UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 39/2026 (3822) 21•09•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

NOWO… …PORADY • PORÓWNANIA • UŻYWANE • TECHNIKA



UŻYWANE

Chińskie auta na rynku wtórnym

Oferta, ceny, utrata wartości

s. 40



PORÓWNANIE

Kombi z mocnymi dieslami

s. 18

BMW 540d xDrive Touring • **MERCEDES** E 450 d 4Matic Kombi • **AUDI** A6 Avant 3.0 TDI quattro



UŻYWANE

VW Touran 1.5 TSI

z przebiegiem

s. 42

144 754 km

PORADY

TEST OPON WIELOSEZONOWYCH

8 modeli



m motor TEST

» Próby na śniegu, mokrej i suchej nawierzchni

» Czy opony całoroczne dorównają taniej „zimówce”?

s. 28

UŻYWANE

s. 36



Dwie generacje Dacii Duster



Tanie w zakupie i eksploatacji, ale która będzie lepszym wyborem?

Hybrydowe Jaecoo 5



m motor PIERWSZY TEST

s. 24

m motor PIERWSZY TEST

Nowa Mazda CX-6e



s. 14

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 27.09.2026

TeleKamery

TELE TYGODNIA 2026



Zapraszamy do głosowania na telekamery.pl w dniach 14 września – 9 października 2026

AKTORKA	AKTOR	SERIAL
Barbara Bursztynowicz	Ireneusz Czop	Czarna śmierć
Paulina Gałązka	Piotr Cyrwus	Drelich
Katarzyna Herman	Konrad Eleryk	Heweliusz
Anna Karczmarczyk	Tomasz Kot	Młode gliny
Joanna Kulig	Maciej Musiał	Ołowiane dzieci
Magdalena Różczka	Filip Pławiak	Piekło kobiet
Anna Maria Sieklucka	Piotr Polak	Przepis na zbrodnię
Agata Turkot	Michał Sikorski	Szpital św. Anny
Justyna Wasilewska	Borys Szyc	The Office PL 5
Zofia Zborowska-Wrona	Tomasz Ziętek	Zajazd. Będzie się działo

ABY PRZEJŚĆ BEZPOŚREDNIO NA STRONĘ Z GŁOSOWANIEM ZESKANUJ KOD QR:

Weź udział w Plebiscycie. Czekają nagrody!













WYDARZENIE WSPÓŁTWORZĄ

SPONSORZY

SPONSOR STATUETEK

PARTNERZY PLEBISCYTU I GALI

PARTNERZY MEDIALNI

Regulamin głosowania jest dostępny na stronie www.telekamery.pl oraz w siedzibie Organizatora. Każdy numer telefonu bierze udział tylko raz w losowaniu nagród. Zwycięzca jest zobowiązany do zapłacenia 10% podatku od nagrody, której wartość przekracza 2000 zł. Zdjęcia nagród są poglądowe.

epracsa.pl 8f661396ce

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

Motor 39/2026 21 września

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Volvo XC40 i XC60
SUV-y Volvo słyną z rynkowej długowieczności. Obecne generacja XC40 i XC60 dobrze znoszą upływ czasu i nadal przyciągają klientów, co nie znaczy, że nie zasługują na aktualizację. Ta właśnie nastąpiła i przedstawiamy jej szczegóły.

6 Dacia Spring
Pierwsza generacja Springa, produkowana w Chinach, była tania i spartańska. Dla wielu zbyt spartańska. Najnowsza odsłona wyraźnie urosła, będzie powstawać w Europie i ma zachować atrakcyjną cenę mimo mniej budżetowego charakteru.

PIERWSZA JAZDA

10 Skoda Peaq

PORÓWNANIA, TESTY

14 Mazda CX-6e
Efektowny wygląd i efektywny napęd, czyli japoński SUV z chińską technologią. Okazuje się, że takie połączenie ma swoje zalety. Mazda CX-6e wchodzi do gry w mocno obsadzonym segmencie elektrycznych SUV-ów.

18 Audi A6, BMW serii 5 i Mercedes klasy E
Kolejny odcinek odwiecznej rywalizacji niemieckiej trójki premium. Tym razem w stawce kombi klasy średniej z najmocniejszymi dieslami i napędami 4x4. Jak najnowsze w tym gronie Audi A6 TDI wypadnie na tle BMW 540d i Mercedesa E 450 d?

24 Jaecoo 5 Hybrid
Chińscy producenci w ekspresowym tempie poszerzają swoje gamy o wersje hybrydowe, a przykład Jaecoo 5 pokazuje, że to słuszny kierunek. Jeśli dla kogoś najbardziej liczą się komfort i niskie zużycie paliwa, to może być trafiona propozycja.

PORADY

26 Wjazd samochodem do lasu

28 Test opon wielosezonowych 205/55 R16
Coraz więcej kierowców wybiera opony całoroczne – i trudno się dziwić, bo to wygodne rozwiązanie, a same produkty stają się z roku na rok coraz lepsze. Tym razem sprawdzamy też, jak takie uniwersalne opony wypadają na tle tanich „zimówek”.

UŻYWANE

34 Hyundai Ioniq
Koreański Prius. Tym modelem Hyundai na poważnie wkroczył w elektromobilność. W gamie znalazły się dwie hybrydy i wersja elektryczna. Po 10 latach od debiutu użytkownicy oceniają Ioniqa.

35 Silnik Hondy 1.6 i-DTEC

36 Dacia Duster I vs II
Ten model był przełomowy dla Dacii. Tani w zakupie i eksploatacji SUV, w dodatku dostępny z udanym napędem 4x4, okazał się strzałem w dziesiątkę. Na rynku wtórnym nie traci popularności. Porównujemy dwie generacje Dustera.

40 Używane auta z Chin
W Polsce przybywa używanych samochodów chińskich marek. Sprawdzamy, jaka jest rynkowa oferta, których modeli jest najwięcej i jak długo czekają na nabywców.

42 Volkswagen Touran 1.5 TSI
Jeden z bardziej dopracowanych kompaktowych minivanów z popularnym silnikiem, który występuje w wielu modelach Grupy VW. Coraz częściej słychać o problemach z 1.5 TSI, a ten przypadek pokazuje, że nie jest to bezproblemowa jednostka.

STAŁE DZIAŁY

8 Wiadomości

46 Motor Retro



10 SKODA PEAQ
Niemal równocześnie Skoda wprowadza dwa elektryczne modele, które otwierają i zamykają jej gamę SUV-ów na prąd. Peaq to flagowa propozycja, imponująca nie tylko swoimi rozmiarami.



26 WJAZD SAMOCHODEM DO LASU
Sezon na grzyby w pełni, a leśne drogi i parkingi pełne są samochodów. Wielu kierowców nie jest jednak pewnych, czy nie naraża się na wysoki mandat.



35 SILNIK HONDY 1.6 i-DTEC
To ostatni diesel japońskiego producenta stosowany w europejskiej gamie. Oto co warto wiedzieć na jego temat.

Auta w numerze

Audi A6 Avant TDI quattro	18
BMW 540d xDrive Touring	18
Dacia Duster I/II	36
Dacia Spring	6
Hyundai Ioniq	34
Jaecoo 5 hybrid	24
Mazda CX-6e	14
Mercedes-AMG CLE 646	8
Mercedes E 450 d 4Matic Kombi	18
Skoda Peaq	10
Volkswagen Touran 1.5 TSI	42
Volvo XC40, XC60	4

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

Najpopularniejszy model Volvo przeszedł spore zmiany w stylizacji. Całkowicie przeprojektowano przód, w którym zastosowano nowe grill, reflektory, zderzak, błotniki i maskę. Także z tyłu wprowadzono przeprojektowane elementy – pokrywę, zderzak i światła. Inny design mają ponadto aluminiowe obręcze o rozmiarach 20 i 21 cali. Wprowadzono też nowy brązowy lakier (na zdjęciach).

Volvo XC60

Ulepszenia zamiast wym

Volvo ponownie poddało modernizacji gamę SUV-ów. Szczególnie ciekawie prezentują się nowe hybrydy plug-in o zasięgu nawet 200 km w trybie EV.

Zamiast prezentować całkiem nowe wcielenia swoich popularnych SUV-ów, Volvo postawiło na ich sukcesywne udoskonalanie. Taktyka ta najwyraźniej się sprawdza, bo wszystkie modele – mimo upływu około dekady od prezentacji aktualnych generacji – należą do najpopularniejszych aut w swoich segmentach (np. w Polsce XC60 jest zdecydowanym bestsellerem wśród SUV-ów klasy średniej, nie tylko marek premium). Teraz szwedzka firma (ale należąca do chińskiego Geely) zaprezentowała serie XC60, XC90 i XC40/EX40/EC40 po kolejnym liftingu.

Najbardziej widoczne zmiany w designie zafundowano XC60, które upodobniło się teraz do niedawno zmodyfikowanego większego XC90 (a przy okazji do nowych „elektryków" marki), ale także seria 40 została wizualnie odmłodzona.

W kabinach wprowadzono m.in. nowe materiały wykończeniowe, systemy multimedialne z najnowszym interfejsem użytkownika i 11,2-calowym pionowym ekranem oraz asystenta głosowego opartego na AI – Google Gemini.

Nie zapomniano oczywiście o zaktualizowaniu systemów wsparcia kierowcy – ulepszony zestaw czujników (obejmujący nowe kamery, radar oraz sensory ultradźwiękowe) wraz z zaawansowanym komputerem i oprogramowaniem umożliwiają stosowanie nowych i ulepszonych funkcji.

Zdecydowanie najciekawsze jest jednak to, co dzieje się w gamie silnikowej modeli XC60 oraz XC90. Hybrydy typu plug-in były już od dawna obecne w ofercie, ale teraz zostały one poważnie zmodyfikowane. Nadal podstawową jednostką jest tu dwulitrowe R4 turbo, ale o m.in. zwiększonym stopniu sprężania – z 10,3 do 11,5:1. Obecnie w wariancie T6 rozwija ona 180 KM/280 Nm, zaś w T8 250 KM/360 Nm. Wyraźnie zmieniła się „strona elektryczna" napędu: silnik generuje bowiem 177 zamiast 145 KM. Systemowo T6 ma obecnie 356 KM (+6 KM; 0-100 km/h: 5,7 s w XC60), zaś T8 461 KM (+6 KM; 0-100 km/h: 4,9 s w XC60 i 5,2 s w XC90). Kluczowe jest jednak zastosowanie dużo większego akumulatora trakcyjnego. Do tej pory miał on pojemność netto 14,7 kWh (brutto 18,8 kWh), a teraz – aż 37,9/41,2 kWh (netto/brutto). Radykalnie zwiększył się zatem zasięg w trybie jazdy elektrycznej. W XC60 przed liftingiem wynosił on, średnio wg WLTP, 65-80 km, natomiast obecnie 189 km (T8) lub 200 km (T6). XC90 występuje tylko jako T8 i może pokonać 164 km.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: VOLVO



Kompaktowy SUV XC40 z napędem face lifting obejmujący m.in. reflektory zderzaki, pokrywę bagażnika i tylne o rozmiarach 18, 19 i 20 cali. W kabinie wprowadzono udoskonalony system



eprasa.pl 8f551396ce





VOLVO XC90 zostało poddane face liftingowi już wcześniej, zatem obecnie najważniejszą modernizacją jest zastosowanie nowego napędu hybrydowego plug-in, z mocniejszym silnikiem elektrycznym oraz większą baterią znacznie wydłużającą zasięg w trybie jazdy elektrycznej (z 63-71 do 164 km).

Wersje Volvo XC60/XC90

Z silnikiem benzyn. (AWD)
- 2.0 turbo MHEV 250 KM

Z napędem PHEV (AWD)
- 2.0 + elektr. 356 KM*
- 2.0 + elektr. 461 KM

*tylko w XC60



Modyfikacje w kabinie XC60 są niewielkie (m.in. nieco przeprojektowane konsola i boki drzwi, zmienione materiały, poprawiony interfejs użytkownika).

m motor **PIERWSZE ZDJĘCIA**



iany



spalinowym (MHEV) także przeszedł (matrycowe), grill, maskę, przednie błotniki, lampy. Zastosowano nowe wzory felg poza nowymi materiałami czy oświetleniem multimedialny z większym ekranem.

Wersje Volvo XC40

Z silnikami benzynowymi
- 2.0 turbo MHEV 163 KM
- 2.0 turbo MHEV 197 KM

Wersje Volvo EX40/EC40

Z silnikami elektrycznymi
- P5 238 KM/70 kWh
- P5 L.R. 252 KM/82 kWh
- P8 AWD 408 KM/82 kWh
- P8 AWD 442 KM/82 kWh



VOLVO EX40 to elektryczny wariant XC40. Wprowadzono w nim w zasadzie takie same modyfikacje, jak w spalinowym odpowiedniku. W przeciwieństwie do niego jest on jednak oferowany nie tylko z napędem przednim, ale także na cztery koła.

VOLVO EC40, czyli elektryczne EX40 z bardziej dynamicznie stylizowanym tyłem, pozostaje w ofercie. W jego przypadku nie wprowadzono jednak modyfikacji w tylnej części karoserii, która wygląda tak samo jak przed liftingiem (przód się zaś zmienił).



Volvo XC40





Tak jak inne nowe auta Volvo, seria 40 otrzymała pionowy, 11,2-calowy centralny ekran.

eprasa.pl 8

Dacia Spring

To pierwszy z czterech modeli BEV, które mają się pojawić do 2030 r. Rozpoczęcie przyjmowania zamówień na Springa przewidziano w Polsce na początek 2027 r. Do wyboru: dwie wersje wyposażenia (Expression, Journey) i 4 kolory.

m motor PIERWSZE ZDJĘCIA



Teraz z Europy

Pierwsza generacja Dacii Spring była produkowana w Chinach. Druga, spokrewniona m.in. z Renault Twingo, będzie zaś powstawać w Słowenii.

Drugie wcielenie Springa wyraźnie urosło w stosunku do poprzednika. Jest dłuższe o 15,4 cm (mierzy 385,5 cm), szersze o 13,9 cm (172,2 cm), wyższe o 3 cm (151,9 cm) i ma o 7 cm większy rozstaw osi. Bagażnik pomieści 337 litrów (+29 l). Ponadto za dopłatą oferowany będzie 18-litrowy schowek pod maską, np. do przechowywania kabli. W efekcie zwiększenia gabarytów kabina stała się przestronniejsza.

Spring będzie sprzedawany w dwóch wersjach wyposażenia: Expression i Journey. Już w podstawowej seryjne są m.in. dwuosiowa regulacja kolumny kierowniczej, klimatyzacja, czujniki cofania czy cyfrowe zegary 7". W standardzie bogatszej znajdą się m.in. karta hands-free, kamera cofania czy system multimedialny z 10-calowym ekranem oraz obsługą Apple CarPlay i Android Auto (w bazowej odmianie sterowanie multimediami odbywa się poprzez kierownicę lub smartfon). Nie podano jeszcze polskich cen, ale zaznaczono, że oba warianty mają kosztować poniżej 20 tys. euro (w przeliczeniu daje to ok. 86 tys. zł).

Auto zostało zbudowane na nowej platformie RGEV small Grupy Renault (wykorzystuje ją m.in. Twingo, które ma identyczny jak Spring rozstaw osi). Przynajmniej na razie przewidziano tylko jedną wersję napędową (Spring I oferuje dwie: 71 oraz 102-konną). Silnik rozwija 80 KM i 175 Nm (analogicznie do Twingo). Przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 12,1 s, natomiast prędkość maksymalna 130 km/h. Akumulator trakcyjny typu LFP ma pojemność 27,5 kWh, co ma zapewniać zasięg do 250 km w cyklu mieszanym WLTP. Standardem jest ładowarka pokładowa 6,6 kW. Przewidziano jednak opcjonalny pakiet, w którym znajdzie się ładowarka 11 kW. Energia w baterii auta weń wyposażonego może być ponadto uzupełniana prądem stałym (z mocą do 50 kW; 15-80% w 28 minut), a do instalacji samochodu da się podłączyć urządzenia zewnętrzne (funkcja V2L).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: DACIA, ARCH.



Tylko wyższa wersja Journey ma centralny ekran (10-calowy).



W podstawowej odmianie Spring ma felgi 15-calowe, a w wyższej – 16".



Kabina z tyłu stała się szersza o 7,6 cm, zaś z przodu aż o 12 cm. Tylne okna są jedynie odchylane.

Wybrani rywale nowej Dacii Spring

Segment najmniejszych aut BEV się rozrasta. Wkrótce do sprzedaży trafi Renault Twingo, jesienią będzie mieć premierę Nissan Pixo, a w 2027 m.in. Volkswagen ID. Every1.



Fiat 500e: 363 cm, 95/118 KM, 23,7/42 kWh, cena od 109 000 zł



Hyundai Inster: 383 cm, 97/115 KM, 42/49 kWh, cena od 108 500 zł



Leapmotor T03: 362 cm, 95 KM, 37,3 kWh, cena od 73 900 zł

eprasa.pl 8f551396ce

KOLAGENCITO

– dobry wybór każdego dnia!

Postaw na KolagenCito - wysokiej jakości kolagen i witamina C w jednym!



Produkt wzbogacony z kolagenem i witaminą C dla osób, które chcą świadomie dbać o swoją codzienną dietę. Wygodna forma miękkich pastylek sprawia, że KolagenCito możesz mieć zawsze przy sobie. KolagenCito – dobry wybór! To produkt stworzony z myślą o osobach, które cenią doświadczonego producenta, wygodną formę oraz znane składniki. KolagenCito zawiera kolagen oraz odpowiednią ilość witaminy C, która pomaga w prawidłowej produkcji kolagenu, w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania skóry, kości, chrząstki, dziąseł oraz naczyń krwionośnych.

Dzięki praktycznej formie miękkich pastylek nie wymaga rozpuszczania ani przygotowywania. Wystarczy ssać do 3 pastylek dziennie – wygodnie w domu, w pracy, w podróży czy podczas aktywnego dnia. To prosty sposób na wzbogacenie codziennej diety o kolagen i witaminę C. Ponadto witamina C pomaga w prawidłowym funkcjonowaniu układu odpornościowego oraz w ochronie komórek przed stresem oksydacyjnym. W nowoczesnej formie KolagenCito to twój codzienny przyjaciel. KolagenCito to także doskonały pomysł na praktyczny i wartościowy prezent dla bliskiej osoby, która dba o zdrowy styl życia i świadome odżywianie. Eleganckie opakowanie produktu sprawia, że będzie trafionym upominkiem na wiele okazji.

Produkt jest chroniony prawem patentowym na świecie, co potwierdza jego oryginalność i wyjątkowy charakter. Wybierając KolagenCito, sięgasz po produkt opracowany z myślą o wzbogaceniu diety i codziennym komforcie stosowania.

KolagenCito – wygoda i sprawdzone składniki każdego dnia.

Kupisz w aptekach i sklepach zielarskich.

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

eprasa.pl 8f551396ce

W SKRÓCIE

Sportowe dodatki



BMW stworzyło dla nowej generacji X5 dodatki stylizacyjne z linii M Performance. Znajdują się wśród nich m.in. elementy aerodynamiczne i wykończeniowe w przedniej i tylnej partii auta (w tym spojler dachowy), częściowo wykonane z włókien węglowych. Oferta BMW M Performance Parts obejmuje ponadto koła letnie oraz zimowe o rozmiarach od 21 do 23 cali. Przewidziano też wybór kilku boksów dachowych z linii Aero, o pojemności 350, 450 i 550 litrów.

Chińskie we flotach



Jak wynika z najnowszego raportu EFL „Polskie firmy na motoryzacyjnych zakupach", chińskie marki stają się realną alternatywą przy wyborze samochodów do flot. 59% przedsiębiorstw nie wyklucza ich przy kolejnych decyzjach zakupowych (26% firm zdecydowanie lub raczej będzie je rozważać, a kolejne 33 proc. dopuszcza taki scenariusz w przyszłości). Jednocześnie 33% przedsiębiorstw pozostaje sceptycznych wobec samochodów z Państwa Środka.

Suzuki Swift 4x4



Już można zamawiać nowy, nietypowy w klasie miejskich aut, wariant Suzuki Swifta – AllGrip. Ma on napęd na cztery koła, prześwit zwiększony o 25 mm oraz silnik 1.2 R3 MHEV połączony z 5-biegową skrzynią manualną (81 KM; 0-100 km/h w 13,6 s, prędkość maksymalna 160 km/h, średnie zużycie paliwa 4,9 l/100 km). Auto w wersji Premium Plus w obecnej promocji wyceniono na 81 900 zł (cennikowo: 94 100 zł).

Zdjęcia: producenci, archiwum

Wyjątkowy Mercedes CLE

- Limitowana edycja przygotowana przez specjalistów z AMG
- Silnik 4.0 V8 w miejsce 3.0 R6, napęd na tylne zamiast na 4 koła



Wiele elementów poszerzonej karoserii wykonano z włókien węglowych.



Przednie opony mają rozmiar 305/30 R20, natomiast tylne 335/30 R20.



CLE 646 jest dwuosobowe. Karoserię usztywnia m.in. zintegrowana półklatka.



Co ciekawe, wyposażenie jest uboższe niż w standardowym modelu AMG CLE 53.



Mercedes zaprezentował drugi, po PureSpeed, model ze swojej najbardziej ekskluzywnej serii Mythos – AMG CLE 646 Spezialanfertigung (po niemiecku projekt stworzony na specjalne zamówienie). Za bazę posłużył Mercedes-AMG CLE 53. Standardowy silnik 3.0 R6 MHEV (449+23 KM) zastąpiono jednostką 4.0 V8 biturbo AMG M177 EVO generującą 646 KM (6000--6250 obr./min) i maksymalny moment obrotowy 850 Nm (2500-4500 obr./min), połączoną z 9-biegowym automatem. Drugą kluczową modyfikacją jest pozbycie się napędu na przednie koła po to, by auto było lżejsze i gwarantowało jak najbardziej „czyste" doznania z jazdy. CLE 646 waży 1895 kg (CLE 53: 1925 kg), od 0 do 100 km/h przyspiesza w 3,9 s (CLE 53 w 4,2 s), do 200 km/h w 11,4 s, a do 300 km/h – w 36,2 s. Auto ma poszerzony o 60 mm rozstaw kół, gwintowane zawieszenie opracowane wraz z firmą KW, kompozytowe hamulce i obręcze o rozmiarach 11x20 z przodu oraz 12x20 z tyłu.

Powstanie zaledwie 30 egzemplarzy, wszystkie znalazły już nabywców przed oficjalną premierą.

Pierwsze GTI z napędem na tył





Tapicerka ma charakterystyczny dla GTI wzór. Tak jak inne ID.3 Neo, GTI ma poprawioną obsługę.

Do tej pory wszystkie seryjne Volkswageny w sportowej wersji GTI miały napęd na przednie koła. Wraz z debiutem ID.3 GTI sytuacja się zmienia, bowiem w tym modelu siła napędowa trafia na tylne koła. Elektryczny hatchback otrzymał silnik generujący 326 KM i 545 Nm. Przekłada się to na bardzo dobre osiągi – przyspieszenie od 0 do 100 km/h wynosi 5,6 s, zaś prędkość maksymalna, ograniczona, to 200 km/h. Akumulator trakcyjny o pojemności 79 kWh (ładowanie AC do 11 kW, DC do 193 kW) ma zapewniać zasięg ok. 600 km. W porównaniu ze słabszymi wersjami ID.3 Neo GTI ma m.in. przeprojektowane zderzaki, czarne detale stylizacyjne czy 20-calowe felgi (opony o szerokości 225 lub 235 mm). W gamie lakierów znajduje się m.in. klasyczny dla GTI czerwony Tornado Red. Wśród trybów jazdy pojawił się GTI, uruchamiany osobnym przyciskiem na kierownicy. Wyostrza on ustawienia wszystkich układów auta, w tym adaptacyjnego zawieszenia DCC.



eprasa.pl 8f551396ce



Xpeng LO3 został wyceniony

LO3 to nowy model w gamie chińskiej marki Xpeng. Ten mierzący 465 cm długości SUV oferowany jest z dwoma rodzajami zasilania. Odmianę elektryczną można kupić z napędem na tylne koła, z silnikiem o mocy 222 KM i akumulatorem 58,2 kWh (od 154 900 zł) lub 250 KM i baterią 71,1 kWh (od 167 900 zł). Wersja 4x4 z dwiema jednostkami o mocy systemowej 431 KM i ogniwem 71,1 kWh kosztuje zaś od 206 900 zł. Drugim wariantem jest hybryda wyposażona w silniki benzynowy 1.5 (pełniący rolę generatora prądu) i elektryczny. Ma ona napęd na tylne koła, systemowe 242 KM i akumulator 37,2 kWh. Trzeba za nią zapłacić od 167 900 zł.

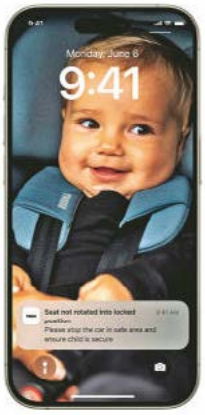


Największy zasięg wśród wersji elektrycznych to 520 km (RWD Long Range 71,1 kWh).

Toyota po raz 10. mistrzem



Na rajdzie Chile, na dwie rundy przed końcem sezonu WRC, zespół Toyota Gazoo Racing World Rally Team zapewnił sobie tytuł mistrzowski w kategorii producentów. To 10. zwycięstwo w klasyfikacji generalnej (szóste z rzędu), dzięki czemu Toyota zrównała się z dotąd dzierżącą ten rekord Lancią. Przy okazji startujący w barwach japońskiego zespołu S. Ogier wyrównał dwa rekordy wśród kierowców: 213 startów (na równi z Latvalą) oraz 120 podiów (ex aequo z Loebem).



Bezpieczeństwo dzieci wg Thule

Connected Car Seats to innowacyjny, bazujący na sensorach system bezpieczeństwa fotelików dziecięcych Thule. Jest on zintegrowany z Apple Car Play/Android Auto i na podstawie danych z czujników m.in. przekazuje (na telefon lub system multimedialny auta) informacje oraz wskazówki dotyczące najważniejszych etapów montażu fotelika, w tym potwierdzenie poprawnego zamontowania bazy/fotelika, a także odpowiedniego dopasowania pasów.



Baza (1379 zł), foteliki: dla małych dzieci Elm Connect 360 (1979 zł), dla niemowląt Maple Connect (1339 zł).

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-VIII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VIII 2025 r.) [proc.]
1	Toyota	57 730	-4,5 ↓
2	Skoda	42 757	+8,2 ↑
3	Volkswagen	31 538	+16,1 ↑
4	BMW	22 165	+11,0 ↑
5	Kia	20 992	+0,7 ↑
6	Mercedes	18 787	+0,5 ↑
7	Audi	18 493	-1,4 ↓
8	Hyundai	17 343	-13,3 ↓
9	Dacia	15 312	+9,1 ↑
10	Volvo	12 997	+2,5 ↑

Kolejny dobry miesiąc w Polsce

Sierpień bieżącego roku był kolejnym, w którym sprzedaż nowych samochodów osobowych w Polsce była lepsza niż w analogicznym miesiącu ub.r. Zarejestrowano w nim bowiem 45 907 aut – więcej o 8,1% rok do roku. Z kolei w okresie od stycznia do sierpnia włącznie przybyły u nas już 414 143 auta – wzrost wyniósł aż 9,5%. Niezagrożonym liderem, mimo spadku popytu, pozostaje Toyota. Pozostałe marki z podium też w zasadzie mogą być już pewne swojej pozycji. Jeśli chodzi o miejsca w rankingu top 10, to swoje notowania pogorszyły Kia (spadek o 1 pozycję) oraz Hyundai (-3 miejsca). Już ok. 14% rejestracji wszystkich aut stanowią te marek z Państwa Środka. Najpopularniejsze pozostaje MG (ogólnie 12.), natomiast kolejnymi są Omoda (13.) oraz BYD (17.).

Wśród modeli także nic się nie zmieniło na czele – Corolla pozostaje bestsellerem ogólnym i wśród firm, zaś Kia Sportage jest ulubionym autem nabywców prywatnych. Warto zwrócić uwagę na wypadnięcie z top 10 MG HS, które zostało wyprzedzone przez Dacię Duster.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE W 2026 R.

Lp.	Marka/model	Rejestracje (I-VIII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VIII 2025 r.) [proc.]
1	Toyota Corolla	16 153	+2,0 ↑
2	Skoda Octavia	14 262	+12,3 ↑
3	Kia Sportage	10 810	+18,0 ↑
4	Toyota Yaris Cr.	9115	+4,6 ↑
5	Hyundai Tucson	8783	+6,3 ↑
6	Toyota C-HR	8610	-13,2 ↓
7	Toyota Yaris	7177	-1,6 ↓
8	Volvo XC60	6988	+17,4 ↑
9	VW T-Roc	6121	-3,0 ↓
10	Dacia Duster	5991	+3,8 ↑

Źródło: PZPM

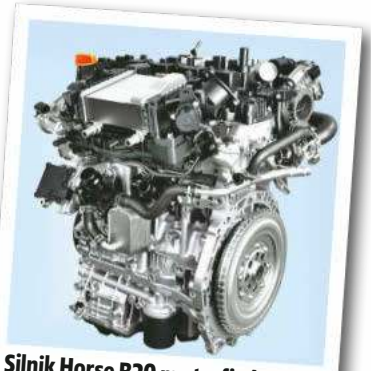
Kolejne wersje modeli EV Kii

Kia wprowadziła do sprzedaży topowe warianty GT trzech elektrycznych samochodów. Najmniejszy z nich, EV3 GT (na fot. z lewej), dysponuje napędem 4x4 oraz dwoma silnikami o mocy systemowej 292 KM (0-100 km/h w 5,7 s). Dzięki akumulatorowi 81,4 kWh zasięg wynosi 501 km. Cena to 245 400 zł. Kompaktowy hatchback EV4 AWD (na środku) ma takie same parametry układu napędowego jak EV3, od 0 do 100 km/h rozpędza się w 5,6 s i może pokonać 505 km bez ładowania. Za EV4 GT trzeba zapłacić 264 400 zł. Większy i cięższy od obu modeli kompaktowy SUV EV5 (po prawej) ma mocniejszy układ, składający się z dwóch silników generujących systemowe 306 KM, ale „do setki" rozpędza się nieco wolniej (6,2 s). Mimo identycznej baterii trakcyjnej (81,4 kWh) ma też nieznacznie mniejszy zasięg (476 km). EV5 GT AWD zostało wycenione na 266 990 zł.



Nowy silnik Horse dla hybryd

Firma Horse Powertrain (joint venture Renault oraz Geely) zaprezentowała nową jednostkę. To czterocylindrowy silnik benzynowy o pojemności 2.0 oferujący moc w przedziale 190--252 KM. Został skonstruowany z myślą o układach hybrydowych i zastosowaniu w samochodach terenowych. Jak podano, jest całkowicie szczelny podczas pokonywania wody o głębokości do 1,1 metra.



Silnik Horse B20 ma trafiać do SUV-ów oraz pick-upów.

eprasa.pl 8f551396ce

Skoda Peaq



- Flagowy model Skody z napędem elektrycznym oraz zasięgiem przekraczającym 600 km
- Peaq oferuje dużą ilość przestrzeni siedmiu osobom
- Wyróżnikiem modelu jest też ogromny bagażnik

Znakiem zmieniających się czasów w branży motoryzacyjnej jest wizja flagowych modeli. Przez lata były nią duże limuzyny z silnikami V6 czy nawet V8. Teraz coraz częściej w tej roli pojawiają się SUV-y z napędem elektrycznym. Wystarczy wspomnieć o Hyundaiu Ioniqu 9, Kii EV9 czy Volvo EX90. Z wykrojenia swojego kawałka sprzedażowego tortu nie zamierza rezygnować Skoda, która w najbliższym czasie rozpocznie przyjmowanie zamówień na model Peaq.

Mówiąc o tym modelu, warto zacząć od nazwy, będącej przykładem dobrze przemyślanej gry słownej. Peaq, które czyta się jak „pik", brzmi tak samo, jak angielskie słowo peak, oznaczające szczyt. Deklaracja złożona przez czeskiego producenta jest więc poważna. Po pierwszych jazdach wiemy, że nowe auto elektryczne Skody rzeczywiście legitymuje się szczytową formą.

Sztab inżynierów do maksimum wykorzystał plastyczność platformy MEB. Peaq ma blisko 4,9 m długości, czyli o prawie 12 cm więcej od Kodiaqa. Z kolei mierzącym 2,96 m rozstawem osi góruje nad nim o ponad 17 cm. A skoro Kodiaq był chwalony za przestronność wnętrza, to za zaskoczenie trudno uznać ogrom przestrzeni w kabinie Peaqa. Nie brakuje jej nawet w opcjonalnym trzecim rzędzie, gdzie w przyzwoitych warunkach mogą podróżować osoby o wzroście 1,8 m. Peaq podnosi poprzeczkę także w kwestii wyposażenia. To pierwszy model Skody z wysuwanymi klamkami oraz dachem panoramicznym z funkcją Dynamic Shade Control, tworzoną przez dziewięć elektrochromatycznych paneli, których przepuszczalnością można niezależnie sterować.

Kolejną nowinką jest funkcja One-pedal driving – po jej włączeniu odzysk energii staje się na tyle intensywny, że przy odrobinie przewidywania rozwoju sytuacji na drodze używanie pedału hamulca staje się zbędne. W Peaqu Skoda zastosowała też wycieraczki z wbudowanymi spryskiwaczami. Precyzyjne podawanie płynu na szkło ma poprawić efektywność czyszczenia szyb oraz zmniejszyć jego zużycie nawet o 50%.

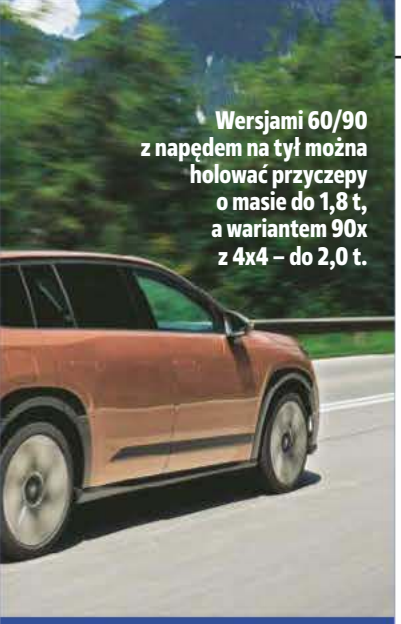
W trakcie jazdy flagowy SUV Skody imponuje spokojem – nierówności czy nagłe zmiany obciążenia nie wytrącają go z równowagi, reakcje na dodanie gazu są bezpośrednie i szybkie, ale pozbawione niepotrzebnej brutalności, układ kierowniczy okazuje się komunikatywny także w okolicach centralnego położenia, a w kabinie nawet przy 140 km/h panuje niczym niezmącona cisza.

Przed zakupem auta warto jednak zapisać się na dłuższą jazdę próbną,



W Skodzie Peaq dostępne są reflektory LED Matrix z systemem 18 niezależnie sterowanych diod. Nadwozie ma współczynnik oporu aerodynamicznego na bardzo niskim poziomie 0,249-0,267.

eprasa.pl 8f551396ce



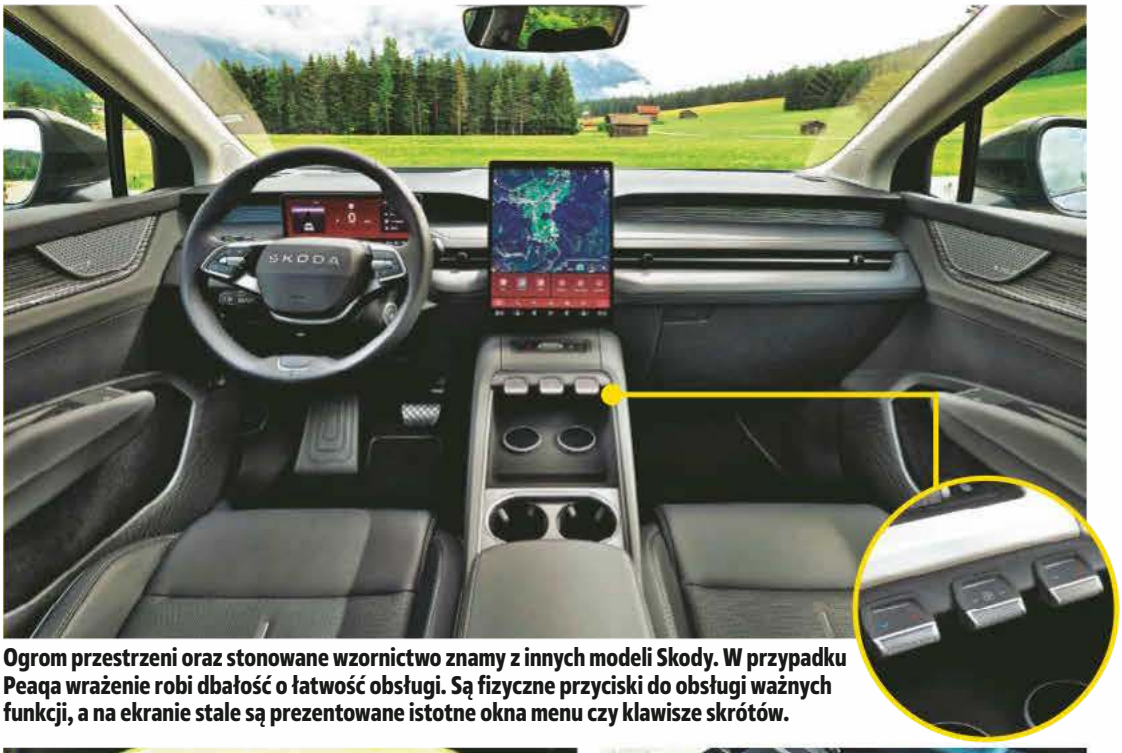
Wersjami 60/90 z napędem na tył można holować przyczepy o masie do 1,8 t, a wariantem 90x z 4x4 – do 2,0 t.

która będzie obejmowała także gorsze odcinki dróg. Dopiero na nich okazuje się, że układy jezdne aut mających 21-calowe felgi niezbyt dobrze filtrują krótkie nierówności, co nie współgra z całokształtem obrazu dużego, wygodnego „krążownika" dla rodziny. Podstawowe obręcze o średnicy 19 cali na pewno zmniejszą skalę tego zjawiska.

W przypadku dużego, komfortowego i dostatnio wyposażonego SUV-a z elektrycznym napędem trudno liczyć na symboliczną cenę. Biorąc pod uwagę mnogość zalet, próg wejścia na poziomie 204 900 zł trudno jednak uznać za zaporowy.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: SKODA



Ogrom przestrzeni oraz stonowane wzornictwo znamy z innych modeli Skody. W przypadku Peaqa wrażenie robi dbałość o łatwość obsługi. Są fizyczne przyciski do obsługi ważnych funkcji, a na ekranie stale są prezentowane istotne okna menu czy klawisze skrótów.



Podczas pierwszych jazd po górskich i miejskich drogach oraz autostradach Peaq zużył 13,1 kWh/100 km na dystansie 174 km.



37-litrowa wnęka pod przednią klapą z powodzeniem mieści kable i sterownik ładowania z gniazda 230 V.





Pozycja za kierownicą nie różni się od znanej ze Skody Kodiaq. W drugim rzędzie wygospodarowano o 58 mm więcej miejsca na nogi.



W trzecim rzędzie siedzi się niżej niż w Kodiaqu. Przestrzeń na nogi wydłużono o 84 mm.



Przy wykorzystaniu trzech rzędów siedzeń bagażnik mieści wciąż przyzwoite 299 l (maksymalnie: do 2150 l).

NASZYM ZDANIEM

Skoda nie wpisała się w pozbawiony sensu wyścig – przykładem jest brak ładowania szybszego niż 200 kW i 800-woltowej architektury. Statystycznemu klientowi jest to zbędne – w przypadku dotychczasowych modeli Skody z dużymi akumulatorami 80% ładowań realizowano wolno, prądem przemiennym.

Peaq nadaje się na auto dla firmy czy rodziny. Na trasę i do miasta. Brak stylistycznych i technicznych udziwnień procentuje – flagowa Skoda nie zatraciła DNA marki i ma rozsądniejsze ceny od zbliżonych modeli.

Łukasz Szewczyk, Motor

OCENA ★★★★★

DANE TECHNICZNE	60	90	90X
Silnik	elektryczny	elektryczny	2 x elektryczny
Maksymalna moc	204 KM	286 KM	299 KM
Maksymalny moment obrotowy	350 Nm	545 Nm	b.d.
Zasięg	do 459 km	do 647 km	do 613 km
Czas ładowania (10-80%, DC)	27 min	28 min	28 min
OSIĄGI			
Prędkość maksymalna	160 km/h	180 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,4-8,5 s	7,1 s	6,7-6,8 s
Średnie zużycie energii	14,7 kWh/100 km	15,0 kWh/100 km	15,8 kWh/100 km
CENA	OD 204 900 ZŁ	OD 242 100 ZŁ	OD 255 100 ZŁ

eprasa.pl 8f551396ce

Citroën C5 Aircross Émeraude

Nadmorski szyk. Citroën C5 Aircross doczekał się specjalnej edycji Émeraude. Jej nazwa nawiązuje do Szmaragdowego Wybrzeża (Côte d'Émeraude) tuż przy fabryce, z której wyjeżdża ten model. Auto otrzymało niebieskie detale i sporo dodatków względem wersji PLUS. Do sprzedaży wejdzie w październiku.

Do specjalnej edycji szczególnie pasuje szmaragdowy lakier Emerald Blue (są też cztery inne).





Wersja Émeraude wyróżnia się charakterystycznymi niebieskimi akcentami na nadwoziu i we wnętrzu.

Zawsze własną drogą

Citroën C3 Aircross Marine Nationale

Na 400-lecie francuskiej marynarki wojennej. Ten koncepcyjny samochód powstał we współpracy z Marine Nationale – nawiązuje do tego barwami (lakier Storm Blue, szary dach), symbolami, a także licznymi detalami, jak uchwyty holownicze zaprojektowane na wzór okrętowych polerów cumowniczych.



Czerwone podświetlenie nastrojowe wnętrza nawiązuje do oświetlenia okrętów podwodnych.



Bagażnik dachowy, dodatkowe światła i potężne koła podkreślają utylitarny charakter auta.

Citroën Holidays

W duchu „van life". Podczas targów caravaningowych w Stuttgarcie Citroën zaprezentował w pełni umeblowanego kampervana pozwalającego czterem osobom komfortowo podróżować i spędzać czas w najbardziej wyjątkowych miejscach. Holidays bazuje na odświeżonym Citroënie SpaceTourerze i łączy wszystkie jego zalety z praktycznym wyposażeniem pozwalającym odciąć się od świata i skutecznie wypocząć na łonie przyrody.



Podnoszony dach kryje górne łóżko w rozmiarach 195x120 cm. Dolne mierzy 190x115 cm.



Obszerne wnętrze z aneksem kuchennym (zlew , stół, kuchenka, lodówka) wygodnie mieści cztery osoby.

eprasa.pl 8f551396ce



50-lecie modelu 2 CV Spot

Pierwsza limitowana edycja. Ten samochód rozpoczął długoletnią historię limitowanych wydań Citroënów. Pomarańczowo-białe barwy i materiałowy dach w pasy nadały autu radosny, wakacyjny charakter. Nie dziwi entuzjazm nabywców – wszystkie 1800 egzemplarzy wyprzedano momentalnie tuż po premierze w kwietniu 1976 r.



We wnętrzu wyróżniają się pasiaste panele drzwi i tapicerka z pomarańczowego dżerseju.

Citroën od lat nie przestaje udowadniać, że najlepszą ścieżką rozwoju jest ta własna, obrana bez oglądania się na konkurencję.

Już od 107 lat Citroën udowadnia, że oryginalność samochodu może iść w parze z codzienną użytecznością. Niepowtarzalny styl sprawił, że liczne modele tej marki na stałe zapisały się w historii motoryzacji i cieszą oko nawet dekady po premierze.

Francuski producent do dzisiaj utrzymuje obrany kierunek, dzięki czemu auta z charakterystycznymi szewronami na grillu wciąż świetnie łączą niepodrabialny charakter z funkcjonalnością. A najnowsze projekty pokazują, że marka nie zamierza schodzić z tego szlaku.

Specjalna edycja Collection

Nowe wydanie specjalne Citroënów C3, C3 Aircross i C4. Oparta na średnim poziomie wyposażenia PLUS edycja Collection w każdym z tych modeli oferuje jeszcze więcej elegancji i bogatszą specyfikację we wciąż przystępnej cenie. Wszystkie trzy auta wyróżniają się czerwonymi detalami nadwozia, czarnymi felgami oraz przyciemnianymi szybami z tyłu, a także m.in. niebieskimi akcentami we wnętrzu.



Citroën C4 Collection ma 4 warianty kolorystyczne: czarny, szary, niebieski, biały.

Gama kolorów C3 poza tymi z C3 Aircross dodatkowo obejmuje efektowny czerwony lakier.

C3 Aircross Collection można wybrać w kolorach: białym, szarym, niebieskim i czarnym.

Elektryczna platforma zapewniła projektantom pełną swobodę – stąd m.in. centralna pozycja kierowcy.



Citroën ELO

Małe też może być wielkie. Koncepcyjny model ELO to najnowsze ucieleśnienie innowacyjności i kreatywności Citroëna. Mimo zaledwie 4,1 m długości oferuje przepastne, nawet 6-miejscowe wnętrze pozwalające łączyć odpoczynek, zabawę i pracę. W jego projektowaniu pomagała firma Decathlon – specjalista od sportu i aktywności na świeżym powietrzu.



Ultramodularne wnętrze Citroëna ELO redefiniuje sposób korzystania z samochodu.

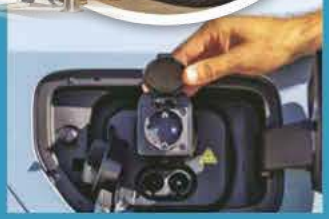
eprasa.pl 8f551396ce

Więcej niż pierw



Napęd i ładowanie

258-konny, umieszczony z tyłu silnik Mazdy napędza tylne koła. Taka konfiguracja służy efektywności, a dopracowana kontrola trakcji dba o bezpieczne, przystępne zachowanie pod obciążeniem. Zapotrzebowanie na prąd nie jest wysokie: średnio w mieście i na lokalnych drogach wynosi ok. 17 kWh/100 km, co przy akumulatorze 78 kWh (brutto, ok. 76 kWh netto) zapewnia ok. 450 km zasięgu. Maksymalna moc ładowania DC jest wystarczająco wysoka – 195 kW, ale dostępna jedynie chwilowo, przy 15% naładowania baterii; później stopniowo spada, do 50 kW przy 80%. Średnia 10-80% to przeciętne 101,4 kW.



Mazda seryjnie oferuje funkcję „oddawania" prądu V2L, która pozwala zasilać urządzenia zewn.



Jeden ze skrótów na kierownicy może służyć do zmiany siły rekuperacji (tylko w trybie Individual).

Oczarowuje designem, onieśmiela „ekranozą" – a przede wszystkim zyskuje przy bliższym poznaniu. Mazda CX-6e ma wielu groźnych rywali, ale i sporo mocnych stron.

O gustach się nie dyskutuje, ale nie można zaprzeczyć, że Mazda miała w swojej historii co najmniej kilka urodziwych aut. Choćby pierwsze dwie odsłony modelu 323F – auta w stylu czterodrzwiowych coupe z czasów, zanim to było modne. Albo trzecia generacja RX-7. A nawet ostatnia „szóstka".

Teraz do tego grona dołącza atrakcyjnie stylizowany, elektryczny SUV CX-6e. Podobnie jak sedan 6e korzysta on z chińskiej techniki koncernu Changan (z którym Mazda współpracuje od 25 lat) i jest wytwarzany w Państwie Środka. Przedstawiciele japońskiej marki podkreślają jednak, że został starannie dostosowany do wymagań europejskich klientów. Pytanie, z jakim efektem – i jakie ma argumenty w mocno obleganym segmencie. W teście tańsza wersja wyposażenia, doposażona jedynie w opcjonalne felgi 21" zamiast 19".

Uzasadniona „6" w nazwie

Nadwozie CX-6e mierzy 485 cm długości, a więc nawet więcej niż klasowa średnia – i sporo więcej niż CX-5 (+16 cm). Odpowiednio duży jest też rozstaw osi – 290,2 cm to nawet o 0,5 cm więcej niż w BMW iX3.

Ma to odzwierciedlenie w ilości miejsca, która plasuje Mazdę w czołówce segmentu. Kabina jest szeroka, a przestrzeń na nogi w 2. rzędzie okazuje się zbliżona do tej we wspomnianym BMW czy np. w Skodzie Enyaq. Kanapa jest wygodna, choć to po części zasługa dość mocnego pochylenia siedziska i oparcia. Dzięki temu osoby mierzące do ok. 1,85 m nie zawadzają głową o podsufitkę.

Efektowne wzornictwo, w tym profil zbliżony do „trójki" hatchback, wiąże się też z innymi wyrzeczeniami. Tylne drzwi mogłyby otwierać się szerzej, a szeroki słupek – mimo dodatkowego bocznego okienka – tworzy spore martwe pole.

Bagażnik w teorii jest nieduży jak na takiego SUV-a: 363 l według normy VDA (pomiar pudełkami o objętości 1 l). To mniej niż w Golfie.

eprasa.pl 8f551396ce

sze wrażenie







Atrakcyjna sylwetka i nieduży, 16-centymetrowy prześwit.



21-calowe obręcze kosztują 5150 zł. Seryjne są „19”.

Subiektywnie wydaje się jednak nieco większy. Przestrzeń ładunkowa ma foremny kształt i dość nisko „zawieszony” próg (71 cm), są też haki na torby. Minus: brak miejsca do schowania rolety. Z przodu czeka jeszcze pojemny, 80-litrowy frunk z korkiem spustowym, który umożliwia łatwe czyszczenie. Ładowność wynosi przeciętne 460 kg, masa przyczepy – 1500 kg.

Widok panoramiczny

Przy najniższym ustawieniu fotela do CX-6e wsiada się jak do SUV-a, ale pozycja nie jest przesadnie wysoka, co ucieszy kierowców lubiących siedzieć bardziej jak w hatchbacku niż aucie terenowym. Kabina imponuje wykończeniem – przyjemny dla oka materiał pokrywa rozległe partie „boczków” drzwi oraz tylne sekcje foteli, a montaż jest porządny.

Show we wnętrzu Mazdy kradnie jednak 26-calowy ekran, sięgający od konsoli środkowej do strefy przed pasażerem. Zaraz po tym w oczy rzuca się brak zestawu wskaźników – jego rolę przejmują seryjny head-up oraz lewa górna część wyświetlacza.

To rozwiązanie, przynajmniej początkowo, budzi mieszane uczucia. Head-up nie w każdych warunkach jest czytelny (np. w niektórych okularach przeciwsłonecznych), a ekran i system multimedialny „cierpią” na przypadłości znane z innych chińskich aut: wadliwe tłumaczenie, kapryśne radio oraz oporna niekiedy reakcja na dotyk. Co więcej, prawa sekcja zapewnia pasażerowi głównie dostęp do nawigacji i mediów, bez możliwości oglądania filmów.

Przez pierwsze dni kierowca zerka tęsknie na czarną, błyszczącą listwę za kierownicą w poszukiwaniu zegarów i przyzwyczaja się do obsługi systemu. Gdy jednak się z nim nieco oswoi, cała ta koncepcja okazuje się całkiem spójna i sensowna. Wysuwane z lewej strony widżety zapewniają szybki dostęp do podstawowych funkcji, a wielki widok interfejsu smartfona oraz menu ustawień oznacza przystępniejszą obsługę – łatwo trafić w pola. Do dyspozycji jest też sensowna fabryczna nawigacja, która co prawda potrafi błędnie wskazać aktualną dostępność stacji, ale działa nad wyraz intuicyjnie. System pozwala wgrać własną tapetę, nie zabrakło też wysuwanego od góry zestawu skrótów. Do tego kierowca ma dwa konfigurowalne przyciski na kierownicy – np. do wyciszenia asystenta znaków oraz regulacji siły rekuperacji (tylko w trybie Individual).

W łagodnym tonie

To wszystko sprawia, że – wbrew pozorom – nowa Mazda okazuje

eprasa.pl 8f551396ce



Menu skrótów zapewnia szybki dostęp do wielu funkcji. Jeden z przykładów chińskiej logiki: 100-stopniowa skala regulacji podświetlenia, którą trudno precyzyjnie wykorzystać.



Poręczna kierownica, niezła widoczność w przód, wygodna pozycja, superszeroki ekran o przeciętnej responsywności, nisko umieszczone centralne nawiewy. Z lewej: seryjny head-up zamiast zegarów oferuje rozszerzoną rzeczywistość – wyświetla dynamiczne wskazówki, np. nawigacji.



Elektryczne klamki w postaci dogodnie umieszczonego przycisku (jest też otwieranie awaryjne).



Dwa typy portów USB – C i A – w pojemnym schowku pod konsolą środkową, nie zabrakło gniazda 12 V.



Przydatne: tryby przygotowujące auto m.in. do spania lub pozostawienia zwierzaka w kabinie oraz do myjni.



Dach panoramiczny dość skutecznie chroni przed nagrzewaniem i ma klasyczną roletę.

się całkiem przyjazna w obyciu, a przynajmniej nie odstaje od współczesnych norm. Podobnie jest z jej podwoziem. Nawet z większymi felgami kulturalnie tłumi pojedyncze wyrwy i prowadzi się intuicyjnie, bez wrażenia ociężałości. Dość bezpośredni układ kierowniczy zapewnia lepsze wyczucie kół niż w elektrycznej „szóstce" sprzed modernizacji.

W skrócie, CX-6e jest „zbita", choć syntetyczna w reakcjach, jak wiele chińskich aut – co jednak wpisuje się w profil takiego SUV-a. Na pochwałę zasługuje dopracowana kontrola stabilności, która płynnie zarządza siłą napędową i pracą hamulców, unieszkodliwiając wszelkie niebezpieczne odruchy tylnego napędu. Przeszkadza natomiast skłonność zawieszenia do „galopowania" na następujących po sobie poprzecznych nierównościach. Paradoksalnie, tłumienie uspokaja się przy... szybszej jeździe. To typowa przypadłość wczesnych aut elektrycznych, jednak wielu rywali potrafi już sobie z nią skutecznie radzić.

Wersja optymalna

CX-6e jest dostępna tylko w jednej wersji napędowej, z silnikiem o mocy 258 KM napędzającym tylne koła.

CX-6e TO SAMOCHÓD, KTÓRY MUSI SIĘ PODOBAĆ – I KTÓREGO OBSŁUGĘ TRZEBA OPANOWAĆ

Moment obrotowy nie jest wysoki jak na „elektryka" – 290 Nm – i czuć to po łagodnej reakcji na wciśnięcie pedału gazu. Z drugiej strony taka charakterystyka ułatwia dozowanie siły napędowej; podobnie reagował miejski model MX-30.

Osiągi nie budzą jednak zastrzeżeń: 7,7 s od 0 do 100 km/h to o 0,2 s lepiej, niż podaje producent. Mazda jest całkiem zrywna i nie brak jej „pary" nawet na autostradzie. Co ważniejsze, odwdzięcza się niewygórowanym zużyciem prądu, i to mimo opcjonalnych 21-calowych obręczy – na seryjnych „dziewiętnastkach" powinno być jeszcze lepiej. W typowo letniej pogodzie (>20°C) zapotrzebowanie na energię w mieście wynosi 16-17,5 kWh na 100 km, na drogach z ograniczeniem do 90 km/h – 15-19 kWh, a na autostradzie – bardzo przyzwoite 27,2 kWh (uśredniony pomiar w obie strony dla wyeliminowania wpływu wiatru i topografii drogi). Daje to od ok. 270 km zasięgu na autostradzie przez 450 km w ruchu miejskim oraz na drogach jednopasmowych poza miastem do nawet 500 km na trasach lokalnych.

Wydajność ładowania wypada akceptowalnie. Maksymalna moc dla prądu stałego (DC) to 195 kW, ale jest ona dostępna jedynie chwilowo. Mimo to akumulator LFP o pojemności brutto 78 kWh na odpowiedniej stacji można naładować od 10 do 80% w przyzwoitym czasie 24 minut.

Bez drożyzny

W tym segmencie CX-6e przydałaby się wersja 4x4, ale do większości zastosowań tylny napęd będzie wystarczający. Niejako w zamian Mazda ma całkiem sensowną cenę, od 206 100 zł za niemal kompletnie wyposażony wariant Takumi. Za dopłatą 12 900 zł dostępna jest topowa odmiana Takumi Plus, która dodatkowo oferuje m.in. cyfrowe lusterka – i z tego względu nie jest szczególnie warta polecenia.

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA

eprasa.pl 8f551396ce



Wystarczająco obszerne fotele o przeciętnym podparciu. Wygodne zagłówki i 2-kier. regulacja podparcia lędźwi, seryjna wentylacja.



Sporo miejsca na kolana, niezbyt dużo na głowy. Komfortowa pozycja – choć nieco „zapadnięta”, mocno pochylone oparcie.



Efektownie wyglądające kanały powietrzne: w tylnym słupku oraz na styku maski z przednim zderzakiem.



Foremny bagażnik wydaje się nieco większy niż deklarowane 363 l. Haki na torby, niski próg załadunku, brak schowka pod podłogą, niezbyt duża ładowność (460 kg).



Duży, 80-litrowy przedni bagażnik (frunk) jest bardzo głęboki. Można go wymyć – jest korek spustowy.

m | PODSUMOWANIE — MAZDA CX-6e

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ efektowny design, sporo miejsca, dość wygodne siedzenia, dobra jakość wykończenia
- ➖ brak zegarów, nieintuicyjna obsługa, nachalny system monitorowania uwagi

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ wystarczające osiągi i dobra efektywność, regulowana rekuperacja, bardzo płynna, „spalinowa” reakcja na wciśnięcie pedału gazu
- ➖ moc ładowania mogłaby być wyższa, a akumulator – pojemniejszy

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ ciche tłumienie pojedynczych dziur, pewne, nieociężałe prowadzenie, „gładka” praca kontroli stabilności
- ➖ nieharmonijne filtrowanie poprzecznych nierówności, otępiałe wyczucie przednich kół

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bogate wyposażenie seryjne, 6 lat gwarancji mechanicznej
- ➖ brak wersji 4x4, nie ma możliwości dokupienia pojedynczych opcji, niedostępne matrycowe LED-y

CX-6e przekonuje estetyką, przestronnym wnętrzem oraz lekkością w codziennym ruchu. A także niezłą relacją ceny do wyposażenia, jeśli uwzględnić oferty rywali. Pomysł z brakiem zegarów i dużym wyświetlaczem jest odważny i niezbyt trafiony, ale bardziej niż na potępienie zasługuje na dłuższą chwilę przyzwyczajenia.



Mazda prowadzi się intuicyjnie i lekko, ale bez zaangażowania.

DANE TECHNICZNE	MAZDA
Silnik	elektryczny
Moc maksymalna	258 KM
Maksymalny moment obrotowy	290 Nm
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	485/194/162 cm
Rozstaw osi	290 cm
Średnica zawracania/prześwit	12,4 m/15,8 cm
Masa własna/ładowność	2130/460 kg
Masa przyczepy	1500 kg
Pojemność frunka	80 l
Poj. tylnego bagażnika (min./maks.)	363/1434 l
Pojemność akumulatora brutto	78 kWh
Maksymalna moc ładowania AC/DC	11/195 kW
Opony (egzemplarz testowy)	255/40 R21
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	185 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s
Średnie zużycie energii	18,9-19,4 kWh/100 km
Zasięg	468-484 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,2 s	➔
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,7 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	37,8 m	➔
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	37,1 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	52,0 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	61,5 dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,6	
Testowe zużycie energii[2]	17,0/17,0/17,0	
Rzeczywisty zasięg	440 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	MAZDA
Model	CX-6e
Wersja	Takumi
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/–
Asystent martwego pola	●
Klimatyzacja aut. 2-/3-strefowa	–/●
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/–
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrz. fotele/kierownica/p. szyba	●/●/–
Elektr. ster./wentylowane fotele	●/●
Elektr. ster. pokrywa bagażnika	●
Światła LED/matrycowe	●/–
Adaptacyjne zawieszenie	–
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	●/–/○ (5150)
Lakier metalik	○ (3900)
Cena wersji podstawowej[3]	206 100 zł
CENA	**206 100 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



189 900 zł
Tesla Model Y
b.d. KM, 0-100: 7,2 s



206 100 zł
Mazda CX-6e Takumi
258 KM, 0-100: 7,9 s



235 600 zł
Cupra Tavascan Endurance
286 KM, 0-100: 6,8 s

Tesla: 498 km zasięgu WLTP, Cupra – do 557 km. Do rywali należą też m.in.: Citroen C5 Aircross, Kia EV6, Skoda Enyaq, DS N°8, Nissan Ariya, Peugeot 5008, Xpeng G6 czy Ford Capri.

eprasa.pl 8f551396ce

Towarzysze długich podróży

Dalekie podróże i długie trasy wymagają odpowiedniego środka transportu. Mocniejsze kombi klasy wyższej, takie jak Audi A6 Avant, BMW serii 5 Touring i Mercedes klasy E Kombi dobrze się do tego nadają. Ale które z nich najlepiej?

Niektórzy czerpią radość z jazdy nie tylko podczas urlopu, ale także codziennie przemierzając setki kilometrów w ramach pracy. Udaje im się uniknąć stresu, częstych postojów na tankowanie czy nerwowego szukania stacji ładowania w mniej zurbanizowanych rejonach. Takie osoby zazwyczaj podróżują samochodem z silnikiem Diesla, a jeśli pozwala na to budżet – autami klasy wyższej, często z nadwoziem kombi.

A producenci aut z silnikami wysokoprężnymi oferują naprawdę dużo, czego najlepszym przykładem są opisywane modele: Audi A6 Avant TDI quattro 220 kW, BMW 540d xDrive i Mercedes E 450 d 4Matic Kombi. Każdy z nich to topowy diesel w ofercie i według danych katalogowych nadaje się nie tylko do intensywnej, codziennej eksploatacji, ale również do komfortowych wakacyjnych wojaży. W końcu mają 6-cylindrowe silniki (dysponujące mocą od 299 do 367 KM), które gwarantują swobodne pokonywanie oporów toczenia i predestynują te auta do roli idealnych towarzyszy długich tras. Sprawdziliśmy, co potrafi każdy z nich.

Potęga wydajności

Producenci włożyli dużo wysiłku, aby ich diesle były jeszcze bardziej oszczędne i emitowały mniej spalin. Testowane auta mają układy hybrydowe (alternator-rozrusznik napędzany paskiem w Audi i BMW oraz zintegrowany w Mercedesie), ale Audi idzie o krok dalej. Tu 3-litrowe, 299-konne turbodoładowane V6 wspierają dodatkowy generator układu napędowego oraz elektryczna sprężarka. Jego alternator-rozrusznik uruchamia silnik i dostarcza energię do akumulatora. Generator umożliwia jazdę na prądzie, wspomaga jednostkę spalinową w trakcie wyprzedzania i odpowiada za odzyskiwanie energii przy hamowaniu. Elektryczna sprężarka ma z kolei eliminować „turbodziurę" przy niskich obrotach. W przeciwieństwie do wcześniej testowanych 4-cylindrowych wersji z tą technologią, w opisywanym Audi system płynniej



Audi A6 Avant TDI quattro
Silnik: turbodiesel + el., **V6, 2967 cm³**
Moc systemowa: **299+24 KM**

Na szczycie gamy diesli

Trzy kombi klasy wyższej trafiły do testu z najmocniejszymi silnikami wysokoprężnymi. W całej trójce oznacza to sześciocylindrowe jednostki wsparte 48-woltowymi układami mild hybrid. BMW, choć największe, jest o ok. 100 kg lżejsze od obu rywali. Osiągami ustępuje jednak znacznie mocniejszemu Mercedesowi.



AUDI Zaawansowany technicznie wysokoprężny silnik 3.0 V6 TDI zużywa najwięcej paliwa (7,1 l/100 km).



MERCEDES Gdy rzędowy sześciocylindrowy diesel i silnik elektryczny łączą siły, moment obrotowy sięga 750 Nm.



BMW Rzędowa „szóstka" zużywa 6,4 l oleju napędowego na 100 km i jest najoszczędniejszym silnikiem w teście.

współpracuje z silnikiem i 7-biegową dwusprzęgłową skrzynią biegów.

Mimo to A6 pozostawia ambiwalentne wrażenia, bo na kickdown reaguje z odczuwalnym opóźnieniem. W ogóle jednostka wydaje się nieco bardziej ospała niż wspomagane elektrycznie, podwójnie doładowane rzędowe „szóstki" u konkurentów. Można to zrzucić na karb większej nawet o 105 kg masy Audi. Prawdopodobnie również z tego wynika najwyższe spalanie, wynoszące 7,1 l/100 km. Za to jednostka A6 – tak jak silniki konkurencji – przekonuje nienaganną kulturą pracy.

Najoszczędniejsze okazuje się BMW, które na 100 km potrzebuje zaledwie 6,4 l oleju napędowego. Jednocześnie jest to najbardziej żwawe auto w zestawieniu, dzięki łącznej mocy 303 KM wyjątkowo lekko „wkręca się" na wysokie obroty, bardzo szybko reaguje na gaz, a zmiana przełożeń ośmiobiegowego automatu przebiega równie sprawnie.

9-stopniowa przekładnia Mercedesa pracuje nieco mniej żwawo. Dzięki 390 KM mocy systemowej i 750 Nm momentu obrotowego klasa E potrafi przyspieszać z siłą porównywalną z mocnym samochodem elektrycznym. I na przykład w rozpędzaniu się od 0 do 200 km/h wyprzedza Audi o 3,8 s. Pali średnio 6,7 l/100 km.

Żaden z konkurentów nie nabiera prędkości tak dynamicznie. Jednak wszystkie opisywane modele na przyspieszenie do „setki" potrzebują znacznie poniżej 6 s i osiągają 250 km/h. Różnice między tymi mocnymi kombi a autami sportowymi nie są więc duże, przynajmniej w zakresie dynamiki wzdłużnej.

Pneumatyczna przewaga

Przy tak zaawansowanych napędach producenci nie mogą sobie pozwolić na kompromisy w zakresie komfortu. W związku z tym Audi i Mercedes oferują za dopłatą adaptacyjne amortyzatory i zawieszenie pneumatyczne. To połączenie istotnie zwiększa wygodę podróżowania.

Na autostradzie A6 pokazuje, jak znakomicie w praktyce działa



BMW 540d xDrive Touring
Silnik: turbodiesel + el., **R6, 2993 cm³**
Moc systemowa: **303 KM**

Mercedes E 450 d 4Matic Kombi
Silnik: turbodiesel + el., **R6, 2989 cm³**
Moc systemowa: **367+23 KM**

Eksperci od długich tras: te trzy kombi na jednym tankowaniu pokonają między 840 a 980 km.

Audi A6 Avant TDI quattro 220 kW advanced





Po cyfrowych wskaźnikach (11,9 cala) można by oczekiwać większego wyboru widoków ekranu. Centralny wyświetlacz ma 14,5 cala przekątnej, umieszczony przed pasażerem opcjonalny ekran 10,9 cala to część pakietu za 17 830 zł.



Umieszczenie przełączników świateł na drzwiach nie okazuje się najlepszym rozwiązaniem.



Fotele konturowe z regulowanymi „boczkami” zapewniają najwyższy komfort siedzenia w stawce.



Na kanapie również podróżuje się wygodnie, ale przydałoby się więcej miejsca nad głowami.



Do wyboru jest 5 trybów, w tym konfigurowalny, a także asystent automatycznie dobierający tryb.



Zarówno wynosząca 466 l bazowa pojemność bagażnika, jak i dostępne po złożeniu oparć 1497 litrów nie robią zbyt dużego wrażenia w pięciometrowym kombi.

samopoziomujące zawieszenie. Audi pewnie trzyma się drogi, z wyczuciem wybiera nierówności i nie męczy przesadnymi ruchami nadwozia. Mercedes nieco się kołysze na pofalowaniach asfaltu i ma tendencję do lekkiego przechylania się na boki.

Dla kombi BMW nie przewidziano „pneumatyki”, testowane dysponuje więc jedynie opcjonalnymi adaptacyjnymi amortyzatorami. Choć seria 5 dość wyraźnie reaguje na niedoskonałości nawierzchni, to wszelkie kołysanie tłumi w zarodku. Takie zestrojenie sprawia, że samochód robi nieco „nerwowe” wrażenie.

Przy pełnym obciążeniu jego ładowność (625 kg) wydaje się wręcz przesadzona, bo BMW potrafi wówczas „dobijać”. Audi na zniszczonej drodze również zachowuje się mniej harmonijnie niż „na pusto”, a swoje rezerwy zaczyna wykorzystywać dopiero przy wyższych prędkościach. Pełen załadunek najlepiej znosi Mercedes, na którym niemal nie robią wrażenia nawet większe uskoki.

Kombi klasy E imponuje też komfortem siedzenia. Jego opcjonalne fotele wielokonturowe wyposażono w – niedostępną dla komfortowych odpowiedników w BMW – funkcję masażu. Jeszcze lepiej o osoby w przednim rzędzie dba Audi. Siedzenia konturowe w A6 są twardsze niż fotele konkurencji, a ponadto umożliwiają regulację „boczków” oparcia i siedziska. Z tyłu najwygodniej podróżuje się natomiast w BMW.

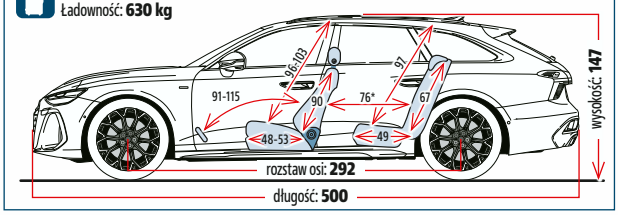
Komfort plus dynamika

Przy długości około 5 m, rozstawie osi sięgającym 3 m i masie powyżej 2 t trudno oczekiwać zwinności i lekkości na miarę hot hatchy. W przypadku tych kombi bardziej interesujące jest zachowanie w zakrętach i ogólny charakter jazdy.

Dzięki standardowemu progresywnemu układowi kierowniczemu i opcjonalnej tylnej osi skrętnej Audi nie wymaga zbyt dużych kątów skrętu i, jak na kombi, zachowuje w szybkich zakrętach wyjątkową stabilność oraz w dużej mierze neutralny

AUDI A6 AVANT TDI QUATTRO 220 kW EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **60 l**
Teoretyczny zasięg: **950-1090 km**
Szerokość: **188 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **153/149 cm**
Poj. bagażnika: **466/1497 l**
Ładowność: **630 kg**



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



M.in. dzięki regulacji wysokości zawieszenia Audi na autostradzie znakomicie trzyma się drogi.

eprasa.pl 8f551396ce

charakter. Imponująca mechaniczna przyczepność oraz trakcja zapewniana przez napęd na cztery koła pozwalają na wysokie przyspieszenie poprzeczne. Przeszkadzać mogą jedynie dość wyraźne przechyły nadwozia, które bardziej wpływają na zwinność niż na stabilność jazdy.

Prowadzenie zawsze było domeną BMW, seria 5 budzi więc wysokie oczekiwania. Co zaskakujące, układ kierowniczy jest niezbyt czuły w środkowym ustawieniu, co odbija się na precyzji. Przy większych kątach skrętu dostajemy natomiast więcej informacji z drogi. Mniejsze przechyły boczne sprawiają, że – również napędzane na 4 koła – BMW wydaje się bardziej dynamiczne niż Audi. Aktywny układ kierowniczy (zmienne przełożenie z przodu i skrętna oś tylna) pomaga utrzymać obrany kierunek jazdy.

Choć kombi Mercedesa nie wyposażymy w układ wszystkich kół skrętnych, to klasa E daje jeszcze lepsze wyczucie nawierzchni niż Audi. Wymaga jednak większych skrętów kierownicą, przez co podczas pokonywania złożonych łuków trzeba się bardziej napracować. W obszarze granicznym samochód ze Szwabii okazuje się całkiem komunikatywny i elastycznie reaguje nawet na niewielkie zmiany obciążenia.

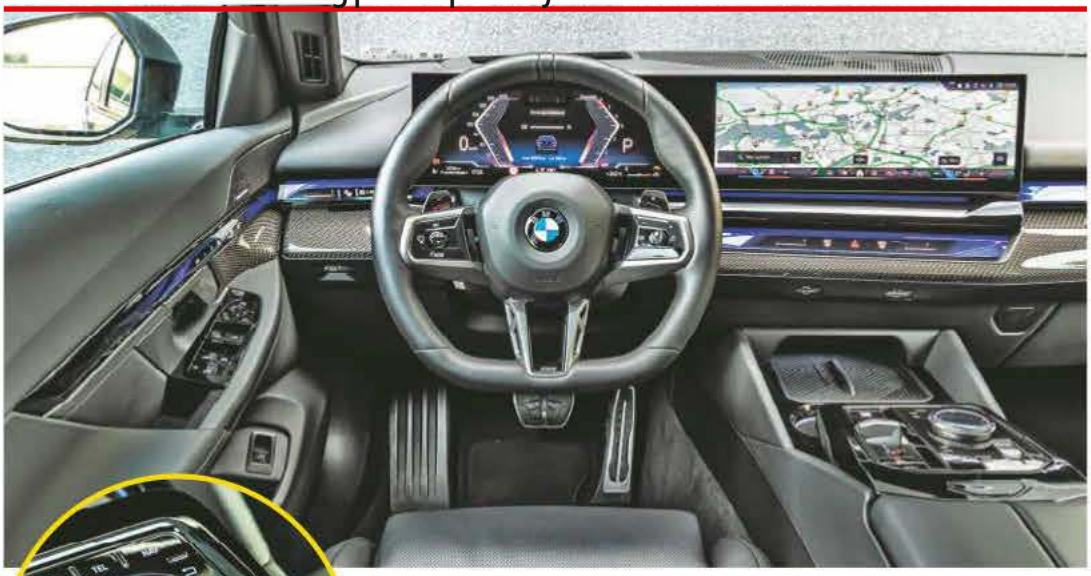
Dzięki temu – oraz doskonałej przyczepności – obecne kombi klasy E oferuje niespotykany dotąd poziom dynamiki. Wrażenie psuje jednak nieco układ hamulcowy, który jest co prawda bardzo skuteczny, lecz ze względu na niezbyt wyraźny punkt nacisku hamulca nie pozwala tak precyzyjnie dozować siły hamowania jak układy konkurencji.

Nie wszystkie pakowne

Duże kombi powinny też spełniać wymagające zadania transportowe. Tu Mercedes przekonuje nie tylko najobszerniejszym bagażnikiem (od 615 do 1830 l), ale także najwyższą ładownością (658 kg).

Wbrew oczekiwaniom w tym obszarze rozczarowuje A6 – kufer ▶

BMW 540d xDrive Touring pakiet sportowy M



Uporządkowane centrum sterowania serią 5. Dzięki systemowi iDrive z pokrętłem na konsoli centralnej obsługa jest bardzo łatwa (szklane pokrętło i dźwigienka automatu kosztują 3000 zł). Rozbudowane oświetlenie nastrojowe.



Tylko w „piątce" trzeba wydać pięciocyfrową kwotę, by dysponować czterostrefową klimatyzacją.



Wygodne fotele komfortowe z wysuwanym podparciem ud, ale bez regulowanych boczków i masażu.



W drugim rzędzie samochodu z Monachium podróżuje się zdecydowanie najbardziej komfortowo.



Opcjonalny sportowy układ hamulcowy M zachwyca zdecydowanym działaniem i skutecznością.

Choć kompakty potrafią mieścić więcej, bagażnik „piątki" ma przyzwoitą pojemność: 570-1700 litrów. Trójdzielne oparcie jak w pozostałej dwójce.

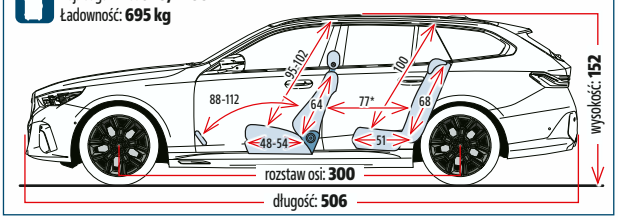


BMW 540d xDRIVE TOURING EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **60 l**
Teoretyczny zasięg: **920-1000 km**

Szerokość: **190 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **157/152 cm**

Poj. bagażnika: **570/1700 l**
Ładowność: **695 kg**





BMW wyraźniej niż rywale informuje pasażerów o niedoskonałościach asfaltu.

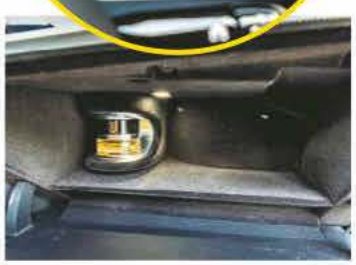
eprasa.pl 8f551396ce

Mercedes E 450 d 4Matic Kombi Linia AMG





Obsługa suwakami dotykowymi pod kciukami wymaga nieco wprawy. Dźwignia automatu przy kierownicy nie zapewniła na konsoli dużo więcej miejsca niż u rywali, a dostęp do ładowarki (w szczelinie pod klapką) jest nawet trudniejszy.



Układ rozpylający w kabinie Mercedesa wybrany zapach (montowany w schowku – fot.) kosztuje 2072 zł.



Fotele wielokonturowe z wydłużanym podparciem ud oraz masażem wymagają 9153 zł dopłaty.



Szyby akustyczne (1382 zł) skutecznie ograniczają hałas dochodzący do wnętrza z otoczenia.



4 tryby: Eco, Comfort, Sport oraz Individual. Wybór dość skromny, ale zupełnie wystarczający.

Klasa E oferuje zdecydowanie największy bagażnik w zestawieniu. Imponuje zarówno pojemność przestrzeni pod roletą (615 l), jak i maksymalne 1830 litrów.



o pojemności 466-1497 l nie przystoi kombi klasy wyższej i ustępuje nawet niektórym kompaktowym. Audi nie ma też schowka pod podłogą, który znajdziemy u obu rywali. W A6 brakuje miejsca nie tylko na bagaż, w drugim rzędzie przydałoby się również więcej przestrzeni nad głowami.

Wszystkie modele prezentują bardzo wysoką jakość. Staranny dobór materiałów i precyzyjne spasowanie zadowolą nawet wymagających – wyjątek stanowią łatwe do zarysowania wnęki klamek w BMW.

Cyfrowy kokpit Audi oferuje ograniczony wybór układów wyświetlania, nie ma tu animowanych okrągłych zegarów. Do tego przypisanie funkcji do przycisków kierownicy nie jest dostatecznie intuicyjne. Sterowanie głosowe w Avancie również nie dorównuje systemom konkurencji, a do rozmieszczenia przełączników świateł na lewym panelu drzwi trzeba się po prostu przyzwyczaić.

BMW w obsłudze wciąż korzysta z przewagi, jaką daje system iDrive. W Mercedesie też można się łatwo odnaleźć. Ale klasa E ma mankament: gdy samochód jest otwarty, a kluczyk znajduje się w środku, zewnętrzne klamki słabo reagują na dotyk i wysuwają się dopiero po mocnym naciśnięciu palcem lub dłonią. To niezbyt praktyczne.

Drogo już na starcie

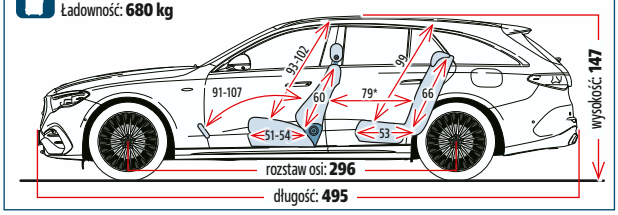
Tak wyborne komfort i dynamika mają oczywiście swoją cenę. Audi czy BMW ze sportowymi pakietami kosztują mniej niż 390 tys. zł, na Mercedesa trzeba przygotować niemal 410 tysięcy.

Producenci znają jednak możliwości swoich klientów i dodatkowo podnoszą ceny, nie zawsze korzystnie zestawiając wyposażenie w pakiety. Zwłaszcza Audi, gdzie funkcja masażu jest dostępna wyłącznie w pakiecie Interieur z fotelami konturowymi za horrendalne 42 550 zł. Taka polityka cenowa może wystawić na ciężką próbę lojalność klientów wobec marki.

TEKST: ELMAR SIEPEN, ZDJĘCIA: FRANK RATERING

MERCEDES E 450 d 4MATIC KOMBI EURO NCAP ★★★★★

- Poj. zbiornika paliwa: **66 l**
- Teoretyczny zasięg: **1080 km**
- Szerokość: **195 cm**
- Szer. wnętrza przód/tył: **152/153 cm**
- Poj. bagażnika: **615/1830 l**
- Ładowność: **680 kg**



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



Mocny napęd i udane podwozie sprawiają, że długie trasy klasą E są wyjątkowo relaksujące.

eprasa.pl/3f5513...

DANE TECHNICZNE	AUDI	BMW	MERCEDES
Silnik	turbodiesel + elektr.	turbodiesel + elektr.	turbodiesel + elektr.
Pojemność skokowa	**2967 cm³**	**2993 cm³**	**2989 cm³**
Układ cylindrów/zawory	V6/24	R6/24	R6/24
Moc maksymalna (benz.)	**299 KM**/3620	**286 KM**/4000	**367 KM**/4000
Moc maksymalna (elektr./syst.)	**24/b.d. KM**	**18/303 KM**	**23/b.d. KM**
Maks. moment obrotowy (benz.)	**580 Nm**/1500	**650 Nm**/1500	**750 Nm**/1350
Maks. moment obrotowy (elektr./syst.)	**230/b.d. Nm**	**200/670 Nm**	**205/750 Nm**
Napęd	4x4	4x4	4x4
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa	aut./8-biegowa	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość/rozstaw osi	500/188/147/292 cm	506/190/152/300 cm	495/195/147/296 cm
Średnica zawracania	12,3 m	12,4 m	12,0 m
Masa własna/ładowność	2080/630 kg	1975/695 kg	2065/680 kg
Dopuszczalna masa przyczepy	2100 kg	2000 kg	2100 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	466/1497 l	570/1700 l	615/1830 l
Pojemność zbiornika paliwa	60 l (ON)	60 l (ON)	66 l (ON)
Opony (przód; tył)	245/45; 245/45 R19	245/45; 275/40 R19	245/40; 275/35 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)			
Prędkość maksymalna	250 km/h	250 km/h	250 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	5,3 s	5,4 s	5,0 s
Średnie zużycie paliwa	5,5-6,3 l/100 km	6,0-6,5 l/100 km	6,1 l/100 km
Zasięg	950-1090 km	920-1000 km	1080 km
m DANE TESTOWE			
Przyspieszenie 0-50 km/h	**2,2** s ↗	**1,9** s ↗	**2,2** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**5,7** s ↗	**5,4** s ↗	**5,3** s ↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	**10,3** s ↗	**9,9** s ↗	**9,2** s ↗
Przyspieszenie 0-200 km/h	**22,9** s →	**21,4** s ↗	**19,1** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**33,0** m ↗	**31,8** m ↗	**32,6** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**32,1** m ↗	**32,3** m ↗	**31,5** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**59,0** dB →	**56,0** dB ↗	**59,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**65,0** dB →	**65,0** dB →	**64,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:47,3** min	**1:47,3** min	**1:45,2** min
Prędkość w slalomie	**62,9** km/h	**64,7** km/h	**65,5** km/h
Średnie testowe zużycie paliwa	**7,1** l/100 km	**6,4** l/100 km	**6,7** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**840** km	**930** km	**980** km

WYPOSAŻENIE/CENY	AUDI	BMW	MERCEDES
Model	A6 Avant	seria 5 Touring	klasa E Kombi
Wersja	TDI quattro 220 kW S line	540d xDrive pakiet sp. M	450 d 4Matic Linia AMG
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●	●/●/●/●
Asystent znaków/martwego pola	●/○ (17 830)[1]	●/●	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-strefowa	●/–/○ (9270)[1]	●/–/○ (13 500)[1]	●/–/○ (4893)
Nawigacja/ekrany head-up/pasażera	●/○ (5900)/○ (17 830)[1]	●/○ (11 800)[1]/–	●/○ (6274)/○ (8577)
Ładowarka indukcyjna	●	●	●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (1480)	●/○ (1800)[1]	●/○ (2648)[1]
Tempomat/aktywny tempomat	–/●	●/○ (4900)[1]	–/●
Czujniki park. p. i t./asyst. parkowania	●/○ (29 580)[1]	●/●	●/○ (2648)[1]
Szklany dach/dostęp bezkluczykowy	○ (13 860)/●	○ (8000)/○ (5900)[1]	○ (10 189)/○ (7886)[1]
Skórzana tapicerka/rolety tylnych drzwi	○ (9810)[1]/○ (1180)	●/○ (1700)	●/○ (2130)[1]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/○ (29 580)[1]	●/○ (13 500)[1]	●/○ (2072)
Podgrzewana kierownica/przednia szyba	○ (29 580)[1]/○ (2890)	○ (1800)/–	○ (1784)/–
Elektr. sterowane fotele/pokrywa bag.	○ (4510)/●	○ (4600)/●	●/●
Reflektory LED/matrycowe	●/○ (9270)[1]	●/●	●/○ (7771)
Hak holowniczy wysuwany ręcznie/elektr.	○ (7340)/–	–/○ (6400)	–/○ (5612)
Zawiesz. adapt./pneum./skrętna tylna oś	–/○ (10 200)/○ (7300)	○ (9800)[1]/–/○ (9800)[1]	–/○ (8635)/–
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	●/○ (11 200)/○ (19 390)	●/○ (5400)/○ (13 200)	●/○ (6908)/○ (12 088)
Lakier metalik	○ (6370)	○ (5800)	○ (5181)
Cena wersji podstawowej[2]	355 900 zł	363 000 zł	390 500 zł
CENA	**387 390 ZŁ**	**385 000 ZŁ**	**407 194 ZŁ**

U każdego z opisywanych producentów mnóstwo dodatków pogrupowano w pakiety, nieraz bardzo kosztowne – szczególnie u Audi, więc zrównywanie wyposażenia testowanych samochodów wymaga dokupienia wielu opcji, a i tak nie pozwala na identyczne skonfigurowanie całej trójki. Po możliwym zbliżeniu wszystkich specyfikacji cena Audi A6 rośnie do 434 250 zł, BMW serii 5 do 422 900 zł, a Mercedesa klasy E do 456 986 zł.

Wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] z tym samym silnikiem

m | PUNKTACJA – KOMBI KLASY WYŻSZEJ



AUTA KLASY WYŻSZEJ

	maks. liczba pkt	AUDI	BMW	MERCEDES
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	41	44	40
Wykończenie i ergonomia	10	8	9	9
Wyciszenie	10	3	4	4
Multimedia i obsługa	10	9	**10**	9
Bagażnik	20	10	13	14
SUMA	100	71	80	76
UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	40	**30**	31	31
Praca silnika	10	8	8	9
Skrzynia biegów	10	8	9	8
Zużycie paliwa	30	21	22	21
SUMA	90	67	70	69
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	30	21	24	24
Komfort jazdy	30	24	**21**	24
Układ kierowniczy	10	9	**8**	9
Hamulce	20	15	16	16
SUMA	90	69	69	73
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	207	219	218
MIEJSCA		**3**	**1**	**2**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	40	24	24	23
Poziom wyposażenia	40	16	18	18
Systemy bezpieczeństwa	30	15	17	18
Wyposażenie dodatkowe	10	**5**	6	8
SUMA	120	60	65	67
RAZEM	400	267	284	285
MIEJSCA		**3**	**2**	**1**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Multimedia całej trójki to klasowa czołówka pod względem jakości i możliwości. Co innego w kwestii obsługi – tu tylko BMW z pokrętłem iDrive może stanowić wzorzec (pomijając dotykową klimatyzację).

Audi A6, cięższe niż BMW i słabsze od Mercedesa, ustępuje dwójce konkurentów osiągami, zwłaszcza przy trzycyfrowych prędkościach. Ale do zawalidrogi mu daleko.

To, że jeśli chodzi o komfort podróży, samochód z Monachium nie dorównuje konkurencyjnym modelom Audi i Mercedesa, nie jest zaskakujące. W przeciwieństwie do niedorównującego rywalom układu kierowniczego.

Nie dość, że „A-szóstka" nie zapewnia równie bogatego wyposażenia jak „piątka" i „E-klasa", to udostępnia wiele opcji wyłącznie w drogich pakietach.

m motor PODSUMOWANIE

Wyniki testu pokazują, że wszystkie trzy luksusowe kombi trzymają bardzo wysoki poziom. Najlepszy okazuje się Mercedes klasy E Kombi, który oferuje największy bagażnik, najmocniejszy napęd, a do tego jest wyjątkowo komfortowy. Tuż za nim plasuje się dynamiczne i bardzo wydajne BMW serii 5 Touring, które ujawnia jednak pewne niedociągnięcia w zakresie komfortu. Trzecie miejsce zajmuje niezwykle solidne Audi A6 Avant, które ustępuje rywalom w ocenie nadwozia, napędu, dynamiki i relacji ceny do wyposażenia.



eprasa.pl 8f551396ce

Hybryda (prawie) jak elektryk

PIERWSZY TEST

Napęd hybrydowy staje się obecnie chińską specjalnością. W tym roku taki układ trafił pod maską Jaecoo 5, gdzie rozwija aż 224 KM. Jak się spisuje i ile zużywa paliwa? Oto odpowiedź.



W rozwijanym menu m.in. regulacja głośności, wyłącznik silnika czy funkcję Auto Hold.

Górną część deski rozdzielczej pokrywa nającej tkaninę. Minimum przycisków: rekuperacją, ukryto w menu dużego

Na napęd „piątki" składają się benzynowa jednostka 1.5 T-GDi i dwa silniki elektryczne, z których jeden jest generatorem prądu. Do tego dochodzą akumulator trakcyjny (1,83 kWh) oraz przekładnia 1DHT. Napęd może pracować w kilku trybach – w tym elektrycznym, szeregowym i równoległym.

Dynamiczny i oszczędny napęd

Układ hybrydowy „piątki" często wykorzystuje silnik elektryczny jako główne źródło napędu. Z tego względu auto sprawnie rusza z miejsca i natychmiast reaguje na dodanie gazu. Na co dzień chińska hybryda działa niezwykle płynnie, dając poczucie jazdy autem na prąd.

Przy większym zapotrzebowaniu na moc do pracy włącza się „benzyniak". W zależności od sytuacji może on napędzać Jaecoo lub zapewniać energię dla układu elektrycznego. Jego uruchomienie odbywa się płynnie, ale można je odczuć jako wyraźny przyrost siły napędowej.

Przyspieszenie 0-100 km/h trwa 7,2 s, a 0-140 km/h – 14,7 s. Co istotne, nawet przy 10. próbie uzyskane wyniki pozostają na zbliżonym poziomie, co dobrze świadczy o zarządzaniu energią przez napęd. Skrzynia wykorzystuje sprzęgła i dwa silniki elektryczne, a elektronika automatycznie dobiera sposób przekazywania napędu. Reaguje ona szybko i płynnie, choć przy przyspieszaniu z maksymalnym impetem przy ok. 120-130 km/h następuje zmiana jej trybu pracy, co odczuwa się niczym wbicie wyższego przełożenia.

Zużycie paliwa? W mieście to ok. 5 l/100 km. W trasie przy 90 km/h trzeba się liczyć z 5,2 l/100 km, a na autostradzie – z 8,0 l/100 km.

Spokój i komfort

Jaecoo 5 ma starannie wykończone nadwozie (niewielkie, równe szczeliny), szeroko otwierane drzwi oraz osłony progów, tak przydatne jesienią i zimą. Pewne zastrzeżenie budzi jednak działanie zdalnego dostępu bezkluczykowego, na który auto nie zawsze reaguje.

Na drodze chiński SUV wyróżnia się spokojnym usposobieniem. Układ jezdny zestrojono dość miękko, dzięki czemu bez problemu radzi sobie z pojedynczymi nierównościami. Elementy sprężyste pracują cicho, a na typowych miejskich drogach komfort jest naprawdę dobry.

W zakrętach nadwozie zauważalnie się przechyla, ale nie oznacza to problemów ze stabilnością. „Piątka" pewnie trzyma kierunek i dobrze broni się przed „płużeniem", dzięki sprawnie działającemu ESP, a na zdjęcie nogi z gazu reaguje dużym spokojem. Układ kierowniczy nie jest szczególnie ostry, ale okazuje się wystarczająco precyzyjny i dobrze pasuje do charakteru tego auta.

Solidnie wypada też wyciszenie. Przy 50 km/h hałas oscyluje w okolicy 55,6 dB, a przy 100 km/h – wokół 63,3 dB. Nieco rozczarowują tylko hamulce. O ile „na zimno" są one całkiem skuteczne (37,3 m), o tyle przy 10. próbie zatrzymania ze 100 km/h droga hamowania wydłuża się do 38,9 m.

Solidne wyposażenie

Wyposażenie podstawowej wersji Comfort obejmuje m.in. adaptacyjny tempomat, dwustrefową klimatyzację, podgrzewanie przednich siedzeń i kierownicy oraz rozbudowany pakiet systemów wsparcia kierowcy. W testowanej odmianie Premium dochodzą do tego zestaw kamer, nagłośnienie Sony czy tapicerka z ekoskóry. Cena rośnie wtedy ze 119 500 do 136 500 zł.

TEKST: MACIEJ STRUK, ZDJĘCIA: ADAM MIKUŁA



eprasa.pl 8f551396ce



miękki materiał o fakturze przypomi- większość funkcji, w tym zarządzanie (13,2") pionowego ekranu.



Prosty ekran zegarów z najważniej- szymi informacjami, w tym zużyciem paliwa z ostatnich 50 km.



Chłodzona ładowarka indukcyjna okazuje się bardzo wydajna i nie „grzeje" smartfona.



Jaecoo 5 mierzy 438 cm długości i ma 17,5-centyme- trowy prześwit.



Podłoga z tyłu jest idealnie płaska, co doceni szczególnie środkowy pasażer.



Plus za środkowe nawiewy dla pasa- żerów.



Bagażnik Jaecoo 5 ma raczej skromną pojemność 314-1214 l, twardo wykoń- czone burty oraz jeden ha- czyk na torby.



Szeroki przedni słupek w połączeniu z lusterkiem bocznym tworzą cał- kiem sporą martwą strefę.



Fotele są wygodne nawet w dalszej trasie, ale trzymanie boczne kuleje.



Przyjemnie wyścielana kanapa, sporo miejsca na nogi i głowy.

DANE TECHNICZNE	JAECOO
Silnik	benz., turbo + 2 x el.
Poj. skokowa; ukł. cyl./zawory	1499 cm³; R4/16
Moc maksymalna (benz.)	143 KM/5200
Moc maksymalna (el./syst.)	204+136/224 KM
Maks. moment obrotowy (benz.)	215 Nm/b.d.
Maks. moment obrotowy (el./syst.)	310+120/295 Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./1-b.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	438/186/165/262 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,9 m/17,5 cm
Masa/ładowność	1446/497 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	314/1214 l
Poj. zbiornika paliwa/baterii	51 l (Pb 95)/1,83 kWh
Opony	235/55 R18

OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	175 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,3 l/100 km
Zasięg	960 km

m DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,0 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,2 s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	14,7 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	37,3 m	→
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	38,9 m	↘
Poziom hałasu przy 50 km/h	55,6 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	63,3 dB	↗
Rzeczywista prędkość[1]	97 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,8	
Testowe zużycie paliwa[2]	5,0/5,2/5,1	
Rzeczywisty zasięg	1000 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	JAECOO
Model	5
Wersja	Hybrid Premium
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. znaków/martwego pola	●/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	–/●
Nawigacja/ładowarka indukcyjna	●/●
Czujniki park. p. i t./dostęp bezkl.	●/●
Szklany dach/kamery 360°	●/●
Aluminiowe felgi 17"/18"	–/●
Lakier metalik	❍ (0)
Cena wersji podstawowej[3]	119 500 zł
CENA	**136 500 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



116 700 zł
MG ZS Hybrid+ Exclusive
197 KM, 0-100: 8,7 s



136 500 zł
Jaecoo 5 Hybrid Premium
224 KM, 0-100: 7,9 s



166 900 zł
Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid DF Style
180 KM, 0-100: 7,7 s

Corolla Cross jest odrobinę dłuższa od chińskich rywali. Toyota deklaruje średnie spalanie 5,0-5,3 l/100 km, dla MG to 5,1 l/100 km, a dla Jaecoo – 5,3 l/100 km.

m PODSUMOWANIE

➕ napęd, komfort, spora kabina, solidne wykończenie, 7 lat gwarancji

➖ nieduży kufer, „puchnące" hamulce, sporo funkcji ukrytych w ekranie

Dopracowane auto, choć z chińskimi „przyzwyczajeniami". Docenią je osoby poszukujące oszczędności i komfortu.

eprasa.pl 8f551396ce

Wjazd samochodem do lasu

Już jakiś czas temu rozpoczął się sezon na grzyby, a obecnie trwa on w najlepsze. Jeśli jedziemy autem, warto poznać przepisy.

Sezon na grzyby trwa w najlepsze i trudno dziś spotkać parkingi leśne bez samochodów. Nierzadko z drogi widać też auta stojące przy lasach, w samych lasach i na drogach leśnych. Nie każdy jednak zdaje sobie sprawę z tego, co jest legalne, a co nie. Natomiast służby od kilku lat częściej zwracają uwagę na nieprawidłowości w lasach. Nie są to tylko służby leśne. Wjeżdżając do lasów, trzeba mieć świadomość, że policja też je kontroluje. Nie musi się to odbywać w samym lesie – widoczny z drogi publicznej pojazd może wzbudzić zainteresowanie. Co więcej, w wielu lasach zamontowane są monitoring czy fotopułapki. Zdjęcie czy nagranie numerów rejestracyjnych może wystarczyć do ustalenia sprawcy i wyciągnięcia konsekwencji.

Przepisy są proste – pojazdami mechanicznymi można poruszać się tylko po drogach, na których ruch jest dopuszczony, a postój jest dozwolony w miejscach do tego wyznaczonych. Problemem jest ich wykonanie, czyli właściwe znakowanie. Brak tablic często frustruje kierowców, bo nie ma pewności, co wolno, a czego nie. Dlatego najbezpieczniej założyć, że brak oznakowania oznacza brak możliwości wjazdu. Od kilku lat i tak się sporo poprawiło, więc obecnie większe dylematy rodzą lasy prywatne niż państwowe, bo ich właściciele nie mają obowiązków znakowania. A to nadal lasy.

Błędnym przekonaniem jest, że po lesie prywatnym można jeździć swobodnie. Prawo mówi, że tylko za zgodą właściciela. Taką zgodę może też wydać nadleśniczy w lesie państwowym. W innym wypadku można dostać taki sam mandat jak za wjazd do lasu państwowego. Pocieszeniem dla kierowców jest jedynie fakt, że w praktyce służby rzadko na takich obszarach interweniują, chyba że otrzymają zgłoszenie. Gorszą informacją dla nieznających lub nieprzestrzegających przepisów jest ich planowana zmiana. Procedowane jest bowiem zaostrzenie kar za nielegalny wjazd do lasu – w przypadku powodowania znacznego hałasu albo niszczenia przyrody grzywna miałaby wynosić co najmniej 500 zł, a sąd miałby dodatkowo orzekać nawiązkę do 1500 zł. Projekt trafił już pod obrady Rady Ministrów, ale na początku września 2026 roku nadal nie został on skierowany do sejmu.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

Nie każde zadrzewienie jest lasem. Niektóre obszary objęto dodatkową ochroną



Definicja lasu

O lesie mówimy wtedy, gdy działka w ewidencji gruntów jest określona jako las. To nie tylko teren, na którym znajduje się duża liczba drzew. W Polsce bardzo często tereny przypominające lasy formalnie nie są lasami. Jest ich więcej niż faktycznych lasów.

Obszar Natura 2000

Samo objęcie lasu obszarem Natura 2000 nie oznacza wyższej kary za nielegalny wjazd lub postój. Dodatkowa odpowiedzialność może się pojawić dopiero wtedy, gdy swoim zachowaniem naruszy się zakazy ochronne Natura 2000, np. przez działanie znacząco negatywnie oddziałujące na chronione siedlisko lub gatunki. Umyślne naruszenie zakazów obowiązujących na obszarze może skutkować grzywną do 5000 zł lub nawet aresztem od 5 do 30 dni. Dodatkowo sąd może orzec m.in. obowiązek przywrócenia stanu poprzedniego, a gdy to niemożliwe – nawiązkę do 10 000 zł.

Park narodowy lub rezerwat

W rezerwatach przyrody i parkach narodowych obowiązuje odrębny zakaz ruchu pojazdów poza drogami publicznymi oraz trasami wyznaczonymi przez właściwy organ. Za jego umyślne naruszenie grozi grzywna od 20 do 5000 zł lub areszt od 5 do 30 dni.

Jeżeli teren jest jednocześnie lasem, to sam wjazd do niego pojazdem może wyczerpywać także znamiona wykroczenia dotyczącego nielegalnego wjazdu do lasu; w takim przypadku stosuje się przepis przewidujący surowszą karę.





eprasa.pl 8f551396ca

Przepisy nie są trudne, ale oznakowanie wciąż kłopotliwe

Problemem na drogach w lasach nie są przepisy, lecz oznakowanie. Nadleśnictwa stawiają tablice informujące o dopuszczeniu lub zakazie ruchu, ale tylko na swoich drogach, czyli leśnych. Na drogach publicznych często nie ma żadnych znaków informujących o dopuszczeniu do ruchu, choć i tak w tym obszarze wiele się zmieniło na dobre (np. tablice „strefa ruchu").

Przepisy dotyczące wjazdu do lasu

Ustawa o lasach: Art. 29. 1. i 2.
Ruch pojazdem silnikowym, zaprzęgowym i motorowerem w lesie dozwolony jest jedynie drogami publicznymi, natomiast drogami leśnymi jest dozwolony tylko wtedy, gdy są one oznakowane drogowskazami dopuszczającymi ruch po tych drogach. Nie dotyczy to inwalidów poruszających się pojazdami przystosowanymi do ich potrzeb. Postój pojazdów, o których mowa w ust. 1, na drogach leśnych jest dozwolony wyłącznie w miejscach oznakowanych.

Kodeks Wykroczeń: Art. 161
Kto, nie będąc do tego uprawniony albo bez zgody właściciela lub posiadacza lasu, wjeżdża pojazdem silnikowym, zaprzęgowym lub motorowerem do nienależącego do niego lasu w miejscu, w którym jest to niedozwolone, albo pozostawia taki pojazd w lesie w miejscu do tego nieprzeznaczonym, podlega karze grzywny.

Droga leśna

Zgodnie z przepisami ustawy o lasach drogi położone w lasach niebędące drogami publicznymi w rozumieniu przepisów o drogach publicznych to drogi leśne – oddzielna kategoria. Oznacza to tyle, że są to drogi podlegające zarządcy lasu. Jeśli przez las biegnie droga publiczna, to nie jest ona w kompetencji zarządcy lasu. Kierowca z reguły nie wie, na jakiej drodze się znajduje, jeśli tego nie sprawdzi.







Jak rozpoznać drogę leśną i publiczną

Co do zasady jeżeli droga leśna jest dopuszczona do ruchu, a nie jest drogą publiczną, to powinna być wyraźnie oznakowana (tablica na zdjęciu po prawej). W tej kwestii w ostatnich latach da się zauważyć bardzo dużą poprawę – Lasy Państwowe postawiły wiele znaków na drogach leśnych. Zawsze jednak bezpieczniej przyjąć, że ruch pojazdów nie jest dopuszczony, jeżeli nie ma stosownego znaku, choć coraz częściej można zauważyć również znaki informujące o zakazie ruchu na drogach leśnych. Statusu drogi nie da się określić na podstawie jej wyglądu, choć leśne i publiczne drogi są zwykle dobrze utrzymane. Aby potwierdzić, że dana droga jest drogą publiczną, trzeba to sprawdzić w ewidencji zarządcy lub wykazach i uchwałach samorządu. Jeśli jednak widać na niej klasyczne znaki drogowe, to można przyjąć, że jest to droga publiczna.

Jak wjechać legalnie?

Brak szlabanu czy znaku przed wjazdem do lasu niczego nie definiuje.

Wjazd do lasu

Jak sprawdzić, czy jesteśmy w lesie
Tu z pomocą przychodzi aplikacja BDL (Bank Danych o Lasach). Z wyglądu przypomina klasyczną aplikację z mapami. Należy uruchomić funkcję „opis wydzielenia" (drzewka po lewej stronie na dole ekranu) i kliknąć w dany obszar (warto włączyć lokalizację). Dostajemy po tym informację, czy działka leśna należy do osoby prywatnej, czy do Lasów Państwowych. Działki z zadrzewieniem, ale bez wyraźnie narysowanych granic, formalnie nie są lasem.

Las państwowy i prywatny
Przepisy nie rozdzielają zakazów na lasy prywatne i państwowe. Zgodnie z nimi do lasu, który jest nim formalnie, wjeżdżać nie wolno niezależnie od rodzaju własności. W praktyce jednak właściciele lasów prywatnych rzadko pilnują swoich terenów, jeśli nie wyrządza się im szkód i nie zaśmieca. Służby też ich nie kontrolują, ale warto o tym pamiętać, by nie zaliczyć wpadki.



Aplikacja BDL jest najlepszym źródłem wiedzy. Dowiemy się z niej, czy w ogóle jesteśmy w lesie.

Kary za wjazd do lasu

W teorii kierowcy, który wjechał do lasu, grozi grzywna, czyli zgodnie z przepisami kwota od 20 zł do 5000 zł. W praktyce jest to mandat w wysokości do 500 zł. Zwykle tym surowszy, im ktoś robi to bardziej z premedytacją lub większym hałasem, porusza się szybciej albo niszczy drogę. O ile grzybiarze czasami robią to nieświadomie, nie wyrządzają szkód, nawet nie znając przepisów, o tyle osoby wjeżdżające quadami lub motocyklami, albo autami terenowymi, zazwyczaj wiedzą, że nie powinny tego robić. Jeśli sprawa oprze się o sąd, grzywna może być już nawet czterocyfrowa.



Nie trzeba być przyłapanym przez służby, aby wpaść. Wiele lasów ma monitoring i fotopułapki.

PODSUMOWANIE

Mandaty karne za wjazd do lasu może nie są tak wysokie, jak mandaty za przekroczenie dopuszczalnej prędkości, ale nazbieranie kilku koszy grzybów może nie wystarczyć na ich pokrycie. Dlatego warto do lasów podchodzić ostrożnie, wjeżdżając do nich samochodem. Jeździmy tylko po drogach, co do których mamy pewność, że na to pozwalają, a postoje robimy wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych. Tu już nie chodzi o sam las, ale też o spokój i bezpieczeństwo, zwłaszcza pieszych i rowerzystów.

» Najlepiej założyć, że do lasu się nie wjeżdża, jeśli droga nie jest publiczna lub dopuszczona dla ruchu pojazdów

Porównujemy własności 8 opon

Wybieramy opony

Co ocenialiśmy







POMIARY NA ŚNIEGU

Hamowanie na śniegu
długość drogi hamowania z 50 km/h
Wynik to średnia z siedmiu serii hamowania po odrzuceniu skrajnych rezultatów.

Trakcja bez ASR
rozpędzanie z poślizgiem 10-60%
Siła uciągu podczas przyspieszania ze ślizgającymi się kołami. Tu największy wpływ na wynik ma rzeźba bieżnika.

Przyspieszanie do 20 km/h z ASR
rozpędzanie bez poślizgu
W trakcie pomiarów układ ASR jest włączony, a koła nie ślizgają się. W tej próbie najbardziej liczy się mieszanka gumowa.

Jazda na czas
po płaskim torze o długości 1250 m
Podczas jazdy dodatkowo oceniane są trakcja, hamowanie i przyczepność na zakrętach.

POMIARY NA MOKRYM

Hamowanie na mokrym
długość drogi hamowania ze 100 km/h
Badania wykonywane są na torze pokrytym warstwą wody o grubości 1 mm.

Aquaplaning wzdłużny
prędkość przejazdu przez wodę
Wyznaczana jest prędkość, przy której poślizg na 9-milimetrowej warstwie wody osiąga 15%.

Aquaplaning poprzeczny
przyczepność w kałuży na zakręcie
Głębokość wody w tej próbie to 5 mm.

Jazda po okręgu
przyczepność na mokrym zakręcie
Badanie określa przyczepność boczną.

Jazda na czas
po mokrym torze o długości 1823 m
Kierowca ocenia właściwości ogumienia.

POMIARY NA SUCHYM

Hamowanie na suchym
długość drogi hamowania ze 100 km/h
Dystans potrzebny na zatrzymanie auta.

Jazda na czas
po torze o długości 1650 m
Poziom przyczepności na suchym asfalcie.

Własności jezdne
ocena zachowania opony
Kierowca ocenia w punktach 13 parametrów (m.in. stabilność czy reakcję na odjęcie gazu).

Hałas przy 50 km/h
poziom hałasu zewnętrznego
Badany jest hałas emitowany przez samochód przejeżdżający z wyłączonym silnikiem.

Opory toczenia
badanie na stanowisku bębnowym
Parametr przekłada się na zużycie paliwa.

m motor TEST OPON WIELOSEZONOWYCH

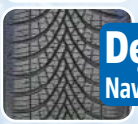
- Alfa Romeo Giulietta
- Audi A3, A4
- BMW serii 1, serii 3
- Citroen Berlingo, C4
- Fiat Bravo, Doblo



Compasal
Crosstop A/S II



Continental
AllSeasonContact 2



Dębica
Navigator 3

eprasa.pl 8f551396ce

całorocznych różnych segmentów i taniej zimowej



wielosezonowe

Tym razem pod lupę wzięliśmy 8 opon wielosezonowych. Do stawki dodaliśmy też zimową segmentu budżetowego. Czy opony całoroczne ustępują taniej „zimówce”? A może są od niej lepsze?

Testujemy 9 opon w rozmiarze 205/55 R16

Przykładowe samochody z takim ogumieniem:

- Ford Focus
- Honda Civic
- Mercedes klasy A, klasy C
- Opel Astra, Vectra, Zafira
- Peugeot 307, 308
- Renault Megane, Laguna
- Seat Altea, Leon
- Volkswagen Golf, Passat
- Volvo S40, V50



Dunlop
All Season 2



Michelin
CrossClimate 3



GT Radial
ClimateActive



Nokian Tyres
Seasonproof 2



Laufenn
G Fit 4S



Opona zimowa
Segmentu budżetowego

O tym, że produkty wielosezonowe w przeciągu kilku lat zawładnęły sporą częścią rynku oponiarskiego się nie dyskutuje. To po prostu jest faktem. Co więcej, udział opon całorocznych stale wzrasta.

Zainteresowanie tego typu ogumieniem jest zrozumiałe – to rozwiązanie jest po prosu wygodne. Jednak wśród kierowców nie brakuje głosów, że nawet tanie opony sezonowe są lepsze od produktów całorocznych. Inna część użytkowników samochodów twierdzi, że kupując jeden komplet opon na cały rok, lepiej wybrać produkt zimowy.

Przygotowując tegoroczny test opon wielosezonowych, postanowiliśmy to sprawdzić, dołączając do programu oponę zimową segmentu budżetowego. Serii wyczerpujących badań na śniegu i asfalcie poddaliśmy 8 opon całorocznych ze wszystkich segmentów rynkowych oraz znaną polskim kierowcom zimową klasy budżet.

Opony zostały zamówione w sklepie internetowym i przewiezione do Niemiec, gdzie na specjalistycznym torze dotarto je podczas jazdy po mokrym asfalcie. Taki zabieg ma na celu pozbycie się wierzchniej warstwy bieżnika, która w procesie produkcji ogumienia może być pokryta tłustymi olejami mogącymi wpływać na wyniki pomiarów. Następnie koła przetransportowano do Szwecji, gdzie wykonaliśmy badania na śniegu. Po ponownym przewiezieniu kół do Niemiec zbadaliśmy własności opon na mokrym i suchym asfalcie.

Tegoroczne badania potwierdziły, że podczas wyboru ogumienia najlepiej kierować się wynikami niezależnych testów. Okazuje się, że najdroższe opony nie wypadają najlepiej, a wśród najtańszych da się znaleźć zarówno dobre, jak i niebezpieczne produkty. A jak na tle całorocznych wypadła opona zimowa?

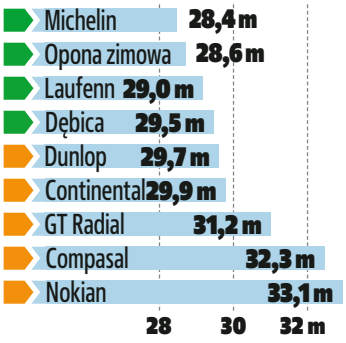
TEKST: PAWEŁ TYSZKO
ZDJĘCIA: ROBERT MAGDZIAK

eprasa.pl 8f551396ce

POMIARY NA ŚNIEGU

Wyniki wybranych prób

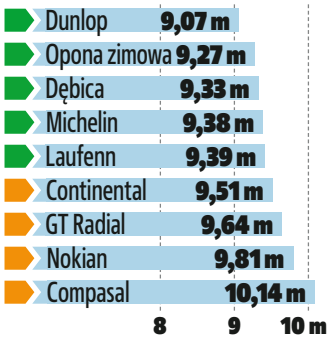
Hamownie z 50 km/h



CO MÓWIĄ WYNIKI

Próbę awaryjnego hamowania na śniegu z bardzo dobrym wynikiem wygrywa Michelin. Nieco gorzej wypada opona zimowa, a za nią plasują się Laufenn i Dębica. Dunlop i Continental uzyskują wyniki na dobrym poziomie. GT Radial, Compasal i Nokian wypadają słabiej, ale zapewniają wymagany poziom bezpieczeństwa. Próba pokazuje, że całoroczna opona klasy premium może rywalizować na śniegu z produktami zimowymi.

Dystans 0-20 km/h

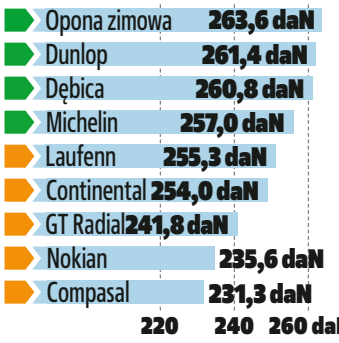


CO MÓWIĄ WYNIKI

Kolejna próba rozgrywana na śniegu, w której opona całoroczna radzi sobie lepiej od zimowej. Rywalizację zwycięża Dunlop ze sporą przewagą nad „zimówką". Dębica, Michelin i Laufenn zapewniają sprawne przyspieszanie. Continental, GT Radial i Nokian radzą sobie dobrze. Sklasyfikowany na ostatniej pozycji Compasal wypada w tej próbie przeciętnie.



Trakcja (siła napędowa)



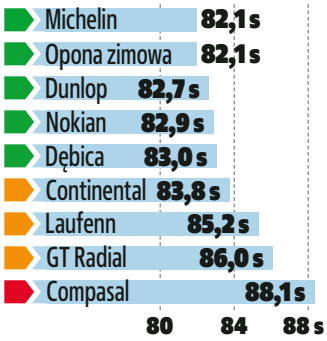
CO MÓWIĄ WYNIKI

Próba określa siłę uciągu generowaną przez opony podczas przyspieszania z wyłączonym systemem ASR na skompresowanym śniegu. Podczas wykonywania pomiarów koła buksują z poślizgiem w granicach 10-60 proc. Wynik określa skuteczność „wgryzania się" bieżnika poszczególnych opon w śnieg. W tej konkurencji najskuteczniejszy okazuje się bieżnik opony zimowej. Co ciekawe, sklasyfikowany na drugiej pozycji Dunlop i zajmująca trzecie miejsce Dębica tylko nieco ustępują „zimówce". Dobrze radzi sobie Michelin. Laufenn, Continental i GT Radial wypadają nieźle, a Nokian i Compasal – przeciętnie.





Jazda po torze na czas



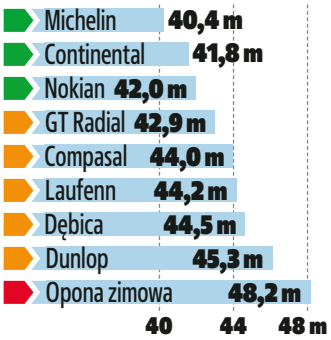
CO MÓWIĄ WYNIKI

Konkurencja sportowej jazdy na czas po krętym torze pokrytym śniegiem pozwala kompleksowo ocenić własności opon. Tu liczą się zarówno skuteczność przyspieszania i hamowania, jak i stabilność w zakrętach oraz właściwy balans pojazdu. Najszybsze okazują się Michelin i opona zimowa. Dunlop, Nokian i Dębica radzą sobie bardzo dobrze. Continental uzyskuje wynik na dobrym poziomie. Laufenn i GT Radial wypadają przeciętnie, ale nie są niebezpieczne. Z kolei Compasal uzyskuje wynik na granicy akceptowalności.

POMIARY NA SUCHYM

Wyniki wybranych prób

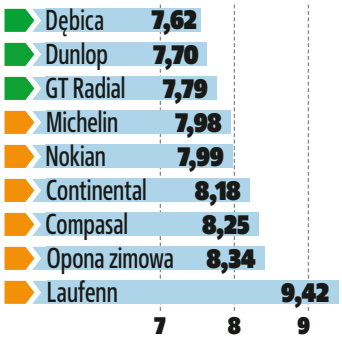
Hamowanie ze 100 km/h



CO MÓWIĄ WYNIKI

Próba hamowania na sucho to pokaz skuteczności opon Michelin, Continental i Nokian, które uzyskują bardzo dobre wyniki. GT Radial, Compasal, Laufenn i Dębica radzą sobie dobrze. Dunlop wypada przeciętnie. Za to opona zimowa uzyskuje kiepski rezultat – na granicy bezpieczeństwa.

Opory toczenia

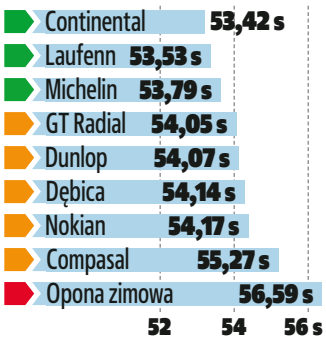


CO MÓWIĄ WYNIKI

Bezwymiarowy współczynnik oporów toczenia przekłada się na zużycie paliwa lub energii elektrycznej przez silnik. Najoszczędniejszą oponą jest Dębica. Dunlop i GT Radial wypadają dobrze. Pozostałe opony radzą sobie przeciętnie. Z wyjątkiem produktu Laufenn, który ma wysokie opory.



Jazda po torze na czas



CO MÓWIĄ WYNIKI

Sportowa jazda po suchym asfalcie to wymagająca konkurencja, która kompleksowo ocenia własności opon w tych warunkach. Tu liczą się precyzja prowadzenia oraz przyczepność opon na szybkich zakrętach. Istotna jest też stabilność przy gwałtownych ruchach kierownicą oraz zachowanie ogumienia na granicy przyczepności. Próbę wygrywa Continental, który ma najbardziej sportowy charakter. Bardzo dobrze radzą sobie Laufenn i Michelin. Od stawki odstaje opona zimowa, która nie zapewnia należytych właściwości.

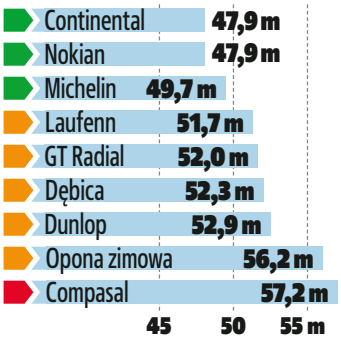
eprasa.pl 8f551396ce



POMIARY NA MOKRYM

Wyniki wybranych prób

Hamowanie ze 100 km/h

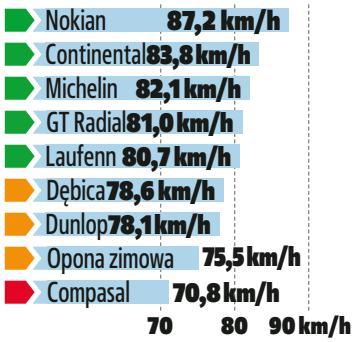


CO MÓWIĄ WYNIKI

Hamowanie na mokrej nawierzchni to kluczowa z punktu widzenia bezpieczeństwa konkurencja testowa. Bezkonkurencyjne okazują się opony Continental i Nokian. Bardzo dobrze radzi sobie też Michelin. Laufenn, GT Radial, Dębica i Dunlop wypadają nieźle. Na ich tle budżetowa opona zimowa radzi sobie kiepsko, ale jej wynik jest do zaakceptowania. Nie da się tego powiedzieć o rezultacie uzyskanym przez oponę Compasal, który jest niebezpieczny. To kolejna próba testowa, w której Compasal zajmuje ostatnie miejsce, odstając od konkurentów. Na pochwałę z kolei zasługuje wynik Dębicy Navigator 3.



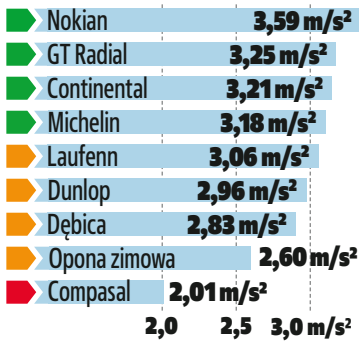
Aquaplaning wzdłużny



CO MÓWIĄ WYNIKI

Aquaplaning wzdłużny kojarzy się głównie z koleinami, ale zjawisko oderwania się opon od asfaltu na poduszce wodnej występuje też na równych drogach – w miejscach, gdzie woda przepływa w poprzek jezdni. W tej próbie Nokian deklasuje rywali. Continental i Michelin radzą sobie bardzo dobrze. Opona zimowa wypada przeciętnie, a Compasal znowu odstaje od stawki.

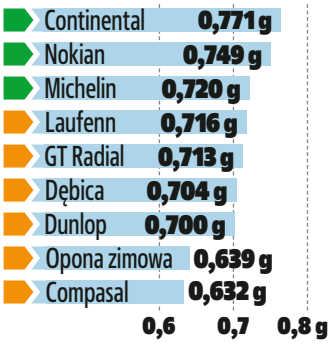
Aquaplaning poprzeczny



CO MÓWIĄ WYNIKI

Kolejna próba na mokrej nawierzchni, którą z bardzo dobrym wynikiem wygrywa Nokian. Bardzo dobrze radzą sobie też opony GT Radial, Continental oraz Michelin. Nieźle wypadają Laufenn, Dunlop i Dębica. Tania opona zimowa uzyskuje przeciętny rezultat, ale nie jest niebezpieczna. Z kolei Compasal kolejny raz plasuje się na końcu stawki z wynikiem na granicy akceptowalności.

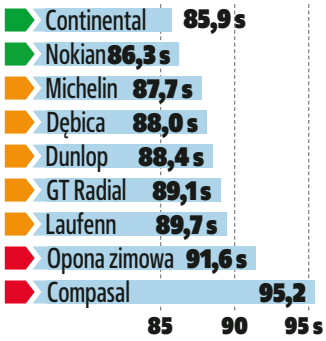
Jazda po okręgu



CO MÓWIĄ WYNIKI

Jazda po mokrym okręgu pozwala ocenić przyczepność boczną opon. W tej próbie nie dochodzi do zjawiska aquaplaningu, a liczy się tylko przyczepność bieżnika do mokrego asfaltu. Kierowca jedzie jak najszybciej (na granicy poślizgu) po okrągłym torze o średnicy 55 m. Aparatura pomiarowa rejestruje przeciążenie boczne. Bardzo dobrze wypadają Continental, Nokian i Michelin. Laufenn, GT Radial, Dębica i Dunlop radzą sobie nieźle. Opona zimowa i Compasal wypadają w tej konkurencji przeciętnie.

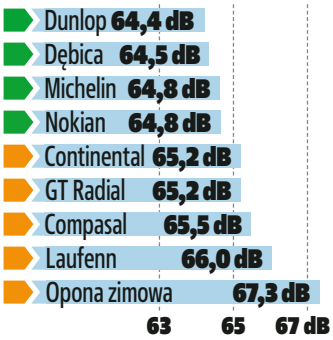
Jazda po torze na czas



CO MÓWIĄ WYNIKI

W trakcie sportowej jazdy na czas po mokrym torze liczy się wszechstronność opon. Muszą zapewniać dobre przyspieszanie i hamowanie, ale przede wszystkim odpowiednią przyczepność na zakrętach. Liczy się też stabilność samochodu podczas gwałtownych ruchów kierownicą oraz dodawania i odejmowania gazu. W trakcie jazdy aparatura pomiarowa rejestruje czas przejazdu okrążeń, a kierowca ocenia poszczególne parametry. Najwyższe oceny otrzymują Continental i Nokian, które oferują wysoki poziom przyczepności i bardzo dobrą precyzję prowadzenia. Najgorzej wypadają opona zimowa i Compasal. Obie są nieprzewidywalne i niebezpieczne.

Głośność przy 50 km/h

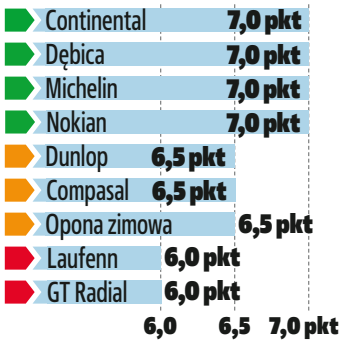




CO MÓWIĄ WYNIKI

Badany parametr to hałas emitowany przez ogumienie na zewnątrz jadącego samochodu. Najbardziej uciążliwe są odgłosy samochodów poruszających się po mieście, dlatego głośność opon badamy przy 50 km/h. Najcichszy okazał się Dunlop. Dębica, Michelin i Nokian uzyskały bardzo dobre rezultaty. Continental, GT Radial i Compasal wypadły w tej próbie nieźle. Rezultat opony Laufenn należy uznać za przeciętny. Za to zajmująca ostatnią lokatę opona zimowa wyraźnie odstaje od stawki. Jest głośniejsza od ogumienia wielosezonowego także przy wyższych prędkościach.

Komfort



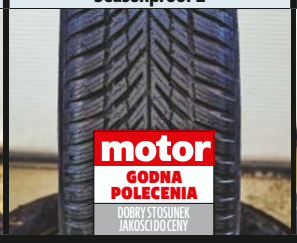
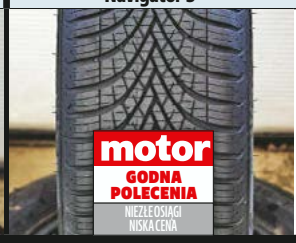
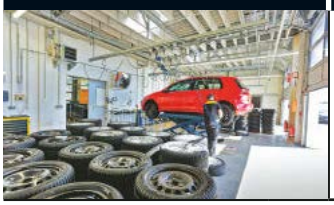
CO MÓWIĄ WYNIKI

Na wynik próby składają się oceny nadawane subiektywnie przez kierowcę testowego za komfort mechaniczny i akustyczny. Podczas jazdy po spreparowanych na torze testowym nierównościach, takich jak m.in. studzienki, pęknięcia asfaltu czy poprzeczne uskoki, kierowca ocenia sposób tłumienia drgań przez ogumienie. Ocenie podlegają także hałas i barwa dźwięku opon, który dociera do wnętrza samochodu. Co ciekawe, ten parametr nie zawsze idzie w parze z wynikiem próby określającej hałas emitowany przez ogumienie na zewnątrz auta. Końcowy wynik przedstawiany jest w skali punktowej.



eprasa.pl 8f551396ce

Zestawienie punktacji w poszczególnych kategoriach oraz klasyfikacja końcowa

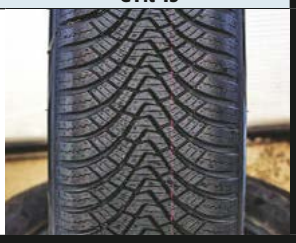
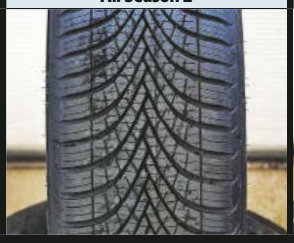
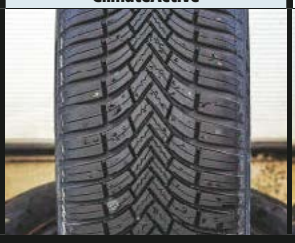
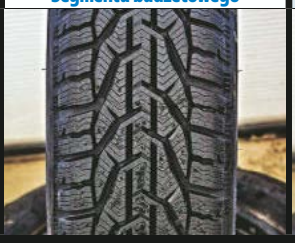
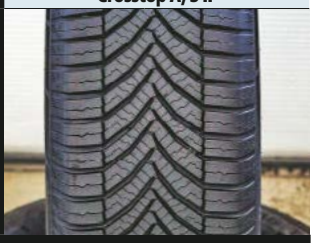
PRODUCENT		CONTINENTAL		MICHELIN		NOKIAN TYRES		DĘBICA	
Model		AllSeasonContact 2		CrossClimate 3		Seasonproof 2		Navigator 3	
											
INFORMACJE O OPONIE									
Segment rynku:		premium		premium		środkowy		budżetowy	
Kraj produkcji:		Czechy		Niemcy		Rumunia		Serbia	
Data produkcji:		38. tydzień 2025		36. tydzień 2025		37. tydzień 2025		48. tydzień 2025	
Zmierzona sztywność nowej:		69 Shore		64 Shore		63 Shore		63 Shore	
Zmierzona sztywność po teście:		61 Shore		57 Shore		60 Shore		60 Shore	
Cena 1 sztuki 205/55 R16:		421 zł		432 zł		349 zł		269 zł	
ŚNIEG									
Hamowanie z 40 km/h	20	29,9 m	19,0	28,4 m	20,0	33,1 m	17,2	29,5 m	19,2
Trakcja bez ASR	10	254,0 daN	9,5	257,0 daN	9,7	235,6 daN	9,2	260,8 daN	9,7
Dystans 0-20 km/h z ASR	10	9,51 m	9,6	9,38 m	9,8	9,81 m	8,9	9,33 m	9,9
Jazda na czas	20	83,8 s	19,5	82,1 s	20,0	82,9 s	19,7	83,0 s	19,7
SUMA PUNKTÓW NA ŚNIEGU	**60**	**57,6**		**59,5**		**55,0**		**58,5**	
MOKRO									
Hamowanie ze 100 km/h	35	47,9 m	35,0	49,7 m	33,8	47,9 m	35,0	52,3 m	32,4
Aquaplaning wzdłużny	10	83,8 km/h	9,6	82,1 km/h	9,4	87,2 km/h	10,0	78,6 km/h	9,0
Aquaplaning poprzeczny	5	3,21 m/s²	4,5	3,18 m/s²	4,4	3,59 m/s²	5,0	2,83 m/s²	3,9
Jazda po okręgu	15	0,771 g	15,0	0,720 g	14,0	0,749 g	14,6	0,704 g	13,7
Jazda na czas	35	85,9 s	35,0	87,7 s	34,3	86,3 s	34,8	88,0 s	34,2
SUMA PUNKTÓW NA MOKRYM	**100**	**99,1**		**95,9**		**99,4**		**93,2**	
SUCHO									
Hamowanie ze 100 km/h	40	41,8 m	38,9	40,4 m	40,0	42,0 m	38,7	44,5 m	36,7
Jazda na czas	35	53,42 s	35,0	53,79 s	34,8	54,17 s	34,5	54,14 s	34,5
Własności jezdne	10	7,063 pkt	10,0	7,000 pkt	9,9	6,000 pkt	8,5	6,250 pkt	8,8
Komfort	5	7,000 pkt	5,0	7,000 pkt	5,0	7,000 pkt	5,0	7,000 pkt	5,0
Hałas przy 50 km/h	5	65,2 dB	4,9	64,8 dB	5,0	64,8 dB	5,0	64,5 dB	5,0
SUMA PUNKTÓW NA SUCHYM	**95**	**93,8**		**94,7**		**91,7**		**90,0**	
OPORY TOCZENIA	5	8,18	4,6	7,98	4,8	7,99	4,8	7,62	5,0
OGÓLNA SUMA PUNKTÓW	**260**	**255,1**		**254,9**		**250,9**		**246,7**	
KLASYFIKACJA		**1**		**2**		**3**		**4**	
		Continental AllSeasonContact 2 zwycięża test dzięki najlepszemu zbilansowaniu. Opona zapewnia doskonałe własności na mokrej nawierzchni i bardzo dobrze radzi sobie na suchej. Parametry w warunkach zimowych ma na dobrym poziomie. Oferuje bardzo dobre własności jezdne.		Michelin CrossClimate 3 depcze po piętach zwycięzcy, ustępując mu jedynie o 0,2 punktu. Opona doskonale radzi sobie na śniegu i suchej nawierzchni, a najwięcej traci na mokro. Michelin jest komfortowy i cichy. Nieźle wypada w konkurencji oporów toczenia.		Nokian Tyres Seasonproof 2 po raz kolejny udowadnia, że choć jest klasyfikowany jako opona segmentu środkowego, to oferuje osiągi na poziomie klasy premium. Fińska opona wygrywa rywalizację na mokrym asfalcie i dobrze radzi sobie na sucho. Najwięcej traci na śniegu.		Dębica Navigator 3 kończy test z czwartym wynikiem punktowym. Brawo! Polska opona segmentu budżetowego bardzo dobrze radzi sobie w warunkach zimowych. Sporo punktów zdobywa też w konkurencjach na mokrej i suchej nawierzchni. Ma najniższe opory toczenia.	

JAK TESTOWALIŚMY

Jak co roku test opon wielosezonowych został podzielony na trzy etapy. Pierwszym było zamówienie opon w sklepie internetowym, zamontowanie ich na felgi i dotarcie podczas jazdy po mokrym okręgu na torze w Niemczech. Drugą część badań przeprowadziliśmy na północy Szwecji, gdzie wykonaliśmy pomiary na śniegu. Następnie koła zostały ponownie przetransportowane do Niemiec i tam przebadane na mokrym i suchym asfalcie. W laboratorium zostały też określone opory toczenia dla każdego uczestnika testu. Podczas realizacji zimowej części pomiarów koła były składowane w nieogrzewanym magazynie, w którym panowała ujemna temperatura. Do ciepłego garażu trafiały tylko na moment przykręcania do samochodu.



eprasa.pl 8f551396ce

LAUFENN	DUNLOP	GT RADIAL	OPONA ZIMOWA	COMPASAL
G Fit 4S	All Season 2	ClimateActive	Segmentu budżetowego	Crosstop A/S II
				
budżetowy	premium	budżetowy	budżetowy	budżetowy
Chiny	Polska	Chiny	Serbia	Chiny
3. tydzień 2025	36. tydzień 2025	17. tydzień 2025	19. tydzień 2025	8. tydzień 2025
77 Shore	64 Shore	69 Shore	59 Shore	65 Shore
68 Shore	61 Shore	64 Shore	55 Shore	62 Shore
250 zł	349 zł	312 zł	228 zł	203 zł
29,0 m / 19,6	29,7 m / 19,2	31,2 m / 18,2	28,6 m / 19,9	32,3 m / 17,6
255,3 daN / 9,6	261,4 daN / 9,9	241,8 daN / 9,4	263,6 daN / 10,0	231,3 daN / 8,8
9,39 m / 9,7	9,07 m / 10,0	9,64 m / 9,2	9,27 m / 9,9	10,14 m / 8,8
85,2 s / 19,2	82,7 s / 19,7	86,0 s / 19,0	82,1 s / 20,0	88,1 s / 18,5
58,1	**58,8**	**55,8**	**59,8**	**53,7**
51,7 m / 32,7	52,9 m / 32,0	52,0 m / 32,5	56,2 m / 30,0	57,2 m / 29,4
80,7 km/h / 9,2	78,1 km/h / 9,0	81,0 km/h / 9,3	75,5 km/h / 8,7	70,8 km/h / 8,1
3,06 m/s² / 4,3	2,96 m/s² / 4,1	3,25 m/s² / 4,5	2,60 m/s² / 3,6	2,01 m/s² / 2,8
0,716 g / 13,9	0,700 g / 13,6	0,713 g / 13,9	0,639 g / 12,4	0,632 g / 12,3
89,7 s / 33,5	88,4 s / 34,0	89,1 s / 33,7	91,6 s / 32,8	95,2 s / 31,4
93,6	**92,7**	**93,9**	**87,5**	**84,0**
44,2 m / 36,9	45,3 m / 36,1	42,9 m / 38,0	48,2 m / 33,8	44,0 m / 37,1
53,53 s / 34,9	54,07 s / 34,6	54,05 s / 34,6	56,59 s / 33,0	55,27 s / 33,8
7,000 pkt / 9,9	6,500 pkt / 9,2	6,063 pkt / 8,6	4,750 pkt / 6,7	5,500 pkt / 7,8
6,000 pkt / 4,3	6,500 pkt / 4,6	6,000 pkt / 4,3	6,500 pkt / 4,6	6,500 pkt / 4,6
66,0 dB / 4,9	64,4 dB / 5,0	65,2 dB / 4,9	67,3 dB / 4,8	65,5 dB / 4,9
90,9	**89,5**	**90,4**	**82,9**	**88,2**
9,42 / 3,9	7,70 / 4,9	7,79 / 4,9	8,34 / 4,6	8,25 / 4,6
246,5	**245,9**	**245,0**	**234,8**	**230,5**
5	**6**	**7**	**8**	**9**
Laufenn G Fit 4S przegrywa rywalizację z Dębicą zaledwie o 0,2 punktu. Nieco słabiej radzi sobie na śniegu, ale lepiej wypada w konkurencjach rozgrywanych na suchym i mokrym asfalcie. O końcowej lokacie opony Laufenn decydują opory toczenia na bardzo wysokim poziomie.	Dunlop All Season 2 zajmuje szóstą lokatę w tabeli wyników. Takie odległe miejsce rozczarowuje. Z mającą niemal identyczny bieżnik Dębicą wygrywa o włos na śniegu, ale traci na suchym i mokrym asfalcie. Dunlop jest przy tym znacznie droższy od Dębicy i Laufenna.	GT Radial wprawdzie nie zachwyca osiągami, ale jest to dosyć dobrze zbilansowana opona. Na każdym rodzaju nawierzchni prezentuje podobny poziom, dzięki czemu nie zaskakuje kierowcy. Ma wysoką odporność na zjawisko aquaplaningu. Cena opony nie jest atrakcyjna.	Opona zimowa nie zachwyca wynikiem. Oczywiście wygrywa rywalizację na śniegu, choć wypada niewiele lepiej od wielosezonowego Michelina. Próby rozgrywane na suchym i mokrym asfalcie obnażają słabe strony taniej opony zimowej. Produkt ma wysokie opory.	Compasal Crosstop A/S II to najtańsza opona w tegorocznym zestawieniu. I tu jej atuty się kończą. Wymagany poziom bezpieczeństwa zachowuje jedynie na suchym asfalcie. Na mokrej nawierzchni stanowi zagrożenie. Także jazda w warunkach zimowych na tej oponie może być niebezpieczna.

SPRZĘT POMIAROWY

Nad realizacją prób czuwali inżynierowie testowi oraz kierowcy z wieloletnim doświadczeniem. Do pomiarów używaliśmy bardzo dokładnego sprzętu GPS o częstotliwości 100 Hz i czujników przeciążania. Wszystkie urządzenia miały odpowiednie certyfikacje.



PODSUMOWANIE

Tegoroczny test pokazał, że ogumieniu premium można ufać – Continental i Michelin zapewniają najwyższy poziom bezpieczeństwa. Na trzecim miejscu melduje się opona Nokian Tyres, która udowadnia, że produkty segmentu środkowego mogą rywalizować z oponami premium. Czwarta lokata to duży sukces polskiej Dębicy. Nieźle wypada Laufenn, a Dunlop rozczarowuje. Opona GT Radial radzi sobie nieźle, ale jest droga. Compasal nie zapewnia wymaganego bezpieczeństwa, a tania „zimówka" przegrywa z oponami całorocznymi.



prasa.pl 8f551396ce

UŻY…



Hyundai Ioniq

Lata produkcji: 2016-2022
Ceny: od 46 tys. zł

Ioniq wprowadził Hyundaia w świat elektromobilności. Co warto wiedzieć o tym aucie z drugiej ręki?

Nim Hyundai na dobre rozwinął serię Ioniq (w skład której wchodzą „elektryki"), w ofercie miał jeden model stworzony z myślą o zelektryfikowanych i elektrycznych źródłach napędu. Wizualnie przywodził na myśl Toyotę Prius: także był kompaktowym liftbackiem (4,43 m długości) ze „ściętym" tyłem. Składająca się z dwóch szyb klapa kryła 456-litrowy bagażnik (w PHEV i EV: o ok. 100 l mniejszy). Ergonomia i wzornictwo kokpitu nie odbiegały zanadto od bardziej konwencjonalnych modeli typu i20 czy i30.

Ioniq występował w wersjach Hybrid i Plug-In Hybrid. Obydwie bazują na jednostce 1.6 (z dwusprzęgłową skrzynią) i generują 141 KM. Standardowa hybryda realnie potrzebuje ok. 4,5-5 l/100 km w cyklu mieszanym. Elektryczny Ioniq najpierw rozwijał 120 KM i miał baterię 28 kWh, a od 2019 r. – 136 KM i 38,3 kWh. Właściciele zgłaszają blokujące się gniazda ładowania, niską żywotność akumulatora 12 V i usterki „elektryki" (lusterek, szyb).

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

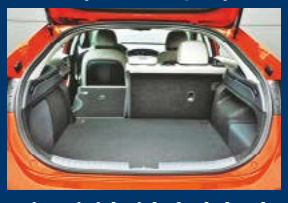
Co mają do powiedzenia użytkownicy na temat swoich Ioniqów?

Zalety

„Ioniq to hybryda, która nadaje się w trasę. Nie mam żadnych zastrzeżeń do wyciszenia"

„Przystępna pozycja za kierownicą. Wygodne fotele ze zintegrowanymi zagłówkami"

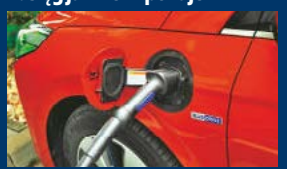
„Auto ma spory i łatwo dostępny bagażnik. Udało mi się przewieźć nim deskę windsurfingową"



„Nie wyje jak niektóre hybrydy, tylko normalnie zmienia biegi przy łagodnym pomruku silnika"

Wady

„Elektrycznego Ioniqa zwykle trzeba długo ładować w trasie. Zasięg już nie imponuje"



„Auto dość rzadko spotykane w Polsce. Nie tak łatwo kupić do niego zamienniki"

„Regulacja lusterka kierowcy okazuje się niewystarczająca dla osób mających mniej niż 175 cm wzrostu"

„Podzielona tylna szyba ogranicza widoczność. W dodatku jej dolna część jest zawsze brudna"

DO REDAKCJI

Szkoda całkowita



Można spotkać się z informacjami, że używane auto jest po szkodzie całkowitej. Czy należy się go obawiać?

W przypadku polisy OC szkodę całkowitą stwierdza się, gdy oszacowany przez ubezpieczyciela koszt naprawy przekracza 100% wartości rynkowej auta przed kolizją. W przypadku AC próg ten wynosi 70%. Nie oznacza to, że takiego pojazdu nie da się naprawić w sposób gwarantujący dalszą bezpieczną eksploatację. Sięgając np. po używane części w kolorze nadwozia, można znacząco zmniejszyć koszt naprawy. Warto jednak pamiętać, że szkoda całkowita może mieć charakter techniczny – np. z powodu spalenia auta, które nawet po odbudowie nie byłoby bezpieczne.

Popularna Pacifica



Na ulicach często widuję Chryslery Pacifiki. Skąd tak duża popularność auta, które oficjalnie nie jest oferowane w Europie?

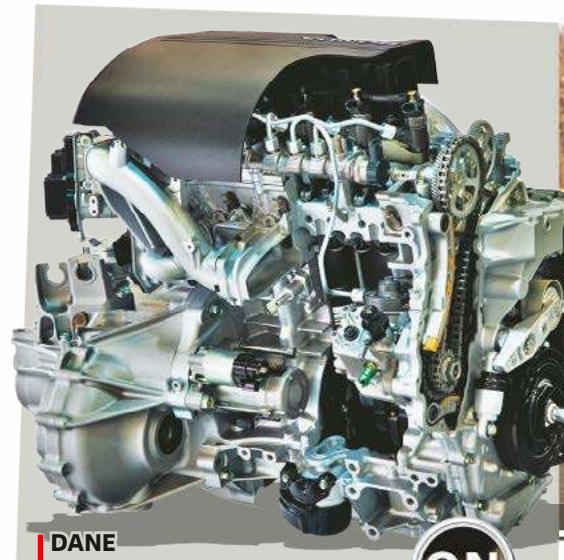
Pacifica jest wyżej pozycjonowanym technicznym bliźniakiem Chryslera Voyagera VI. Należy do najczęściej sprowadzanych modeli z USA. Można wskazać dwa główne powody. W Europie segment dużych minivanów praktycznie zanikł (ogranicza się głównie do użytkowych modeli, które doczekały się wersji osobowych). Do tego Pacifica ma korzystną relację ceny do wieku i funkcjonalności. Trzeba sprawdzić jej stan, bo sprowadzane auta są po wypadkach.

eprasa.pl 8f551396ce

Silnik Hondy 1.6 i-DTEC

Ostatni diesel Hondy stosowany w Europie imponuje spalaniem i osiągami
Jedna wada konstrukcyjna sprawia, że jest właściwie „jednorazowy”

Nowa jednostka 1.6 i-DTEC o mocy 120 KM zadebiutowała w 2013 r. i miała początkowo uzupełniać większego i starszego diesla 2.2 i-DTEC. Konstrukcja charakteryzowała się wyjątkowo niskim zużyciem paliwa. W 2015 r. pojawił się nowy wariant biturbo o mocy 160 KM, który ostatecznie zastąpił silnik 2.2. W 2018 r. przeszedł sporą modernizację przed zastosowaniem w Civicu; dostał m.in. kute tłoki, zmienioną obróbkę cylindrów, zmodernizowany układ oczyszczania spalin. Jednostkę 1.6 wycofano z produkcji w 2021 r. Ostatni autorski diesel Hondy nie okazał się tak dobry jak pierwszy. Wręcz przeciwnie – ma wadę, której usunięcie jest bardzo drogie. Problem polega na przedwczesnym zużyciu podparcia wałka rozrządu w głowicy, co powoduje jego wzdłużny luz i charakterystyczne grzechotanie. Z wadą można jeździć, ale nie zawsze długo. Warsztaty niechętnie podejmują się napraw silnika, bo każde naruszenie jego konstrukcji może okazać się fiaskiem. Honda niektórym klientom wymieniała głowice na poprawione na gwarancji. Nowa głowica kosztuje ok. 11-12 tys. zł. Nieużywane, ale poprawione są właściwie niedostępne. Używane kosztują ok. 4-5 tys. zł. Poprawki w tym obszarze wdrożono fabrycznie do Civica na rok 2018. Można mieć nadzieję, że problem w tych autach nie będzie już występował.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1598 cm³, **Moc:** 120-160 KM
Moment obrotowy: 220-260 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Honda Civic X od rocznika modelowego 2018.

ON



Superekonomiczny kompakt

Mały diesel Hondy był gwiazdą Civica, szczególnie dziewiątej generacji. Robił wrażenie zużyciem paliwa i kulturą pracy. Już dane homologacyjne wersji 120 KM mówiły o zużyciu 3,6 l/100 km i emisji 94 g CO_2/km. Silnik Hondy nie był jednak bezkonkurencyjny, bo Volkswagen Golf 1.6 TDI BlueMotion osiągał 3,2 l/100 km i 85 g CO_2/km, a Peugeot 308 1.6 BlueHDi rewelacyjne 3,1 l/100 km i 82 g CO_2/km. Civic nie był więc rekordzistą, ale jeździ się nim wyjątkowo przyjemnie.

1. CENY CZĘŚCI

głowica nowa	11 000 zł
wtryskiwacz	1300 zł
napęd rozrządu	3000 zł
turbosprężarka	od 4000 zł
sprzęgło	1000 zł
koło dwumasowe	4000 zł

2. TYPOWE USTERKI

- luz osiowy na wałku wydechu
- duże rozcieńczenie oleju paliwem
- problemy z filtrem DPF
- problemy z zaworem EGR
- problemy z wtryskiwaczami

1 Na przykładzie Hondy Civic IX (120 KM) podajemy ceny części oryginalnych lub wysokiej klasy zamienników, które rzeczywiście sprawdzają się w eksploatacji. Są na tyle wysokie, że poważniejsza naprawa stawia pod znakiem zapytania sens kupowania auta z tą jednostką, zwłaszcza kiedy trzeba ingerować w głowicę. **2** Dwie największe bolączki to grzechotanie w głowicy i rozcieńczenie oleju paliwem w wyniku niedopalenia filtra DPF. Pozostałe wymienione problemy są bardziej sporadyczne niż typowe. **3** Wbrew pozorom konstrukcja silnika nie jest szczególnie skomplikowana. Nie ma nawet pompy oleju o zmiennym wydatku czy elektronicznie sterowanego termostatu.

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	common rail, wtryskiwacze elektromagnetyczne
rodzaj doładowania	turbosprężarka lub układ dwóch turbosprężarek
napęd rozrządu	łańcuch, bez interwału wymiany
zmienne fazy zaworowe	brak
regulacja zaworów	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania	brak

9-BIEGOWE AUTOMATY
Honda zawsze używała automatów własnej konstrukcji. Wyjątkiem jest skrzynia ZF łączona z tym silnikiem.





W Hondzie CR-V czwartej generacji diesel 1.6 i-DTEC był początkowo słabszą alternatywą dla 2.2 i-DTEC. Większy silnik zastąpiono w 2015 r. mocniejszym wariantem 1.6 z podwójnym doładowaniem i mocą 160 KM. Tylko tę mocniejszą wersję oferowano z napędem AWD, a opcjonalnie także z 9-biegową skrzynią automatyczną. Silnik był mały, ale rozwijał 350 Nm momentu obrotowego, czyli tyle samo co 2.2 i-DTEC. Problem w tym, że nie miał tej samej trwałości co większy poprzednik.



WADA KONSTRUKCYJNA GŁOWICY
Głowica w tym silniku jest wadliwa. To właściwie jedyna istotna usterka, występująca częściej w wersji 160 KM.

Zalecany olej:
0W-30
ACEA C2/C3
Objętość przy wymianie:
4,5-4,7 l

eprasa.pl 8f551396ce



Dacia Duster I vs II

Relatywnie tani w zakupie i eksploatacji, ekonomiczny, atrakcyjny z wyglądu i pożądany na rynku wtórnym. Ten opis pasuje do dwóch pierwszych generacji Dustera. Którą z nich warto wybrać?

Marka Dacia okazała się przepisem na sukces. Europejczycy przekonali się do tych niedrogich w zakupie i eksploatacji aut. Duster to świetna odpowiedź na potrzeby rynku w zakresie SUV-ów.

Pierwsza generacja została zaprezentowana w 2010 r. Zbudowano ją na platformie B0 koncernu Nissan-Renault. Wcześniej powstały na niej Logan oraz Sandero. Wymiary Dacii Duster (długość: 432 cm, szerokość: 182 cm, wysokość: 163-169 cm) wraz z pokaźnym rozstawem osi (267 cm) plasowały ją w tej samej klasie, co starszego o cztery lata, niemal identycznego rozmiarowo Nissana Qashqaia. Wyraźnie droższemu Nissanowi rumuński SUV nie ustępował ani przestronnością wnętrza, ani pojemnością 475-litrowego bagażnika (Qashqai 410 l).

Za niską ceną Dustera stały wyraźne oszczędności materiałowe i produkcyjne. Oprócz prostych materiałów we wnętrzu Dacia ma też podatne na uszkodzenia lakiery, cienkie szyby o słabszym tłumieniu hałasów, uboższe wygłuszenie czy nawet brak zabezpieczeń progu bagażnika przed przetarciem lakieru. Uboższa niż w innych autach była też paleta silników.

Mechanicznie Duster bazował na nienajnowszej, sprawdzonej już w starszych modelach Renault i Nissana technologii, co w oczach klientów – zmęczonych wciąż rosnącymi kosztami utrzymania samochodów – okazało się zaletą.

1 zł W obu generacjach koszt corocznych ser

DACIA Duster I (2010-2017)

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2016 to 110-170 tys. km

Benzynowa wersja 1.6 16V sprzed liftingu będzie najtańsza w corocznym serwisie (300-600 zł poza ASO) i naprawach, dobrze znosi też LPG. Z kolei diesel 1.5 to mistrz oszczędzania, bez trudu osiągnie spalanie rzędu 5 l/100 km. Bieżące serwisowanie diesla i 1.2 TCe pochłania 400-900 zł. Części są tanie, nawet te oryginalne, wiele pasuje z różnych modeli Renault.

Choć wnętrze drugiej generacji wygląda



PUNKTY: 6/10

DACIA Duster I

Deska rozdzielcza jest prosta do bólu i wykonana z najtańszych tworzyw. Po liftingu dodano półeczkę nad centralnymi nawiewami, większe radio oraz przeniesiono przyciski do sterowania szybami z konsoli środkowej na drzwi. Fotele nie są nadzwyczaj wygodne, centralny podłokietnik był opcją. Kanapa jest twarda, ale oferuje sporo miejsca. Widoczność do tyłu okazuje się przeciętna.

eprasa.pl 8f551396ce



Dacia Duster I, 2010-2017
Ceny: 10-42 tys. zł

Silniki benzynowe:
1.2-1.6 (105-125 KM)
Silniki Diesla:
1.5 (90-110 KM)

Dacia Duster II, 2017-2024
Ceny: 28-80 tys. zł

Silniki benzynowe:
1.0-1.6 (90-150 KM)
Silniki Diesla:
1.5 (90-115 KM)

Dacia Duster I

Pierwsza generacja Dustera weszła na rynek zaledwie cztery lata po prekursorze segmentu, Nissanie Qashqaiu. Od razu spotkała się z dużym zainteresowaniem – i nie bez powodu. Obszerne wnętrze, pakowny bagażnik czy opcjonalny napęd 4WD w połączeniu z niską ceną okazały się strzałem w „10”

Dacia Duster II

Drugie wcielenie Dustera było kontynuacją sukcesu poprzednika. Nowsza stylistyka to jej główny wyróżnik, bowiem od strony technicznej bardzo dużo odziedziczyła po pierwszej generacji. Ale zachowała też jej zalety w postaci przestronnej kabiny, dużego prześwitu czy doskonałego opcjonalnego napędu 4WD.

wisów wciąż jest bardzo niski – nawet w ASO.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Wersje benzynowe królują na rynku wtórnym, udział aut z instalacją LPG sięga 10%.
- Diesle ma 15% sprzedawanych Dusterów I.
- Co dziesiąty Duster I ma napęd 4WD, ich ceny ofertowe startują od 17 tys. zł.

DACIA Duster II (2017-2024)

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2018 to 100-150 tys. km

Brak jednostek wolnossących to główna różnica techniczna, która nieznacznie podnosi koszty serwisowe. W przypadku silników serii TCe koszt podstawowego serwisu wynosi 350-600 zł. Diesel 1.5 dCi to ta sama konstrukcja, co w „jedynce”. Części nadal są niedrogie, na rynku jest ogrom zamienników – zaprocentowała duża popularność Dustera w całej Europie.

GIEŁDOWE FAKTY:
- Diesle to niecałe 20% ofert sprzedaży, auta z LPG stanowią ok. 30% ogółu ogłoszeń.
- W Dusterze II oferowano już automaty, ale i tak stanowią ułamek oferty.
- 10% Dusterów II ma napęd 4WD (od 35 tys. zł).

lepiej, też jest wykończone tworzywami niskiej jakości.







PUNKTY: 7/10

DACIA Duster II

Wnętrze drugiej generacji rumuńskiego SUV-a wygląda znacznie nowocześniej, ale jakość plastików i tkanin przypominają o budżetowym charakterze modelu. Ekran systemu multimedialnego został zgrabnie wkomponowany w centralną część kokpitu. Fotele są nieco wygodniejsze, podobnie jak kanapa z wydłużonym siedziskiem na skrajnych miejscach. Widoczność do tyłu pozostała przeciętna.





eprasa.pl 8f551396ce

Wyposażenie, wersje



DACIA Duster I

W testach Euro NCAP w 2010 r. Duster zdobył trzy gwiazdki z pięciu możliwych. Było to efektem ubogiego wyposażenia z zakresu bezpieczeństwa. Dacia miała tylko to, co wymagane przepisami, czyli ABS i airbag kierowcy. ESP i poduszki pasażera oraz boczne wymagały dopłaty. Po liftingu z 2013 r. w standardzie był już ESP i cztery poduszki powietrzne.

Warto wiedzieć

- Podstawowa wersja Access pozbawiona jest wszelkich zbytków. Klienci omijali ją szerokim łukiem. Odmian tę można poznać po nielakierowanych zderzakach i braku relingów.
- O wiele chętniej była wybierana wyższa wersja wyposażenia, zapewniająca minimum komfortu, jakiego oczekuje się od współczesnego samochodu. Ambiance ma zestaw audio, tylne czujniki parkowania oraz elektrycznie sterowane szyby z przodu. Klimatyzacja wymagała jednak dopłaty.
- Laureate – najbogatsza wersja Dustera I – przyciąga wzrok metalicznym lakierem, obręczami ze stopów lekkich, a w środku wielofunkcyjną kierownicą, tempomatem, elektryką w tylnych drzwiach, a opcjonalnie także dotykowym ekranem nawigacji.

PUNKTY: 5/10



Wlew płynu do spryskiwaczy znajduje się na podszybiu. Mało wygodne.



Bagażnik jest bardzo ustawny i pojemny – mieści 475-1635 l.



DACIA Duster II

Duster II był o wiele bezpieczniejszy, ale przez surowsze normy i on otrzymał od Euro NCAP trzy gwiazdki. W standardzie oferował sześć poduszek, kurtyny boczne, systemy monitorowania martwego pola czy asystenta ruszania pod górę. Po liftingu z 2021 r. można było dostać system kamer czy kontrolę zjazdu dla wersji 4WD. W lipcu 2024 r. dodano wyposażenie wymagane przez UE.

Warto wiedzieć

- Wersja Access oferowała komputer pokładowy, ogranicznik prędkości, centralny zamek, zdalne otwieranie drzwi, automatycznie włączane światła, lampy LED do jazdy dziennej i sterowane elektrycznie przednie szyby.
- W odmianie Essential dodawano radio z Bluetooth i USB, fotel kierowcy z regulacją wysokości czy relingi dachowe.
- Comfort dorzucała światła przeciwmgielne, manualną klimatyzację, elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka.
- Prestige to alufelgi 17", kamera cofania, tylne czujniki, nawigacja z ekranem dotykowym 7" i przyciemniane szyby.
- W lipcu 2024 r., dzięki unijnej dyrektywie, dodano m.in. awaryjne hamowanie, asystę pasa ruchu, rozpoznawanie znaków, czy monitorowanie zmęczenia kierowcy.

PUNKTY: 7/10



Wersje przed liftingiem miały ekran 7-calowy, poliftowe 8-calowy.



Bagażnik jest głęboki, stosunkowo pojemny i ustawny (445-1478 l).

Podstawowy silnik benzynowy 1.6 16V (105 KM) to prosta jednostka Renault. Spala dużo, ale dobrze pracuje na LPG. Dacia oferowała fabryczne instalacje w wersjach z napędem na przód. Przy okazji liftingu w 2013 r. do oferty dołączono doładowany silnik 1.2 TCe (125 KM). Od 2015 r. spełniał normę Euro 6. W tym samym roku 1.6 16V zastąpiono nowocześniejszym, wciąż wolnossącym 1.6 SCe (114 KM), który spełniał normę Euro 6. On także był dostępny w wersji z LPG. Jedynym dieslem był 1.5 dCi w kilku wariantach mocy (86-110 KM). Pod sam koniec produkcji pojawiła się możliwość zamówienia diesla z dwusprzęgłową skrzynią EDC, lecz bardzo trudno ją znaleźć na rynku wtórnym. Dominują ręczne skrzynie, niestety o niskiej precyzji. Zarówno wersje benzynowe, jak i wysokoprężne można było dostać z zaczerpniętym z Nissana X-Traila napędem na obie osie. Ma on tryby 2WD, Auto 4WD i Lock. Ostatni blokuje sprzęgło międzyosiowe do ok. 60 km/h, co wraz z 210 mm prześwitu czyni Dustera 4x4 autem dzielnym w terenie.

Pomiędzy obydwiema generacjami nie ma drastycznych różnic, druga ma nowocześniejsze multimedia oraz więcej jednostek z doładowaniem

Druga generacja Dustera weszła do sprzedaży na początku 2018 r. Koncepcja stylistyczna i podstawowe wymiary auta pozostały niemal identyczne, więc nie można spodziewać się rewolucji pod względem obszerności wnętrza. Auto mierzy 434 cm długości, 180 cm szerokości i 163-170 cm wysokości, zaś rozstaw osi to identyczne 267 cm. Bagażnik zmalał o ok. 30 l. Wnętrze wygląda dużo nowocześniej, ale też jest wykończone marnymi tworzywami i materiałami.

Wiele pomysłów na silnik

Znana z poprzednika wolnossąca jednostka 1.6 SCe (114 KM) była oferowana tylko przez rok. Szczebel wyżej znajdował się doładowany silnik 1.2 TCe (125 KM). W 2019 r. zastąpił go nowszy 1.3 TCe (131, 150 KM). W 2019 r. w gamie pojawił się też trzycylindrowy 1.0 TCe (101 KM, 91 KM od 2020 r.), od 2020 r. dostępny z fabryczną instalacją LPG. Jedynym dieslem pozostało 1.5 dCi (90-110 KM).

Bez wahania można wybrać wolnossące jednostki: 1.6 16V i nowszą 1.6 SCe. Pierwsza nie grzeszy oszczędnością, ale nie sprawia problemów. Obie tolerują zasilanie gazem, ale by 1.6 SCe działała z LPG, należy pamiętać o kontroli i regulacji luzu zaworowego (brak hydraulicznych popychaczy), najlepiej nie rzadziej niż co 30-40 tys. km. Z turbodoładowanych silników polecamy 1.3 TCe (131, 150 KM), jest mocny, oszczędny i poprawiony względem poprzednika. Ma kilka słabszych punktów, ale jak na współczesny silnik z bezpośrednim wtryskiem nie jest zły. Np. wciąż zdarzają się raporty o poborze oleju, ale skala jest mniejsza niż w 1.2 TCe. Dobre opinie zbiera też najmniejszy 1.0 TCe, choć jego kultura pracy nie jest wysoka, a przez niezbyt dużą moc oferuje najgorsze osiągi w całej gamie. O 1.5 dCi też wiele złego nie można powiedzieć. Problemy z panewkami ograniczono, ale olej i tak warto często wymieniać. To zresztą podstawowa zasada przy nowoczesnych jednostkach, które nie lubią zaniedbań w tym zakresie.

Najgorsze opinie zbiera 1.2 TCe. Nadmierne spalanie oleju może doprowadzić do zatarcia silnika, ale regularna kontrola i uzupełnianie stanu są w stanie temu zapobiec. Nietrwały rozrząd z rozciągającym się łańcuchem to też duży problem, znane są przypadki, gdy ten zerwał się po przebiegu ok. 60 tys. km. Najbezpieczniej więc przyjąć właśnie taki interwał wymiany. Przy spokojnej eksploatacji i wymianie oleju co ok. 10 tys. km można go wydłużyć do 100 tys. km. Olej należy nie tylko regularnie kontrolować, ale też wymieniać. Zaleca się skrócenie fabrycznych wytycznych do 10-12 tys. km.

Ręczne skrzynie nie mają dobrych opinii, ale można z nimi żyć. Rzadko spotykane przekładnie dwusprzęgłowe EDC mają trwałość do ok. 200 tys. km, zanim pojawi się konieczność ich naprawy. Napęd 4x4 jest trwały, nie sprawia problemów, ale pogarsza osiągi i zwiększa spalanie.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

eprasa.pl 8f551396ce

Silniki

PUNKTY: 8/10

DACIA Duster I

- Do 2015 r. podstawową jednostką było benzynowe 1.6 16V o mocy 105 KM. To prosta i trwała konstrukcja, ale według producenta pali 7,1 l/100 km. Dużo w odniesieniu do osiągów.
- W 2015 r. w ofercie pojawił się benzynowy silnik 1.6 SCe o mocy 114 KM. Jest trwały i tani w serwisie, zużywa 6,4 l/100 km. Ma rozrząd napędzany łańcuchem.
- Od 2013 r. dostępny był 1.2 TCe o mocy 125 KM. Dwa lata później pojawił się w konfiguracji z napędem 4WD. To najmocniejszy silnik w gamie, o średnim spalaniu 6,0-6,4 l/100 km.
- Diesel 1.5 dCi (90, 107 i 110 KM) to wdzięczny napęd. Cechuje go wyjątkowo niskie homologowane spalanie (4,8-5,6 l/100 km).
- Na rynkach poza UE oferowano także silnik 2.0 16V (135 KM) konstrukcji Renault.



Diesel jest świetnym wyborem, o ile dbano o niego we właściwy sposób.



1.2 TCe wymaga troski. Trzeba uważać na stan oleju i często go zmieniać.

PUNKTY: 8/10

DACIA Duster II

- Podstawowym silnikiem benzynowym jest trzycylindrowy 1.0 TCe o mocy 91 lub 101 KM. Nie grzeszy kulturą, ale oficjalnie pali 5,9-6,3 l/100 km.
- Duster II odziedziczył po poprzedniku silnik 1.2 TCe o mocy 125 KM. Ma cztery cylindry i zużywa średnio 6,2 l/100 km. Niestety wciąż potrafi palić duże ilości oleju.
- Topową ofertą był silnik 1.3 TCe (130, 150 KM) o spalaniu 6,2-6,8 l/100 km. Słabszy wariant zastąpił jednostkę 1.2 TCe.
- Na początku w ofercie był jeszcze silnik 1.6 SCe (także z fabryczną instalacją gazową). Średnie spalanie wynosiło 6,8 l/100 km.
- Diesel 1.5 dCi o mocy 90 i 110, potem 95 i 115 KM jest oszczędny. Według producenta pali 4,4-4,8 l/100 km.



Diesel jest bardzo oszczędny, ale nie warto oszczędzać na serwisie.



1.3 TCe to świetny wybór, ale pamiętajmy o częstych wymianach oleju.

Usterki

PUNKTY: 7/10

DACIA Duster I

Każdy egzemplarz należy prześwietlić pod kątem rdzy. Atakuje ona podwozie, nadkola, a także wszystkie elementy, na których pojawią się odpryski lakieru. Sprawdzić trzeba też wyposażenie, zdarzają się drobne awarie elektryczne (centralny zamek, radio, itp.). Ręczne skrzynie są nieprecyzyjne i nietrwałe.



1 W wersji 1.6 16V: awarie cewek, przepustnicy, nietrwały rozrząd; 1.6 SCe: zużycie oleju, awarie osprzętu.

2 1.2 TCe: pobór oleju, nietrwały łańcuch rozrządu, wycieki z układu chłodzenia i oleju, awarie cewek.

3 W 1.5 dCi: nietrwałe panewki wału, wtryskiwacze wrażliwe na gorsze paliwo, zapychanie DPF-u w mieście.

PUNKTY: 7/10

DACIA Duster II

W okolicach relingów masa uszczelniająca może pękać. Pojawiają się też pierwsze problemy z korozją. Zdarzają się drobne kłopoty z elektryką, w tym z zacinającą się klapką wlewu paliwa. Ręczne skrzynie nie grzeszą precyzją prowadzenia lewarka, zwłaszcza w 1.0 i 1.3 TCe.



1 W 1.2 TCe: pobór oleju, nietrwały łańcuch rozrządu, wycieki z układu chłodzenia i oleju, awarie cewek.

2 W 1.3 TCe: nagar w dolocie, pobór oleju, awarie pompy oleju, wtryskiwaczy, zaworu upustowego turbo.

3 Skrzynia EDC: możliwe zużycie sprzęgieł i mechatroniki przy wyższych przebiegach, szarpania, stuki.

m motor PODSUMOWANIE

Druga generacja odziedziczyła zalety poprzednika, choć większość silników to już siłą rzeczy nowoczesne jednostki z bezpośrednim wtryskiem i doładowaniem, co podnosi koszty serwisu i napraw. Ale po stronie zalet należy dopisać bogatsze wyposażenie oraz zwiększony poziom bezpieczeństwa, co przełożyło się na wyższą liczbę przyznanych punktów i zwycięstwo w naszym porównaniu.

NASZYM ZDANIEM: Polecamy silniki 1.6 Sce z początku produkcji i 1.3 TCe z palety jednostek turbodoładowanych. Do miasta dla spokojnego kierowcy 1.0 TCe też będzie dobry. Mając w perspektywie dłuższe przebiegi, można rozważyć diesla 1.5 dCi – to dobry i oszczędny silnik.



PUNKTY: 35/50

DACIA DUSTER I

Prosta technika przekłada się na niskie koszty utrzymania, wnętrze jest wystarczająco obszerne dla czwórki pasażerów, a bagażnik bardzo duży jak na swoją klasę. Opcjonalny napęd 4x4 jest świetny, ale nie każdemu potrzebny. Wady to ubogie wyposażenie, zwłaszcza podstawowych wersji, słaby lakier oraz podatność podwozia na korozję.

NASZYM ZDANIEM: Szukającym najniższych kosztów eksploatacji polecamy wolnossące 1.6 16V i 1.6 SCe z napędem na przód. Wybór wersji 4x4 ma sens jedynie wtedy, gdy zamierzamy z niej aktywnie korzystać. Kupowanie „na zapas" nie ma sensu.



PUNKTY: 38/50

DACIA DUSTER II

eprasa.pl 8f551396ce

Czas płynie, a ceny ofertowe nie spadają w zastraszającym

Używane auta z Chin



MG HS
Mierzący 4,6 m SUV marki MG, która jest coraz silniej zakorzeniona na wielu europejskich rynkach. Zmniejsza to obawy związane z jej wycofaniem się z gry. W 2023 roku HS przeszedł modernizację, która zmieniła kształt grilla (zaczął rozszerzać się ku dołowi) oraz lamp (zyskały bardziej klinowaty kształt).

Na rynku przybywa samochodów używanych z metką made in China. Wbrew początkowym obawom ich ceny nie topnieją w lawinowym tempie. Nawet starsze pojazdy są dość drogie.

Dostępność chińskich aut w Polsce systematycznie rośnie. Działalność rozpoczynają kolejne marki, otwierają się następne salony. Sprzedaż rośnie, więc przybywa aut na drogach, a także zwiększa się podaż na rynku wtórnym.

W momencie przygotowywania tego tekstu w popularnym serwisie ogłoszeniowym Otomoto.pl oferowano blisko 5400 samochodów chińskich marek. 4076 z nich było nowych, a 1282 – używane. W maju ubiegłego roku dostępnych aut chińskich marek było poniżej 1200, z czego 914 nowych i 248 używanych.

Zainteresowani zakupem nie mogą więc już narzekać na skromny wybór. W tabelach obok prezentujemy zebrane przez sieć salonów sprzedaży używanych pojazdów AAA Auto średnie ceny ofertowe, przebiegi oraz czasy oferowania pojazdów chińskich marek w ogłoszeniach (I-VI 2026 r.). Ze względu na to, że mamy do czynienia z dosyć świeżym zjawiskiem, pojawiają się pewne problemy – nie wszystkie ogłoszenia są jeszcze poprawnie rozpoznawane. Dlatego w przypadku niektórych marek trafiają one do zbiorczej kategorii, opisanej przez nas jako „pozostałe”.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: ARCHIWUM



SERES 3
W Polsce reprezentantem Seresa była litewska firma Busnex, która zawiesiła import w połowie 2023 r., tłumacząc to zawirowaniami na rynku walutowym oraz agresywną polityką cenową Tesli – auta tej marki stały się na tyle tanie, że zakup Seresa przestał mieć sens. Ceny używanych „trójek” nie są wyśrubowane, ale auto może być trudne do odsprzedania.

Marka/model	Liczba sprzedanych	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas ofertowania
BAIC					
Beijing 5	79	100 598 zł	17 863 km	2 lata	43 dni
Beijing 3	17	63 429 zł	16 949 km	2 lata	13 dni
Beijing 7	12	116 867 zł	14 924 km	1 rok	28 dni
X55	9	71 233 zł	68 074 km	5 lat	33 dni
BJ40	3	124 767 zł	10 080 km	4 lata	68 dni
X25	2	47 350 zł	35 285 km	8 lat	28 dni
BAIC – pozostałe	101	110 558 zł	15 941 km	2 lata	45 dni
Bestune					
T90	2	121 900 zł	7301 km	1 rok	90 dni
BYD					
Seal U	230	136 210 zł	13 572 km	1 rok	33 dni
Seal	90	140 175 zł	13 947 km	2 lata	43 dni
Sealion 7	54	183 034 zł	15 050 km	1 rok	42 dni
Dolphin	27	100 569 zł	37 902 km	6 lat	34 dni
Dolphin Surf	23	92 555 zł	8158 km	1 rok	60 dni
Atto 2	14	114 500 zł	7615 km	1 rok	78 dni
Leopard 8	11	298 545 zł	11 511 km	1 rok	60 dni
Atto 3	5	89 500 zł	36 602 km	3 lata	56 dni
Tang	4	119 500 zł	34 077 km	1 rok	13 dni
Tang L	3	208 993 zł	7930 km	3 lata	103 dni
Seal 5 DM-i	1	125 000 zł	7500 km	1 rok	13 dni
BYD – pozostałe	23	178 816 zł	14 765 km	2 lata	165 dni
Chery					
Tiggo 8	25	137 513 zł	8049 km	1 rok	34 dni
Tiggo 7	20	122 220 zł	10 501 km	1 rok	47 dni
Tiggo 4	10	93 658 zł	10 672 km	4 lata	31 dni
Tiggo 9	6	183 033 zł	14 182 km	1 rok	15 dni
Denza					
N9	6	321 000 zł	9042 km	1 rok	36 dni
D9	2	299 900 zł	8473 km	1 rok	31 dni
Denza – pozostałe	14	275 243 zł	12 202 km	2 lata	36 dni

eprasa.pl 8f551396ce

tempie

Marka/model	Liczba sprzedanych	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas ofertowania
Dongfeng					
Mage	10	103 480 zł	10 188 km	3 lata	143 dni
Fengon 5	6	53 300 zł	70 200 km	4 lata	39 dni
Glory 580	4	40 725 zł	195 060 km	7 lat	60 dni
Box	2	84 900 zł	7800 km	2 lata	122 dni
Forthing					
T-Five	19	103 305 zł	8894 km	2 lata	119 dni
V-Tour	1	169 000 zł	20 000 km	1 rok	27 dni
U-Tour	23	130 404 zł	8666 km	2 lata	118 dni
Forthing – pozostałe	17	85 670 zł	25 621 km	2 lata	26 dni
Geely					
EX5	6	134 633 zł	7634 km	1 rok	46 dni
Starray EM-i	5	135 000 zł	10 564 km	1 rok	27 dni
Geely – pozostałe	22	147 804 zł	18 395 km	2 lata	54 dni
Hongqi					
HS5	2	124 900 zł	6907 km	1 rok	5 dni
E-HS9	1	221 000 zł	67 105 km	4 lata	21 dni
Hongqi – pozostałe	25	157 204 zł	10 925 km	1 rok	90 dni
JAC					
T8	7	127 030 zł	6171 km	3 lata	13 dni
JS8	1	119 900 zł	6403 km	1 rok	20 dni
JS4	1	98 700 zł	47 171 km	2 lata	13 dni
Jaecoo					
Jaecoo – pozostałe	273	124 514 zł	13 751 km	1 rok	45 dni
Jetour					
Jetour – pozostałe	12	160 194 zł	12 650 km	1 rok	98 dni
Leapmotor					
T03	2	43 500 zł	17 824 km	3 lata	28 dni
Leapmotor – pozostałe	12	127 573 zł	11 380 km	1 rok	24 dni
Lynk & Co					
1	9	84 000 zł	58 216 km	4 lata	96 dni
Lynk & Co – pozostałe	6	262 933 zł	8072 km	1 rok	79 dni
Maxus					
T60	4	129 390 zł	9792 km	1 rok	53 dni
eDeliver 9	2	53 439 zł	14 221 km	4 lata	13 dni
Maxus – pozostałe	52	78 742 zł	46 333 km	3 lata	51 dni
MG					
HS	662	93 197 zł	34 992 km	3 lata	42 dni
ZS	300	67 379 zł	36 636 km	3 lata	36 dni
4	70	87 849 zł	21 576 km	2 lata	37 dni
eHS	70	89 871 zł	46 532 km	4 lata	24 dni
MG3	59	68 372 zł	32 001 km	2 lata	41 dni
3	20	71 525 zł	17 764 km	2 lata	22 dni
Marvel R	11	80 836 zł	52 898 km	4 lata	51 dni
S5	7	135 243 zł	7588 km	1 rok	68 dni
MG5	3	59 167 zł	43 351 km	3 lata	18 dni



BAIC BEIJING 5

Model przekonuje atrakcyjną stylizacją czy smaczkami pokroju wysuwanych klamek. Kolejnym plusem jest bogate wyposażenie standardowe. Miejsca w kabinie nie brakuje. 177-konny silnik 1.5 T połączono z 7-stopniową dwusprzęgłową skrzynią. Przekonuje niezłą dynamiką, ale rozczarowuje wyższym niż u europejskich rywali spalaniem, co często kompensują instalacje gazowe. Ceny ofertowe pozostają całkiem wysokie.

Marka/model	Liczba sprzedanych	Średnia cena	Średni przebieg	Średni wiek	Średni czas ofertowania
NIO					
ET5	5	239 900 zł	22 000 km	3 lata	99 dni
Omoda					
E5	27	119 955 zł	12 676 km	2 lata	45 dni
Omoda – pozostałe	295	138 891 zł	14 351 km	1 rok	33 dni
Polestar					
2	24	90 454 zł	81 625 km	4 lata	22 dni
1	1	415 000 zł	68 000 km	5 lat	67 dni
Seres					
Seres – pozostałe	17	80 188 zł	29 153 km	4 lata	22 dni
Voyah					
Voyah – pozostałe	10	235 060 zł	10 336 km	3 lata	336 dni
Xpeng					
Xpeng P7	2	63 456 zł	40 402 km	2 lata	63 dni



LEAPMOTOR T03

Miejskie auto z napędem elektrycznym miało dość niską cenę, którą dodatkowo zbiły dotacje. Siłą rzeczy ceny ofertowe nie mogą być wyśrubowane. Nawet auta podemonstracyjne od dealerów z symbolicznymi przebiegami można kupić za 67-69 tys. zł. Za kilka lat ceny w segmencie aut elektrycznych mogą zostać dodatkowo rozchwiane przez pojazdy wracające z najmów.

VOYAH FREE

Marka Voyah oferuje auta jednocześnie tanie i... drogie. Tanie jak na kilkuletnie kilkusetkonne SUV-y i minivany o długości ok. 5 metrów, ale kosztowne jak na produkt nierozpoznawalnej przez większość firmy. W budżecie przekraczającym 230 tys. zł można wybierać wśród używanych aut marek premium i wyjechać na drogę chociażby Mercedesem GLE czy Porsche Cayenne.





FORTHING T-FIVE

Efektownie stylizowany, nierzadko porównywany z Lamborghini Urusem SUV kryje pod maską benzynowy silnik 1.5 T (177 KM) z bezpośrednim wtryskiem paliwa, będący 4A95TD Mitsubishi. Koszty eksploatacji można obniżyć instalacją gazową.

PODSUMOWANIE

Na rynku wtórnym nie brakuje już chińskich aut. Z czasem ich liczba będzie szybko rosła. Do sprzedaży zostaną wystawione auta wracające z leasingów i wynajmów. W przyszłości zaczną też być sprzedawane przez osoby prywatne, a na pełną skalę ruszy import z Zachodu. Zainteresowani zakupem będą mieli w czym wybierać. Można spodziewać się także urealnienia cen. Dotychczas nie było punktów odniesienia w postaci innych ofert, więc sprzedający mieli trudny orzech do zgryzienia przy wycenianiu samochodów. Największych przecen można spodziewać się w przypadku najdroższych aut. Tańsze nie będą szybko taniały, bo obecnie za mniej niż 80-100 tys. zł trudno znaleźć kilkuletniego SUV-a.

eprasa.pl 8f551396ce

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

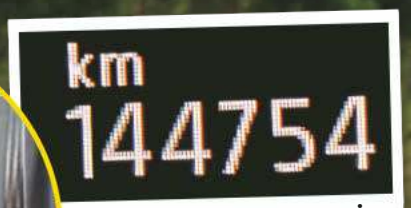
VOLKSWAGEN TOURAN 1.5 TSI HIGHLINE › obecny przebieg: **144 tys. km** › rok › szczegółowy raport z **62 tys. km** › start: **82 tys. km** › meta: **144 tys. km** › obecna wartość:

O MODELU

Volkswagen Touran II (5T)
W produkcji: **2015-2026 r.**
Silniki benzynowe: **1.0-1.8 (110-180 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.0 (110-190 KM)**



W trzecim rzędzie dorośli będą mieć wysoko podciągnięte kolana. O ile w ogóle się zmieszczą. Ale najgorsze jest samo przeciskanie się do tyłu.



Nawet benzynowe Tourany mają często spore przebiegi, ten wcale nie jest wysoki.

Mimo awarii pochwał jest sporo

Mocniejsze odmiany popularnego 1.5 TSI sami wiele razy chwaliliśmy. Niestety czasami zdarzają się ich poważne usterki, niekoniecznie przy dużych przebiegach.

Samochody niestety nie rosną wraz z rodziną. Co gorsza, nie rosną też garaże. Pan Szymon mieszka w okolicy, w której parkowanie na ulicy nie jest łatwe. Wprawdzie posiada dom, ale podjazd jest niewielki i zajmuje go drugie auto. A garaż w domu z lat 60. zdecydowanie nie odpowiada dzisiejszym standardom wymiarów samochodów, zwłaszcza na długość. To dość mocno ograniczyło wybór aut, zwłaszcza minivanów ze słowem Grand w nazwie. Do tego pan Szymon chciał też udany benzynowy silnik, co ponownie zawęziło pole poszukiwań. Ale o wyborze Tourana zdecydowały przypadek i znajomości. Auto, którym dzisiaj jeździ, znalazł jego kuzyn, blacharz i lakiernik. Przyjechało uszkodzone (przetarty cały bok) ze Szwajcarii. W tabeli z kosztami w cenie zakupu samochodu uwzględniliśmy koszt jego naprawy. A ponieważ ta odbyła się po znajomości, cena okazała się nader atrakcyjna.

A może Sportsvan?

Od 2014 roku Volkswagen oferował Golfa w odmianie Sportsvan, z podniesionym dachem, większym bagażnikiem. To właśnie takie auto początkowo rozważał pan Szymon. Następca Golfa Plus okazuje się zaskakująco przestronny, nie ma jednak z tyłu, jak Touran, trzech indywidualnych foteli. Do zakupu tego konkretnego Tourana przekonało też bogate wyposażenie. Trudno o takie w znacznie rzadszym na rynku Sportsvanie. Pan Szymon nadmienia jednak, że wciąż uważa taką odmianę Golfa za ciekawą propozycję, jeśli ktoś szuka bardziej rodzinnego hatchbacka. Tym bardziej że Sportsvana można kupić wyraźnie taniej niż Tourana. A ceny tych drugich są niemałe. Zwłaszcza ostatnich roczników, szczególnie aut krajowych.

eprasa.pl 8f551396ce

produkcji: **2018**
68 tys. zł

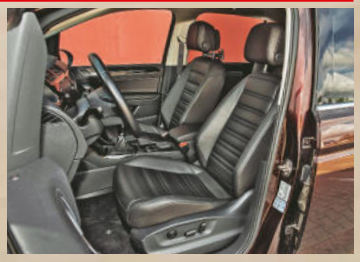




FIZYCZNE POKRĘTŁA i przyciski klimatyzacji (do liftingu) to spory plus. Wysoka jakość.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Siedmioosobowe Tourany trzeba traktować jako auta pięcioosobowe dające okazjonalną możliwość przewozu dodatkowej dwójki dzieci. Nie ma tu tyle miejsca co w dłuższych wersjach (Grand) Citroena C4 Picasso czy Scenica. Ale poza tym kabina zasługuje na dużo komplementów. Jest dobrze i ładnie wykonana, świetna w obsłudze. To bogata odmiana, stąd świetne, wykończone skórą fotele. Właściciel nie narzeka na wyciszenie, chwali widoczność. Tylne drzwi nie dość, że są szerokie, to otwierają się pod kątem prawie 90 stopni. Bagażnik zależnie od ustawienia foteli mieści 633-743 litry. Z rozłożonymi siedzeniami trzeciego rzędu jedynie śmieszne 137 litrów.



DŁUGIE SIEDZISKA, porządnie wyprofilowane oparcia, trwała skóra.



BAGAŻNIK jest pojemny, dopóki nie rozłoży się trzeciego rzędu siedzeń.



TRZY NIEZALEŻNE FOTELE, do tego spora szerokość i płaska podłoga.

Świetnie wykorzystano przestrzeń. Cieszą znaczna szerokość wnętrza i niezależne fotele z tyłu. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Jednostka z rodziny EA211 evo ma spory moment obrotowy przy niskich obrotach, ale wydaje się odrobinę gorzej reagować na wciśnięcie gazu niż starsza 1.4 TSI. Jednak często nie wymaga nawet redukcji, żeby sprawnie wyprzedzić. Mniej niż osiągi cieszy zużycie paliwa. Odbiega ono wyraźnie od obietnic producenta, znacznie bardziej niż w przypadku niższego, bardziej aerodynamicznego i lżejszego Golfa z tym silnikiem. Za to wyłączenie systemu ACT praktycznie na spalanie nie wpłynęło. Oryginalny, jak i wymieniony silnik nie zużywają w zasadzie oleju. Niezłe wyciszenie.



NAPĘD ROZRZĄDU w odmianach ACT jest droższy w wymianie.

DANE TECHNICZNE	1.5 TSI
Silnik	benzynowy, turbo
Pojemność skokowa	1498 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/5000
Maks. moment obrotowy	250 Nm/1500
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	209 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,9 s
Średnie zużycie paliwa	5,5-5,6 l/100 km

* dane fabryczne

Nie zawodzą osiągi, ale 1.5 TSI w tym modelu wymaga spokojnej jazdy, jeśli ma być oszczędnie. **ocena: 4/5**

Konkurenci Tourana niezbyt przekonywali prowadzeniem. Żadnemu nie da się zarzucić braku stabilności, ale postawiono w nich zdecydowanie na komfort. Prezentowany egzemplarz, poza sporej średnicy felgami, ma też opcjonalne, trochę sztywniejsze sportowe zawieszenie i jego charakterystyka panu Szymonowi bardzo odpowiada. Choć jak mówi, nie wszyscy podzielają zachwyt. Tak skonfigurowane auto średnio radzi sobie z cichym tłumieniem większych nierówności.

Układ jezdny dotknęły dotąd tylko dwa problemy. Pierwszy jest dobrze znany właścicielom wielu aut z grupy Volkswagena. Masywne tuleje przednich wahaczy, zwłaszcza zimą, wydają nieprzyjemne dźwięki. Wielu użytkowników wymienia je, ale skutek jest żaden. Skrzypienie powraca. Rozwiązaniem jest montaż tzw. pełnych tulei np. z Audi S3 czy TT. Drugi problem zawieszenia wychwyciliśmy podczas inspekcji w warsztacie. Tylne amortyzatory są lekko zaolejone, choć nadal nie ma uwag do ich tłumienia. Bardzo miłym zaskoczeniem był stan blacharski auta. Tourany nie mają problemów z korozją, ale tutaj brak nawet jakiegokolwiek nalotu. To zasługa właściciela, który przy okazji naprawy blacharsko-lakierniczej po zakupie poprosił o zabezpieczenie podwozia transparentem woskiem. Przed tą zimą trzeba będzie operację powtórzyć, bo po pięciu latach często nie ma już po wosku śladu. Ale swoją rolę spełnił. Warto konserwować auta, gdy nie widać jeszcze rdzy.

Łapczywiej niż Golf

Jak na swoje 150 koni Touran jest żwawy, elastyczny. Nie można narzekać, nawet gdy jest załadowany. Jednak spora masa czy większy niż w przypadku np. Golfa opór powietrza dość wyraźnie odbijają się na

eprasa.pl 8f551396ce

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Jak na swój wiek Touran od spodu prezentuje się doskonale. Ogólnie model uchodzi za nieźle zabezpieczony przed korozją, lepiej niż np. Golf VII. Ale w tym wypadku dochodzi dbałość właściciela. Auto jest regularnie myte od spodu. Silnik ma niższy przebieg niż samochód, więc nawet nie ma co szukać wycieków. Doskonale wygląda układ jezdny, jednak tylne amortyzatory są delikatnie zapocone. Wciąż wykazują pełną sprawność, ale pewnie za rok trzeba będzie je wymienić.



Użytkowane w trasach Tourany mają często tendencję do krzywienia tarcz. Gdy jeździ się szybko, lepiej nie oszczędzać na tarczach.



PRZEDNIE ZAWIESZENIE jest fabryczne poza tulejami wahaczy, które zimą skrzypiały na nierównościach.



SILNIK jest młodszy od auta, ma niewielki przebieg. Wyłączono w nim system odłączający dwa cylindry (ACT).



TYLNE WAHACZE nie mają luzów. Właściciel zabezpieczył je po zakupie woskami, ale będzie trzeba to powtórzyć.



ŚWIETNY STAN ŚRUB to właśnie skutek ich zakonserwowania tłustym woskiem. Odkręcą się bez problemów.



PROGI od środka mają solidną warstwę mas strukturalnych. Ale na rantach są odpryski (od podnośników).

Poza lekko zapoconymi tylnymi amortyzatorami brak uwag. Nie dość, że model wydaje się nieźle zabezpieczony przed korozją (nie brakuje od spodu mas, uszczelnień łączeń blach), to właściciel skrupulatnie dba o wypłukiwanie soli i brudu. **ocena: 5/5**

spalaniu. Styl i prędkość jazdy mają tu olbrzymie znaczenie, o wiele większe niż w przypadku mniejszych modeli z tą jednostką.

Charakterystyczny zapach

Właściciel był mocno zdziwiony, gdy jadąc Touranem, poczuł zapach chłodziwa. Auto nie miało wówczas jeszcze 100 tys. km przebiegu i pięciu lat. Niektórym jednak obudowy pompy wody rozszczelniały się znacznie wcześniej. To niestety typowa przypadłość aut z grupy Volkswagena. Dlatego raz na jakiś czas sprawdzając stan oleju, warto zajrzeć też do zbiorniczka płynu chłodniczego.

Silnik 1.5 TSI pan Szymon wybrał jako „ten sprawdzony", bezproblemowy. Niestety rzeczywistość brutalnie zweryfikowała te założenia. Warto wspomnieć, że również na naszych łamach opisywaliśmy historię eksploatacji 1.5 TSI ze znacznie większymi przebiegami, bez poważnych usterek. We flotach służy wiele aut z tą jednostką z przebiegami przekraczającymi 300 tys. km. Jednak niektóre z tych silników miały według najpopularniejszej teorii zbyt oszczędnie nałożoną natryskowo warstwę żelaza na ścianki cylindrów (blok jest aluminiowy) – i to główna przyczyna zacierania się tłoków w cylindrach. A przyczyniają się też do tego rzadka zmiana oleju, jazda na krótkich dystansach, forsowne traktowanie silnika. Mimo że usterka jest stosunkowo rzadka, słychać o niej coraz częściej. Tutaj zaczęło się od uszkodzenia dźwigienki zaworowej (łożyska), to też zdarzający się czasami problem. I przy okazji diagnostyki tego problemu znaleziono uszkodzone gładzie cylindrów.

Gdy awaria wystąpiła, silniki 1.5 TSI były jeszcze stosunkowo tanie, dzisiaj podrożały. Udało się kupić relatywnie niedrogo kompletną jednostkę (nawet z turbosprężarką) z niewielkim przebiegiem. Wykonano jej serwis i inspekcję, a po zamontowaniu wyłączono system odcinający (gdy obciążanie jest niewielkie) dwa cylindry. Według wielu mechaników on też przyczynia się do problemów, m.in. z nagarem.

Co ciekawe, 130-konne odmiany 1.5 TSI mają żeliwne tuleje, a nie natryskiwane plazmowo ścianki cylindrów. I o problemach w tej wersji słychać dużo rzadziej.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



CITROEN C4 PICASSO 2013-2022 r.
Ceny: od 16 tys. zł

Oferowany też z dłuższym rozstawem osi (Grand C4 Picasso), tylko takie odmiany mogły mieć siedem miejsc. W 2018 roku przemianowano model na (Grand) C4 SpaceTourer. W tym przypadku zdecydowanie warto spojrzeć na bardzo udane wysokoprężne silniki 1.6 i 2.0. Z benzynowych jednostek warunkowo godna polecenia jest 1.6 THP po 2014 roku. Świetne zabezpieczenie antykorozyjne, doskonały komfort.



OPEL ZAFIRA C 2011-2019 r.
Ceny: od 13,5 tys. zł

Trochę starszy konkurent, tak jak Touran bez dłuższego rozstawu osi mógł oferować siedem miejsc. Bardzo ciekawe są tu benzynowe silniki 1.4 turbo. Dość proste, bez wtrysku bezpośredniego (nieźle współpracują z LPG). Gdy uważa się na kilka rzeczy, dobre są też dwulitrowe diesle. Więcej miejsca niż w Volkswagenie, niezły komfort jazdy. Blachy okazują się lepsze niż w wielu innych Oplach, rzadko są problemem.



Precyzja i stabilność zupełnie nie jak w minivanie. Ale ten egzemplarz posiada opcjonalne sportowe zawieszenie.

eprasa.pl 8f551396ce

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Awaria dźwigienki zaworowej oraz przede wszystkim przytarcie gładzi cylindra oznaczało w tym przypadku potężne koszty. O takich usterkach w 1.5 TSI (150 KM) słychać coraz częściej. Problemy z nieszczelnością modułu pompy wody to częsty problem, dobrze gdy szybko się go wyłapie. Skrzypiące tuleje zawieszenia to z reguły jedynie problem akustyczny. Bo układ jezdny jest raczej trwały. Sprzęgło jest tutaj wciąż oryginalne. Skrzynia nie wyje, nie szumi.



WYDECH w większości wygląda bardzo dobrze, ale punktowo niestety koroduje.



UWAGA na ubytki chłodziwa, nieszczelne pompy.



SKRZYNIA spisała się świetnie, tak samo zestaw sprzęgła z kołem dwumasowym.



USZCZELKĘ szklanego dachu trzeba będzie wymienić. Jest nadal szczelna, ale została uszkodzona, nie wiadomo, w jaki sposób.

O problemach 150-konnych 1.5 TSI słychać coraz częściej. Ale większość z nich jeździ świetnie. **ocena: 2/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Tym minivanem nie trzeba się obawiać szybszej jazdy
- Dobre przeszklenie kabiny, niezła widoczność

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Bardzo łatwo ubrudzić zimą spodnie o progi
- Parowanie przednich reflektorów (LED)



Funkcjonalność na piątkę. Wkład potężnego schowka można wyjąć i łatwo umyć. Ale trzeba też pochwalić jakość tworzyw i trwałość.

Porządek, dobra jakość, niezłe właściwości jezdne. Ale są bardziej komfortowi konkurenci. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)	
CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
26 000-32 000	Raczej diesle ze sporymi przebiegami, w tym udane 2.0. Czasami 140-konne 1.4 TSI.
55 000-65 000	Dużo zależy od przebiegu. Są auta z 2019 roku z importu, ale są też starsze krajowe.
100 000-120 000	Roczniki 2022-2024, sporo aut wystawianych przez ASO. Z reguły 1.5 TSI z DSG, Highline.

Około 60% ofert to diesle, a dzisiaj kupujący zdecydowanie bardziej szukają odmian benzynowych. Ponad połowa Touranów ma skrzynie DSG, choć nie dla wszystkich szukających słabszych odmian to zaleta. Najmłodsze krajowe egzemplarze mają niezwykle wyśrubowane ceny.

Diesle często w okazyjnych cenach, zwłaszcza 1.6. Część słabszych aut z DSG z problemami. **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY			
Ubezpieczenie oraz badania techniczne w latach 2021-2026			**21 500 zł**
2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE			
Data	**Przebieg**	**Opis czynności**	**Koszt**
08.2021	**82 000 km**	Serwis startowy po zakupie. Wymieniono olej silnikowy, płyn hamulcowy, klocki wraz z tarczami na przedniej osi, filtry.	2100 zł
05.2022	**91 000 km**	Właściciel auta poczuł zapach płynu chłodniczego w kabinie. Okazało się, że rozszczelniła się obudowa pompy wody. Wymieniono cały moduł (pompę wraz z termostatami).	1400 zł
07.2024	**114 000 km**	Właściciel zdecydował się na wymianę skrzypiących tulei przednich wahaczy na polecane pełne tuleje z np. Audi S3. Faktycznie problemy ze skrzypieniem zniknęły.	680 zł
10.2025	**128 000 km**	Usłyszano niepokojące cykanie silnika. Touran trafił do specjalisty od Volkswagenów. Po wstępnej diagnozie stwierdzono, że uszkodzeniu uległo łożysko igiełkowe jednej z dźwigienek zaworowych. Wałek rozrządu nie był jednak uszkodzony, a zawór zablokowany w prowadnicy przez np. nagar. Jednak sprawdzono kamerą inspekcyjną stan reszty podzespołów. Na gładzi pierwszego i trzeciego cylindra znaleziono rysy. Naprawa samej dźwigienki nie miała więc sensu. Właściciel podjął decyzję o wymianie silnika na używany. W zakupionej jednostce też dokonano takiej inspekcji. Zdemontowano miskę i sprawdzono stan panewek, smoka olejowego. Wymieniono pompę wody oraz kompletny napęd rozrządu, usunięto nagar. Z powodu obecności systemu ACT do wymiany napędu niezbędne jest specjalne dedykowane narzędzie, co bardzo podnosi koszt operacji.	15 500 zł
04.2026	**138 000 km**	Szklany dach trzeszczał, nie działał prawidłowo. Niezbędne było czyszczenie prowadnic i ich smarowanie.	330 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**20 010 zł**
3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH			
Olej po zakupie auta wymieniano co ok. 15 tys. km. Po wymianie silnika zmieniono go już dwukrotnie. Przy 130 tys. km zamontowano nowe klocki hamulcowe. Po wymianie silnika u speca od elektroniki odwrócono funkcyjność przycisku start-stop oraz wyłączono całkowicie system ACT.			**6900 zł**
4. KOSZTY PALIWA			
Na dystansie 62 tys. km średnie spalanie wyniosło 8,3 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 5146 l Pb 95, cena uśredniona 6,42 za litr Pb 95.			**33 037 zł**
PODSUMOWANIE KOSZTÓW			
Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)			**81 447 zł**
Utrata wartości (zakup: 76 tys. zł, obecna wartość: 68 tys. zł)			**8000 zł**
Łączny koszt na dystansie 62 tys. km			**89 447 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości			**1,31 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*			**1,44 zł**

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



PODSUMOWANIE

Świetna propozycja dla rodzin, trzy niezależne fotele w drugim rzędzie, potężna szerokość wnętrza. Touran prowadzi się pewnie, zupełnie nie jak minivan. Silniki 1.5 TSI bardzo tu pasują, ale jak pokazał ten przykład, nie wszystkie okazują się godne zaufania. Asekuracyjnie można zainteresować się odmianą 130-konną. Najbezpieczniejszy wybór? Wersja 1.4 TSI z początku produkcji.

nasza ocena: 3/5

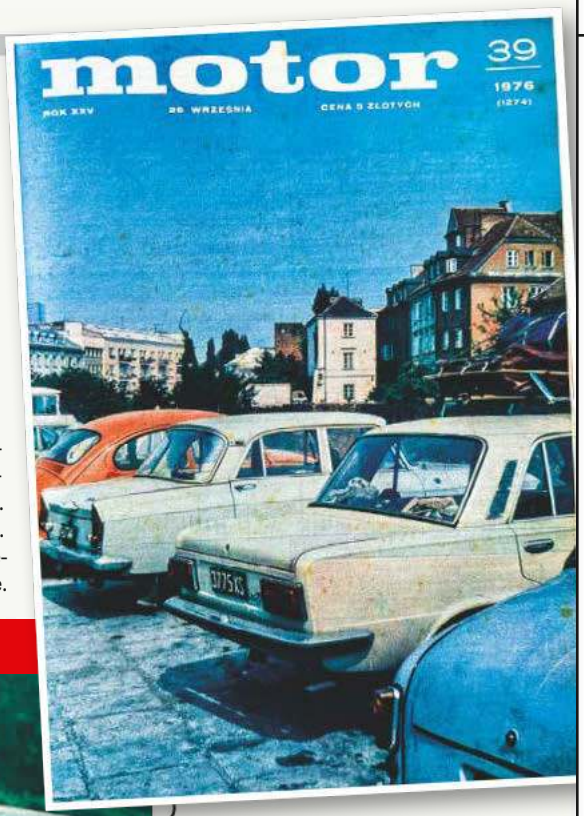
eprasa.pl 8f551396ce

motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 26 września 1976 roku

Jesienna pogoda, deszcz, znaczne różnice temperatur. To czynniki, które mają zgubny wpływ na powłokę lakierniczą. Wszystkie zauważone uszkodzenia lakieru wymagają natychmiastowego usunięcia i zamalowania, a z pewnością nie bagatelizowania. Takie prace najlepiej zlecić specjalistom. Sugerowano też, żeby wiele uwagi poświęcić zabezpieczeniu przed korozją spodu samochodu. I lepiej nie czekać z tym do zimy. Samochód trzeba postawić na podnośniku, dokładnie umyć strumieniem ciepłej wody z dodatkiem środka myjącego, a następnie opłukać czystą wodą. Później ocenić stan zabezpieczenia i nanieść farbę ochronną. Dziś to zajęcie dla specjalistycznych warsztatów, ale 50 lat temu wielu kierowców wykonywało takie prace samodzielnie.



Audi o pięciu cylindrach



To była duża sensacja, bo uważano, że silnik może mieć 4 albo 6 cylindrów. A przy odpowiednim budżecie nawet 8. Ale pięć cylindrów? Po raz pierwszy taki silnik pojawił się w seryjnym samochodzie w 1975 roku pod postacią 3-litrowej jednostki wysokoprężnej. Rok później Audi opracowując swój nowy model 100, przyjęło koncepcję podłużnego ustawienia silnika przed przednią osią. Jednostka powstała przy wykorzystaniu elementów stosowanych w silniku 1.6. W przypadku Audi 100 duży nacisk położono na poziom bezpieczeństwa – struktura nośna ma szereg usztywnień, a dobre wyniki w tym zakresie daje również przesunięcie silnika przed przednią oś. Dzięki temu styka się on z przeszkodą już w pierwszej fazie zderzenia. Niestety znacznie łatwiej go z tego powodu uszkodzić nawet w stosunkowo niegroźnej kolizji.

CZYŻBY PERYSKOPY?

Raport Stowarzyszenia Amerykańskich Inżynierów Samochodowych stwierdza, że boczne i górne lusterka w samochodzie nie zapewniają kierowcom prawidłowej obserwacji co dzieje się z tyłu pojazdu. Zagadnienie to, wg ich opinii, rozwiązać można jedynie za pomocą peryskopu — czyli układu 2 luster, umieszczonych w rurze wystającej ponad dach pojazdu samochodowego.

HISTORIA WETERANA NA KOŁACH



Takie drewniane wysokie koła wymagają częstej kontroli.

Nawet jego właściciel nie wiedział dokładnie, ile ma lat, ale szacowano, że ten automobil zbudowany w zakładach Hannomag w Hanowerze pochodził z 1900 roku. Po wojnie znalazł się w Zielonej Górze, skąd trafił do Gniezna. Jego właściciel, Jan Błaszczyk odkupił pojazd od swojego instruktora nauki jazdy w 1955 roku. Hannomag był sprawny, służył jako transport nad morze i do rodzinnego Torunia. Brał także udział w rajdach zabytkowych samochodów. Zdobył nawet puchar za najbardziej oryginalny wóz, w którym nie ma dorabianych części.



Ten Hannomag zbudowany został w 1900 roku. Za kierownicą jego ówczesny właściciel – Jan Błaszczyk.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 28 września

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

eprasa.pl 8f551396ce

REKLAMA

ZAMÓW ZA 127 ZŁ!

Kieszonkowa lornetka FARSIGHT... MINI rozmiar, MAXI moc!

Zaprojektowana, by dostrzec każdy szczegół wyraźnie i w 8-krotnym zoomie



Z lornetką Farsight możesz zobaczyć więcej – **to precyzja potężnego sprzętu** w niewielkiej, kieszonkowej obudowie. **Możesz ją zabrać wszędzie** – na spacer, wycieczkę, ryby, do lasu czy na mecz – i cieszyć się światem z nowej perspektywy.

Dzięki zaawansowanej dachopryzmatycznej technologii soczewki ułożone są w jednej osi, co pozwoliło **zmniejszyć lornetkę do rozmiarów dłoni**, nie tracąc jej wysokich parametrów. Centralne **pokrętło regulacji ostrości** umożliwia precyzyjne dostrojenie obrazu – nawet przy słabym świetle lub brzydkiej pogodzie. Wbudowane **pokrętło boczne** umożliwia płynną korektę przybliżenia.

Zasięg do 500 m

Ergonomiczne muszle oczne, wykonane z miękkiego, przyjaznego dla skóry materiału, zapewniają **wysoki komfort użytkowania** – nawet podczas dłuższej obserwacji. Możesz też swobodnie korzystać z lornetki w okularach korekcyjnych! Specjalne szkła z **antyrefleksyjną powłoką** z fluorku magnezu redukują oślepiające odblaski, które drażnią oczy i utrudniają obserwację.

- ✔ **Lekka i poręczna** – zmieścisz ją w plecaku, torbie, kieszeni.
- ✔ **Antypoślizgowa obudowa pokryta zbrojoną gumą** – pewnie leży w dłoni i chroni przed uszkodzeniem.
- ✔ **Solidny aluminiowy szkielet** – odporny na deszcz, śnieg i zmienną temperaturę.
- ✔ **Hydrofobowa powłoka ochronna** z wysoką odpornością na uderzenia i zarysowania – uniemożliwia osadzanie się kropel wody czy kurzu.



Szkło optyczne: BK-3
Waga i wymiary: 168 g
11,3 cm x 10,3 cm
Układ pryzmatów: dachowy
Średnica obiektywów: 20 mm
Pole widzenia liniowe: 50 m/500 m
Odsunięcie źrenicy wyjściowej: 10 mm



W zestawie:

- ładne, trwałe pudełko, praktyczny futerał
- ściereczka do pielęgnacji szkieł
- pasek do zawieszenia lornetki na szyi



Lornetka FARSIGHT – zawsze pod ręką

Wycieczki • Wędkowanie • Obserwacja zwierząt i ptaków • Mecze, koncerty i przedstawienia • Turystyka miejska • Monitorowanie okolicy

ODKRYJ ŚWIAT PEŁEN SZCZEGÓŁÓW!

Zadzwoń i odbierz najmocniejszą **lornetkę kieszonkową Farsight za *127 zł!***

Oferta obowiązuje wyłącznie do wyczerpania zapasów.

42 300 35 48

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

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

eprasa.pl 8f551396ce



GLA 250+ electric | Średnie zużycie energii: 15,2 kWh/100km | Średnia emisja CO_2: 0 g/km | Zasięg elektryczny: 654 km.