UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

motor

Nr 37/2026 (3820) 07•09•2026 cena 5,99 zł
w tym 8% VAT

PORADY • PORÓWNANIA • UŻYWANE • TECHNIKA





SUV KLASY ŚREDNIEJ

NOWA GAMA JEEPA

Hybryda opracowana z Chińczykami i następca Renegade'a

m motor TYLKO U NAS



MIEJSKI SUV

s. 4

UŻYWANE

Volvo V40 D3

z przebiegiem 225 583 km

s. 42

PORADY

Ile kosztują najtańsze chińskie auta?

Rzeczywiste ceny w salonach 14 marek



s. 30

Renault Clio z LPG

m motor PIERWSZY TEST



s. 22



PORADY

SILNIK INNEJ MARKI NIŻ SAMOCHÓD

» Zaskakujące efekty współpracy koncernów
» Przykłady solidnych i nieudanych jednostek

s. 32

UŻYWANE (2018-2025)



Peugeot 508 konta VW Arteon

(2018-2024)

s. 38



Auta klasy średniej nie muszą być nudne



Mazda CX-5 KONTRA

s. 14

PORÓWNANIE

Cupra Terramar • Opel Grandland • Toyota Corolla Cross

ISSN 0580-0447

37

9 770580 044602

Nr ind. 365513

Numer w sprzedaży do: 13.09.2026

camperspot
by Bonkowscy

NOWY SALON
otwarcie wkrótce



Sprawdź ofertę pojazdów dostępnych od ręki na:
www.camperspot.pl



HYMER · BÜRSTNER · Sunlight · ERIBA · AhornCamp

camperspot
by Bonkowscy

ul. Poznańska 10
62-080 Sady k. Poznania

(+48)61 677 01 01 · info@camperspot.pl · camperspot.pl

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

Motor 37/2026 7 września

SPIS TREŚCI



magazyn Auto.pl
Zapraszamy na stronę internetową tygodnika Motor

NOWOŚCI

4 Nowa gama Jeepa
Aktualna europejska gama Jeepa wypada blado na tle tej amerykańskiej. Owszem, można to tłumaczyć specyfiką rynków, ale dwa modele (Avenger i Compass) to za mało, żeby myśleć o sukcesie. Jeep zapowiada jednak nadchodzące nowości.

PORÓWNANIA, TESTY

8 Porsche Cayenne Turbo Electric
Trudno w to uwierzyć, ale to najmocniejszy seryjny model tego producenta. A przecież mowa o dużym SUV-ie, a nie sportowym Porsche. Czy absurdalne 1156 KM będzie wystarczającym lekarstwem na wynoszącą niemal 2,8 t masę własną?

14 Cztery kompaktowe SUV-y
Nie są najpopularniejsze w swojej klasie, ale każdy z nich zasługuje na uwagę. Nowa Mazda CX-5 mierzy się z Cuprą Terramar, Oplem Grandlandem i Toyotą Corollą Cross. W porównaniu wersje z przednim napędem i silnikami o mocy 141-180 KM.

22 Renault Clio Eco-G 120 aut.
To jedno z najlepszych miejskich aut, jakie można dziś kupić. Clio do długiej listy zalet może sobie dopisać kolejną – fabryczną instalację LPG. Co ciekawe, kosztuje tyle samo, co słabsza o 5 KM benzynowa wersja TCe 115.

24 VW Grand California Dune 680 2.0 TDI DSG

PORADY

26 Trzy dekady ewolucji
Od debiutu w 1996 roku zarejestrowano w Polsce ponad 400 tys. Octavii czterech generacji. Sprawdzamy, jaką drogę przeszedł ten model. Od wymiarów przez silniki, systemy bezpieczeństwa aż po cenniki.

30 Najtańsze chińskie samochody – ile naprawdę kosztują
Trudno zaprzeczyć, że chińskie samochody stały się przebojem polskiego rynku. W dużej mierze za sprawą atrakcyjnych cen i bogatego wyposażenia. Odwiedzamy salony 14 marek w poszukiwaniu najtańszych modeli.

32 Silnik innej marki niż samochód
Toyota z silnikiem BMW, Volkswagen z TDI od Forda, Mercedes z jednostką opracowaną przez Renault. Przykładów silnikowej współpracy jest dużo więcej. Niektóre okazały się strzałem w dziesiątkę, ale nie brakuje też wpadek. Oto najciekawsze przykłady.



26 TRZY DEKADY EWOLUCJI
Jak przez 30 lat zmienił się najczęściej kupowany nowy samochód w Polsce? Cztery generacje Skody Octavii doskonale pokazują transformację zachodzącą w motoryzacji.

UŻYWANE

36 Ford Explorer VI
Nie tylko Mustang i Bronco trafiły oficjalnie do Europy. Explorer to model z rynku amerykańskiego, który także gościł w polskich salonach Forda, ale nie odniósł sukcesu. Jak oceniają go użytkownicy?

37 Silnik Fiata 1.4 MultiAir Turbo

38 Peugeot 508 kontra Volkswagen Arteon
Na tle większości modeli klasy średniej wyróżniają się sportową sylwetką. Te niebanalne liftbacki wyszły już z produkcji, ale na rynku wtórnym stanowią ciekawą alternatywę dla najpopularniejszych graczy. Który z nich ma więcej atutów?

42 Volvo V40 D3
Szlachetny kuzyn Forda Focusa nie jest może tak praktyczny, ale ma charakter i zasługuje na obecność w klasie premium. W raporcie z eksploatacji na dystansie 225 tys. km bierzemy pod lupę V40 z 2-litrowym 150-konnym dieslem.

STAŁE DZIAŁY

6 Wiadomości

46 Motor Retro



24

VOLKSWAGEN GRAND CALIFORNIA DUNE 680 2.0 TDI DSG
Największy kampervan w rodzinie Californii jest... dwuosobowy. Ale dzięki temu i przemyślanej zabudowie zapewnia wyjątkowy komfort. Za sprawą wymiarów nie grzeszy poręcznością, ale to świetny towarzysz podróży.

37

SILNIK FIATA 1.4 MULTIAIR TURBO
Debiutował w 2009 roku i trafił do wielu modeli Alfy Romeo, Fiata i Jeepa. Czy po latach jest bezpiecznym wyborem?

Auta w numerze

Cupra Terramar 1.5 eTSI	14
Ford Explorer IV	36
Mazda CX-5 2.5 e-Skyactiv G	14
Opel Grandland Turbo Hybrid	14
Peugeot 508	38
Porsche Cayenne Turbo Electric	8
Renault Clio Eco-G 120 aut.	22
Skoda Octavia	26
Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid	14
Volvo V40 D3	42
VW Arteon	38
VW Grand California Dune 680 2.0 TDI	24

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

motor **TYLKO U NAS WIZUALIZACJA**

Wizualizacja nowego modelu, który czeka na oficjalną premierę

NOWOŚCI **Jeep**

Niełatwy



Jeep miejski SUV

Mają powstać dwa modele w jednej klasie – mniejszy (na wizualizacji powyżej) i większy – na najnowszej platformie Stellantisa STLA One. Otrzymają one różne napędy – tak elektryczne, jak i hybrydowe – oraz najnowsze rozwiązania z dziedziny elektroniki (m.in. STLA Smart Cockpit i STLA Brain) czy układu jezdnego (steer-by-wire). Można oczekiwać, że w gamie znajdą się warianty 4x4 (napęd tylnej osi najpewniej silnikiem elektrycznym).

Kolejne modele czekają na rynkowy debiut

M.in. w USA można już kupić duże elektryczne auta Jeepa – klasycznego SUV-a Wagoneera S oraz zdecydowanie bardziej terenowego, nawiązującego do Wranglera, Recona. Na razie nie wiadomo, kiedy ten pierwszy trafi do sprzedaży w Europie (jeśli w ogóle), zaś wprowadzenie drugiego przewidziano na 2027 r. Tak czy inaczej, w 2030 r. europejska gama Jeepa będzie znacznie bogatsza i konkurencyjna niż obecnie.



WAGONEER S to w pewnym sensie elektryczny odpowiednik Grand Cherokee. W USA ma wersje 500 i 600 KM.



RECON to postawny SUV (długość 491 cm), który ma 670 KM i oferuje duże zdolności terenowe.

teren



JEEP RENEGADE to pierwszy mały model marki, który odniósł w Europie duży sukces.

W porównaniu z amerykańską europejska gama Jeepa jest bardzo okrojona. Ale słynna marka nie zamierza składać broni i zapowiada nowe modele.

Europejski rynek jest wyjątkowo konkurencyjny i pełen prawnych obwarowań, które m.in. przyczyniły się do zniknięcia z oferty takich „kultowych" modeli Jeepa jak Wrangler czy Grand Cherokee (na niektórych rynkach są jeszcze dostępne). Obecna gama składa się zatem zasadniczo z zaledwie dwóch aut, Avengera i Compassa – obu będących technologicznymi bliźniakami wielu modeli Stellantisa. Sprzedaż nie jest najlepsza, a jej koniem pociągowym pozostaje mniejszy miejski Avenger (można jednak oczekiwać pewnej poprawy sytuacji, bo nowa generacja Compassa dopiero się zadamawia na rynku). Trudno jednak budować przyszłość na tak skromnej ofercie i Jeep zdaje sobie z tego sprawę, podobnie jak z faktu, że o powodzeniu na Starym Kontynencie będą decydować modele optymalnie dostosowane do potrzeb i obecnych upodobań miejscowych klientów (którzy w zasadzie nie pragną już prawdziwych „terenówek", ale atrakcyjnych, wygodnych i ekonomicznych SUV-ów o sporych możliwościach).

Jeep niedawno zapowiedział wprowadzenie do europejskiej oferty trzech nowych modeli w ciągu najbliższych 4 lat. Co interesujące, dwa z nich znajdą się w gamie pomiędzy Avengerem a Compassem. Te auta dzieli aż 47 cm, zatem miejsca na kolejne jest sporo. Mniejsza z nowości ma mieć około 420 cm długości (określono ją jako B-SUV Compact i będzie niejako następcą Renegade'a), zaś większa przekraczać zapewne 440 cm (nazwa „kodowa": B-SUV Large), co uczyni ją konkurentem coraz popularniejszych mniejszych kompaktów, jak np. Volkswagen T-Roc. Na tym Jeep nie poprzestanie, bowiem wprowadzi także auto segmentu D, plasujące się ponad Compassem. Ma ono zostać opracowane wraz z partnerem z Chin, koncernem Dongfeng (który notabene pomoże również przy tworzeniu modeli Peugeota).

TEKST: A. SZCZEPANIAK, ZDJ.: JEEP, ARCH., WIZUALIZACJE: AVARVARII

Całkiem nowy model, który dzięki współpracy z Dongfengiem (firmą, z którą Stellantis i jego poprzednicy mają związki w Chinach już od 1992 r.) powinien zostać całkiem szybko opracowany – niewykluczone, że debiut nastąpi już w 2028 roku. Można się spodziewać m.in. układu hybrydowego oraz porządnego napędu 4x4. Ten nienazwany jeszcze samochód będzie trafiał na globalne rynki, w tym europejski, z chińskiej fabryki.

Jeep SUV klasy średniej

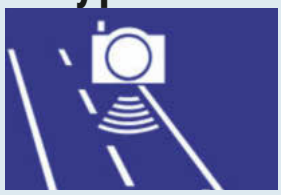
W SKRÓCIE

Lancia z tytułem



W swoim debiutanckim sezonie zespół Lancii, wystawiający w rywalizacji model Ypsilon Rally2 HF Integrale, wywalczył tytuł rajdowych mistrzów świata w kategorii WRC2 (drugi poziom cyklu) w klasyfikacji producentów – przypieczętował go na szutrowym rajdzie Paragwaju. Oficjalnymi załogami zespołu są Yohan Rossel z pilotem Arnaudem Dunandem oraz Nikołaj Griazin z pilotem Konstantinem Aleksandrowem.

Nowy pomiar



Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym uruchomiło kolejny odcinkowy pomiar prędkości. Został on zainstalowany na autostradzie A1 pomiędzy węzłami Piotrków Trybunalski Południe a Kamieńsk. Fragment liczy ponad 19 kilometrów i nie wprowadzono na nim niestandardowych ograniczeń. Oznacza to, że samochody osobowe mogą się na nim poruszać z maksymalną prędkością 140 km/h, natomiast ciężarowe – 80 km/h.

Tańszy Yaris Cross



Toyota o 4 tys. zł obniżyła ceny niedawno zmodernizowanego miejskiego crossovera Yarisa Crossa, oferowanego tylko z napędem hybrydowym i benzynowym silnikiem 1.5 R3. Za podstawowy model o mocy 116 KM w wersji wyposażenia Active trzeba teraz zapłacić od 105 300 zł, z kolei odmiana 1.5 130 KM kosztuje teraz od 113 200 zł (wersja Comfort). Topowy wariant 1.5 130 KM z napędem na cztery koła został wyceniony na minimum 123 000 zł (Comfort).

Zdjęcia: producenci, GDDKiA, SH Proshots

Pierwsza California na prąd



Turystyczny Volkswagen ID. Buzz nazywa się ID. California Cruise

Przedsprzedaż jest planowana na jesień, dostawy na początku 2027 r.

Po niemal 4,5 roku od debiutu ID. Buzza Volkswagen prezentuje jego wersję turystyczną (kolejne tego typu „elektryki" zostaną wprowadzone do oferty VW do 2028 r.). ID. California Cruise została opracowana na podstawie modelu ID. Buzz Pro i będzie oferowana z dwoma rozstawami osi: 298,9 cm (długość auta 471,4 cm) lub 323,9 cm (dł. 496,4 cm). Napęd jest taki sam, czyli silnik o mocy 286 KM oraz akumulatory trakcyjne o pojemności 79 kWh (krótki rozstaw osi) lub 86 kWh (długi rozstaw osi). Ważne, że przewidziano funkcję V2L, czyli możliwość zasilania urządzeń zewnętrznych z baterii auta.

Nowy model to raczej pojazd do weekendowej turystyki, a nie na długie urlopowe wypady, nie ma w nim bowiem np. kuchni. Jest za to porządne łóżko o wymiarach 203 na 120 cm (składany materac ma 9 cm grubości). W wyposażeniu znajdują się maty zaciemniające okna, kratki wentylacyjne dla przednich szyb, a także stolik oraz dwa krzesła.



Nie podano zasięgu ID. Californii Cruise, ale w ID. Buzz Pro z baterią 79 kWh wynosi on do 460 km, a z 86 kWh do 498 km.



Odmiana turystyczna ID. Buzza umożliwia nocleg dwóm dorosłym osobom.



Pod łóżkiem można schować wyposażenie kempingowe (krzesła raz stolik).



Nowa wersja ma dodatkowy tryb California, sterujący m.in. oświetleniem.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W EUROPIE W 2026 R.

Lp.	Marka	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]
1	VW	839 029	-3,2 ↓
2	Skoda	532 274	+8,9 ↑
3	Toyota	516 711	+0,9 ↑
4	BMW	480 451	+1,7 ↑
5	Renault	449 316	+1,0 ↑
6	Mercedes	420 726	+1,0 ↑
7	Audi	405 055	+5,9 ↑
8	Peugeot	393 296	-4,9 ↓
9	Dacia	326 310	-9,5 ↓
10	Kia	319 480	-0,7 ↓

Źródło: DataForce za Automotive News Europe

Siedem miesięcy na europejskim rynku

W ciągu siedmiu miesięcy zarejestrowano w Europie 8 356 696 nowych aut osobowych. To więcej o 5,7% niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Wśród marek podium się ustabilizowało – VW pozostaje niezagrożonym numerem jeden, zaś Skoda powoli zwiększa przewagę nad Toyotą. Jeśli chodzi o modele, Dacia Sandero utrzymuje się na prowadzeniu mimo spadku popytu w stosunku do ubiegłego roku. Wyraźnie wzrosła popularność Tesli Model Y, która pozostaje najchętniej kupowanym autem BEV.

SPRZEDAŻ NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W EUROPIE W 2026 R.

Lp.	Marka/ model	Rejestracje (I-VII 2026 r.) [sztuk]	Zmiana (do I-VII 2025 r.) [proc.]
1	Dacia Sandero	132 998	-10,8 ↓
2	VW Golf	121 272	+1,2 ↑
3	VW T-Roc	120 247	-5,4 ↓
4	Renault Clio	119 287	-12,9 ↓
5	Tesla Model Y	115 957	+55,2 ↑
6	Peugeot 208	112 528	-7,0 ↓
7	Toyota Yaris Cr.	112 204	-0,3 ↓
8	VW Tiguan	109 923	-7,8 ↓
9	Peugeot 2008	101 363	-7,3 ↓
10	Opel Corsa	99 953	-5,5 ↓

więcej o nowych autach w naszym serwisie magazyn Auto.pl

Zmodernizowane Renault 5



Renault wprowadziło drobne modyfikacje w „piątce". Do gamy dodano dwa lakiery (czerwony i szary), wprowadzono m.in. nowe możliwości personalizacji, niebieską tapicerkę zamiast żółtej, chłodzoną ładowarkę do smartfonów, asystenta Google Gemini oraz adaptacyjny tryb jazdy Smart (zamiast My Sense). Zastosowano też m.in. nowe obudowy lusterek wstecznych i poprawiono elektronikę baterii (auto z tą 40 kWh ma teraz zasięg 315, a z 52 kWh 430 km). Wkrótce do oferty dołączy (nie wiadomo, czy u nas) wariant 110 KM z akumulatorem LFP 36,5 kWh (zasięg 305 km).



Zmiana na minus – z kierownicy usunięto przycisk trybów jazdy.

Zniknie e-Toll na przyczepy

Jak podała Izba Administracji Skarbowej we Wrocławiu, od 21 września bieżącego roku kierujący pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony z podpiętą przyczepą nie będą zobowiązani do korzystania z systemu e-Toll w celu rozliczania przejazdów po drogach objętych elektronicznym poborem opłat. Użytkownicy będą mogli złożyć wniosek o zwrot niewykorzystanych środków w ciągu sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (tj. 21 września 2026 r.).



Zniesienie obowiązku korzystania z e-Toll obejmie m.in. przyczepy kempingowe.



2 miliony „elektryków" BMW

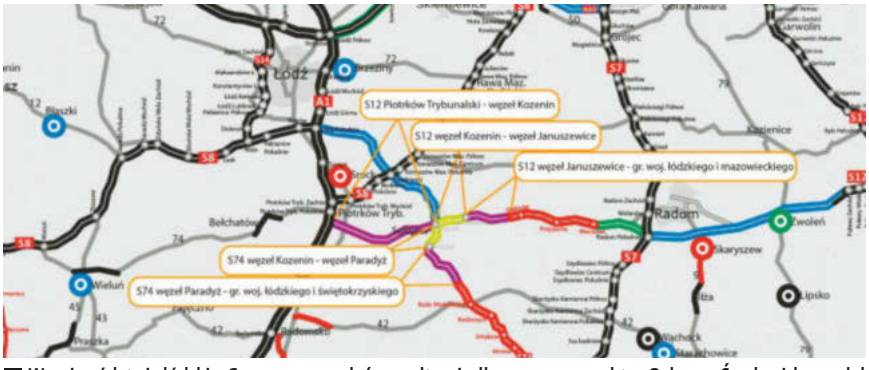
Od rozpoczęcia sprzedaży pierwszego BMW i3 pod koniec 2013 roku do sierpnia br. cała BMW Group dostarczyła klientom dwa miliony samochodów elektrycznych (wliczając wersje hybrydowe typu plug-in, daje to około 3,5 mln zelektryfikowanych pojazdów). „Jubileuszowy" egzemplarz jest sedanem i5 w odmianie M60 xDrive, wyprodukowanym w fabryce w Dingolfing (na zdjęciu) i trafił do Hiszpanii.

Koncepcyjna opona Continental

W ramach europejskiej inicjatywy ZEvRA (w skrócie chodzi w niej o opracowywanie projektów rozwiązań, które pomogą zmniejszyć wpływ samochodów elektrycznych na środowisko, m.in. na etapie produkcji) Continental stworzył koncepcyjną oponę dla aut BEV. Składa się ona w około 43 procentach z materiałów pochodzących z recyklingu, w tym z odzyskanego oleju talowego, stali, gumy z opon wycofanych z eksploatacji oraz włókien poliestrowych wytwarzanych z przetworzonych butelek PET.



Powstaną drogi ekspresowe w woj. łódzkim



W województwie łódzkim Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma szeroko zakrojone plany rozbudowy sieci tras ekspresowych (ponadto niedługo ruszą prace polegające na rozbudowie autostrady A2 o kolejny pas). Właśnie poinformowano, iż Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał ostateczną decyzję środowiskową dla dwóch odcinków drogi S12 o łącznej długości 52,2 km (Piotrków Trybunalski-węzeł Kozenin – 34,2 km – i węzeł Januszewice-granica woj. łódzkiego i mazowieckiego – 18 km). Z kolei na drodze S74 obejmuje ona odcinek od węzła Paradyż do granicy woj. łódzkiego i świętokrzyskiego (17,9 km). To łącznie 70,1 km trasy. Docelowo zastanie wybudowanych 61,2 km S12 pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim, a także 24,2 km S74 od węzła Kozenin, co w sumie daje ponad 85 km.

W planach (lata realizacji 2031-2034) znajduje się też bardzo istotny fragment S12, który będzie stanowił przedłużenie drogi S8. Dzięki niemu kierowcy podróżujący np. z Wrocławia do Warszawy nie będą musieli odbijać na południe do Piotrkowa.

Przyszłe premiery



Porsche Macan
W przebraniu Audi Q5 Porsche testuje spalinowego Macana.

AUTA MINI/MIEJSKIE

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

AUTA RODZINNE/LUKSUSOWE

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

AUTA SPORTOWE/KABRIOLETY

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

CROSSOVERY/SUV-Y/MINIVANY

Bentley Torcal	2026
BMW X1 (fl)	2027
BMW X2 (fl)	2027
BMW iX4	2026
BMW X7	2026
Dacia Spring II	2026
Hyundai Kona	2027
Hyundai Bayon	2026
Kia Sportage	2027
Land Rover Defender (fl)	2026
L. R. Range Rover Sport BEV	2026
Land Rover Range Rover (fl)	2027
Lexus NX (fl)	2027
Lexus RX (wersja sportowa; fot.)	2028



Lexus pracuje nad sportową odmianą flagowego w Europie SUV-a – RX-a.

Mercedes GLC (fl)	2027
Mercedes-AMG SUV	2027
Nissan Juke	2027
Omoda 4	2026
Opel kompaktowy SUV	2028
Porsche Cayenne (fl)	2026
Porsche Macan spalinowy	2028
Rolls-Royce SUV EV	2027
Skoda Karoq	2028
Volkswagen ID.4	2026
Volkswagen Tiguan R	2026
Volvo XC40	2027



Cayenne doskonale maskuje swoją niewiarygodną masę wynoszącą 2,8 t. Kontrolowane poślizgi zdają się przeczyć prawom fizyki.

m motor PIERWSZY TEST





Elektryczna ekstr



Aktywna aerodynamika Porsche obejmuje m.in. wysuwany spojler dachowy.



Seryjne obręcze mają 21 cali, ale do testu Porsche trafiło na 22-calowych za 14 983 zł.

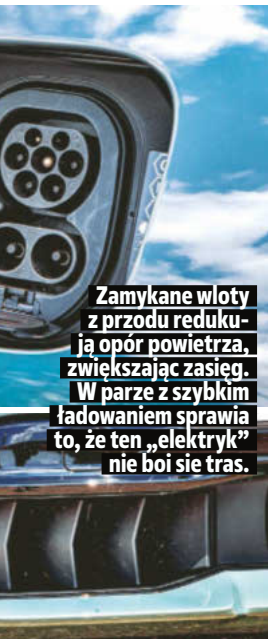






9 lakierów (w tym 8 metalików) nie wymaga dopłaty, 4 kosztują ok. 16 tys. zł, a za 44,1 tys. można wybrać praktycznie dowolny kolor.

aklasa



Zamykane wloty z przodu redukują opór powietrza, zwiększając zasięg. W parze z szybkim ładowaniem sprawia to, że ten „elektryk" nie boi się tras.

Nowe Porsche Cayenne Turbo Electric to najmocniejszy z seryjnych modeli tego producenta. Nowość podnosi też poprzeczkę w takich obszarach jak przestronność wnętrza, dynamika jazdy czy moc ładowania.

Aż 1156 KM – kilka lat temu taką mocą dysponowały łącznie trzy sportowe auta. Dziś mieści się ona w jednym: Porsche Cayenne Turbo Electric. Technicznie model bazuje – tak jak Macan czy Audi Q6 – na platformie Premium Platform Electric (PPE). Waży ok. 2,8 t, lecz nie studzi to jego dynamicznych ambicji – ani na prostej, ani na zakrętach. Ale po kolei.

Już samo wejście do środka robi zupełnie inne wrażenie niż w pozostałych SUV-ach Porsche – przede wszystkim za sprawą bezramkowych szyb bocznych. Dotychczas wnętrze w Macanie czy Cayenne wydawało się dopasowane jak w modelu 911, z kolei kabina tego elektrycznego giganta jest niezwykle przestronna. Nowe oblicze Porsche pokazuje także przeprojektowany kokpit. Wzrok nieuchronnie kieruje się na zagięty ekran dotykowy. Oprogramowanie działa błyskawicznie, obraz jest niezwykle ostry, a przechodzenie między pozycjami menu – płynne.

Sprawy nie ułatwia jednak ogromna liczba funkcji. Do wielu ustawień trzeba się przekopać przez kilka poziomów menu. Po przypisaniu najważniejszych poleceń do dowolnie konfigurowalnych przycisków szybkiego dostępu codzienna obsługa przebiega bardzo szybko. Podstawowymi funkcjami klimatyzacji wciąż sterujemy za pomocą fizycznych przycisków, jednak bardziej zaawansowane ustawienia, takie jak np. regulacja kierunku nawiewu, zmieniamy z poziomu dużego ekranu. To rozprasza podczas jazdy, czego doświadczyliśmy już w Taycanie.

Nie wszystko w stylu Porsche

Dopiero adaptacyjne fotele (standard) przenoszą kierowcę z powrotem do tradycyjnego Zuffenhausen. Wystarczy kilka ruchów, by ściśle przylegały do ciała, zapewniając doskonałe trzymanie i pokazując, że to Cayenne – mimo swoich rozmiarów – zaprojektowano głównie z myślą o dynamicznej jeździe. A znana z obecnych Porsche sportowa kierownica jak zwykle idealnie leży w dłoniach.

Mniej przekonują natomiast materiały, choć poszczególne elementy



Całkowicie nowy kokpit Porsche Cayenne z pokaźnymi wyświetlaczami obejmującymi efektownie zakrzywiony ekran dotykowy. 14,25-calowe cyfrowe wskaźniki częściowo zasłania nieduża kierownica.

Pokrętło trybów jazdy z przyciskiem zapewniającym maksymalną dynamikę.



W standardzie: funkcjonalna i pojemna konsola środkowa pomieści naprawdę dużo rzeczy.



Wyjątkowo kosztowny dodatek: panoramiczne okno dachowe, które można przyciemniać za pomocą systemu Sunshine Control (za prawie 24 tys. zł).



Dolna część ekranu może służyć za panel przycisków szybkiego dostępu.



Wyświetlacz po stronie pasażera (8887 zł dopłaty) ma 14,9 cala przekątnej.

spasowano bardzo precyzyjnie. W przypadku wycenionego na ponad 700 tys. zł Porsche w niektórych miejscach można by jednak oczekiwać szlachetniejszych tworzyw. Najbardziej zaskakuje twardy plastik na desce rozdzielczej i konsoli środkowej. Ta ostatnia wydaje się mniej masywna niż w innych Porsche. Szeroko otwierany szklany dach z kontrolą stopnia nasłonecznienia sprawia, że wnętrze wygląda na przestronniejsze. Kosztuje jednak aż 23 844 zł.

Inżynieria ponad fizyką

Już po kilku kilometrach wnętrze schodzi na dalszy plan. A na pierwszym rondzie okazuje się, że Cayenne prowadzi się zupełnie inaczej, niż sugerowałyby jego rozmiary. Tam, gdzie inny SUV o masie prawie 3 t wyraźnie by się przechylał, Porsche pozostaje niewzruszone i zachowuje niemal idealny poziom. Może osiągać imponujące prędkości w łukach i wydaje się, że nic nie jest w stanie wytrącić tego kolosa z równowagi. Duża w tym zasługa aktywnego zawieszenia (37 906 zł), które w ułamku sekundy eliminuje przechyły boczne i kołysanie. Nie oznacza to jednak, że samochód porusza się miękko, bo choć „pneumatyka" pewnie wybiera nierówności, to Turbo przez cały czas sprawia wrażenie gotowego do dynamicznej reakcji. Zawieszenie pozwala maksymalnie wykorzystać potencjał auta, co odróżnia Cayenne od innych luksusowych SUV-ów „na prąd", stawiających głównie na spokojną jazdę.

Taki charakter dobrze uzupełnia bezpośredni układ kierowniczy, który nawet w trybie Comfort przekazuje kierowcy najważniejsze informacje z drogi, choć nie ma tak naturalnie sportowego wyczucia jak w Taycanie czy Panamerze. Mimo to niemal 5-metrowe Cayenne subiektywnie wydaje się samochodem o kilka klas mniejszym. Duże gabaryty z pewnością pomaga też ukryć opcjonalna tylna oś skrętna. W zakrętach można szybko zapomnieć, że prowadzi się niemal trzytonowy pojazd.

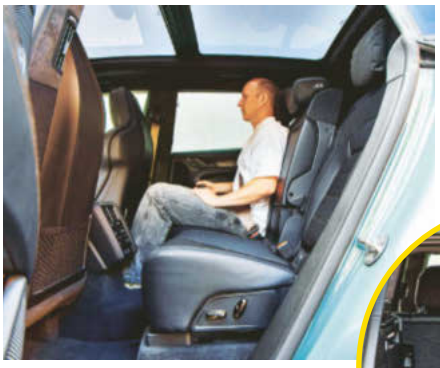
Pełna dynamika dla 5 osób

Dopiero na torze widać, jak bardzo Porsche postawiło na dynamikę. Bo tam Cayenne sprawia, że zaczynamy wątpić we własne zmysły. Duży SUV wystrzeliwuje z łuków z ogromną siłą, zachowując znakomitą przyczepność. Zachwyca skutecznością hamulców (zatrzymuje się po 31,4 m ze 100 km/h) i skręca tak precyzyjnie, że na pokładzie pozostają tylko najbardziej wytrzymali pasażerowie. Przy wyłączonym systemie kontroli trakcji tył samochodu z oponami o szerokości 325 mm można bez trudu sprowokować do efektownego uślizgu – ale nawet podczas driftu prędkość rośnie niezwykle szybko.

Turbo przyspiesza do „setki" w zaledwie 2,4 s, a po kolejnych 4,5 s osiąga 200 km/h. Nabieranie prędkości kończy się nagle przy 260 km/h. Przy tak ogromnej sile napędowej nie jest już potrzebna funkcja Launch Control. Wystarczy mocne naciśnięcie gazu, aby Cayenne z impetem wystrzeliło do przodu, co robi wrażenie nawet na doświadczonych kierowcach aut sportowych. Opcjonalna



Wspaniałe wielokierunkowo ustawiane sportowe fotele w testowanej wersji Turbo montowane są bez żadnej dopłaty.



Przestronny drugi rząd wyposażono w elektrycznie sterowane siedzenia.



Przestronny i bardzo praktyczny bagażnik o pojemności 747-1588 l. Schowek pod maską pomieści dodatkowe 90 l.

funkcja „Push-to-Pass" na chwilę uwalnia dodatkową moc i czyni manewry wyprzedzania dziecinnie prostymi, a po naciśnięciu przycisku całej akcji towarzyszy sztucznie generowane brzmienie silnika V8.

Nieprzesadnie oszczędne

Ceną tych możliwości jest zapotrzebowanie na energię. Cayenne zachęca do szybkiej jazdy, ale jeśli nie potrafimy mu się oprzeć, trzeba się liczyć ze zużyciem 30 kWh/100 km lub więcej. Uzyskany w teście wynik 25,9 kWh można uznać za realistyczny. Przy maksymalnej samodyscyplinie da się zejść do 20 kWh. Za to zasięg przestaje być problemem, bo Cayenne to mistrz szybkiego ładowania. Na odpowiedniej ładowarce długo utrzymuje moc ponad 300 kW. I nawet przy 80% naładowania wciąż pobiera prąd z mocą 200 kW. Uzupełnienie energii od 10 do 80 procent trwa zaledwie 16 min. Później krzywa ładowania opada. Nie ma więc czasu na przeglądanie cennika.

Oferowane rozwiązania sprawiają, że cena wynosząca 727 tys. zł wydaje się niemal uzasadniona. Ale większość modeli Turbo będzie prawdopodobnie dostarczana z długą listą dodatków – jak testowany za niemal milion zł.

TEKST: M. SCHÖNFELD, ZDJĘCIA: D. LOOF



Zróbcie miejsce, gdy w lusterku wstecznym zobaczycie tę kolubrynę...

DANE TECHNICZNE	PORSCHE
Silnik	2 x elektryczny
Moc maksymalna (przód/tył/syst.)	**385/771/1156 KM**
Maks. moment obr. (przód/tył/syst.)	**b.d./1000/1500 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	4x4; aut./2-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	499/198/167 cm
Rozstaw osi/prześwit	302/17,5-24,5 cm
Średnica zawracania	12,7 (opc. 11,6) m
Masa/ładowność	2645/625 kg
Masa przyczepy	3000 (opc. 3500) kg
Poj. bagażnika p.; t. (min./maks.)	90; 747/1554 l
Poj. akumulatora (netto/brutto)	107,9/113,0 kWh
Maks. moc ładowania (AC/DC)	11 (opc. 22)/390 kW
Opony (przód; tył)	275/45; 315/40 R21
OSIĄGI, ZUŻYCIE ENERGII (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	260 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	2,5 s
Średnie zużycie energii	20,6 kWh/100 km
Zasięg	618 km

m | DANE TESTOWE		
Przyspieszenie 0-50 km/h	**1,2** s	↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**2,4** s	↗
Przyspieszenie 0-150 km/h	**4,4** s	↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**32,4** m	↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**31,4** m	↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**57,0** dB	→
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,0** dB	→
Śr. testowe zużycie energii	**25,9** kWh/100 km	
Rzeczywisty zasięg	**410** km	

WYPOSAŻENIE/CENY	PORSCHE
Model	Cayenne
Wersja	Turbo Electric
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/●
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 2-/3-/4-strefowa	●/–/○ (4009)
Cyfrowe zegary/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/ekran head-up	●/○ (10 893)
Czujniki park. p. i t./asyst. park.	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	–/●
Tempomat/aktywny tempomat	–/●
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	○ (8182)/●
Fotele półskórzane/skórzane	–/●
Podgrz. fotele/kanapa	●/●
Podgrz. kierownica/przednia szyba	●/○ (3305)
Wentylowane fotele/kanapa	○ (4822)/○ (9429)[1]
Elektr. ster. fotele/pokrywa bag.	●/●
Światła główne LED/matrycowe	●/●
Zawiesz. pneum./el. składany hak	●/○ (5799)
Aluminiowe felgi 21"/22"/23"	●/○ (9808)/–
Lakier metalik	○ (0)
Cena wersji podstawowej[2]	**727 000 zł**
CENA	**727 000 ZŁ**

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

m | PODSUMOWANIE PORSCHE CAYENNE TURBO ELECTRIC

NADWOZIE I WNĘTRZE

- ✚ efektowny wygląd, okna bez ramek, fantastyczne fotele, przestronne wnętrze i pakowny bagażnik, wysokiej jakości ekrany
- ▬ nieprzystająca do klasy auta jakość niektórych tworzyw

UKŁAD NAPĘDOWY

- ✚ kosmiczna moc, fenomenalna trakcja podczas ruszania i w zakręcie, kapitalne osiągi, szybkie ładowanie
- ▬ spore zużycie prądu, a przy dynamicznej jeździe – duże, niezachwycający zasięg

WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE

- ✚ zwinność na poziomie znacznie mniejszych aut, zredukowane do minimum przechyły, pewne i stabilne prowadzenie, nadsterowna natura, bezpośredni układ kierowniczy, skuteczne hamulce

WYPOSAŻENIE I CENA

- ✚ bogata standardowa specyfikacja, mnóstwo opcji pozwalających dostosować auto do swoich potrzeb i gustu
- ▬ wysoka cena zakupu i wielu elementów wyposażenia dodatkowego

Porsche Cayenne Turbo Electric zachwyca dynamiką, której trudno oczekiwać po samochodzie o takich gabarytach i masie. Zawieszenie Active Ride i wysoka wydajność ładowania wyznaczają nowe standardy. Ogólne wrażenie nieco mącą drogie dodatki, zapotrzebowanie na energię oraz niektóre z zastosowanych materiałów.

CENA NA TLE KONKURENTÓW



479 000 zł
Maserati Grecale Folgore
550 KM, 0-100: 4,1 s



560 000 zł
BMW iX M70 xDrive
659 KM, 0-100: 3,8 s



727 000 zł
Porsche Cayenne Turbo Electric
1156 KM, 0-100: 2,5 s

Grecale jest o klasę mniejsze i wolniejsze. BMW ma rozmiary Porsche, ale odstaje osiągami. Jedyny bliski rywal Cayenne Turbo Electric to... jego wersja Coupe za 740 000 zł.

Škoda na sporto

Od pakietów stylistycznych do mocnych wersji RS – szeroka gama usportowionych modeli Škody czerpie z tradycji marki w sporcie motorowym.

Choć Škoda kojarzy się z wyjątkowo wszechstronnymi autami na co dzień, ma też mocny mandat do budowy samochodów o sportowym charakterze. Producent od dziesięcioleci z sukcesami startuje w wyścigach i rajdach. Pierwszy samochód wyścigowy zbudował w 1908 r., a cztery lata później zadebiutował w drugiej edycji legendarnego Rajdu Monte Carlo.

Tak zaczęła się długa historia triumfów Škody w tym jednym z najtrudniejszych rajdów świata. W 1936 r. model Popular Sport zajął tam znakomite drugie miejsce, a w drugiej połowie XX w. w tej samej imprezie klasowe zwycięstwa odnosiły pierwsza Octavia, coupe 130 RS oraz rajdowe wydanie modelu Favorit.

Na przestrzeni dekad Škoda chętnie mierzyła się z wyścigowymi i rajdowymi wyzwaniami, a rozwiązania opracowywane w motorsporcie pomagały doskonalić modele seryjne. Dziś producent ma w swojej ofercie kolejną generację rajdowej Fabii RS Rally2, która odniosła już setki triumfów i od lat cieszy się uznaniem w rajdowym świecie – co potwierdza jej techniczne zaawansowanie i wytrzymałość konstrukcji.

Do tego dziedzictwa nawiązują specjalne wersje w „cywilnej" gamie Škody. Fabia, Kamiq i Scala są oferowane w odmianie Monte Carlo, która wyróżnia się dynamiczną stylizacją z czarnymi akcentami (m.in. grill, lusterka, obręcze, oznaczenia) oraz sportową aurą w kabinie. Uwagę zwracają zarówno mocno wyprofilowane fotele ze zintegrowanymi zagłówkami, jak i trójramienna kierownica obszyta perforowaną skórą czy stalowe nakładki na pedały. Wersja Monte Carlo łączy sportowy design z funkcjonalnością bez ograniczeń – można ją wybrać dla niemal każdej odmiany silnikowej.

To samo dotyczy wariantów Sportline, oferowanych dla wszystkich





Najnowszy samochód rajdowy Škody – Fabia RS Rally2 – należy do najbardziej utytułowanych i najchętniej wybieranych w swojej kategorii. W lipcu przekazano 300. egzemplarz.

WO

większych modeli: Octavii, Karoqa, Superba, Kodiaqa, Elroqa i Enyaqa. W tym przypadku wyrazista stylizacja oraz sportowy klimat we wnętrzu uzupełniają rozwiązania zapewniające bardziej sportowe prowadzenie, takie jak obniżone zawieszenie czy progresywny układ kierowniczy. Efekt: bardziej bezpośrednie reakcje bez kompromisów w dziedzinie komfortu.

Zwieńczeniem gamy są topowe wersje RS: Octavia Liftback i Combi, Kodiaq oraz Elroq i Enyaq. Wszystkie hołdują tej samej idei: wysokie osiągi i frajda z jazdy bez wyrzeczeń, jeśli chodzi o codzienną funkcjonalność.



Spalinowe modele w wersjach RS: Octavia Liftback i Combi oraz Kodiaq, wszystkie o mocy 265 KM.

RS, CZYLI TOPOWE OSIĄGI

Naprawdę szybkie Škody – rodzina wariantów RS łączy typową dla marki wzorową użyteczność z wysokimi osiągami oraz angażującym prowadzeniem. Skrótowiec RS pochodzi od angielskich słów Rally Sport i odnosi się do rajdowej sceny, na której Škoda od dekad odgrywa czołową rolę. Na gamę RS-ów składają się spalinowe modele Octavia (obie wersje nadwoziowe) i Kodiaq oraz elektryczne SUV-y Elroq i Enyaq:

- Octavia RS: 265 KM, 0-100 km/h w 6,4 s (Combi: 6,5 s)
- Kodiaq RS: 265 KM, napęd 4x4, 0-100 km/h w 6,3 s
- Elroq RS: 340 KM, napęd 4x4, akumulator 82 kWh, 0-100 km/h w 5,4 s
- Enyaq RS: 340 KM, napęd 4x4, akumulator 82 kWh, 0-100 km/h w 5,4 s

Wersje RS charakteryzują się „wyostrzonym" designem, zjawiskowymi detalami w kabinie – np. wstawkami z materiału Suedia, a także sportowo zestrojonym podwoziem.





Wzorowa ergonomia i zdecydowanie sportowa atmosfera.

NIE TYLKO DESIGN: ODMIANY SPORTLINE

Większe modele Škody – Octavia Liftback i Combi, Superb, Karoq, Kodiaq oraz Elroq i Enyaq – są oferowane w wersji Sportline, która łączy sportowy szynt z wyśmienitą praktycznością. Nadwozie wzbogacają czarne elementy (m.in. grill, lusterka, spojler – zależnie od modelu) oraz efektowne felgi, a we wnętrzu czekają fotele z wydatnym podparciem, zapewniające doskonałe „trzymanie" w zakrętach i komfort na dalekich trasach. Odmiany Sportline wyróżnia bogata specyfikacja, która np. w przypadku Superba obejmuje reflektory TOP LED Matrix i tylne lampy TOP LED oraz elektrycznie sterowane przednie siedzenia z funkcją masażu. Ale Sportline to nie tylko wyrazisty wygląd i dodatkowe wyposażenie. Modele Škody w tej wersji otrzymują też nieco obniżone zawieszenie, które łączy zwinniejsze reakcje i mniejsze ruchy nadwozia z wciąż wysokim poziomem komfortu, a także progresywny układ kierowniczy. Ten ostatni zapewnia jeszcze bardziej bezpośrednie prowadzenie z większą ilością informacji zwrotnych od kół, a przy tym ułatwia manewrowanie – na postoju i przy niskich prędkościach wymaga mniej obrotów między skrajnymi położeniami kierownicy. Wersje Sportline są oferowane z niemal wszystkimi silnikami.





Materiały wykończeniowe i detale nawiązują do świata sportowych aut.

FABIA, SCALA I KAMIQ W WERSJI MONTE CARLO

Ta nazwa mówi sama za siebie – Fabia, Scala i Kamiq w wersjach Monte Carlo nawiązują do licznych sukcesów Škody w słynnym Rajdzie Monte Carlo. Z zewnątrz wszystkie wyróżniają się m.in. czarnymi dodatkami, charakterystycznymi obręczami oraz przyciemnianymi tylnymi szybami. W kabinie uwagę zwracają mocno otulające ciało fotele ze zintegrowanymi zagłówkami, trójramienna kierownica wielofunkcyjna, efektowne okładziny i przeszycia, a także stalowe nakładki na pedały oraz ambientowe oświetlenie. Wersję Monte Carlo można łączyć z niemal wszystkimi jednostkami napędowymi.

Od niedawna w gamie Fabii czeka nowy wariant dla entuzjastów wysokich osiągów – 130 Sport, który łączy m.in. obręcze 18", czarne elementy wizualne i podwójną końcówkę układu wydechowegoz silnikiem 1.5 TSI wzmocnionym do 177 KM, skrzynią DSG oraz sportowym zawieszeniem i zmodyfikowanym układem kierowniczym. To rasowy hot hatch, przyspieszający od 0 do 100 km/h w zaledwie 7,4 s.



Efektowny design uzupełniają mocno wyprofilowane fotele.



NOWE WERSJE SPORTLINE TECH

W odpowiedzi na popularność wersji Sportline Škoda wprowadziła dodatkowy wariant Sportline Tech dla Octavii i pakiet Tech dla Superba. Wyraziste elementy designu i bogatą specyfikację wersji Sportline (m.in. reflektory TOP LED Matrix, progresywny układ kierowniczy, obniżone o 15 mm zawieszenie, sportowe fotele) łączą się tu z dodatkowym wyposażeniem w atrakcyjniejszej cenie. Na przykład Octavia Sportline Tech seryjnie oferuje ekran 13" z nawigacją, zestaw kamer 360° oraz specjalne felgi 18". W połączeniu z aktualnym upustem korzyść przekracza 20 tys. zł. Nabywcy mają do wyboru silniki 1.5 TSI mHEV DSG (150 KM), 2.0 TSI 4x4 DSG (204 KM) oraz 2.0 TDI (150 KM). Dodatkowo wszystkie Octavie są teraz dostępne w leasingu 100%, kredycie 0% oraz preferencyjnym finansowaniu dla przedsiębiorców.



Octavię Sportline Tech poza czarnymi akcentami wyróżniają felgi 18" Lerna.

Mazda CX-5 2.5 e-Skyactiv G FWD
Silnik: benz. + elektr., **R4, 2488 cm³**
Moc maksymalna: **141 KM**



W tym segmencie liczy się każdy detal

Nieoczywiste propozycje – nowa Mazda CX-5 mierzy się z rywalami „drugiego wyboru”: Cuprą Terramar, Oplem Grandlandem oraz Toyotą Corollą Cross.

Gdy ceny paliw szybują, a media donoszą o nowych, coraz lepszych autach elektrycznych, samochody spalinowe muszą coraz bardziej zabiegać o nabywców. Zwłaszcza producenci popularnych modeli – na czele z kompaktowymi SUV-ami – potrzebują mocnych argumentów, by przekonać klientów do zakupu. Do najważniejszych należą: niskie zużycie paliwa oraz przystępna cena.

Za mistrzów efektywności od dawna uchodzą hybrydowe Toyoty. Japończycy wyceniają jednak Corollę Cross z napędem o mocy 180 KM dość śmiało. Znacznie tańszy jest Opel Grandland, w którym niewielki 3-cylindrowy silnik połączono z 48-woltowym układem miękkiej hybrydy, umożliwiającym króciutkie przejazdy w trybie elektrycznym.

Zelektryfikowane silniki, choć w najmniejszym stopniu (bez możliwości poruszania się „na prądzie”), mają też rywale spod znaków Cupry i Mazdy. Terramar z bazową 150-konną jednostką R4 turbo okazuje się najdroższym modelem w stawce. Nowe CX-5 można kupić już za niewiele ponad 140 tys. zł, jednak doposażona wersja jest cenowo zbliżona do Toyoty. Czy dysponując największym, a jednocześnie najsłabszym silnikiem, Mazda jest w stanie dotrzymać tempa konkurentom?

W różnych rozmiarach

CX-5 jest zauważalnie większe od rywali. Przekłada się to na przestronniejsze wnętrze, choć opcjonalny szklany dach ogranicza miejsce nad głowami. Drugi rząd jest zdecydowanie najbardziej obszerny, a bagażnik (583 l) pomieści o jedną lub dwie torby więcej niż kufry konkurencji.

Grandland stosownie do nazwy jest tylko nieznacznie krótszy od Mazdy i choć jest też niższy, to zapewnia więcej miejsca nad głowami. Z przodu przestrzeń ogranicza wysoka i szeroka konsola środkowa, a podparcie lewej stopy jest

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

Opel Grandland Turbo Hybrid
Silnik: benz., turbo + elektr., R3, 1199 cm³
Moc systemowa: 145 KM

Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid e-CVT
Silnik: benz. + elektr., R4, 1987 cm³
Moc systemowa: 180 KM

Zróżnicowane napędy o odmiennym stopniu hybrydyzacji

Corolla Cross jako jedyna w tym gronie jest tzw. pełną hybrydą. Pozostałe korzystają z układów miękkiej hybrydy – choć o odmiennej konstrukcji. W Maździe pomocnicza instalacja elektryczna ma 24 V, a w Cuprze – 48 V i w obu tych autach nie ma możliwości poruszania się bez udziału jednostki spalinowej. Opel ma instalację miękkiej hybrydy 48 V, ale na krótkich odcinkach potrafi jeździć „na prądzie".



Wolnossący, 2,5-litrowy silnik R4 w CX-5 z miękką hybrydą generuje jedynie 141 KM, ale niezłe 238 Nm.

W Oplu silnik (turbo) ma 3 cylindry (136 KM). W połączeniu z 21-konną jednostką elektryczną osiąga 145 KM.

Cupra korzysta z 1,5-litrowego silnika TSI (150 KM), okresowo wspieranego małą jednostką elektryczną.

Hybrydowy zespół Toyoty łączy wolnossący silnik 2.0 (133 KM) i mocną jednostkę elektryczną (113 KM).

zbyt małe. Opel zajmuje drugie miejsce także pod względem pojemności bagażnika (550 l). Za nim plasuje się Cupra z niewiele mniejszym kufrem (540 l), ale i wyraźnie ciaśniejszym drugim rzędem. Za to SUV hiszpańskiej marki seryjnie oferuje przesuwaną kanapę, która pozwala lepiej wykorzystać dostępną przestrzeń.

Najmniejsza w stawce Corolla Cross odstaje od konkurencji zarówno ilością miejsca we wnętrzu, jak i pojemnością bagażnika (473 l). Do tego przestrzeń z przodu ogranicza niepotrzebnie mocno wysunięta deska rozdzielcza, co szczególnie odczują wysokie osoby podróżujące na fotelu pasażera.

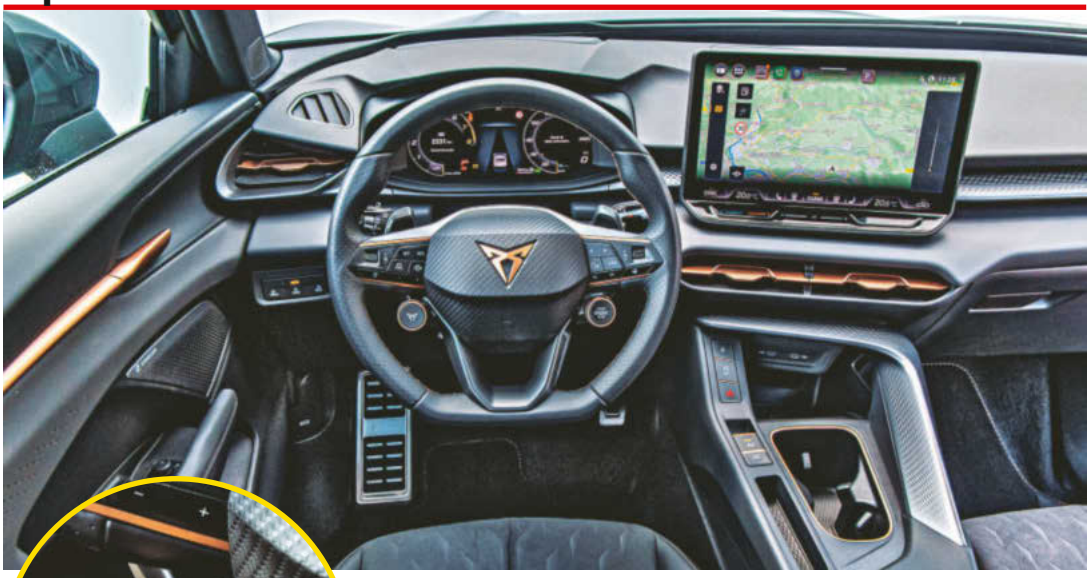
Załadunek bagażu w Toyocie utrudnia próg, a po złożeniu oparć jedynie asymetrycznie dzielonej kanapy powstaje stopień, bo podłoga kufra nie jest piętrowa. Corolla Cross ustępuje rywalom także pod względem jakości materiałów.

Mazda w topowej wersji wyposażenia Homura (uwaga: w bilansie kosztów uwzględniliśmy tańszy wariant Exclusive-Line) stara się sprostać wyższym oczekiwaniom. Pozory biorą tu jednak górę nad rzeczywistością: wiele powierzchni, które wyglądają jak szlachetna skóra, okazuje się atrakcyjnie wyglądającym tworzywem sztucznym. Cupra i Opel wykazują większą dbałość o przyjemne dla oka detale – choć i tutaj całość pozostaje na raczej skromnym poziomie. W skrócie: żaden z tych SUV-ów nie robi ekskluzywnego wrażenia.

Pod względem wyposażenia z zakresu bezpieczeństwa prym wiodą Mazda i niemłoda Toyota. Cupra ma najlepiej działające systemy wspomagające, ale wiele z nich wymaga dopłaty. W Corolli Cross konfigurację asystentów mocno utrudniają małe piktogramy i trudne do rozszyfrowania skróty.

Opel ma swoje mocne i słabe punkty. Z jednej strony wszystkie systemy aktywnego bezpieczeństwa można tu wygodnie zgrupować w menu szybkiego dostępu.

Cupra Terramar 1.5 eTSI



Starannie zaprojektowany kokpit z logiką obsługi typową dla aut z grupy VW. Czytelne cyfrowe zegary o szerokich możliwościach personalizacji wskazań, dopracowany system inforozrywki, obok – przycisk zmiany trybu jazdy.



Tylko Cupra (za dopłatą) oferuje adaptacyjne amortyzatory. Seryjne zawieszenie jest dość sztywne.



Mimo zintegrowanych zagłówków fotele są wygodne, a ich dobre trzymanie pasuje do aspiracji Cupry.



Terramar jako jedyny model w stawce dysponuje przesuwną kanapą. Można też regulować kąt oparcia.



20-calowe obręcze wymagają dopłaty lub są oferowane w pakiecie. Seryjnie Terramar ma „18”.

Foremny 540-litrowy bagażnik z trójdzielnym oparciem i hakami na torby. Tylko tutaj pokrywa unosi się na ponad 1,9 m (195 cm).



Z drugiej – sam ekran opornie reaguje na dotyk i wymaga zbędnych potwierdzeń, co niepotrzebnie wydłuża obsługę.

Menu Cupry z dużymi kafelkami prezentuje postęp względem starszych generacji systemu informacyjno-rozrywkowego w autach tej marki, natomiast Mazda wywołuje tęsknotę za tradycyjnymi przyciskami i wielofunkcyjnym pokrętłem znanym z poprzedniczki. Mimo to obsługa jej systemu i tak jest znacznie bardziej przyjazna niż w elektrycznym sedanie 6e.

Sztywna Cupra

Żaden z opisywanych SUV-ów nie dysponuje adaptacyjnymi amortyzatorami. Tylko w Terramarze są one oferowane za dopłatą, ale nie zamontowano ich w testowanym egzemplarzu. I to daje się odczuć. Cupra ma dość sztywno zestrojone zawieszenie, które informuje podróżujących nawet o drobnych nierównościach. SUV hiszpańskiej marki nie tylko przeciętnie tłumi niedoskonałości nawierzchni, ale i mocno „ugina się” na długich pofalowaniach asfaltu – zwłaszcza przy pełnym obciążeniu. Do tego przez cały czas wyraźnie słychać odgłosy toczenia dużych, 20-calowych opon.

Opel robi podobne wrażenie, choć na wspomnianych pofalowaniach jego nadwozie nieco mniej porusza się w pionie. Z obciążeniem sytuacja się poprawia, podobnie jak jakość tłumienia wybojów.

Japońskie modele zestrojono nieco bardziej miękko, a przy tym nie ujawniają one tendencji do kołysania. Pozytywnie wyróżnia się tutaj Mazda, w której obie osie współpracują harmonijniej niż w Toyocie.

Na korzyść CX-5 przemawia również niższy poziom hałasu. W Corolli Cross wiele zależy od tego, jak mocno wciskamy gaz, bo na przyspieszanie układ hybrydowy zawsze odpowiada charakterystycznym warkotem.

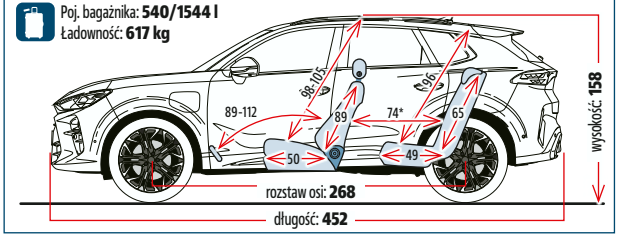
CUPRA TERRAMAR 1.5 eTSI

EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **910 km**

Szerokość: **187 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **149/149 cm**

Poj. bagażnika: **540/1544 l**
Ładowność: **617 kg**



Jeśli zależy nam na sportowej jeździe Terramarem, warto wybrać silnik o wyższej mocy.



Choć zawieszenia azjatyckich SUV-ów robią wrażenie komfortowych, to w przypadku foteli postawiono na proste rozwiązania. Miękkie siedzenia Toyoty nie oferują zbyt wiele możliwości regulacji, a nieco twardsze odpowiedniki w Maździe słabo podpierają w zakrętach i nie są zbyt wygodne na dalekich trasach.

Europejskie modele zapewniają zdecydowanie wyższy poziom komfortu siedzenia. Nie bez powodu fotele Opla doceniła organizacja Aktion Gesunder Rücken (AGR), która zajmuje się zdrowiem pleców: pozwalają one na wielogodzinną jazdę bez zmęczenia, a ich dodatkowym atutem jest wysuwane podparcie ud. Szkoda tylko, że w przypadku opcjonalnych siedzeń dostęp do elementów regulacji jest utrudniony. Obite przyjemną tapicerką fotele Cupry łączą wygodę z porządnym podparciem bocznym. Zastrzeżenia budzą jednak zintegrowane zagłówki i brak wysuwanego podparcia ud.

Terramar oferuje natomiast najlepszą kanapę – z wielostopniową regulacją nachylenia oparcia. To rozwiązanie znajdziemy też w Maździe, ale mamy tu do wyboru tylko dwie pozycje.

Mniej lub bardziej hybrydowe

Największe różnice pomiędzy testowanymi SUV-ami kryją się w ich układach napędowych. Czterocylindrowy i – jak na dzisiejsze normy – mający naprawdę dużą pojemność silnik Mazdy wspiera 24-woltowy układ miękkiej hybrydy, a moc przekazywana jest na przednie koła za pośrednictwem klasycznego 6-stopniowego automatu. Ponieważ Japończycy zrezygnowali z doładowania, oddawanie mocy przebiega tu dość liniowo, jednak na tle rywali 2,5-litrowa jednostka mogłaby być bardziej elastyczna.

Wyniki w próbach przyspieszenia są niezłe, ale subiektywnie Mazda nie sprawia wrażenia ▶

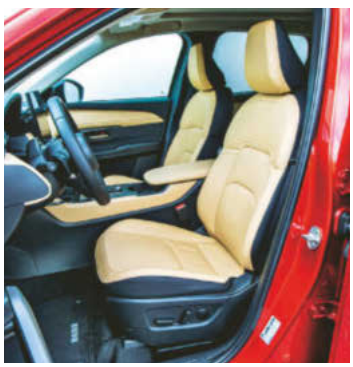




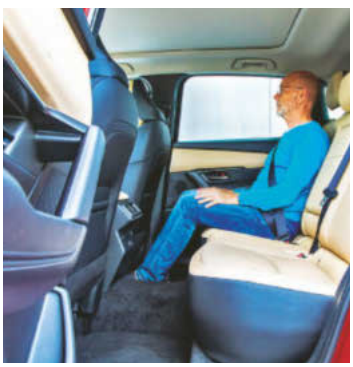
Wnętrze nowego CX-5 prezentuje się bardzo nowocześnie, ale niestety nie znajdziemy tu już pokrętła wielofunkcyjnego – praktycznie wszystkimi funkcjami zarządza się przez ekran. Z lewej: automat ma zaledwie 6 przełożeń.



System z usługami Google. Po wprowadzeniu wzrostu kierowcy zaproponuje optymalną pozycję.



Słabo wyprofilowane fotele mogłyby zapewniać wyższy poziom komfortu podczas długich podróży.



Pozory nie mylą: CX-5 to największy SUV w tym zestawieniu. Drugi rząd jest znacznie większy niż w Toyocie.



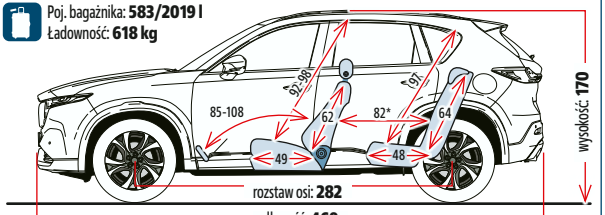
Poza bazowym wariantem wszystkie wersje wyposażenia nowej CX-5 otrzymują felgi 19".



Największy bagażnik w porównaniu (583 l), oparcia można składać dźwigienkami w burtach. Najniżej położony próg – 73 cm (jak w Toyocie).

MAZDA CX-5 2.5 e-SKYACTIV G FWD EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **56 l**
Teoretyczny zasięg: **800 km**
Szerokość: **186 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **149/147 cm**
Poj. bagażnika: **583/2019 l**
Ładowność: **618 kg**



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



Mazda oferuje tylko silnik o mocy 141 KM, za to na życzenie dostępny z napędem 4x4.

Opel Grandland Turbo Hybrid GS





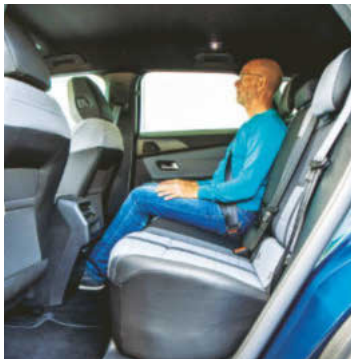
Mocno zabudowany kokpit łączy posępną kolorystykę z miękkimi wstawkami. Szeroka konsola środkowa z małym wybierakiem kierunku jazdy (fot. z lewej) i licznymi schowkami. Szeroki ekran z opóźnieniem reaguje na polecenia.



W sportowym trybie napęd staje się mniej ospały. Niżej: w kokpicie nie zabrakło klasycznych przełączników.



Tylko fotele Opla oferują wysuwaną podpórkę ud. Duży zakres regulacji, prosta funkcja masażu w opcji.



W drugim rzędzie jest całkiem sporo miejsca jak na ten segment, siedzisko mogłoby być dłuższe.



Grandland GS otrzymuje obręcze 19". Najlepsze hamulce w porównaniu – na zimno i po rozgrzaniu.

Pojemny kufer (550 l) z najwyżej położonym progiem załadunku (77 cm). Liczne akcesoria do mocowania bagażu, najniższa ładowność.



szczególnie zrywnej. Plus: automatyczna skrzynia biegów działa dyskretnie i spokojnie dobiera odpowiednie przełożenia.

Opel pokazuje, jak bardzo wyniki pomiarów mogą się rozmijać z odczuciami. Według wskazań stopera Grandland jest najwolniejszy, ale jego mały, 3-cylindrowy silnik z turbo jest wyraźnie wspomagany przez jednostkę elektryczną. Niestety dwusprzęgłowa przekładnia Opla często ma problemy z doborem odpowiedniego biegu.

Cupra całkiem sprawnie wykorzystuje dostępne 150 KM mocy, w czym pomaga dobrze zestrojona „dwusprzęgłówka". Terramar zużył jednak w teście średnio 7,2 l na 100 km, czyli o cały litr więcej niż Grandland. Jednak to i tak mniej niż najbardziej paliwożerna Mazda, która potrzebowała 7,7 l.

Corolla pokazuje z kolei, jak bardzo hybrydyzacja może przekładać się na efektywność. Jej zespół napędowy o mocy 180 KM zapewnia nie tylko najlepsze osiągi, ale także zdecydowanie najniższe zapotrzebowanie na paliwo w stawce. Toyota zużyła 5,5 l/100 km. Dzięki temu niewielki zbiornik wystarcza na pokonanie ponad 780 km.

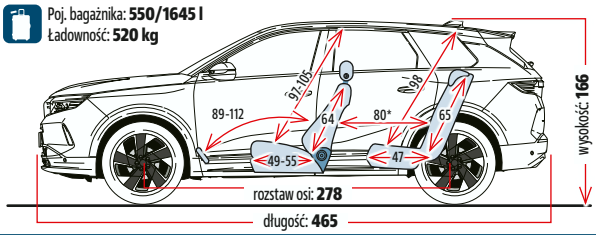
Niskie spalanie wynika jednak ze specyficznej konstrukcji napędu, która skutkuje wspomnianym już natarczywym dźwiękiem podczas gwałtownego przyspieszenia. Corolla Cross jeździ najprzyjemniej z relatywnie niewielkim obciążeniem, gdy ton nadaje 113-konna jednostka elektryczna.

Restrykcyjna elektronika

Zważywszy na całkiem zbliżone osiągi, różnice w czasach okrążeń naprawdę zaskakują. W tej dyscyplinie prym wiedzie Cupra, która deklasuje rywali na torze i potwierdza sportową renomę marki. Mimo relatywnie niewielkiego elektrycznego wsparcia napęd dobrze odpowiada na gaz, praca skrzyni biegów nie budzi zastrzeżeń, a reakcje na skręt kierownicy są wzorem dla

OPEL GRANDLAND TURBO HYBRID EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **55 l**
Teoretyczny zasięg: **1010 km**
Poj. bagażnika: **550/1645 l**
Ładowność: **520 kg**
Szerokość: **193 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **150/146 cm**





Mimo nieco sztywnego tłumienia Grandland nie jest autem o sportowym charakterze.

całej opisywanej konkurencji. Chciałoby się jednak czegoś więcej, bo niezwykle czuły układ kierowniczy i dopracowane zawieszenie aż się proszą o wyższą moc.

Jednak w przypadku trzech pozostałych SUV-ów radość z jazdy znalazła się jeszcze znacznie niżej na liście priorytetów. Toyocie pomaga mocny silnik elektryczny, dzięki czemu uzyskuje ona drugi najlepszy czas na torze. Bolączką Opla i Mazdy są bardzo zachowawczo skalibrowane systemy kontroli, a w przypadku CX-5 dochodzą jeszcze ospałe reakcje układu napędowego na gwałtowne przyspieszania.

W testach hamowania wygrywa Opel: zarówno na zimnym, jak i rozgrzanym układzie zatrzymuje się ze 100 km/h znacznie wcześniej od rywali – potrzebuje mniej niż 35 m. Najwięcej do poprawy ma Toyota, która na wyhamowanie potrzebuje ponad 36 m. W Corolli Cross przeszkadza też słabe wyczucie pedału hamulca – przejście od rekuperacji do hamowania jest niezbyt wyraziste.

Japońskie auta w tej konkurencji ustępują europejskiemu duetowi. CX-5 dodatkowo szkodzi duża, bo wynosząca ok. 12 m średnica zawracania, która czyni ten samochód szczególnie nieporęcznym w ruchu miejskim. Kierowcy z pewnością pomaga wówczas wysokiej rozdzielczości widok z kamer 360° z funkcją „transparentnego nadwozia", dostępny w dwóch najwyższych wersjach wyposażenia.

Spory rozrzut cenowy

Bardzo dobrze wyposażone egzemplarze Mazdy i Toyoty mają niemal identyczne ceny – ok. 180 tys. zł. Te marki jako jedyne dla testowanych wersji oferują napęd 4x4 (za dopłatą 8600 zł dla CX-5 i 9900 zł dla Corolli Cross). Opla w zbliżonej specyfikacji kupimy już za niewiele ponad 160 tys. zł. Cupra pozycjonuje się znacznie wyżej: doposażony Terramar kosztuje ponad 190 tys. zł.

TEKST: SVEN KÖTTER, ZDJĘCIA: AZ

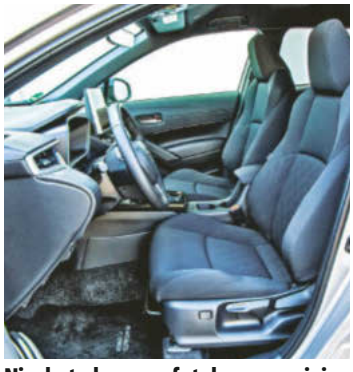
Toyota Corolla Cross 2.0 Hybrid Dynamic Force e-CVT



Dobra widoczność w przód, centralny ekran znajduje się blisko dłoni, a klasyczna obsługa wentylacji nie nastręcza trudności. Przydałyby się nieco okazalsze materiały wykończeniowe. Obok: przycisk aktywujący tryb elektryczny.



Prosty system operacyjny, ustawienia systemów „upchane" na małym ekranie komputera pokładowego.



Niezbyt obszerne fotele zapewniają przeciętne podparcie, masywna deska rozdzielcza po stronie pasażera.



Najmniej przestronne wnętrze w porównaniu wynika z najmniejszego rozstawu osi. Dość wygodna pozycja.



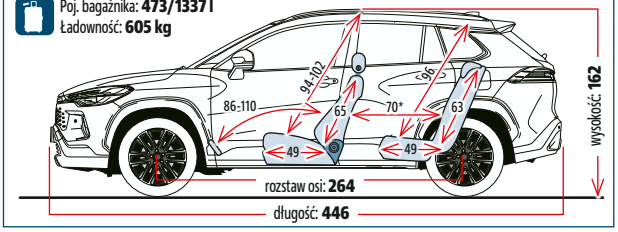
Zależnie od wersji Corolla Cross wyjeżdża z fabryki na felgach o średnicy od 17 do 19 cali (tutaj: 18").



Niezbyt duży i kształtny bagażnik (473 l), twarde burty, za to są haki na torby. Toyota uciągnie przyczepę z hamulcem o masie jedynie 750 kg.

TOYOTA COROLLA CROSS 2.0 HYBRID DF e-CVT EURO NCAP ★★★★★

Poj. zbiornika paliwa: **43 l**
Teoretyczny zasięg: **860 km**
Poj. bagażnika: **473/1337 l**
Ładowność: **605 kg**
Szerokość: **183 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **149/143 cm**





Niska masa i mocny silnik elektryczny poprawiają właściwości jezdne.

DANE TECHNICZNE	CUPRA	MAZDA	OPEL	TOYOTA
Silnik	benz., turbo + elektr.	benzynowy + elektr.	benz., turbo + elektr.	benzynowy + elektr.
Pojemność skokowa	**1498 cm³**	**2488 cm³**	**1199 cm³**	**1987 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16	R4/16	R3/12	R4/16
Moc maksymalna	**150 KM**/5000	**141 KM**/4500	**145 KM**/b.d.	**180 KM**/b.d.
Maks. moment obr. (benz.)	**250 Nm**/1500	**238 Nm**/3500	**b.d.**/b.d.	**b.d.**/b.d.
Napęd	przedni	przedni	przedni	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa	aut./6-biegowa	aut./6-biegowa	aut./bezstopniowa
Długość/szerokość/wysokość	452/187/158 cm	469/186/170 cm	465/193/166 cm	446/183/162 cm
Rozstaw osi	268 cm	282 cm	278 cm	264 cm
Średnica zawracania/prześwit	11,4 m/17,4 cm	12,0 m/20,8 cm	11,0 m/20,4 cm	11,1 m/16,0 cm
Masa/ładowność/masa przycz.	1563/617/1800 kg	1612/618/2000 kg	1600/520/1100 kg	1365/605/750 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	540/1544 l	583/2019 l	550/1645 l	473/1337 l
Poj. zbiornika paliwa	55 l (Pb 95)	56 l (Pb 95)	55 l (Pb 95)	43 l (Pb 95)
Opony (egzemplarz testowy)	255/40 R20	255/55 R19	225/55 R19	225/50 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (DANE PROD.)				
Prędkość maksymalna	205 km/h	187 km/h	202 km/h	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	9,3 s	10,5 s	10,2 s	7,7 s
Średnie zużycie paliwa	6,0 l/100 km	7,0 l/100 km	5,4 l/100 km	5,0 l/100 km
Zasięg	910 km	800 km	1010 km	860 km
m DANE TESTOWE				
Przyspieszenie 0-50 km/h	**3,2** s →	**3,3** s →	**3,6** s →	**3,1** s ↗
Przyspieszenie 0-100 km/h	**9,3** s →	**9,1** s →	**9,9** s →	**8,0** s ↗
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,2** m ↗	**35,9** m ↗	**34,6** m ↗	**37,8** m ↘
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**34,9** m ↗	**35,7** m ↗	**34,7** m ↗	**36,8** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**62,0** dB →	**59,0** dB ↗	**62,0** dB →	**60,0** dB →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**67,0** dB →	**67,0** dB →	**67,0** dB →	**68,0** dB →
Okrążenie toru testowego	**1:49,9** min	**1:57,1** min	**1:55,8** min	**1:53,2** min
Prędkość w slalomie (co 18 m)	**63,4** km/h	**62,3** km/h	**61,9** km/h	**61,6** km/h
Śr. testowe zużycie paliwa	**7,2** l/100 km	**7,7** l/100 km	**6,2** l/100 km	**5,5** l/100 km
Rzeczywisty zasięg	**760** km	**720** km	**880** km	**780** km

WYPOSAŻENIE/CENY	CUPRA	MAZDA	OPEL	TOYOTA
Model	Terramar	CX-5	Grandland	Corolla Cross
Wersja	1.5 eTSI	2.5 e-Sk. G FWD Ex.-L.	Turbo Hybrid GS	2.0 Hybrid Style
Poduszka centr./kolan. dla kier.	●/–	●/●	–/–	●/●
Asystent martwego pola	○ (10 624)[1]	●	○ (8000)[1]	●
Klimatyzacja aut. 1-/2-/3-stref.	●/–/○ (5856)[1]	–/●/–	–/●/–	–/●/–
Ekran zegarów/head-up	●/○ (10 624)[1]	●/●	●/○ (5000)[1]	●/–
Nawigacja/ładowarka indukc.	○ (3329)/●	●/●	●/●	●/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (10 624)[1]	–/●	●/○ (8000)[1]	●/○ (14 800)[2]
Tempomat/aktywny tempomat	●/○ (5856)[1]	–/●	–/●	–/●
Czujniki parkowania p. i t.	●	●	●	●
Asystent parkowania	○ (10 624)[1]	–	–	○ (14 800)[2]
Szklany dach/dostęp bezkluczyk.	–/○ (5856)[1]	○ (6500)/●	○ (4000)/●	○ (19 800)[2]/●
Tapicerka półskórzana/skórzana	●/○ (6832)[1]	●/○ (13 700)[2]	●/○ (8000)[1]	○ (11 900)[4]/○ (14 800)[2]
Podgrzewane fotele/kanapa	●/–	●/●	●/○ (3500)[1]	●/–
Podgrz. kierownica/prz. szyba	(5856)[1]/–	●/–	●/○ (5000)[1]	●/–
Wentylowane fotele	–	○ (13 700)[2]	○ (8000)[1]	–
Elektr. ster. fotel kierowcy/oba	–/○ (4880)[1]	–/●	–/○ (3500)[1]	○ (14 800)[2]/–
Elektr. ster. tylna pokrywa	(5856)[1]	●	●	●
Adaptacyjne zawieszenie	○ (13 994)[1]	–	–	–
Reflektory matrycowe LED	○ (10 248)[1]	○ (13 700)[2]	○ (8000)[1]	○ (11 900)[2]
Aluminiowe felgi 18"/19"	●/○ (2928)	–/●	–/●	●/○ (11 900)[2]
Lakier metalik	○ (3783)	○ (2900)	●[3]	○ (2500)
Cena wersji podstawowej[4]	168 400 zł	143 300 zł	131 100 zł	152 600 zł
CENA	**168 400 ZŁ**	**168 700 ZŁ**	**142 300 ZŁ**	**164 400 ZŁ**

Najdroższa Mazda zdecydowanie nadrabia najbogatszym wyposażeniem i tak jak Toyota oferuje „sztywne" wersje. Symbolicznie tańsza Cupra ma najuboższą specyfikację. Opel przekonuje najniższą ceną oraz niedrogimi, obfitymi pakietami. Po możliwym zrównaniu specyfikacji cena CX-5 rośnie do 182 400 zł (topowa wersja m.in. ze skórzaną tapicerką i matrycowymi lampami), Corolli Cross – do 179 200 zł, Grandlanda – do 163 300 zł, a Terramara – do 193 577 zł. Uwaga: Toyota oferuje 3-letnią gwarancję z limitem 100 tys. km, Mazda – 6 lat/150 000 km, Cupra – 5 lat/150 000 km, a Opel jedynie obowiązkowe 2 lata bez limitu (ale z opcją przedłużenia).

Wynik na tle całego segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [1] pakiet; [2] dopłata do wyższej wersji, w której dany element jest seryjny lub opcjonalny (wówczas cena zawiera dopłatę do niego); [2] pakiet; [3] zielony spektrum seryjny, reszta po 3200 zł [4] z tym samym napędem

m PUNKTACJA - SEGMENT: KOMPAKT. SUV-Y



SUV-Y I CROSSOVERY

	maks. liczba pkt	CUPRA	MAZDA	OPEL	TOYOTA
NADWOZIE I WNĘTRZE					
Wymiary wnętrza	50	38	36	**40**	33
Wykończenie i ergonomia	10	8	7	7	6
Wyciszenie	10	4	5	4	4
Multimedia i obsługa	10	7	6	5	7
Bagażnik	20	17	18	17	14
SUMA	100	74	72	73	64
UKŁAD NAPĘDOWY					
Osiągi	30	14	14	13	16
Praca napędu	10	8	7	6	7
Skrzynia biegów	10	8	6	5	6
Zużycie paliwa	30	20	19	23	**24**
SUMA	80	50	46	47	53
WŁAŚCIWOŚCI JEZDNE					
Prowadzenie	30	**24**	18	21	21
Komfort jazdy	30	**18**	24	21	21
Układ kierowniczy	10	8	7	7	7
Hamulce	20	12	12	13	10
SUMA	90	62	61	62	59
SUMA (BEZ KOSZTÓW)	270	186	179	182	176
MIEJSCA		**1**	**3**	**2**	**4**
WYPOSAŻENIE I KOSZTY					
Cena zakupu	50	19	19	26	20
Poziom wyposażenia	40	14	**28**	22	21
Systemy bezpieczeństwa	30	15	**17**	15	17
Wyposażenie dodatkowe	10	6	3	5	4
SUMA	130	54	67	68	62
RAZEM	400	240	246	250	238
MIEJSCA		**3**	**2**	**1**	**4**

Dlaczego tak oceniamy

Wyjaśniamy, dlaczego niektóre elementy zasłużyły na daną ocenę

Mazda rozpieszcza przestrzenią na nogi, ale ma dość niskie wnętrze (skutek wysokiej pozycji). W rezultacie to Opel oferuje najwięcej miejsca w tym porównaniu.

W kwestii zużycia paliwa rywale nie mają szans z Toyotą – jej hybrydowy napęd zadowala się niewielkimi ilościami benzyny, a przy tym zapewnia najlepsze osiągi.

Cupra bryluje pod względem prowadzenia, a jej podwozie z powodzeniem poradzi sobie ze znacznie mocniejszym napędem. Zdobyte punkty traci jednak z powodu przeciętnego komfortu tłumienia. Mazda odwrotnie.

Nawet w pośredniej wersji wyposażenia CX-5 rozpieszcza bogatą specyfikacją, która obejmuje nawet wyświetlacz head-up, a to wszystko w niezłej cenie.

m motor PODSUMOWANIE

Nowa Mazda CX-5 oferuje kawał komfortowego SUV-a za stosunkowo niewielkie pieniądze. Zużywa jednak niemało paliwa i jest najmniej dynamiczna – stąd „tylko" drugie miejsce. Przestronny, oszczędny Opel nie jest samochodem bez wad, jednak poza kompetencjami technicznymi przekonuje atrakcyjnym cennikiem. Cupra jest najlepszym samochodem w tej stawce, ale i najdroższym. A do tego kładzie nacisk na sportowy styl – to trzeba lubić. Najmniej przestronne wnętrze i przeciętne hamulce uniemożliwiły Toyocie Corolli Cross uzyskanie lepszego wyniku.



SIŁA NATURY.
PROSTO ZE SKAŁY.



DOSTĘPNY W APTEKACH I ZIELARNIACH

Zacznij dzień z uczuciem świeżości, które zostaje z Tobą na dłużej.

Super Deo to naturalny dezodorant ze skały – prosty, elegancki, uniwersalny. Bezzapachowy, dla Niej i dla Niego.

Mała forma, która staje się częścią Twojego codziennego rytuału.

Reutter – *ponad 100 lat zaufania. Dostępny w aptekach i zielarniach.*

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

Dyskretny urok oszczędzania

PIERWSZY TEST



Prezentuje się dynamiczniej niż sportowe warianty rywali, ale ma tylko 3 cylindry i... instalację LPG. Czy nowe Clio w wersji Eco-G nie obiecuje wyglądem więcej, niż jest w stanie dać?

Testowaliśmy już nową, szóstą generację Renault Clio („Motor" nr 11/2026) i stwierdziliśmy, że to materiał na przebój. W tym aucie „zgadzało się" właściwie wszystko... poza ceną na poziomie 124 tys. zł. Opisywaliśmy bowiem hybrydowe Clio z topowym wyposażeniem. Tym razem w teście dużo rozsądniej wyceniona odmiana z fabryczną instalacją LPG i w środkowej (ale najwyższej dla aut zasilanych gazem) wersji wyposażeniowej techno. Jej cena to 99 900 zł (bazowa specyfikacja evolution kosztuje 91 900 zł).

Uczta dla oczu

Z zewnątrz auto na zdjęciach wygląda równie dobrze jak topowa hybryda. Różni się tylko szczegółami – nie ma błękitnych detali na grillu i w przednich światłach ani czarnego logo z tyłu. Seryjnie wyjeżdża z salonu z 16-calowymi felgami, ale do nas trafiło na opcjonalnych „osiemnastkach" za 2400 zł (jak we wspomnianej flagowej odmianie, ale o innym wzorze). Korek do tankowania gazu ukryto dyskretnie pod klapką wlewu paliwa.

Również w środku wybierając opisywany wariant, nie traci się prawie nic. Na siedzeniach jest więcej tkaniny, nie ma za to Alcantary – także na desce rozdzielczej, gdzie zastąpił ją tapicerowany pas, który też dobrze wygląda i równie skutecznie odwraca uwagę od dominujących we wnętrzu twardych tworzyw (przynajmniej dopóki nie oprze się łokcia o kant na szczycie „boczku" drzwi).

Generalnie kokpit robi świetne wrażenie. Dwa duże, umieszczone pod wspólną taflą ekrany są czytelne, menu znanego z innych modeli marki bardzo udanego systemu multimedialnego opartego o rozwiązania Google'a okazuje się przystępne, a gdy nie chce się odrywać wzroku od drogi, sporo funkcji można łatwo obsłużyć głosowo.

Z przodu miejsca jest sporo. Z tyłu – przeciętnie (mieszczą się osoby do 185 cm wzrostu, ale tylko pod warunkiem, że fotele nie są zbyt mocno cofnięte). Nieco zawodzi jedynie bagażnik. Jako że niemal całą przestrzeń pod podłogą zajął zbiornik gazu, na bagaż pozostaje tylko to, co powyżej, czyli skromne 215 l.

Oszczędzanie bez dopłaty

120-konny napęd Clio Eco-G nie zapewnia osiągów, jakich można by się spodziewać, patrząc na Renault z zewnątrz. Ale absolutnie nie czyni go zawalidrogą. Biorąc pod uwagę, że opisywana wcześniej 160-konna wersja hybrydowa osiągała „setkę" w 8,5 s, wynik testowanej – 9,9 s na LPG – można uznać za niezły. Seryjny automat bywa nieco ospały, ale można to zniwelować, odpowiednio operując gazem lub wybierając użyteczny tryb Sport (na kickdown w każdym ustawieniu skrzynia reaguje co najmniej nieźle).

Clio pali niedużo benzyny w trasie (ok. 4 l/100 km poniżej „setki", nieco ponad 5 l przy 120 km/h i prawie 7 przy 140 km/h), ale sporo w mieście (9,1 l). W ostatnim przypadku po przełączeniu na gaz spalanie rośnie o kilkanaście procent, w pozostałych o 30-40%. Średnio o ok. 1/4. Ale przeciętny koszt przejechania 100 km maleje z 43 do 23 zł. Opłaca się – zwłaszcza że odmiana Eco-G kosztuje... dokładnie tyle samo co słabsza o 5 KM wersja TCe 115 aut., czyli też z automatem, ale bez instalacji LPG.

TEKST: M. LASKA, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA



Przezroczyste plastikowe elementy na drzwiach to część podświetlenia nastrojowego.

Zupełnie przyzwoicie wykończony, konsoli kryje dwa miejsca na napoje, kartę keyless lub telefon. Wskaźniki



Połączenie nietwardego zawieszenia z dobrym balansem sprawiło, że Clio prowadzi się nieźle bez strat na komforcie.



Obsługa automatu przy kierownicy jest wygodna, choć od niektórych wymaga chwili przyzwyczajenia.

łatwy w obsłudze kokpit. Zasłona na przed nią jest praktyczna szczelina na 10,25", centralny ekran 10,1".



Zasilanie przełącza się jednym z przycisków przy drzwiach.



Komputer pokładowy podaje stan, spalanie i zasięg dla obu paliw.



Wygodne fotele (mimo braku regulacji lędźwiowej) zapewniają miejsce nawet wysokim osobom. Ale za nimi jest dość ciasno.





Przez butlę pod podłogą bagażnik mieści tylko 215 l. Plus za miękkie wykończenie burt i 4 haczyki.





Wystarczająco żwawy silnik jest głośny tylko na wysokich obrotach. Niezła elastyczność pozwala jednak dosyć rzadko ich używać.

DANE TECHNICZNE	RENAULT
Silnik	benzynowy, turbo
Poj. skokowa; ukł. cyl./zawory	**1199 cm³**; R3/12
Moc maksymalna	**120 KM**/4350
Maks. moment obrotowy	**200 Nm**/1750
Napęd; skrzynia biegów	przedni; aut./6-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	412/177/145/259 cm
Średnica zawracania	10,4 m
Masa/ładowność/masa przyczepy	1239/496/900 kg
Poj. bagażnika (min./maks.)	215/b.d. l
Poj. zbiornika paliwa	50 l (Pb 95) + 39 l (LPG)
Opony	195/60 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	180 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,3 (9,8)[1] s
Średnie zużycie paliwa	5,4-5,5 (6,5-6,6)[1] l/100 km
Zasięg	900-920 (590-600)[1] km

m DANE TESTOWE	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**4,1 (3,8)[1]** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**10,8 (9,9)[1]** s →
Przyspieszenie 0-140 km/h	**21,1 (19,3)[1]** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**35,8** m ↗
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**36,4** m ↗
Poziom hałasu przy 50 km/h	**54,0** dB ↗
Poziom hałasu przy 100 km/h	**62,7** dB ↗
Rzeczywista prędkość[2]	**98** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**2,6**
Testowe zużycie benzyny[3]	**9,1/3,9/6,5**
Testowe zużycie LPG[3]	**10,7/5,2/8,0**
Rzeczywisty zasięg	**760 (480)[1]** km

WYPOSAŻENIE/CENY	RENAULT
Model	Clio
Wersja	Eco-G 120 aut. techno
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/○ (2000)[4]
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Nawigacja/aktywny tempomat	●/●
Klimatyzacja man./aut.	–/●
Kamera cofania/kamery 360°	●/○ (4000)[4]
Ładowarka ind./dostęp bezklucz.	○ (700)/●
Czujniki parkowania tył/przód i tył	●/○ (2000)[4]
Aluminiowe felgi 16"/17"/18"	●/–/○ (2000)
Lakier metalik	○ (2400)
Cena wersji podstawowej[5]	91 900 zł
CENA	**99 900 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



80 500 zł
Dacia Sandero Eco-G 120 auto journey
122 KM, 0-100: 9,8 s



93 350 zł
Skoda Fabia 1.0 TSI DSG Drive + LPG
115 KM, 0-100: 9,7 s



99 900 zł
Renault Clio Eco-G aut. techno
120 KM, 0-100: 9,8 s

Sandero Eco-G można też kupić z ręczną skrzynią (taniej o 6900 zł). Podana cena Skody obejmuje montowaną w salonie instalację gazową Landi Renzo za ok. 5500 zł.

m PODSUMOWANIE

✚ Efektowne nadwozie i wnętrze, dość dobre osiągi, tanie tankowanie, cena na poziomie wersji bez LPG

➖ Ciasnawy tył, mały bagażnik

Clio wygląda świetnie, ale w wersji z LPG ma wiele innych zalet, w tym tę najważniejszą – jest tanie w eksploatacji.

6,8 metra wolności

Duży kampervan dla małej załogi. Grand California Dune 680 rozpieszcza przestronną i przemyślaną częścią mieszkalną, ale ma znacznie więcej zalet. Jednak nie jest dla każdego.

Produkowana w Polsce Grand California dostępna jest w dwóch wersjach. Ta z oznaczeniem 600 jest krótsza, ale wyższa, z charakterystycznym „garbatym" dachem. W jej górnej części umieszczono dwa dodatkowe miejsca do spania, jest więc przeznaczona dla czterech osób. Druga odmiana to 680 – dłuższa o blisko 1 metr, ale co w pierwszej chwili może być zaskoczeniem – tylko dwuosobowa.

Dodatkowa kanapa w kabinie sugeruje co innego – nie można z niej jednak korzystać w czasie jazdy (nie ma nawet pasów), więc podróżować Grand Californią 680 można tylko na fotelach kierowcy i pasażera. A dodatkowa kanapa pełni w praktyce rolę... mebla. Można z niej korzystać np. przy jedzeniu posiłków, po rozstawieniu stołu (116x60 cm) w kamperowej jadalni. W takich okolicznościach można także skorzystać z funkcji obracania foteli i urządzić sobie w ten sposób nieduży salon.

Wystarczy się odwrócić, żeby znaleźć się w kuchni, która pozytywnie zaskakuje funkcjonalnością. Po pierwsze zapewnia łatwy dostęp dzięki szerokiemu korytarzowi, po drugie dysponuje dwoma palnikami gazowymi, zlewem, lodówką o pojemności 70 l i blatem roboczym, który ułatwia przygotowanie posiłków. Nie zabrakło tu także gniazdek 230 V, dodatkowego oświetlenia, pojemnych szuflad i szafek. O widoku nie wspominamy, bo ten może być w zasadzie dowolny. Przed owadami chronią dwie rozsuwane moskitiery.

Kawalerka na kołach

Kolejny obrót i już stajemy w drzwiach łazienki. Nie jest to oczywiście pokój kąpielowy, ale nie zabrakło tu półek na kosmetyki, wieszaków na ręczniki, świetlika w dachu, a dorosła osoba bez problemu weźmie tu prysznic i skorzysta z toalety.

Dwa kroki dalej i trafiamy do części sypialnej. Dwuosobowe łóżko składa się z trzech materaców, których łączne wymiary to 2 metry długości i blisko 1,7 m szerokości. Środkowa część stelaża jest podnoszona, co daje łatwy dostęp do szafek i sekcji bagażowej. Tu znajduje się także miejsce na dwie 11-kilogramowe butle gazowe.

Przestrzeń mieszkalna jest wysoka, więc nawet rosłe osoby nie muszą schylać głowy. W dziedzinie funkcjonalności Grand California 680 reprezentuje świetny poziom, to samo dotyczy jakości i montażu wyposażenia. W czasie jazdy tylko gorsze nawierzchnie są w stanie sprowokować zabudowę do wydawania dźwięków, ale trudno mówić o uciążliwym hałasie.

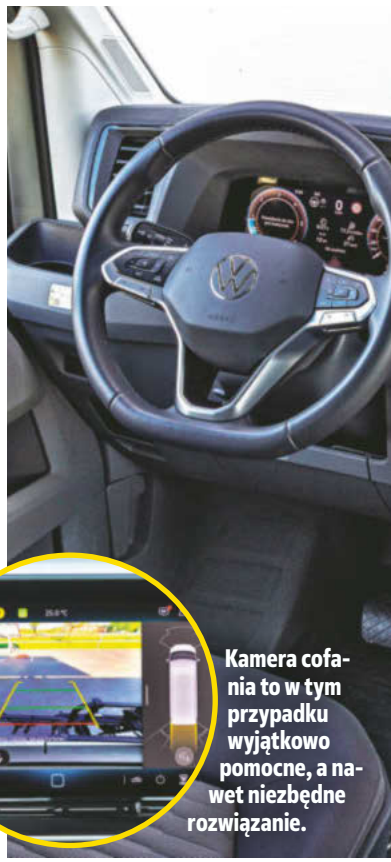
Wystarczający napęd

Jedyny dostępny w Grand Californii silnik to 163-konne 2.0 TDI z 8-biegowym DSG. Sprawnie radzi sobie z tym dużym kamperem, a przy okazji ma umiarkowany apetyt na paliwo. W naszym przypadku średnie zużycie paliwa utrzymywało się na poziomie 10,5 l/100 km (w większości drogi ekspresowe i krajowe).

Prowadzenie tego blisko 7-metrowego pojazdu nie jest wyzwaniem, poza trzema wyjątkami. Odporność na boczny wiatr jest symboliczna, podobnie jak poręczność w ruchu miejskim. Średnica zawracania to niemal 17 m, a każde miejsce parkingowe jest o 2 metry za krótkie. Przedni napęd utrudnia biwakowanie na dziko. Owszem, w gamie jest wersja 4Motion, ale jej DMC to 3,8 tony, co oznacza problem dla kierowców z kategorią B i dodatkowe opłaty drogowe.

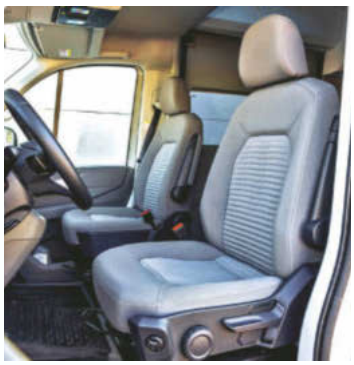
Problemem może być także cena, bo Grand Californię można nazwać kawalerką na kołach nie tylko z powodu jej funkcjonalności, ale także podobnego kosztu zakupu.

TEKST: W. JURKO, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA, AUTOR



Kamera cofania to w tym przypadku wyjątkowo pomocne, a nawet niezbędne rozwiązanie.

Współczesne samochody dostawcze od modeli osobowych. Tak samo jest z obsługa, dużo schowków i gniazd USB.



Fotele są obracane, mają solidne wymiary, wielopłaszczyznową regulację i po dwa podłokietniki.



Markiza Thule Omnistor (2,5x3,5 m) jest wygodna w użyciu, sprawdza się zarówno w słoneczne, jak i deszczowe dni.



m motor PIERWSZY TEST



nie odstają komfortem i wyposażeniem Crafterem. Dobra widoczność, łatwa Bezprzewodowa łączność z telefonami.



Obsługa i monitorowanie stanu kampera za pomocą tego panelu świetnie się sprawdza.



Ławka do użycia tylko na postoju. Brak pasów – ta wersja jest tylko 2-osobowa.





W ciągu kuchennym są 2 palniki gazowe i spory zlew. Do tego pojemne szafki i szuflady.



Wygodne łóżko na sprężynach talerzykowych o wymiarach 200x167 cm. Niestety, dzielony materac ma tendencje do przesuwania się.



Podnoszona rama łóżka ułatwia dostęp do części garażowej, w której znajdują się m.in. dwie butle gazowe.



Wysuwana lodówka (poj. 70 l) z zamrażalnikiem. Łatwy dostęp z zewnątrz i ze środka kampera.





Bagażnik rowerowy na tylnych drzwiach to świetne rozwiązanie, ale jest wysoko, wymaga dwóch osób i sporo siły do umieszczenia na nim roweru. Łatwo się też nim uderzyć przy otwieraniu drzwi.



Można nawet odnieść wrażenie, że szafek i schowków jest tu aż w nadmiarze, ale dzięki temu łatwo utrzymać porządek.



Prysznic, rozkładana umywalka i toaleta. Miejsca nie ma w nadmiarze, ale wystarcza.



Po podłączeniu Grand Califirnii do zewnętrznego źródła prądu można korzystać z gniazdek 230 V np. do ładowania elektrycznego roweru.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1968 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**163 KM**/3600
Maks. moment obrotowy	**410 Nm**/1500
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	684/204/297 cm
Rozstaw osi	449 cm
Średnica zawracania	16,9 m
Masa (z kierowcą)/ładowność	3251/249 kg
Pojemność zbiornika paliwa	75 l (ON)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	161 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	10,9 l/100 km
Zasięg	690 km
CENA	**406 884 ZŁ**

m PODSUMOWANIE

+ Wielkość przestrzeni mieszkalnej, dopracowana zabudowa, wystarczający napęd, komfort w trasie

− Kłopotliwe parkowanie, tylko dla 2 os., cena

Łączy wygodę podróżowania z wygodą przebywania, ale z racji wymiarów lepiej unikać zwiedzania miast.

Trzy dekady ewolucji

Proces ewolucji pojazdów przebiega w niezbyt szybkim tempie. Staje się szczególnie wyraźny, gdy porówna się odległe generacje modelu.

Nie wszystkie zmiany są łatwo dostrzegalne. Świetnym motoryzacyjnym przykładem jest spadek sprawności amortyzatorów. Zachodzi stopniowo, więc kierowca przywyka do zmieniającej się charakterystyki prowadzenia auta. Przeżyłby szok, gdyby przesiadł się do egzemplarza ze sprawnym zawieszeniem. W podobny sposób przywykamy do zmian w pojazdach, uznając, że od lat nic nie uległo zmianie. Czy tak jest w rzeczywistości? Na przykładzie Octavii, rozpoznawalnej nawet przez osoby praktycznie niezainteresowane motoryzacją, postanowiliśmy prześledzić, jak na przestrzeni lat potrafi zmienić się samochód.

Od debiutu w 1996 r. do lipca 2026 r. klienci z Polski zarejestrowali 407 818 egzemplarzy Skody Octavii. Czeski kompakt można więc z powodzeniem uznać za najpopularniejszy model w „nowożytnej" historii polskiej motoryzacji. A nie można przy tym zapominać, że pulę aut spotykanych na naszych drogach powiększyły egzemplarze sprowadzone z Zachodu.

TEKST: Ł. SZEWCZYK, ZDJĘCIA: A. MIKUŁA, ARCH.



SKODA OCTAVIA I (1996-2010)
Pierwszy model Skody od podstaw skonstruowany w kooperacji z Volkswagenem. Początkowo nieco budżetowy, ale kolejne wersje wyposażeniowe i silnikowe podniosły atrakcyjność auta.

SKODA OCTAVIA II (2004-2013)
Za sprawą zebranych doświadczeń Skoda wiedziała, że klienci są zainteresowani nie tylko możliwie tanimi Octaviami. Ukłonem w stronę bardziej wymagających była m.in. uterenowiona wersja Scout (na fot.).

SKODA OCTAVIA III (2012-2020)
Skok stylistyczny i techniczny – Octavia była jednym z pierwszych modeli bazujących na nowo wprowadzanej platformie MQB. Część materiałów w kabinie sprawia gorsze wrażenie niż w poprzedniczce.

Rozmiary nadwozia oraz wnętrza

Formalnie Skoda Octavia jest autem kompaktowym. W praktyce to jednak coś więcej. Długością nadwozia Octavii zawsze było bliżej do klasy średniej (np. trzecia odsłona jest o 3,5 cm dłuższa od oferowanego w podobnym okresie BMW serii 3 F30). Od chwili debiutu wyróżnikiem Octavii jest też ogromny bagażnik. Początkowo krótki rozstaw osi w kolejnych odsłonach powiększano.



Poj. bag.: liftb.: **528/1328 l**, kmb.: **548/1512 l**
Szerokość: **173 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **140/143 cm**

Ambitny atak na klasę kompaktową

Popularna na naszych drogach Felicia była rozwinięciem opracowanego przez Skodę modelu Favorit, który otrzymał niewielki zastrzyk technologii koncernu VAG. Tworząc Octavię, sięgnięto po znaną z Golfa IV platformę PQ34 i przypisane do niej rozwiązania techniczne.

› Zachowano rozstaw osi Golfa, więc mimo znacznej długości Octavia I oferowała pasażerom drugiego rzędu ograniczoną przestrzeń na nogi.



Poj. bag.: liftb.: **590/1580 l**, kmb.: **580/1620 l**
Szerokość: **177 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **141/142 cm**

Ewolucja dobrze przyjętego modelu

Charakterystyczny dla Octavii zarys linii nadwozia został zachowany, jednak dopracowane proporcje sprawiły, że auto zaczęło wyglądać lepiej, bez zatracania funkcjonalności. Szkieletem jest znana z m.in. z Volkswagenów Golfów V/VI platforma PQ35.

› Rozstaw osi znacząco zwiększono względem poprzedniczki, jednak pozostał zbieżny z oferowanym np. przez Golfa.



W poszukiwaniu świeżego stylu

Bazująca na platformie MQB Octavia III zaskoczyła ostrymi liniami nadwozia. Po blisko 15 latach od premiery wciąż nie wyglądają one staro, bo Skoda utrzymała przy życiu tę koncepcję stylistyczną.

› Po raz pierwszy Octavia otrzymała większy rozstaw osi od Golfa.

Paleta jednostek napędowych

Kiedy Octavia debiutowała na rynku, obowiązywała norma Euro 2, a emisjami dwutlenku węgla nikt nie zaprzątał sobie głowy. Obecnie walka z gazem cieplarnianym trwa w najlepsze, a do tego stoimy u progu normy Euro 7. Znacząco zmieniło to budowę silników. Rozbudowano układy oczyszczania spalin, a z gamy zniknęły benzynowe jednostki bez turbodoładowania.



Nie będzie przesadą stwierdzenie, że duży wkład w budowanie legendy Octavii miał diesel 1.9 TDI. Zwłaszcza jego starsze wersje z pompą wtryskową, które były wybitnie trwałe, a potrafiły spalać nie tylko olej napędowy... Trzonem jednostek benzynowych były proste, niewysilone konstrukcje.

- Silniki benzynowe: 1.4-2.0 (60-180 KM, 120-235 Nm)
- Silniki Diesla: 1.9 (68-130 KM, 133-310 Nm)



Druga generacja Octavii stanowiła pomost między przeszłością i nowoczesnością. Otrzymała trochę silników starszej daty, w tym do dziś cenioną za dobrą współpracę z LPG jednostkę 1.6 MPI (na fot). Pojawiły się silniki z bezpośrednim wtryskiem benzyny (wolnossące i z turbo).

- Silniki benzynowe: 1.2-2.0 (75-200 KM, 126-280 Nm)
- Silniki Diesla: 1.6-2.0 (105-170 KM, 250-350 Nm)



Nie wszystkie nowoczesne w chwili debiutu jednostki Octavii II okazały się udane. W trzeciej odsłonie, która otrzymała paletę jednostek opracowanych z myślą o platformie MQB, udało się uniknąć wpadek. Nowością był trzycylindrowy silnik 1.0 (na fot.), który nie był jednak najsłabszy w gamie.

- Silniki benzynowe: 1.0-2.0 (86-245 KM, 160-370 Nm)
- Silniki Diesla: 1.6-2.0 (90-184 KM, 230-380 Nm)

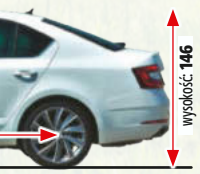


Wbrew aktualnym trendom Skoda utrzymała w ofercie diesla (na fot.), który pozostał dobrym wyborem dla osób regularnie pokonujących długie trasy. W gamie pojawiły się też benzynowe hybrydy – „miękka" 1.5 TSI mHEV (115/150 KM) oraz plug-in 1.4 TSI iV (204/245 KM).

- Silniki benzynowe: 1.0-2.0 (110-265 KM, 200-370 Nm)
- Silniki Diesla: 2.0 (115-200 KM, 300-400 Nm)

SKODA OCTAVIA IV (OD 2020 R.)
Wspominana platforma MQB jest rozwijana do dziś – Octavia IV bazuje na jej ewolucji. Dlatego pod względem technologicznym czy silnikowym całe auto stanowi rozwinięcie koncepcji poprzedniej odsłony.





- Modernizacja przyniosła charakterystyczne podwójne lampy.

Poj. bag.: liftb.: **590/1580 l**, kmb.: **610/1740 l**

Szerokość: **181 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **145/145 cm**



Poj. bag.: liftb.: **600/1555 l**, kmb.: **640/1700 l**

Szerokość: **183 cm**
Szer. wnętrza przód/tył: **141/137 cm**

To Octavia czy droższy i większy Superb?
Pomysł upodabniania mniejszych aut do większych i droższych modeli nie jest nowa. W przypadku Octavii Skoda zdecydowała się na taki krok, dopiero projektując czwartą generację, która wizualnie zbliżyła się do flagowego Suberba. Rozmiarami i technologią także znacząco od niego nie odstaje.

- Powiększanie Octavii osiągnęło kres. Na rzecz poprawy wyglądu tyłu nadwozia poświęcono nawet nieco przestrzeni bagażowej.

Skrzynie i napęd 4x4

Składową walki o jak najniższe spalanie oraz jak najlepsze osiągi są skrzynie biegów. Optymalizując poszczególne przełożenia oraz zwiększając ich liczbę, można uzyskać korzystne zmiany. Technologicznym skokiem było pojawienie się dwusprzęgłowych przekładni DSG.



Wszystkie wersje benzynowe i większość diesli miała pięciobiegowe ręczne skrzynie. Opcją dla wybranych silników był czterostopniowy automat z przetwornikiem momentu obrotowego.

- Pierwsza odsłona Octavii w wybranych wersjach otrzymywała napęd 4x4 ze sprzęgłem Haldex pierwszej generacji. Jest trwały, ale na śliskiej nawierzchni napęd tyłu potrafił dopiąć się nagle, co skutkowało nadsterownością.



W palecie przybyło silników łączonych z sześciostopniowymi skrzyniami ręcznymi lub automatami. Prawdziwą rewolucją były wprowadzane od 2008 r. niezwykle szybkie skrzynie DSG (sześcio- i siedmiobiegowe).

- Początkowo Octavia II otrzymywała ulepszony Haldex II, jednak modernizacja przyniosła Haldex IV, który był w stanie spiąć sprzęgło międzyosiowe, nim doszło do poślizgu.



Pięciobiegowe skrzynie ręczne montowano już tylko do najsłabszych odmian silnikowych. Większość wersji można było spiąć z przekładnią DSG. W 230-konnej wersji RS pojawił się VAQ – mechanizm różnicowy z elektronicznie sterowaną blokadą. „Prawdziwą", a nie opartą o hamowanie nadmiernie buksującego koła.

- Napęd na obie osie z odelżonym i bardziej energooszczędnym sprzęgłem Haldex V dalej był dostępny.



Do lamusa odesłano pięciobiegowe przekładnie. Passe zaczęły stawać się też wciąż dostępne sześciobiegowe „manuale" – klienci wolą DSG, więc przybyło ich w gamie. Mają charakterystyczny, niewielki selektor (na fot.).

- Zmniejszyła się liczba wersji silnikowych z napędem 4x4. Walka o emisję dwutlenku węgla, dążenie do upraszczania gamy oraz trudne procesy homologacyjne zrobiły swoje.

Właściwości jezdne

Poprawiający się stan dróg w wielu krajach Europy, a także zmieniające się oczekiwania klientów wpływają na zestrojenie zawieszeń. Niegdyś prześwit miał być w miarę wysoki, by chronić podwozie, a sprężyny, amortyzatory i opony o wysokim profilu powinny miękko wybierać nawet duże nierówności. Teraz nacisk kładziony jest na precyzję prowadzenia i bezpieczne zachowanie nawet przy nagłych manewrach.



Proste i solidne rozwiązanie
W pierwszej odsłonie Octavii zastosowano najprostsze z możliwych rozwiązań. Przednie koła są prowadzone przez wahacze poprzeczne i kolumny McPhersona, a tylne – solidną belkę skrętną.

› Wersje z napędem 4x4 mają wielowahaczowe zawieszenie tylnych kół. Nieznacznie podnoszono w nich też prześwit.

Wielowahaczowy układ z tyłu
Pod względem komfortu jazdy i właściwości jezdnych Octavia II była wyraźnie lepsza od poprzedniczki. Pomogło w tym wielowahaczowe zawieszenie tylnych kół – droższe w produkcji i serwisowaniu od belki skrętnej.

› W wersji Scout prześwit był podniesiony. W pozostałych oferowano pakiet na bezdroża.





Budowa uzależniona od mocy
Konstrukcja układu jezdnego Octavii III wykonała krok wstecz – wersje o mocy do 150 KM (lub bez napędu 4x4) z tyłu mają belkę skrętną zamiast układu wielowahaczowego. Podwozie jednak dopracowano. Różnice czuć dopiero w bezpośredniej konfrontacji obu rozwiązań.

› Od 2016 r. Skoda oferowała za dopłatą zawieszenie DCC z adaptacyjnymi amortyzatorami.

Doszlifowana charakterystyka
Kolejne generacje Octavii uchodziły za modele dobrze łączące komfort z precyzją prowadzenia. Każda następna odsłona wykonywała krok naprzód. W Octavii IV wciąż jest dostępne adaptacyjne zawieszenie DCC.

› Wielowahaczowe tylne zawieszenie mają odmiany 4x4, PHEV, RS oraz Scout.



Ewolucja oświetlenia

Zaawansowany wiek pojazdu najbardziej czuć po intensywności i zasięgu światła rzucanego na drogę. Starsze auta z halogenowymi żarówkami nawet po włączeniu świateł drogowych często doświetlają trasę gorzej od nowych samochodów, które jadą na światłach mijania. Dotyczy to także Octavii, której oświetlenie na przestrzeni lat przeszło też nie tylko stylistyczną metamorfozę.



Tanie i proste żarówki
Przez lata głównym źródłem światła autach były żarówki H4. Snop kształtował odbłyśnik oraz struktura klosza. W Octavii I obok lampy mijania/drogowej montowano światła przeciwmgielne. Na liście opcji były lampy ksenonowe (tylko mijania).

› Modernizacja przyniosła nowocześniej wyglądające lampy z gładkim kloszem.

Nawet skrętne „biksenony"
Skok w technologii oświetleniowej dokonał się wraz ze zwiększeniem dostępności i spadkiem cen lamp ksenonowych. Zapewniały intensywne i równomierne oświetlenie drogi, same się poziomowały, a do tego miały spryskiwacze.

› Już w Octavii II dostępne były światła z technologią doświetlania zakrętów.





Efektowne oświetlenie diodowe
LED-owe źródła światła drobnymi krokami podbijały świat motoryzacji. W pierwszej kolejności pojawiły się w tylnych lampach i światłach do jazdy dziennej – znajdziemy je w Octavii III po liftingu.

› W pełni diodowe przednie reflektory wymagały dopłaty. W Octavii III miały one funkcję doświetlania zakrętów.

Więcej stylu i możliwości
Diodowe oświetlenie przestało być luksusem. W przypadku Octavii IV po modernizacji znajdziemy je w każdej wersji wyposażeniowej. I dobrze, bo dobre oświetlenie drogi to bezpieczeństwo.

› Postęp technologiczny sprawił, że obecnie za reflektory matrycowe trzeba dopłacić niewiele więcej niż niegdyś za diodowe.



Bardziej zaawansowane systemy multimedialne

Doskonałym probierzem wieku pojazdu jest też wygląd radia. Mały, czarnobiały ekran świadczy, że mamy do czynienia z modelem, który konstrukcyjnie liczy kilkanaście lat i więcej. Dokładnie to samo można powiedzieć o wyświetlaczu komputera pokładowego. Octavia weszła w zupełnie nową, cyfrową erę wraz z czwartą odsłoną. Wcześniej wyszukane multimedia były najwyżej drogą opcją.



Klasyka gatunku
W teorii Octavia pod koniec produkcji była dostępna nawet z systemem nawigacyjnym w rozmiarze 2 DIN z kolorowym ekranem. W praktyce był to luksus oglądany głównie na prasowych zdjęciach tego modelu.

› Jeżeli klient dopłacał za fabryczne radio, wybierał wariant 1 DIN z monochromatycznym wyświetlaczem.

Powiew nowoczesności
W Octavii II spory kolorowy ekran był dostępny od początku produkcji. To, że występował w cenniku, nie oznacza jednak, że trafił do wielu aut. Najczęściej opuszczały one fabrykę z monochromatycznym ekranem radia.

› W bazowych wersjach pomniejszony był nawet ekran komputera pokładowego.





Większa integracja z pojazdem
Przez długi czas system multimedialny zachowywał się niczym odrębny byt w pojeździe. W Octavii III pokuszono się o jego większą integrację z samochodem – znajdziemy tu dane z komputera pokładowego czy wyświetlimy ustawienia systemu klimatyzacji.

› Ekran zaczął też służyć do ustawiania sposobu działania większej liczby funkcji auta.

Multimedia nowej ery
10-calowy ekran to standard, podobnie jak współpraca ze smartfonami. Dostępny (w standardzie lub opcji) jest także 13-calowy wyświetlacz systemu multimedialnego.

› W nowoczesnych autach nie trzeba już dopłacać za nawigację – z powodzeniem zastępuje ją obraz z telefonu wyświetlany na ekranie.



Systemy bezpieczeństwa oraz wsparcia kierowcy

Kolejne generacje aut mają nie tylko coraz sztywniejsze struktury nadwozia. Wpływ na bezpieczeństwo mają także sukcesywnie wydłużane listy systemów wsparcia. O takich oczywistościach jak ABS, ESP czy funkcje automatycznego hamowania przed przeszkodami nie trzeba nawet wspominać – to wymagany prawem standard. Koncerny motoryzacyjne idą jednak krok dalej.



Kierowca zdany na siebie
Początkowo w Octavii I standard wyposażenia nie obejmował nawet systemu ABS. W krytycznej sytuacji kierowca miał niewielkie szanse na uniknięcie kolizji.

› Z czasem poprawiano poziom wyposażenia. Dostępne były nawet cztery poduszki powietrzne oraz ESP. Komputer zaczął informować, które drzwi są otwarte.

W trosce o bezpieczeństwo
W Octavii II standard wyposażenia został podniesiony. W sporej mierze dotyczyło to systemów odpowiadających za bezpieczeństwo.

› Już bazowa wersja Classic miała na pokładzie cztery airbagi i ABS. Z czasem listę uzupełniło ESP. Czujniki parkowania mogły wyświetlać odległość od przeszkody na ekranie.





Bez różnicowania wersji
Przez długi czas dostępność czy możliwość dokupienia systemów bezpieczeństwa były uzależnione od wersji. Za czasów Octavii III nie było już o tym mowy. Skończyło się oszczędzanie na bezpieczeństwie.

› Nowością w autach bazujących na platformie MQB, w tym Octavii III, był hamulec pokolizyjny – aktywował się po silnym uderzeniu, by zmniejszyć ryzyko dalszych kolizji rykoszetującego auta.

Ochrona całkowita
We współczesnych autach lista standardowo montowanych systemów bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy jest dłuższa od wszystkiego, co niegdyś było dostępne nawet z płatnymi opcjami.

› Octavia IV może mieć nawet 10 poduszek powietrznych – z centralną dla pasażerów pierwszego rzędu oraz bocznymi z tyłu.



RYNKOWA PRESJA I WALKA O CORAZ LEPSZE WYNIKI W TESTACH EURO NCAP SPOWODOWAŁY PODNOSZENIE STANDARDU WYPOSAŻENIA

Coraz bogatsze wyposażenie

Niegdyś radio, klimatyzacja i elektryczne szyby były luksusem. Z czasem stały się niezbędnym, wymaganym przez klientów minimum. Obecnie to dużo za mało, by zaistnieć na rynku.



Nawet klimatyzacja to luksus
Wystarczy przejrzeć oferty sprzedaży używanych aut, by zorientować się, że w samochodach sprzed 20 lat klimatyzacja nie była oczywistym elementem wyposażenia.

› Już w Octavii I była dostępna automatyczna, jeszcze jednostrefowa klimatyzacja, ale był to absolutny luksus, zamawiany przez nielicznych nabywców.

Zaślepek nie brakowało
Octavia II była wyposażona lepiej od poprzedniczki. Wydłużono także listę opcji. Niektóre – jak podgrzewana kanapa – do dziś nie są powszechne.

› O tym, że producent przewidział możliwość znacznego doposażenia Octavii II, w wielu używanych autach dobitnie przypominają zaślepki na desce rozdzielczej.





Proste radio, ręczna „klima”
Trzecia odsłona Octavii mogła zostać doposażona przez klienta. Nie wszyscy się jednak na to decydowali. Liczący każdą złotówkę nabywcy flotowi wybierali skromnie wyposażone auta. Nawet one miały fabryczne radio i ręczną klimatyzację.

› Podstawowy wariant „klimy” jest jednostrefowy i ma panel bez wyświetlaczy temperatury.

Wystarczająco bogaty standard
Wyjeżdżając nowym autem z salonu nawet w bazowej specyfikacji, trudno mieć poczucie obcowania z wybrakowanym produktem. Wszystko, co niezbędne, jest na pokładzie.

› W Octavii IV nie trzeba dopłacać m.in. za automatyczną dwustrefową klimatyzację, tempomat czy tylne czujniki parkowania.



Ceny nowych aut

Samochody drożeją z roku na rok. Trzeba jednak mieć także na uwadze, że następują przyrosty płac, a siłę nabywczą pieniądza psuje inflacja. By poznać realne obciążenie budżetu w momencie zakupu auta, trzeba uwzględnić te trzy czynniki.

› W 1998 r. Octavia I GLX z 75-konnym silnikiem 1.6 kosztowała 41 990 zł. Była to równowartość prawie 41 średnich pensji. Z kolei przeliczając siłę nabywczą wspomnianej kwoty z uwzględnieniem inflacji, otrzymujemy blisko 114 tys. zł. A więc tanio, a jednak drogo!
› W 2005 r. Octavia II z 75-konnym silnikiem 1.4 16V startuje z pułapu 57 200 zł. To 24 średnie pensje. Po przeliczeniu ceny z uwzględnieniem inflacji otrzymujemy aktualne 116 tys. zł.
› W 2013 r. Octavia III z silnikiem 1.2 TSI o mocy 85 KM w odmianie Active staruje z poziomu 59 500 zł. To więc auto za 16 średnich pensji (w praktyce więcej, bo ZUS podaje wartości przed opodatkowaniem). Po uwzględnieniu inflacji mamy do czynienia z równowartością 96 tys. zł.
› Aktualna cena Octavii IV 1.5 TSI mHEV (115 KM) wynosi bez promocji 112 300 zł. Odpowiada to dwunastu średnim pensjom.



PODSUMOWANIE

Skoda Octavia udowadnia, że znacząco zmieniają się nie tylko najdroższe modele poszczególnych koncernów. Popularny czeski kompakt nie jest oczywiście naszpikowany najbardziej zaawansowaną w danej chwili technologią, jednak otrzymuje ją możliwie szybko – gdy zwiększenie skali produkcji obniża koszty danego rozwiązania i pozwala na stosowanie go w popularnym modelu. Tak się stało chociażby z aktywnym tempomatem czy oświetleniem diodowym.

Patrząc na ceny najtańszych



BAIC

3 i 5

BAIC 3 jest jednym z najtańszych nowych samochodów na rynku, choć dla niektórych pewnymi mankamentami mogą być manualna skrzynia biegów i tylko jeden standard wyposażenia. Zaletami są natomiast 136-konny silnik 1.5 oraz ubezpieczenie OC/AC/asisstance za złotówkę, jeśli nie należy się do grupy podwyższonego ryzyka (wiek do 26 lat lub auto na taksówkę). Taki sam pakiet dostaniemy także do większego BAIC-a 5, którego można kupić za 97 900 zł. Samochód ma w standardzie skrzynię automatyczną i silnik o mocy 177 KM. To typowy kompaktowy crossover, który zaspokoi potrzeby przeciętnej rodziny.

CENY OD 74 900 ZŁ

Bestune

T77 i B70

Marka Bestune należy do grupy tych bardziej niszowych, ale za to oferuje samochody w atrakcyjnych cenach. Sporego crossovera T77 można kupić do kwoty 95 000 zł w wielu kolorach. Najtańsze są białe auta, które kosztują 89 900 zł. Mogą się podobać 160-konny silnik 1.5 i w pełni fizyczna obsługa wnętrza. Lepiej prezentuje się duży sedan B70 za 99 900 zł z taką samą jednostką napędową. Jego wyposażenie może rozczarować, bo nie jest na poziomie klasy średniej, ale miejsca w kabinie jest dużo, a i prezencja nie pozostawia wiele do życzenia. Do obu aut można zamówić instalację LPG za 6500 zł.

CENY OD 89 900 ZŁ





BYD

Dolphin Surf i Seal 5 DM-i

Nietuzinkowy wygląd to niejedyna zaleta elektrycznego Dolphina Surf. Jak na typowo miejski samochód jest przestronny (bez trudu pomieści cztery osoby), dobrze wyposażony i oferuje rozsądny zasięg. Auta z rocznika 2025 dealerzy wyprzedają za mniej niż 90 000 zł, ale mowa tu o słabszej wersji o mocy 88 KM. Mocniejsza z silnikiem 156-konnym to wydatek na poziomie około 103 000 zł. Nieco droższy jest spalinowo-elektryczny BYD Seal 5 z silnikiem 1.5 w układzie hybrydowym. Przy finansowaniu można go kupić za 95 500 zł, ale przy zakupie za gotówkę kosztuje 103 900 zł.

CENY OD 85 800 ZŁ

Chery

Tiggo 4 i Tiggo 7

Marka Chery nabrała rozpędu po udanym debiucie i dziś szybko pnie się w wynikach sprzedaży. Dwa obecnie najtańsze modele Tiggo 4 oraz Tiggo 7 można kupić w kwocie do 100 000 zł. Tańszy Tiggo 4 z napędem hybrydowym, z rocznika 2025, jest dostępny do kwoty 90 000 zł, nawet w bogatszej wersji wyposażenia Prestige, choć łatwiej o uboższą Essential. Większe Tiggo 7 z silnikiem benzynowym i automatyczną skrzynią biegów można znaleźć do kwoty ok. 96 000 zł, a najtańszy egzemplarz znaleźliśmy za 93 500 zł przy zakupie za gotówkę. Oba modele w takich cenach są oczywiście z rocznika 2025.

CENY OD 86 900 ZŁ



Najtańsze chińskie samocho

Sprawdziliśmy ofertę dealerów chińskich marek w poszukiwaniu najtańszych modeli. Wystarczy 100 tys. zł, by mieć już duży wybór.

Już prawie 30 marek z Chin aktywnie sprzedaje samochody w Polsce. Z tego bogatego grona wyróżnia się sześć, które mają realny wpływ na cały rynek. Znajdują się w pierwszej trzydziestce rankingu pod względem liczby sprzedanych samochodów. Każda z tych marek oferuje przynajmniej jeden wyjątkowo tani model, choć ceny katalogowe niekoniecznie na to wskazują. Pamiętajmy jednak, że u dealerów stoją samochody z rocznika 2025 oraz zarejestrowane, które trzeba sprzedać możliwie najszybciej.

Jednak to ta druga grupa chińskich marek oferuje więcej za mniej. Mniej znane, jak Bestune, JAC czy SWM, mają w gamie samochody, które można kupić w przedziale od 90 do 100 tys. zł – i nie są to auta małe. Spora grupa to miejskie i kompaktowe crossovery z klasycznymi dla chińskiej motoryzacji benzynowymi silnikami 1.5 z turbosprężarką lub bez. Dużo modeli ma w standardzie automatyczną skrzynię biegów, skórzaną tapicerkę, automatyczną klimatyzację, elektrycznie regulowane fotele i systemy multimedialne. Najbardziej jednak kuszą wyglądem wnętrza, które wielu klientom może zaimponować. Dopiero po bliższym przyjrzeniu się i „podotykaniu" da się zauważyć oszczędności materiałowe. Większość z wymienionych tu modeli ma sporo niedoróbek, ale finalnie trudno byłoby kupić coś konkurencyjnego w podobnej cenie z Europy, Japonii czy Korei Południowej.

Tanie chińskie samochody potrafią przyciągnąć klienta, który nierzadko kupuje swoje pierwsze nowe auto właśnie w salonie chińskiej marki. Trzeba oddać, że to właśnie dzięki nim wielu Polaków obecnie przesiada się z używanego do nowego samochodu.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: AUTOR, ARCH.



JAC

J7

Z daleka wygląda atrakcyjnie, ale im bliżej, tym mniej może się podobać. Koła wydają się za małe, dźwignia automatu za duża, a bagażnik – chociaż to liftback – poza samym otworem załadunkowym niczym nie różni się od klasycznego sedana. Samochód zdecydowanie lepiej wygląda na zdjęciach niż w salonie, ale cena dość łatwo przykrywa te niedogodności. Pod maską pracuje silnik 1.5 o mocy 136 KM połączony z bezstopniową przekładnią CVT. Regularne ceny u dealerów to 85 000 zł, na stronie importera 89 900 zł, ale udało się znaleźć auto za 83 500 zł. Niektórzy dealerzy oferują pakiet ubezpieczeń za złotówkę.

CENY OD 83 500 ZŁ

Jetour

Dashing

Ogromnym zainteresowaniem cieszy się udający auto terenowe model T2, ale to Jetour Dashing jest najtańszym modelem w gamie tej chińskiej, dość niszowej marki. Samochód wygląda całkiem zgrabnie i jest pod względem wielkości typowym kompaktowym crossoverem. Co istotne, to również odpowiednik modelu Sportequipe S6 marki DR, ale Jetour oferuje go również w wersji ze słabszym silnikiem 1.5 o mocy 147 KM. Dlatego też kosztuje znacznie mniej, ale i sporo poniżej ceny katalogowej, która wynosi 112 900 zł. Haczyk tkwi oczywiście w roczniku 2025. Do wersji 1.5 dealerzy nie montują instalacji LPG.

CENY OD 98 900 ZŁ



chińskich aut, łatwo zrozumieć ich fenomen



Dongfeng

Shine i Box

Miejski, kosztujący od 91 900 zł model Box może zaimponować prezencją wnętrza wykończonego w stylu marek premium. Jest znacznie atrakcyjniejszy, choć także sporo droższy od Leapmotora T03. Przestronność kabiny też może zaskoczyć – jest porównywalna z BYD-em Dolphinem Surf. Akumulator o pojemności 42,3 kWh wystarczy do przejechania 300 km. Jednak tańszą propozycją marki Dongfeng jest – trochę podobny do JAC-a J7 – model Shine. Ma nadwozie sedan i kombi do wyboru. Da się go kupić za 84 900 zł, ze 117-konnym silnikiem 1.5 i skrzynią automatyczną. Jego wnętrze może zrobić pozytywne wrażenie.

CENY OD 84 900 ZŁ

DR Automobiles

Evo Cuatro i DR 5

Mało znana marka, która pomimo już dłuższej obecności na rynku jeszcze się nie rozkręciła. Obecnie funkcjonują tylko dwa salony w Polsce – w Białymstoku i Częstochowie. Warszawski dealer nie sprzedaje obecnie samochodów DR. Nie oznacza to jednak, że marka się „zwija". Można wybrać auto dostępne od ręki lub zamówić zupełnie nowe. Cena modelu Evo Cuatro jest jedną z najniższych w Polsce za crossovera. Ma ręczną skrzynię biegów i 117-konny silnik 1.5. Większy DR 5 kosztuje od 99 000 zł, ma już automat i jednostkę o mocy 158 KM. Auta mają europejską homologację i mogą być wyposażone w hak oraz fabryczną instalację LPG za 6000 zł.

CENY OD 85 000 ZŁ





Forthing

T-Five

Ciekawa sylwetka i jednostka napędowa o mocy 177 KM, wywodząca się z konstrukcji Mitsubishi, nie pomogły marce Forthing przebić się do klienta w gąszczu chińskiej konkurencji. Być może to kwestia dość wysokiej ceny, a być może wyposażenia, które tylko pozornie jest bogate. Dużymi zaletami modelu są seryjna skrzynia automatyczna i niezłe właściwości jezdne, ale inne trudno wskazać, jeśli porównamy go z konkurencją. Większość samochodów dostępnych od ręki to roczniki 2025. W ofercie jest też hybryda, ale na jej zakup trzeba przeznaczyć przynajmniej 119 900 zł.

CENY OD 99 000 ZŁ

GAC

Emzoom

To bodaj najmniej chińsko prezentujący się crossover ze wszystkich chińskich crossoverów na rynku. Wygląda nie gorzej niż japońskie czy koreańskie modele, nie udaje czegoś, czym nie jest, ma silnik o mocy 170 KM, automatyczną skrzynię biegów i lakier do wyboru bez dopłaty. Bez promocji za jeden z ciekawych kolorów trzeba dopłacić 2900 zł. Marka GAC jest jeszcze mało znana, ale ma już bogatą ofertę modelową. Salony nie wyglądają jak dzieło przypadku, a strona importera czy choćby cenniki niczym nie odbiegają od tego, co znamy z marek z wieloletnią tradycją.

CENY OD 99 000 ZŁ



dy – ile naprawdę kosztują





Leapmotor

T03

Leapmotor oferuje małe, ale pojemne auto dla czterech osób, które ze swoim akumulatorem o pojemności 37,3 kWh zapewni w zupełności wystarczający zasięg do miejskiej jazdy i na codzienne dojazdy do pracy. Regularna cena tego modelu jest taka sama jak najniższe ceny u dealerów, choć niektórzy są skorzy do rabatów pod warunkiem realnego zainteresowania zakupem. I mowa tu o rocznikach 2026, bo auta z 2025 roku już się praktycznie wyprzedały. Zainteresowanie było ogromne w czasie obowiązywania programu dopłat do samochodów elektrycznych – obecnie mocno spadło.

CENA OD 73 900 ZŁ

MG

MG3, MG ZS, MG4

Miejski MG3 brytyjskiej marki z chińskim właścicielem jest jednym z najtańszych nowych samochodów w Polsce. Wersja niehybrydowa ma skrzynię manualną i silnik o mocy 115 KM. Standardowe ceny minimalne to 70 500 zł, grupy zawodowe mają ok. 4000–4500 zł rabatu. Nam udało się znaleźć ten model za 69 500 zł w kolorze białym. Taka cena widnieje też na stronie importera. Większe MG ZS można kupić już za 78 500 zł, a wybrane grupy zawodowe dostają ceny od 69 900 zł. Oba auta napędza wolnossący silnik 1.5 i są z rocznika 2024. Jeśli się dobrze poszuka i wykaże zainteresowaniem, da się kupić elektryczne MG4 za 96 900 zł z rocznika 2024.

CENY OD 69 500 ZŁ





Omoda & Jaecoo

Omoda 5 i Jaecoo 5

Marki Jaecoo i Omoda mają już silną pozycję rynkową, ale samochodów jest tyle, że każdy model da się znaleźć taniej, niż pokazuje oficjalny cennik. Najtańszą Omodę 5 znaleźliśmy za 91 900 zł – to wersja z silnikiem spalinowym o mocy 147 KM i automatem, z rocznika 2025. Jaecoo 5 jest trochę nowszym modelem, ale z takim samym napędem z rocznika 2025 da się je kupić za 96 899 zł. Samochody dość szybko się rozchodzą i niektóre oferty widniejące na serwisach ogłoszeniowych mogą być nieaktualne. Wygodne jest to, że większość salonów oferuje obie marki, więc można porównać auta.

CENY OD 91 900 ZŁ

SWM

G01Pro i G03F

Wywodząca się z włoskiej marki motocyklowej SWM oferuje w Polsce dość niszowe chińskie samochody. Sieć dealerska jest rozsiana bardziej po mniejszych niż największych miastach. W ofercie są dwa modele do 100 tys. zł. Sprzedawany za 99 900 zł G01Pro jest klasycznym kompaktowym crossoverem z mocnym, 177-konnym silnikiem i automatyczną skrzynią biegów. Dużo tańszy G03F jest przestronniejszy – zapewnia siedem miejsc – ale z niższej półki. To najlepsza relacja ceny do pakowności samochodu na rynku, ale wyposażenie jest bardzo ubogie. Pod maską wolnossący silnik 1.5 z pośrednim wtryskiem o mocy 110 KM.

CENY OD 69 900 ZŁ



Silnik innej marki niż

Nie od dziś producenci samochodów wymieniają się technologią. Najczęściej dotyczy to silników, których pochodzenie może mocno zaskoczyć.

Przypadków, kiedy dwóch lub więcej producentów korzystało z jednego silnika, jest w historii współczesnej motoryzacji wiele. Warto jednak zauważyć, że dotyczy to głównie okresu, kiedy zaczęto wprowadzać normy emisyjne Euro. Wcześniej, jeszcze w latach 90., producenci z reguły budowali własne jednostki napędowe, dzieląc się nimi z firmami, które nie tworzyły danego typu silnika. Przykładem mogą być firmy japońskie (np. Honda, Suzuki) albo amerykańskie (np. Chrysler), które wyspecjalizowały się w silnikach benzynowych, a chciały wprowadzić swoje modele do Europy. Silniki Diesla dostarczali im często producenci europejscy.

Wraz z rosnącymi wymaganiami dotyczącymi norm emisyjnych niemal każdy producent samochodów chciał mieć własnego diesla. Nawet Honda i Subaru stworzyły autorskie konstrukcje, jedynie Suzuki szło w zaparte, kupując takie jednostki od innych. Niektóre marki nawiązywały ścisłą współpracę, tworząc silniki wspólnie, czego przykładem mogą być MultiJety przygotowane przez Fiata i GM, jednostki dCi rozwijane w ramach aliansu Renault-Nissan czy silniki HDi/TDCi będące wspólnym dziełem koncernów PSA i Ford. Ta droga okazała się słuszna, kiedy producenci zaczęli się przygotowywać do normy Euro 6. Rosnące koszty dostosowania spowodowały wycofanie się niektórych firm z rozwijania własnych konstrukcji, na czym zyskali duzi partnerzy budujący swoje silniki, dostarczając je później innym.

Na przygotowanej przez nas liście są jednak nie tylko silniki Diesla. Znalazło się tu też sporo konstrukcji benzynowych, które trafiły pod maskę modeli innych marek niż producent silnika. Wybraliśmy kombinacje, które mogą zaskoczyć potencjalnych kupujących używane auto, pomijając oczywistości, jak HDi/TDCi czy zastosowanie jednostek dCi w samochodach Nissana. Ograniczyliśmy się do samochodów, które były oferowane jeszcze po roku 2015, kiedy to wszystkie nowe auta spełniały już normę Euro 6.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI
ZDJĘCIA: ARCHIWUM



Kupując auto wyprodukowane po roku 2000, nigdy nie ma się pewności, czy umieszczony w nim silnik pochodzi z tej samej fabryki co reszta.





Niespodzianką może być napęd rozrządu umieszczony od strony sprzęgła.

Silnik Fiata/GM 1.3 MultiJet

Suzuki nigdy nie miało własnego diesla

W osobowych modelach japońskiej marki nie pojawił się autorski silnik Diesla. Firma korzystała z konstrukcji francuskich (PSA i Renault), a także włoskich (Fiat). Trzeba jednak zaznaczyć, że silnik 1.3 MultiJet jest poniekąd konstrukcją włosko-amerykańską. Nie dziwi więc fakt stosowania go w mniejszych Oplach, ale w Suzuki Swifcie, ukryty pod nazwą 1.3 DDiS, może być niespodzianką.

- Suzuki korzystało z tej jednostki w czwartej i piątej generacji Swifta, do 2016 r.
- Silnik rozwijał moc 75 KM w obu generacjach.

Silniki Forda 2.0 EcoBoost

Spuścizna po byłym właścicielu JLR

Ford, po odsprzedaży w 2008 r. Jaguara i Land Rovera, realizował jeszcze umowę na dostarczanie jednostek napędowych do aut obu marek. Były benzynowe silniki 2.0 EcoBoost do 2017 r. Nieco dłużej, bo do 2020 r., montowano jednostki 3.0 Lion przygotowane przez Forda i PSA, w Land Roverach oznaczane m.in. jako TDV6/SDV6, a później także TD6/SD6. Trafiały do modeli wyższej klasy, a najdłużej montowano je w Land Roverach Discovery 5, Range Roverach L405 i Sport II oraz Jaguarze F-Pace.



Fordowski 2.0 EcoBoost w Jaguarach i Land Roverach występował pod kodem 204PT.



- W brytyjskich autach JLR silnik 2.0 EcoBoost rozwijał 200 KM w Jaguarze XE, a wszędzie, gdzie był montowany – również 240 KM.
- Silniki Diesla 3.0 Lion rozwijały moc od 211 do 306 KM.
- 3-litrowy diesel występował nie tylko w Land Roverach i Range Roverach, ale także w Jaguarach XF I i II, flagowym XJ 351 oraz modelu F-Pace.

samochód



Silniki BMW 1.6d/2.0d

Drugie życie silnika N47

Toyota, starając się utrzymać na rynku europejskim swoje popularne modele przed wycofaniem lub zmianą generacji w latach 2014-2015, wprowadziła zmiany techniczne, a jedną z istotniejszych było wycofanie niektórych diesli na rzecz takich silników BMW z rodziny N47. Tu może być więc duże zaskoczenie, zwłaszcza przy konieczności wymiany napędu rozrządu, który umieszczono od strony skrzyni biegów. Taka operacja jest droga i czasochłonna. W 2014 r. jednostka BMW 1.6 przechrzczona na D-4D (kod 1WW) trafiła pod maskę Verso, a rok później, wraz z wariantem 2.0 D-4D (2WW) – do pozostałych modeli. W tym samym okresie BMW wycofywało silniki N47 na rzecz nowej rodziny B37/B47.

- Silnik 1.6 (1WW) generował 112 KM, a był stosowany w Aurisie, Avensisie i Verso.
- Diesel 2.0 (2WW) w Avensisie i RAV4 rozwijał moc 143 KM.

Silniki BMW 2.0/3.0 z rodziny B48/B58/B57

Wyjątkowe jednostki do wyjątkowych modeli

BMW rzadko udostępnia swoje silniki do aut innych popularnych marek, ale z markami premium i bardziej niszowymi nie ma problemu. Trafiały pod maski m.in. Bentleyów, Rolls-Royce'ów, Range Roverów, Morganów czy Wiesmannów. Nie dziwi więc obecność 3-litrowych jednostek (benzynowej i Diesla) w nie mniej wyjątkowym Ineosie Grenadierze. Silniki dostrojono tak, by dopasować je do pracy w warunkach terenowych, a osprzęt – do dużych obciążeń przy niskich prędkościach. Toyota również na tym skorzystała, ale w zupełnie inny sposób. Obecna Supra jest dziełem współpracy z BMW nie tylko w zakresie silników. Dostała w związku z tym benzynowe jednostki 2.0 B48 i 3.0 B58.



Silniki BMW w Suprze to nie dzieło przypadku. Sportowa Toyota jest technicznie spokrewniona z BMW Z4.

- Ineos Grenadier korzysta z 286-konnego silnika benzynowego B58.
- W dieslu B57 dla Ineosa moc obniżono z minimalnej dla aut BMW 265 KM do 249 KM.
- W Toyocie Suprze najmocniejszy wariant B58 generuje 441 KM w wersji A90 Final Edition (standardowo 340 KM).
- Jednostka 2.0 B48 w Suprze rozwija 258 KM.





1.3 MultiJet jest ogólnie dobry, ale w małym aucie może być nieopłacalny.



Silnik Fiata 1.6 MultiJet

Ostatni diesel w samochodzie marki Suzuki

Autorski silnik Fiata, zbudowany już bez udziału GM, jest jedną z najbardziej udanych konstrukcji w tej klasie. Poza markami FCA nie udostępniano go na szeroką skalę. Dzięki wcześniejszej współpracy z Suzuki trafił jednak do dwóch modeli – ostatnich tej marki z dieslami w Europie. W SX4 S-Cross zadebiutował w 2013 r., a w Vitarze w 2015. W obu modelach wycofano go w 2018 r. w okresie przejścia na normę Euro 6d-Temp.

- W obu samochodach jednostka zapewnia 120 KM.
- Łączono ją ze skrzynią manualną lub automatyczną dwusprzęgłową, a także z napędem 4x4.
- Niektóre zamienniki trzeba dobierać bardziej do silnika niż do modelu Suzuki, bo katalogi mogą ich nie znaleźć.





Diesel 1.6 Fiata jest świetny, ale w Suzuki nie ma uzasadnienia. Benzynowe silniki są lepsze.



Silniki Forda 2.0/3.0 EcoBlue

Pomimo nazwy TDI

Amarok pierwszej generacji był autorską konstrukcją Volkswagena z własnymi dieslami 2.0 oraz 3.0 V6 TDI. Druga odsłona modelu jest już dziełem Forda, przygotowanym w ramach współpracy obu marek. Choć Amarok i Ranger różnią się wyglądem i elementami wnętrza, to podwozie i układ napędowy pochodzą od Forda. Dlatego Amarok II dostał jednostki napędowe 2.0 R4 i 3.0 V6 EcoBlue, ale Volkswagen nazywa je handlowo TDI, co może nieco wprowadzać w błąd.



3-litrowy silnik EcoBlue Forda jest niezły. Natomiast 2-litrowy ma pasek rozrządu w kąpieli olejowej.

- Diesel 2.0 EcoBlue (2.0 TDI) wycofano z Amaroka II w 2025 r. Rozwijał 170/205 KM.
- 241-konny silnik 3.0 EcoBlue (3.0 TDI) pozostał w gamie.





Silniki wprost z Mercedesa sprawiają, że serwisowanie Infiniti jest dość łatwe.

Silniki Mercedesa 1.6/2.0 Turbo

Japońskie auta z niemieckimi silnikami benzynowymi

Współpraca Mercedesa z Infiniti była elementem szerszego porozumienia Daimlera z aliansem Renault-Nissan, zawartego w 2010 r. Jednym z jego założeń była wzajemna wymiana jednostek napędowych.

- Sedan Infiniti Q50 i coupe Q60 dostały 2-litrowy 211-konny benzynowy silnik M 274.
- Hatchback Infiniti Q30 był napędzany silnikami z rodziny M 270 o pojemności 1,6 l i mocy 122/156 KM lub 2,0 l (211 KM). Crossover QX30 dostał tylko jednostkę 2.0.
- Silniki 2.0 oferowano w Infiniti w latach 2014-2023. Z Europy marka wycofała się w 2020 r.



Silnik Mercedesa 2.2d

Diesel idealnie dopasowany

Japońskie auta premium raczej nie kojarzą się z silnikami Diesla, ale jednostka OM 651 handlowo zwana 2.2d (faktyczna pojemność to 2143 cm³) sprawdzała się w Mercedesach, więc i do marki Infiniti pasowała. Była odpowiedzią na europejską klientelę, która decydując się na egzotyczny samochód, chciała jeździć oszczędnie. Dużą zaletą tej jednostki w Infiniti jest dostępność części.



OM 651 był montowany w Infiniti do 2019 r., kiedy to zniknął również z osobowych modeli Mercedesa.

- Jednostkę montowano wzdłużnie w Q50 i Q70 oraz poprzecznie w Q30 i QX30.
- Q30 z 2.2d łączono standardowo z 7-biegowym automatem, a opcjonalnie także z napędem AWD. QX30 2.2d miał to w standardzie.



Silnik PSA/Stellantisa 1.5 BlueHDI

Rozchwytywany przez różne marki

Diesel nowej generacji koncernu PSA jest do dziś jednym z najpopularniejszych silników w swojej klasie. Był odpowiedzią na normę Euro 6d-Temp. Wyposażono go w system SCR z płynem AdBlue. Niestety konstrukcja nie jest pozbawiona wad. Jednostka była przedmiotem kilku akcji serwisowych. Najpoważniejsza dotyczy przedwczesnego zużycia łańcuszka łączącego wałki rozrządu i nadal jest realizowana.

- W samochodach grupy PSA 1.5 BlueHDi zastąpił jednostkę 1.6 BlueHDi o zdecydowanie lepszej opinii.
- W Fordach diesel nazwany 1.5 EcoBlue zastąpił wcześniejszy silnik 1.5 TDCi.
- Rozwija od 75 do 130 KM, zależnie od wersji i modelu, w którym go stosowano.
- Wersje o mocy do 100 KM mogą nie mieć koła dwumasowego.
- W odróżnieniu od wcześniejszych BlueHDi ten ma suchy filtr DPF.



Silnik ten nie ma wiele wspólnego ze stosowanym wcześniej dieslem 1.5 TDCI w Fordzie.



KIEDY OKAZUJE SIĘ, ŻE SILNIK NIE POCHODZI OD MARKI SAMOCHODU, NIE ZAWSZE JEST TO ZŁA WIADOMOŚĆ – CZASEM WRĘCZ PRZECIWNIE

Silnik PSA/Stellantisa 1.2 PureTech

Problemy nie tylko we „francuzach”

Poza markami Stellantisa silnik 1.2 PureTech trafił także do Toyoty Proace City. Jednak osoby kupujące starsze Ople, jak Crossland X czy Grandland X, nie musiały wiedzieć, że były już one projektowane wspólnie z koncernem PSA i otrzymały jeden z najbardziej kontrowersyjnych silników ostatniej dekady.



Silnik 1.2 PureTech może, ale nie musi mieć turbosprężarki. Lepsze są te bez doładowania.

- Po 2015 r. Ople Crossland X i Corsa F miały wolnossące jednostki PureTech. Rozwijały 75 KM w Corsie lub 81/83 KM w Crosslandzie.
- Wersje z turbosprężarką o mocy 100--130 KM trafiły do wszystkich modeli.
- Od 2023 r. stopniowo wprowadzano nowy typ z łańcuchem rozrządu.



Silnik PSA 1.6 HDi

Japoński diesel musiał ustąpić

Zaprezentowany w 2010 r. autorski silnik Mitsubishi 1.8 DID był bardzo ambitną, ale mało popularną konstrukcją. W 2015 r. Japończycy zakończyli jego rozwój. Dostosowanie go do normy Euro 6 mogło być nieopłacalne. Już w 2012 r. diesel 1.6 PSA był dostosowany i homologowany w bliźniaczych ASX-owi modelach – Citroenie C4 Aircross i Peugeocie 4008. Mitsubishi nie musiało więc dużo zmieniać w konstrukcji własnego samochodu.



1.6 HDi w ASX-ie okazuje się dziś najbezpieczniejszą wersją diesla.

- W ASX-ie diesel 1.6 generował 114 KM. Był oferowany do 2017 r.



Silniki Nissana/Renault 0.9TCe/1.0 SCe

Świetne jednostki z Francji w niszowych niemieckich maluchach

Koncepcja miejskiego samochodu Daimlera, opracowanego technicznie przez niemiecki koncern, przetrwała do 2014 r. W międzyczasie Daimler wspólnie z Mitsubishi opracował również Smarta Forfour. W ramach cięcia kosztów trzecia generacja Smarta Fortwo i druga Forfour powstały już w ramach kooperacji z Renault – oba auta są blisko spokrewnione z Twingo i mają francuskie silniki.

- Od 2014 r. bazowymi silnikami Smartów są wolnossące 1.0 SCe o mocy 61 i 71 KM.
- Odmianę turbodoładowaną 0.9 TCe oferowano z mocą 90 KM (Smart) i 109 KM (Brabus).
- Z silnika 0.9 Smarta Fortwo Brabus Ultimate wyciśnięto 125 KM.



1.0 SCe oferowano do 2017 r. Jednostki 0.9 przetrwały do zakończenia produkcji odmiany spalinowej w 2019 r.





Silnik Nissana/Renault 1.3 TCe

W projekcie udział brał także Daimler

To tak naprawdę wspólny projekt Aliansu Renault-Nissan i Daimlera, choć sama pojemność może nie kojarzyć się z Mercedesem. Najmniejszy od dekad silnik w autach marki spod znaku trójramiennej gwiazdy zadebiutował w 2018 r. Dla wielu kierowców może być zaskoczeniem, że to wspólna konstrukcja z Renault i Nissanem. Zbiera całkiem niezłe opinie, jest dynamiczny i oszczędny. Jest oferowany do dziś w Mercedesie klasy A. Klasę B i T wycofano w 2026 r., natomiast w CLA i GLB zastąpił go nowy silnik 1.5.

- Mercedes jednostkę oznaczał kodem M282.
- W Mercedesach CLA, GLA oraz GLB silnik rozwijał 136 lub 163 KM.
- W klasach A i B oferowano go także w odmianie 109-konnej, w klasie T z mocą 102 i 131 KM, a w hybrydzie plug-in zapewnia 160/163 KM.
- Najnowsze wcielenie tego silnika pracuje w układzie mild hybrid.



Pojemność 1,3 l może i średnio pasuje do Mercedesa, ale to żwawa i udana jednostka napędowa.



Silnik PSA 2.0 BlueHDi

Znakomity diesel w niemieckim aucie

O ile w nowszych modelach Opla ma się już świadomość związku z koncernem Stellantis, o tyle w starszym Grandlandzie X zaskoczeniem będzie nie tylko 1.2 PureTech. Za udaną niespodziankę można uznać oferowanego w latach 2017-2020 diesla 2.0 BlueHDi. Tym bardziej że wycofano go tuż przed założeniem koncernu Stellantis.

- W Grandlandzie X silnik o nazwie handlowej 2.0 Diesel rozwijał moc 177 KM i współpracował z 8-biegowym automatem.



Jednostka 2.0 BlueHDi może być największą zaletą używanego Opla Grandlanda X.



Silnik PSA/Stellantisa 1.6 PureTech

Jeszcze może wrócić do łask

1.6 PureTech zbiera dobre opinie. Nie tylko od mechaników, ale też kierowców, m.in. za niskie spalanie. W kombinacji zelektryfikowanej, jak w najnowszym Jeepie Cherokee, może jeszcze wrócić do łask. Poza francuskimi markami, w autach używanych znajdziemy go w dwóch modelach Opla, głównie jako plug-in.

- Astra L korzysta z 1.6 PureTech do napędu hybrydowego o mocy systemowej 180/225 KM, a po liftingu – 196 KM.
- W Grandlandzie X hybryda miała 224/300 KM. Do 2021 r. dostępna była wersja czysto spalinowa (180 KM).



Czysto spalinowy 1.6 PureTech raczej już nie wróci, ale wciąż ma potencjał.

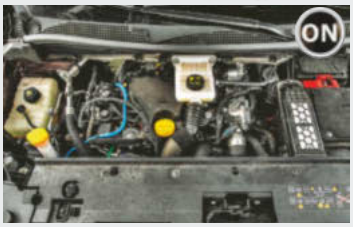


Silnik Renault 1.5 dCi

Wszystko zostaje w rodzinie

Opracowany przez Renault już w 2001 r. silnik 1.5 dCi pozostał jednym z podstawowych diesli we wszystkich markach Aliansu Renault-Nissan. Jednostki używały więc Nissan i Dacia, ale mniej oczywistym zastosowaniem jest Mercedes czy Infiniti. Każde auto wyposażone w ten silnik zużywa bardzo mało paliwa, natomiast klasą A sedan można wręcz bić rekordy spalania.

- Mercedes używał diesla 1.5 dCi w klasach A i B oraz w CLA i GLA w okresie 2012-2020.
- W użytkowo-osobowej klasie T Mercedesa jednostkę montowano do 2026 r.
- W związku z zastosowaniem w Mercedesie klasy A adaptowano ten silnik do spokrewnionego technicznie Infiniti Q30.
- Po 2015 r. silnik często łączono z dwusprzęgłowym automatem.



Diesel 1.5 dCi stosowany w samochodach Infiniti oraz Mercedesa rozwija moc od 90 do 116 KM.









Silnik Renault 1.6 dCi

Dwa silniki 1.6, a jeden z nich jest francuski

Mercedes w klasie C (W205) zastosował podstawowe silniki Diesla, oznaczając je modelowo C 180 d oraz C 200 d, ale pod tymi nazwami kryją się aż trzy konstrukcje. Francuski silnik ma pojemność 1598 cm^3 a niemiecki, stosowany od 2018 r. – 1597 cm^3.

- W latach 2014-2018 w klasie C diesla 1.6 dCi oznaczano jako C 180 d oraz C 200 d. Własny kod Mercedesa dla tej jednostki to OM 626.
- C 200 d z okresu 2015-2018, ale ze skrzynią automatyczną, miało jednak silnik 2.1 (OM 651).
- C 180 d z francuską jednostką OM 626 rozwijało 116 KM, a C 200 d – 136 KM.



Silnik 1.6 dCi był co do zasady montowany poprzecznie. Wyjątek stanowił Mercedes klasy C (W205).



PODSUMOWANIE

Odkrycie, że pod maską auta mamy silnik innej marki, może być kiepskim doświadczeniem. Rozczarowało się wielu właścicieli Opli, kiedy w serwisie dowiedzieli się o problemach silnika 1.2, który okazał się francuski. Z drugiej jednak strony kupujący Grandlanda X mogą teraz z dumą patrzeć na swojego dwulitrowego diesla, ciesząc się jednocześnie, że nie wyjechali z salonu Insignią B z pochodzącym od GM awaryjnym silnikiem 2.0. Dla użytkowników Infiniti niemieckie jednostki napędowe okazały się wręcz zbawienne, a posiadacze ostatnich RAV4 z dieslami kupią części do silnika zarówno w ASO BMW, jak i Toyoty.

UŻYWANE



Ford Explorer VI

W produkcji: od 2019 r.
Ceny: od 88 tys. zł

Explorera jeszcze niedawno można było kupić w Polsce. Zainteresowanie nie było jednak wielkie. Czy warto go rozważyć z drugiej ręki?

Obecnie sprzedawany w Europie elektryczny crossover – Explorer EV – poza nazwą nie ma nic wspólnego z opisywanym tutaj modelem, będącym kolejną generacją produkowanego od 1990 roku dużego SUV-a. Explorer VI dobitnie przypomina o swoim amerykańskim pochodzeniu: ma aż 5,05 m długości, 2 m szerokości i 1,78 m wysokości. W środku komfortowo przewiezie 7 osób i 240 l bagażu (635 l po złożeniu ostatniego rzędu siedzeń). Ford przyłożył się do wykończenia wnętrza i dodał tyle, ile mógł z zakresu wyposażenia.

Europejskie Explorery VI były hybrydami plug-in o łącznej mocy 457 KM. Zastosowany silnik 3.0 EcoBoost V6 w USA był dostępny bez elektrycznego wspomagania (rozwijał 370 lub 405 KM). Za oceanem oferowano też warianty 2.3 EcoBoost (305 KM) i 3.3 Hybrid (322 KM). Kierowcy narzekają na 10-biegową skrzynię automatyczną (potrafi szarpać) i niestabilny system multimedialny wraz z niedziałającym wyposażeniem elektronicznym.

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 Fordów?

Zalety

„Wyciszenie – klasowa czołówka. Można bez problemu rozmawiać, nawet jadąc autostradą"

„Dzięki 10-biegowej skrzyni da się uzyskać rozsądne spalanie. Plus za płynną pracę"

„Wszędzie jest bardzo dużo różnego rodzaju schowków i uchwytów na napoje"



„Ogrzewanie działa praktycznie od razu. Jest też możliwość ustawienia temperatury przed odjazdem"

Wady

„Mimo wszystko spodziewałem się przestronniejszego wnętrza w aucie tych wymiarów"



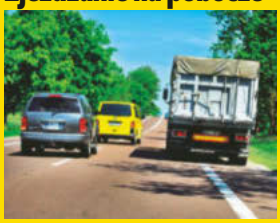
„Krótko mówiąc, zasięg w trybie elektrycznym odmiany PHEV nie imponuje – wynosi zazwyczaj ok. 27 km"

„Ponad 5 metrów długości i 2 metry szerokości. Nie jest łatwo nim wymanewrować"

„Zdarza się nadmierne przeciąganie biegów przez skrzynię. Robi się wtedy dość głośno"

DO REDAKCJI

Zjeżdżanie na pobocze



Niektórzy kierowcy zjeżdżają na pobocze, by ułatwić pozostałym wyprzedzanie. Czy to rozsądne?

Prawo stanowi, że pobocze jest przeznaczone dla ruchu pieszych i wybranych pojazdów – w tym zaprzęgowych, rowerów i motorowerów. Pozostałe muszą poruszać się jezdnią. Zjeżdżanie na pobocze w celu ułatwienia innym wyprzedzania jest niebezpieczne. Zwiększona ilość miejsca na pasie może doprowadzać do prób wyprzedzania na trzeciego. Jeżeli na poboczu nagle pojawią się piesi czy rowerzyści albo zatrzymał się tam inny uczestnik ruchu, a zjeżdżający nie będzie mógł powrócić na pas ruchu, to „uprzejmość" może doprowadzić do groźnego w skutkach wypadku.

Używana Honda Insight



Druga odsłona Hondy Insight wygląda podobnie do Priusa. Czy jest tak samo trwała i oszczędna?

Wizualne analogie są następstwem walki o jak najniższy współczynnik oporu aerodynamicznego – łagodnie opadająca linia dachu i zakończenie jej niemal pionową klapą minimalizuje niekorzystne zawirowania. W cyklu mieszanym Insight zużywa w granicach 6-6,5 l/100 km, co oznacza, że hybrydowa Honda jest mniej oszczędna od Toyoty, która ma mocniejszy elektryczny komponent napędu. Różnica w rzeczywistym spalaniu przekracza 1 l/100km.

Silnik Fiata 1.4 MultiAir Turbo

Silnik 1.4 MultiAir zadebiutował w 2009 r. jako uzupełnienie jednostki T-Jet

W latach 2009-2015 stosowano również odmianę wolnossącą

W 2009 r. w Alfie Romeo MiTo zadebiutowała nowa jednostka o nazwie MultiAir, która uzupełniła stosowaną do tej pory gamę jednostek 1.4 16V i 1.4 T-Jet. Nie była to jednak kolejna generacja silnika, lecz rozwinięcie dotychczasowej konstrukcji 1.4 FIRE. W praktyce chodziło o wyższą wydajność. Zaletą silnika MultiAir było pogodzenie wyższej mocy i lepszej elastyczności z niższym zużyciem paliwa i emisją niż w jednostkach konwencjonalnych o tej samej pojemności. Szczególnie dobrze technologia sprawdzała się w wersjach turbodoładowanych; w odmianie wolnossącej korzyści były skromniejsze. Ogromnymi zaletami dla użytkowników są pośredni wtrysk paliwa i stosunkowo prosta konstrukcja, za wyjątkiem modułu MultiAir. Jego zadaniem jest elektrohydrauliczne sterowanie momentem otwarcia i zamknięcia oraz wzniosem zaworów ssących. To rozwiązanie jest konstrukcyjnie inne, ale spełnia zbliżoną rolę do połączenia systemów Valvetronic i VANOS w BMW czy systemu Valvematic w Toyocie. Niestety moduł MultiAir, podobnie jak elementy podobnych systemów konkurencji, co jakiś czas się psuje, a jego wymiana jest dość kosztowna (3500 zł za samą część). Dla użytkownika nowszego BMW może to być akceptowalna kwota, ale sprawa wygląda nieco inaczej dla właściciela np. Fiata Bravo II.



DANE TECHNICZNE:
Pojemność: 1368 cm^3, **Moc:** (105 KM)* 135-180 KM
Moment obrotowy: (130 Nm)* 190-270 Nm
Modele, w których polecamy ten silnik: Abarth: Punto Evo, Punto III, 124 Spider; Alfa Romeo: MiTo, Giulietta; Fiat: 500X, 124 Spider; Jeep: Renegade I, Compass II.
* w nawiasach moc i moment obrotowy wersji wolnossącej



W Jeepie Compassie MultiAir był stosowany najdłużej

1.4 MultiAir Turbo w Jeepie Compassie był stosowany do 2020 r. Od tego roku zastąpiła go jednostka nowej generacji 1.3 GSE. W Jeepie Renegade taka zmiana nastąpiła w 2018 r. W obu modelach łączono MultiAira z napędem przednim w słabszej wersji (140 KM) i AWD w mocniejszej (170 KM). Dodatkowym atutem mocniejszego wariantu była 9-biegowa automatyczna skrzynia ZF, która miała bardzo krótki pierwszy bieg symulujący reduktor, co ułatwiało jazdę w trudniejszym terenie.

1. CENY CZĘŚCI

kpl. napęd rozrządu	250-550 zł
wtryskiwacz	400 zł
turbosprężarka reg.	1300 zł
moduł MultiAir	3500 zł
sprzęgło kpl.	500 zł
koło dwumasowe	1400 zł

2. TYPOWE USTERKI

usterka modułu MultiAir
usterki cewek i świec zapłonowych
wycieki oleju i płynu chłodzącego
usterki termostatu
niedrożność odmy

3. CECHY KONSTRUKCYJNE

zasilanie	wtrysk pośredni, wtryskiwacze elektromagnetyczne
rodzaj doładowania	turbosprężarka
napęd rozrządu	pasek, wymiana co 5-6 lat lub 120 tys. km
zmienne fazy zaworowe	MultiAir po stronie ssącej, silnik ma tylko wałek rozrządu
regulacja zaworów	hydrauliczne popychacze
dodatkowe rozwiązania	MultiAir – elektrohydrauliczne sterowanie zaworami ssącymi

1 Jedyną drogą częścią jest moduł MultiAir, który często psuje się po 100-150 tys. km, czasami wcześniej. Natomiast inne części są tańsze niż do porównywalnych jednostek konkurencji. Jest dużo zamienników. **2** Zaniedbania olejowe prowadzą do usterki modułu MultiAir. Objawy to nierówna praca silnika, wypadanie zapłonów, spadek mocy, problem z rozruchem. Czasami winne są świece lub cewki zapłonowe albo zatkany filtr oleju zasilający moduł. Warto od tego rozpocząć diagnostykę. Typowe dla silników Fiata są też wycieki oleju. **3** Jedyną nietypową cechą konstrukcyjną jest moduł MultiAir. W innych obszarach jest to prosta jednostka napędowa.



Zalecany olej:
C3/C2
0W-30 – 5W-40,
Fiat 9.55535-S2
Fiat 9.55535-GS1
Objętość przy wymianie:
3,1-3,8 l



Wariant wolnossący zadebiutował wraz z premierą wersji doładowanej w Alfie Romeo MiTo i przetrwał do 2013 r. Na niektórych rynkach zastąpił silnik 1.4 16V o mocy 95 KM. Alfa Romeo kierowała MultiAira do grupy klientów jeżdżących głównie po mieście, ale dynamicznie. Ma wyższy stopień sprężania (10,8:1) niż odmiana turbo i moc maksymalną dostępną przy wyższych obrotach (6500 obr./min). Łączono go z 6-biegową skrzynią ręczną.



MODUŁ MULTIAIR
Nie psuje się szczególnie często, ale jest najbardziej kosztowną usterką w tym silniku.

Peugeot 508, 2018-2025
Ceny: **30-170 tys. zł**

Silniki benzynowe:
1.2-1.6 (130-225 KM)
Diesle: **1.5-2.0 (130-180 KM)**
Hybrydy: **1.6 PHEV (225-360 KM)**

Volkswagen Arteon, 2018-2024
Ceny: **38-185 tys. zł**

Silniki benzynowe:
1.5-2.0 (150-320 KM)
Silniki Diesla:
2.0 (150-240 KM)
Hybryda:
1.4 PHEV (218 KM)



Peugeot 508 vs Volksw

Oto dwie kombilimuzyny o sportowym duchu, które cieszą oko i potrafią dostarczyć pozytywnych wrażeń zza kierownicy. Która koncepcja okaże się tutaj lepsza – francuska, czy niemiecka?

Sportowy styl dobrze się dziś sprzedaje. Wiele firm oferuje dodatkowe pakiety mające udawać, że mamy do czynienia z samochodem szybkim i jednocześnie eleganckim, ale w sportowym wydaniu. Są jednak marki, które postawiły na taką stylistykę już na poziomie projektowym auta.

Dobrym przykładem jest m.in. druga generacja Peugeota 508. W stosunku do poprzednika nadwozie obniżono o 5 cm, stawiając bardziej na wygląd niż przestronność kabiny. 508 nie można jednak odmówić praktycznego nadwozia. Mimo wyglądu sugerującego, że mamy do czynienia z sedanem, w rzeczywistości to praktyczny liftback. Jego wymiary to 475 cm długości, 185 cm szerokości i 140 cm wysokości przy rozstawie osi wynoszącym 279 cm. W 2023 r. 508 zmodernizowano. Reflektory matrycowe stały się standardem, poprawiono multimedia, zmniejszono kierownicę, dodano też nowe opcje lakierów oraz felg.

Silniki benzynowe mają małą pojemność, zastosowano w nich technikę wtrysku bezpośredniego i doładowania. Podstawowy 1.2 PureTech (130 KM) oferuje akceptowalne osiągi i mimo trzech cylindrów niezłą kulturę pracy. Ma rozrząd napędzany paskiem pracującym w kąpieli olejowej, która z czasem i przebiegiem powoduje łuszczenie się paska i zatykanie kanałów olejowych, zwłaszcza przy zaniedbaniach serwisowych.

1 zł Największe koszty wygenerują awarie

PEUGEOT 508 (2018-2025)

PUNKTY: 8/10

Przebieg typowy dla rocznika 2021 to 80-120 tys. km

Choć pod maską Peugeota 508 znajdziemy te same silniki, co w innych modelach Stellantisa, to koszty potencjalnych napraw, zwłaszcza elektroniki czy wersji hybrydowych, mogą być bardzo wysokie. Ceny oryginalnych części Peugeot też nie są niskie, a ich jakość jest przeciętna. Koszty można obniżyć, sięgając po części używane i zamienniki.

Nisko poprowadzone linie dachów nie



PEUGEOT 508

Wnętrze 508 robi wrażenie. Elektroniczne zegary widoczne są ponad małą kierownicą. Deska rozdzielcza jest „dwupiętrowa" – wyżej mamy zestaw wskaźników i nawiewy, poniżej ekran multimedialny. Samochód robi wrażenie jakością materiałów oraz głębokimi i wygodnymi fotelami, ale jest niezbyt przestronny, żeby nie powiedzieć ciasny. Widoczność do tyłu jest powyżej przeciętnej.



agen Arteon

wadliwych silników oraz duże przeglądy okresowe.

VOLKSWAGEN Arteon

Arteon to nic innego jak Passat B8 w sportowym ubraniu. Praktyczne nadwozie typu liftback, po dwóch latach uzupełnione o jeszcze praktyczniejsze kombi, oferuje ogrom przestrzeni. Paleta silników powinna zaspokoić potrzeby większości kierowców. To godny przeciwnik 508.

PEUGEOT 508

Auto zadebiutowało w formie praktycznego liftbacka na początku 2018 r. Pół roku później dołączyło do niego kombi z nieco większym bagażnikiem. Oba nadwozia łączą dyskretną elegancję ze sportowym, zadziornym stylem i uzupełniają to szeroką gamą napędów, w tym hybrydowych.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Ponad 60% ofert na rynku wtórnym dotyczy 508 w wersjach wysokoprężnych.
- Dostępność skrzyń ręcznych jest niewielka, 90% klientów wybierało automat EAT8.
- W ogłoszeniach nieznacznie przeważają kombi.

VOLKSWAGEN Arteon (2018-2024)

PUNKTY: 9/10

Przebieg typowy dla rocznika 2021 to 70-110 tys. km

Pod względem kosztów Arteon wypada lepiej od Peugeota. Korzysta z niezwykle popularnych silników i układów przeniesienia napędu, są też dużo większe szanse na znalezienie na rynku zamienników. Pozorną zaletą są długie interwały międzyprzeglądowe, ale warto je skrócić, jeśli zależy nam na zwiększeniu żywotności silnika.

GIEŁDOWE FAKTY:

- Na rynku przeważają odmiany benzynowe.
- Przez późny debiut kombi jest znacznie trudniej znaleźć niż liftbacka.
- Dostępność skrzyń ręcznych jest znikoma, większość aut ma DSG.

dają szans na bardzo przestronne wnętrza, ale nadają sportowego sznytu.







PUNKTY: 8/10

VOLKSWAGEN Arteon

Wnętrze Arteona jest zachowawcze, ale materiały są bardzo dobre, montaż bez zarzutu, ekran multimedialny wbudowany w deskę rozdzielczą, wszystkie panele sterowania okazują się przemyślane i funkcjonalne. Fotele zapewniają dobre trzymanie, zaś miejsca jest całkiem sporo, choć wysoki tunel centralny i niska linia dachu nieco je ograniczają. Widoczność do tyłu jest przeciętna.





Wyposażenie, wersje



PEUGEOT 508

Sportowy liftback Peugeota zdobył maksymalne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP. Ochronę dorosłych i dzieci oceniono, odpowiednio, na 96% i 86%, zaś za systemy bezpieczeństwa przyznano 79%. Wśród nich można znaleźć układy automatycznego hamowania awaryjnego, aktywnego utrzymania pasa ruchu i ostrzegania o zmęczeniu kierowcy.

Warto wiedzieć

- Podstawowa odmiana Active oferuje niezbędne minimum z dwustrefową klimatyzacją i czujnikami parkowania z tyłu.
- Nieco lepiej doposażono wariant Allure, który otrzymywał dodatkowo przednie czujniki parkowania, większy ekran multimedialny, lusterko elektrochromatyczne (hybryda) oraz 17-calowe alufelgi.
- Wariant GT Line doskonale pasuje do sportowego stylu nadwozia, wnętrzu zaś przydaje oczekiwanej elegancji. Oprócz pakietu optycznego i lepszych materiałów oferuje rzecz jasna bogatsze wyposażenie. Dla oczekujących luksusu jest to wersja minimum.
- Na szczycie oferty stoi odmiana GT, oferowana wyłącznie w najmocniejszych specyfikacjach napędowych.



System multimedialny jest przeciętny, ale jakość detali – z wyższej półki.



Duża klapa oferuje świetny dostęp do bagażnika mieszczącego 487-1537 l.

PUNKTY: 9/10



VOLKSWAGEN Arteon

Usportowiony model VW zdobył maksymalne pięć gwiazdek w testach Euro NCAP. Ochronę dorosłych i dzieci oceniono na, odpowiednio, 96% i 85%, zaś za systemy bezpieczeństwa przyznano 82%. Kierowcę wspomagały systemy awaryjnego hamowania i utrzymania pasa ruchu czy aktywny tempomat z ogranicznikiem prędkości.

Warto wiedzieć

- Arteon oferowany był w trzech wersjach wyposażenia: Essence, Elegance i R-Line. Podstawowa jest już całkiem sensownie skompletowana.
- Wersja Elegance oferuje m.in. podgrzewane fotele, zawieszenie adaptacyjne DCC, elektroniczną blokadę mechanizmu różnicowego XDS (dla topowych silników), dynamiczne kierunkowskazy czy podłokietnik dla jadących z tyłu.
- Odmianę R-Line wzbogacono o różne sportowe akcenty.
- Warto dokładnie przeglądać listę wyposażenia. Opcjonalnie można było zamówić całe mnóstwo gadżetów, jak aktywne reflektory LED, podgrzewanie przedniej szyby, fotel z masażem czy nawet ogrzewanie postojowe.



Wersje przed liftingiem miały więcej fizycznych przycisków.



Bagażnik jest głęboki, pojemny oraz ustawny (563-1557 l).

PUNKTY: 8/10

Zalecamy częste wymiany oleju (co maks. 10 tys. km), wymianę paska nie rzadziej niż co 4 lata lub 60 tys. km i regularne sprawdzanie stanu smoka oleju podczas przeglądów. Poprawiona wersja z łańcuchem rozrządu weszła do produkcji w 2023 r. Można ją rozpoznać po kodzie silnika z literą L na czwartej pozycji (np. EB2L...). Niestety konwersja z paska na łańcuch, m.in. przez zmiany w konstrukcji bloku, głowicy i kształtu pokrywy zaworów, nie jest możliwa. Szczebel wyżej jest silnik 1.6 PureTech (180--225 KM) z rodziny Prince. To poprawiona wersja, mająca być już pozbawiona problemów trapiących starsze warianty VTi/THP, które miały wadliwe napinacze rozrządu i paliły duże ilości oleju. Założenie instalacji LPG w jednostkach PureTech jest możliwe, koszt waha się w granicach 5-8 tys. zł.

Podstawę oferty diesli stanowi 1.5 BlueHDI (130 KM). Konstrukcja oznaczona kodem DV5 zmagała się z wąskim (7 mm), pękającym łańcuchem spinającym wałki rozrządu (napęd z wału realizuje pasek) oraz z opiłkami z nietrwałych napinaczy. Wadę wyeliminowano w 2023 r., stosując nowy napęd rozrządu z grubszym i bardziej wytrzymałym łańcuchem (8 mm). Konwersja jest możliwa, ale przez konieczność wymiany m.in. wałków i pokrywy zaworów jej koszt wynosi aż 5-9 tys. zł. Diesel 2.0 BlueHDI (180 KM) to dopracowana przez lata jednostka, wciąż oszczędna, ale też dynamiczna i stosunkowo bezproblemowa, o ile nie ma już bardzo dużego przebiegu. Przy regularnym serwisie bez problemu osiąga przebiegi rzędu 400 tys. km. Osprzęt może wymagać interwencji w połowie tego dystansu.

Hybrydy z silnikiem 1.6 PureTech należy traktować jako ciekawostkę. Mają dobre osiągi, ale nie powalają na kolana realną ekonomią. Zasięg w trybie elektrycznym wynosi ok. 50 km. Na rynku jest ich zbyt mało, aby jednoznacznie ocenić ich niezawodność. Głosy dochodzące z warsztatów wyraźnie wskazują, że zmagają się z awariami ładowarek pokładowych (naprawa to koszt 3-10 tys. zł) i akumulatorów. Te ostatnie można naprawiać, ale czasem pozostaje tylko wymiana. Koszty wahają się od kilku do nawet 45 tys. zł.

Sportowy Passat

Miejsce po czterodrzwiowym modelu CC zajął liftback o nazwie Arteon. Mimo wielu cech wspólnych z Passatem B8 Arteon jest od niego dłuższy, szerszy i niższy. Mierzy, odpowiednio, 486 cm, 187 cm i 142 cm. Rozstaw osi to 284 cm.

Poprzeczne silniki napędzają przednie lub cztery koła. Podstawowa jednostka 1.5 TSI (150 KM) jest udana. Nie należy zwlekać z wymianami oleju, a stuki czy niepokojące odgłosy od razu weryfikować w warsztacie. Mogą one wskazywać na zużyte łożyska rolek w rozrządzie, a nawet na przedwczesne wytarcie gładzi cylindrowej. Nie są to częste usterki i mogą wynikać z zaniedbań serwisowych czy dużych obciążeń nierozgrzanej jednostki. Początkowo silnik 2.0 TSI był zasilany wtryskiem pośrednim i bezpośrednim, a oferował 190-280 KM. Są to dopracowane jednostki EA888 gen.3 i gen.4. Ich najczęstszą bolączką są pękające obudowy pompy wody i termostatu (1,5-3,2 tys. zł).

Jeśli interesuje nas złoty środek, czyli połączenie sportowego stylu z obszernym wnętrzem, Arteon okaże się lepszym wyborem dzięki bardziej przestronnej kabinie i większemu bagażnikowi

Diesel 2.0 TDI rozwijał od 150 do 240 KM. Topowy wariant ma podwójne turbodoładowanie. Dwa słabsze diesle mogły mieć skrzynię ręczną lub DSG, podstawowa była jedynie przednionapędowa, zaś najmocniejsza miała oczywiście skrzynię dwusprzęgłową i napęd 4Motion w standardzie.

W 2020 r. Arteon przeszedł modernizację. Nieco zmieniono wygląd, w tym wnętrza, do liftbacka dołączył wariant Shooting Brake, czyli stylowe kombi. W silnikach 2.0 TSI zastosowano wyłącznie wtrysk bezpośredni, zaprezentowano także sportową wersję R z 320-konnym 2.0 TSI. Pośrednia wersja TDI zyskała 10 KM (200 KM). W 2020 r. do oferty dołączyła wersja eHybrid – hybryda plug-in z silnikiem 1.4 TSI (218 KM) z zasięgiem w trybie elektrycznym sięgającym 60 km.

AUTOR: MARCIN LEWANDOWSKI, ZDJĘCIA: ARCH.

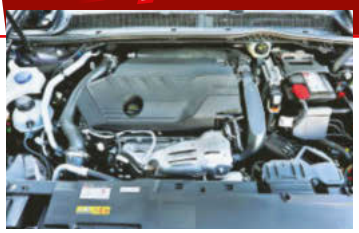
Silniki

PUNKTY: 8/10

PEUGEOT 508

Skrzynia ręczna dostępna jest wyłącznie z silnikami wysokoprężnymi. Nie ma czego żałować, bo automat EAT8 pracuje aksamitnie.

- Podstawowy 1.2 PureTech (130 KM) ma tylko 3 cylindry, ale wysoką kulturę pracy. Homologowane spalanie to 4,8-6,8 l/100 km.
- Benzynowy 1.6 PureTech (180, 225 KM) ma turbo, bezpośredni wtrysk i GPF. Zapewnia dobre osiągi. Spalanie: 5,0-5,7 l/100 km.
- Dwie hybrydy PHEV (225, 360 KM) mają silnik 1.6 PureTech. Oficjalnie zużywają 1,1-2,0 l/100 km.
- Diesel 1.5 BlueHDI (130 KM) zapewnia przyzwoite osiągi przy homologowanym spalaniu na poziomie 3,8-5,4 l/100 km!
- 2.0 BlueHDI (160, 180 KM) jest świetnym połączeniem dobrych osiągów i niskiego spalania (4,5-4,7 l/100 km).



W 1.6 PureTech usunięto wady poprzedników, a więc można go polecić.



Diesel 2.0 BlueHDI nie sprawia problemów przez pierwsze 200 tys. km.

PUNKTY: 8/10

VOLKSWAGEN Arteon

Niezależnie, czy szukamy wersji superoszczędnej, czy piekielnie szybkiej, w rozbudowanej palecie silników Arteona znajdziemy coś dla siebie.

- Podstawowy benzynowy silnik 1.5 TSI (150 KM) zapewnia dość satysfakcjonujące osiągi, pali 5,1-6,0 l/100 km i jest względnie trwały.
- Benzynowy 2.0 TSI (190-320 KM) ma świetną dynamikę, jest żwawy i zużywa od 6,0 do 8,9 l/100 km.
- Wersja hybrydowa bazuje na 1.4 TSI. Oferuje 218 KM, niezłe osiągi i homologowane średnie spalanie 1,1 l/100 km.
- Diesle 2.0 TDI (150-200 KM) oraz topowy BiTDI (240 KM) są idealne do pokonywania długich dystansów. Homologowane spalanie to 4,0-5,9 l/100 km.



2.0 TSI do modernizacji miał wtrysk pośredni i bezpośredni.



2.0 TDI jest udany i trwały, ale jego osprzęt wytrzymuje 200-250 tys. km.

Usterki

PUNKTY: 7/10

PEUGEOT 508

Stellantis znany jest z problemów ze swoimi nowymi silnikami. Co prawda wszystkie jednostki zostały w końcu pozbawione swoich największych wad, ale zabrało to sporo czasu. Poza tym 508 II miewa problemy z elektroniką. Dobrze chociaż, że ośmiobiegowe skrzynie EAT8 to sprawdzona i bezproblemowa konstrukcja firmy Aisin.



1 1.2 PureTech do 2023 r. miał pasek rozrządu pracujący w oleju – łuszczył się i zapychał kanały smarne.

2 Awarie wymiennika ciepła, SCR, AdBlue, pompy wody oraz rozrządu w silniku 1.5 BlueHDI.

3 Awarie ładowarek pokładowych oraz akumulatorów trakcyjnych w wersjach hybrydowych.

PUNKTY: 8/10

VOLKSWAGEN Arteon

Początkowe problemy, jak obudowy łożysk kół czy mocowanie szyberdachu, zostały usunięte kolejnymi akcjami serwisowymi. Zdarzają się sporadyczne problemy z silnikami TSI czy skrzyniami DSG. Elektronika pokładowa bywa kapryśna, ale często pomaga jej aktualizacja oprogramowania.



1 W 1.5 TSI zaniedbania serwisowe prowadzą do awarii łożysk rozrządu, a nawet wytarcia gładzi cylindrów.

2 W 2.0 TSI możliwe nieszczelności pompy wody i termostatu, napędu rozrządu oraz wariatorów jego faz.

3 Skrzynie DSG są podatne na awarie mechatroniki. Są tym częstsze, im rzadsze są wymiany oleju.

PODSUMOWANIE

Volkswagen wygrywa pojedynek większą dostępnością części zamiennych, także tych używanych, przestronną kabiną z obszernym kufrem, z czego wielu kierowców nie zamierza rezygnować, nawet szukając auta o cechach sportowych, oraz wysokim poziomem bezawaryjności. Zwykle używane niemieckie auta lepiej trzymają cenę i są łatwiejsze do sprzedania od francuskich odpowiedników.

NASZYM ZDANIEM: Szczególnie polecamy słabsze benzynowe 2.0 TSI (190 KM) – mocne, oszczędne i bezawaryjne. Także diesle nie mają słabych punktów, jeśli tylko ich przebieg nie jest wysoki. Najbardziej należy zaś uważać na zaniedbane odmiany z 1.5 TSI oraz wysłużone skrzynie DSG. Ich naprawa może być droga.

PUNKTY: 39/50



PEUGEOT 508

Liftback klasy średniej Peugeota to auto z pazurem. Przekonuje do siebie atrakcyjnym wyglądem, odważnie zaprojektowanym wnętrzem i wysoką jakością montażu. Niezaprzeczalnymi zaletami są szeroki wybór napędów i bogate wyposażenie. Uwaga na hybrydy i starsze małe silniki.

NASZYM ZDANIEM: Polecamy silnik 1.6 PureTech oraz diesla 2.0 BlueHDi. Jeśli interesują nas mniejsze jednostki, wybierzmy poprawione wersje produkowane od 2023 r. lub postawmy wyłącznie na auta z udokumentowanym serwisem i częstymi wymianami oleju.

PUNKTY: 41/50



VOLKSWAGEN ARTEON

m motor TEST DŁUGODYSTANSOWY

VOLVO V40 D3 › obecny przebieg: **225 tys. km** › rok produkcji: **2016** › szczegółowy raport ze **105 tys. km** › start: **120 tys. km** › meta: **225 tys. km** › obecna



Premium, ale usterki są

Ostatnie kompaktowe Volvo dzieli platformę z Fordem Focusem, ale ma własny charakter. Warto wiedzieć, że najpopularniejszy w V40 silnik miewa swoje problemy.

Historia kompaktowych i aspirujących do klasy średniej modeli Volvo jest fascynująca i pokazuje, że Szwedzi wiedzą, co to znaczy współpraca. Pierwszym takim modelem marki był 66, czyli konstrukcja DAF-a wyposażona w jednostki Renault i sprzedawana pod własnym szyldem po przejęciu tej marki. Zastąpiła go seria 300, również zaprojektowana jeszcze przez Holendrów. Francuskie silniki napędzały też pierwsze przednionapędowe Volva z serii 400. Znalazły się także w następcy, S40/V40. Ale jedynie wysokoprężne. Poza nimi montowano własne jednostki benzynowe oraz silnik 1.8 GDI Mitsubishi. Bo S40/V40 dzieliło platformę z Carismą. Później nadeszły czasy Forda, modele S40 II, V50, C30 i coupe-cabriolet C70 II są spokrewnione z Focusem drugiej generacji i pierwszą Mazdą 3. Silniki? Ford/PSA oraz własne.

Lepszy Focus?

W 2012 roku zadebiutowało V40, pełnoprawny kompakt. Volvo nie próbowało już pozycjonować mniejszych aut w klasie średniej, jak S40 II czy V50. Wizualnie od Focusa III auto różni się diametralnie, ale dzieli z nim (i drugą Mazdą 3) płytę podwoziową. Oraz układ jezdny, świetne wielowahaczowe zawieszenie. Szwedzi lepiej wyciszyli jednak jego pracę. Zresztą również odgłosy z zewnątrz czy praca silnika są wyraźnie mniej słyszalne niż w Fordzie. A sama kabina wykończona jest miękkimi tworzywami, porządnie wyglądającymi i dobrze spasowanymi.

Trudno nie odnieść wrażenia, że projektując V40, Volvo myślało raczej o singlach czy parach, a nie rodzinach 2+1, a tym bardziej czteroosobowych. Do tyłu wsiada się niezbyt wygodnie, jest tam dość ciasno, szczególnie wysokie osoby nie będą zadowolone.

Nowszy, podobno lepszy

Pan Jakub świadomie szukał V40 z młodszymi jednostkami wysokoprężnymi z rodziny modularnej VEA. Słabszy, starszy diesel 1.6 go nie interesował (miał zresztą dokładnie ten sam silnik w poprzednio użytkowanym C30), a pięciocylindrowe diesle 2.0 odstraszały go dwoma potencjalnymi

wartość: **30 tys. zł**

225583

Na rynku zdecydowanie dominują diesle. Nie wszystkie mają jednak duże przebiegi.



Blenda na tylnej klapie to nawiązanie do szyb pełniących funkcję klap w 1800 ES, 480 oraz modelu C30.

O MODELU

Volvo V40 II
W produkcji: **2012-2019 r.**
Silniki benzynowe: **1.5-2.5 (120-254 KM)**
Silniki Diesla: **1.6-2.0 (114-190 KM)**



zwyczajne

problemami. Pękającymi paskami osprzętu, które demolowały napęd rozrządu, a w konsekwencji sam silnik. Oraz pękającymi tulejami cylindrowymi. Ale za młodszym silnikiem przemawiało też niższe zużycie paliwa.

Udało się kupić auto na szwajcarskich aukcjach, było lekko uszkodzone z tyłu. Naprawa nie była kosztowna, a V40 miło zaskoczyło komfortem, wyciszeniem, a przede wszystkim elastycznością. Pierwszym, co rozczarowało, była dość kiepska zwrotność. Co w połączeniu ze słabą widocznością do tyłu sprawia, że V40 bez kamery cofania na ciasnych parkingach może niektórych nie zachwycić. Ale to jedynie drobnostka. Znacznie większym problemem okazało się spore zużycie oleju, wynoszące ok. 0,5 l na 1000 km. Niestety pan Jakub szybko ustalił, że nie jest z tym problemem odosobniony.

Nierówna walka

Główną przyczyną są pierścienie tłokowe. Ich konstrukcja miała zmniejszyć tarcie (a tym samym wpływać na obniżenie emisji). Do tego dokładały się niekorzystne interwały wymiany oleju (nawet 30 tys. km), niedrożne odmy. Dodatkowo tworzący się w konsekwencji nagar w pewnym stopniu zatyka otwór olejowy w pierścieniach.

Jedynym w pełni usuwającym problem rozwiązaniem jest remont i montaż zmodyfikowanych tłoków.

Ocena wnętrza i jakości wykończenia



JAKOŚĆ TWORZYW nie pozostawia wątpliwości, że to segment premium. Widoczność do tyłu jest ograniczona.

Trudno o jednoznaczną ocenę kabiny V40. Jakość tworzyw i montażu jest wysoka. Jak się okazuje, trwałość również, do tego nic nie skrzypi. Ale trzeba zaznaczyć, że fotele były ostatnio prane, a skóra na kierownicy konserwowana, właściciel bardzo dba o czystość kabiny. Z przodu jest tu znacznie wygodniej niż w większości przedstawicieli tego segmentu. Zupełnie inaczej trzeba ocenić kanapę, jest dość ciasna, nie zachwyca też bagażnik. Za to kabinę porządnie wyciszono. Obsługa jest typowa dla Volvo – jeśli ktoś nie miał do czynienia z tą marką, będzie wymagała przyzwyczajenia. Ale nie trzeba się doktoryzować. Wiek konstrukcji zdradza trochę ekran główny.



WYPROFILOWANIE jest bliskie ideału. Nie męczą nawet w długiej trasie.



POJEMNOŚĆ to skromne 335 litrów. Podwójna podłoga, „dojazdówka”.



OPADAJĄCA LINIA dachu, dość mało miejsca na nogi. Nieduży otwór drzwi.

To raczej propozycja dla dwóch osób, a nie rodzinny kompakt. Atuty to jakość, wyciszenie. **ocena: 4/5**

Ocena silnika, dynamiki i zużycia paliwa

Pochodzący z modularnej rodziny silnik dzieli blok z odmianą benzynową. Pracuje kulturalnie i cicho, szybko się nagrzewa. I potrafi być oszczędny, nawet przy prędkościach autostradowych. Niestety zwłaszcza w takich warunkach konsumuje zbyt dużo oleju. Prawdopodobnie przyczyną są kiepsko zaprojektowane pierścienie zgarniające. Gdy potrzeba, nawet opisywana, 150-konna odmiana okazuje się bardzo dynamiczna. Znane (ale bardzo rzadkie) są przypadki zerwania się paska rozrządu przed upływem fabrycznego interwału. Warto wymieniać napęd rozrządu co 120 tys. km.



ROZRZĄD napędza tutaj pasek. Nieźle wyciszono pracę silnika.

DANE TECHNICZNE	D3
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1969 cm^3
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	150 KM/3750
Maks. moment obrotowy	320 Nm/1750
OSIĄGI*	
Prędkość maksymalna	210 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	8,4 s
Średnie zużycie paliwa	3,8-4,0 l/100 km

* dane fabryczne

Dobra dynamika, a spalanie bardzo rozsądne. Świetny wybór dla pokonujących długie trasy. **ocena: 4/5**

Przegląd w serwisie – ocena mechanika

Nie ma wątpliwości, że V40 wyraźnie lepiej zabezpieczono przed korozją niż spokrewnionego Focusa. Ale nie oznacza to absolutnie, że jest w tej kwestii ideałem. Korodują elementy zawieszenia, nalot znaleźliśmy też na zgrzewach progów. Dość wybiórczo położono mastyki i masy poliuretanowe. W tylnym zawieszeniu gumy są już trochę zmęczone, ale nic jeszcze nie pęka. Dobrze wygląda potężny tłumik końcowy, ale słabo rura bezpośrednio przed nim. Nie widać żadnych wycieków oleju z silnika.



Tylne sanki i przednia rama pomocnicza są wyraźnie gorzej zabezpieczone niż nadwozie. Ale jest to wciąż średnia rynkowa.

Wielowahaczowe tylne zawieszenie jest wystarczająco trwałe. Problemem są tutaj korodujące śruby. Gdy trzeba w końcu coś wymienić, często niezbędny okazuje się palnik lub szlifierka kątowa.



WAHACZE przednie miały zmieniane tuleje, a następnie wymieniono jeden wahacz oraz amortyzatory.



POTĘŻNE TULEJE trzeba obejrzeć jako pierwsze, gdy auto zaczyna „pływać" po drodze lub słychać stuki.



SKORODOWANE TULEJE tylnych wahaczy wzdłużnych (prowadzących). Ich odkręcenie może być koszmarem.



TRWAŁOŚĆ HAMULCÓW jest przeciętna. Ale nie było tutaj żadnych problemów z zaciskami czy biciem tarcz.



DZIWNE wybiórcze zabezpieczenie wewnętrznej części progów. Plusem są spore odpływy z profili zamkniętych.

V40 robi niezłe wrażenie. Niestety wielu mechaników narzeka na problemy z odkręceniem elementów wielowahaczowego zawieszenia z tyłu. Ale to przednie nie grzeszy trwałością. Przed zakupem V40 warto sprawdzić zapełnienie filtra DPF.

ocena: 4/5

Ale koszty takiej operacji są ogromne. Dlatego wielu użytkowników Volvo dotkniętych tym problemem próbuje uwolnić zapieczone pierścienie płukankami, również takimi zalewanymi do zgaszonego silnika na dłuższy czas (nie jest to takie proste, lepiej zostawić tę robotę doświadczonym mechanikom). Pan Jakub zdecydował się na tę operację. Dba też o częste wymiany oleju oraz wybiera niskopopiołowe środki smarne 5W-30 (producent zaleca oleje 0W-20). Pomogły też wymiana odmy i czyszczenie układu EGR.

Olej na zapas

Od długiego czasu zużycie utrzymuje się w granicach 0,2-0,3 l oleju na 1000 km. Lepiej, ale nadal oznacza to konieczność dolewania dwóch litrów co wymianę (ok. 10 tys. km) i pamiętania o regularnym sprawdzaniu poziomu. Oraz wożenia ze sobą zapasu oleju. A sprawdzanie jest tutaj niestety możliwe tylko na zegarach, klasycznego bagnetu nie ma. Taki pomiar jest mało precyzyjny, dlatego pan Jakub, jak wielu użytkowników, korzysta ze skanera diagnostycznego wskazującego poziom w milimetrach. Kontrole są ważne również dlatego, że teoretycznie poziom oleju mógłby wzrastać, gdyby doszło do nieudanych prób wypalania filtra DPF, w trakcie których niespalone paliwo rozrzedza olej. Ale takich sytuacji tu nie było.

Natomiast filtr cząstek stałych jak najbardziej problemy sprawił. I kilku mechaników miało spore problemy z prawidłową ich diagnostyką. Dlatego prawdopodobnie niepotrzebnie kilka razy wymieniano czujniki. Pomogły dopiero demontaż filtra i czyszczenie chemiczne, bo pomimo wypalania sadzy popioły już blokowały przepływ. Demontaż filtra w tym modelu jest pracochłonny, co dodatkowo podnosi koszt całej operacji.

Żadnych uwag nie ma do układu napędowego V40. Skrzynia działa świetnie, sprzęgło jest prawdopodobnie wciąż fabryczne. Pan Jakub myślał o automacie, ale bał się kosztów. Jednak 6- i 8-biegowe klasyczne automaty Geartronic nie są złe (te drugie wymagają jednak większej dbałości). Na pewno są bez porównania trwalsze niż dwusprzęgłowe fordowskie skrzynie PowerShift montowane we wczesnych V40 z jednostkami 1.6.

TEKST I ZDJĘCIA: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

Rywale rynkowi



AUDI A3 **2012-2020 r.**
Ceny: od 26 tys. zł

Dostępne były aż cztery nadwozia (hatchback 3- i 5-drzwiowy, sedan oraz kabriolet). A3 jest w środku świetnie wykonane. Potężna gama silników, wszystkie są godne polecenia poza wczesnymi 1.4 TSI o mocy 122 KM. Odradzamy też przekładnie S tronic w najsłabszych odmianach, są wyraźnie mniej wytrzymałe. W opcji napęd 4x4. Każde A3 doskonale łączy pewne prowadzenie z wysokim komfortem jazdy.



LEXUS CT **2011-2022 r.**
Ceny: od 32 tys. zł

Tylko jedna wersja w gamie – 200h, ze 136-konną hybrydą i bezstopniową przekładnią. Kompakt Lexusa jest trochę przestarzały, na pewno nie zachwycą przestronność (zwłaszcza z tyłu), bagażnik czy fotele. Ale nie brakuje niezaprzeczalnych plusów. CT jest ponadprzeciętnie trwały i szczególnie w mieście bardzo oszczędny. Problemów nie sprawia skrzynia biegów, baterie nie boją się dużych przebiegów.



V40 skręca doskonale, nie ma tu silnej podsterowności. Układ kierowniczy jest precyzyjny, ale trochę sztuczny. Niezły komfort.

Ocena trwałości podzespołów, typowe usterki

Dały się we znaki typowo dieslowskie przypadłości. Problemy sprawił układ recyrkulacji spalin (EGR) i niejednokrotnie filtr cząstek stałych DPF. Ale najgorsze jest wysokie zużycie oleju, które zresztą zapewne przyczynia się do szybszego zapełniania się filtra DPF. Poza tym pękł też kolektor, ciekła pokrywa zaworów. Nietrwałe w V40 są przednie wahacze. Za to odporne okazało się sprzęgło z kołem dwumasowym, wciąż prawdopodobnie jest fabryczne.



PĘKAJĄCE KOLEKTORY ssące to niestety dość częsta usterka. Klejenie rzadko się udaje.



ZWYKŁY HAMULEC RĘCZNY to plus, jest bezproblemowy.



SKRZYNIA pracuje cicho, bezproblemowo. Sprzęgło okazało się trwałe.



UKŁAD RECYRKULACJI SPALIN nie ma lekko. Mieszanka sadzy i oparów oleju tworzy lekki nagar, zatyka on kanały chłodnicze EGR-u.

Wczesne silniki Diesla z rodziny VEA niestety potrafią konsumować znaczne ilości oleju. **ocena: 2/5**

Co jest udanym pomysłem, a co irytuje?

TO NAM SIĘ PODOBA:

- Cicha praca zawieszenia, wysoka stabilność
- Dobre wyciszenie
- Trwałe materiały

TO SIĘ NAM NIE PODOBA:

- Kiepska widoczność, zwłaszcza do tyłu
- Za duży promień skrętu
- Niski prześwit z przodu



Można narzekać na przeładowaną przyciskami konsolę. Ale prawda jest taka, że podczas jazdy klimatyzację ustawia się dużo szybciej niż za pomocą ekranu.

To pełnoprawna klasa premium. Multimedia nie są nowoczesne, ale V40 jest przyjemne na co dzień. **ocena: 4/5**

Sytuacja rynkowa, utrata wartości

ORIENTACYJNE CENY RYNKOWE (W ZŁ)

CENY	NA CO MOŻNA LICZYĆ?
17 500-22 500	Diesle 1.6 (2012-2014 r.), przebiegi 230-360 tys. km. O dziwo część bogato wyposażona.
35 000-40 000	Sporo starszych diesli R5, czasami T3 jeszcze z silnikiem EcoBoost. Rządzą auta z importu.
55 000-60 000	Krajowe, najczęściej diesle z automatem, wersje Momentum, Summum. Czasami też T3.

Szukający odmian benzynowych będą zawiedzeni, nie stanowią one nawet 20% oferty. Niezwykle słabym popytem cieszą się starsze odmiany ze słabszymi silnikami łączone z przekładnią PowerShift (dwusprzęgłową), nie ma ona dobrej opinii. Napęd 4x4 – ekstremalnie rzadki.

Sporo automatów, za to mało benzynowych V40. Niewiele aut ma krajowe pochodzenie. **ocena: 3/5**

Zestawienie kosztów

1. OPŁATY

Ubezpieczenie, badania techniczne w latach 2021-2026	**16 000 zł**

2. NAJWAŻNIEJSZE CZYNNOŚCI SERWISOWE

Data	Przebieg	Opis czynności	Koszt
06.2021	125 000 km	Przegląd, wymiana oleju, płynu chłodniczego, łączników stabilizatora z przodu, filtrów.	770 zł
06.2021	127 000 km	Ponowna wymiana oleju, przed którą zalano silnik płukanką postojową. Wszystko to przez spore zużycie oleju. Po tym zabiegu konsumpcja odrobinę spadła.	460 zł
01.2022	138 000 km	Problemy z układem EGR, auto traciło moc, silnik wpadał w tryb awaryjny. Czyszczenie chemiczne przewodów chłodniczych EGR oraz samego zaworu.	700 zł
01.2022	139 000 km	Ponowna wymiana oleju poprzedzona płukanką postojową oraz taką zalewaną do oleju. Niestety trzeba było wymienić też prawdopodobnie delikatnie zdeformowaną pokrywę zaworów, a to wiązało się z demontażem wtrysków.	2500 zł
09.2022	151 000 km	Wymiana tulei metalowo-gumowych w przednich wahaczach.	850 zł
02.2023	157 000 km	Wymieniono napęd rozrządu wraz z pompą wody. Przy okazji okazało się, że pęknięty jest kolektor. Udało się go na szczęście skleić, i to bez demontażu.	2700 zł
01.2024	177 000 km	Spadki mocy, momentami brak doładowania. Winnym okazało się nieszczelne orurowanie turbosprężarki. Trzeba było wymienić fragment jednej z rur.	900 zł
06.2024	189 000 km	Wymiana jednego z przednich wahaczy. Miało to rozwiązać problem stuków na nierównościach, ale tak się nie stało. Inny warsztat zdecydował o wymianie przednich amortyzatorów i łożysk. Dopiero to pomogło.	2300 zł
10.2025	216 000 km	Kolejne problemy z układem DPF. Wymieniono jak dotąd czujnik, rurkę od czujnika ciśnienia spalin, wypalano DPF w trybie serwisowym. Ale problemy wracały. Zdecydowano o demontażu filtra i jego czyszczeniu u specjalistów. To pomogło. Niestety do demontażu filtra trzeba opuścić ramę pomocniczą.	1900 zł
Suma wydatków z punktu 2.			**13 080 zł**

3. KOSZT POZOSTAŁYCH CZYNNOŚCI SERWISOWYCH

Olej wymieniano bardzo często, przez wzgląd na wysokie zużycie. Zajmowano się też przednimi i tylnymi hamulcami oraz wymieniono akumulator.	**21 000 zł**

4. KOSZTY PALIWA

Na dystansie 105 tys. km średnie spalanie wyniosło 5,9 l/100 km, ilość zużytego paliwa: 6195 l ON, cena uśredniona 6,31 za litr ON.	**39 090 zł**

PODSUMOWANIE KOSZTÓW

Suma wydatków z pkt. 1, 2, 3 oraz 4 (ubezpieczenie, naprawy, paliwo)	**89 170 zł**
Utrata wartości (zakup: 41 tys. zł, obecna wartość: 30 tys. zł)	**11 000 zł**
Łączny koszt na dystansie 105 tys. km	**100 170 zł**
Koszt 1 km bez utraty wartości	**0,85 zł**
Koszt 1 km z utratą wartości*	**0,95 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



nasza ocena: 3/5

m motor PODSUMOWANIE

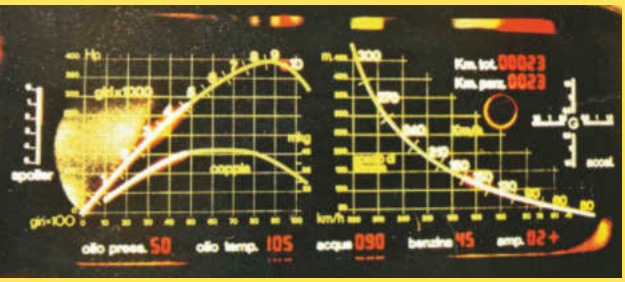
To pełnoprawne auto klasy premium, wygodniejsze, lepiej wykończone i wyciszone niż typowi przedstawiciele segmentu. Ale jednocześnie w drugim rzędzie dość ciasne, raczej nie jest optymalnym wyborem dla rodzin. Czterocylindrowy diesel jest oszczędny i mocny. Niestety część V40 z tą jednostką cierpi na wysokie zużycie oleju. Do tego układy związane z ekologią nie są bezproblemowe.

motor Retro

50 lat temu
W „Motorze” z 12 września 1976 r.

Sezon wakacyjny dobiegał końca, a w dziale „Turystyka” znalazło się miejsce na doświadczenia i wspomnienia z Włoch. Jak się okazuje, większość turystów nie korzystała z autostrad. Tłumaczyli to wysokimi opłatami oraz faktem, że z autostrady nie widać prawdziwej Italii. W kwestii kosztów sprawa nie była jednak oczywista. Porównano koszt podróży dwoma Fiatami 126p na odcinku Triest-Mestre (155 km). Różnica w wydatkach okazała się symboliczna, ale w czasie podróży już wyraźna, bo autostradowy przejazd to niespełna 2 godziny (średnia prędkość 90 km/h), a zatłoczonymi darmowymi drogami 3 godz. i 50 minut (śr. prędkość 40 km/h).

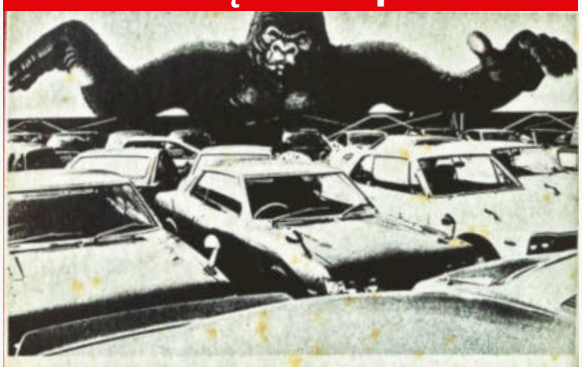
Dwa spojrzenia



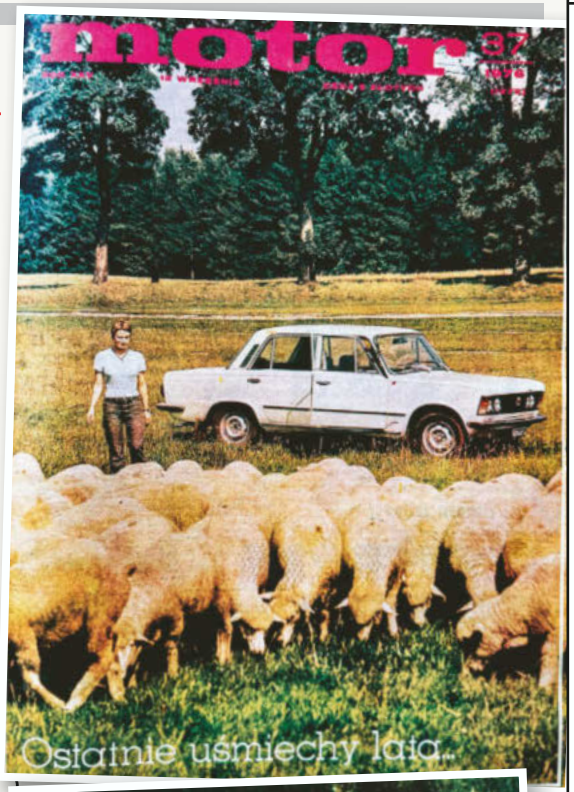
Co dawało 50 lat temu spojrzenie na deskę rozdzielczą? Poznanie aktualnej prędkości, stanu paliwa i przebiegu – i niewiele ponad to. Ale wskaźniki samochodu Navajo (projekt Bertone, podzespoły Alfy Romeo) pozwalały odczytać o wiele więcej. Nawet informacje dotyczące przyspieszenia pojazdu, wartości przeciążeń na zakręcie, a także dokładne wartości ciśnienia oleju, temperatury wody i prądu ładowania. Takie wskaźniki kojarzono raczej z samolotami, a nie autami.



Zachęta do kupna



Nie jest to kadr z japońskiego „dreszczowca”, chociaż zdjęcie wykonano w tym kraju. Pomysłowy sprzedawca używanych samochodów z Tokio postanowił przy pomocy tego wymalowanego na parkanie potwora zachęcić ewentalnych klientów do kupna jego wozów... fot. CAF — UPI





Po nagłym hamowaniu z prędkości 50 km/h bagażnik zsunął się tak, że zasłonił kierowcy widok. Następnie uderzył w bagażnik poprzedzającego samochodu.



RADY NIE TYLKO NA LATO...

W latach 70. dużą popularnością cieszyły się bagażniki dachowe, zwłaszcza podczas wakacyjnych wyjazdów. Zwracano uwagę na ryzyko z nimi związane. Problemami były przeładowanie i niewłaściwy montaż, co źle wpływało na właściwości jezdne auta oraz bezpieczeństwo. Przewożenie dodatkowego bagażu na dachu powinno być ostatecznością, co potwierdzały wyniki testów przeprowadzonych przez niemiecki automobilklub ADAC. Próby obciążenia dachu oraz awaryjnego hamowania w większości przypadków skończyły się niepowodzeniem.

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 R.

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

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda, Łukasz Chyczewski

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

Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko

Studio graficzne:
Jacek Baliński, Marcin Kuriata, Rafał Wójtowicz

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

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

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

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

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

WYDAWCA

Bauer Media Group

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

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

ISSN 0580-0447

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

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

KolagenCito – bestseller!

Jakość w każdym detalu.

- Witamina C, pomaga w prawidłowej produkcji kolagenu — dla kości, chrząstki i dziąseł.
- Wspiera organizm – szczególnie kiedy dajesz z siebie wszystko.
- Miękkie pastylki o smaku, który polubisz każdego dnia.



Kolagen + witamina C w jednej pastylce.



Reutter – *ponad 100 lat zaufania.*

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

WYDANIE SPECJALNE „MOTORU”

UŻYWANE BMW

a w nim m.in.:

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



JUŻ W SPRZEDAŻY