UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 21/2026 (3804) 18•05•2026 cena 5,49 zł
w tym 8% VAT

NOWOŚCI • TESTY • PORADY • P



s. 32

PORADY

Rynek opon

Jakie ogumienie wybierają polscy kierowcy

PORADY

mTEST motor



Test kamer pokładowych

Sprawdzamy 7 rejestratorów w cenie od 182 zł s. 25

PORADY

Silniki polecane i te, których lepiej unikać



Jednostki z długim rynkowym stażem, które są dobrze znane mechanikom s. 28



Dacia Sandero Eco-G 120 Stepway

s. 20

mPIERWSZY TEST motor

mPIERWSZY TEST motor

s. 10

Omoda 7 Super Hybrid

Nowy, groźny rywal Toyoty RAV4



UŻYWANE

18 modeli

NISZOWE MODELE POPULARNYCH MAREK

» Propozycje z różnych klas: od miejskich po SUV-y
» Konstrukcje godne polecenia i te ryzykowne s. 36



UŻYWANE

Jeep 5.7 V8 Grand Cherokee

s. 42

z przebiegiem 184 844 km

Skoda Elroq • Leapmotor B10 • Kia EV3



204 KM

218 KM

204 KM

PORÓWNANIE

s. 14

ISSN 0580-0447

Nr ind. 365513

9 770580 044602 21

Numer w sprzedaży do: 24.05.2026

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 68 ZŁ
24 WYDANIA ZA 135 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*



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

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

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

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



PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

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

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

Motor 21/2026 18 maja

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Miejskie hot hatche
Oferta miejskich usportowionych aut z silnikami benzynowymi jest dziś znikoma. Wygląda na to, że ten segment przetrwa, ale w wydaniu... elektrycznym. Właśnie zaprezentowano Corsę GSE (281 KM) oraz ID. Polo GTI (226 KM). Czy miłośnicy hot hatchy zaakceptują taką rewolucję?

PORÓWNANIA, TESTY

10 Omoda 7 Super Hybrid
Segment hybryd typu plug-in wyraźnie zyskuje w Polsce na popularności, a dominują w nim producenci z Chin. W salonach Omody pojawia się model 7, który ma wiele argumentów, żeby powtórzyć sukces mniejszej Omody 5.

14 Kia EV3, Leapmotor B10, Skoda Elroq
Kompaktowe elektryczne SUV-y stają się coraz bardziej dopracowane i wszechstronne, a przy tym ich ceny zbliżają się do spalinowych odpowiedników. W porównaniu trzy modele z różnych stron świata.

20 Dacia Sandero Eco-G 120 Stepway
Jest jednym z najtańszych aut dostępnych na rynku, ale jazda Sandero wcale nie oznacza wyrzeczeń. Pozwala za to cieszyć się niskimi kosztami eksploatacji za sprawą fabrycznej instalacji LPG, a to niejedyna zaleta tej uterenowionej Dacii.

24 Porsche Cayenne S Coupe

PORADY

25 Test kamer pokładowych
Wideorejestratory cieszą się niesłabnącą popularnością. To niezawodni świadkowie stłuczek i wypadków, często przesądzający o niewinności kierowcy. Nawet dobrej jakości kamera nie kosztuje dziś fortuny. Sprawdzamy 7 urządzeń dostępnych już od 182 zł.

28 20-letnie silniki – które są dobre, a których unikać
20 lat to wystarczająco długi okres, żeby ocenić auto lub jego silnik. Sprawdzamy popularne konstrukcje, które są doskonale znane mechanikom. Oto jednostki napędowe warte polecenia oraz te, które lepiej omijać z daleka.

32 Jakie opony wybieramy
Przyglądamy się aktualnym trendom na rynku opon. Jakie ogumienie najczęściej wybierają kierowcy? Czy opony wielosezonowe na dobre przekonały użytkowników? Jakie są najpopularniejsze średnice opon?



14
TRZY ELEKTRYCZNE KOMPAKTOWE SUV-Y
Teoretycznie mają zbliżone parametry i są podobne. W praktyce wiele je różni. Porównujemy Skodę Elroq z Kią EV3 i chińskim Leapmotorem B10.

UŻYWANE

34 BMW serii 6
Ten model był dostępny jako coupe, cabrio oraz usportowiony sedan (Gran Coupe) i stanowił pomost między popularną serią 5 a luksusową serią 7. Sprawdzamy, jak użytkownicy BMW oceniają swoje doświadczenia z serią 6.

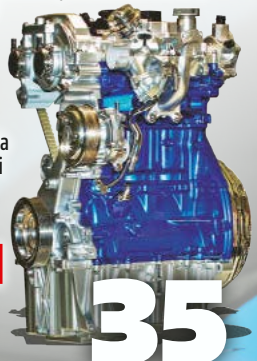
35 Benzynowy silnik 1.0 EcoBoost

36 Popularna marka, niszowy model
W gamach popularnych marek nie brakuje modeli, które nie podbiły rynku, albo były obecne na nim stosunkowo krótko. Nie znaczy to, że nie warto się nimi zainteresować, bo roadster Fiata, pick-up Mercedesa czy minivan BMW mogą być strzałem w dziesiątkę.

42 Jeep Grand Cherokee 5.7 V8
Grand Cherokee produkowany w latach 2010-2021 to jeden z bardziej udanych i popularnych modeli Jeepa. Niewiele jest SUV-ów, które tak dobrze radzą sobie z dala od asfaltu. Czy trwałość idzie tu w parze z możliwościami terenowymi? Bierzemy pod lupę wersję V8 z przebiegiem blisko 200 tys. kilometrów.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości
46 Motor Retro



35
BENZYNOWY SILNIK 1.0 ECOBOOST
Występuje w wielu modelach Forda, ale nie cieszy się najlepszą opinią. Czy słusznie?



24
PORSCHE CAYENNE S COUPE
Mimo potężnych rozmiarów i solidnej masy ten SUV Porsche zaskakuje zwinnością i precyzją prowadzenia. A jego 4-litrowe V8 o mocy 474 KM zapewnia fantastyczne osiągi i wyjątkowe brzmienie.

Auta w numerze

BMW serii 6 (F12/F13/F06)	34
Dacia Sandero Eco-G 120 Stepway	20
Jeep Grand Cherokee 5.7 V8	42
Kia EV3 81,4 kWh FWD	14
Kia XCeed FL	8
Leapmotor B10 EV Promax	14
Lexus TZ	7
Omoda 7 Super Hybrid	10
Opel Corsa GSE	4
Porsche Cayenne S Coupe	24
Skoda Elroq 60	14
Volkswagen ID. Polo GTI	4

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

Opel Corsa GSE



Odmiana GSi pojawiła się już w pierwszej generacji Corsy, w roku 1988. Silnik: 1.6 100 KM.



W kabinie Corsy GSE odnajdziemy m.in. sportowe siedzenia ze zintegrowanymi zagłówkami, kierownicę obszytą skórą/Alcantarą i zmodyfikowane zegary oraz menu systemu.



Corsa GSE odróżnia się od słabszych wersji nie tylko parametrami technicznymi, ale także pod względem wizualnym (m.in. przeprojektowane zderzaki, spojler dachowy czy 18-calowe felgi z oponami 215/40). Oficjalną premierę auta przewidziano na paryski salon samochodowy w październiku bieżącego roku.



m motor PIERWSZE ZDJĘCIA

Nowe pokolenie

Oferta miejskich usportowionych aut z silnikami benzynowymi jest znikoma, za to pojawia się coraz więcej elektrycznych hot hatchy. Właśnie pokazano ID. Polo GTI oraz Corsę GSE.

Dla wielu osób hot hatch i silnik na prąd to połączenie wywołujące gorący sprzeciw. Wygląda na to, że jednak nie ma wyjścia i trzeba zaakceptować zmiany, które zachodzą także w segmencie usportowionych modeli. Zresztą mocne elektryczne wersje także mają swoje niezaprzeczalne zalety, jak choćby charakterystyka pracy napędu i dostępne niemal „na zawołanie" wysokie osiągi. Co zresztą potwierdziliśmy empirycznie m.in. podczas testu Alpine A290 (Motor 51-52/2025).

Grupa miejskich elektrycznych hot hatchy szybko się rozrasta – do niedawno zaprezentowanej Cupry Raval VZ dołączają właśnie blisko z nią spokrewniony Volkswagen ID. Polo GTI oraz kolejny mocny „mieszczuch" z koncernu Stellantis, czyli Opel Corsa GSE.

GTI będzie najmocniejszą odmianą nowego ID. Polo. Auto korzysta z przednionapędowej architektury MEB+, ale w stosunku do pozostałych wersji ma m.in. zmodyfikowaną belkę skrętną, adaptacyjne zawieszenie DCC z innymi sprężynami, elektroniczną blokadę mechanizmu różnicowego (XDS) oraz 19-calowe felgi z szerszymi oponami (235/40 zamiast 225/40). Do napędu stosowany jest silnik rozwijający 226 KM, zapewniający przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 6,8 s i prędkość maksymalną 175 km/h – wyższą o 15 km/h niż w innych wersjach ID. Polo. Akumulator trakcyjny ma pojemność 52 kWh (ładowanie prądem stałym z mocą do 105 kWh), a zasięg to 424 km.

Opel Corsa GSE jest wyraźnie mocniejszy od VW, jego silnik oferuje bowiem aż 281 KM (231 KM w trybie jazdy Normal) i 341 Nm, co przekłada się na „sprint do setki" w zaledwie 5,5 s (najdynamiczniejszy obecny model tej marki) i prędkość maksymalną 180 km/h (150 km/h w trybie Eco). Bateria ma pojemność 54 kWh (netto 51 kWh), ale danych o zasięgu na razie nie ujawniono. GSE otrzymało mechanizm różnicowy Torsen, przekonstruowane zawieszenie, a także układ hamulcowy marki Alcon.

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJĘCIA: PRODUCENCI





Kabina w ciemnej tonacji z czerwonymi akcentami na żywo robi dobre wrażenie. Fotele są wyraźnie mocniej wyprofilowane niż w pozostałych wersjach nowego ID. Polo.





Pierwsze Polo GTI debiutowało w 1998 r. (w 22 lata po Golfie), w III generacji. Silnik: 1.6 120 KM.



Także w ID. Polo nie brakuje akcentów typowych dla GTI. Poza zderzakami, nakładkami progowymi czy spojlerem na dachu znajdziemy tu kapitalnie stylizowane felgi (z motywem piłki golfowej na środku). ID. Polo GTI ma wejść do sprzedaży dopiero w przyszłym roku . Na razie najmocniejsza odmiana 211 KM kosztuje od 154 290 zł w wersji wyposażenia Life Premiere Edition. Jest ona niewiele mniej dynamiczna od GTI, bo do 100 km/h przyspiesza w 7,1 s.

Volkswagen ID. Polo GTI



Coraz więcej rywali

Klasa miejskich hot hatchy z silnikami elektrycznymi wydawała się niszą, ale szybko się rozrasta. Obecnie liczy ona już siedem modeli, choć oczywiście niewykluczone, że jeszcze się powiększy. Wszystkie prezentowane tutaj samochody mają napęd na przednie koła.



Alpine A290
Oferowane w wersjach: 180 KM lub 220 KM (0-100 km/h w, odpowiednio, 7,4 i 6,4 s). Bateria: 52 kWh.



Cupra Raval VZ
Techniczny bliźniak VW ID. Polo GTI. Także tutaj 226-konny silnik zapewnia „sprint" do 100 km/h w 6,8 s.



Lancia Ypsilon HF
Ypsilon to odpowiednik Corsy oraz e-208 GTi. Ma 280 KM. 0-100 km/h w 5,6 s. Akumulator: 54 kWh.



Mini John Cooper Works E
Mini korzysta z silnika 258 KM, który zapewnia przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 5,9 s. Bateria: 49,2 kWh.



Peugeot e-208 GTi
Miejskie GTi Peugeota powraca w elektrycznej wersji. 280 KM, 0-100 km/h w 5,7 s. Bateria: 54 kWh.

W SKRÓCIE

Tańsza Arona



Seat przygotował nową ofertę na Aronę po face liftingu. Podstawowy model w wersji wyposażenia Style z benzynowym silnikiem 1.0 TSI o mocy 95 KM i manualną 5-biegową przekładnią można kupić za 83 700 zł, a wariant 1.0 115 KM (6 biegów) – od 87 200 zł. Z kolei topowa odmiana z czterocylindrową jednostką 1.5 TSI połączoną z automatyczną przekładnią DSG w wersji wyposażenia FR Black Edition została wyceniona na 123 500 zł.

Kolejna obwodnica



GDDKiA oddała do użytku całą, liczącą niemal 12 km, obwodnicę położonego niedaleko Starachowic w woj. świętokrzyskim Wąchocka (w grudniu 2025 roku otwarto jej 4,3-kilometrowy fragment – od skrzyżowania w Wielkiej Wsi do granicy Starachowic). Jest to dwujezdniowa droga klasy GP (główna ruchu przyspieszonego). Trasa powstała w ramach Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 z unijnym dofinansowaniem w ramach środków z KPO.

Mazda 2 MY2026



Mazda 2 Hybrid 1.5 116 KM (czyli de facto Toyota Yaris z innym znaczkiem) z roku modelowego 2026 trafiła do sprzedaży. Samochód w bazowej wersji Prime-Line ma teraz bogatsze wyposażenie (m.in. aluminiowe felgi 15 cali, podgrzewane siedzenia, fotel pasażera z regulacją wysokości, elektryczne sterowanie szybami z tyłu, lusterko wsteczne z funkcją automatycznego przyciemniania czy ulepszony system audio). Za podstawową Mazdę 2 Hybrid trzeba zapłacić obecnie od 103 900 zł.

Zdjęcia: producenci, GDDiA

Najpopularniejsze nowe auta Europy

motor ANALIZA

- Wzrost sprzedaży w 21 krajach, Tesla Model Y znów na podium
- Skoda awansowała na drugie miejsce, wyprzedzając Toyotę

Top 10: najchętniej kupowane modele aut



1 Renault Clio
55 763 szt. +1,5% ↑

2 Tesla Model Y
51 468 szt. +68,4% ↑



3 VW Golf
50 782 szt. -8,1% ↓

Miniony rok zakończył się ostrą rywalizacją nowego Clio z Dacią Sandero, z którego zwycięsko wyszło rumuńskie auto. Po I kwartale br. to Clio jest jednak najpopularniejszym autem Starego Kontynentu, zaś Sandero notuje poważny spadek popytu. Ogromny skok sprzedaży przesunął Teslę Model Y na podium wśród wszystkich aut.



4 Nissan Qashqai
49 748 szt. +7,4% ↑

5 VW T-Roc
49 291 szt. -5,1% ↓

6 Toyota Yaris Cross
49 092 szt. +3,1% ↑

7 Dacia Sandero
48 841 szt. -28,9% ↓

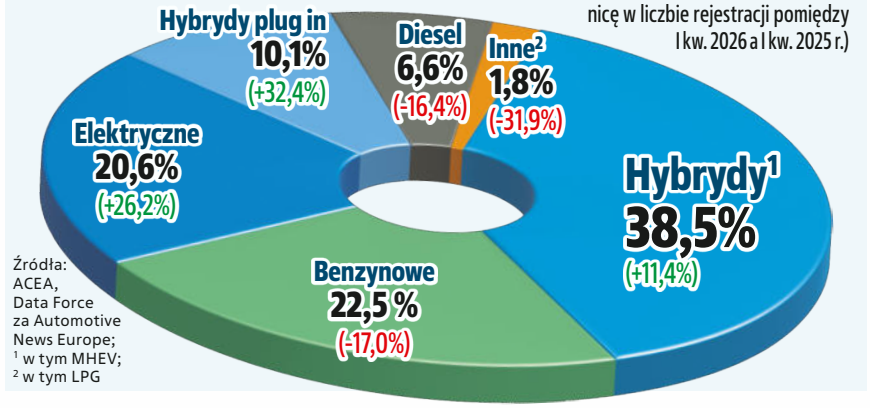
8 VW Tiguan
47 045 szt. -12,5% ↓

9 Peugeot 208
46 556 szt. -20,6% ↓

10 Peugeot 2008
45 637 szt. -3,9% ↓

Udział rodzajów napędu w sprzedaży samochodów

Na wykresie zaznaczyliśmy, jaki udział mają obecnie poszczególne rodzaje napędu wśród sprzedawanych w Europie „osobówek" (w nawiasach podajemy różnicę w liczbie rejestracji pomiędzy I kw. 2026 a I kw. 2025 r.)



Źródła: ACEA, Data Force za Automotive News Europe;
¹ w tym MHEV;
² w tym LPG

Największe europejskie rynki

Na 31 państw widniejących w raportach ACEA w pierwszym kwartale br. sprzedaż wzrosła w 21 (rekordowo na Łotwie, o 100,4%), zaś zmniejszyła się w dziesięciu (najbardziej w Rumunii, bo aż o 19 procent).

Lp.	Państwo	Rejestracje I-III 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-III 2025 r. (proc.)	
1	Niemcy	699 404	+5,2	↑
2	Wielka Brytania	614 854	+5,9	↑
3	Włochy	484 577	+9,2	↑
4	Francja	401 555	-2,1	↓
5	Hiszpania	300 529	+7,6	↑
6	Polska	151 639	+6,7	↑
7	Belgia	113 805	-5,9	↓
8	Holandia	81 480	-10,8	↓
9	Austria	77 235	+17,0	↑
10	Irlandia	64 893	+0,2	↑

Najpopularniejsze marki

Spośród 36 marek uwzględnianych przez ACEA połowa notuje wzrost sprzedaży (największy, o 155,5%, BYD), a połowa – spadek (najbardziej dotkliwy, nie licząc nieprodukującego Jaguara, dotknął Mitsubishi: -38,5%).

Lp.	Marka	Rejestracje I-III 2026 r. (szt.)	Zmiana do I-III 2025 r. (proc.)	
1	Volkswagen	347 708	-5,0	↓
2	Skoda	222 528	+15,7	↑
3	Toyota	219 664	-1,8	↓
4	BMW	199 642	+1,8	↑
5	Renault	189 544	+0,3	↑
6	Peugeot	174 145	-8,0	↓
7	Audi	171 430	+6,1	↑
8	Mercedes	166 200	+2,2	↑
9	Kia	140 100	+1,2	↑
10	Dacia	126 157	-17,7	↓

Sytuacja na rynku nowych aut w Europie jest w tym roku lepsza niż w ubiegłym, bowiem sprzedaż nowych samochodów osobowych okazała się po I kwartale wyższa. W ciągu trzech miesięcy w 31 krajach (UE, EFTA, Wielka Brytania) zarejestrowano łącznie 3 521 110 aut, więcej o 4,1% niż w analogicznym okresie ub.r. Wśród marek po długim czasie stagnacji na podium nastąpiła zamiana miejsc 2. i 3. pomiędzy Toyotą a Skodą. Różnica w sprzedaży w skali kontynentu jest jednak tak mała, że trudno w tym przypadku mówić jeszcze o stabilizacji. Warto też zaznaczyć, że Tesla ponownie notuje potężny wzrost popytu (+44,9%; pozycja 19.), a jej crossover Y (+68%) awansował dzięki temu aż na 2. miejsce wśród modeli.

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl





Elektryczny SUV Lexusa

Przez długi czas w gamie Lexusa znajdował się tylko jeden samochód elektryczny – RZ. Niedawno dołączył do niego jednak ES (oferowany ponadto w wersji hybrydowej), a teraz zaprezentowano trzecie auto z takim napędem – SUV-a TZ. To samochód o trzech rzędach siedzeń, w układzie 2+2+2. Sześcioosobowy model ma następujące rozmiary: długość 510 cm (dla porównania: RZ mierzy 489 cm), szerokość 199 cm, wysokość 171 cm, rozstaw osi 305 cm. Bagażnik, w zależności od położenia siedzeń, mieści od 290 do 2017 litrów. Potężne rozmiary przekładają się na masę auta, która wynosi aż 2630 kg.

TZ zostało wyposażone w dwa silniki elektryczne (oba po 227 KM i 268,6 Nm) realizujące napęd na cztery koła. Ich moc systemowa wynosi 408 KM. Pozwala to rozpędzić się od 0 do 100 km/h w 5,4 s. Akumulator trakcyjny o pojemności 95,8 kWh można ładować prądem zmiennym do 22 kW, zaś stałym z maksymalną mocą, która jak na obecne standardy (szczególnie w tej klasie aut) nie imponuje – 150 kW. Zasięg określono na 530 km. Auto otrzymało system Interactive Manual Drive który ma symulować zmianę ośmiu biegów (wybór łopatkami przy kierownicy, w celu stworzenia wrażenia jazdy samochodem z tradycyjnym napędem).

W układzie jezdnym zastosowano kolumny McPhersona z przodu i układ wielowahaczowy z tyłu. Bazowa wersja ma opony 255/55 R20, ale w ofercie znajdą się też większe o 2 cale. Będzie można wybrać TZ z systemem tylnych kół skrętnych (Dynamic Rear Steering), dzięki któremu m.in. promień zawracania zmniejsza się z 5,8 do 5,4 m.

Jak zaznaczono, szczególnie dużą wagę przywiązano do ograniczenia hałasu w kabinie (m.in. montując grubsze szyby). W efekcie TZ to najlepiej wygłuszony SUV Lexusa.



Cyfrowy kokpit ma 12,3 cala. Przyciski na panelu pod centralnym ekranem (14") podświetlają się po zbliżeniu dłoni.



W III rzędzie, podobnie jak w II, są dwa miejsca. TZ ma największy szklany dach, jaki zastosowano w Lexusie.



Ściślejsza współpraca z Leapmotorem

Europejska oferta marki Leapmotor, chińskiej firmy blisko powiązanej z koncernem Stellantis, staje się coraz szersza i bardziej interesująca. Jej auta zaczynają zyskiwać coraz większą popularność na Starym Kontynencie (sprzedaż w I kw.: 24,1 tys. szt. Dla porównania: Alfa Romeo: 14,6 tys. szt.). Pozytywne doświadczania współpracy obu firm sprawiają, że rozważane jest jej rozszerzenie, obejmujące m.in. kwestie zakupowe oraz produkcji aut w zakładach w Saragossie i Madrycie (tam ma trafić w I połowie 2028 r. nowy model Leapmotora). Najciekawsza informacja jest jednak taka, że w ramach pogłębionego partnerstwa ma powstać nowy elektryczny kompaktowy SUV Opla (debiut w 2028 r., produkcja w Saragossie), wykorzystujący komponenty najnowszej architektury oraz technologię akumulatorów Leapmotora.



Nowe rekordy północnej pętli

Najszybszy przejazd Porsche Taycanema Turbo GT z pakietem Manthey wykonał Lars Kern.

Bicie rekordów na północnej pętli niemieckiego toru Nurburgring to dla wielu producentów wręcz obowiązkowy punkt programu. Dwa najnowsze należą do niemieckich producentów.

Porsche Taycan Turbo GT z nowym pakietem Manthey uzyskało czas 06:55,533 i zostało najszybszym seryjnym autem BEV, poprawiając rekord Xiaomi SU7 Ultra z pakietem Track (7:04,957).



VW Golfa GTI Edition 50 prowadził na Nurburgringu Benjamin Leuchter.

Z kolei Volkswagen Golf GTI w limitowanej jubileuszowej wersji Edition 50 (który miał właśnie polską premierę w Warszawie) odebrał Hondzie Civic Type R tytuł najszybszego produkcyjnego samochodu z napędem na przednie koła. Jego przewaga okazała się jednak minimalna: 7:44,523 do 7:44,881.

Przyszłe premiery



Skoda Epiq
Miejski crossover BEV zadebiutuje już 19 maja.

AUTA MINI/MIEJSKIE

Smart #2	2026
ID. Every1	2027

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

Alfa Romeo Giulia	2026
Audi A2 e-tron	2026
Audi A6 allroad quattro	2026
BMW serii 3 (fl)	2026
BMW serii 5 (fl)	2027
Ferrari Luce	2026
Jaguar Type 00	2026
Mercedes-AMG GT 4Door	2026
Renault Megane E-Tech (fl)	2026
Renault Scenic E-Tech (fl)	2026

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Alfa Romeo Stelvio	2026
Audi Q7	2026
Audi Q9	2026
Bentley SUV EV (fot.)	2026



Elektryczny SUV Bentleya w gamie znajdzie się poniżej Bentaygi.

BMW iX1	2027
BMW iX4	2026
BMW X5	2026
BMW X7	2027
Dacia miejski BEV	2026
Fiat Panda XL	2026
Hyundai Tucson	2026
Lancia Gamma	2027
Mercedes GLA	2026
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Epiq (fot.)	2026
Skoda Peaq	2026
Volkswagen ID. Cross	2026
Volkswagen ID.4	2026
Volvo XC40	2027

Zdjęcia: producenci, SH Proshots

m motor **PIERWSZE ZDJĘCIA**



Face lifting Kii XCeed

- **Duża modernizacja upodabniająca XCeeda do nowszych modeli**
- **Na razie nie podano gamy silnikowej ani cen auta po zmianach**

Kia zastąpiła model Ceed 3. generacji całkiem nowym autem – K4. Zmiana ta jednak nie dotyczy wersji a la crossover, czyli XCeeda. Pozostaje on w ofercie i właśnie przeprowadzono jego face lifting. I tak jak ostatnio Kia ma w zwyczaju, jest on wyjątkowo obszerny. Całkowicie przeprojektowano przód i tył, które teraz nawiązują do najnowszych modeli w gamie koreańskiej firmy. Zupełnie nowa jest także deska rozdzielcza, z dużym ekranem łączącym wskaźniki z centralnym wyświetlaczem.

Produkcja Kii XCeed FL rozpocznie się w Żylinie (Słowacja) 29 maja, jej polskie ceny powinny zostać ogłoszone w czerwcu, zaś do salonów samochód trafi w III kwartale br. Na razie w sprzedaży znajduje się jeszcze model przed liftingiem (od 110 tys. zł).



W kokpicie zastosowano dwuramienną kierownicę oraz dwa ekrany 12,3 cala.



XCeed może otrzymać silniki 1.0 i 1.6 o mocy 115, 150 lub 180 KM (w tym MHEV).

ElectroMobility Poland z Foxconnem



Z szeroko zakrojonych planów (powołanej do życia w 2016 r.) spółki ElectroMobility Poland, czyli produkcji polskich samochodów elektrycznych Izera (na fot. jeden z prototypów), nic nie wyszło, projekt jednak nie upadł. Wręcz przeciwnie – Ministerstwo Aktywów Państwowych ogłosiło, że jest obecnie na drodze do zawarcia strategicznego partnerstwa pomiędzy EMP a tajwańskim gigantem technologicznym – Foxconnem (finalizacja umów prowadzących do stworzenia joint-venture planowana jest na drugą połowę br.). Firma ta zajmuje się produkcją szeroko rozumianej elektroniki, ale też rozwojem samochodów i technologii BEV dla nich przeznaczonych, np. modułowych platform (jako Foxtron). W założeniu współpraca z Foxconnem ma prowadzić do powstania tzw. hubu produkcyjno-rozwojowego w Jaworznie, w którym docelowo będzie wytwarzana gama samochodów elektrycznych (początkowo trzy modele) w ramach nowej europejskiej marki oraz w oparciu o lokalnych dostawców.

Topowy roadster

Lamborghini zaprezentowało najmocniejszy w swej historii seryjny model z nadwoziem otwartym – Fenomeno Roadster. To samochód z serii Few-Off, czyli limitowanej, w tym wypadku do zaledwie 15 egzemplarzy. Nowy model został wyposażony w hybrydowy napęd z wolnossącą jednostką 6.5 V12 współpracującą z trzema silnikami elektrycznymi. Moc systemowa wynosi 1080 KM. Osiągi są następujące: przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 2,4 sekundy, od 0 do 200 km/h w 6,8 sekundy, prędkość maksymalna przekraczająca 340 km/h.



więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Changan startuje w Polsce z czterema SUV-ami

Changan to kolejna z dużych chińskich firm samochodowych, która weszła na polski rynek. Znana jest m.in. ze współpracy z producentami z innych krajów (w tym z Mazdą i Fordem), a w Europie ma swoje centra rozwojowe – w Turynie i Birmingham. W Polsce jej auta będą sprzedawane przez trzy grupy dilerskie: Bemo, PGD oraz Matsuokę. Na początek w ofercie znalazły się cztery SUV-y: dwa spalinowe i dwa elektryczne. Najtańszy z nich to CS55 Plus (na zdjęciach poniżej). To kompaktowy model (długość 455 cm), z benzynowym silnikiem 1.5 R4 turbo 181 KM i dwusprzęgłową 7-biegową skrzynią (0-100 km/h w 8,3 s). Promocyjna cena: 122 600 zł.





Wskaźniki mają 10,25", zaś centralny ekran – 14,6". Bezprzewodowe Apple CarPlay i Android Auto.

CS55 PLUS



CS75 PLUS

SUV klasy średniej o długości 477 cm. Ten sam silnik, który zastosowano w mniejszym CS55 (181 KM, 280 Nm), ale automat Aisin ma osiem biegów. Osiągi są minimalnie lepsze (0-100 km/h w 8,1 s). Promocyjna cena: 141 400 zł.



Deepal S05

SUV BEV mierzący 460 cm. Obecnie ma wersje elektryczne z baterią 68,8 kWh i silnikami 272 KM lub 435 KM (napęd 4x4). Zasięg, odpowiednio, 485 i 445 km. Cena: od 169 900 zł. W przyszłości pojawi się także wersja PHEV.



Deepal S07

Flagowy elektryczny SUV o długości 475 cm. Ma napęd na tylne koła, silnik o mocy 218 KM oraz akumulator trakcyjny o pojemności 79,97 kWh (zasięg 475 km; maksymalna moc ładowania DC 93 kW). Cena: 204 900 zł.



REKLAMA

Paliwa BAQ
JAKOŚĆ GRUPY ORLEN

STACJE PALIWA BAQ
TWOJA DROGA DO NAGRÓD
WEŹ UDZIAŁ W LOTERII!



400 x Voucher do Decathlon
400 x Hamak
40 x Zegarek Garmin



40 000 PLN
NAGRODA GŁÓWNA

Loteria trwa od 28.04 do 23.06.2026 r.
Regulamin dostępny na loteriapaliwabaq.pl. Zachowaj dowód zakupu.

W kolejce do su



Napęd plug-in

Napęd Omody 7 pozwala pokonać 80 km „na prądzie" (da się tak podróżować nawet z autostradową prędkością, oczywiście znacznie skracając zasięg), po czym staje się hybrydą i może działać w trybie EV (miejskie tempo), hybrydy szeregowej (spalinowy silnik doładowuje akumulator, ok. 40-70 km/h) lub hybrydy równoległej (powyżej 70 km/h, „benzyniak" może generować energię elektryczną, ale i napędzać auto). Ładowanie nie tylko AC (do 6,6 kW), ale także DC (do 40 kW).

Pod przednią maską nie ma tzw. frunka. A szkoda, przydałoby się trochę dodatkowej przestrzeni.



Elementy układu hybrydowego Omody zajęły część przestrzeni pod dnem bagażnika.

Poprzednie modele tej marki szybko zyskały u nas niemałą popularność. Czy Omoda 7 ma szanse powtórzyć sukces mniejszej „piątki"? Sprawdziliśmy jej argumenty.

Choć wraz z bliźniaczą marką Jaecoo zadebiutowała u nas niecałe dwa lata temu, Omoda zdążyła już zaistnieć na drogach. Jej pierwszy model, kompaktowy SUV 5, w 2025 roku znalazł w Europie aż 42,5 tys. nabywców (to wynik na poziomie Skody Scali), a pierwszy kwartał tego roku Omoda 5 zamknęła rezultatem ponad 19 tys. sprzedanych egzemplarzy (niemal dwa razy więcej niż Scali). W Polsce jej pozycja jest jeszcze mocniejsza – w ubiegłym roku uplasowała się u nas na 32. miejscu rankingu sprzedaży nowych samochodów, a po trzech miesiącach tego roku wskoczyła aż na 14. pozycję (Skoda Scala w obu przypadkach była 27.).

Po modelu 5 przyszły kolejne. Najpierw duży SUV nazwany 9 (dobre, 31. miejsce w polskim rankingu za I kwartał 2026 roku), a teraz czas na wypełniającą lukę między nimi Omodę 7. Testujemy tę ostatnią, w jedynym dostępnym wydaniu

kcesu

PIERWSZY TEST





Z tyłu wzrok przyciągają efektowne światła i brak widocznej wycieraczki (jest ukryta pod spojlerem).



Centralna część frontu Omody może się kojarzyć z Lexusem.

Super Hybrid, czyli z 279-konnym napędem typu plug-in.

Atrakcyjna całość

Mierzące 4,66 m nadwozie z typowo dla marki wyniesioną przy tylnych słupkach linią wyróżnia się przodem w stylu Lexusa RX, który z bliska robi wrażenie grillem z różnej wielkości sześciobokami. W zestawieniu z wysmuklającym sylwetkę czarnym wykończeniem dołu nadwozia, mocno pochyloną szybą bagażnika i ciekawymi tylnymi światłami tworzy to atrakcyjną całość, która przyciąga spojrzenia.

Minimalistyczny kokpit ma typowy dla aut z Państwa Środka układ z dużym ekranem wystającym nad wysoką konsolą centralną z dogodnie umieszczoną ładowarką indukcyjną i obszerną wnęką poniżej. Uwagę zwracają liczne miękkie (lub miękkawe) powierzchnie, efektowne przeszycia na „boczkach" drzwiowych czy łukowata linia pod przednią szybą, znajdująca kontynuację na drzwiach. Ale największym wyróżnikiem wnętrza Omody 7 jest możliwość przesunięcia centralnego wyświetlacza w prawo. Funkcja ta (obsługiwana przyciskiem w menu ekranu lub przez wciśnięcie na parę sekund gwiazdki na kierownicy) wielu wyda się zbędna, ale może się przydać np., gdy obsługą multimediów woli się zajmować pasażer.

Istotniejsze jest jednak to, że „siódemka" okazuje się przestronnym autem, w obu rzędach swobodnie mieszczącym nawet wysokie osoby i zapewniającym im świetne warunki podróży na komfortowych siedzeniach. Warto jednak zaznaczyć, że kierowcy mierzący do ok. 1,85 m zauważą w Omodzie głównie zalety, ale wyżsi dostrzegą też pewne niedogodności – nieco za wysoką pozycję „za kółkiem", niewidoczną górną część wyświetlacza head-up (przez ograniczony zakres regulacji jego wysokości) oraz nisko umieszczone lusterko zasłaniające sporą część widoku w przód. W testowanej wersji z seryjnym oknem dachowym w obu rzędach o zapas miejsca nad głowami nie muszą się martwić osoby do ok. 1,9 m wzrostu, a z tyłu każdy zmieści stopy i kolana.

Bagażnik ma jedną drobną wadę (trochę nieprzystające w tej klasie plastikowe burty) i jedną większą – pojemność 401-1294 l, jak w miejskim hatchbacku. Poza tym to



Za nagłośnienie dwóch droższych wersji wyposażeniowych Omody 7 odpowiada firma Sony, ale nie zachwyciło nas ono podczas testu.



Kokpit przekonuje wykończeniem i montażem (jedno zastrzeżenie: konsola nieco trzeszczy pod naciskiem). Zegary 8,9", centralny ekran 15,6" z tapetą statyczną lub dynamiczną (płonące ognisko, falująca woda, spadające gwiazdy). Z lewej – nietypowa, ale wygodna w użyciu klamka drzwi.



Na konsoli są miejsca na dwa telefony – lewe z funkcją ładowania (do 50 W) i chłodzeniem smartfona.



Obsługę Omody 7 ułatwia m.in. personalizowane działanie przycisku z gwiazdką na kierownicy.



Obszerna wnęka pod konsolą z wejściami 12 V, USB-A i USB-C oraz wyłącznikiem poduszki pasażera.



Po wciśnięciu przycisku ekran centralny może... przestać być centralny.

przemyślana przestrzeń, z hakami i wnękami po bokach, sporym schowkiem pod ustawianym na dwóch wysokościach dnem i elektrycznie obsługiwaną pokrywą.

Zdany egzamin dojrzałości

Całkiem szykowne, nieźle wygłuszone wnętrze i dość miękkie, wygodne siedzenia zestawiono z „dojrzałym" układem jezdnym. Łączy on niehałaśliwą pracę z szybkim i gładkim wybieraniem nawet dużych wybojów, delikatnym „przysiadaniem" po pokonaniu progu zwalniającego i stoickim spokojem na zniszczonej drodze. Jedynie najmniejsze nierówności, jak wystające łaty asfaltu czy nierówno osadzone włazy studzienek, Omoda mogłaby pokonywać trochę mniej odczuwalnie. Niemała w tym zapewne „zasługa" ogumienia o dosyć niskim profilu (235/45) nałożonego na seryjne felgi 20".

Mimo komfortowego charakteru chiński SUV nie zawodzi prowadzeniem. Stabilnie utrzymuje kierunek na wprost nawet przy bocznych podmuchach wiatru i pewnie pokonuje szybkie łuki. Jedynie podczas prób dynamicznego pokonania ciasnych zakrętów czasem musi się zdać na bardzo kulturalne interwencje systemu ESP.

OMODA 7 MA KILKA SŁABYCH STRON, ALE JAKO CAŁOŚĆ ZDECYDOWANIE PRZEKONUJE

Złoty środek

Można mieć zastrzeżenia do zaledwie jednej wersji w gamie silnikowej, ale trzeba przyznać, że dosyć mocny hybrydowy układ okazuje się w Omodzie 7 bardzo na miejscu. Nie jest to napęd, który w pełni zadowoli miłośników dynamicznej jazdy (ale prawie żaden hybrydowy nie da rady), zapewnia jednak szybką reakcję na dodanie gazu (zależną od trybu jazdy, ale już w Eco bardzo sprawną) i więcej niż przyzwoite osiągi: 7,5 s do „setki", o sekundę szybciej niż katalogowo, oraz 100-140 km/h w 5 s.

Układ ten silnie opiera się na mocnym silniku elektrycznym (204 KM, benzynowy rozwija 143 KM; razem: 279 KM), poza drogami szybkiego ruchu bardzo często poruszając się bez użycia jednostki spalinowej. Nawet z rozładowaną baterią zużywa dzięki temu w mieście i poza nim podczas jazdy poniżej 100 km/h ok. 5,5 l/100 km (ale przy 140 km/h już 8,5-9 l). Pełne „nabicie" akumulatora w nocy z domowego gniazdka kosztuje nieco ponad 20 zł i pozwala mocno obniżyć spalanie lub przejechać 80 km w trybie elektrycznym. Energię można uzupełniać nie tylko prądem przemiennym (do 6,6 kW, 30-80% w 3 godz. 18 min), ale także stałym (do 40 kW, 30-80% w 20 minut).

Tanio? Nie, ale okazyjnie

Cennik Omody 7 otwiera kwota 169 900 zł za dobrze wyposażoną wersję Comfort ze świetnie działającymi systemami bezpieczeństwa. Droższa o 10 tys. zł Luxury ma już prawie wszystko, a testowana Premium dokłada do tego m.in. funkcje zdalnego parkowania czy masażu w fotelach i kosztuje 184 900 zł. Niby niemało, ale na tle konkurentów to wręcz okazja. Plus za 8-letnią gwarancję oraz ubezpieczenia AC/OC i GAP za złotówkę każde.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Wygodne, nieźle podpierające fotele z wentylacją i masażem, ale wysokie osoby chętnie podniosłyby zagłówki o kilka cm wyżej.



Komfortowa kanapa, płaska podłoga, osobne nawiewy oraz gniazda USB (typu A i C). Sporo miejsca w obu rzędach siedzeń.





Seryjne w testowanej wersji wielkie okno dachowe można obsługiwać przełącznikami przy lusterku lub w menu ekranu centralnego.

401-litrowa pojemność bagażnika nie przystoi w aucie tej klasy. Plus za elektryczne sterowanie klapy, haczyki, wnęki i ruchome dno, minus za wykonane z plastiku burty.





Bardzo grube zewnętrzne klamki drzwiowe Omody robią wrażenie wyjątkowo solidnych i są wygodne w użytkowaniu.

m | PODSUMOWANIE — OMODA 7 SUPER HYBRID

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ciekawy wygląd, nieźle wykończone i wyciszone wnętrze, dobre multimedia, wygodne siedzenia, liczne schowki
- nienajlepsze nagłośnienie, nieduży bagażnik z burtami z tworzywa

UKŁAD NAPĘDOWY

- dobre osiągi i bardzo sprawna reakcja na gaz, płynna praca układu napędowego, nieduże zużycie paliwa, spory zasięg „na prądzie”
- podwyższone zapotrzebowanie na paliwo na autostradzie

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- kulturalne tłumienie wstrząsów na większości wybojów, pewne i stabilne prowadzenie, sprawne wspomaganie przez systemy elektroniczne
- nieangażujący charakter

WYPOSAŻENIE I CENA

- korzystna na tle rywali cena zakupu, bardzo bogate wyposażenie seryjne testowanej, topowej wersji, kompletny zestaw systemów bezp.
- brak matrycowych świateł

Pomijając skromną pojemność bagażnika i pewne niedogodności dotykające wysokich kierowców, nowość Omody właściwie nie ma poważniejszych słabych stron. Za to jej atuty można by długo wyliczać. W połączeniu z bardzo korzystną relacją ceny do wyposażenia zapewnia to „siódemce” niemałe szanse na powtórzenie sukcesu „piątki”.



W gamie są cztery lakiery metaliczne i jeden matowy – żaden z nich nie wymaga dopłaty.

DANE TECHNICZNE	OMODA
Silnik	benz., turbo + el.
Pojemność skokowa	1499 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna (benz.)	143 KM/5200
Moc maksymalna (elektr./syst.)	204/279 KM
Maks. moment obr. (benz.)	215 Nm/b.d.
Maks. moment obr. (elektr./syst.)	310/365 Nm
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./1-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	466/188/167/272 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,2 m/16,7 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1870/522/1250 kg
Pojemność bagażnika	401/1294 l
Pojemność zbiornika paliwa/baterii	60 l (Pb 95)/18,4 kWh
Maksymalna moc ładowania AC/DC	6,6/40 kW
Opony	235/45 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,5 s
Śr. zużycie paliwa z rozład. baterią	6,0 l/100 km
Zasięg (benz./elektr.)	1000/90 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	3,0 s	→
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,5 s	↗
Przyspieszenie 0-140 km/h	12,5 s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	35,6 m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	36,1 m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	52,0 dB	↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	63,5 dB	→
Rzeczywista prędkość[1]	98 km/h	
Liczba obrotów kierownicą	2,7	
Testowe zużycie paliwa[2]	5,4/5,6/5,5	
Rzeczywisty zasięg (benz./elektr.)	1090/80 km	

WYPOSAŻENIE/CENY	OMODA
Model	7
Wersja	Super Hybrid Prem.
Poduszki czoł./bocz./kurt./kolan.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-strefowa	–/●/–
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/●
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	●/●
Podgrz. fotele/kierownica/p. szyba	●/●/–
Elektr. ster./wentylowane fotele	●/●
Światła LED/el. ster. pokrywa bag.	●/●
Aluminiowe felgi 19"/20"/21"	–/●/–
Lakier metalik lub matowy	●
Cena wersji podstawowej[3]	169 900 zł
CENA	**184 900 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



150 210 zł
Geely Starray EM-i Max
262 KM, 0-100: 8,1 s



184 900 zł
Omoda 7 Super Hybr. Premium
279 KM, 0-100: 8,5 s



232 900 zł
Peugeot 5008 Plug-in H. GT Exclusive
225 KM, 0-100: 8,3 s

Taniej można kupić chińskich rywali (Chery Tiggo 8, Geely Starray EM-i, MG HS), konkurencja z Europy, Japonii czy Korei wymaga wydania większych kwot.



Skoda Elroq 60
Silnik: elektryczny
Moc maksymalna: **204 KM**

Leapmotor B10 EV Promax
Silnik: elektryczny
Moc maksymalna: **218 KM**

Więcej w zasięgu

W klasie kompaktowych SUV-ów klęska urodzaju – obok modeli spalinowych pojawiają się coraz sensowniejsze „elektryki". Porównujemy trzy propozycje: z Europy, Chin i Korei. Mocno się różnią, ale każda ma swoje silne strony.

Luksusowe samochody elektryczne sprzedają się słabo, tanich wciąż brakuje – a sprzedawać trzeba. Dla producentów każdy egzemplarz oznacza bowiem mniejsze unijne kary za nadmierną emisję spalin. O ile w wyższych segmentach auta na prąd zdobywają już nawet przewagę cenową nad spalinowymi, o tyle w popularnych klasach jak na razie stoją na przegranej pozycji. Mają jednak swoje zalety, a wśród nich: tania jazda przy ładowaniu w domowych warunkach, cisza i płynność czy zrywność.

W naszym porównaniu Skody, Kii i Leapmotora sprawdzamy, co jeszcze wyróżnia kompaktowe SUV-y z napędem elektrycznym – to jeden z najbardziej obleganych segmentów rynku. I ile to kosztuje.

Z zapasem miejsca

Dwa z testowanych modeli – EV3 i Elroq – powstały na platformach stworzonych dla aut elektrycznych, zaś B10 jest też oferowany jako hybryda plug-in. Nie wpływa to jednak szczególnie na warunki przestrzenne, zresztą każde z aut zapewnia ponadprzeciętną jak na ten segment ilość miejsca w kabinie. Nawet najkrótsza Kia – która mierzy zaledwie 430 cm długości, czyli aż o ok. 20 cm mniej od rywali – robi doskonały użytek ze swojej pudełkowatej karoserii i w obu rzędach oferuje sporo przestrzeni; na kolana z tyłu jest jej więcej niż wynosi średnia wśród spalinowych modeli tego segmentu. Najdłuższy Leapmotor (452 cm) i niewiele krótsza Skoda wielkością swoich wnętrz zbliżają się już do standardu SUV-ów klasy średniej. Elroq góruje nad B10 przede wszystkim wysokością kabiny, przez co zapewnia wyjątkowo duże poczucie swobody, a pasażerowie z tyłu mogą liczyć na najwygodniejszą kanapę z dobrym podparciem ud.

Skoda wygrywa także przestrzenią bagażową, która jest nie tylko pojemna (choć 480 l wśród spalinowych SUV-ów to wartość przeciętna), ale przede wszystkim bardzo funkcjonalna. Mamy tu wnęki i haki oraz najniżej położony próg załadunku, jest też podwójna podłoga – ale dostępna za dopłatą (pakiet, 2300 zł). Od nowego rocznika pojawia się również niewielki frunk, którym mogą pochwalić się już rywale.

EV3 ma niewiele mniej pojemny kufer (460 l), z jednym (nisko umieszczonym) hakiem na torbę, ale burty z twardego plastiku mogą się łatwo porysować. To samo dotyczy wykończenia bagażnika B10, który jest najmniejszy (430 l), a dostęp utrudniają wysoko „zawieszony" próg oraz najniżej otwierana klapa.

Coś za coś

Najtańszy w tym trio chiński pojazd zmusza też do innych kompromisów, na czele z niedzisiejszą pozycją za wysoko umieszczoną kierownicą, która przypomina raczej stare auta dostawcze. Przy wsiadaniu nietrudno uderzyć nogą w masywną lewą część deski rozdzielczej, fotele są płaskie, brakuje tylnej wycieraczki, a niemal całą obsługę skoncentrowano w ekranowym menu. Mimo tych uwag Leapmotor jest... jednym z lepszych chińskich aut, które testowaliśmy. Ma dobrze przetłumaczony, szybki i nieskomplikowany system multimedialny, a wszelkie „wspomagacze" dobrze współpracują z kierowcą, bez inwazyjnych brzęczyków. Montaż jest przyzwoity, a materiały – choć budżetowe – wyglądają nieźle. Brak zintegrowanego planera ładowania na trasie wynagradzają mapy Google z wyszukiwarką stacji. Wystarczy.

Kia też korzysta z map Google (tak jak Elroq od nowego roku modelowego) i ma przejrzyste menu systemu operacyjnego . Jej mocną stroną są fizyczne przełączniki do obsługi wentylacji oraz podgrzewania foteli i kierownicy, a także 2-osiowa

Kia EV3 81,4 kWh FWD
Silnik: elektryczny
Moc maksymalna: **204 KM**



KIA EV3
Testowana, pośrednia wersja łączy większą baterię z przednim napędem (204 KM; topowa ma 4x4). Wygodna regulacja rekuperacji łopatami. Ładowanie DC jest tylko pozornie niespieszne – oferuje sporą moc w szerokim zakresie. Plus: AC 22 kW (opcja).



LEAPMOTOR B10
I tu rekuperację można wszechstronnie regulować, niestety przez ekran. Testowana odmiana ma większy akumulator. Niskie zużycie w mieście, całkiem szybkie ładowanie DC, problematyczne podgrzewanie akumulatora. Tylny napęd.



SKODA ELROQ
Elroqa nie trzeba uruchamiać – wystarczy zająć miejsce za kierownicą i wybrać kierunek jazdy. Tańsze wersje mają tylny napęd. Do wyboru dwa poziomy rekuperacji i tryb adaptacyjny, a od rocznika 2027 – także tzw. jazda z jednym pedałem.



Kia EV3 81,4 kWh FWD Business Line



Porządne wykonanie i ciekawe kolory, ale dużo podrzędnych plastików. Niekłopotliwy system, jednak ekran jest dość daleko, a sekcję odpowiadającą za wentylację zasłania kierownica. Wielka ulga: klasyczne przyciski i przełączniki.



25-litrowy frunk wystarczy, by zmieścić podstawowe akcesoria do ładowania albo małe zakupy.



Wystarczająco wygodne fotele, zagłówki z 2-osiową reg. Zbędny stolik zamiast schowka w podłokietniku.



Sporo miejsca mimo najkrótszego nadwozia, jedynie ilość przestrzeni nad głowami jest przeciętna.



Przydatny gadżet: reakcję pedału hamulca można regulować przez ekran, zależnie od preferencji.

460-litrowy bagażnik z podwójną podłogą i organizerem pod spodem, minus: burty z twardego plastiku. Praktyczne: miękka roleta zamiast półki.



regulacja zagłówków foteli. EV3 traci jednak punkty za dość daleko umieszczony ekran, marną, statyczną obsługę głosową oraz niezbyt jakościowe materiały. Choć zmontowano je solidnie, a projektanci starali się „grać" kolorami, dużo tu twardych, podrzędnych tworzyw (wystarczy spojrzeć na klamki drzwi).

Te słabości są obce Elroqowi, który ma całkiem przytulnie wykończony kokpit i dopracowany, najbardziej przystępny w tym porównaniu system operacyjny z ekranem tuż pod ręką oraz niezłą obsługą głosową. Do tego „dorzuca" wygodne, obszerne fotele i najwięcej schowków. Niektórzy kierowcy będą musieli się jednak przyzwyczaić do pedałów umieszczonych stosunkowo blisko podłogi.

Oszczędny „chińczyk"

Do naszego testu trafił Elroq z baterią 59 kWh netto i 204-konnym silnikiem (początkowo była jeszcze odmiana 52 kWh, ale znika w nowym roku modelowym). To zestaw wystarczający do lokalnej jazdy. Samochód jest zrywny (najwyższy moment obrotowy – 310 Nm), a tylny napęd (jak w B10) zapewnia mu dobrą trakcję. Kierowca ma do wyboru dwa stopnie rekuperacji i tryb adaptacyjny; w MY 2027 dołącza tzw. jazda z jednym pedałem. Ładowanie DC jest stosunkowo mocne: 160 kW od ok. 5 do 30%, później stopniowy spadek do 70 kW przy 80% (średnia 10-80%: 95 kW). Niestety pompa ciepła wymaga 5250 zł dopłaty.

Przeznaczenie testowanego Elroqa potwierdzają wyniki efektywności (temperatury otoczenia 5-15°C): o ile w mieście i na drogach lokalnych auto jest oszczędne (16-19 kWh na 100 km), o tyle na autostradzie potrzebuje ponad 30 kWh/100 km, za co zapewne odpowiadają m.in. spora masa własna (1900-2050 kg zależnie od specyfikacji – baza konstrukcyjna z Enyaqa robi swoje) oraz szerokie opony bazowej wersji (235).

Kia ma węższe ogumienie (215). Do naszego testu trafiła z dużym akumulatorem 81,4 kWh netto (jest

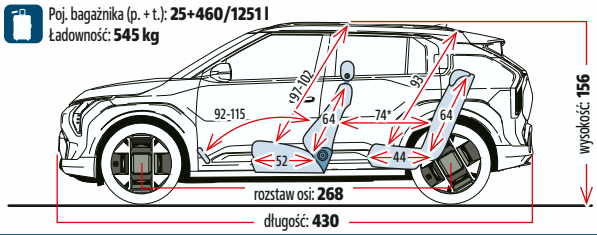
KIA EV3 81,4 kWh FWD

EURO NCAP ★★★★★

Poj. akumulatora netto: **81,4 kWh**
Teoretyczny zasięg: **560 km**

Szerokość: **185 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **144/140 cm**

Poj. bagażnika (p. + t.): **25+460/1251 l**
Ładowność: **545 kg**



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



Kia reprezentuje najlepsze połączenie przyzwoitego komfortu i komunikatywnego prowadzenia.

Leapmotor B10 EV Promax Design

też wariant 58,3 kWh). Osiągi są jeszcze lepsze niż w Skodzie, za co odpowiadają niższe wysokość i masa (1810 kg), lepiej wypada też efektywność: 15-16 kWh/100 km w mieście, 14-18 kWh na jednopasmowych drogach z ogr. do 90 km/h i ok. 26 kWh na autostradzie. Minus: wolniejsze ładowanie (do 127,5 kW), choć krzywa ma przyjazny przebieg i zapewnia wartości bliskie maksimum do ~70% (średnia 10-80%: 100 kW). Niestety i tu w większości wersji dopłaca się za pompę ciepła (4000 zł). Za to można dokupić ładowarkę AC 22 kW (pakiet, 3500-6000 zł).

Leapmotor zapewnia osiągi zbliżone do rywali (0-100 km/h w mniej niż 8 s), choć reakcja na wciśnięcie pedału gazu bazowo jest tu ospała (najniższy moment – 240 Nm). Trzeba też przywyknąć do cichego pisku napędu przy niskiej prędkości. Ponadto użytkownicy skarżą się, że wymuszenie podgrzewania baterii ma bardzo ograniczone działanie (nie mieliśmy warunków, by to sprawdzić). Górują jednak zalety: pompa ciepła jest seryjna, a auto szybko się ładuje. Do wyboru są dwie pojemności baterii: ok. 54 kWh i testowana ok. 65 kWh; dla tej drugiej maks. moc ładowania DC wynosi 165 kW i jest dostępna przy niskim stopniu napełnienia, a później schodkowo spada (średnia 10-80%: 90 kW). Co ważne, B10 jest oszczędny. W mieście potrzebuje 14 kWh/100 km, w trasie – 16 kWh, a na autostradzie – ok. 28,5 kWh.

Uwaga: zużycie dla miasta podajemy dla średniej 30 km/h, a w trasie i na autostradzie – pomiary z tras pokonywanych w obie strony, żeby zminimalizować wpływ wiatru oraz ukształtowania terenu.

Trzy interpretacje komfortu

B10 dobrze wypada w kategorii napędu, ale pod względem właściwości jezdnych musi uznać wyższość rywali. Pozbawiony czucia układ kierowniczy, silna podsterowność i mocne przechyły nadwozia zniechęcają do nagłych manewrów,



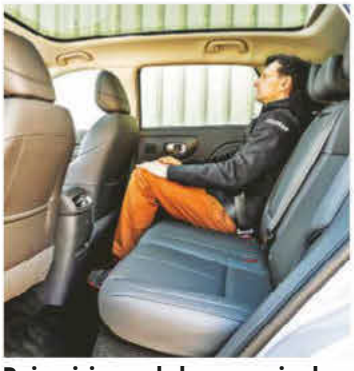
Przyjazne środowisko. Plastiki wyglądają budżetowo, tapicerka sprawia „ceratowe" wrażenie, ale ogólny odbiór jest pozytywny. Czytelny, szybki system operacyjny. Tylko w B10: zegary z widokiem mapy. Brak lusterka fotochrom.



Niewielki, 25-litrowy frunk na drobiazgi. Podobny jest też dostępny w zaktualizowanym Elroqu.



Płaskie „krzesełka" i krzesełkowa, niezbyt wygodna pozycja za wysoko umieszczoną kierownicą.



Dużo miejsca na kolana, są gniazda USB, ale przeciętne podparcie i mniej przestrzeni na głowy niż w Skodzie.



Utrudnianie życia: obsługa niemal w całości polega na ekranowym menu (w tym regulacja lusterek).



Niezbyt duży (430 l) bagażnik ma foremny kształt, podwójną podłogę i haki na torby oraz, jak w Kii, plastikowe burty. Wysoki próg, nisko unoszona tylna pokrywa.

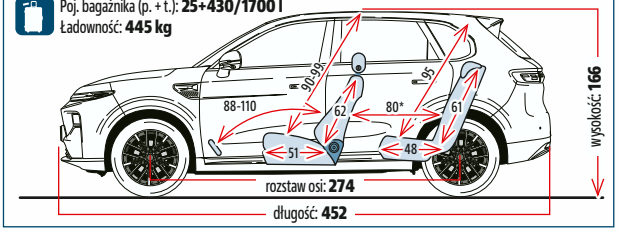
LEAPMOTOR B10 EV PROMAX

EURO NCAP ★★★★★

Poj. akumulatora netto: **ok. 65 kWh**
Teoretyczny zasięg: **430 km**

Szerokość: **189 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **146/141 cm**

Poj. bagażnika (p. + t.): **25+430/1700 l**
Ładowność: **445 kg**





B10 dobrze tłumi wyrwy, ale prowadzi się leniwie i niepewnie.

Skoda Elroq 60





Starannie wykończony kokpit (m.in. miękko wyłożone kieszenie drzwi), dużo półek i schowków, ergonomicznie zlokalizowany ekran z najbardziej przystępnym systemem multimedialnym. Minimalistyczne wskaźniki prezentują najpotrzebniejsze wskazania. Minus: szerokie słupki.

najsłabiej wypada wygłuszenie, a hamulce są mocno przeciętne. Prowadzenie nie jest niebezpieczne, ale w zakrętach ten samochód szybko osiąga kres swoich możliwości.

Kia i Skoda reprezentują nowoczesny nurt – prowadzą się lekko i pewnie. EV3 jest najzwinniejsze na łukach, korzystając ze swojej stosunkowo niewygórowanej masy własnej i mniejszych gabarytów. Po odpuszczeniu gazu przejawia zdrowy odruch zacieśniania toru jazdy. Na mniejszych i większych nierównościach nadwozie Kii pozwala sobie na lekkie „chybotanie", ale zawieszenie wystarczająco kulturalnie filtruje dziury i broni się przed tzw. galopowaniem lepiej niż wiele innych aut z napędem elektrycznym.

Skoda, m.in. z racji dużego rozstawu osi, sprawia wrażenie jeszcze dojrzalszego auta i przekonuje stabilnością przy szybkiej jeździe, najprecyzyjniejszym układem kierowniczym oraz jakością pochłaniania długich nierówności. Niestety na pojedynczych dziurach Elroq z seryjnymi felgami przenosi do wnętrza wyczuwalne drgania – przydałyby się adaptacyjne amortyzatory (opcja w pakiecie za 4300 zł).

TEKST: M. SOBOLEWSKI, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Przydatne: wskazanie aktualnie dostępnej mocy szybkiego ładowania, można wymusić grzanie baterii.



Obszerne, porządnie wyprofilowane fotele, duży zakres regulacji.



Wygodna kanapa z dużym siedziskiem i najwięcej miejsca w teście.



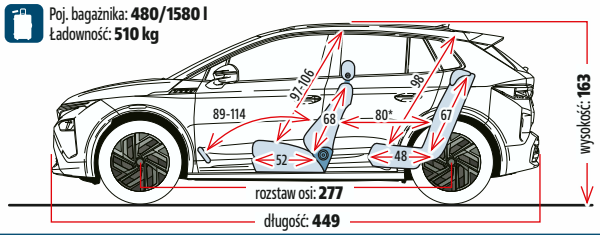
Stabilna, posłuszna Skoda przeciętnie filtruje pojedyncze nierówności, „gumowa" praca pedału hamulca.

SKODA ELROQ 60 EURO NCAP ★★★★★

Poj. akumulatora netto: **59 kWh**
Teoretyczny zasięg: **450 km**

Szerokość: **188 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/139 cm**

Poj. bagażnika: **480/1580 l**
Ładowność: **510 kg**



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



480-litrowy kufer z łatwym dostępem imponuje rozwiązaniami do utrzymania porządku.

REKLAMA

ŠKODA ELROQ 60 (204 KM)

ŠKODA Financial Services
Bank. Leasing. Ubezpieczenia. Mobilność.

161 450 zł
cena brutto



SPOKÓJ, WYGODA I KOSZTY POD KONTROLĄ

STAŁA MIESIĘCZNA OPŁATA NAJMU ZAWIERA:

- pełen pakiet ubezpieczeń
- pełną obsługę serwisową
- assistance
- auto zastępcze bez limitu
- pomoc w przypadku szkody

OFERTA	ŠKODA NAJEM ALL INCLUSIVE DLA FIRM	ŠKODA NAJEM ALL INCLUSIVE DLA KLIENTÓW INDYWIDUALNYCH
Miesięczna opłata	1632 zł netto	2088 zł brutto

Wysokość opłaty ma charakter orientacyjny dla założeń: 10% opłaty wstępnej, 24-miesięczny okres finansowania i roczny przebieg 20 tys. Informacja nie stanowi oferty w rozumieniu kodeksu cywilnego. Dostępność i warunki produktu mogą ulec zmianie. Warunki produktu określa umowa. Pod nazwą Volkswagen Financial Services oferowane są usługi bankowe (przez Volkswagen Bank GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce), usługi leasingowe i mobilność (przez Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o.) oraz usługi ubezpieczeniowe (przez Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o. jako agenta ubezpieczeniowego).

DANE TECHNICZNE	KIA	LEAPMOTOR	SKODA
Silnik	elektryczny	elektryczny	elektryczny
Moc maksymalna	**204 KM**	**218 KM**	**204 KM**
Maksymalny moment obrotowy	**283 Nm**	**240 Nm**	**310 Nm**
Napęd	przedni	tylny	tylny
Skrzynia biegów	aut./1-biegowa	aut./1-biegowa	aut./1-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	430/185/156 cm	452/189/166 cm	449/188/163 cm
Rozstaw osi	268 cm	274 cm	277 cm
Średnica zawracania	10,4 m	10,7 m	9,3 m
Prześwit	14,7 cm	17,0 cm	18,6 cm
Masa własna/ładowność	1810/545 kg	1845/445 kg	1957/510 kg
Dopuszczalna masa przyczepy	1000 kg	750 kg	1200 kg
Pojemność tylnego bagażnika (min./maks.)	460/1251 l	430/1700 l	480/1580 l
Pojemność akumulatora netto	81,4 kWh	ok. 65 kWh	59 kWh
Maksymalna moc ładowania DC	127,5 kW	168 kW	165 kW
Maksymalna moc ładowania AC	11 (opc. 22) kW	11 kW	11 kW
Opony (przód; tył)	215/50; 215/50 R19	225/50; 235/50 R18	235/55; 235/55 R19
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (DANE PROD.)			
Prędkość maksymalna	170 km/h	170 km/h	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,9 s	8,0 s	8,0 s
Średnie zużycie energii	16,2 kWh/100 km	17,2 kWh/100 km	15,7-17,3 kWh/100 km
Zasięg	560 km	430 km	430 km
m DANE TESTOWE			
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,1** s →	**3,4** s →	**2,7** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**7,5** s ↗	**7,9** s ↗	**7,7** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**38,0** m →	**39,7** m ↘	**37,3** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,7** m ↗	**39,9** m ↘	**36,1** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,5** dB ↗	**59,0** dB →	**57,5** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,0** dB →	**66,0** dB →	**62,5** dB ↗
Rzeczywista prędkość[1]	**97** km/h	**97** km/h	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,8**	**2,8**	**2,9**
Testowe zużycie energii[2]	**16,0/17,0/16,5**	**14,0/16,0/15,0**	**16,7/18,0/17,4**
Rzeczywisty zasięg	**480** km	**440** km	**330** km
WYPOSAŻENIE/CENY	**KIA**	**LEAPMOTOR**	**SKODA**
Model	EV3	B10	Elroq
Wersja	81,4 kWh FWD BL	EV Promax Design	60
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●	●/●/●/●	●/●/●/●
Asystent pasa ruchu/martwego pola	●/●	●/●	●/●
Asystent znaków/zapobiegania kolizji	●/●	●/●	●/●
Elektrycznie składane lusterka	●	●	●
Klimatyzacja automatyczna 1-/2-/3-stref.	—/●/—	●/—/—	—/●/○ (32 450)[3]
Nawigacja/ekran head-up	●/●	●/—	○ (6900)[3]/○ (27 350)[3]
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (4000)[3]	—/●	●/○ (27 350)[3]
Tempomat/aktywny tempomat	—/●	—/●	—/●
Czujniki parkowania t./p. i t.	—/●	●/—	●/○ (6900)[3]
Asystent parkowania	○ (4000)[3]	—	○ (32 450)[3]
Szklany dach/dostęp bezkluczykowy	○ (3500)/●	●/●	—/○ (10 100)[3]
Tapicerka z ekoskóry/skórzana	●/—	●/—	—/○ (14 550)[3]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/—[4]	●/—	○ (6900)[3]/—
Podgrzewana kierownica/przednia szyba	●/—	●/—	○ (6900)[3]/○ (3700)[3]
Reflektory matrycowe LED	—	—	○ (18 400)[3]
Elektrycznie sterowana tylna pokrywa	●	●	○ (18 400)[3]
Aluminiowe felgi 17"/18"/19"	—/—/●	—/●/—	—/—/○ (2550)
Lakier metalik	○ (2800)	○ (2700)	○ (3100)
Cena wersji podstawowej[5]	184 900 zł	121 600 zł	153 450 zł
CENA	**209 900 ZŁ**	**121 600 ZŁ**	**153 450 ZŁ**

Aktualne promocje: Leapmotor -18 000 zł, Skoda -8000 zł (ujęte w tabeli). Wyposażenie B10 jest niemal kompletne jak na ten segment. EV3 też ma bogatą specyfikację, ale jest najdroższe (są jeszcze jednak egzemplarze z 2025 r., w cenie -25 000 zł). Nieźle wyceniony Elroq wymaga dokupienia opcji. Po możliwym zrównaniu specyfikacji cena B10 pozostaje bez zmian, Kii rośnie do 217 400 zł, a Skody – do 187 400 zł. Uwaga: pokusiliśmy się również o przeliczenie kosztów i punktacji dla Kii z mniejszym akumulatorem oraz Elroqa MY 2027 (Selection). W każdym przypadku wynik naszego porównania pozostaje bez zmian.

[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] pakiet; [4] dostępne w wyższych wersjach wyposażenia; [5] z tym samym silnikiem

m | PUNKTACJA – KOMPAKTOWE SUV-Y



SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	KIA	LEAPMOTOR	SKODA
NADWOZIE I WNĘTRZE				
Wymiary wnętrza	50	32	33	36
Wykończenie i ergonomia	10	6	5	8
Wyciszenie	10	7	**5**	7
Multimedia i obsługa	10	7	6	8
Bagażnik	30	14	13	15
SUMA	110	66	62	74
UKŁAD NAPĘDOWY				
Osiągi	30	17	16	17
Praca napędu	10	8	8	**9**
Zasięg	10	8	7	6
Zużycie energii	30	21	22	19
SUMA	80	54	53	51
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE				
Prowadzenie	30	24	15	24
Komfort jazdy	30	**24**	**21**	18
Układ kierowniczy	10	6	5	7
Hamulce	20	11	9	12
SUMA	90	65	50	61
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	280	185	165	186
MIEJSCA		**2**	**3**	**1**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY				
Cena zakupu	50	11	32	23
Poziom wyposażenia	30	25	**27**	13
Systemy bezpieczeństwa	30	17	17	17
Wyposażenie dodatkowe	10	6	2	7
SUMA	120	59	78	60
RAZEM	400	244	243	246
MIEJSCA		**2**	**3**	**1**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Przy 100 km/h B10 jest głośniejszy od rywali, a powyżej jest tylko gorzej. Przy niskich prędkościach jego napęd wydaje cichy pisk. Kia jest najlepiej wygłuszona w mieście, Skoda – w trasie.

Napędy Kii i Skody pracują płynniej niż chińskiego rywala. W Elroqu i B10, z racji tylnonapędowej konfiguracji, trudniej zerwać przyczepność napędzanych kół.

Kia na 19-calowych felgach całkiem kulturalnie tłumi pojedyncze niedoskonałości asfaltu, na seryjnych 17" byłoby jeszcze lepiej. Leapmotor też wypada nieźle, choć przy szybszej jeździe jego nadwozie zaczyna „pływać".

Tradycyjnie dla aut z Państwa Środka B10 przekonuje bogatą specyfikacją, która obejmuje m.in. panoramiczny dach, pompę ciepła oraz wentylowane fotele.

PODSUMOWANIE

Wcale nie najdroższa Skoda wygrywa – ma najwięcej mocnych stroni przestronnością, wykończeniem, wyposażeniem oraz dojrzałym układem jezdnym plasuje się już blisko klasy średniej. Tym bardziej szkoda, że brakuje jej spokojniejszego tłumienia dziur. EV3 zasłużenie plasuje się tuż za Elrokiem – to udany kompaktowy SUV, a duża bateria sprawia, że nie trzeba go szybko ładować. Przyznajemy jednak, że największym zaskoczeniem jest Leapmotor– samochód pod wieloma względami przeciętny, ale bardzo „uczciwy", oszczędny i atrakcyjnie wyceniony. Wart rozważenia.



Oszczędzanie bez wyrzeczeń

m motor PIERWSZY TEST



Choć to jedno z najtańszych aut na rynku, Dacia Sandero przekonuje nie tylko ceną, ale także solidnym zestawem atutów czyniących ją wyjątkowo ciekawą propozycją.



Szyberdach otwiera się (wsuwa w całości w dach) przy użyciu przycisku pomiędzy fotelami.

Nieźle wyglądający i łatwy w obsłudze z miękkawymi wstawkami. Przy ekranie widać jedno z fabrycznych mocowań na



Z 63 900 zł można kupić tylko jedno nowe auto z tego rocznika: Dacię Sandero w bazowej wersji wyposażeniowej essential, dostępnej wyłącznie z napędem TCe 100/110 (z silnikiem R3 1.0 turbo o mocy 100 lub – w uterenowionym wydaniu Stepway – 110 KM). Co ciekawe, pozostałe wersje wyposażeniowe z tym napędem kosztują tyle samo co wydanie Eco-G, z instalacją LPG oraz jednostką R3 1.2 turbo rozwijającą 114 KM na benzynie i 122 KM na gazie.

Większy, mocniejszy silnik, w dodatku z fabrycznym zasilaniem gazowym, oferowany w cenie podstawowego? Gdzie jest „haczyk”? Sprawdziliśmy to, testując Sandero Stepway Eco-G w topowej specyfikacji extreme za 82 500 zł.

Atrakcyjna propozycja

Z zewnątrz Sandero mocno zyskiwało z generacji na generację i w obecnym, trzecim wydaniu z 2020 r. (pierwsze: 2008, drugie: 2012), odświeżonym w ubiegłym roku, to już atrakcyjny hatchback, który nie odstaje designem od droższej konkurencji. A w odmianie Stepway, poza zwiększonym z 16,2 do 20 cm prześwitem, wyróżnia się efektownym zestawem stylizacyjnym (inne zderzaki, nakładki dołu nadwozia, czarne listwy na drzwiach i tylnej klapie, relingi).

Wnętrze też nie zawodzi. Jest przestronne (zapewnia znośne warunki czterem osobom o wzroście 180-185 cm), funkcjonalne (sporo schowków, uchwyty na telefon czy akcesoryjne dodatki) i przyjazne w obsłudze (fizyczne przełączniki, niezawiłe menu ekranów). Do tego oferuje 328-litrowy bagażnik z ruchomym dnem.

Kabinę wykończono twardymi tworzywami, z których część wygląda dosyć tanio, ale zostały porządnie zmontowane, a fragmenty deski rozdzielczej i przednich drzwi otrzymały tapicerowane obicie oraz detale w miedzianym kolorze, dzięki czemu generalnie kokpit robi bardzo przyzwoite wrażenie.

Przyjazna dla kieszeni

Pozytywne odczucia towarzyszą też jeździe. Częściowo dzięki udanemu zestrojeniu zawieszenia, które łączy skuteczne tłumienie wstrząsów z bezpiecznym prowadzeniem. Nie sportowym, ale tego mało kto wymaga od takiego podwyższonego auta.

Chyba nikt nie oczekuje też imponującej dynamiki, ta okazuje się jednak zupełnie wystarczająca, zwłaszcza na LPG. Gdy szybko zmienia się biegi (co ułatwia lekko i całkiem precyzyjnie pracująca dźwignia), auto osiąga „setkę” w ok. 10 s, ale dzięki sporej sile przy niewysokich obrotach zza kierownicy wydaje się, że robi to szybciej.

Ważniejsze jednak, iż robi to... tanio. Już przy benzynowym zasilaniu imponuje niewielkim zapotrzebowaniem na paliwo, którego średnio zużywa 5,8 l na 100 km. Po przełączeniu na gaz spalanie wzrasta o ok. 20-30%, ale koszty znacznie spadają. 7,2 l gazu potrzebne średnio do pokonania 100 km kosztuje bowiem 27,2 zł, czyli tyle, co 4,2 l benzyny. Bonusem jest imponujący zasięg – po zatankowaniu obu zbiorników do pełna pokonuje się średnio ponad 1400 km przed kolejną wizytą na stacji paliwowej, a jeżdżąc spokojnie poza miastem i drogami szybkiego ruchu – nawet ponad 1800 km.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



kokpit wykonano z twardych plastików jest uchwyt na telefon, z boku konsoli liczne akcesoryjne dodatki.



Wzorowo – komputer pokładowy podaje stan paliwa, spalanie i zasięg zarówno dla benzyny, jak też gazu.



Niezłe fotele z wygodnymi zagłówkami mogłyby odsuwać się dalej w tył.



Przyciski: własnych ustawień systemów, ogrzewania kierownicy i zmiany zasilania.



Metalizowany lakier Żółty Amber za 2500 zł (w rzeczywistości bardziej złoty niż żółty) podkreśla czarne dodatki wersji Stepway.



Butla zamiast „zapasu", wlew gazu przy wlewie paliwa.



Szyberdach nie ogranicza przestrzeni nad głowami w drugim rzędzie.



Relingi mają zintegrowane poprzeczki (ich rozłożenie wymaga klucza).



Na obu wykończonych wykładziną burtach bagażnika umieszczono po dwa haczyki.

Kufer ma 328-1108 l pojemności oraz próg 10 cm nad dnem i 79 cm od nawierzchni.

DANE TECHNICZNE	DACIA
Silnik	benzynowy, turbo
Poj. skokowa; układ cyl./zawory	**1199 cm³**; R3/12
Moc maksymalna	**114 (122)[1] KM**/4500
Maks. moment obrotowy	**190 (197)[1] Nm**/2000
Napęd; skrzynia biegów	przedni; man./6-b.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	410/185/150/260 cm
Średnica zawracania/prześwit	10,6 m/20,0 cm
Masa/ładowność/masa przyczepy	1225/435/1100 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	328/1108 l
Poj. zbiornika paliwa	50 l (Pb 95)/40 l (LPG)
Opony	205/60 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	11,4 (10,4)[1] s
Średnie zużycie paliwa	5,7 (7,1)[1] l/100 km
Zasięg	870 (380)[1] km

m DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**4,0 (4,0)[1]** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,7 (10,1)[1]** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**20,7 (19,2)[1]** s →
Elastyczność 60-100 km/h (IV b.)	**7,5 (7,0)[1]** s →
Elastyczność 80-120 km/h (VI b.)	**19,9 (18,6)[1]** s →
Hamow. 100-0 km/h (zimne/ciepłe)	**36,7/36,2** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**59,9** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**69,8** dB ↘
Rzeczywista prędkość[2]	**97** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**3,3**
Testowe zużycie benzyny[3]	**7,5/4,3/5,8**
Testowe zużycie LPG[3]	**8,7/5,7/7,2**
Rzeczywisty zasięg	**860 (550)[1]** km

WYPOSAŻENIE/CENY	DACIA
Model	Sandero
Wersja	Eco-G 120 Step. Extr.
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Tempomat/akt. temp./cz. park. p. i t.	●/–/●
Klimatyzacja man./aut.	–/●
Nawigacja/ładowarka indukcyjna	○ (1600)[4]/○ (1600)[4]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (2200)/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (1600)[4]
Alum. felgi 16"/automat. skrzynia	●/○ (6900)
Cena wersji podstawowej[5]	68 000 zł
CENA	**82 500 ZŁ**

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

CENA NA TLE KONKURENTÓW



82 150 zł
Skoda Fabia
1.0 TSI Dr. pak. na bezdr.
95 KM, 0-100: 10,7 s



82 500 zł
Dacia Sandero
Eco-G Stepway Extr.
122 KM, 0-100: 10,4 s



83 992 zł
Citroen C3
Turbo 100 Max
100 KM, 0-100: 10,6 s

Alternatywy z tym samym napędem LPG: Clio (91 900--99 900 zł), Captur (95-107 tys. zł). Najbliższy rywal: Fabia z pakietem na bezdroża (m.in. większy prześwit, za 950 zł).

m PODSUMOWANIE

✚ Niska cena, obniżająca koszt jazdy instalacja LPG, przyjazne wnętrze, duży prześwit, przyzwoita dynamika

▬ Twarde plastiki, wibracje na luzie

Wiele solidnych atutów i tylko kilka drobnych wad, do tego korzystna cena – to świetna oferta, bez „haczyka".

Gama pełna SUV-ów

Boom na uterenowione auta z oszczędnymi napędami nie przemija. Marka BYD zadbała, by jej klienci mieli dużą swobodę wyboru.

W pozornie tylko nasyconym segmencie SUV-ów wciąż jest miejsce na nowe modele, które oferują świeże rozwiązania. Najlepszym tego przykładem jest właśnie wchodzący do sprzedaży BYD Sealion 5 DM-i.

Samochód jest napędzany przez wydajny układ Super Hybrid DM. Tworzą go benzynowy, czterocylindrowy silnik 1.5 oraz jednostka elektryczna. Sięgająca 212 KM moc systemowa płynie na przednie koła poprzez automatyczną skrzynię, umożliwiając rozpędzenie się do 100 km/h w 8,1 s.

Prąd dla silnika elektrycznego jest magazynowany przez akumulator o pojemności 18,3 kWh, który po naładowaniu do pełna (wystarczy do tego gniazdo 230 V w garażu) pozwala na przejechanie do 120 km w cyklu miejskim (wg pomiarów WLTP). Jednocześnie w cyklu mieszanym BYD Sealion 5 DM-i zużywa zaledwie 2,1 l/100 km i 11,8 kWh/100 km.

Akumulator trakcyjny został wykonany w technologii LFP, dzięki czemu nie jest podatny na zapalenie nawet po przebiciu metalowym przedmiotem. Został objęty 8-letnią gwarancją z najdłuższym na rynku limitem 250 tys. km. Z kolei gwarancja na cały samochód trwa przez 6 lat lub 150 tys. km.

4,74-metrowy BYD Sealion 5 DM-i wyróżnia się atrakcyjnym designem nadwozia i wnętrza. W drugim z wymienionych nie zabrakło fizycznych przycisków do obsługi kluczowych funkcji samochodu.

BYD Sealion 5 DM-i jest oferowany tylko w jednej, bogato wyposażonej odmianie Design, która została wyceniona na 149 990 zł. Jedyną opcją są trzy kolory nadwozia – biały, szary i czarny. Efektowny niebieski o nazwie Atlantis Blue nie wymaga dopłat.





Tylny spojler to nie tylko detal stylistyczny – został tak ukształtowany, by optymalizować przepływ strug powietrza wokół nadwozia.

Hybrydowe SUV-y BYD

Kluczem do czerpania satysfakcji z użytkowania pojazdu jest dopasowanie go do indywidualnych potrzeb. Zainteresowani hybrydowym SUV-em marki BYD mają ułatwione zadanie – koncern oferuje modele w różnych rozmiarach. Kto chce poznać ich zalety, może zapisać się na jazdy testowe.

ATTO 2 DM-I
Hybrydowy kompaktowy SUV świetnie sprawdza się w mieście. Napęd oferuje 166 lub 212 KM. Ceny modelu starują od 120 740 zł.







Ekran systemu multimedialnego o przekątnej aż 12,8 cala jest czytelny, osadzony w łatwo dostępnym miejscu. Menu jest intuicyjne w obsłudze.



Ładowarka indukcyjna smartfonów oraz bezprzewodowa obsługa Apple CarPlay i Android Auto to elementy wyposażenia standardowego.



Bagażnik ma pojemność 463 litrów, a po złożeniu oparć kanapy rośnie do 1410 l. Podłoga pozostaje wówczas płaska.



SEAL U DM-I

Flagowy SUV BYD z napędem rozwijającym 218 lub 324 KM. Świetne osiągi, niskie spalanie, do 174 km zasięgu w trybie elektrycznym, bogate wyposażenie i ceny od 169 900 zł.



Napęd hybrydowy



W napędzie Super DM-i sztab inżynierów BYD połączył najlepsze cechy silników benzynowych oraz jednostek elektrycznych. Efektem są świetne osiągi, dobra reakcja na gaz, niskie spalanie, cicha praca oraz zasięg limitowany zapasem paliwa w baku.

Atrakcyjne finansowanie



Marka BYD doskonale zdaje sobie sprawę, że różni klienci mają różne potrzeby – także w zakresie finansowania auta. BYD proponuje przedsiębiorcom finansowanie Total Lease z pakietem usług w cenie auta. Dla klientów indywidualnych przygotowano kredyt 50/50 z RSSO 0%.

SUV-y z wysokim rabatem

Jazda nowoczesnym i modnym autem, które do tego jest rynkową nowością, nie musi wiązać się z finansowymi obciążeniami. Dla swoich klientów marka BYD przygotowała promocję na hybrydowe SUV-y plug-in, a więc modele Atto 2 DM-i, Sealion 5 DM-i oraz Seal U DM-i. Kto chciałby poznać szczegóły oferty, może odwiedzić dealera marki lub poprosić o ofertę, wypełniając formularz na stronie www.byd.com/pl.



TEST **Porsche Cayenne S Coupe**



Zalety wolności wyboru



To 4.0 V8 nie jest najmocniejsze w gamie, ale i tak imponuje brzmieniem, osiągami i reakcją na ruch prawej stopy. Apetyt na paliwo? Spory.



Cayenne Coupe Electric w bazowej wersji ma 408 KM (442 KM z funkcją overboost, 0-100 km/h w 4,8 s) i... jest tańsze od V8 o 150 tys. złotych.

W przypadku Cayenne wprowadzenie nowej, elektrycznej generacji nie spowodowało wycofania tej spalinowej.

W przypadku swojego mniejszego SUV-a Porsche zachowało się bezkompromisowo. Spalinowy Macan, czyli wielki przebój marki, ustąpił miejsca elektrycznemu następcy i zniknął z oferty. Z Cayenne postąpiono inaczej. W salonach obok debiutującej właśnie 4. generacji (tylko elektrycznej) nadal dostępna jest ta spalinowa. Zmodyfikowana i wciąż trzymająca wysoką formę.

Od mnogości wersji Cayenne Coupe może zakręcić się w głowie (podobnie jak od listy opcjonalnego wyposażenia i finalnej ceny). Gama zaczyna się od 353-konnego V6, a kończy na 739-konnej hybrydzie z wtyczką. Jakkolwiek by to nie brzmiało, bazowa wersja może pozostawiać niedosyt, a ciężka hybryda (2,5 t) komplikuje proste sprawy. Wyborem łączącym emocje i czystą mechanikę jest złoty środek w postaci 4.0 V8, które pracuje w wariantach S i GTS. I to właśnie one mają najwięcej charakteru analogowej motoryzacji. S w nieco grzeczniejszym wydaniu, a GTS stawia wszystko na jedną, sportową kartę. Cayenne Coupe S z pneumatycznym zawieszeniem to dwa auta z jednym – szybkie i precyzyjne na asfalcie, a przy tym zaskakująco odporne na wyzwania, jakie przynoszą gorsze drogi. To właśnie największy atut tego modelu, zwłaszcza w połączeniu z ogólnym wysokim komfortem.

Trudno o drugiego SUV-a tych rozmiarów, który prowadzi się tak dobrze, wysyła kierowcy tak czytelne komunikaty czy tak skutecznie hamuje. Rywale ze znaczkami M i AMG mogą dorównać Cayenne osiągami, ale trudno przebić to bezcenne sportowe DNA Porsche. Przy całym szacunku do imponujących możliwości elektrycznego Cayenne warto się cieszyć, że V8 ciągle pozostaje w grze. Oby jak najdłużej.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: K. SZCZEPAŃSKI



Obsługa, mimo że w dużym stopniu przez ekran, jest intuicyjna, a klimatyzacja ma osobny panel. Kierowca może zmieniać prześwit w szerokim zakresie (od 19,2 do 23,7 cm).



Fantastyczne fotele można dopasować do sylwetki. Z tyłu sporo miejsca, ale środkowy pasażer musi liczyć się z wysokim tunelem centralnym.



Jak przystało na Porsche, możliwości personalizacji i wyboru lakieru są ogromne. Podobnie jak ich koszt.

DANE TECHNICZNE	PORSCHE
Silnik	benzynowy, biturbo
Pojemność/układ	3996 cm³/V8
Moc maksymalna	**474 KM**/6800
Maksymalny moment obrotowy	**600 Nm**
Napęd/prześwit	4x4/19,2-23,7 cm
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa
Masa własna/ładowność	2190/720 kg
Długość/szerokość/wysokość	493/200/166 cm
Rozstaw osi	290 cm
Poj. bagażnika (min./maks.)	592/1502 l
Poj. zbiornika paliwa	90 l (Pb 98)
Opony (przód; tył)	255/55; 295/45 R20
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	273 km/h
Przyspieszenie 0-100/0-200 km/h	4,7/18,3 s
Średnie zużycie paliwa	12,0-12,6 l/100 km
Zasięg	710-750 km
CENA	**614 000 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Dynamiczny układ napędowy, brzmienie V8, właściwości jezdne, poziom wykończenia
− Są wersje z większym temperamentem (np. GTS), wysoka cena bazowa i drogie opcje

Od ponad 20 lat Cayenne jest symbolem sportowego SUV-a i nadal wyznacza standardy w tym segmencie.



Test 7 wideorejestratorów w cenie już od 182 zł

Kamera na pokładzie

Kamery to niezawodni świadkowie wypadków czy stłuczek. Nawet dobrej klasy sprzęt nie kosztuje już fortuny.

W wielu krajach wschodniej i centralnej części Europy, w tym w Polsce, wideorejestratory są powszechnie spotykane w autach. Moda na nie dotarła także na Zachód. W Niemczech przez długi czas zainteresowanie kamerami było ograniczone. Swój wkład w stan rzeczy miały wątpliwości natury prawnej – nie omijały one także kierowców z Polski, którzy z kamerą zamontowaną w samochodzie wybierali się za Odrę. Obecnie sytuacja prawna kamer w Niemczech jest już wyjaśniona – ich używanie jest legalne, jeśli rejestrują one jedynie krótkie fragmenty ruchu drogowego i stale je nadpisują. Dana sekwencja może zostać zabezpieczona jako dowód i trwale zapisana tylko

REDTIGER F7N TOUCH

od 650 zł

Kamera Redtiger F7N Touch wygrywa test dzięki dopracowaniu w każdym obszarze. Matryca przedniej kamery, Stravis 2 firmy Sony, zapewnia wyższą jakość obrazu niż większość konkurencyjnych modeli. Kamera monitorująca tył jest już prostsza i ma mniejszą czułość na światło. Dzięki mocowaniu na przyssawkę przednie urządzenie można łatwo zdemontować, nie pozostawiając śladów kleju. Obsługa za pomocą ekranu dotykowego lub dużych przycisków jest bardzo prosta. Podczas testu połączenie między aplikacją a wideorejestratorem kilkukrotnie nieoczekiwanie się rozłączało. Nie jest ono jednak niezbędne do korzystania z produktu Redtiger. Działanie funkcji ostrzegania przed kolizją i monitorowania zmęczenia kierowcy nie było przekonujące – nie przyznaliśmy za nie punktów. Podczas hamowania awaryjnego urządzenie – zgodnie z oczekiwaniami – uruchomiło funkcję zabezpieczonego zapisu, ale zasygnalizowało to jedynie wizualnie. Lepszy byłby sygnał dźwiękowy.

Dobra jakość obrazu rejestrowanego przez matrycę Sony, szerokie pole widzenia, prosta obsługa za pomocą dużego ekranu dotykowego

Nie wszystkie funkcje są przydatne, automatyczne uruchomienie zabezpieczonego zapisu jest sygnalizowane wyłącznie wizualnie, niestabilne połączenie z aplikacją





Lepszej klasy kamery można w wygodny sposób konfigurować za pomocą aplikacji na smatfony.

w przypadku wypadku lub gwałtownego manewru.

I to właśnie ewentualne korzyści dowodowe przyczyniają się do rosnącej popularności kamer. Mogą one utrwalić zdarzenia drogowe czy zachowanie kierowcy w konkretnej sytuacji, co może uchronić od mandatu.

Z generacji na generację kamery stają się coraz mniejsze i łatwiejsze w obsłudze. Osoby, dla których ważna jest jakość obrazu i zakres funkcji, mogą znaleźć odpowiedni wideorejestrator już za niespełna 400 złotych. Testowane przez nas kamery, niekiedy określane jako dual, nagrywają jednocześnie to, co dzieje się przed autem, jak i za nim.

Testowane urządzenia wyposażono we wszystko, co potrzebne do ich użytkowania – w zestawie są już przewód zasilający, karta pamięci, mocowanie na przyssawkę lub taśmę oraz kamera cofania. Sprzęt firmy Baseus ma wbudowany akumulator. Osoby chcące korzystać z trybu parkingowego (podczas którego kamery monitorują pojazd także przy wyłączonym silniku) muszą dokupić dodatkowy zestaw kabli do podłączenia wideorejestratora pod akumulator pojazdu.

Nasz test niedrogich kamer samochodowych pokazuje, że dobra jakość i przystępna cena nie muszą się wykluczać. Kto jednak poza dobrym obrazem oczekuje wielu funkcji wspomagających jazdę (np. ostrzegania o zjeżdżaniu pasa ruchu), może przeżyć rozczarowanie – te niewielkie wideorejestratory nie sprawdzają się zbyt dobrze jako asystenci kierowcy.

TEKST: AZ, ŁS, ZDJĘCIA: AZ

70MAI DASHCAM 4K A800SE od 626 zł

Osoby często podróżujące po zmroku docenią kamerę 70mai Dashcam 4k A800SE. Jej czujniki światła najlepiej sobie radzą w takich warunkach i dają najostrzejszy obraz w teście. Duży ekran i dobrze widoczne przyciski sprawiają, że obsługa urządzenia jest intuicyjna. Aby w pełni korzystać z funkcji wspomagających, trzeba najpierw skalibrować przednią kamerę, co zajmuje trochę czasu. System ostrzegania przed kolizją rekompensuje jednak ten wysiłek. Asystent utrzymania pasa ruchu bywa natomiast uciążliwy, bo reaguje nawet przy zamierzonych zmianach pasa. Na szczęście można go wyłączyć. Przydałaby się możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych. Montaż kamery na przedniej szybie może być nieco uciążliwy, bo adapter trzeba przykleić pod odpowiednim kątem. O ile obiektyw można regulować w pionie, o tyle ekranu już nie.

Najlepsza jakość obrazu w ciemności, dobre wyposażenie, łatwa obsługa, korzystna relacja ceny do jakości

Czasochłonna kalibracja, nie wszystkie funkcje wspomagające są przydatne, ustawienie i montaż urządzenia nie należą do najłatwiejszych



BOTSLAB G980H od 515 zł

Kamera Botslab G980H prezentuje się elegancko. Ma czarną obudowę i ekran o wysokiej rozdzielczości i przekątnej 2,45 cala, który jednak mocno odbija światło. Mimo to obsługa tej przyklejanej kamery przedniej jest całkiem intuicyjna. W razie potrzeby G980H ostrzega przed zbyt małą odległością od poprzedzającego pojazdu, zamierzonymi i niezamierzonymi zmianami pasa ruchu, pieszymi lub koniecznością gwałtownego hamowania. Może to być jednak irytujące. Choć przednia kamera ma najszersze pole widzenia spośród testowanych modeli, a w świetle dziennym rejestruje całkiem przyzwoite nagrania, to jakość obrazu jest nierówna. Filmy rejestrowane przez tylną kamerę mają natomiast wyraźny zielony odcień. W ciemności tylny rejestrator radzi sobie lepiej, na obrazach przedniej kamery pojawia się szum, który utrudnia rozpoznanie numerów rejestracyjnych. Przedni obiektyw z sensorem Sony IMX415 nagrywa w rozdzielczości 3840×2160, a tylna kamera w 1920×1080. W zestawie jest karta pamięci o pojemności 64 GB. Można ją zastąpić odpowiednikiem o pojemności do 256 GB. Po podłączeniu stałego zasilania kamera może pracować w trybie parkingowym.



Łatwa obsługa, dobre wyposażenie, elegancki wygląd, sporych rozmiarów ekran, pakiet funkcji wspomagających kierowcę...

...które jednak nie zawsze działają w optymalny sposób, zróżnicowana jakość rejestrowanego obrazu, obudowa mocno odbijająca światło

AZDOME GS63H PRO od 349 zł

Kamerę Azdome Dash Cam GS63H Pro można przykleić lub zamocować na przedniej szybie za pomocą przyssawki. Tylne urządzenie, jak zwykle, montuje się przy użyciu kleju. Obsługę sprzętu ułatwiają dobrze widoczne fizyczne przyciski na obudowie. Ekran o 2,4-calowej przekątnej wyświetla menu w jednym z kilku języków oraz wskazuje prędkość (GPS). Wideorejestrator „mówi" jednak tylko po angielsku, a kiedy wszystkie systemy wspomagania są włączone, staje się bardzo „rozmowny", co może irytować, bo poza ostrzeganiem o odległości od poprzedzającego pojazdu pozostałe komunikaty nie do końca przekonują. Przy dobrym oświetleniu przednia matryca Stravis rejestruje jasne, wyraźne i ostre nagrania. W ciemności lub „pod światło" radzi sobie gorzej – w takich warunkach lepszy obraz zapewnia tylna kamera.

Łatwy montaż, relatywnie duży ekran, bogate wyposażenie, kompaktowe rozmiary – przednia kamera ma wymiary 70×65×36 mm

Nie wszystkie dodatkowe funkcje są faktycznie przydatne, bez względu na wybrany język kamera „mówi" tylko po angielsku



GKU D600PRO — od 299 zł



Zainteresowani zakupem kamery GKU D600Pro powinni dobrze przejrzeć oferty, bo rozrzut cen jest znaczny. Jej przyjemnie kompaktowy format wiąże się jednak z bardzo małym ekranem. Podczas pierwszej instalacji konieczne jest użycie aplikacji. Nie trzeba natomiast konfigurować zbyt wielu funkcji, bo GKU D600Pro ogranicza się do niezbędnego minimum. Zazwyczaj dobrze nasycony kolorami obraz z przedniej kamery w trudnych warunkach oświetleniowych wyraźnie traci na szczegółowości. Również w przypadku tego urządzenia brakuje sygnału dźwiękowego sygnalizującego zapis nagrania zabezpieczonego przed nadpisaniem.

Bardzo kompaktowe rozmiary (89x42x38 mm) pozwalają na ukrycie kamery za lusterkiem, niezła jakość rejestrowanego obrazu przy dobrym świetle

Bardzo mały ekran, trudna regulacja tylnej kamery, spadek jakości obrazu przy gorszym oświetleniu, brak sygnału dźwiękowego przy zapisie zabezpieczonego nagrania

NAVYCREST Q7 — od 182 zł



Budowa i aplikacja wideorejestratora Navycrest Q7 bardzo przypominają te z produktu GKU. Z tą różnicą, że Navycrest ma nieco skromniejsze wyposażenie i zapewnia jeszcze niższej jakości obraz. Malutki ekranik nie służy tu do ustawienia rejestratora – albo uparcie wyświetla godzinę, albo pozostaje całkowicie czarny. Pojedynczy przycisk ułatwia obsługę, ale świadczy o ubogim zestawie funkcji. Navycrest Q7 nie ma nawet odbiornika GPS. Ocenę obniżają również ciche uruchamianie zapisu zabezpieczonego nagrania i średnia jakość obrazu. Plus za spore pole nagrywanego obrazu.

Atrakcyjnie niska cena, kompaktowe gabaryty (70x160x60 mm) oraz regularny kształt ułatwiają ukrycie sprzętu np. za lusterkiem

Rozczarowująca jakość obrazu, skromne wyposażenie, brak odbiornika GPS, malutki ekran, brak sygnału dźwiękowego przy zapisie zabezpieczonego nagrania

BASEUS PRIMETRIP VD1 PRO — od 499 zł



Baseus PrimeTrip VD1 Pro to jedyna kamera samochodowa w teście, którą wyposażono we wbudowany akumulator i panel słoneczny. Dzięki temu tryb parkingowy ma działać nawet bez specjalnego zestawu kabli. W teście udało się to jednak tylko częściowo. Akumulator ma zbyt małą pojemność, aby starczył na mroźne i długie zimowe noce. Po bliższym przyjrzeniu rozczarowuje też duży ekran. A niezbyt intuicyjne menu jest trudne do obsługi. Poważniejsze zastrzeżenia budzi jakość obrazu: zarówno przednia, jak i tylna kamera rejestrują ziarniste, częściowo nieostre obrazy, które nie zawsze byłyby pomocne jako materiał dowodowy.

Zintegrowany akumulator oraz panel słoneczny do obsługi trybu parkingowego, solidne wykonanie, niezłej jakości, a do tego czytelny ekran

Słaba jakość obrazu, skromne wyposażenie, mała pojemność akumulatora, by zapewnić długie działanie trybu parkingowego np. zimą

Tak testowaliśmy kamery



Tylne kamery przykleja się do szyby mocną taśmą dwustronną.

Wszystkie urządzenia wybraliśmy samodzielnie i zakupiliśmy anonimowo przez internet. Podczas testów zgromadziliśmy ponad 700 GB danych, zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy, we mgle, na drogach krajowych i autostradach. Aby zapewnić pełną porównywalność wyników, wszystkie zdjęcia wykonaliśmy w identycznych warunkach. Reakcje matrycy sprawdziliśmy podczas gwałtownego hamowania z prędkości 30 km/h. Jeśli jakość obrazu była konfigurowalna, wówczas zastosowano najwyższą możliwą rozdzielczość. Do sprawdzenia aplikacji wykorzystano dwa smartfony, iPhone'a 12 oraz Pixel 9a.

W kategorii funkcjonalność oceniliśmy liczbę i przydatność oferowanych funkcji, a także aplikacje przeznaczone do obsługi wideorejestratorów. Najwięcej punktów za jakość przyznaliśmy za obraz: tu liczyły się płynne przejścia między kolorami, widoczność szczegółów oraz kontrast, szczególnie pod kątem czytelności tablic rejestracyjnych – zarówno w świetle dziennym, jak i w nocy. W kategorii dotyczącej bezpieczeństwa wzięliśmy pod uwagę stabilne mocowanie kamer na przedniej i tylnej szybie oraz szerokość pola widzenia. Za trwałe uznaliśmy urządzenia, które nie wykazywały żadnych nieprawidłowości w działaniu, nie ujawniły usterek ani oznak zużycia. Uwzględniliśmy również długość gwarancji. Na ocenę nie miała natomiast wpływu cena zakupu.

Wyniki testu wideorejestratorów

Biorące udział w teście kamery zbierały punkty w czterech kategoriach. Koszt zakupu nie był punktowany. Prezentujemy najniższe dostępne w chwili przygotowania artykułu ceny poszczególnych produktów – pochodzą ze sklepów internetowych i nie zawierają kosztów przesyłki (przy takich kwotach jest zwykle darmowa).

motor TEST	Redtiger F7N Touch	70mai Dashcam 4k A800SE	Azdome Dash Cam GS63H Pro	Botslab Dash Cam G980H	Baseus PrimeTrip VD1 Pro	GKU D600Pro	Navycrest Q7
Funkcjonalność (50)	28	26	26	25	26	25	21
Jakość (20)	15	15	14	14	11	10	8
Bezpieczeństwo (20)	14	14	15	14	12	13	13
Trwałość (10)	10	10	9	10	10	10	10
Suma punktów (100)	67	65	64	63	59	58	52
Ocena końcowa	Zwycięzca testu	Korzystna relacja ceny do jakości	Warty polecenia	Warty polecenia	Wystarczający	Wystarczający	Wystarczający
Ceny ofertowe	od 650 zł	od 626 zł	od 349 zł	od 515 zł	od 499 zł	od 299 zł	od 182 zł

Dwie dekady to wystarczająco dużo,

20-letnie silniki

- które są dobre, a których lepiej unikać

SILNIK UDANY

SILNIK NIEUDANY

20 lat to długi okres, zwłaszcza by ocenić auto lub jego silnik. Sprawdzamy konstrukcje sprzed dwóch dekad.

Dwie dekady temu miało miejsce dość istotne wydarzenie w rozwoju silników – weszła norma Euro 4. Od tego czasu jednostki napędowe musiały podążać już nie tylko za oczekiwaniami klientów, ale również za europejskimi wymogami odnośnie czystości spalin. Spełnienie wcześniej obowiązujących norm było dość łatwe i szło w parze z rozwojem silników. Od Euro 4 w dieslach pojawiły się filtry DPF i inne rozwiązania mające służyć czystości spalin – niektóre ich parametry trzeba było obniżyć nawet dwukrotnie. Ewoluować, choć wolniej, musiały także silniki benzynowe. Praktyka pokazuje, że w tym okresie producenci na masową skalę zaczęli popełniać błędy, tworząc konstrukcje nieudane, pełne wad fabrycznych.

Przyjrzeliśmy się silnikom, które mają minimum 20 lat, debiutowały w tym czasie lub kilka lat wcześniej. Już nie nowoczesne z dzisiejszej perspektywy, a jeszcze w miarę współczesne, lecz przede wszystkim pracujące pod maskami stosunkowo tanich samochodów. Jedne należą do bardzo udanych i możemy je wspominać jedynie z sentymentem. O innych chcemy jak najszybciej zapomnieć. Na liście nieudanych umieściliśmy również takie, które mają swoje niezaprzeczalne zalety, ale ich utrzymanie w dobrej kondycji wymaga zbyt wielu poświęceń i pieniędzy. Lepiej wybrać inny wariant tego samego modelu lub zupełnie inne auto.

Warto zwrócić uwagę na okres produkcji danego silnika. Niektóre były oferowane nieprzerwanie przez 20 lat. Może to oznaczać tylko jedno – wyjątkowo udaną konstrukcję. Czasami dla takich silników opłaca się nieco zmienić preferencje i wybrać samochód, który niekoniecznie był przez nas poszukiwany.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM

GRUPA VW 1.8 Turbo 1995-2010



Poczciwa jednostka wciąż uznawana za wzór

4-cylindrowy, 20-zaworowy silnik 1.8 Turbo był jednym z ważniejszych źródeł napędu na przełomie lat 90. i 2000. Coś jak obecnie 2.0 TSI. Napędzał samochody Grupy Volkswagena niemal każdego segmentu, w tym również sportowe wersje oraz czysto sportowe auta, jak Audi TT czy S3. Wciąż uchodzi za wzór trwałości silnika o sportowych parametrach.

- Zwykłe warianty rozwijały moc 150-180 KM, a odmiany sportowe do 240 KM. Duży potencjał tuningowy.
- Silnik znakomicie sprawdza się na LPG.

\+ Bardzo dobre osiągi i trwałość za nieduże pieniądze
\- Wiele egzemplarzy jest zaniedbanych, spore spalanie

Poczciwa Octavia I o osiągach Golfa GTI



DANE TECHNICZNE: 1.8 T: poj.: 1781 cm³, moc maks.: 150 KM, maks. moment obr.: 210 Nm, prędkość maks.: 219 km/h, 0-100 km/h: 8,4 s, spal.: 8,0 l/100 km

HYUNDAI/KIA 1.6 CRDi 2005-2018



Diesel bez koła dwumasowego

Prosty i dość niezawodny koreański diesel cechował się brakiem koła dwumasowego we wszystkich modelach wyposażonych w skrzynię manualną i klasyczny automat. Osiągi przeciętne, spalanie również, ale trwałość wysoka. Warto mieć na uwadze, że nowszy wariant o pojemności 1598 cm³ (od 2015 r.) jest już znacznie bardziej skomplikowany.

- Moc to 90-136 KM, momentu zawsze trochę za mało.
- Występowały dwie skrzynie automatyczne – klasyczna i dwusprzęgłowa już z kołem dwumasowym.

\+ Niskie koszty serwisu, przyjemne auta z tym silnikiem
\- Trochę ospały, zwłaszcza ze skrzyniami automatycznymi

i30 lub Ceed ze skrzynią automatyczną jest w punkt



DANE TECHNICZNE: 1.6 CRDi: poj.: 1582 cm³, moc maks.: 128 KM, maks. moment obr.: 260 Nm, prędkość maks.: 186 km/h, 0-100 km/h: 11,7 s, spal.: 5,5 l/100 km

by potwierdzić, czy silnik jest udany

SILNIKI UDANE

FIAT/OPEL 1.3 MultiJet/CDTI 2003-2024



Prosty i ekonomiczny, choć straszny „klekot”

O tym, jak dobra jest to jednostka, niech świadczy ponad dwudziestoletni okres produkcji. Znana z niebywałej prostoty i ekonomii jazdy, ale także z braku koła dwumasowego w słabszych wersjach oraz rozciągającego się łańcucha rozrządu. Przy dobrym serwisie olejowym zarówno silnik, jak i rozrząd wytrzymują 400 tys. km. Wersja z „dwumasą” ma swoje zalety.

- Moc 70-105 KM, w okolicach 90 KM pojawia się koło dwumasowe, które znacząco poprawia kulturę pracy napędu.
- Silne wibracje w najmniejszych autach, jak Fiat 500 i Panda.

+ Trwałość, niskie spalanie, prosty serwis, dużo części
− Przyspieszone zużycie sprzęgła w wersjach bez „dwumasy”

Doskonale pasuje do Corsy D z mocą 95 KM



DANE TECHNICZNE: 1.3 CDTI: poj.: 1248 cm³, moc maks.: 95 KM, maks. moment obr.: 210 Nm, prędkość maks.: 177 km/h, 0-100 km/h: 12,3 s, spal.: 4,4 l/100 km

HONDA 1.8/2.0 i-VTEC 2006-2018



Najtrwalszy silnik benzynowy po 2000 roku

Benzynowe jednostki z rodziny R18/R20 nie mają sobie równych pod względem trwałości. W Civicu 1.8 żwawa i ekonomiczna, w Accordzie i CR-V o pojemności 2,0 l raczej leniwa, ale „pancerna”. Dobrze radzi sobie z LPG, choć regulacja zaworów jest mechaniczna (na śrubę) i wymaga trochę uwagi. Opcjonalnie łączy się z automatyczną skrzynią Hondy o równie wysokiej trwałości.

- Moc 140-142 KM w silniku 1.8 oraz 150-155 KM w 2.0 nie imponuje, ale Civic 1.8 jest dynamicznym autem.
- Dobre automatyczne skrzynie w Civicu IX, Accordzie i CR-V.

+ Trwałość i niezawodność, przyjemna charakterystyka
− W Civicu VIII opcjonalna skrzynia zautomatyzowana

Doskonały i żwawy napęd Hondy Civic VIII



DANE TECHNICZNE: 1.8 i-VTEC: poj.: 1799 cm³, moc maks.: 140 KM, maks. moment obr.: 174 Nm, prędkość maks.: 215 km/h, 0-100 km/h: 9,4 s, spal.: 6,1 l/100 km

HONDA 2.2 i-CTDi/DTEC 2002-2015



Diesel niemal doskonały

Honda przygotowała dwa silniki Diesla w swojej historii. Większy, o pojemności 2,2 l, jest jednym z najlepszych, jakie były na rynku. Przez trwałość i niezawodność zyskał uznanie klientów. Od 2008 r. oferowano go pod nazwą i-DTEC w nieco zmienionej formie i z wyższą mocą. W Civicu bardzo szybki, w Accordzie i CR-V odpowiedni silnik. Przyjemny w rodzinnym FR-V.

- Moc 140 KM w 2.2 i-CTDi oraz 150 i 180 KM w i-DTEC.
- Ponadprzeciętnie udany silnik, który spełniał tylko normę Euro 5. Wczesny i-CTDi nie miał filtra DPF (Euro 4).

+ Bardzo udana jednostka, choć ma już ogromne przebiegi
− Drogi napęd rozrządu (ok. 6000 zł), taniej kupi się silnik

Rodzinna Honda FR-V z doskonałym dieslem



DANE TECHNICZNE: 2.2 i-CTDi: poj.: 2204 cm³, moc maks.: 140 KM, maks. moment obr.: 340 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 10,2 s, spal.: 6,3 l/100 km

NISSAN/RENAULT 2.0 16V 2006-2015



Trochę gorszy, a i tak bardzo udany

Renault Clio, Megane, Laguna, Scenic, również Nissan Qashqai czy X-Trail i wiele innych modeli dostało wolnossący silnik M4R/QR20DE. Jest uznawany za mniej udany od francuskiego F4R. Jednak z dzisiejszej perspektywy jest jak marzenie – prosta, trwała i niezawodna konstrukcja. Średnio nadaje się do LPG – to jedna z niewielu jego wad.

- Moc to z reguły 139-147 KM, dynamika zależy od modelu.
- Laguna III 2.0 Turbo ma inny silnik F4Rt, ale jest ich znacznie mniej niż z M4R i zwykle mają automatyczną skrzynię.

+ Praktycznie bezproblemowy silnik
− Czasochłonna i droga regulacja luzu zaworowego

Renault Laguna z prostym, trwałym 2.0



DANE TECHNICZNE: 2.0 16V poj.: 1997 cm³, moc: maks. 140 KM, maks. moment obr.: 195 Nm, prędkość maks.: 210 km/h, 0-100 km/h: 9,1 s, spal.: 7,9 l/100 km

NISSAN/RENAULT 2.0 dCi 2005-2023



Ponad 20 lat w tej samej formie

Zmieniały się normy emisyjne, preferencje klientów, generacje aut, ale nie zmieniał się silnik 2.0 dCi, czyli najlepszy diesel w historii Renault. Wyjątkowo trwały i bardzo niezawodny, a do tego przyjemnie tani w obsłudze. Z aut osobowych zniknął w 2023 r., więc całkiem niedawno. Pozostał w gamie dostawczych, więc nawet normy go nie wyeliminowały.

- Moc od 90 do 200 KM, najlepszy silnik w autach Nissana i Renault, również w tych najnowszych.
- Większość powinna mieć filtr DPF, ale często go usuwano.

+ Konstrukcja osprzętu prosta i tania, a sam silnik trwały
− Wymiana rozrządu najlepiej po wyjęciu silnika, więc drogo

Najmocniejszy Qashqai I ma pod maską 2.0 dCi



DANE TECHNICZNE: 2.0 dCi: poj.: 1995 cm³, moc maks.: 150 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 194 km/h, 0-100 km/h: 9,5 s, spal.: 5,9 l/100 km

PSA 1.6 8V/16V/VTi 1996-2018



Trzy warianty tej samej jednostki

W latach 90. powstał nowoczesny silnik TU5 (8V i 16V), który przetrwał do roku 2010, a od 2012 do 2018 był oferowany ze zmiennymi fazami rozrządu pod nazwą VTi (EC5) tylko w Citroenie C-Elysee oraz Peugeocie 301. Praktycznie pozbawiona wad jednostka, doskonała do gazu i sprawdzona w motosporcie. Szkoda tylko, że nowsze auta z nią są tak przeciętne.

- Moc od 90 KM w wersji 8-zaworowej do 122 KM w odmianach sportowych. Zawsze pojemność 1587 cm³, również VTi.
- W C-Elysee i 301 dostępny również z automatyczną skrzynią.

+ Prosta i niezawodna konstrukcja, dobra do LPG
− Występuje tylko w starych lub bardzo prostych autach

Citroen C2 z 1.6 16V to sportowa maszyna



DANE TECHNICZNE: 1.6 VTS: poj.: 1587 cm³, moc: maks. 122 KM, maks. moment obr.: 143 Nm, prędkość maks.: 163 km/h, 0-100 km/h: 8,3 s, spal.: 6,9 l/100 km

CD. SILNIKI UDANE

PSA 2.0 HDi 16V 2000-2020



Król francuskich diesli

Jeśli do wyboru w konkretnym modelu jest silnik 2.0 HDi, to jest to najlepszy wybór. Są auta, w których jest jedynym sensownym, jak np. Peugeot 508 czy Citroen C5 II po liftingu. To samo dotyczy niektórych modeli Forda, zwłaszcza Mondeo. Silnik ten ma swoje przypadłości, ale sprawdza się doskonale. Przyjemnie pracuje z sześciobiegową skrzynią automatyczną.

- Wersja 16V rozwija od 90 do 180 KM mocy.
- W samochodach Forda nazwano go Duratorq TDCi. Silniki o nazwie handlowej EcoBlue to już konstrukcja Forda.

+ Dobra dostępność części i znajomość wśród mechaników
− Od 2010 r. w Mondeo tylko kiepski automat PowerShift

Najlepszy wariant po liftingu Citroena C5



DANE TECHNICZNE: 2.0 HDi: poj.: 1997 cm³, moc maks.: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 205 km/h, 0-100 km/h: 10,6 s, spal.: 6,3 l/100 km

TOYOTA 1.4 D-4D 2001-2017



Niepozorny, ale wyjątkowo udany

Toyota nie miała lekko z dieslami z systemem common rail, ale wybitnie udaną konstrukcją jest najmniejszy diesel. Jedyny pewniak w autach osobowych. Zaskakuje dynamiką, choć „na papierze" nie obiecuje za wiele. Bardzo mało pali. Dobra dostępność części i prosty osprzęt sprawiają, że nie jest drogi w naprawach. Montowano go również w Mini One D do 2006 r.

- Moc od 75 do 90 KM, dobra dynamika w Yarisie.
- Dość szybko zużywa się sprzęgło w modelach bez koła dwumasowego (np. Auris). Niższa kultura jazdy.

+ Prosty osprzęt, w niektórych modelach bez „dwumasy"
− Drogie koło dwumasowe do niektórych wariantów

Tania już Toyota Auris nie ma koła dwumasowego



DANE TECHNICZNE: 1.4 D-4D: poj.: 1364 cm³, moc maks.: 90 KM, maks. moment obr.: 190 Nm, prędkość maks.: 175 km/h, 0-100 km/h: 12,0 s, spal.: 5,0 l/100 km

SILNIKI NIEUDANE

GRUPA VW 1.2 MPI/HTP 2001-2014



Trzy cylindry z wieloma problemami

W teorii silnik prosty i nie powinien sprawiać żadnych problemów. Do tej samej rodziny EA 111 należą udane jednostki 1.4 oraz 1.6 16V. Jednak 1.2 ma trzy cylindry, słaby łańcuch rozrządu i masę drobnych problemów. Daje mizerne osiągi, a przy tym niewspółmiernie dużo pali. Zadbana jednostka 12V odwdzięczy się niezawodnością na ok. 100 tys. km.

- Występowały wersje z 6 i 12 zaworami, o mocy 54-75 KM.
- Hydrauliczna regulacja luzu zaworowego to jedyna zaleta. Rozrząd trzeba często wymieniać.

+ Rozrząd z łańcuchem w wersji 12V trochę trwalszy niż w 6V
− Wysoka awaryjność, niewspółmiernie duże koszty napraw

Silnik dość często spotykany w Fabii I



DANE TECHNICZNE: 1.2 12V HTP: poj.: 1198 cm³, moc maks.: 64 KM, maks. moment obr.: 112 Nm, prędkość maks.: 160 km/h, 0-100 km/h: 16,3 s, spal.: 5,9 l/100 km

MERCEDES 3.0 CDI V6 2005-2021



Dobry tylko przy odpowiednim budżecie

Mając odpowiedni zapas pieniędzy, można jeździć Mercedesem z jednostką OM 642 do końca życia. Problem w tym, że utrzymanie jej w dobrej kondycji wymaga nie tylko budżetu, ale i dobrego warsztatu. Ten trwały silnik można „zajechać" kilkoma pozornie drobnymi zaniedbaniami, o czym przekonało się wielu kierowców. Posiadając tego diesla, trzeba mieć do niego serce.

- Moc od 195 do 265 KM. Topowy wariant generuje 620 Nm.
- Silnik montowano również w Jeepach Grand Cherokee WK i Commander do 2010 r. oraz Chryslerze 300 C.

+ Wysoka trwałość, dostępność części, kultura pracy
− Bardzo drogi serwis, sporo drobnych, ale istotnych usterek

Mercedes klasy E (W212) jest szybki i ekonomiczny



DANE TECHNICZNE: E350 BlueTec: poj.: 2987 cm³, moc maks.: 211 KM, maks. moment obr.: 540 Nm, prędkość maks.: 239 km/h, 0-100 km/h: 7,8 s, spal.: 5,4 l/100 km

GRUPA VW 1.4 TSI Twincharger 2005-2015



Dobry pomysł, kiepskie wykonanie

Koncepcja małego i mocnego silnika była dobra. Doładowany kompresorem i turbosprężarką zachwyca osiągami, jest oszczędny i ma bardzo przyjemną charakterystykę. Konstrukcja lekka i nieduża, ale nieudana. Problemy były ogromne i nigdy do końca ich nie wyeliminowano. Często kończyły się zniszczeniem jednostki lub poważnymi naprawami.

- Zakres dostępnej mocy od 140 do 185 KM.
- Przyjemny, ale to konstrukcja specjalnej troski. Trzeba się z nim obchodzić jak z jednostką wyczynową.

+ Fantastyczna dynamika przy rozsądnym spalaniu
− Wysokie ryzyko poważnej awarii

Żwawy Seat Ibiza FR z mocą 150 KM



DANE TECHNICZNE: 1.4 TSI: poj.: 1390 cm³, moc maks.: 150 KM, maks. moment obr.: 220 Nm, prędkość maks.: 212 km/h, 0-100 km/h: 7,6 s, spal.: 5,9 l/100 km

PSA 1.6 HDi 16V 2001-2010



Stracił swoją wartość przez następcę

Silnik 1.6 HDi należy do dość udanych konstrukcji, ale jego następca z 8-zaworową głowicą jest lepszy pod każdym względem. Mniej awaryjny, tańszy w serwisowaniu, do tego spełnia normę Euro 5. Zastosowano w nim prostszy napęd rozrządu i poprawione turbodoładowanie. Auto z nowszym silnikiem może kosztować tyle samo, więc 1.6 16V HDi trochę traci sens.

- Moc od 75 do 110 KM. Dobra dynamika, niskie spalanie.
- Wystarczy kupić o rok młodsze auto, by cieszyć się dopracowanym 1.6 HDi 8V o prostszej i lepszej konstrukcji.

+ Sam w sobie jest dobry, choć jego czas już minął
− Podatny na drobne usterki i poważną napędu rozrządu

W Berlingo z reguły stosowano 16V do 2010 r.



DANE TECHNICZNE: 1.6 HDi: poj.: 1560 cm³, moc maks.: 109 KM, maks. moment obr.: 245 Nm, prędkość maks.: 173 km/h, 0-100 km/h: 14,0 s, spal.: 5,6 l/100 km

GRUPA VW 1.9 TDI PD 2003-2010



Nieszczęśliwe zakończenie pięknej historii

Historia 1.9 TDI jest niemal nieskażona, ale ostatnie lata produkcji wielu chce zapomnieć. Próby z filtrem DPF i oszczędności materiałowe, by utrzymać go na rynku jak najdłużej, nie do końca się powiodły. Wiele silników z okresu 2004-2010 poszło do remontu. Użytkownicy twierdzą, że po wymianie panewek i usunięciu filtra DPF wciąż jest niezniszczalny.

› Uznane za wadliwe wersje BLS i BXE mają po 105 KM.
› Pozostałe odmiany silnika 1.9 TDI są bardzo udane, choć z dzisiejszej perspektywy już stare i nierzadko zużyte.

✚ Niskie spalanie, dobra dynamika, dobre zaplecze części
– Wadliwe wersje są ryzykowne w zakupie

VW Golf V 1.9 TDI BlueMotion ma silnik BLS



DANE TECHNICZNE: 1.9 TDI: poj.: 1896 cm³, moc maks.: 105 KM, maks. moment obr.: 250 Nm, prędkość maks.: 190 km/h, 0-100 km/h: 11,3 s, spal.: 5,1 l/100 km

GRUPA VW 2.0 TDI PD 2003-2010



Prawie się udało, ale nie wyszło

Stworzenie następcy dla 1.9 TDI nie było łatwym zadaniem. Prawie się udało, o czym świadczy dopiero druga generacja 2.0 TDI z wtryskiem common rail. Wczesna wersja, jeszcze z pompowtryskiwaczami, była niedopracowana. Choć wiele tych silników ma już za sobą po 400 tys. km. Ryzyko pęknięcia głowicy dotyczy wersji 16V, więc wariant 8V jest w miarę bezpieczny.

› Moc od 120 do 170 KM. Poza Grupą VW tylko 140 KM.
› Silnik stosowano również w Mitsubishi, Jeepie i Dodge'u. Jednostki te uznaje się za mniej awaryjne niż Volkswagenów.

✚ Niskie spalanie, dobra dynamika, dobre zaplecze części
– W starych autach dość duże ryzyko wysokich wydatków

Skoda Octavia II 2.0 TDI 8V ma 140 KM mocy



DANE TECHNICZNE: 2.0 TDI: poj.: 1968 cm³, moc maks.: 140 KM, maks. moment obr.: 320 Nm, prędkość maks.: 208 km/h, 0-100 km/h: 9,6 s, spal.: 6,3 l/100 km

FORD 2.0 TDCi 2001-2007



Nie mylić z 2.0 TDCi opartym na HDi (DW10)

Ceniony Ford Mondeo Mk 3 miał jeden z najgorzej ocenianych silników wczesnej ery common rail. Oparty na 2.0 TDDi z pompą rozdzielaczową wariant TDCi na wtrysku common rail był fatalny. Dynamika i spalanie znakomite, ale trwałość mizerna. Trudno uwierzyć, że te samochody wciąż jeżdżą. Ford uratował twarz Mondeo jednostką na bazie 2.0 HDi, ale dopiero w Mk 4.

› Moc 90-130 KM. Pojemność 1998 cm³, a HDi to 1997 cm³.
› Jednostkę z rodziny Puma montowano tylko w Mondeo Mk 3 i Jaguarze X-Typie. Trafiła również do użytkowego Transita.

✚ Wersje od 2005 r. uważa się za nieco lepsze, tanie części
– Wysoka awaryjność, dużo zaniedbanych aut

Sporo Mondeo Mk 3 wciąż jeździ z tym silnikiem



DANE TECHNICZNE: 2.0 TDCi: poj.: 1998 cm³, moc maks.: 130 KM, maks. moment obr.: 330 Nm, prędkość maks.: 208 km/h, 0-100 km/h: 9,8 s, spal.: 6,0 l/100 km

PSA/BMW 1.6 VTi/THP 2006-2019



Jedna z większych silnikowych wpadek

W 2006 roku narodził się „cud techniki" będący wspólnym dziełem PSA i BMW. Rodzina silników Prince pełna wad i niedociągnięć doczekała się kilku modernizacji, ale dopiero w 2018 r. pod nazwą 1.6 PureTech dokonano istotnej zmiany, wzmacniając całą konstrukcję. Jednostki VTi mają wtrysk pośredni i niewiele mniej problemów, natomiast THP wtrysk bezpośredni i doładowanie.

› Silniki oferowano w autach PSA, Mini (N12-N18) i BMW (N13). Przed debiutem 1.6 PureTech BMW wycofało się z projektu.
› Zakres mocy 1.6 VTi: 98-122 KM, 1.6 THP/N13: 102-270 KM.

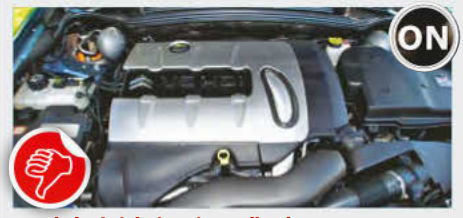
✚ Bardzo dobre osiągi i niskie spalanie, atrakcyjne auta
– 1.6 THP wymaga specjalnej troski, a dla VTi są lepsze opcje

Niby zwykły Peugeot 308 z 1.6 THP to „rakieta"



DANE TECHNICZNE: 1.6 THP 175: poj.: 1598 cm³, moc maks.: 174 KM, maks. moment obr.: 260 Nm, prędkość maks.: 225 km/h, 0-100 km/h: 8,3 s, spal.: 7,6 l/100 km

PSA/FORD 2.7 HDi/TDV6 2004-2010



Mogło być pięknie, a jest tylko drogo

Choć wszystkie silniki HDi były dziełem inżynierów PSA i Forda, to do żadnego innego Ford nie przyłożył się tak bardzo, jak do tego. Produkcja odbywała się w Anglii. Być może dlatego mamy do czynienia z koszmarnie drogim w naprawach i awaryjnym dieslem. Sporo aut z nim jeździ, ale bardzo często już po regeneracji. W Land Roverach i tak jest lepszy od wersji benzynowych.

› Moc 204 i 207 KM, w Land Roverze 190 KM (nazwa TDV6).
› Silnik oferowano w klasie średniej i wyższej w autach koncernu PSA, a także Jaguarach i Land Roverach.

✚ Dobra alternatywa dla benzynowych silników Land Rovera
– Wysokie koszty napraw i serwisu, duże ryzyko awarii

Land Rover Discovery III ma TDV6 o niższej mocy



DANE TECHNICZNE: 2.7 TDV6: poj.: 2720 cm³, moc maks.: 190 KM, maks. moment obr.: 440 Nm, prędkość maks.: 180 km/h, 0-100 km/h: 11,6 s, spal.: 9,4 l/100 km

TOYOTA 2.0/2.2 D-4D 2005-2015



Mieszane opinie, a ryzyko wciąż spore

Tysiące aut z 2.0 i 2.2 D-4D wciąż jeździ i pokonało dystans ponad 500 tys. km. Użytkownicy są zachwyceni. Ale jest i druga strona – wiele diesli z rodziny AD trzeba było naprawiać, albo nie dało się tego zrobić. Silniki nienajlepiej radziły sobie z filtrem DPF, dochodziło do zatarć oraz przegrzań. Uszkodzeniom ulegały bloki i tuleje oraz głowice cylindrów. Nie we wszystkich, ale przestrzegamy.

› Moc 2.0 to 126 i 124 KM. Wariant 2.2 rozwija 136-177 KM.
› Przy zakupie auta wiele zależy od szczęścia. Można trafić na udany egzemplarz, ale to duże ryzyko.

✚ Bardzo dobre osiągi i wysoka kultura pracy
– Dość drogie części, wysokie ryzyko poważnej awarii

Silnik idealnie pasuje do RAV4 oraz Avensisa



DANE TECHNICZNE: 2.2 D-4D: poj.: 2231 cm³, moc maks.: 177 KM, maks. moment obr.: 400 Nm, prędkość maks.: 200 km/h, 0-100 km/h: 9,3 s, spal.: 7,0 l/100 km

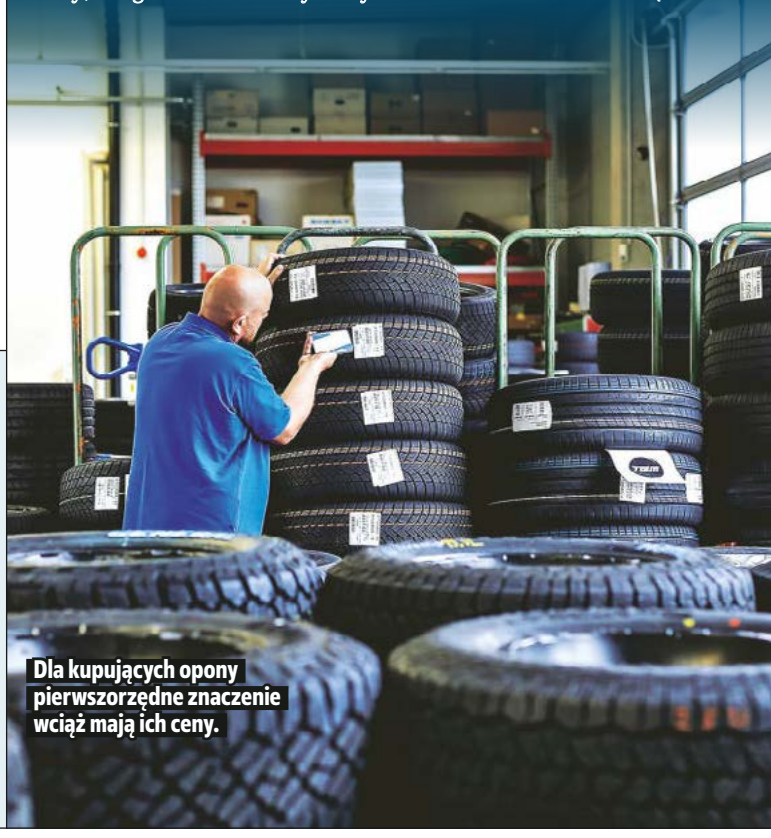
Jakie opony wybieramy

Opony kupuje się raz na kilka lat. Ze względu na koszt i ich wpływ na bezpieczeństwo to jednak ważny wybór.

Decyzje podejmowane przez zmotoryzowanych w trakcie wyboru opon można uznać za swoisty barometr nastrojów i sytuacji gospodarczej. Za komplet wysokiej jakości opon trzeba w niektórych przypadkach zapłacić nawet kilka tysięcy złotych. Pokusa poczynienia ewentualnych oszczędności może być więc duża.

Internetowy sklep Oponeo.pl raportuje, że ubiegły rok okazał się dla branży ogumienia spokojny. Sytuacja polityczna i gospodarcza w 2025 r. nie stwarzała czynników, które w istotny sposób wpływałyby na dostępność produktów czy ich ceny, czego świadkami byliśmy kilka lat temu, kiedy pandemia, a później początek wojny w Ukrainie wstrząsnęły rynkiem. W kolejnych miesiącach wpływ na koszt zakupu opon mogą mieć surowce. Opona zawiera pochodne ropy, które stanowią około 50-60% jej masy, jednak nie jest to najdroższy składnik w jej produkcji. Koszt produkcji opon jest bardziej podatny na wahania cen kauczuku, który potrafi stanowić 40% jej wartości. Jeżeli chodzi o dostępność związaną z transportem, to ruch morski omija strefy zagrożenia – wyjaśnia Dawid Głuch z Oponeo.pl. W ramkach obok prezentujemy sytuację na rynku oponiarskim.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK ZDJĘCIA: ARCH.



Dla kupujących opony pierwszorzędne znaczenie wciąż mają ich ceny.

Zmiany w sprzedaży opon w Polsce w poszczególnych segmentach rynku

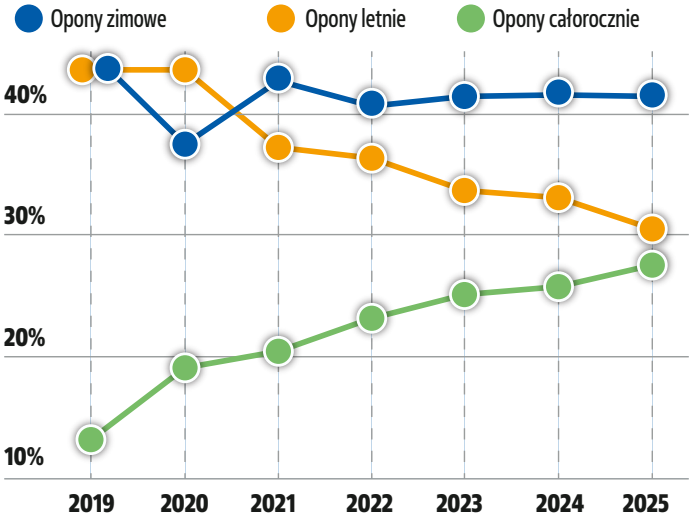
Typ pojazdu	Zmiana 2024/2025
Osobowe (w tym SUV i dostawcze)	2,0%
SUV	18,8%
Lekkie dostawcze	7,9%
Ciężarowe	-12,5%
Rolnicze	8,4%
Motocyklowe	13,4%
Przemysłowe	-6,4%

W skali całego rynku sprzedaż odnotowała niewielki spadek (-0,7%), co wskazuje na względną stabilność przy jednoczesnym przesunięciu struktury popytu w kierunku konkretnych segmentów (np. SUV). – Słabsze wyniki w segmencie opon ciężarowych (-12,5%) oraz przemysłowych (-6,4%) mogą odzwierciedlać ostrożność inwestycyjną firm użytkowych i logistycznych w obliczu globalnej niepewności oraz ewentualnych barier popytowych w eksporcie czy produkcji przemysłowej – wyjaśnia Marcin Bardecki, prezes zarządu Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

Struktura sprzedaży opon w latach 2019-2025

Zgodnie z zeszłorocznymi prognozami specjalistów Oponeo.pl preferencje Polaków odnośnie typów kupowanych opon znacząco się nie zmieniły. Sprawdziły się przewidywania wskazujące na rosnącą sprzedaż ogumienia wielosezonowego. Potwierdziły się też przypuszczenia dotyczące wzrostu popularności produktów budżetowych i premium, kosztem segmentu średniego. Nadal rośnie zainteresowanie większymi średnicami oraz indeksami opon, co związane jest z obecnością coraz nowszych aut na polskich ulicach.

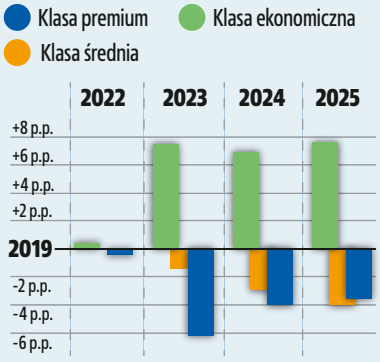
› Opony wielosezonowe nie są idealne – latem sprawdzają się gorzej od letnich, a zimą, podczas jazdy po śniegu czy lodzie, nie dorównują oponom zimowym. Uchodzą jednak za korzystny kompromis – zwłaszcza dla osób mieszkających w dużych miastach, które rzadko jeżdżą po śniegu i nie chcą sobie zaprzątać głowy sezonową wymianą opon oraz przechowywaniem nieużywanego kompletu kół czy ogumienia.



Zmiana struktury sprzedaży opon względem 2019 r.

Sklep Oponeo.pl raportuje, że na rynku niezmiennie dominuje ogumienie budżetowe, do którego w swoim raporcie zalicza także opony produkcji azjatyckiej – obecnie stanowią one niemal 60% sprzedawanych opon całorocznych.

› Z roku na rok opony ekonomiczne zyskują coraz większą przewagę nad produktami ze średniej półki czy klasy premium. Nie dzieje się tak zapewne bez przyczyny. Testy opon wykazują, że nawet wśród produktów ekonomicznych można znaleźć zapewniające akceptowany poziom bezpieczeństwa.

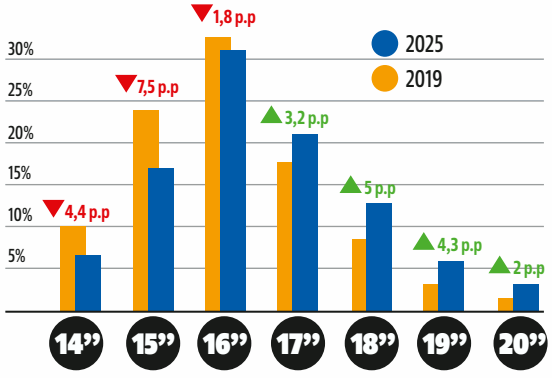




Najpopularniejsze średnice opon

Auta na 13- czy 14-calowych kołach coraz częściej można spotkać w punkach kasacji, a nie na drogach. Przekłada się to na sprzedaż opon. Sklep Oponeo.pl raportuje, że jeszcze pięć lat temu 15-calowe opony były drugą z najchętniej wybieranych wielkości. Dzisiaj zajmują trzecią pozycję, a ich udział w sprzedaży szybko topnieje. Ponad 50% ogumienia sprzedanego w 2025 r. przez Oponeo.pl ma średnicę 16 i 17 cali.

› Znacząco, bo o 9,5 p.p. względem 2020 r., wzrosła sprzedaż ogumienia 18-,19- i 20-calowego. Na przestrzeni lat najbardziej wzrosło zainteresowanie oponami 18-calowymi, które stanowią obecnie niemal 13,5% wszystkich kupowanych opon. W kolejnych latach trend będzie się umacniał.





Opony bieżnikowane

Szkielet opony z wytartym bieżnikiem może zostać użyty jako baza do przygotowania opony bieżnikowanej. W przypadku ogumienia do aut osobowych to wciąż margines rynku (szacowany na kilka procent). Zupełnie inaczej sytuacja wygląda w branży transportowej. Tam ponad połowa opon przechodzi bieżnikowanie.

› Rzeźby bieżnika regenerowanych opon są nierzadko inspirowane ogumieniem z półki premium. Nie jest to jednak gwarancją dobrego zachowania auta na drodze – zależy ono bowiem także od składu mieszanki czy konstrukcji ścian bocznych opon.

› W testach opony bieżnikowane bardzo często wypadają dobrze w próbach jazdy po śniegu. W innych dyscyplinach odstają od opon budżetowych.

Liczby opon sprowadzanych do Europy

Z punktu widzenia producentów opon Europa – i to już nie tylko jej zachodnia część, ale i środkowa – nie jest optymalnym miejscem do prowadzenia działalności. Wszystko przez rosnące koszty życia, a więc i wyższą presję płacową.

› Sytuację doskonale wykorzystują marki z Chin, gdzie koszty produkcji wciąż są znacznie niższe niż w Europie. Z raportu Tyres Europe wynika, że w okresie od stycznia do listopada 2025 r. sprowadziliśmy z Kraju Środka blisko 120 mln opon.



Kraj pochodz. opon	Import I-XI 2025 r.	Zmiana 2024/2025
Chiny	118 milionów sztuk	+7%
Korea	18 milionów	-14%
Japonia	5 milionów	+1%
Tajlandia	5 milionów	+2%
Indie	3 miliony	+8%

Rozmiary kupowanych opon rosną, wciąż na topie są produkty ekonomiczne

Rynek opon używanych

Zakup używanych opon nie stanowi problemu – w tabeli prezentujemy liczby ofert poszczególnych typów ogumienia z platformy Allegro.pl. Opony są sprzedawane zarówno przez osoby prywatne, jak i firmy. Rozrzut ich wieku i stanu jest ogromny.

› Nie każda używana opona jest zła. Zdarza się np., że właściciel zostaje z kompletem po zwrocie auta z wynajmu. Warto spróbować ustalić przeszłość opon czy warunki ich zwrotu, np. przy problemach z wyważeniem.

Typ ogumienia	Liczba ofert	Udział
Letnie	54 374	47,6%
Zimowe	25 016	21,9%
Wielosezonowe	30 625	26,8%

Sprzedaż opon w Europie

Europejski rynek opon jest ogromny, co najlepiej obrazuje raport zrzeszenia Tyres Europe. W tabeli prezentujemy, ile opon było sprzedawanych w latach 2024/2025 na Starym Kontynencie. Ogólna sprzedaż opon do aut osobowych spadła o 2%. Najwięcej, bo aż o 7% zmalało zainteresowanie oponami letnimi. Popyt na zimowe skurczył się natomiast o 2%.

› Produkcja każdej opony jest obciążeniem dla środowiska. Wytarte lub stare opony muszą być utylizowane. Warto pamiętać, że duży wpływ na żywotność opon ma sposób prowadzenia pojazdu. Równie istotna jest budowa opony – testy wykazują, że żywotność różnych modeli może różnić się nawet o kilkadziesiąt tysięcy kilometrów (przy założeniu identycznych warunków eksploatacji). Warto więc zwracać uwagę na wyniki testów ścieralności ogumienia.



W latach 2024-2025 zapotrzebowanie na opony wielosezonowe wzrosło o 5%.

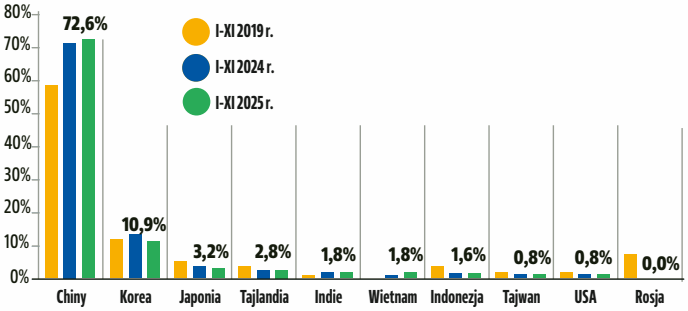
Typ ogumienia	Sprzedaż w 2024 r.	Sprzedaż w 2025 r.	Zmiana (r./r.)
Samochody osobowe	227 741 000 szt.	224 133 000 szt.	-2%
Auta ciężarowe i autobusy	11 456 000 szt.	11 020 000 szt.	-4%
Pojazdy rolnicze	715 000 szt.	688 000 szt.	-4%
Jednoślady	9 027 000 szt.	9 345 000 szt.	+4%

Z jakich krajów Europa sprowadza opony

W części raportu poświęconej dynamice importu opon zrzeszenie Tyres Europe wzięło pod uwagę kraje Unii Europejskiej oraz Wielką Brytanię. Trendy są bardzo wyraźne. Chiny nie dość, że wiodą prym, to sukcesywnie powiększają swoją przewagę nad innymi państwami.

› W kolejnych latach trend może przybierać na sile. Testy opon wykazują, że chińscy producenci są w stanie stworzyć coraz lepsze opony, zachowując przy tym ich rozsądną cenę.

› Źródła ograniczenia importu opon z Chin można upatrywać w ewentualnych wojnach celnych, o których coraz częściej mówi się w kontekście ochrony europejskiej branży motoryzacyjnej.



PODSUMOWANIE

Sytuacja na rynku opon przypomina obserwowaną na rynku samochodów – pojawiają się nowe marki, które oferują coraz lepsze produkty i są w stanie wykrawać dla siebie część rynku. Testy opon wykazują jednak, że – podobnie zresztą jak w przypadku aut – znaczenie mają lata wprawy. Doświadczeni gracze są w stanie opracować ogumienie o zbilansowanych parametrach, które dobrze radzi sobie w różnych warunkach. Jeżeli trendy nie ulegną zmianie, to w kolejnych latach będziemy świadkami rosnącej popularności opon wielosezonowych oraz ogumienia przeznaczonego dla SUV-ów i crossoverów.



Lata produkcji: 2011-2018
Ceny: od 60 tys. zł

BMW serii 6 (F12/F13/F06)

Ostatnia „szóstka” dostępna jako tradycyjne coupe lub cabrio. Czy elegancja i luksus idą w parze z niezawodnością?

Generacją F12/F13 (odpowiednio cabrio i coupe) BMW zakończyło wytwarzanie 2-drzwiowych serii 6. Następcą została seria 8 (G15), a seria 6 stała się ogromnym liftbackiem (G32). W opisywanym wcieleniu „szóstki” nowością była odmiana F06, czyli usportowiony sedan (Gran Coupe; rywal m.in. Mercedesa CLS). Jako jedyna nadaje się ona do komfortowego użytku w więcej niż dwie osoby: w pozostałych wersjach ilość miejsca z tyłu jest symboliczna. Bagażniki zmieszczą mniej niż w technicznym odpowiedniku, czyli serii 5 F10/F11 (460 l w coupe/Gran Coupe i 350 l w cabrio).

Użytkownicy z reguły polecają bazowe 640i (3.0 R6 N55): osiągami niewiele odstaje od 650i (4.4 V8 N63), a mniej pali (realnie ok. 12-13 l/100 km; 4.4 – ok. 14-15 l/100 km) i jest trwalszy. W V8 (N63 i S63 z BMW M6) niedomaga układ chłodzenia i pojawia się spalanie oleju. W jedynych dostępnych dieslach (3.0 R6 N57; 640d) najczęściej zawodzi łańcuchowy rozrząd.

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 BMW

Zalety

„Muszę pochwalić układ wentylacji i klimatyzacji. Wszystko działa bez zarzutu”

„Mam wersję 650i. Świetnie się zbiera (bez turbodziury) i pięknie brzmi”

„Bardzo dobra skrzynia. Szybka i precyzyjna, zmienia biegi bez szarpnięć”



„Tryby jazdy sprawiają, że seria 6 może prowadzić się jak auto sportowe lub limuzyna”

Wady

„Kanapa raczej nadaje się do awaryjnego wykorzystania na krótkich dystansach”



„Długie i szerokie auto, o czym trzeba pamiętać na parkingach i wąskich uliczkach”

„Koszty utrzymania potrafią uszczuplić portfel. Opony kosztują tyle co niedrogie miejskie auto”

„Samochód bardzo niski, z ogromnymi felgami. Trzeba uważać na każdym progu zwalniającym i krawężniku”

DO REDAKCJI

Pb 98 w silnikach TSI



Czy do silników 1.0 czy 1.4 TSI grupy Volkswagen warto tankować benzynę 98-oktanową?

W przypadku obu jednostek z fabrycznymi mapami sterownika takie paliwo nie jest wymagane. Oczywiście może być tankowane, ale na odczuwalne przyrosty mocy czy spadek zużycia paliwa lepiej nie liczyć, co przy obecnych różnicach w cenach Pb 95 oraz Pb 98 raczej przekreśla sens wyboru droższej benzyny. W silnikach z bezpośrednim wtryskiem paliwo premium z dodatkami myjącymi nie rozwiąże istotnie problemu ewentualnego osadzania się nagaru w dolocie i na zaworach. Pochodzi on z EGR-u i nie będzie zmywany przez paliwo podawane bezpośrednio do cylindrów.

Używany Prius+



Zgłaszam propozycje wyrażenia opinii odnośnie Toyoty Prius+. Nie znalazłem jeszcze pełnego testu tego modelu.

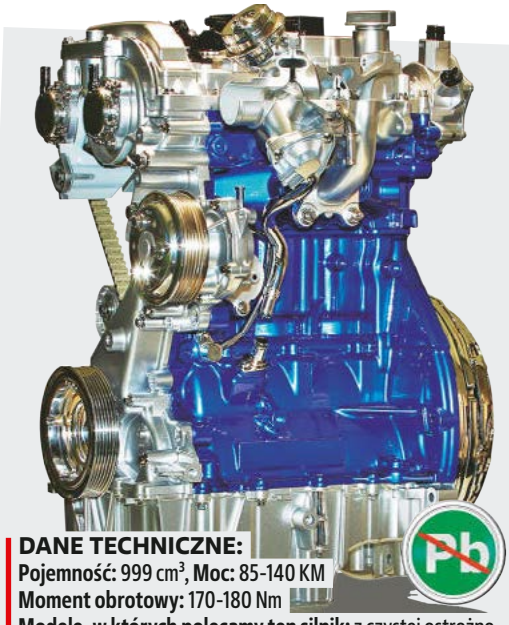
Prius+ nie jest popularnym modelem na naszym rynku wtórnym. Sporo aut pracowało wcześniej w roli taksówki, co przekłada się na wysokie przebiegi. Pod względem mechanicznym auto nie odstaje od cenionego przez rynek Priusa III. Warto zwrócić uwagę na stan elementów nadwoziowych czy wykończeniowych wnętrza – ze względu na mniejszą podaż uzupełnienie braków używanymi częściami może być trudniejsze niż w przypadku Priusa III.

Benzynowy silnik 1.0 EcoBoost

W latach 2012-2019 Ford przekonał tysiące klientów do downsizingu

Druga generacja silnika ma nową konstrukcję, m.in. łańcuch rozrządu

Jeśli miarą sukcesu jest liczba sprzedanych silników, a nie liczba problemów, to bez wątpienia trzycylindrowy 1.0 EcoBoost jest jedną z najlepszych jednostek napędowych XXI wieku. Ford w 2012 r. zaprezentował małe arcydzieło, które przekonało tysiące klientów do downsizingu. Dopiero wycofanie z rynku modeli Fiesta i Focus odsunęło małego EcoBoosta do historii. Pierwsza generacja tej jednostki zakończyła swój żywot w 2019 r. i obecnie nie jest już tak chwalona. Kupując używane auto z małym EcoBoostem, zawsze ryzykujemy, że to właśnie nam się trafi poważna usterka. Pasek rozrządu w kąpieli olejowej wymaga kosztownej wymiany co około 100 tys. km, choć miał wytrzymywać 240 tys. km. Tymczasem niewiele silników dojechało do takiego przebiegu. Największym wrogiem jest paliwo w oleju oraz niska odporność na wysokie temperatury, jakie głowicy serwuje sterownik nastawiony bardziej na emisję spalin niż trwałość. Turbosprężarka często ulega usterkom, a wycieki – zarówno oleju, jak i płynu chłodniczego – pojawiają się niemal wszędzie. Wystarczy niewielkie przegrzanie, by silnik nadawał się do remontu. Warsztaty tak dobrze znają EcoBoosty, że niektóre specjalizują się wyłącznie w nich. Choć 1.0 i tak wypada lepiej na tle 1.5 EcoBoosta, nadal jest to „tykająca bomba".



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 999 cm³, **Moc:** 85-140 KM
Moment obrotowy: 170-180 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: z czystej ostrożności nie polecamy auta z tym silnikiem. W przypadku tańszych egzemplarzy potencjalny koszt naprawy jest niewspółmiernie wysoki. Lepiej kupić diesla lub wolnossącego „benzyniaka".



Ford Fiesta Mk7 – małe auto z dużym problemem

O ile w Fieście Mk6 wybór silników benzynowych był duży, o tyle w Mk7 pozostał 1.0 EcoBoost i wolnossący, mało popularny 1.1. Diesle trafiały raczej do flot, więc klienci stawiali na EcoBoosta. To właśnie z tym silnikiem wychodziły najbardziej atrakcyjne wersje, w tym również usportowione ST Line, Active czy luksusowa Vignale. W przypadku Fiesty lepszym wyborem jest jednak wolnossący silnik benzynowy lub diesel, ale można zaryzykować ten wariant. Ewentualny koszt naprawy jednostki to zwykle ok. 10 tys. zł.

1. CENY CZĘŚCI

rozrząd kompletny	800 zł
pompa oleju	800 zł
turbosprężarka	2000 zł
pompa wtryskowa	1000 zł
sprzęgło	500 zł
koło dwumasowe	1500 zł

2. TYPOWE USTERKI

- wycieki benzyny z pompy wtryskowej
- usterki układu chłodzenia
- uszkodzenia uszczelki pod głowicą
- przyspieszone zużycie paska rozrządu
- pęknięcie głowicy i bloku

1 Cena napędu rozrządu zależy od tego, czy mechanik/użytkownik wymienia pompę oleju. Wiele warsztatów to zaleca, tak jak wymianę rozrządu co 100-120 tys. km. **2** Największym problemem jest przedostające się paliwo do oleju, co podnosi temperaturę pracy i zwiększa tarcie. Pompa wtryskowa bywa nieszczelna, rozszczelnia się także układ chłodzenia, psują się termostaty, a silnik jest czuły na obciążenia termiczne. Nierzadko pęka uszczelka pod głowicą lub sama głowica. Nieszczelności obejmują pokrywę zaworów. Nietrwałe są turbosprężarki. **3** EcoBoost do 2019 r. to dość skomplikowana konstrukcja. Od 2020 r. jest jeszcze ciekawiej (m.in. odłączanie cylindra).

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	wtrysk bezpośredni, wtryskiwacze elektromagnetyczne
rodzaj doładowania	turbosprężarka
napęd rozrządu	pasek w kąpieli oleju, wymiana co 10 lat lub 240 tys. km
zmienne fazy zaworowe	po stronie dolotu i wydechu
regulacja zaworów	mechaniczna na tzw. szklanki
dodatkowe rozwiązania	kolektor wylotowy w głowicy, dwa termostaty



JAKBY USTEREK BYŁO ZA MAŁO...
można kupić Forda 1.0 EcoBoost ze skrzynią dwusprzęgłową PowerShift. Nie mniej usterkową i drogą w naprawach.



Ford Mondeo również dostał ten silnik w odmianie 125-konnej. Choć nie polecamy takiej konfiguracji, to pod kątem kosztów nie jest to wcale najgorszy wybór. W zasadzie nie było ani jednego udanego silnika benzynowego w tym modelu.

Mały 1.0 EcoBoost jest znacznie tańszy w naprawach niż większe EcoBoosty o pojemnościach 1,5 i 2,0 litra. Do setki rozpędza auto w 12 sekund, a kończy na wartości 200 km/h. Da się tym normalnie jeździć i mało pali.



POMPA WYSOKIEGO CIŚNIENIA
wrażliwy element EcoBoosta, często przecieka. Oryginał kosztuje 2300 zł, ale są tańsze zamienniki.



Zalecany olej:
5W-20, API C5
Ford WSS-M2C948-B
Objętość przy wymianie:
4,6-5,0 l

Osiemnaście niezbyt popularnych modeli samochodów.

Popularna marka, nisz

Czy mało popularne modele znanych marek nie zasługują na uwagę? Naszym zdaniem niektóre z nich są wyjątkowo dobrymi kandydatami na nasze kolejne auto używane, innych nie polecamy lub wręcz radzimy unikać.

Jakby producenci nie przykładali się do swojej pracy, nie wszystkie ich starania bywają docenione i są skazane na sukces. Czasem niska sprzedaż powoduje, że marka nie decyduje się na stworzenie kolejnej generacji aut, czasem jest zmuszona zakończyć przedwcześnie produkcję, aby uniknąć większych strat. Niska popularność danego modelu może wynikać z wielu czynników. Wysoka cena, krótki staż rynkowy, ograniczona podaż, niewystarczający marketing czy brak akceptacji ze strony klientów to czynniki najczęściej spychające dane auto na margines rynku.

Ale część z nich zdecydowanie nie zasłużyła sobie na taki los. Wzięliśmy pod lupę osiemnaście modeli popularnych marek, oferowanych swego czasu w polskich salonach, by zobaczyć, czy jako oferty z rynku używanych ich atrakcyjność przypadkiem nie wzrosła. Nasza subiektywna ocena opiera się na takich aspektach, jak praktyczność użytkowania na co dzień (w danej klasie), oferowana technika i jej dzisiejsza wartość czy ryzyko poważnych awarii, co przekłada się później na nasze portfele.

TEKST: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

BMW serii 2 Active Tourer 2014-2021



Wnętrze Active Tourera jest wykończone ze starannością segmentu premium.

Ceny ofertowe: 24-80 tys. zł

O nie, przednionapędowe BMW! To jedno krótkie zdanie wystarczyło, by pierwszy w historii bawarskiej marki minivan, a jednocześnie pierwszy model z przednim napędem odstraszał klientów. Oczywiście nie wszystkich i nie wszędzie, jednak rynek aut używanych w naszym kraju niechętnie patrzy na Active Tourera, mimo że BMW to często wybierana marka. A szkoda, bo ten samochód ma wiele zalet. Pierwsza to przestronne nadwozie typu kompaktowy minivan. Jeśli komuś mało miejsca i potrzebuje trzeci rząd siedzeń, BMW oferowało też dłuższą o ok. 20 cm wersję Gran Tourer. Kolejną zaletą jest układ jezdny, gwarantujący doskonałe prowadzenie. Koncern miał doświadczenie w jego strojeniu, bo przecież przez lata tworzył Mini. Trzecia zaleta to obecność pod maską wyłącznie silników serii B, a więc odpada ryzyko związane z zakupem stosowanych wcześniej ryzykownych jednostek w historii marki. Jeśli kogoś to nie przekonało, to wiedzmy, że Active Tourer zbudowany jest na platformie wspólnej z Mini i może mieć napęd obu osi. Summa summarum bawarski minivan to całkiem ciekawa pozycja.



DANE TECHNICZNE: 1.5i: poj.: 1499 cm³ | moc: 136 KM, maks. moment obrotowy: 220 Nm | prędkość maks.: 200 km/h |

CHEVROLET Malibu 2011-2016

Ceny ofertowe: 19-34 tys. zł

Sedan o ciepło brzmiącej nazwie Malibu zadebiutował w Polsce w 2012 roku. Budżetowy sedan klasy średniej mógł sprawiać wrażenie ciekawej propozycji. Niestety silnik benzynowy to duży 2.4 R4, który nie zachwycał kulturą pracy, osiągami i spalaniem, a wysoka akcyza zwiększała cenę zakupu. Sytuację ratować miał diesel 2.0 (160 KM) wzięty od Opla w 2013 r. Malibu zapożyczono z rynku amerykańskiego. Zawieszenie nie było wybitnie miękkie, ale mimo to Chevrolet prowadził się – delikatnie mówiąc – dość przeciętnie. Niewiele zrobiono we wnętrzu opanowanym przez niedrogie i twarde plastiki, ale to celowe zagranie, Chevrolet był pozycjonowany poniżej Opla. Marka wycofała się z Polski w 2014 r., kończąc sprzedaż wszystkich modeli. Dostęp do części zamiennych staje się coraz większym problemem.



DANE TECHNICZNE: 2.4:
poj.: 2.4i : poj.: 2384 cm³ | moc: 166 KM, maks. moment obr.: 225 Nm | prędkość maks.: 204 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 9,5 s

owy model



Mimo napędu na przód minivan BMW prowadzi się jak na rasowe auto bawarskiej marki przystało.



przyspieszenie 0-100 km/h: 9,3 s

CITROEN C-Crosser/PEUGEOT 4007 2007-2012



Ceny ofertowe: 12-28 tys. zł

Szukając SUV-a klasy średniej, możemy natrafić na dwa ciekawe, ale mało poszukiwane francuskie samochody. Pierwszy nazywa się Citroen C-Crosser, drugi to Peugeot 4007. Oba są wariacjami na temat Mitsubishi Outlandera drugiej generacji. Ale nie są takie same. Japońska marka oferowała szerszą paletę jednostek benzynowych, które w takich autach w Europie w zasadzie nie sprzedawały się zbyt dobrze, zaś diesla 2.0 pożyczała od Volkswagena. Niestety był to ten felerny 2.0 TDI PD, sprawiający wiele kosztownych problemów. Francuskie „bliźniaki" wprowadziły do spółki swoją technikę w postaci silnika DW12, co w praktyce oznacza 2.2 HDi – mającego swoje przypadłości, ale o wiele trwalszego. Niestety przez wysoką akcyzę ich sprzedaż nie szła tak dobrze, jak Outlandera z jednostką VW. Dobra wiadomość jest taka, że całą trójkę można kupić dziś z francuskim dieslem, który przy odpowiedniej trosce serwisowej potrafi robić przebiegi rzędu kilkuset tys. km. Zła wiadomość jest taka, że Citroen i Peugeot nie są tańsze w utrzymaniu od oryginału, więc są propozycją na auto trzymane „do końca", bo w tej samej cenie można mieć Mitsubishi z dostępem do znacznie większej liczby części używanych.

DANE TECHNICZNE: 2.2 HDi:
poj.: 2179 cm³ | moc: 160 KM, maks. moment obr.: 380 Nm | prędkość maks.: 200 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 9,9 s



„Trojaczki" różnią się od siebie jedynie wyglądem pasa przedniego, od strony technicznej są identyczne.

Tu nie znajdziemy francuskiego polotu, cały kokpit przejęto z Outlandera.

FIAT 124 Spider 2016-2019

Ceny ofertowe: 53-73 tys. zł

Fiat ma bardzo bogatą historię tworzenia małych i niedrogich kabrioletów, jednak na wymagającym dzisiejszym rynku dyrekcja koncernu postanowiła wejść we współpracę z Mazdą, która od dekad z sukcesami oferuje tylnonapędowy model MX-5. Tenże w wersji ND stał się bazą dla nowego Fiata ze składanym dachem. Odwołano się do najpopularniejszego modelu tego typu w historii, czyli 124 Spider – i tak nazwano nowość. Fiat dostarczył własny silnik 1.4 MultiAir (140 KM). Połączenie zdawało się być doskonałe, bo Mazda w MX-5 oferowała tylko wolnossące silniki. Klient Fiata zyskiwał Spidera z ładnym nadwoziem i doładowanym, elastycznym silnikiem. Ale zawieszenie zestrojono dość łagodnie. Klienci nie docenili tej koncepcji. Po zaledwie trzech latach i 40 tys. sztuk (globalnie) projekt zarzucono.



Jeśli zasłoni się znaczek na kierownicy, każdy miłośnik motoryzacji rozpozna Mazdę MX-5.



DANE TECHNICZNE: 1.4 MultiAir: poj.: 1368 cm³ | moc: 140 KM, maks. moment obr.: 240 Nm | prędkość maks.: 215 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 7,5 s

FORD EcoSport 2014-2023



Ceny ofertowe: 23-75 tys. zł

Zanim miejski crossover Forda trafił do Europy, zdążył zadomowić się już na innych rynkach, jak Chiny, Indie czy Ameryka Południowa. Początki sprzedaży na Starym Kontynencie nie były najlepsze. Trudno powiedzieć, co zawiniło – czy specyficzny wygląd przedniej części nadwozia, czy koło zapasowe umieszczone na tylnej klapie mające sugerować, że mamy do czynienia z autem uterenowionym. Rok po europejskim debiucie EcoSport przeszedł face lifting, koło zapasowe zniknęło z klapy, wygląd nadwozia został poprawiony, zaś wnętrze doczekało się dużego ekranu łączącego się ze smartfonami. Kolejna modernizacja miała miejsce w 2021 r. Im nowszy EcoSport, tym bardziej go polecamy, ale jak to u Forda, należy dobrze prześwietlić silniki benzynowe.



Design wnętrza nie odbiega od projektu kokpitów innych modeli Forda, np. Fiesty.

DANE TECHNICZNE: 1.0 EcoBoost: poj.: 999 cm³ | moc: 125 KM, maks. moment obr.: 170 Nm | prędkość maks.: 180 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 12,7 s

FORD Edge 2015-2020

Ceny ofertowe: 40-110 tys. zł

W 2015 r., w ramach strategii One Ford, do Europy trafił amerykański SUV. Edge był pozycjonowany segment wyżej od Kugi. Zamiast jednostek benzynowych pod maskę trafiły dwa diesle, znane m.in. z Mondeo. Niestety dla Forda ten pomysł nie sprawdził się i sprzedaż kulała od samego początku. Face lifting z 2019 r. tez nie pomógł podnieść zainteresowania. A szkoda, bo Edge oferuje przestronne i komfortowe wnętrze, a silniki Diesla nie są paliwożerne. Wadami są brak wersji siedmioosobowej oraz zawodne skrzynie PowerShift, poza tym Edge jest wart polecenia.



DANE TECHNICZNE: 2.0 TDCi: poj.: 1997 cm³ | moc: 180 KM, maks. moment obr.: 400 Nm | prędkość maks.: 200 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 9,9 s

HONDA CR-Z 2010-2016



Ceny ofertowe: 16-30 tys. zł

Mikrohybrydy Hondy stają się lepsze z każdą generacją. Droga do sukcesu była wyboista i kręta. Kilkanaście lat temu Honda postanowiła zaszaleć i wstawić hybrydę do małego sportowego nadwozia. Tak powstał CR-Z, model, na który fani i miłośnicy klasycznych CR-X-ów nie chcą nawet patrzeć. Powodem jest nie tyle hybrydowy układ napędowy, co skrzynia CVT, która kompletnie nie pasuje do auta sportowego. Co prawda ręczna też była w ofercie, ale z kolei ona nie pasuje do nieprzesadnie mocnego układu hybrydowego, z którego trudno wykrzesać dobrą dynamikę, nawet korzystając z wysokich obrotów. Przez to CR-Z nie był ani rekordowo oszczędny, ani sportowy.

DANE TECHNICZNE: 1.5 Hybrid: poj.: 1497 cm³ | moc: 114+14 KM, maks. moment obr.: 145 Nm | prędkość maks.: 200 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 9,9 s

HYUNDAI Genesis Coupe 2008-2016

Ceny ofertowe: 44-70 tys. zł

Szukając szybkiego coupe z mocnym silnikiem i tylnym napędem, zapewne większość z nas zaczyna poszukiwania od Forda Mustanga, względnie Nissana 370Z. W cieniu obydwu stoi ambitny koreański projekt. Hyundai pragnął wejść w segment premium, ale zanim stworzył oddzielną markę, na rynku pojawiły się sedan i coupe o wspólnej nazwie: Hyundai Genesis. Auta miały tylny napęd, mocne silniki i znacznie lepsze materiały wykończeniowe niż popularne modele tej marki. Dziś trudno w to uwierzyć, ale w polskich salonach jeszcze dekadę temu można było kupić dwudrzwiowego Hyundaia z silnikiem 3.8 V6, mającym kontrolę trakcji odłączaną jednym fizycznym przyciskiem. Przepis na fatalną katastrofę? Owszem, albo na doskonałą zabawę, choć nie znajdującą społecznego poparcia.



Wnętrze nie porywa designem – równie dobrze mogłoby trafić do auta kompaktowego.



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

KIA Soul

2008-2013



Ceny ofertowe: 8-40 tys. zł

Wydaje się, że Soul był koreańską interpretacją koncepcji zaprezentowanej w 2002 r. przez Nissana w postaci modelu Cube. Oznacza to miejskiego minivana o pudełkowatym nadwoziu. Niestety, przynajmniej w naszym kraju, Kia nie zdobyła serc wielu klientów. Być może winę ponosi niezbyt dopracowane podwozie, niska jakość montażu i materiałów, a może malutki bagażnik (222 l), nieprzystający do rodzinnego auta. Można też spojrzeć na ten sympatyczny samochód jak na coś oryginalnego w swoim kształcie, co ma pod maską doskonale znaną technikę koncernu Hyundai-Kia. A technika to nie byle jaka, bowiem do napędu używano silników czterocylindrowych o poj. 1.6 zasilanych benzyną lub olejem napędowym. Dziś w tej klasie jest to widok niemal niespotykany.



Kia starała się zaprojektować ciekawy kokpit, jednak rezultat nie wszystkim się podoba.

DANE TECHNICZNE: 1.6 GDI: poj.: 1591 cm³ | moc: 140 KM, maks. moment obr.: 166 Nm | prędkość maks.: 185 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 10,4 s

MERCEDES klasy X

2017-2020

Ceny ofertowe: 90-250 tys. zł

Kiedy Mercedes uznał, że potrzebuje własnego pick-upa, nawiązał współpracę z Nissanem. Od strony technicznej klasa X to Navara, tyle że „ubrana" w przestylizowane nadwozie, a do tego dostępna także z silnikiem 3.0 V6 Mercedesa. Niestety klienci nie docenili wkładu niemieckich inżynierów, uznając, że jest on zbyt mały, przez co samochód jest tylko Nissanem z trójramienną gwiazdą na masce. Kariera pick-upa segmentu premium trwała przez to tylko dwa i pół roku.



DANE TECHNICZNE: 3.0d: poj.: 2987 cm³ | moc: 258 KM, maks. moment obr.: 550 Nm | prędkość maks.: 205 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 7,9 s

MINI Paceman

2012-2016



Ceny ofertowe: 25-55 tys. zł

Po sukcesie Countrymana Mini było pewne, że trzydrzwiowy model będzie doskonałym uzupełnieniem oferty marki. Nie tylko pozbyto się tylnej pary drzwi, ale też obniżono dach i zadbano o doskonałe prowadzenie. Zapomniano jednak, że rynek zmienia się nieubłaganie, a klienci nie chcą już aut trzydrzwiowych, nawet gdy te są crossoverami. Patrząc na rynek używanych, trzeba też mieć na względzie, że pod maską pracują czterocylindrowe silniki BMW serii N, które mają opinię awaryjnych i drogich w utrzymaniu. Paceman może więc kusić unikalnym nadwoziem, sztywnym podwoziem i bogatym wyposażeniem, ale nie jest najlepszym wyborem z drugiej ręki.

DANE TECHNICZNE: 1.6t: poj.: 1598 cm³ | moc: 218 KM, maks. moment obr.: 280 Nm | prędkość maks.: 228 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 6,9 s

MITSUBISHI Pajero Sport

2008-2016

Ceny ofertowe: 60-70 tys. zł

Pajero Sport ze swoim kuzynem Pajero ma niewiele wspólnego, bazuje bowiem na pick-upie L200, ale oferuje przestronne nadwozie osobowe i komfortowe zawieszenie na sprężynach. U nas byłby orientalną ciekawostką, gdyby nie fakt, że w 2013 r. Mitsubishi Polska postanowiło sprowadzić partię 150 sztuk do naszego kraju. Sukces sprzedażowy skłonił firmę w kolejnym roku do powtórzenia limitowanego importu. W ten sposób niektóre z Pajero Sport z lat 2013-14 w ogłoszeniach to auta z polskich salonów. Oferta jest skierowana głównie do miłośników lekkiego i średniego off-roadu, bowiem sam samochód nie prezentuje bardzo wysokiego poziomu wyposażenia i komfortu. W terenie procentują spory prześwit, reduktor oraz dwie blokady dyferencjałów, co czyni go materiałem na sensowne auto wyprawowe.



Deska rozdzielcza z użytkowego L200 nie jest tak prosta, jak można by przypuszczać.



DANE TECHNICZNE: 2.5 DI-D: poj.: 2477 cm³ | moc: 178 KM, maks. moment obr.: 400 Nm | prędkość maks.: 179 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 11,7 s

NISSAN Cube

2009-2014



Ceny ofertowe: 14-19 tys. zł

Choć auto to powstało z myślą o rynku amerykańskim, to Nissan w 2010 r. postanowił oficjalnie zaoferować je także nad Wisłą. Sam model był śmieszny (w pozytywnym sensie), miał ciekawe, a zarazem oryginalne niesymetryczne nadwozie i otwierane na bok drzwi bagażnika, jak również znaną z kompaktowego modelu Tiida technikę. Ale oprócz wizualnych i technicznych zalet posiadał też wady. Jedna z nich także dotyczyła wyglądu. Kolejny raz okazało się, że model z rynku północnoamerykańskiego wykończony jest materiałami o fatalnej z naszego punktu widzenia jakości, sam montaż też pozostawiał wiele do życzenia. Cube nie przypadł do gustu polskim klientom, ale powodem była głównie wysoka cena jak na auto miejskie z rozczarowującym wnętrzem. Dziś można je kupić dość niedrogo, co sprawia, że ta oferta zyskała na atrakcyjności.



Jakie nadwozie, takie wnętrze. Modelowi Cube trudno odmówić pełnej oryginalności.

DANE TECHNICZNE: 1.6i : poj.: 1598 cm³ | moc: 110 KM, maks. moment obr.: 153 Nm | prędkość maks.: 175 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 11,3 s

OPEL Karl

2015-2019



Ceny ofertowe: 14-26 tys. zł

Małe samochody nie cieszą się u nas szczególną popularnością. Zwłaszcza gdy są tak egzotyczne, jak Karl. Mimo znaczka Opla na masce mamy do czynienia z konstrukcją koreańską, znaną na innych rynkach jako kolejne wcielenie Chevroleta Sparka. Trudno przy tym zrozumieć, dlaczego Opel zrezygnował z dobrze już znanej nazwy Agila, pod którą wcześniej sprzedawał mikrovany produkowane na jego zlecenie przez Suzuki. Nie pomogło to z pewnością w popularyzacji najmniejszego modelu nowej generacji. Produkcja Karla utrzymała się jedynie przez cztery lata. Nie doczekał się on następcy. Europejskie przepisy środowiskowe nie promują ekonomicznych aut miejskich, więc wielu producentów zakończyło ich produkcję. Dziś Karl to raczej ciekawostka, ale warta uwagi.



Wnętrze małego Opla m.in. dzięki czarnej lakierowanej wstawce wygląda atrakcyjnie.

DANE TECHNICZNE: 1.0 Ecotec: poj.: 999 cm³ | moc: 75 KM, maks. moment obr.: 95 Nm | prędkość maks.: 170 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 13,9 s

PEUGEOT RCZ

2009-2015



Ceny ofertowe: 20-50 tys. zł

RCZ to jeden z najbardziej ekstrawaganckich samochodów drugiej dekady XXI w. z oferty marek popularnych. Jego dach, z dwiema wypukłościami, które zachodzą na tylną szybę, to najbardziej charakterystyczna cecha. Pod smukłym czteroosobowym nadwoziem kryje się technika pierwszej generacji kompaktowego modelu 308, wliczając w to silniki. Były to głównie jednostki serii Prince 1.6 z doładowaniem. Jak przystało na koncern PSA, w ofercie był też diesel 2.0 HDi. Największe ryzyko i koszty wiążą się z elementami nadwozia, ale na razie te używane części nie są drogie. Układ napędowy jest za to dobrze znany z popularnych modeli i każdy mechanik niestroniący od aut znad Sekwany spokojnie sobie poradzi z RCZ-em. Niestety jednostki Prince nie są trwałe.



Mimo oryginalnego nadwozia wnętrze RCZ-a jest niemal identyczne z kompaktowym 308.

DANE TECHNICZNE: 1.6 THP: poj.: 1598 cm³ | moc: 200 KM, maks. moment obr.: 275 Nm | prędkość maks.: 240 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 7,5 s





Co nietypowe dla Suzuki, Kizashi ma dobrze wyciszone wnętrze, które jest do tego nieźle wykończone.

SUZUKI Kizashi

2010-2014

Ceny ofertowe: 20-35 tys. zł

Debiut modelu Kizashi poprzedzało pokazanie na targach motoryzacyjnych trzech różnych prototypów. Debiut modelu produkcyjnego, dość pokracznego w porównaniu do zapowiedzi, nie spotkał się z ciepłym przyjęciem mediów. Niestety dla Suzuki, także klienci nie docenili prostolinijności nowego sedana klasy średniej. Stało się to zarówno w Ameryce Północnej, jak i w Europie. Sprzedaż od początku była klapą. Na naszym rynku dodatkową przeszkodą okazała się wyśrubowana cena. Co prawda Suzuki jest znane z dobrze wycenionych samochodów, ale montowany do Kizashi silnik 2.4 R4 przekładał się na wysoką stawkę podatku akcyzowego. A to nie koniec nieszczęść, bowiem obok skrzyni ręcznej w ofercie znalazła się uwielbiana przez japońskich inżynierów, a niezbyt lubiana przez europejskich klientów skrzynia bezstopniowa. Klasyczny automat czy diesle nie były oferowane. Dziś to rzadkie auto ze znanym z innych modeli silnikiem – przy korzystnej cenie ofertowej może być dobrym wyborem.

DANE TECHNICZNE: 2.4i: poj.: 2393 cm³ | moc: 178 KM, maks. moment obr.: 230 Nm | prędkość maks.: 215 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 7,8 s

TOYOTA Urban Cruiser

2008-2014

Ceny ofertowe: 16-28 tys. zł

Pierwszy mały crossover Toyoty był „bliźniakiem" popularnego w Ameryce Sciona xD. Od debiutu w Europie Urban Cruiser nie przyciągał do siebie tłumów klientów. Był produkowany w Japonii, a w tym czasie kurs jena był bardzo wysoki, co windowało cenę niemal do poziomu RAV4. Zaletą było bogate wyposażenie. Niespecjalnie można to powiedzieć o uterenowionym wyglądzie – blisko 20 lat temu moda na takie auta była w zalążku. Najpopularniejszy benzynowy silnik 1.33, względem wyraźnie lżejszego i spokrewnionego z Urban Cruiserem Yarisa, nie oferował oszałamiającej dynamiki, zaś wnętrze też nie było o wiele przestronniejsze. To wszystko razem, choć z wysoką ceną na czele, spowodowało, że dziś ujrzenie tego modelu na naszych drogach jest rzadkością. Mimo to możemy dać mu szansę, bo technicznie nie jest obcy naszym mechanikom.



Kokpit Urban Cruisera nie jest kopią tego z Yarisa II. Wskaźniki umieszczono za kierownicą.



DANE TECHNICZNE: 1.33: poj.: 1329 cm³ | moc: 100 KM, maks. moment obr.: 132 Nm | prędkość maks.: 175 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 12,5 s



Wnętrze rozwiewa wątpliwości – C70 bazuje na S40 i ma jego kokpit, przeniesiony bez zmian.

VOLVO C70

2006-2013

Ceny ofertowe: 18-90 tys. zł

Kabriolety ze sztywnym dachem, znane też jako cabrio-coupe, miały być świetnym rozwiązaniem, zdejmując z właścicieli konieczność dbania o delikatny i podatny na uszkodzenia dach materiałowy. Szybko okazało się, że to wygodne rozwiązanie ma więcej wad niż zalet. Zwiększa znacząco masę auta, co ogranicza osiągi, pogarsza prowadzenie i podnosi spalanie. Zaniedbany dach potrafi przeciekać, zamieniając wnętrze w bagno, a czasem skomplikowany system się psuje. W C70 do powyższych plag doszło fatalne rozplanowanie przestrzeni – po złożeniu dachu niemal całkowicie znika przestrzeń bagażowa. To ogranicza użyteczność auta do krótkich przejażdżek wokół domu, bo spakowanie się na weekendowy wypad może stanowić wyzwanie. Chyba, że ktoś wrzuci torby na kanapę lub zrezygnuje z jazdy z otwartym dachem.



DANE TECHNICZNE: 2.5 T5: poj.: 2521 cm³ | moc: 230 KM, maks. moment obr.: 320 Nm | prędkość maks.: 235 km/h | przyspieszenie 0-100 km/h: 8,0 s

PODSUMOWANIE

Rzadko widywane na naszych drogach samochody nie muszą być złym wyborem. Często mają wiele wspólnego z popularnymi modelami tych samych marek, co powoduje, że ich serwis i naprawy nie przysporzą nam kłopotów. Argument o mniejszej dostępności elementów karoserii też trudno brać na serio, bowiem dziś wszystko jest dostępne w sieci, a często nawet w naszym kraju. Jeśli zdecydujemy się na jedno z powyższych lub podobne auto, będziemy cieszyć się czymś unikalnym, a często nawet całkiem dopracowanym.

» Rzadziej spotykane modele są często tańsze w zakupie od konkurencji, ale też trudniej je sprzedać

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

JEEP GRAND CHEROKEE 5.7 › obecny przebieg: **184 tys. km** › rok produkcji: **2018** › szczegółowy raport z **86 tys. km** › start: **98 tys. km** › meta: **184 tys. km** › obecna



Spore przebiegi nie są niczym dziwnym, ale raczej w dieslach czy 3.6 V6 z LPG.

Ma serce z innej, leps

Zdecydowanie popularniejsze są w nich diesle i benzynowe jednostki V6. Ale to niedzisiejszy silnik V8 sprawia, że SUV Jeepa zyskuje niepowtarzalny charakter.

Grand Cherokee jest ostatnim dzieckiem nieistniejącego już koncernu DaimlerChrysler. I może tego nie widać, ale jego czwarte wcielenie dzieli architekturę z Mercedesem ML W166. Dzięki temu po raz pierwszy ma niezależne zawieszenie obu osi. Jednak poza bardzo podobnym układem jezdnym czy po części układem pneumatycznym i elektroniką niewiele więcej łączy Jeepa z Mercedesami. Na pewno nie jednostki napędowe. Wbrew powielanemu czasami mitowi również wczesne diesle w generacji WK2 to jednostki konstrukcji VM Motori, a nie niemieckiego koncernu.

Dyskusyjne HEMI

Do Polski od lat najczęściej trafiają Grand Cherokee z jednostkami 3.6 V6 Pentastar. Zapewniają zupełnie przyzwoite osiągi, są dość bezproblemowe i dobrze współpracują z instalacjami LPG. Odmiany SRT (6.4 V8) są rzadkie, a jeszcze rzadsze – 710-konne doładowane kompresorem wersje Trackhawk (6.2 V8). Najbardziej przystępną cenowo przepustką do świata V8 są odmiany 5.7. Nie mają sportowego charakteru jak dwie pozostałe ośmiocylindrowe wersje. Ale mają w nazwie silnika słowo Hemi nawiązujące do legendarnych jednostek koncernu Chryslera, których dwie generacje produkowano w latach 1951-1971. Szczególnie odmiany z lat 60. zyskały status kultowych, dominując wyścigi Nascar. Wszystko dzięki półkolistym komorom spalania i potężnym zaworom ustawionym naprzeciw siebie (pod kątem).

Współczesny silnik Hemi ma w rzeczywistości komory, które są raczej spłaszczone i wydłużone. Ciężko ich kształt określić hemisferycznymi (półkulistymi). Ale zastosowana architektura też poprawia efektywność spalania i pomaga uzyskiwać potężny moment obrotowy przy niskich obrotach. A przy okazji – jest to świetne (marketingowo) nawiązanie do legendy.

Paliwożerna oszczędność

Właściciel opisywanego auta wcale nie twierdzi, że średnie spalanie wynoszące 15 l/100 km jest niskie. Ale analizując z nami koszty eksploatacji, zauważa, że mimo takiego spalania koszty użytkowania Jeepa okazały się niższe niż posiadanych wcześniej dwóch diesli – Jeepa Grand Cherokee trzeciej generacji

wartość: **90 tys. zł**



Z napędem Quadra-Trac II Jeep ma reduktor oraz układ Selec-Terrain (tryby jazdy, np. na piach błoto czy śnieg).

O MODELU

Jeep Grand Cherokee (WK2)
W produkcji: **2010-2021 r.**
Silniki benzynowe: **3.6-6.4 (286-710 KM)**
Silniki Diesla: **3.0 (241-250 KM)**

zej epoki

z jednostką Mercedesa i Audi Q7 3.0 TDI. Przyczyna jest prosta – w obu przypadkach awarie pochłonęły naprawdę spore kwoty.

Za to jak mówi, przyjemność, jaką daje V8, warta jest zaciskania zębów podczas tankowania. Ale dodaje, że większość przebiegu pokonuje w trasie, i to nie wykorzystując mocno możliwości silnika. Rozważał montaż instalacji LPG i wie, że wielu użytkowników bardzo chwali sobie to rozwiązanie w 5.7. Jednak nigdy nie miał auta z instalacją gazową, nie zakładał też, że będzie jeździł aż tak dużo. Być może spalanie tego Grand Cherokee mogłoby (szczególnie w trasie) być odrobinę niższe. Bo ten egzemplarz zawsze pozostaje ośmiocylindrowy. Fabrycznie jednostka 5.7 wyposażona jest w system odłączania cylindrów MDS. Gdy obciążenie jest niewielkie, silnik pracuje jedynie na czterech cylindrach. Właściciel zdecydował się jednak skorzystać z pomocy specjalisty od elektroniki i odłączył ten system. Ale nie chodziło o brzmienie jednostki.

Dbałość wskazana

Wyspecjalizowani w naprawach Jeepów eksperci z warszawskiego serwisu Smary Mary zwracają uwagę, że układ MDS jest jedną z przyczyn problemów silnika 5.7. Charakterystyczne metaliczne cykanie, a następnie wypadanie zapłonów to oznaka, że trzeba będzie zająć się wałkiem rozrządu. Jednak według specjalistów ze Smary Mary problem dotyczy raczej



W PÓŹNYCH EGZEMPLARZACH nie dało się już ukryć wieku. Na plus – dość intuicyjna obsługa.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia

Z każdym kolejnym liftingiem jakość się poprawiała, jednak nigdy nie dorównała europejskiej konkurencji. Niektóre tworzywa są wysokiej próby, ale część plastików nie robi już takiego wrażenia. Niezłą trwałość ma skórzana tapicerka. Sporo z widoczności odbierają grube przednie słupki. Duże lusterka są świetne, choć trochę zasłaniają. Nie zachwyca też wielkość schowków i kieszeni. Na szerokość miejsca jest mnóstwo. Z tyłu trzy osoby nie będą narzekały. Do tego podłoga jest praktycznie płaska. Problem pojawi się przy pakowaniu bagażu. Jeep podaje, że kufer mieści 782 l, ale to pojemność do dachu. W tej kategorii bliźniacze Durango ma sporą przewagę.



AMERYKAŃSKIE FOTELE – obszerne, dość miękkie, ale słabo trzymają.



ROZCZAROWUJĄCY BAGAŻNIK, pojemność do linii okien to ok. 450 l.

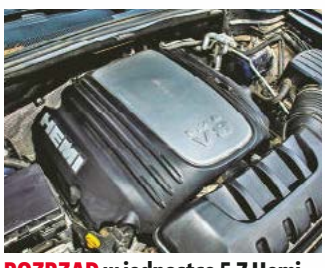


DŁUGIE SIEDZISKO, sporo miejsca na nogi, ale nie tyle co u konkurentów.

Wygoda na piątkę, wykończenie jest niezłe, ale jednak „amerykańskie". Bagażnik nie zachwyca. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Po co zmieniać stare przepisy, jeśli są udane? Wolnossące V8 z wałkiem w bloku i tylko dwoma zaworami na cylinder (ale też z dwiema świecami) ma mnóstwo zalet. Potężny moment na niskich obrotach (silnik ten jest ceniony do holowania ciężkich przyczep), bardzo przyjemne soczyste brzmienie i dość kompaktową konstrukcję (jak na jednostkę V8). Do tego jest chwalony za współpracę z instalacjami LPG. A to ważne, bo zwłaszcza w mieście nie ma umiaru. Jednak podczas spokojnej jazdy mieszanej i w trasie (choć raczej nie na autostradzie) obchodzi się z benzyną dość rozsądnie.



ROZRZĄD w jednostce 5.7 Hemi napędza dość trwały łańcuch.

DANE TECHNICZNE	5.7 HEMI
Silnik	benzynowy
Pojemność skokowa	5654 cm^3
Układ cylindrów/zawory	V8/16
Moc maksymalna	352 KM/5200
Maks. moment obrotowy	520 Nm/4200
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	225 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,3 s
Średnie zużycie paliwa	13,0 l/100 km

* dane fabryczne

Przestarzały na papierze, w praktyce świetny. Ma jedną wadę, ujawniającą się pod dystrybutorem. **ocena: 4/5**

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Blachy Jeepa wydają się być porządnie ocynkowane, w wielu miejscach niczym nie osłonięte są łączenia czy tzw. „zakładki", a mimo to nie ma tam nawet nalotu. Ale na minus wyróżnia się tylny „wózek", do którego mocowane są wahacze czy dyferencjał. Niestety znaleźliśmy dwa wycieki oleju. Z okolic kolektora oraz podstawy filtra oleju. Sprawdzony przez speców od Jeepów silnik pracuje tutaj wciąż świetnie, nie ma problemów z popychaczami. Przednie zawieszenie nie działa idealnie cicho, ale nie znaleziono najmniejszych luzów. Co potwierdza tezę, że ten typ tak ma.



RAMA POMOCNICZA tylnego niezależnego zawieszenia to najsłabsze ogniwo w kwestii blacharki. Jeśli nie ma na niej mocnych wżerów, warto ją szybko zakonserwować.



WAHACZE z przodu to jeden ze słabszych elementów WK2. Ale na rynku nie brakuje zamienników.



OLEJ widoczny na misce pochodzi z góry silnika, z okolic podstawy filtra oleju. To dość typowy wyciek w 5.7.



TYLNE WAHACZE okazały się znacznie trwalsze. Większość odmian 5.7 ma „pneumatykę", a tu są sprężyny.



HAMULCE przy masie auta mają mnóstwo roboty. Warto przy wymianie tarcz i klocków sprawdzać stan zacisków.



WYDECH (poza kilkoma miejscami łączeń rur) wygląda bardzo ładnie. Tłumiki przetrwają jeszcze całe lata.

Są tu pewne wycieki oleju, ale pociesza fakt, że ich usunięcie będzie sporo tańsze niż w europejskich SUV-ach tej klasy. Niezłe okazały się blachy Jeepa, poza tylnym „wózkiem". Silnik może i jest paliwożerny, ale jak dotąd spisał się świetnie. **ocena: 4/5**

starszych roczników silnika 5.7. Duży wpływ na układ popychaczy i wałek ma też częstotliwość wymiany oleju (w opisywanym aucie środek smarny zmieniano nawet co 7500 kilometrów).

Dbający o jednostki 5.7 użytkownicy młodszych aut mogą więc być spokojniejsi. Ewentualny koszt części nie jest wprawdzie wysoki, ale do demontażu wałka trzeba ściągnąć głowice. Wymagają one po tym oczywiście obróbki. Jeśli przychodzi do usunięcia tego problemu, trzeba być przygotowanym na wydatek rzędu 10-15 tys. zł.

Masa robi swoje

Awaryjne hamowanie z autostradowych prędkości nie jest tym, co lubią hamulce Grand Cherokee. W tym egzemplarzu dwa razy doszło do skrzywienia tarcz. Jednak często bywa, że przyczyniają się do tego zapieczone zaciski. Spora masa Jeepa ma też wpływ na szybkie zużycie przedniego zawieszenia. Ale trzeba nadmienić, że nawet gdy jest ono w doskonałym stanie, nie pracuje idealnie cicho. Na to narzekają czasami nawet właściciele aut z pneumatycznymi układami.

Spore temperatury panujące pod maską mają też wpływ na uszczelnienie silnika. A mocno nagrzewający się układ wydechowy przyspiesza degradację oleju w skrzyni (ośmiobiegowej, produkcji ZF) czy reduktorze. Według niektórych temperatury mają też wpływ na trwałość modułów reduktorów. W tym aucie moduł trzeba było wymienić po zakupie.

Sam napęd Quadra-Trac II spisał się świetnie. Jednak właściciel uważa, że do jednostki 5.7 jeszcze lepiej pasuje bardziej zaawansowany układ Quadra-Drive II z elektronicznie sterowanym mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu (ELSD) na tylnej osi.

Jednak w tym wypadku nie ma co wybrzydzać, bo Jeepa udało się kupić naprawdę niedrogo. Nabyte zdalnie na aukcji w USA auto okazało się być w lepszym stanie, niż wydawało się na podstawie zdjęć i opisu. Trzeba było tylko wymienić wgniecioną klapę i pęknięty zderzak. Pochodzący z Florydy egzemplarz miał też blachy w świetnym stanie. I po pięciu latach w Polsce nadal ma. Poza newralgicznym „wózkiem" tylnego zawieszenia.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



DODGE DURANGO od 2011 r.
Ceny: od 56 tys. zł

Dzieli z Grand Cherokee płytę podłogową, ale ma o 13 cm większy rozstaw osi. Do tego może mieć siedem miejsc i ma dużo większy bagażnik. Gama silnikowa – jak w Jeepie. Ale bez silników wysokoprężnych. Durango nigdy nie było oficjalnie oferowane w Europie. Użytkownicy chwalą wysoki komfort, funkcjonalność. A usterki są prawie identyczne jak w Jeepach. Trochę aut na rynku ma już instalacje gazowe.



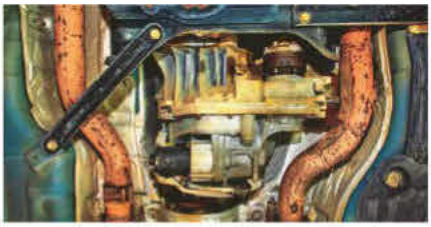
VOLKSWAGEN TOUAREG 2010-2018 r.
Ceny: od 42 tys. zł

W przeciwieństwie do X5 czy Q7 druga generacja Touarega zachowała trochę terenowego charakteru. Zdarzają się egzemplarze z reduktorem oraz blokadą centralnego i tylnego mechanizmu różnicowego (ale jedynie 3.0 V6 TDI). Benzynowy silnik 3.6 był w Europie do 2013 roku, w USA do końca. Model ma dobrą opinię, ale to bardziej skomplikowane auto niż Jeep, diesle V6 i V8 bywają wymagające w serwisie.



Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Podstawowy problem silników 5.7 dotyczy popychaczy i wycierającego się wałka rozrządu. Ale znacznie rzadziej słychać o nim w młodszych egzemplarzach jak ten, a silnikowi bardzo pomagają częste wymiany oleju. W tym aucie te problemy nie wystąpiły. Trzeba było wymienić nastawnik reduktora. A aktualnie zająć się wyciekami z jednostki napędowej. Przeciętną trwałość mają zawieszenie oraz przednie hamulce. Często rozklejają się ekrany multimediów.



MODUŁ REDUKTORA bywa kapryśny. Nie pomaga ogromna temperatura z wydechu.



POPYCHACZE i wałek – na to trzeba w 5.7 uważać.



OŚMIOBIEGOWA SKRZYNIA działa świetnie i co ważniejsze, okazała się bezawaryjna.



ZAPOCENIA przy kolektorze to dość częsta usterka. Olej sączy się z odmy oraz podstawy filtra oleju (ścieka na sam dół, na miskę).

Nie jest to mistrz niezawodności, ale poza usterkami popychaczy problemy nie są poważne. **ocena: 4/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Dobre wyciszenie kabiny
- Grand Cherokee zajedzie poza asfaltem dalej niż większość SUV-ów

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Słychać pracę zawieszenia
- Wersja 5.7 powinna mieć wydajniejsze i odporniejsze hamulce



Jeep jest prostszy niż europejska konkurencja, ale ma w sobie więcej z klasycznego SUV-a. **ocena: 3/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
40 000-50 000	3.6 V6 z początku produkcji lub diesle. Przebiegi tych drugich nie zawsze są potężne.
80 000-90 000	Roczniki 2015-2020, dominują 3.6, sporadycznie 5.7. Spore różnice w wyposażeniu.
110 000-120 000	Większość aut z „pneumatyką” (Quadra-lift), dość niskie przebiegi, czasami wersje SRT.

Około 25% egzemplarzy to diesle, a trochę ponad 10% to benzynowe z LPG. Najwięcej na rynku jest odmian 3.6. Niestety, wciąż dużo ofert to samochody w trakcie sprowadzania. Dominują wersje Limited, sporo jest bogatych odmian Summit, trudno o najbardziej terenowe Trailhawk.

Łatwo kupić ten model, a rozrzut cen jest spory. Wiele ofert to wciąż niezarejestrowane auta. **ocena: 4/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie i badania techniczne w latach 2021-2026	**22 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
04.2021	104 000 km	Wymiana tulei przednich dolnych wahaczy oraz łączników i gum stabilizatora.	1600 zł
06.2021	106 000 km	Nie daje się załączyć reduktor, diagnostyka wskazała na uszkodzony moduł nastawczy, wymieniono go na nowy element. Przy okazji zmieniono też oleje w całym układzie napędowym, w tym skrzyni automatycznej (dynamicznie).	5500 zł
12.2021	112 000 km	Problemy ze ściąganiem, ponownie wyważono koła i ustawiono geometrię, po tym wszystko było w porządku.	900 zł
08.2022	128 000 km	Wymiana tarcz i klocków na przedniej osi – mocno biły przy hamowaniu. Jeden z tłoczków był zapieczony, zregenerowano całe zaciski.	1900 zł
04.2024	148 000 km	Wyciek z pompy cieczy chłodzącej. Wcześniej słychać było chrobotanie, piski, ale właściciel wziął to za hałas rolki paska osprzętu. Zamontowano dobrej klasy zamiennik.	1540 zł
07.2024	150 000 km	Wymiana ekranu systemu multimedialnego, który rozklejał się wewnątrz (delaminacja). To typowy problem, tutaj zaczął się już sporo wcześniej, ale zaczęło dochodzić do tego, że ekran nie kontaktował przy dotyku. Właściciel samodzielnie zamontował używany ekran.	900 zł
04.2025	166 000 km	Wymiana przednich amortyzatorów, w kiepskim stanie okazały się też być wahacze (w których uprzednio zmieniono tuleje) oraz gumy stabilizatora na obu osiach. Zamontowano kompletne nowe wahacze.	3400 zł
01.2026	179 000 km	Ponowna wymiana przednich tarcz wraz z klockami. Tarcze znowu się skrzywiły. Zamontowano polecany, odporniejszy zestaw.	2600 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**18 340 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Żeby uniknąć ewentualnych problemów z wycieraniem wałka i popychaczami, właściciel zmieniał olej co ok. 7500 km. Przy 164 tys. km przebiegu ponownie wymieniono olej w skrzyni i układzie napędowym. Poza wspomnianymi powyżej problemami z ekranem systemu multimedialnego były też kłopoty z jego zawieszaniem się. Wymieniano zacinający się termostat i dwa razy świece.	**18 900 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 86 tys. km średnie spalanie wyniosło 15,1 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 12 986 l Pb 95, cena uśredniona 6,22 za litr Pb 95.	**80 773 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**140 013 zł**
Utrata wartości (zakup: 95 tys. zł, obecna wartość: 90 tys. zł)	**5000 zł**
Łączny koszt na dystansie 86 tys. km	**145 013 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**1,63 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**1,69 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

motor PODSUMOWANIE

nasza ocena: 4/5

To trochę SUV jak za dawnych lat. Nie boi się zjechać z asfaltu, przede wszystkim stawia na komfort. Większości kierowców wystarczy udana i całkiem dynamiczna prawie 300-konna jednostka 3.6 V6. Ale z silnikiem V8 Grand Cherokee ma jeszcze więcej uroku z motoryzacyjnego świata, który znika na naszych oczach. Eksploatacja nie będzie tania, ale przynajmniej wiadomo, za co się tu płaci.

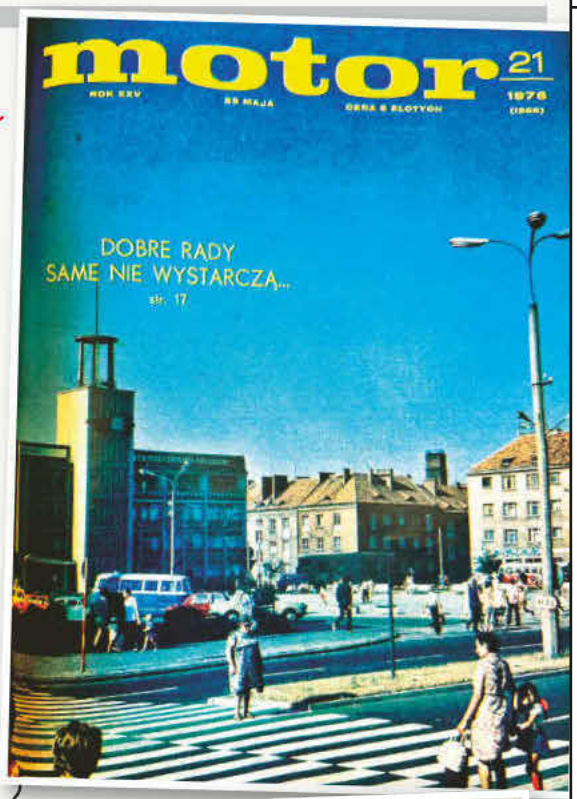


motor Retro

50 lat temu

W „Motorze" z 23 maja 1976 roku

Wspomniane na okładce dobre rady dotyczą niepokojącego wzrostu liczby wypadków z udziałem pieszych, którzy stają się najczęstszymi sprawcami i jednocześnie ofiarami wypadków drogowych. Diagnozowano, że problem tkwi w edukacji, nie tylko dzieci, ale także dorosłych. I nie wystarczy jedna spektakularna kampania informacyjna. Potrzebna jest stała, codzienna, często mozolna praca na rzecz uświadamiania zarówno pieszych, jak i kierowców. Żeby jednak odniosła skutek, powinna jednocześnie iść w parze z poprawą infrastruktury.



Miał być hitem eksportowym



Modyfikacje Polskiego Fiata 125p przeprowadzone w 1975 roku dotyczyły głównie wyglądu zewnętrznego (m.in. większe światła i kierunkowskazy, zmiana wlotu chłodnicy, listwy boczne, ozdobne osłony na tylnych słupkach). Rok później przyszedł czas na modyfikację elementów podwozia oraz wnętrza. W ramach tego zrezygnowano z uchylnych trójkątnych okienek, tłumacząc to ich niską skutecznością wietrzenia kabiny i łatwością, z jaką były wykorzystywane przez osoby niepowołane. Skasowanie tylnego podłokietnika uzasadniano lepszym komfortem siedzenia dla piątego pasażera oraz niższym kosztem produkcji. Pojawił się także nowy, wzmocniony tylny most produkcji własnej. Wcześniej korzystano z elementów sprowadzanych z Jugosławii. Zdecydowano jednak, że przez dłuższy czas stosowane będą obie konstrukcje. Zmianom poddano także układ hamulcowy (lepsze wyczucie i wyższa skuteczność hamulca ręcznego). Taki pakiet ulepszeń, wraz z bogatym wyposażeniem, miał stanowić atut na wybranych rynkach eksportowych, zwłaszcza w RFN i Wielkiej Brytanii.



Nowe tablice rejestracyjne (dla samochodów prywatnych), które zostały wprowadzone w 1976 roku, składały się z siedmiu znaków. Dwie pierwsze litery oznaczały przynależność do województwa, trzecia serię, a numer składał się z czterech cyfr. Przewidziano dwa formaty: jednorzędowy na przód pojazdu oraz dwurzędowy do mocowania z tyłu. Znak PL wyróżniający auta w ruchu międzynarodowym pozostał owalny. Nowością w przypadku tablic próbnych było czerwone tło, a tych dla misji dyplomatycznych – niebieskie (dwie litery plus pięć cyfr).



Mniej znaczy więcej? W ramach modernizacji zrezygnowano podłokietnika z tyłu. Z przodu zniknęły otwierane trójkątne okienka.



CO TO JEST „SKŁONNOŚĆ DO AGRESJI..."?

Obywatel Wenezueli, który chce uzyskać prawo jazdy, musi od niedawna poddać się badaniom „przydatności psychologicznej". Jeśli np. lekarz stwierdził „skłonność do agresji", kandydat na kierowcę nie zostaje dopuszczony do egzaminu. Zarządzenie to podjęto w związku z katastrofalnym wzrostem liczby wypadków drogowych.

motor Następny numer ukaże się w poniedziałek 25 maja

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

REDAKCJA

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

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

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

DZIAŁ REKLAMY

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

JUŻ W SPRZEDAŻY

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

CARAVANING



a w nim m.in.:

- PxOvid quias ped erum earum sin re pel idistibus debis
- PxOvid quias ped erum earum sin re pel idistibus debis
- PxOvid quias ped erum earum sin re pel idistibus debis
- PxOvid quias ped erum earum sin re pel idistibus debis nostis mo venimusa

Możesz ćwiczyć *we własnym domu!*

REKLAMA

ZAMÓW ZA 169 ZŁ!

Oto sposób na codzienną porcję ruchu bez wstawania z fotela

Chcesz ruszać się więcej, ale nie przepadasz za gimnastyką?
Nie masz miejsca na profesjonalny sprzęt do ćwiczeń?
A może szukasz czegoś, co zastąpi spacery w deszczowe dni?

ROTOR TRENINGOWY pomoże Ci zadbać o codzienną aktywność fizyczną! Możesz postawić go na podłodze lub stole i ćwiczyć podczas oglądania telewizji oraz czytania gazety. Nawet nie zauważysz, że wykonujesz trening!



Dlaczego codzienny ruch jest tak ważny?

- ✓ Codzienny ruch to lepsze zdrowie i samopoczucie oraz więcej energii na co dzień
- ✓ W późniejszym wieku warto zadbać o wzmocnienie mięśni: regularny ruch sprawia, że łatwiej wstać z fotela i wyjść na spacer lub po zakupy
- ✓ Codzienna aktywność pomaga zachować dłużej siłę i swobodę w codziennych czynnościach
- ✓ Dzięki regularnym ćwiczeniom zadbasz także o lepszy sen

Dlatego specjaliści Światowej Organizacji Zdrowia zalecają 20 min. (150-300 min. tygodniowo) codziennego ruchu.[1]

ĆWICZENIA BEZ WYSIŁKU

DZIĘKI ĆWICZENIOM NA ROTORZE:

- ► wzmocnisz nogi, by samodzielnie wchodzić i schodzić po schodach
- ► każdy Twój krok stanie się pewniejszy
- ► zwiększysz siłę rąk i swoją niezależność

Kompaktowy rotor do codziennych ćwiczeń

To świetny wybór dla osób, które chcą ćwiczyć **wygodnie i na własnych zasadach**. Urządzenie pozwala ćwiczyć **zarówno nogi, jak i ręce**, więc jeden mały sprzęt daje podwójną korzyść i pozwala urozmaicić treningi. Ćwiczenia możesz wykonywać **na siedząco:** bez pośpiechu i bez wychodzenia z domu. Co więcej, możesz przy tym **oglądać telewizję, czytać, słuchać radia czy rozmawiać**. Taki ruch naturalnie wpisuje się w codzienną rutynę!

Rotor jest **lekki, kompaktowy i poręczny** – po ćwiczeniach możesz schować go do szafy albo wsunąć pod łóżko. Dzięki **antypoślizgowym stopkom** stabilnie stoi na podłodze lub stole. Sprawi, że zadbasz o siebie na co dzień – bez skomplikowanego sprzętu, bez hałasu i bez rewolucji w domu.

Domowy rotor treningowy powstał z myślą o osobach, które chcą:

- Zachować sprawność
- Cieszyć się większą swobodą ruchu
- Ćwiczyć łatwo i bezpiecznie w domu



DOMOWY ROTOR TRENINGOWY

- ☑ Do ćwiczeń rąk i nóg
- ☑ Regulacja oporu – wbudowane pokrętło pozwala dostosować intensywność treningu
- ☑ Kompaktowa konstrukcja – lekka, niewielka rama ułatwiająca przechowywanie
- ☑ Wyposażony w antypoślizgowe nakładki i paski zabezpieczające



SPRAW SOBIE ROTOR – ĆWICZ Z PRZYJEMNOŚCIĄ!

Zadzwoń teraz, aby otrzymać nowy **rotor treningowy za 169 zł!**

Oferta obowiązuje wyłącznie do wyczerpania zapasów.

58 319 38 12

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 10/86, 81-383 Gdynia, +48 538448631, contactpl@globadvice.info. Regulamin: https://customers-statute.com/statute/pl/.

1. Światowa Organizacja Zdrowia. Biuro Regionalne na Europę (2021). Wytyczne WHO dotyczące aktywności fizycznej i siedzącego trybu życia: omówienie.