKAWSZEJ NIŻ STANDARDOWA WERSJI FORDA MONDEO, WARTO SKUPIĆ SIĘ NA ODMIANIE VIGNALE. INNE BYŁY GRILL, TAPICERKA WYKOŃCZENIE WNĘTRZA I WYPOSAŻENIE, M.IN. LEPSZE AUDIO.



Ceny ofertowe: 25-90 tys. zł

Pomimo pewnej ociężałości Mondeo prowadzi się bardzo dobrze. Opcjonalnie montowano adaptacyjne zawieszenie, ale nie polecamy go ze względu na potencjalnie wysokie koszty wymiany. Technicznie Mondeo Mk 5 to tak naprawdę gruntownie zmodernizowany poprzednik, choć zakres zmian jest bardzo duży. Auto zyskało systemy wspomagające kierowcę, a do jego największych zalet należą komfort podróżowania, skuteczność resorowania, dobre wyciszenie kabiny i wygodna pozycja za kierownicą. Nie zabrakło jednak wad – są to krótkie siedziska foteli czy słabe reflektory diodowe, które dodatkowo oślepiają innych kierowców. Ta generacja odziedziczyła po poprzedniku część silników. Do udanych należą diesle 1.6 TDCi oraz 2.0 TDCi opracowane wspólnie z PSA. Są trwałe i rzadko sprawiają problemy. Uwaga jednak na diesla 2.0 EcoBlue od 2019 r. To zupełnie nowa konstrukcja Forda, droższa w naprawach i potencjalnie bardziej problematyczna (pasek rozrządu w oleju). Również 1.5 TDCi oferowany w latach 2015-2018 jest nową konstrukcją, ale uchodzi za jednostkę dość udaną. Gorzej jest w gamie silników benzynowych. Wszystkie są mało trwałe i często kończą z pękniętym blokiem lub uszkodzoną uszczelką pod głowicą. Wbrew pozorom najlepiej wypada podstawowy 1.0 EcoBoost o mocy 125 KM. Odradzamy wybór skrzyń automatycznych. Hybryda z dobrym silnikiem 2.5 kusi niskim spalaniem, ale jej przekładnia często wymaga drogich napraw po przebiegu ok. 150-200 tys. km. Dodatkowo akumulator umieszczony pod podłogą bagażnika mocno ogranicza jego pojemność.



DANE TECHNICZNE: ON

2.0 Duratorq TDCI: poj.: 1997 cm³, moc: 180 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 225 km/h, 0-100 km/h: 8,3 s, spal. 4,3 l/100 km

+ właściwości jezdne, świetne diesle z początku produkcji modelu, opcjonalnie 4x4
– brakuje dobrych silników benzynowych oraz skrzyń automatycznych, ryzykowna hybryda



Kokpit jest dość współczesny, choć jakością wykonania trochę rozczarowuje. Bardzo dobra jest ergonomia.

Mondeo może rozczarować dość wąskim bagażnikiem. Z kolei w hybrydzie jest płytki, bo ma wyżej podłogę.

HYUNDAI i40 Wagon 2011-2019

HYUNDAI i40 BYŁ MODELEM DOŚĆ ZWYCZAJNYM. NAWET NAJMOCNIEJSZY WARIANT O MOCY 177 KM NICZYM SIĘ NIE WYRÓŻNIAŁ. W GAMIE ZABRAKŁO MOCNEGO DIESLA.



Ceny ofertowe: 15-55 tys. zł

Choć Hyundai i40 nie jest przestarzałą konstrukcją, to na tle europejskich modeli sprawia wrażenie mniej dopracowanego. W pewnych aspektach jest mocny, np. w przestrzeni dla pasażerów, zwłaszcza z tyłu, i funkcjonalności wnętrza (dużo schowków). Natomiast ma niezbyt dynamiczne silniki, a zawieszenie pomimo bardzo miękkiej charakterystyki, nie zapewnia adekwatnie wysokiego komfortu resorowania. Fotele trochę nie przystają do klasy średniej, choć zakres ich regulacji jest ogromny. Kokpit wygląda raczej tanio na tle konkurentów. To typowy samochód do spokojnej jazdy, w odbiorze przypomina raczej model kompaktowy – taki przerośnięty Hyundai i30. Znakomita większość aut na rynku ma pod maską diesla. Niemal przez cały okres produkcji oferowano jednostkę 1.7 CRDi. To bardzo dopracowana, trwała i niedroga w naprawach konstrukcja. Nie ma obaw o dostępność części. Niestety jej moc (od 116 do 141 KM) może trochę rozczarować kierowców przyzwyczajonych do europejskich samochodów. Zużycie paliwa też nie jest mocną stroną tego silnika. Jeszcze bardziej ospały i paliwożerny jest z dwusprzęgłową skrzynią DCT, której raczej nie polecamy. Tylko wariant 136-konny był dostępny z tradycyjną skrzynią automatyczną, która uchodzi za bardzo solidną, choć też odbiera sporo dynamiki. Nowsze diesle 1.6 CRDi oferowano tylko w dwóch ostatnich latach produkcji i nie warto się na nie łasić. Są znacznie bardziej skomplikowane, a dynamika nie jest zauważalnie lepsza. Są za to trochę oszczędniejsze. Natomiast do oszczędnych na pewno nie należą benzynowe silniki 1.6 i 2.0 GDI. Mają bezpośredni wtrysk paliwa i nadają się do spokojnej jazdy. Nawet 2-litrowy o mocy 165 lub 177 KM to raczej silnik na trasy do podróży na tempomacie. Ma wysoką kulturę pracy, był łączony z klasyczną skrzynią automatyczną, niespecjalnie się psuje. Gorzej wypada 1.6 GDI. Ogólnie Hyundai i40 jest autem dość tanim w eksploatacji i trwałym, choć przy zakupie warto dobrze obejrzeć podwozie, bo może rdzewieć, a także nadwozie, którego rama dachu w okolicach relingów potrafi się deformować. Jest to wada fabryczna tego modelu.



Solidny montaż, ale materiały raczej z niższej półki. Po liftingu kokpit stał się nowoczesny.

DANE TECHNICZNE: ON
1.7 CRDi: poj.: 1685 cm³, moc: 141 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 200 km/h, 0-100 km/h: 10,5 s, spal. 4,6 l/100 km

+ udane silniki, zarówno benzynowy 2.0, jak i diesle, duża przestronność kabiny
– brak naprawdę dynamicznej jednostki w ofercie, auto bez polotu i „fajnych" wersji



Bagażnik i40 nie jest specjalnie duży, ale świetnie zagospodarowany. Praktyczny jak w Grupie Volkswagena.

MAZDA 6 III Wagon 2012-2024

MAZDA NIE OFEROWAŁA SZCZEGÓLNIE INTERESUJĄCYCH WERSJI NA RYNKU EUROPEJSKIM. POZA EUROPĄ MODEL BYŁ DOSTĘPNY Z SILNIKIEM TURBO O MOCY 231 KM I NAPĘDEM 4x4.



Ceny ofertowe: 20-110 tys. zł

Mazda 6 zyskała sobie szerokie grono fanów w Europie i nawet w ostatnim roku produkcji sprzedawała się świetnie. Ładna sylwetka i skuteczny marketing zrobiły swoje. Niestety po latach nie jest już tak idealna jak dawniej, ale to wciąż ciekawa propozycja. W przeciwieństwie do innych opisanych tu modeli Mazdę 6 najlepiej wybrać z silnikiem benzynowym. Jednostki Diesla 2.2 Skyactiv-D są niezłe, dają dobre osiągi i kulturę pracy, były opcjonalnie oferowane z napędem na cztery koła, ale niestety są też bardzo kosztowne w naprawach, a nie psują się rzadko. Nie są wadliwe, ale trzeba znać ich słabe punkty i odpowiednio wcześnie reagować. Natomiast silniki benzynowe, pomimo bezpośredniego wtrysku paliwa, spisują się całkiem dobrze, a nawet opracowano do nich systemy zasilania gazem. Jednostki z rodziny Skyactiv-G nie są wybitnie dynamiczne, ale przyzwoicie mało palą. Warto postawić na wariant 2,5 litra o mocy 192-194 KM. Prawie wszystkie silniki są łączone z niezłą skrzynią automatyczną, choć przekładnie manualne (tylko 2.0 i diesle) mają tak precyzyjny mechanizm, że aż szkoda rezygnować z ręcznej zmiany biegów. Mazda 6 jest jednym z przestronniejszych modeli w swojej klasie, cechuje się dużą szerokością wnętrza, ma też spory bagażnik. Choć pozycja za kierownicą może się podobać, to fotele już niekoniecznie. Słabe podparcie boczne i krótkie siedziska są charakterystyczne nie tylko dla tego modelu marki. Bardzo wygodna jest natomiast obsługa kokpitu, choć stacja multimedialna trochę traci myszką. Mazdą jeździ się przyjemnie, bo jest lekka w porównaniu z konkurentami – waży tyle co auto kompaktowe. Zawieszenie pracuje przyjemnie. Niestety zakup wiąże się ze sporymi wydatkami. Auto dobrze trzyma wartość, więc jest drogie. Dodatkowo drogie są serwis i naprawy, bo niewiele jest na rynku zamienników. Jeśli samochód nie jest garażowany, to grozi mu przyspieszona korozja, a jeśli nie to, to którejś nocy może zniknąć. To jeden z ulubieńców złodziei, czego główną przyczyną jest... niewielka dostępność zamienników.



Kokpit jest klasyczny i poukładany, ale multimedia wyglądają niezbyt atrakcyjnie.

DANE TECHNICZNE: Pb
2.5 Skyactiv-G: poj.: 2488 cm³, moc: 194 KM, maks. moment obr.: 258 Nm, prędkość maks.: 233 km/h, 0-100 km/h: 8,1 s, spal. 6,7 l/100 km

+ przestronne wnętrze, duży bagażnik, dobre prowadzenie, opcjonalne 4x4
– wyciszenie wnętrza (zwłaszcza przed liftingiem), wymagające w serwisowaniu diesle



Katalogowo nienajwiększy, ale w rzeczywistości pojemność bagażnika Mazdy jest jedną z lepszych.

OPEL Insignia A Sports Tourer 2008-2017

OPEL OFEROWAŁ INSIGNIĘ W DWÓCH CIEKAWYCH ODMIANACH. SPORTOWA OPC WYGLĄDA ŚWIETNIE I MA MOCNY SILNIK, ALE JEJ MASA „ZABIJA" OSIĄGI I PROWADZENIE. UTERENOWIONA COUNTRY TOURER NIE NADAJE SIĘ W TEREN, BO JEST ZA NISKA.



Ceny ofertowe: 9-45 tys. zł

Insignia może być doskonałym przykładem nieefektywnego wykorzystania nadwozia, bo jest największa w zestawieniu, ale przestronnością nie imponuje. Również masa jest jedną z najwyższych. Największym rozczarowaniem może być bagażnik, choć w długiej kabinie można zmieścić duże przedmioty. Również pasażerowie z tyłu nie poczują pełnej swobody. Jednak pozycją za kierownicą i wygodą foteli Insignia rozpieszcza. Dzięki dużej masie i świetnemu zawieszeniu auto prowadzi się bardzo pewnie. Opcją były adaptacyjne amortyzatory o dużej rozpiętości charakterystyki tłumienia. W tanich autach nie polecamy, ale warto spróbować w bardziej zadbanych, bo nie są bardzo kosztowne, a działają przyjemnie. W 2013 r. unowocześniono wnętrze, zmieniając obsługę klimatyzacji na dotykową (panele zamiast pokręteł), a multimediów gładzikiem. Nie każdemu przypadnie to do gustu, choć Opel posłuchał głosu dziennikarzy narzekających na dużą liczbę przycisków. Samochód uchodzi za bardzo trwały i przy odpowiedniej opiece serwisowej również niezawodny. Z naprawami nie ma problemów, bo to wyjątkowo popularne auto. Silniki benzynowe są w mniejszości i dużo palą. 1.6 i 2.0 Turbo mają wtrysk bezpośredni. 1.4 Turbo i wolnossący 1.8 są trochę za słabe. Nieźle oceniane są 2.8 V6, ale ich naprawy są drogie (np. wymiana napędu rozrządu). Dlatego zdecydowanie polecamy diesle 2.0 CDTI. To konstrukcja wspólna z fiatowskim MultiJetem, tylko popularniejsza, więc łatwo o części. Jednak i ona ma swoje słabe punkty. Najistotniejsza jest uszczelka smoka oleju, którą trzeba często wymieniać albo zastąpić metalowym zamiennikiem. Zaniedbanie w tym zakresie doprowadzi do zniszczenia silnika. Druga kwestia to ręczne sześciobiegowe skrzynie M32, które należy traktować delikatnie i często zmieniać olej. Solidne są natomiast skrzynie automatyczne i napęd 4x4 oparty na sprzęgle firmy Haldex. Nie miejcie oczekiwań wobec wersji Country Tourer. Poza wyglądem SUV-a nie oferuje wiele więcej. Nawet na polnej drodze może rozczarować prześwitem. Za to wygląda atrakcyjnie i dobrze sprawdza się jako holownik przyczep.



W Insingii od 2013 r. pojawiły się panele dotykowe i gładzik. Bardzo niewygodne rozwiązania.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 CDTI: poj.: 1956 cm³, moc: 163 KM, maks. moment obr.: 360 Nm, prędkość maks.: 215 km/h, 0-100 km/h: 9,9 s, spal. 4,5 l/100 km

+ wysoki komfort podróżowania, długie nadwozie, opcjonalne 4x4
− skromna jak na tę wielkość pojemność wnętrza, wysoka masa samochodu



Bagażnik Opla jest dość wąski. Duża rozbieżność pojemności w teorii i praktyce, ale foremny kształt.

PEUGEOT 508 I SW 2010-2018



JEDYNĄ NAPRAWDĘ CIEKAWĄ WERSJĄ PEUGEOTA 508 BYŁA „UTERENOWIONA" RXH, ALE DOPIERO PO LIFTINGU. WCZEŚNIEJ BYŁA HYBRYDĄ, KTÓREJ NIE POLECAMY.

Ceny ofertowe: 11-52 tys. zł

Technicznie spokrewniony z opisanym wcześniej Citroenem C5, ale nieco młodszy i bardziej przemyślany. Pomimo tej samej długości i rozstawu osi Peugeotowi udało się wygospodarować więcej przestrzeni tak w kabinie, jak i bagażniku. W samochodzie siedzi się wygodnie, fotele są niezłe, ale nie wybitne. Bardzo przyjemnie wykonano kokpit, zwłaszcza w wyższych specyfikacjach wyposażenia, w których zastosowano skórzaną tapicerkę. Dość archaiczne natomiast mogą być wysuwane z deski rozdzielczej uchwyty na kubki. W czasie jazdy nieco rozczarować może zawieszenie o nietypowej charakterystyce. Jest dość sztywne jak na samochód, który nie ma cech sportowych, ale prowadzeniem nie wyróżnia się pośród konkurentów. Dodatkowo nawet w bogato wyposażonych wersjach nie ma co liczyć na systemy wsparcia kierowcy. Nie było też w ofercie wariantu z napędem na cztery koła, poza dość nietypową hybrydą o nazwie RXH z silnikiem Diesla. Tylną oś napędza silnik elektryczny, co dziś może by nie dziwiło, ale w swoim czasie było to dość egzotyczne rozwiązanie. Nie warto kupować tej wersji ze względu na potencjalne problemy z naprawami. Nienajlepsza jest też skrzynia zautomatyzowana. Natomiast sam diesel 2.0 HDi to najlepsze źródło napędu w 508. Trwały, bardzo ekonomiczny i doskonale znany mechanikom. Nie brakuje do niego części. Świetnie współpracuje z sześciobiegową, dość niezawodną skrzynią automatyczną. Polecamy również diesla 1.6 HDi, ale najlepiej ze skrzynią ręczną. Opcją były dwie automatyczne – klasyczna z konwerterem jest dobra, ale pogarsza osiągi i tak dość słabego silnika, a zautomatyzowana jest droga w serwisowaniu. Natomiast problematyczne są odmiany benzynowe. Co prawda w 508 montowano silnik 1.6 THP (szerszy opis na str. 37) już po zmianach technicznych, ale to nie oznacza, że nie jest całkowicie niezawodny, wręcz przeciwnie. Również odmiany wolnossącej 1.6 VTi nie polecamy do tego modelu. Jest trochę za słaba i usterkowa.



Kokpit zaprojektowano spójnie i jest ponadczasowy. Bardzo dobre materiały wykończeniowe.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 BlueHDi: poj.: 1997 cm³, moc: 180 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 226 km/h, 0-100 km/h: 8,6 s, spal. 4,6 l/100 km

+ pojemne wnętrze, duży bagażnik, bardzo udane silniki Diesla HDi
− nieharmonijne zawieszenie, brak udanych silników benzynowych i wersji 4x4



Potencjał wykorzystano właściwie. Peugeot 508 ma jeden z największych bagażników w zestawieniu.

RENAULT Laguna III Grandtour 2007-2015

NAJBARDZIEJ INTERESUJĄCĄ WERSJĄ LAGUNY GRANDTOUR JEST GT Z SILNIKIEM 2.0 TURBO O MOCY 205 KM LUB DIESLEM GENERUJĄCYM 178 KM. DOBRZE WYGLĄDA I ŚWIETNIE JEŹDZI DZIĘKI SYSTEMOWI 4CONTROL. TEN JEST NIESTETY DROGI W NAPRAWACH.



Ceny ofertowe: 7-30 tys. zł

Najstarszy konstrukcyjnie i jeden z najtańszych samochodów w zestawieniu, jakby z poprzedniej epoki. Ma najmniej przestronne wnętrze – choć i tak jest spore – oraz najmniejszy bagażnik. Jest dość wąski, ale za to regularny kształt pozwala się łatwo spakować. Ciekawym rozwiązaniem jest otwierana oddzielnie od klapy tylna szyba. Pod względem jazdy odstaje od konkurentów przede wszystkim mniejszą liczbą systemów bezpieczeństwa. Zawieszenie można uznać za przeciętne. W wersji z opcjonalną tylną osią skrętną 4Control zasługuje na wyższą ocenę – okazuje się zwrotny i znacznie chętniej skręca. Komfort jazdy jest w porządku, choć do najlepszych konkurentów trochę mu brakuje. I to by było tyle, jeśli chodzi o wady. Z punktu widzenia osoby, która kupuje ponad 10-letnie auto, ważniejsze są inne cechy, którymi Laguna przewyższa wielu konkurentów. Dopracowana konstrukcja, wysoka niezawodność i duża trwałość to największe zalety tego modelu. Dodatkowo dostępność części jest niemal wzorowa. Trzeba tylko rozsądnie podchodzić do zakupu wersji z osią 4Control (do ok. 200 tys. km nie sprawi problemów), bo do jej napraw praktycznie nie ma części. Kiedyś posiadanie tego rozwiązania było zaletą – dziś jest problemem. Niemniej w pozostałych obszarach Laguna ma niemal same plusy. Przykładowo silniki są bez wyjątku udane. Najgorzej ocenia się wolnossącą jednostkę 2.0 16V (140 KM), bo jest mało dynamiczna i dość paliwożerna, a do tego średnio nadaje się do LPG. To silnik Nissana o mimo wszystko wysokiej trwałości. Lepiej postawić na znakomity wariant 2.0 Turbo (170 lub 204 KM), który jest konstrukcją Renault. Ten nadaje się do autogazu. Daje dobre osiągi i jest mało awaryjny. Udany jest także 1.6 16V (również konstrukcja Renault). Co prawda osiągi ma kiepskie, ale to bezproblemowa jednostka. Niemniej wysoko oceniane są diesle. Superoszczędny 1.5 dCi nie zadowoli osiągami, ale kosztami eksploatacji już tak. Natomiast 2.0 dCi należy do najlepszych jednostek w swojej klasie. Wszystkie 2-litrowe silniki łączono z niezłą skrzynią automatyczną. Niestety nie oferowano napędu na cztery koła.



Kokpit jest przyjemny i wygodny, ale zdecydowanie przestarzały na tle pozostałych.

DANE TECHNICZNE:
2.0 Turbo: poj.: 1998 cm³, moc: 170 KM, maks. moment obr.: 270 Nm, prędkość maks.: 220 km/h, 0-100 km/h: 8,2 s, spal. 8,8 l/100 km

+ bardzo dopracowany, mało usterkowy, tani w utrzymaniu model ze świetnymi silnikami
– skromny bagażnik, przestarzałe auto względem pozostałych, brak napędu 4x4



Najmniejszy bagażnik według pomiaru redakcyjnego. Jest stosunkowo wąski, ale praktyczny.

SKODA Superb II Combi 2008-2015

SUPERBA II MOŻNA KUPIĆ W RZADKO SPOTYKANEJ WERSJI 3.6 FSI ZE STANDARDOWYM NAPĘDEM NA CZTERY KOŁA I SKRZYNIĄ DSG. TO TRWAŁA JEDNOSTKA. 260 KM DAJE REWELACYJNE OSIĄGI, A SZEŚĆ CYLINDRÓW ŁADNE BRZMIENIE, ALE CENĄ JEST WYSOKIE SPALANIE.



Ceny ofertowe: 14-44 tys. zł

Skoda Superb II to samochód, który nawet dziś potrafi zaskoczyć przestronnością. Pod względem ilości miejsca dla pasażerów i wielkości bagażnika nie ma sobie równych w tym zestawieniu. Szczególnie imponuje przestrzeń na nogi z tyłu. Pasażerowie mogą podróżować w warunkach zbliżonych do aut klasy wyższej. Warto jednak pamiętać, że wnętrze nie jest szczególnie szerokie, więc na kanapie wygodnie będzie raczej dwóm osobom. Pod względem prowadzenia Skoda nie wyróżnia się niczym szczególnym. To samochód nastawiony przede wszystkim na komfort i spokojne pokonywanie długich tras. Pozycja za kierownicą jest bardzo dobra. Dobrze wypadają także fotele. Nie oferują tak szerokiego zakresu regulacji jak w nowszych modelach Grupy Volkswagena, ale są wygodne nawet podczas długich podróży. Przed zakupem najwięcej uwagi należy poświęcić silnikom. W pierwszych latach produkcji wiele jednostek benzynowych TSI miało problemy z nadmiernym zużyciem oleju. Dotyczy to przede wszystkim 1.8/2.0 TSI, ale też w pewnym stopniu 1.4 TSI. Znacznie bezpieczniejszym wyborem są późniejsze egzemplarze po modernizacjach lub diesle common rail oferowane od 2010 r. Szczególnie dobrze wypada 2.0 TDI (EA 189), który zapewnia dobre osiągi, umiarkowane zużycie paliwa i wysoką trwałość. Oszczędni kierowcy mogą zainteresować się także odmianą 1.6 TDI, choć osiągi tej jednostki są co najwyżej przeciętne. Najlepszą dynamikę i brzmienie oferuje benzynowy silnik 3.6 FSI VR6. Był łączony ze skrzynią DSG i napędem na cztery koła. Dziś to rzadko spotykany wariant, zwłaszcza w wersji kombi. Warto pamiętać, że Superb II był popularnym samochodem flotowym. Dobrze utrzymany egzemplarz odwdzięczy się jednak niskimi kosztami eksploatacji i znakomitą dostępnością części. Mechanicznie był bardziej udany od poprzednika i tańszy w serwisowaniu (np. przednie zawieszenie). Niestety zakup wersji z dieslem i skrzynią DSG i tak może generować początkowo wysokie koszty, dlatego trzeba dobrze sprawdzić stan techniczny i historię napraw.



Wzorowa ergonomia i niezłe wykonanie, choć multimedia już trochę przestarzałe.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 211 km/h, 0-100 km/h: 10,1 s, spal. 4,6 l/100 km

+ najbardziej przestronne wnętrze i bagażnik w klasie średniej do 2015 r., wysoka trwałość, dobra dostępność części
– średnio udane silniki, wąskie wnętrze



Największy bagażnik w zestawieniu, do tego bardzo praktyczny, zaprojektowany z pomysłem.

VOLKSWAGEN Passat B8 Variant 2015-2023

VOLKSWAGEN NIE ŻAŁOWAŁ CIEKAWYCH WERSJI DLA PASSATA. NAJMOCNIEJSZE, NP. R-LINE, ROZWIJAJĄC 280 KM, WYGLĄDAŁY JAK SPORTOWE WARIANTY. CIEKAWĄ JEST RÓWNIEŻ UTERENOWIONA ALLTRACK.



Ceny ofertowe: 28-125 tys. zł

Bazujący na platformie MQB Passat B8 jest technicznym bliźniakiem Superbem III, którego celowo nie opisaliśmy. Zaprezentowany na poprzedniej stronie Superb II obrazuje jak duży postęp wykonała Grupa Volkswagena w połowie poprzedniej dekady. Passat B8 był wyraźnie lepszy od swojego poprzednika pod niemal każdym względem – od silników i skrzyń biegów po wyposażenie i systemy wspomagające kierowcę. Dokładnie to samo można powiedzieć o Skodzie Superb III względem poprzedniej. Passat B8 i Superb III są bliźniaczymi modelami, więc można ten opis traktować w dużym stopniu jako opis Superba III. Imponująca jest przestronność i komfort jazdy. Zawieszenie prowadzi pewnie po drodze, a opcjonalne amortyzatory adaptacyjne mają ogromny zakres regulacji. Również tłumienie nierówności jest niemal wzorowe, nawet jeśli obręcze kół są przesadnie duże. Auto nie męczy w czasie jazdy, wręcz relaksuje, a fotele z górnej półki są bliskie doskonałości. Mają szeroki zakres regulacji i podparcie w każdym miejscu. Świetna jest pozycja za kierownicą. Kokpit jest niemal doskonale ergonomiczny, choć w późniejszych rocznikach zmieniono obsługę klimatyzacji na dotykową. Multimedia czy reflektory diodowe z młodszych egzemplarzy nie odstają od dzisiejszych standardów. Zarówno silniki benzynowe TSI, jak i diesle TDI należą do udanych, choć po 2020 r. niektóre miały swoje problemy. Passat z 2.0 TDI jest samochodem optymalnym. Zadowala się skromnymi ilościami paliwa i daje dobre osiągi. Warto jednak wiedzieć, że od 2020 r. konstrukcja jest zupełnie nowa i może nie być tak udana jak EA 288. W superlatywach można wypowiadać się także o jednostkach benzynowych. Już bazowe 1.4 TSI o mocy 125 KM zapewnia niezłą dynamikę i mało pali. Nawet niesławny 1.8 TSI, oferowany tylko do 2018 r., w Passacie B8 jest już poprawiony. Dla najbardziej oszczędnych był w ofercie diesel 1.6 TDI (120 KM), którym można bić rekordy spalania. Nie należy się bać automatycznych skrzyń DSG. Niestety wybór najlepszego w tym zestawieniu modelu ma swoją cenę, i to dosłownie. Jest zdecydowanie najdroższym samochodem.



Projekt kokpitu jest bliski doskonałości. Mógłby być wzorem dla pozostałych.

DANE TECHNICZNE: ON
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc: 190 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 231 km/h, 0-100 km/h: 7,5 s, spal. 4,5 l/100 km

+ przestronność, właściwości jezdne, bogate wyposażenie, duży wybór silników, dopracowana, mało awaryjna konstrukcja
− wysoka cena zakupu



Bagażnik jest duży, choć do deklarowanej pojemności sporo brakuje. Mimo to bardzo funkcjonalny.

Za co kierowcy lubią kombi klasy średniej

Dla wielu kierowców to nie SUV-y, lecz właśnie kombi klasy średniej są synonimem wszechstronności. Te większe jeżdżą jak modele klasy wyższej, nierzadko mają podobny standard wyposażenia, a przestronnością wnętrza i wielkością bagażnika przewyższają niejednego SUV-a. Do tego niskie sylwetki pomagają obniżyć hałas i spalanie.



Niskie spalanie

Nie dość, że są przestronniejsze i bardziej praktyczne, to jeszcze potrafią zużywać mniej paliwa. Dlatego wielu kierowców wciąż ceni kombi bardziej niż duże SUV-y. Niska linia nadwozia, dobra aerodynamika i długie przełożenia skrzyni biegów pozwalają osiągać bardzo dobre wyniki zużycia paliwa, zwłaszcza w trasie.



W historii było kilka bardzo ładnych kombi. Większość w klasie średniej. Jednym z nich jest Mazda 6.

Duża przestronność

Długie nadwozie to nie tylko obszerne wnętrze, ale także bardzo pojemny bagażnik. Pod względem możliwości transportowych kombi klasy średniej często przewyższają SUV-y, oferując większą przestrzeń ładunkową przy niższym nadwoziu. W porównaniu z kompaktami zapewniają również wyższy uciąg przyczepy. Długi dach ułatwia montaż dużych boxów bagażowych oraz przewóz dłuższych przedmiotów na relingach.



Elegancki wygląd

Długa sylwetka i duży rozstaw osi dają stylistom znacznie większą swobodę niż w przypadku kompaktów. Dzięki temu wiele kombi klasy średniej prezentuje się bardzo proporcjonalnie i elegancko, nie ustępując atrakcyjnością sedanom czy hatchbackom. Do najładniejszych modeli tego typu należą m.in. Alfy Romeo 156 i 159 Sportwagon czy Peugeot 508 SW drugiej generacji. Trzeba jednak pamiętać, że czasami efektowna stylistyka zmniejsza praktyczność, jak w przypadku Alf Romeo. Dobrym przykładem jest również Honda Accord VIII Tourer, która pod względem funkcjonalności bliższa jest hatchbackowi niż typowemu kombi.



Wysoki komfort jazdy

Duży rozstaw osi i kół oraz zawieszenie zestrojone z myślą o komforcie to dopiero początek. W samochodach klasy średniej możemy liczyć na wygodne, dobrze wyprofilowane fotele o szerokim zakresie regulacji, często wyposażone w wysuwane podparcie ud czy regulację zagłówków w dwóch płaszczyznach. Nie bez znaczenia pozostają także bogate wyposażenie i dobre wyciszenie kabiny. To auta stworzone na długie trasy.

PODSUMOWANIE

W zestawieniu nie opisaliśmy wszystkich modeli klasy średniej, które mają ok. 10 lat, ale już ta dość krótka lista pokazuje, jak duża może być różnorodność. Można wybierać pośród generacji wchodzących na rynek, jak i z niego schodzących. Niektóre auta z tego samego rocznika mogą być skrajnie różne, bo jedne będą nieco przestarzałe, inne wyraźnie nowocześniejsze. Nie zawsze te pierwsze będą gorsze, bo często mają prostszą, solidną mechanikę, która z dzisiejszej perspektywy okazuje się tańsza w utrzymaniu.



Charakterystyczne tylne lampy nazywano „bumerangami”. To przez nie 3200 GT nie sprzedawano w USA.

3200 GT (Tipo 338)
Lata produkcji: **1998-2001**
Ceny od: **67 000 zł**

Coupe/Spyder (Tipo M138)
Lata produkcji: **2001-2007**
Ceny od: **72 000 zł**

Piękna i bestia z trójzębem

Dla jednych piekielnie wymagające, dla innych to jeżdżące dzieło sztuki. 3200 GT i jego ewolucja z silnikiem Ferrari kipią charakterem, zaskakując funkcjonalnością.

Zaprojektowane przez genialnego Giorgetto Giugiaro 3200 GT miało być nowym otwarciem. Zastąpiło Ghibli i Shamala, modele wywodzące się wprost z Biturbo, auta z początku lat 80. Tworzono je w znacznym stopniu z myślą o rynku amerykańskim. Możemy sobie tylko wyobrażać, jak ogromny zawód musiał spotkać zarząd Maserati, gdy dowiedziano się, że niepowtarzalne tylne lampy (nazywane „bumerangami”) nie spełniają przepisów federalnych. Do tego jednostka V8 biturbo nie spełniała norm emisji np. w Kalifornii.

W tym samym czasie firmę z Modeny przejmowało Ferrari. Nowi właściciele zdecydowali, że dostosowywanie na szybko 3200 GT do amerykańskich przepisów nie ma sensu. Do sprawy trzeba podejść kompleksowo. Na pozostałych rynkach nowe Maserati zrywające z kanciastymi kształtami zostało dobrze odebrane. Zaskoczyła praktyczność tego gran turismo. Z tyłu nawet osoby dorosłe dadzą radę usiąść, a bagażnik mieści ok. 315 l. Fotele okazały się miękkie, doskonałe w długie trasy.

Dziki charakter

Oficjalnie podwójnie doładowane V8 (AM585) ma 370 KM. W rzeczywistości raczej więcej, ale nie chciano wchodzić na terytorium Ferrari. Osiągi są genialne, ale oddawanie mocy specyficzne. 3200 GT wymaga ciągłego skupienia, szczególnie na mokrej nawierzchni. Nagły przyrost momentu obrotowego jest brutalny, a system kontroli trakcji działa agresywnie, „zero-jedynkowo”. Przy dużych prędkościach 3200 GT jest jednak bardzo stabilne. Zawieszenie opiera się na kutych podwójnych wahaczach na obu osiach. Niestety niezbyt trwałych i kosztownych. Czasami nawet pękają, szybko wybijają się zintegrowane sworznie. Psują się też potencjometry aktywnego zawieszenia. Montowano tu dwie dość trwałe skrzynie, sześciobiegową manualną i czterostopniowy automat australijskiej firmy BTR.

Pod okiem właścicieli z Maranello w 2001 roku pojawił się Spyder, rok później Coupe. I nie był to lifting, a rewolucja. Skrzynie biegów powędrowały do tyłu (układ transaxle), pojawiło się zaawansowane aktywne zawieszenie Skyhook, a pod maskę trafiło wolnossące 4.2 V8 (F136) stworzone wraz z Ferrari. Oddaje moc liniowo, brzmi surowo, ale przepięknie.

Olbrzymia większość tych aut (potocznie nazywanych 4200) posiada sekwencyjne skrzynie Cambiocorsa. Ich konstrukcja jest analogiczna do skrzyni manualnej, ale za zmianę przełożeń odpowiada system hydrauliczny. Biegi zmienia się łopatkami przy kierownicy. Mnóstwo użytkowników narzeka na nietrwałe sprzęgła. Co gorsza, części i robocizna to koszt od kilkunastu do ponad 20 tys. zł. Niezbędny jest dedykowany komputer do kalibracji sprzęgła (bez niej można nowe sprzęgło momentalnie zniszczyć). Sposobem na znaczne wydłużenie jego trwałości jest niekorzystanie z trybu automatycznego, w którym układ naśladuje pracę przekładni hydrokinetycznej (paląc przy tym sprzęgło). Korzystanie z łopatek jest wskazane.

4200 jest popularniejsze (powstało 14 tys. szt.), uchodzi za bardziej dopracowane. Ale Cambiocorsa naprawdę potrafi być kosztowna. Rzadsze 3200 GT (powstało niecałe 5 tys. szt.) można za to kupić taniej (z odbierającym trochę emocji automatem), ma większy potencjał kolekcjonerski. Każde z nich będzie kosztowne w zakupie, serwisie i utrzymaniu. Z drugiej strony warto sprawdzić, ile płaci wielu użytkowników za remonty silników M96 w Porsche 911 generacji 996...

TEKST: R. ANDRZEJEWSKI
ZDJĘCIA: AUTOR, MASERATI

DANE TECHNICZNE	3200 GT	3200 GTA	Coupe	GranSport
Silnik	benzynowy, biturbo	benzynowy, biturbo	benzynowy	benzynowy
Pojemność skokowa	3217 cm³	3217 cm³	4244 cm³	4244 cm³
Układ cylindrów/zawory	V8/32	V8/32	V8/32	V8/32
Moc maksymalna	370 KM/6250	368 KM/6250	390 KM/7000	400 KM/7000
Maks. moment obrotowy	491 Nm/4500	491 Nm/4500	451 Nm/4500	452 Nm/4500
OSIĄGI				
Prędkość maksymalna	280 km/h	270 km/h	285 km/h	290 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	4,9 s	5,1 s	4,9 s	4,9 s
Średnie zużycie paliwa	16,2 l/100 km	16,7 l/100 km	15,9 l/100 km	18,6 l/100 km





GranSport (MC Victory) ma fotele z Maserati MC12 (takie jak Ferrari Enzo).

W 2004 roku pojawił się ostrzejszy GranSport. Ma inny wydech, sztywniejsze zawieszenie, mocno spiętą „szperę”. Jest wyraźnie bardziej angażujący niż Coupe.



Rewolucja (silnik Ferrari, transaxle) pojawiła się wraz ze Spyderem.



Przepustnica Magneti Marelli to podstawowy problem silnika biturbo.



W 3200 błotniki łączą się ze słupkami, w 4200 jest „konwencjonalnie”.



Konsola ze skrzynią Cambiocorsa z malutkim wybierakiem, jak w Ferrari.

Historia modelu

1998: Debiut 3200 GT, już pod kierownictwem Ferrari, ale był to jeszcze własny projekt Maserati
1999: Odmiana GTA (z automatem)
2001: Drobne zmiany (lepszy układ kierowniczy), wersja Assetto Corsa, debiut Spydera (z silnikiem Ferrari 4.2 i układem transaxle, skrzynią Cambiocorsa)
2002: 3200 GT zastąpione przez Coupe (4200), „bliźniaka” Spydera
2004: Debiut wersji GranSport
2007: 4200 (Coupe i Spyder) znika z rynku



3200 GT zastąpiło modele Ghibli oraz Shamal, z korzeniami z lat 80.



„Zwykłe” Coupe (4200) z przodu ciężko odróżnić od modelu 3200 GT.



Poszukiwane manualne skrzynie w 3200 są trwałe. Australijskie automaty też mają dobrą opinię.

W Spyderze i Coupe zadebiutowała sekwencyjna skrzynia z łopatkami. Dostępny był wciąż „manual”, ale rzadko wybierany.

Problem w 3200 GT i Coupe jest ten sam – po latach przyciski się lepią. Ale za to cała konsola jest pokryta prawdziwą skórą.



Kształty w 4200 się nie zmieniły, ale tworzywa już tak. Dzięki Ferrari poprawiono jakość.

W 3200 GT w fotele prawie się zapada, w 4200 są niżej i lepiej trzymają ciało.



Miłe zaskoczenie – miejsca z tyłu są nie tylko dla dzieci. Przestrzeni jest tu więcej niż w innych gran turismo.

Typowe usterki

- Nietrwała **elektroniczna przepustnica** w 3200 GT, do tego kosztowna
- W 3200 problemem bywa **chłodzenie** (pompa, wycieki), silniczki krokowe aktywnego zawieszenia, zdarza się też korozja
- W 4200 nietrwałe są **wariatory** oraz (drogie) **sprzęgło skrzyni Cambiocorsa**, wiele warsztatów nie radzi sobie z jego kalibracją oraz układem hydraulicznym



3200 GT: trwałość mechaniczna jest wysoka, ale to wymagająca jednostka w kwestii serwisu.

Wraz ze Spyderem i Coupe zniknęły kultowe lampy. Ale te modele uchodzą za bardziej dopracowane.





Komfort w 3200 GT miło zaskakuje. Ale traktowane ostro, potrafi być narowiste. Następca ma znacznie lepszy rozkład mas, jest bardziej przewidywalny, ma lepszą trakcję.

Sytuacja rynkowa

W Polsce podaż i popyt są śladowe, a za auta zza granicy trzeba zapłacić akcyzę (18,6%). W obu wcieleniach cenione są „manuale”. W przypadku skrzyń Cambiocorsa świeże sprzęgło podnosi cenę. Auta z problemami są prawie niesprzedawalne. Tu nie ma okazji, są za to worki bez dna.

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE W ZŁ	
70 000-80 000	Tyle kosztują np. w Niemczech 3200 GTA i najtańsze Coupe ze skrzyniami Cambiocorsa.
120 000-160 000	3200 GT ze skrzyniami manualnymi lub 4200 GranSport, albo zadbane odmiany Spyder.
200 000-250 000	Najdroższe są Spydery GranSport i specjalne wersje, jak MC Victory, Contemporary Classic.

PODSUMOWANIE

3200 GT i jego następca oferują nieporównywalnie więcej emocji niż współczesne samochody, a nawet konkurenci z epoki. Ale wymagają umiejętności. Oraz wiedzy, odpowiedniego budżetu i sporo cierpliwości.

OCENA ★★★☆☆

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze” z 27 czerwca 1976 roku

Na okładce ostatniego czerwcowego wydania „Motor” życzył pogodnego stosunku do życia i innych uczestników ruchu podczas wakacyjnych podróży. Temat kultury jazdy pojawił się także w materiale poświęconym pierwszym podręcznikom dla kierowców w języku polskim. Pierwsza tego typu publikacja, zatytułowana „Poradnik dla automobilistów i motocyklistów”, ukazała się w 1910 roku i wydana była we Lwowie. Jej autorem był K. Dembiński. Warto wspomnieć, że w tym roku w Warszawie było zarejestrowanych 110 samochodów osobowych. Kilka miesięcy później ukazała się broszura pt. „Sztuka prowadzenia samochodu”, będąca tłumaczeniem angielskiego podręcznika dla kierowców.

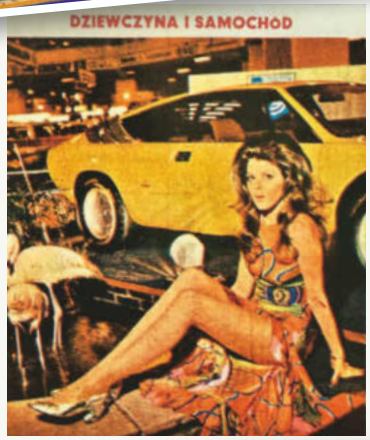


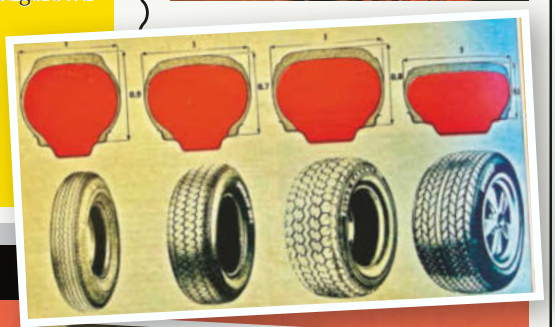
Prawa dżungli czy etyka kierowcy?



„Motor” i Polski Związek Motorowy proponują porozumiewanie się przy pomocy takich gestów, wyrażających przydatne słowa: przepraszam i dziękuję.

Panujące w wielu krajach Europy obiegowe opinie o polskich kierowcach nie były zbyt pochlebne. Zachodni turyści wybierający się na wakacje do naszego kraju byli ostrzegani, aby nie ufać temu, iż ma się w Polsce pierwszeństwo przejazdu i uważać zwłaszcza na karkołomne wyprzedzanie. Mieliśmy opinię uprzejmych i gościnnych, ale już za kierownicą tracących ten pozytywny narodowy charakter. Analizowano przyczyny takiego stanu rzeczy, a wnioski sugerowały, że nasi kierowcy trudniej przyswajają pewne wartości. Ciągle jeszcze odróżniają swój własny interes od interesu ogólnego, który ostatecznie jest ich własnym interesem. Przewidywano, że z czasem takie nastawienie ulegnie zmianie i choć trzeba przyznać, że kultura na naszych drogach jest teraz dużo wyższa, to wciąż do ideału nieco jeszcze brakuje.





PROPORCJE OPON

W początkach automobilizmu szerokość opony równała się jej wysokości. Lata 70. to czas, w którym ten parametr zaczął gwałtownie maleć. Z tego faktu cieszyli się producenci samochodów o wysokich osiągach, bo taka tendencja sprzyjała sprawniejszemu przyspieszaniu i hamowaniu. Pojawiały się konstrukcje, w których wysokość przekroju opony stanowiła 60 proc. jej szerokości. Oznaczenie 195/50 R13 uznano za opis superpłaskiej opony i prognozowano, że profil 50 stanowić będzie ostateczną granicę. Z dzisiejszej perspektywy widzimy, że te przewidywania nie do końca się sprawdziły.



Grafika przedstawiająca rozwój opon i proporcji szerokości do wysokości. Zwracano uwagę, że szerokie ogumienie to wyższe niebezpieczeństwo poślizgu na mokrej nawierzchni, mimo głębokiego bieżnika.

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

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



SUBARU

PARTNERZY SUBARU

SJS SZKOŁA JAZDY SUBARU

KERATRONIK Kompleksowe systemy GPS

warta.

ERSTE Leasing

ENEOS MOTOR OIL

ERGO HESTIA

YOKOHAMA